

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:

Barković, J., 2013. Urejanje kmetijskih
zemljišč ob gradnji avtoceste. Magistrsko
delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani,
Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo.
(mentor Prosen, A.): 165 str.

Datum arhiviranja: 11-09-2014

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:

Barković, J., 2013. Urejanje kmetijskih
zemljišč ob gradnji avtoceste. M.Sc.
Thesis. Ljubljana, University of Ljubljani,
Faculty of civil and geodetic engineering.
(supervisor Prosen, A.): 165 p.p.

Archiving Date: 11-09-2014

Univerza
v Ljubljani
Fakulteta
*za gradbeništvo
in geodezijo*

*Jamova c. 2
1115 Ljubljana, Slovenija
telefon (01) 47 68 500
faks (01) 42 50 681
fgg@fgg.uni-lj.si*



INTERDISCIPLINARNI
PODIPLOMSKI ŠTUDIJ
PROSTORSKEGA
IN URBANISTIČNEGA
PLANIRANJA

Kandidatka:

JULIJANA BARKOVIČ, univ. dipl. inž. geod.

**UREJANJE KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ
OB GRADNJI AVTOCESTE**

Magistrsko delo štev.: 71/IP

**AGRICULTURAL LAND PLANNING DURING THE
MOTORWAY CONSTRUCTION**

Master of Science Thesis No.: 71/IP

Mentor:

izr. prof. dr. Anton Prosen, upok., UL FGG

Predsednica in članica komisije:

doc. dr. Alma Zavodnik Lamovšek

Članica komisije:

izr. prof. dr. Anka Lisec

Ljubljana, 19. december 2013

IZJAVE

Podpisana **JULIJANA BARKOVIČ** izjavljam, da sem avtorica magistrskega dela z naslovom:
»UREJANJE KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ OB GRADNJI AVTOCESTE«.

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

Izjavljam, da dovoljujem objavo elektronske različice v digitalnih repozitorijih.

Ljubljana, 19. 12. 2013

Julijana Barkovič

»Ta stran je namenoma prazna.«

BIBLIOGRAFSKO-DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK

UDK: 63:711.73:625.711.3 (497.4)(043.2)
Avtor: Julijana Barkovič, univ. dipl. inž. geod.
Mentor: izr. prof. dr. Anton Prosen, upok., UL FGG
Naslov: Urejanje kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste
Tip dokumenta: magistrsko delo
Obseg in oprema: 165 str., 26 pregl., 67 sl., 1 pril.
Ključne besede: kmetijska zemljišča, avtocesta, komasacija, celovito urejanje kmetijskih zemljišč, ekološki elementi, kmetijska krajina, pravni vidik, funkcionalni vidik, ekološki vidik, estetski vidik, družbeni vidik, javnost, Krška vas–Obrežje

Izvleček

Magistrsko delo obravnava urejanje kmetijskih zemljišč, katerih funkcionalna učinkovitost, krajinska in ekološka pestrost ter zaznavna privlačnost so običajno razvrednotene zaradi načrtovanja in gradnje infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste. Delo je sestavljeno iz dveh tematskih delov. V prvem delu smo se dela lotili teoretično in podrobneje predstavili razvoj podeželja v Sloveniji in v nekaterih evropskih državah (na Danskem, na Nizozemskem, na Finskem in v Švici) ter vpliv gradnje avtoceste na kmetijska zemljišča, kjer smo uporabili zgodovinsko, opisno in primerjalno metodo. Drugi del vsebuje predstavitev rezultatov pregleda zakonskih okvirov urejanja kmetijskih zemljišč v Sloveniji in v tujini, rezultatov analize urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po posameznih vidikih in rezultatov ankete. Podan je nabor negativnih vplivov načrtovanja in gradnje avtoceste na kmetijska zemljišča z vidika celovitega urejanja kmetijskih zemljišč (s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega). Po njih je narejena analiza ter kritična opredelitev njihovih negativnih posledic na kmetijski prostor. Postavili smo dve hipotezi: 1.) da gradnja velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, prinaša številne negativne vplive v kmetijski prostor zaradi necelovitega urejanja kmetijskih zemljišč ter da je v celoviti pristop k urejanju kmetijskih zemljišč treba vključiti pravni, funkcionalni, ekološki in estetski vidik, in 2.) da če so kmetijska zemljišča urejena s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika, so po končani gradnji tudi lastniki pripravljeni v večji meri skrbeti za njihovo urejenost. Njuno pravilnost smo preverjali teoretsko in tudi empirično na primeru avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje, in to na podlagi odgovorov, pridobljenih z anketno raziskavo. V sklepnem delu smo predlagali usmeritve za celovito in sočasno urejanje kmetijskega prostora ob gradnji avtoceste in drugih prostorskih ureditev državnega pomena s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika, ki bi prispevali k izboljšanju gospodarskega, okoljskega in socialnega stanja na podeželju. Izreden pomen pri tem ima tudi družbeni vidik, saj morajo lastniki kmetijskih zemljišč skrbeti tudi za njihovo urejenost.

BIBLIOGRAPHIC-DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT

UDC: 63:711.73:625.711.3 (497.4)(043.2)
Author: Julijana Barkovič, B.Sc.
Supervisor: Assoc. Prof. Anton Prosen, Ph.D. (ret.), UL FGG
Title: Agricultural land planning during the motorway construction
Document type: M.Sc. Thesis
Scope and tools: 165 p., 26 tab., 67 fig., 1 attach.
Keywords: agricultural land, motorway, land consolidation, integrated development of agricultural land, ecological elements, agricultural landscape, legal aspect, functional aspect, ecological aspect, aesthetic aspect, social aspect, the public, Krška vas–Obrežje

Abstract

The master thesis addresses agricultural land planning whose functional efficiency, landscape and ecological diversity, and perceived attractiveness are usually undermined, as a result of design and construction of infrastructure facilities, such as motorways. The work consists of two thematic sections. In the first, theoretical, part we discuss in detail the rural development of Slovenia and in selected European countries (i.e. Denmark, the Netherlands, Finland and Switzerland) and the effects of motorway construction to agricultural land; to this end, we used the historical, descriptive and comparative methods. The second part presents the review of the legislative framework of agricultural land planning in Slovenia and abroad; the results of the analysis of agricultural land planning during the motorway construction, focusing upon different aspects; and the results of the survey. A set of negative effects of motorway design and construction to agricultural land in terms of integrated agricultural land planning is given (i.e. legal, functional, ecological and aesthetic). This provided the basis for the analysis and critical delineation of their negative effects to agricultural areas. Two hypotheses were proposed: (1) the construction of major infrastructure facilities and installations, such as motorways, adversely affects rural areas, particularly due to non-integrated agricultural land development, i.e. the integrated development of agricultural land should include legal, functional, ecological and aesthetic aspects; and (2) if agricultural land is developed by considering the legal functional, ecological and aesthetic aspects, landowners are more willing to care for, and maintain, the land after the completion of construction. Their validity was tested both theoretically and empirically on the case of the Krška vas–Obrežje motorway section, i.e. based on the responses obtained in the survey. In the final section, we proposed the guidelines for an integrated and simultaneous development of agricultural land, along with motorway construction and other spatial developments of national significance, from legal, functional, ecological and aesthetic aspects, which would help to improve the economic, environmental and social situation in rural areas. In this context, the social aspect is of utmost importance, as the owners of agricultural land are, indeed, also responsible for the care and proper maintenance of the land.

ZAHVALA

Zahvaljujem se izr. prof. dr. Antonu Prosenu za priložnost, da sem tudi tretje delo zaključila pod njegovim mentorstvom. Hvala, da ste mi nudili strokovno in moralno pomoč, predvsem v tistih trenutkih, ko se je najbolj mudilo.

Hvala doc. dr. Almi Zavodnik Lamovšek za vse koristne nasvete, ki so prispevali k izboljšanju magistrskega dela.

Za pomoč pri reševanju takšnih in drugačnih težav pri izdelavi dela bi se rada zahvalila izr. prof. dr. Anki Lisec. Hvala, da si bila vedno dosegljiva.

Posebna zahvala gre mojima staršema, ki sta mi s svojim odnosom do dela zgled, da je mogoče s trdim delom slediti svojim željam.

Hvala Dariu za potrpežljivo pomoč pri terenskem delu in razumevanje.

Hvala tudi tistim, ki niso navedeni poimensko, a so prav tako prispevali svoj delež k izdelavi tega dela.

Jana

»Ta stran je namenoma prazna.«

KAZALO VSEBINE

IZJAVE	I
BIBLIOGRAFSKO-DOKUMENTACIJSKA STRAN IN IZVLEČEK.....	III
BIBLIOGRAPHIC-DOCUMENTALISTIC INFORMATION AND ABSTRACT	IV
ZAHVALA	V
1 UVOD.....	1
1.1 Predmet magistrskega dela	1
1.2 Namen in cilji magistrskega dela ter delovni hipotezi	2
1.3 Pregled dosedanjih raziskovanj s področja urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste v Sloveniji	2
1.4 Pričakovani rezultati in njihova uporabnost	3
1.5 Struktura poglavij.....	4
2 UREJANJE PODEŽELJA V SLOVENIJI IN IZBRANIH DRŽAVAH.....	7
2.1 Razvoj podeželja v Sloveniji.....	7
2.1.1 Zgodovina dejavnosti na podeželju v Sloveniji.....	7
2.1.1.1 Urejanje kmetijskih zemljišč v Sloveniji – agrarne operacije	9
2.1.1.2 Prenova in razvoj vasi v Sloveniji.....	13
2.1.2 Prostorsko načrtovanje podeželja v Sloveniji.....	13
2.1.3 Stanje in problematika podeželja v Sloveniji	17
2.2 Razvoj podeželja na Danskem	26
2.2.1 Zgodovina dejavnosti na podeželju na Danskem	26
2.2.1.1 Urejanje kmetijskih zemljišč na Danskem	26
2.2.2 Prostorsko načrtovanje podeželja na Danskem	27
2.2.3 Stanje in problematika podeželja na Danskem.....	28
2.3 Razvoj podeželja na Nizozemskem	29
2.3.1 Zgodovina dejavnosti na podeželju na Nizozemskem	29
2.3.1.1 Urejanje kmetijskih zemljišč na Nizozemskem	29
2.3.2 Prostorsko načrtovanje podeželja na Nizozemskem	31
2.3.3 Stanje in problematika podeželja na Nizozemskem	32
2.4 Razvoj podeželja v Švici	32
2.4.1 Zgodovina dejavnosti na podeželju v Švici.....	32
2.4.1.1 Urejanje kmetijskih zemljišč v Švici.....	33
2.4.2 Prostorsko načrtovanje podeželja v Švici.....	34
2.4.3 Stanje in problematika podeželja v Švici	35

2.5	Razvoj podeželja na Finskem	35
2.5.1	Zgodovina dejavnosti na podeželju na Finskem.....	35
2.5.1.1	Urejanje kmetijskih zemljišč na Finskem.....	36
2.5.2	Prostorsko načrtovanje podeželja na Finskem.....	37
2.5.3	Stanje in problematika podeželja na Finskem	37
2.6	Primeri dobre prakse	38
2.7	Primerjava razvoja podeželja Slovenije, Danske, Nizozemske, Švice in Finske	42
3	VPLIV GRADNJE AVTOCESTE NA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA	45
3.1	Avtocestno omrežje in kmetijska zemljišča.....	45
3.2	Načrtovanje avtocest v krajini.....	48
3.2.1	Nemški pristop k načrtovanju avtocest v krajini	49
3.2.2	Švicarski pristop k načrtovanju avtocest v krajini	51
3.3	Urejanje kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste	52
3.4	Struktura in elementi kmetijske krajine	56
4	METODE DELA IN MATERIALI	59
4.1	Metode dela	59
4.1.1	Pregled dokumentov s področja urejanja kmetijskih zemljišč.....	59
4.1.2	Analiza urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po posameznih vidikih	59
4.1.3	Anketa lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč izbranega območja.....	60
5	REZULTATI – PREGLED DOKUMENTOV S PODROČJA UREJANJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ	63
5.1	Zakonodaja v Sloveniji.....	63
5.2	Mednarodni dokumenti, smernice	67
5.3	Zaključne ugotovitve o dokumentih s področja urejanja kmetijskih zemljišč	69
6	REZULTATI – ANALIZA UREJANJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ OB GRADNJI AVTOCESTE PO POSAMEZNIH VIDIKIH.....	71
6.1	Urejanje kmetijskih zemljišč s pravnega vidika	73
6.2	Urejanje kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika	76
6.3	Urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika	81
6.4	Urejanje kmetijskih zemljišč z estetskega vidika	90
6.5	Zaključne ugotovitve o analizi urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po posameznih vidikih.....	93
7	REZULTATI – ANKETIRANJE LASTNIKOV OZIROMA UPORABNIKOV ZEMLJIŠČ	95
7.1	Analiza rezultatov anketne raziskave	95
7.1.1	Osnovni podatki o kmetijskih gospodarstvih	95
7.1.2	Agrarne operacije	100

7.1.3	Vplivi gradnje avtoceste na kmetijski prostor	103
7.1.4	Promet s kmetijskimi zemljišči	107
7.1.5	Mnenje lastnikov o celovitem urejanju kmetijskih zemljišč	109
7.1.6	Predlogi, želje in nasveti lastnikov	112
7.2	Interpretacija rezultatov anketne raziskave	112
7.3	Testiranje raziskovalnih hipotez	115
7.4	Zaključne ugotovitve o anketiranju lastnikov oziroma uporabnikov	116
8	USMERITVE ZA CELOVITO UREJANJE KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ OB GRADNJI AVTOCESTE	117
8.1	Vključitev celovitega urejanja kmetijskih zemljišč v načrtovanje avtoceste	117
8.2	Predlagani ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč po posameznih vidikih	119
8.2.1	Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč s pravnega vidika	119
8.2.2	Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika	121
8.2.3	Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika ...	122
8.2.4	Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč z estetskega vidika	123
8.3	Pomen vključitve javnosti v postopke urejanja kmetijskih zemljišč	131
9	ZAKLJUČEK	135
10	POVZETEK	139
11	SUMMARY	141
	VIRI IN LITERATURA	143
	PRILOGE	159

LIST OF TABLES

Table 1:	Range of possible negative effects of the motorway to agricultural land and their negative effects on rural areas by individual aspects.....	71
Table 2:	The number of household members.....	96
Table 3:	The age of the farm holder.....	96
Table 4:	The average age of household members.....	96
Table 5:	The number of employed household members.....	97
Table 6:	Agriculture as the primary source of income.....	97
Table 7:	The size of farm.....	97
Table 8:	The size of agricultural land.....	98
Table 9:	The cadastral municipality of the farm.....	98
Table 10:	The number of parcels in the land consolidation scheme.....	101
Table 11:	Familiarity with the legislative provision requiring the investor to pay the costs of the infrastructure needed for agricultural operations after the completion of construction.....	102
Table 12:	Positive effects of the motorway construction.....	104
Table 13:	Negative impacts of the motorway construction, related to the functional aspect of agricultural land planning.....	105
Table 14:	Negative impacts of the motorway construction, related to the ecological aspects of agricultural land planning.....	105
Table 15:	Landscape/ecological elements.....	106
Table 16:	Negative impacts of the motorway construction, related to the aesthetic aspect of agricultural land planning.....	106
Table 17:	Form of recreation in the agricultural area.....	106
Table 18:	Negative impacts of the motorway construction, related to the social aspects of agricultural land planning.....	107
Table 19:	Method of acquisition of agricultural land.....	108
Table 20:	Way of land purchase.....	108
Table 21:	Ownership of non-functional parts of parcels.....	108
Table 22:	Condition of non-functional parts of the parcels.....	109
Table 23:	Individual aspects of agricultural land management.....	110
Table 24:	Individual participants in the agricultural land planning.....	111
Table 25:	A set of measures for agricultural land planning by individual aspects and their positive effects.....	124
Table 26:	The public involvement in the processes of agricultural land planning.....	132

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1:	Nabor možnih negativnih vplivov avtoceste na kmetijska zemljišča in njihove negativne posledice na kmetijski prostor po posameznih vidikih	71
Preglednica 2:	Število članov gospodinjstva.....	96
Preglednica 3:	Starost nosilca/nosilke kmečkega gospodarstva.....	96
Preglednica 4:	Povprečna starost članov v gospodinjstvu.....	96
Preglednica 5:	Število zaposlenih članov v gospodinjstvu.....	97
Preglednica 6:	Kmetijstvo kot primarni vir dohodka	97
Preglednica 7:	Velikost kmetije	97
Preglednica 8:	Velikost kmetijskih zemljišč	98
Preglednica 9:	Katastrska občina kmetije.....	98
Preglednica 10:	Število parcel posamezne kmetije, vključenih v komasacijo	101
Preglednica 11:	Seznanjenost z zakonsko določitvijo o plačilo stroškov investitorja infrastrukturnih objektov za potrebne agrarne operacije po končani gradnji	102
Preglednica 12:	Pozitivni vplivi, ki jih je prinesla gradnja avtoceste.....	104
Preglednica 13:	Negativni vplivi zaradi gradnje avtoceste, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika.....	105
Preglednica 14:	Negativni vplivi zaradi gradnje avtoceste, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika	105
Preglednica 15:	Krajinsko ekološki elementi	106
Preglednica 16:	Negativni vplivi zaradi gradnje avtoceste, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč z estetskega vidika.....	106
Preglednica 17:	Oblika rekreacije na območju kmetijskih zemljišč.....	106
Preglednica 18:	Negativni vplivi zaradi gradnje avtoceste, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč z družbenega vidika.....	107
Preglednica 19:	Način pridobivanja kmetijskih zemljišč	108
Preglednica 20:	Način odkupovanja zemljišča.....	108
Preglednica 21:	Lastništvo nefunkcionalnih delov parcel	108
Preglednica 22:	Stanje nefunkcionalnih delov parcel.....	109
Preglednica 23:	Posamezni vidiki urejanja kmetijskih zemljišč	110
Preglednica 24:	Posamezni udeleženci pri urejanju kmetijskih zemljišč	111
Preglednica 25:	Nabor ukrepov na področju urejanja kmetijskih zemljišč po posameznih vidikih in njihovi pozitivni učinki.....	124
Preglednica 26:	Predlogi o načinih vključevanja javnosti v postopke urejanja kmetijskih zemljišč	132

LIST OF FIGURES

Figure 1:	Agricultural operations according to the Agricultural Land Act (Ur. l. RS št. 71/2011, 2011).....	9
Figure 2:	Irrigation in the Neretva Valley, Croatia (Barkovič, 2012).....	11
Figure 3:	The Vogršček reservoir in the Vipava Valley (Barkovič, 2012)	12
Figure 4:	Floods, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012).....	12
Figure 5:	The proposal of including new elements in the Slovenian planning system – taking into account the Spatial Planning Act (Drobež, U., 2007, after Prosen, A., 2011a) ..	16
Figure 6:	The proposal of an extended role of CRPOV (Drobež, U., 2007, after Prosen, A., 2011a)	17
Figure 7:	The Čatež settlement in 1860 (Arhiv RS, 2008).....	20
Figure 8:	The Čatež settlement in 2012 (PREG, 2012).....	21
Figure 9:	Land consolidation in a terraced landscape, Kaierstuhl (Flurneuordnung ..., 2005)	22
Figure 10:	Overgrown agricultural land (on the left: Jesenice na Dolenjskem, Posavje; on the right: Petišovci, Pomurje) (Barkovič, 2012).....	23
Figure 11:	The multifunctionality of rural areas (Flurneuordnung ..., 2005, after Prosen, A., 2011c)	25
Figure 12:	Land consolidation of the Lake Spøttrup area that had previously been subjected to land consolidation (left: old situation; right: new situation) (Munk Mouritsen, 2002)	27
Figure 13:	Reconstruction of an old polder area in the Netherlands (left: the old situation; right: the new situation) (Jacoby, 1959).....	30
Figure 14:	Topographical map of the project area (left: present situation; right: A 3D geo-visualisation of the future situation) (van den Brink, 2009)	31
Figure 15:	Integrated ameliorative measures in Switzerland (Jacoby, 1959).....	33
Figure 16:	Agricultural land consolidation (on the left: the situation before land consolidation; on the right: the situation after land consolidation), Kokemäki (Kontinen, 2008) ...	37
Figure 17:	Land management for agriculture and forestry (Flurneuordnung ..., 2005)	39
Figure 18:	Land management for major infrastructure facilities (Flurneuordnung ..., 2005)	40
Figure 19:	Renovation of villages (left: the ownership situation before land consolidation; right: the ownership situation after land consolidation) (Flurneuordnung ..., 2005).....	41
Figure 20:	Land management for the protection and care of landscape (Flurneuordnung ..., 2005).....	41
Figure 21:	Motorway system of the Republic of Slovenia (DARS d.d., 2009, after Ficko, 2010)	46
Figure 22:	The road in the landscape shall follow the landscape corridors (left: rigid road layout; right: fit of road layout to location-specific features) (Marušič, 1997)	49
Figure 23:	Ponds and wet meadows as mitigating measures (Runge, 1994)	51
Figure 24:	The N2 motorway in Luzern (Schmidt, 1994).....	52

Figure 25:	Regulation of the Land Consolidation Area of Črešnjice–Skopice (Upravna enota Brežice, 2012)	54
Figure 26:	A landscape in The Netherlands (above: the situation before the land consolidation scheme; below: the situation after the land consolidation scheme) (van der Vaart, 2013).....	57
Figure 27:	Overview of the cadastral municipalities along the Krška vas–Obrežje motorway section (Source: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2010)	61
Figure 28:	Overpass crossing over the motorway (on the left: overpass, Krško-Brežiško polje; on the right: underpass, Čateško polje) (Barkovič, 2012)	77
Figure 29:	The viaduct (Verwaltung für Flurneuordnung, 2004)	77
Figure 30:	Non-functional parcel structure due to the construction of the Malenci–Šentjakob motorway section (Prosen, 2011a)	78
Figure 31:	The plot structure situation depending on the siting of the road (above: the situation before the land consolidation scheme; below: the situation after the land consolidation scheme), Oberösterreich (Pfeil, 2009)	79
Figure 32:	Development of paths within the land consolidation schemes, Pfefferberg (Flurneuordnung ..., 2003).....	80
Figure 33:	The planning of paths in the agricultural land areas along the motorway (on the left: the area adjacent to the highway; on the right: the area inside), Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012).....	80
Figure 34:	The planning of paths in the agricultural areas as part of agromeliorations, Dravsko-Ptujsko polje (Barkovič, 2012).....	81
Figure 35:	Hedgerow replacement on the A38 near Plymouth (Assessing ..., 2007)	82
Figure 36:	Degraded agricultural landscape in 2008, Ajdovsko polje (Turk, 2012)	83
Figure 37:	The ecological wind protection belt in the Vipava Valley (on the left: an ineffective one; on the right: an effective one) (Barkovič, 2012).....	83
Figure 38:	The situation in rural areas after the catastrophic <i>burja</i> (north-easterly wind), Ajdovščina (Črv and Turk, 2012).....	84
Figure 39:	The agricultural land during the catastrophic drought in the Vipava Valley (Barkovič, 2012).....	84
Figure 40:	The hedges in the agricultural landscape, Pomurje (Barkovič, 2012)	85
Figure 41:	The boundary in the agricultural landscape, Pomurje (Barkovič, 2012)	85
Figure 42:	Melioration ditches in the agricultural landscape, Dravsko-Ptujsko polje (Barkovič, 2012).....	86
Figure 43:	The ecological aspect of agricultural land planning (on the left: the situation before the land consolidation scheme; on the right: the situation after the land consolidation scheme) (Flurneuordnung ..., 2005)	86
Figure 44:	The passage for wildlife animals (on the left: the underpass in the Krška vas–Obrežje motorway section; on the right: the overpass in the Vučja vas–Lendava section) (Barkovič, 2012).....	87
Figure 45:	Revitalization of the water channel, Haunpolding (Dorferneuerung ..., 2004)	88

Figure 46:	The ecological aspect of agricultural landscape planning involving large fields (Knauer, 1990).....	89
Figure 47:	Visually attractive agricultural landscape (Verwaltung für Flurneuordnung, 2008) .	90
Figure 48:	View of agricultural land, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012).....	91
Figure 49:	A case of visual opacity and impermeability, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)	92
Figure 50:	The aesthetic aspect of agricultural land planning (on the left: the situation before the land consolidation scheme, on the right: the situation after the land consolidation scheme) (Flurneuordnung ..., 2005).....	92
Figure 51:	Orientation of agricultural production before the construction of the motorway	99
Figure 52:	Orientation of agricultural production after the construction of the motorway	100
Figure 53:	The agricultural operations before the construction of the motorway	101
Figure 54:	The agricultural operations after the construction of the motorway	102
Figure 55:	Satisfaction with the development of farm roads	103
Figure 56:	Agricultural operations in the future.....	103
Figure 57:	Satisfaction with dissemination of information regarding the impacts of the motorway to rural areas	104
Figure 58:	Purchase of parcels for the motorway construction.....	107
Figure 59:	Aspects of agricultural land planning	109
Figure 60:	Increase in the farming efficiency on the farm	110
Figure 61:	Participants in agricultural land planning	111
Figure 62:	Participation of the owners/users in agricultural land planning.....	112
Figure 63:	The proposal to introduce new elements to the process of plan preparation (taking into account the Act regarding the siting of spatial arrangements of national significance in physical space)	118
Figure 64:	The situation of agricultural land development during the motorway construction before the integrated agricultural area development.....	129
Figure 65:	The situation of agricultural land development during the motorway construction after the integrated agricultural area development.....	130
Figure 66:	The public involvement in the processes of agricultural land planning (Verwaltung für Flurneuordnung und Landentwicklung ..., 2008, 2009).....	131
Figure 67:	Integrated agricultural land planning.....	136

KAZALO SLIK

Slika 1:	Agrarne operacije po Zakonu o kmetijskih zemljiščih (Ur. l. RS št. 71/2011, 2011) .	9
Slika 2:	Namakanje v dolini Neretve, Hrvaška (Barkovič, 2012)	11
Slika 3:	Vodni zadrževalnik Vogršček v Vipavski dolini (Barkovič, 2012)	12
Slika 4:	Poplave, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012).....	12
Slika 5:	Predlog vključitve novih elementov v slovenski planski sistem – ob upoštevanju Zakona o prostorskem načrtovanju (Drobež, U., 2007, cit. po Prosen, A., 2011a)...	16
Slika 6:	Predlog razširjene vloge CRPOV (Drobež, U., 2007, cit. po Prosen, A., 2011a)	17
Slika 7:	Naselje Čatež leta 1860 (Arhiv RS, 2008)	20
Slika 8:	Naselje Čatež leta 2012 (PREG, 2012)	21
Slika 9:	Zložba zemljišč v krajini s terasami, Kaiserstuhl (Flurneuordnung ..., 2005).....	22
Slika 10:	Zaraščanje kmetijskih zemljišč (levo: Jesenice na Dolenjskem, Posavje; desno: Petišovci, Pomurje) (Barkovič, 2012)	23
Slika 11:	Večfunkcionalnost podeželja (Flurneuordnung ..., 2005, cit. po Prosen, A., 2011c)	25
Slika 12:	Komasacija komasiranega območja jezera Spøttrup (levo: staro stanje; desno: novo stanje) (Munk Mouritsen, 2002).....	27
Slika 13:	Rekonstrukcija območja starega polderja na Nizozemskem (levo: staro stanje; desno: novo stanje) (Jacoby, 1959).....	30
Slika 14:	Topografski prikaz projektne območja (levo: sedanje stanje; desno: 3D geo-vizualizacija prihodnjega stanja) (van den Brink, 2009).....	31
Slika 15:	Integralne melioracije v Švici (Jacoby, 1959).....	33
Slika 16:	Komasacija kmetijskih zemljišč (levo: stanje pred komasacijo; desno: stanje po komasaciji), Kokemäki (Kontinen, 2008)	37
Slika 17:	Zemljiški menedžment za kmetijstvo in gozdarstvo (Flurneuordnung ..., 2005).....	39
Slika 18:	Zemljiški menedžment za velike infrastrukturne objekte (Flurneuordnung ..., 2005)	40
Slika 19:	Prenova vasi (levo: lastniške razmere pred komasacijo; desno: lastniške razmere po komasaciji) (Flurneuordnung ..., 2005)	41
Slika 20:	Zemljiški menedžment za varstvo in nego krajine (Flurneuordnung ..., 2005).....	41
Slika 21:	Omrežje avtocest in hitrih cest v Republiki Sloveniji (DARS d.d., 2009, cit. po Ficko, 2010).....	46
Slika 22:	Cesta v krajini naj sledi krajinskim koridorjem (levo: toga postavitev ceste v prostor; desno: pestra postavitev ceste v prostor) (Marušič, 1997)	49
Slika 23:	Ureditev ribnikov in močvirnatih travnikov za sanacijo negativnih vplivov (Runge, 1994).....	51
Slika 24:	Avtocesta N2 pri Luzernu (Schmidt, 1994).....	52
Slika 25:	Ureditev komasacijskega območja Črešnjice–Skopice (Upravna enota Brežice, 2012)	54

Slika 26:	Kmetijska krajina na Nizozemskem (zgoraj: stanje pred preurejanjem kmetijskih zemljišč; spodaj: stanje po preurejanju kmetijskih zemljišč) (van der Vaart, 2013) .	57
Slika 27:	Prikaz katastrskih občin, skozi katere poteka avtocestni odsek Krška vas–Obrežje (Vir podatkov: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2010).....	61
Slika 28:	Prehod čez avtocesto (levo: nadhod, Krško-Brežiško polje; desno: podhod, Čateško polje) (Barkovič, 2012).....	77
Slika 29:	Viadukt (Verwaltung für Flurneuordnung, 2004).....	77
Slika 30:	Nefunkcionalna parcelna struktura ob gradnji avtocestnega odseka Malenci–Šentjakob (Prosen, 2011a)	78
Slika 31:	Stanje parcelne strukture ob umeščanju ceste v prostor (zgoraj: stanje pred komasacijo; spodaj: stanje po komasaciji), Oberösterreich (Pfeil, 2009).....	79
Slika 32:	Ureditev poti v sklopu komasacij, Pfefferberg (Flurneuordnung ..., 2003)	80
Slika 33:	Ureditev poti na območju kmetijskih zemljišč ob avtocesti (levo: območje neposredno ob avtocesti; desno: območje v notranjosti), Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)	80
Slika 34:	Ureditev poti na območju kmetijskih zemljišč v sklopu agromelioracij, Dravsko-Ptujsko polje (Barkovič, 2012)	81
Slika 35:	Nadomestitev žive meje na A38 v bližini Plymouth (Assessing ..., 2007)	82
Slika 36:	Degradirana kmetijska krajina leta 2008, Ajdovsko polje (Turk, 2012)	83
Slika 37:	Vetrozaščitni pas v Vipavski dolini (levo: neučinkovit; desno: učinkovit) (Barkovič, 2012)	83
Slika 38:	Stanje na kmetijskih zemljiščih po katastrofalni burji, Ajdovščina (Črv in Turk, 2012)	84
Slika 39:	Stanje na kmetijskih zemljiščih ob katastrofalni suši v Vipavski dolini (Barkovič, 2012)	84
Slika 40:	Mejice v kmetijski krajini, Pomurje (Barkovič, 2012)	85
Slika 41:	Obmejki v kmetijski krajini, Pomurje (Barkovič, 2012)	85
Slika 42:	Melioracijski jarki v kmetijski krajini, Dravsko-Ptujsko polje (Barkovič, 2012).....	86
Slika 43:	Urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika (levo: stanje pred komasacijo; desno: stanje po komasaciji) (Flurneuordnung ..., 2005).....	86
Slika 44:	Prehod za prostoživeče živali (levo: podhod na avtocestnem odseku Krška vas–Obrežje; desno: nadhod (ekodukt) na avtocestnem odseku Vučja vas–Lendava) (Barkovič, 2012)	87
Slika 45:	Revitalizacija struge, Haunpolding (Dorferneuerung ..., 2004).....	88
Slika 46:	Ekološki vidik urejanja kmetijske krajine z velikimi njivami (Knauer, 1990).....	89
Slika 47:	Videzno privlačna kmetijska krajina (Verwaltung für Flurneuordnung, 2008).....	90
Slika 48:	Pogled na kmetijska zemljišča, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)	91
Slika 49:	Vizualna nepreglednost in neprepustnost prostora, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)	92

Slika 50:	Urejanja kmetijskih zemljišč z estetskega vidika (levo: stanje pred komasacijo, desno: stanje po komasaciji) (Flurneuordnung ..., 2005)	92
Slika 51:	Usmerjenost kmetijske proizvodnje pred gradnjo avtoceste	99
Slika 52:	Usmerjenost kmetijske proizvodnje po gradnji avtoceste	100
Slika 53:	Agrarne operacije pred gradnjo avtoceste	101
Slika 54:	Agrarne operacije po gradnji avtoceste	102
Slika 55:	Zadovoljstvo z urejenostjo poljskih poti	103
Slika 56:	Agrarne operacije v prihodnosti	103
Slika 57:	Zadovoljstvo z obveščenostjo o vplivih avtoceste na kmetijski prostor.....	104
Slika 58:	Odkup parcel za gradnjo avtoceste	107
Slika 59:	Vidiki urejanja kmetijskih zemljišč	109
Slika 60:	Povečanje učinkovitosti kmetovanja na kmetiji	110
Slika 61:	Udeleženci pri urejanju kmetijskih zemljišč	111
Slika 62:	Sodelovanje lastnikov oz. uporabnikov pri urejanju kmetijskih zemljišč	112
Slika 63:	Predlog vključitve novih elementov v postopek priprave načrta (ob upoštevanju Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor)	118
Slika 64:	Primer situacije urejenosti kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste pred celovitim urejanjem kmetijskega prostora.....	129
Slika 65:	Primer situacije urejenosti kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po celovitem urejanju kmetijskega prostora.....	130
Slika 66:	Vključevanje javnosti v postopke urejanja kmetijskih zemljišč (Verwaltung für Flurneuordnung und Landentwicklung ..., 2008, 2009)	131
Slika 67:	Celovito urejanje kmetijskih zemljišč	136

LIST OF ATTACHMENTS

Attachment A: Questionnaire	159
-----------------------------------	-----

SEZNAM PRILOG

Priloga A: Anketni vprašalnik.....	159
------------------------------------	-----

»Ta stran je namenoma prazna.«

OKRAJŠAVE IN SIMBOLI

CPVO	Celovita presoja vplivov na okolje
CRPOV	Celostni razvoj podeželja in obnove vasi
DARS	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSC	Direkcija Republike Slovenije za ceste
DPN	Državni prostorski načrt
EMŠO	Enotna matična številka občana
ERM	Ekoremediacija
HE	Hidroelektrarna
ILE	Instrument celostnega razvoja podeželja
k.o.	Katastrska občina
OPN	Občinski prostorski načrt
OPPN	Občinski podrobní prostorski načrt
RS	Republika Slovenija
SKZG RS	Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije
SPRS	Strategija prostorskega razvoja Slovenije
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
Ur. l. RS	Uradni list Republike Slovenije
ZRN	Zvezna republika Nemčija

»Ta stran je namenoma prazna.«

1 UVOD

1.1 Predmet magistrskega dela

Avtoceste sodijo med pomembne infrastrukturne objekte in jih zaradi njihove oblike uvrščamo med linijske prostorske elemente. Pri gradnji avtocest se praviloma posegom na zemljišča z različno rabo prostora ne moremo izogniti. Ob tem prihaja do številnih konfliktov med načrtovanjem avtocest in drugimi dejavnostmi v prostoru, kjer je običajno zelo prizadet tudi kmetijski prostor. Postavlja se vprašanje, kako ob takih posegih ohraniti krajinsko in ekološko pestrost ter hkrati zagotoviti, da so kmetijska zemljišča urejena na način, da v največji možni meri zagotavljajo njihovo funkcionalnost za optimalno rabo v kmetijstvu. Izgradnja tako velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, prinaša posamezni sredini številne pozitivne učinke, žal pa tudi negativne vplive na prostor in okolje, zato je treba ob teh projektih ustrezno preučiti tudi vplive teh posegov na kmetijstvo in druge dejavnosti v prostoru.

Poleg trajne izgube kmetijskih zemljišč negativni vplivi vključujejo spremembo zemljiške strukture, spremembo obstoječe kmetijske infrastrukture, predvsem prometne, ter spremembo poseljenega ruralnega prostora ob rušenju oz. premestitvi kmetijskih objektov (PRO LOCO d.o.o., 2001). Avtoceste kmetijskih zemljišč ne prizadenejo zgolj na trasi predvidenega posega, ampak mnogo širši kmetijski prostor. Negativni vplivi, ki se nanašajo na širši kmetijski prostor, se kažejo v večji razdrobljenosti in razpršenosti zemljiških posesti kmetijskih gospodarstev, v neprimernosti velikosti in oblike zemljiških parcel, v težji dostopnosti kmetij do zemljiških parcel preko novih infrastrukturnih objektov, v slabši dostopnosti kmetij do zemljiških parcel zaradi daljših poti, v degradaciji hidromelioracijskih sistemov, v razdrobljenosti že komasiranih območij, v uničevanju ekoloških elementov kmetijske krajine ter prekinitvi poti nekaterih prostoživečih živali, v večji onesnaženosti tal in posledično rastlin, v spremembi talnih razmer, v spremembi mezoklimatskih razmer, s hrupom in vibracijami zaradi transporta, v prekinitvi obstoječih rekreacijskih območij v naravi itn.

Osnovna težava, ki nastopa v času gradnje avtocest v Sloveniji, je, da se spremljajočih se negativnih vplivov nismo lotili reševati strokovno in pravočasno. Prav tako smo naredili le malo na tem področju po končani izgradnji. Za zmanjšanje negativnih posledic, ki jih povzročata načrtovanje in gradnja avtocest v kmetijsko krajino, je treba že ob samem planiranju predvideti preurejanje kmetijskih zemljišč. Avtoceste seveda prinesejo tudi številne prednosti kmetijstvu in kmetijskemu prostoru, kot so približanje tržišču, možnost neposrednega reklamiranja izdelkov z oznakami, ki so skladne s kmetijsko krajino, da vizualno ne degradirajo prostora, ne zastirajo značilnih pogledov itn.

Magistrska naloga obravnava problematiko urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste. Pri tem predpostavljamo, da je treba sočasno z načrtovanjem in gradnjo avtocest v podeželski prostor predvideti tudi celovito urejanje kmetijskih zemljišč (s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika).

V praksi nastopijo številni zapleti že v začetnih fazah načrtovanja avtocest, saj pogosto razpolagamo z nepopolnimi podatki, ki se nanašajo na fizično in pravno stanje nepremičnin. Osnovni pogoj za zagotovitev kakovostnih temeljnih podatkov je kakovosten zemljiški kataster. Premalo se zavedamo, da predstavljajo kakovostne zemljiške evidence in pravno urejena kmetijska zemljišča temelj za zagotovitev uspešnosti celovitega pristopa k urejanju kmetijskega prostora.

1.2 Namen in cilji magistrskega dela ter delovni hipotezi

Izhodišča za celovito urejanje kmetijskih zemljišč ob posegih v prostor so predstavljena ob predstavitvi slovenske zakonodaje in mednarodnih dokumentov, prav tako so predstavljeni primeri dobrih praks v izbranih evropskih državah in domači primeri slabših praks na tem področju.

Cilji magistrskega dela so naslednji:

- določiti nabor negativnih vplivov načrtovanja in gradnje avtoceste na kmetijska zemljišča s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika urejanja kmetijskih zemljišč,
- analiza izbranih vplivov ter kritična opredelitev njihovih negativnih posledic na kmetijski prostor,
- predlog usmeritev za celovito urejanje kmetijskega prostora ob gradnji avtoceste in drugih prostorskih ureditev državnega pomena s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika.

Pri analizi stanja na področju urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste smo želeli ugotoviti tudi družbeni odnos lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč, in sicer smo to izvedli na primeru avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje na osnovi anketnega vprašalnika. Slednjega smo naslovili na lastnike zemljišč obravnavanega območja.

Med cilji magistrskega dela je tudi primerjava razpoložljivih mehanizmov na področju urejanja kmetijskega prostora v Sloveniji in v izbranih evropskih državah. Ob upoštevanju bogatih izkušenj iz tujine je bil cilj izdelati predlog za celovito urejanje kmetijskega prostora, ki bi ga lahko uporabili v naši državi. Namen magistrskega dela je določiti usmeritve za celovito urejanje kmetijskega prostora ob velikih posegih v prostor, ki bi prispevali k izboljšanju gospodarskega, okoljskega in socialnega stanja na podeželju.

Postavljeni sta dve hipotezi, katerih pravilnost bomo preverjali teoretsko in tudi empirično, in to na primeru avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje.

Hipoteza 1:

»Gradnja velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, prinaša številne negativne vplive v kmetijski prostor zaradi necelovitega urejanja kmetijskih zemljišč. V celoviti pristop k urejanju kmetijskih zemljišč je treba vključiti pravni, funkcionalni, ekološki in estetski vidik.«

Hipoteza 2:

»Če so kmetijska zemljišča pri izgradnji avtoceste urejena s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika, so po končani gradnji tudi lastniki v večji meri pripravljeni skrbeti za njihovo urejenost.«

1.3 Pregled dosedanjih raziskovanj s področja urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste v Sloveniji

S preobrazbo podeželja so se od šestdesetih let prejšnjega stoletja največ ukvarjali slovenski geografi. Na področju geografije podeželja so veliko prispevali I. Vrišer (Vrišer, 1978; Vrišer, 1982), D. Kladnik, M. Ravbar (Kladnik in Ravbar, 2003), V. Klemenčič (Klemenčič, 2002; Klemenčič, 2003), M. M. Klemenčič (Klemenčič, 2006a; Klemenčič, 2006b), S. Pelc (Pelc, 2002) in drugi. Na področje razvoja podeželja pa posegajo tudi strokovnjaki drugih strok. Tu lahko izpostavimo A. Perparja, M.

Kovačiča (Perpar in Kovačič, 2005; Perpar in Kovačič, 2006) in M. Koščaka (Koščak, 1992; Koščak, 2002). Med krajinskimi arhitekti je na tem področju dejaven I. Marušič (Marušič, 1998).

Na področju celovitega razvoja podeželja je po obsegu dela, izkušnjah in uveljavljenosti v praksi najbolj znan A. Prosen (Prosen, 2002; Prosen, 2003), ki je sam ali s svojimi sodelavci (A. Lisec s sod.) (Lisec in Prosen, 2008; Lisec in sod., 2011) še posebno velik poudarek v okviru svojega raziskovalnega dela na področju urejanja kmetijskih zemljišč namenil integralno zastavljenim agrarnim operacijam, predvsem komasaciji, ki vodi k trajnostnemu razvoju. Omenjeno področje z obstoječimi primeri iz prakse dopolnjuje tudi J. Triglav (Triglav, 2006; Triglav, 2008). Urejanje kmetijskih zemljišč z agrarnimi operacijami je v Sloveniji v preteklosti zahteval celo Zakon o urejanju prostora iz leta 2002.

Zlasti v devetdesetih letih prejšnjega stoletja, ko je postala gradnja avtocest znova aktualna, je na to temo potekalo več raziskav (Kovačič, 1998) in seminarjev (Oblikovanje avtocestnega prostora – mednarodni seminar), ne zasledimo pa nobene raziskave, ki bi na celovit način obravnavala urejanje kmetijskega prostora ob gradnji prometnic.

Naša raziskava obravnava tematiko urejanja kmetijskih zemljišč ob izgradnje večjih infrastrukturnih objektov na interdisciplinaren in celovit način ob upoštevanju pravnih, funkcionalnih, ekoloških, estetskih in družbenih vidikov, ki so pomembni za celovito urejanje kmetijskih zemljišč, ter tako združuje izsledke predhodnih raziskav in prinaša nove ugotovitve.

1.4 Pričakovani rezultati in njihova uporabnost

Z magistrskim delom želimo opozoriti, katere negativne vplive lahko prevladujoč gospodarski interes pri izgradnji velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, prinese okolju in družbi. Z usmeritvami, ki smo jih predlagali za uresničevanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika, želimo omiliti negativne vplive, ki jih je prinesla gradnja avtoceste, hkrati pa bomo ponudili dobre strokovne podlage sektorjem za celovito urejanje kmetijskih zemljišč oz. kmetijskega prostora. Mnenja smo, da če bodo te usmeritve upoštevane, bo uresničen interdisciplinarni pristop k urejanju kmetijskih zemljišč. Prav tako želimo z usmeritvami doseči kompromis med razvojem in varovanjem podeželskega prostora.

Koncept celovitega razvoja podeželja, katerega sestavni del je tudi ureditveni načrt komasacijskega območja, bo služil kot pomemben pravno zavezujoč element pri urejanju kmetijskih zemljišč pri načrtovanju in gradnji prostorskih ureditev državnega pomena v prostor, ki ga bodo pripravljali v različicah sočasno z načrtovanjem variant.

Ker se kmetijstvo v zadnjih letih vse bolj spopada z izzivi podnebnih sprememb, bodo nekateri ukrepi služili tudi kot učinkovit mehanizem v boju proti suši, poplavam ipd.

Predlagane usmeritve ne bodo uporabne le za aktualne prostorske ureditve državnega pomena, kot so DPN za območje HE Brežice, HE Mokrice, za območje industrijske cone Bistrica ipd., čigar načrtovanje in gradnja bodo segale na kmetijska zemljišča, ampak tudi za že zgrajene infrastrukturne objekte in naprave, kot je slovenski avtocestni križ, saj tudi na teh območjih kmetijska zemljišča niso ustrezno vzdrževana in celovito urejena. Če bodo kmetijska zemljišča urejena celovito (pravno, funkcionalno, ekološko in estetsko), lahko pričakujemo tudi izboljššan odnos lastnikov do teh zemljišč.

Ozaveščanje, usposabljanje in izobraževanje javnosti pripomore k hitrejšemu in učinkovitejšemu načrtovanju in gradnji prostorskih ureditev državnega pomena v prostor in zagotavljanju komponent celovitega urejanja kmetijskih zemljišč. Tako bomo lahko pri urejanju kmetijskih zemljišč začeli uresničevati vizijo trajnostnega razvoja.

1.5 Struktura poglavij

Magistrsko delo je sestavljeno iz enajstih poglavij in podpoglavij.

V uvodu so podani predmet, namen in cilji ter delovni hipotezi magistrskega dela, ocena dosedanjih raziskovanj s področja urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste v Sloveniji, pričakovani rezultati in njihova uporabnost ter struktura poglavij magistrskega dela.

V drugem poglavju je opisano splošno stanje na področju razvoja podeželja, ki vključuje zgodovino dejavnosti, prostorsko načrtovanje in problematiko na podeželju v Sloveniji in v izbranih evropskih državah (Danska, Nizozemska, Švica, Finska). Prikazani so primeri dobre prakse celovitega urejanja kmetijskih zemljišč v zvezni deželi Baden-Württemberg v Nemčiji. V zadnjem delu poglavja je podana primerjava razvoja podeželja med Slovenijo in izbranimi evropskimi državami.

V tretjem poglavju je opisan vpliv izgradnje avtoceste na kmetijski prostor kot ene največjih porabnic kmetijskih zemljišč. V nadaljevanju je poudarjen krajinsko-ekološki vidik urejanja kmetijskega prostora pri načrtovanju avtocest v tem prostoru. Opisano je načrtovanje avtocest v krajini v nekaterih evropskih državah (Nemčija, Švica). Dodatno je predstavljeno urejanje kmetijskih zemljišč ob gradnji infrastrukturnih objektov in naprav s komasacijami na Finskem in tudi v Sloveniji.

V četrtem poglavju so predstavljene metode dela in materiali.

V petem poglavju so predstavljeni slovenska zakonodaja in mednarodni dokumenti, ki se navezujejo na urejanje kmetijskih zemljišč. Podana je povezava med omenjenima pravnima okvirjema.

V nadaljevanju je podan nabor negativnih vplivov načrtovanja in gradnje avtoceste na kmetijska zemljišča z vidika celovitega urejanja kmetijskih zemljišč (s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega) in kritična opredelitev njihovih negativnih posledic na kmetijski prostor. Po njih je narejena analiza. Pri tem smo upoštevali domače in tuje primere dobrih oz. slabih praks.

V sedmem poglavju je s pomočjo metode anketiranja prikazan odnos lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč v neposredni bližini avtoceste na območju avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje v katastrskih občinah (k. o.) 1301 Krška vas, 1306 Čatež, 1307 Cerina in 1308 Velika Dolina. Anketiranih je bilo 133 lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč, ki so odgovarjali na 34 vprašanj (Priloga A). Ta so se nanašala na osnovne podatke o kmetijskih gospodarstvih, agrarne operacije, vplivih gradnje avtoceste na kmetijski prostor, promet s kmetijskimi zemljišči, mnenje lastnikov oz. uporabnikov o celovitem urejanju kmetijskih zemljišč ter predloge, želje in nasvete lastnikov oz. uporabnikov. Predstavljeni sta analiza in interpretacija rezultatov anketne raziskave. V tem poglavju je podano testiranje raziskovalnih hipotez.

V osmem poglavju so podane smernice, ki so potrebne za celovito urejanje kmetijskih zemljišč ob gradnji velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, s katerimi bi bilo mogoče doseči

izboljšanje preučevane problematike. Predstavljen je tudi pomen vključitve javnosti v postopke urejanja kmetijskih zemljišč.

V devetem poglavju je podan zaključek s predlogi za nadaljnja raziskovanja obravnavane problematike.

V desetem in enajstem poglavju je podan povzetek magistrskega dela v slovenskem in v angleškem jeziku.

»Ta stran je namenoma prazna.«

2 UREJANJE PODEŽELJA V SLOVENIJI IN IZBRANIH DRŽAVAH

V tem poglavju podajamo pregled razvoja podeželja v Sloveniji in v nekaterih evropskih državah (na Danskem, na Nizozemskem, v Švici in na Finskem). Predstavljena je zgodovina dejavnosti razvoja podeželja in prostorskega načrtovanja, ki je pripomogla k obstoječemu stanju v podeželskem prostoru. Pri zgodovinskem pregledu je poseben poudarek na urejanju kmetijskih zemljišč z agrarnimi operacijami, kjer v Sloveniji žal nismo sledili sodobnim smernicam celovitega urejanja podeželskega prostora. Predstavljeni so primeri dobre prakse iz tujine. Na podlagi proučitve osnovnih značilnosti razvoja podeželskega prostora v izbranih evropskih državah in primerjave z razvojem podeželja v Sloveniji želimo predlagati rešitve, ki bi prispevale k smotrnemu razvoju podeželja.

2.1 Razvoj podeželja v Sloveniji

2.1.1 Zgodovina dejavnosti na podeželju v Sloveniji

Podeželje je v strokovni in znanstveni literaturi dokaj različno opredeljeno. Ob pregledu literature ugotavljamo, da enotne opredelitve za podeželje ni. Obstaja veliko opredelitev, ki se med seboj razlikujejo glede na vidik in namen raziskave, prav tako glede na potrebe po primerljivosti podatkov (Erhart, 2007). Strokovnjaki podeželje opredeljujejo v skladu s svojim področjem raziskovanja, pri čemer v strokovni literaturi zasledimo dva temeljna pristopa. Prvi temelji na opredelitvi mest oz. urbanih območij, medtem ko preostanek ozemlja predstavlja podeželje. Druga skupina avtorjev opredeljuje podeželje na podlagi njegovih značilnosti, kot so manjša gostota poseljenosti, manjša in bolj razpršena naselja, preprostejša socialna razslojenost prebivalstva, pristnejši in pogostejši medsebojni stiki prebivalcev, prevladujoča kmetijska in gozdarska raba prostora ter bolj ali manj neokrnjena narava, kjer najdeta svoj življenjski prostor favna in flora (Perpar, 2002).

Pod ogrsko oblastjo, pod katero je bil levi breg Mure pred več kot 100 leti, je bilo dedno pravo takšno, da je dovoljevalo razdelitev kmetijskega posestva med vse dediče. Pod habsburško oblastjo, ki se je razprostirala na desnem bregu Mure, pa je dedoval le en dedič. Ob primerjavi velikosti in oblik parcel na obeh straneh reke Mure ugotovimo, da so na levem bregu reke Mure vsaj za polovico manjše parcele kakor na desnem bregu (Cipot, Barbarič, 2012). Medtem ko sta bila v fevdalni dobi mesto in podeželje pravno ostro ločena in je bila meja teh dveh pojavov še dokaj jasno začrtana (Vrišer, 1978), je ta začela izginjati po drugi svetovni vojni, ko so slovensko podeželje začeli usmerjati trije temeljni procesi (Klemenčič, 2006a):

- industrializacija in posledično deagrarizacija ter doseljevanje v mesta;
- modernizacija, posebno motorizacija in z njo povezana dnevna migracija;
- terciarizacija, pospešena z razvojem informacijske tehnologije in razpršeno koncentracijo poselitve in gospodarske dejavnosti.

Slovensko podeželje se je v preteklih desetletjih spopadalo z ekonomskimi, socialnimi in demografskimi procesi prestrukturiranja. Razvoj podeželja je smiselno razdeliti v tri faze, kar je opisano v nadaljevanju (Klemenčič, 2005).

Za obdobje do 2. svetovne vojne je bila značilna težnja po največji izkoriščenosti kmetijskih zemljišč. Na podeželju je močno prevladovalo kmečko prebivalstvo, ki je bilo navezano na samooskrbno kmetijstvo, pri katerem raba kmetijske mehanizacije še ni bila razširjena (Klemenčič, 2005). Kmetijstvo je pomembno vplivalo na gospodarsko in družbeno življenje na podeželju do pojava

industrializacije, ko se je začel njegov vpliv zmanjševati, kar je povzročilo zaostajanje v razvoju podeželskih območij.

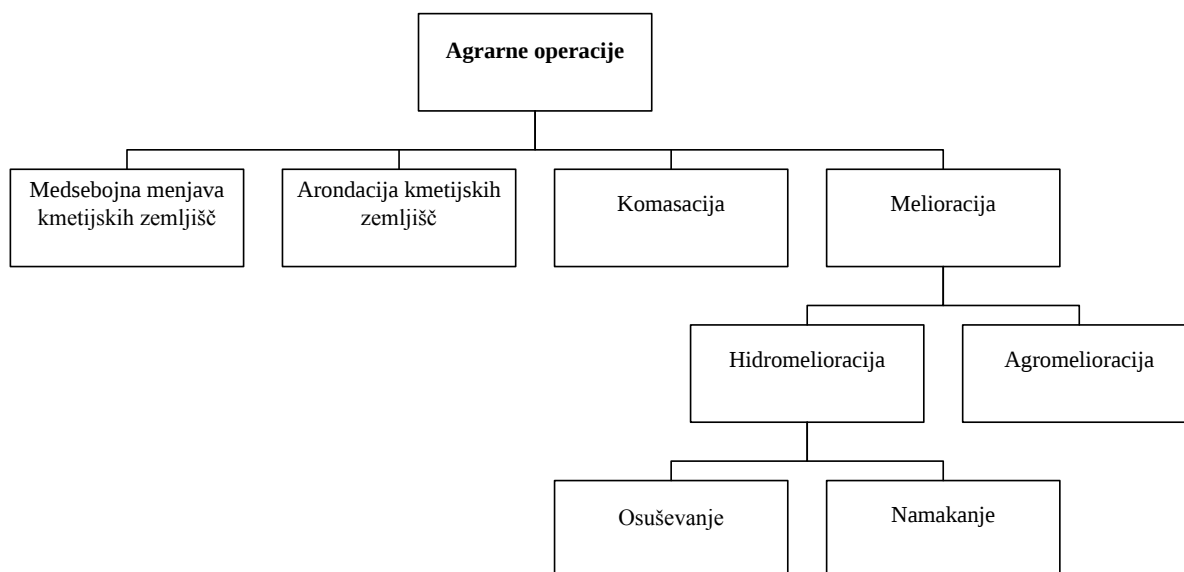
V obdobju od druge svetovne vojne do osamosvojitve Slovenije (1945–1990) je najprej (do šestdesetih let prejšnjega stoletja) izrazito prevladovala industrializacija in z njo povezana deagrariizacija (Vrišer, I., 1988, cit. po Klemenčič, V., 2002). Delež čistega kmečkega prebivalstva se je na podeželju hitro zmanjševal in večina kmečkih gospodinjstev se je sčasoma preoblikovala v polkmečka ali v nekmečka gospodinjstva s kmetijskimi gospodarstvi. Z uvajanjem kmetijske mehanizacije se je začelo bolj optimalno izkoriščanje zemlje, kar je privedlo do opuščanja obdelave na za strojno obdelavo manj primernih kmetijskih površinah (Klemenčič, 2005). Proces industrializacije in z njo povezane deagrariizacije je pospeševal tudi koncept policentričnega regionalnega razvoja oz. težnjo po enakomernem razvoju podeželja v vsej Sloveniji (Vrišer, I., 1988, cit. po Klemenčič, V., 2002), ki je bil eden glavnih dejavnikov širjenja urbanizacije na podeželje. Na širjenje urbanizacije na podeželje sta vplivala prav tako razvoj prometne infrastrukture in hitre motorizacije, ki sta dnevnemu vozaču na delo omogočila hitrejši dostop do delovnih mest kakor v obdobju, ko je bil ta še vezan na javni promet (Černe, A., 1989; Černe, A., 1992, cit. po Klemenčič, V., 2002). Temu pojavu je sledilo širjenje uslužnostih in proizvodnih terciarnih dejavnosti, zlasti na hribovitem obrobju (Klemenčič, 2002). Na gričevnatih in hribovitih območjih slovenskega podeželja so se nadalje že pred desetletji začela razvijati naselja počitniških hiš, ki so bile namenjene za preživljanje prostega časa za prebivalstvo, ki je bilo zaposleno zunaj kmetijstva.

Od osamosvojitve Slovenije v devetdesetih letih prejšnjega stoletja naprej dobiva podeželje izrazito pomembno bivalno vlogo. Podeželje postane izrazit večfunkcijski prostor, ki na eni strani zadovoljuje osnovne življenjske potrebe podeželskega prebivalstva, na drugi strani pa postaja vse pomembnejši sestavni del življenjskega okolja mestnega prebivalstva (rekreacija in sprostitev, območja vlaganja v nepremičnine in razne oblike podjetništva), kjer se počitniška bivališča v veliki meri spreminjajo v stalna bivališča (Klemenčič, 2006a). Ker imajo občine v Sloveniji velika pooblastila pri prostorskem načrtovanju in upravljanju zemljišč, je treba posebno pozornost nameniti predvsem problematiki pretiranega izgubljanja kmetijskih zemljišč zaradi pomanjkanja strokovnosti pri prostorskem načrtovanju, kjer se pojavlja t. i. pospešena urbanizacija in se podeželska središča spreminjajo v urbane centre (Lisec in Prosen, 2008). V relativno kratkem času je slovensko podeželje doživelo dva nasprotujoča si procesa, ki ga spremljata: na eni strani je zgoščanje, na drugi strani pa praznjenje podeželskih območij.

Učinki omenjenih treh faz se odražajo tudi v zunanji podobi krajine. Med njimi izstopa prepletenost elementov klasičnega, bolj ali manj samooskrbnega kmetijstva z oblikami sodobnega, tržno naravnane kmetijstva. Na tem mestu velja omeniti, da je tudi zakonska uvedba 10-hektarskega zemljiškega maksimuma leta 1953 močno ovirala oblikovanje tržno naravnane kmetijstva v zasebnem sektorju v preteklosti (Klemenčič, 2005). Poleg omejevanja velikosti (razdrobljene) posesti zasebnega sektorja na račun v velike komplekse zaokroženih posesti družbenih agrokombinativ, kjer so drobno parcelacijo zamenjala arondirana zemljišča, je na slabšanje zemljiške strukture vplivalo še drobljenje posesti med dediče (Koščak, 2002). Drobljenje posesti in krčenje obsega kmetijskih površin je prispevalo h krčenju števila čistih kmečkih gospodinjstev in skokovitemu zmanjševanju števila kmečkega prebivalstva (Klemenčič, 2006b). Delež kmečkega prebivalstva je upadel s slabih 50 % po 2. svetovni vojni na 7,6 % leta 1991 in na prelomu tisočletja le še na okrog 5 % (Kladnik in Ravbar, 2003). Četudi danes na podeželju prevladuje nekmečko prebivalstvo, slovensko podeželje še vedno ostaja slabo gospodarsko razvito.

2.1.1.1 Urejanje kmetijskih zemljišč v Sloveniji – agrarne operacije

Kmetijska krajina, ki je sestavni člen kulturne krajine, je v nenehni preobrazbi. Na preobrazbo kmetijske krajine med drugim močno vplivajo agrarne operacije in posegi v prostor z velikimi infrastrukturnimi objekti in napravami. V Zakonu o kmetijskih zemljiščih iz leta 2011 je urejanje kmetijskih zemljišč urejeno v poglavju o agrarnih operacijah. V 39. členu tega zakona je določeno, da se z agrarnimi operacijami urejajo kmetijska zemljišča in kmetijski prostor zaradi izboljšanja kmetijskih zemljišč oz. pogojev kmetijske obdelave. Delitev agrarnih operacij po tem zakonu je prikazana na Sliki 1.



Slika 1: Agrarne operacije po Zakonu o kmetijskih zemljiščih (Ur. l. RS št. 71/2011, 2011)

Figure 1: Agricultural operations according to the Agricultural Land Act (Ur. l. RS št. 71/2011, 2011)

Slovensko podeželje se zaradi vplivov zgodovinskih dejavnikov in družbenih sprememb srečuje s številnimi težavami. Kot smo že omenili, velika posestna in parcelna razdrobljenost in razpršenost poleg neugodne velikostne strukture kmetij predstavljata eno največjih razvojnih ovir slovenskega kmetijstva. Tovrstne težave so začeli reševati z izvajanjem agrarnih operacij že v preteklih obdobjih.

Urejanje kmetijskih zemljišč z agrarnimi operacijami se je intenzivnejše začelo po letu 1973, ko je bil sprejet Zakon o kmetijskih zemljiščih. Najbolj intenzivno obdobje v zgodovini urejanja kmetijskih zemljišč z agrarnimi operacijami je obdobje 1981–1990, ko je bilo uvedenih največ osuševanj, agromelioracij in komasacij. V obdobju 1970–1990 je bilo izvedeno osuševanje zemljišč na približno 64.000 hektarih površin, kar je tedaj predstavljalo približno 10 % vseh obdelovalnih površin (Borec, 2001; Pintar, 2007). Prav tako je bilo v obdobju 1980–1990 zaznati porast izvedbe namakanja (zlasti v Vipavski dolini), vendar je bil v primerjavi z osuševanjem porast bistveno manjši.

Leta 1990 je bil v takratni Skupščini sprejet sklep o moratoriju nad izvajanjem melioracij in neposredno tudi komasacij, zato se je zmanjšal obseg njihovega izvajanja (Borec, 2001). Prepoved se je nanašala zlasti na hidromelioracije in posege v vodni svet ter zahtevo po sanacijah že izvedenih del (renaturacije) (Prosen, 2003). Študije so pokazale, da so po koncu 2. svetovne vojne z melioracijami širili njivske površine tudi ob vodotokih, tako da so spreminjali rečne struge, odstranjevali obrežno vegetacijo ter zasipavali mokrišča (Strassberger, 2009). Razlog za sprejem moratorija je bil predvsem zaradi naravovarstvenih razlogov: porasta ekološke ozaveščenosti, ki je osredotočena na ohranjanje

mokrišč, saj so ta med najbolj ogroženimi in redkimi ekosistemi v evropskem in svetovnem merilu (Juvan, 2004).

Zanimanje za namakanje kmetijskih zemljišč ter za sanacijo že obstoječih, večinoma osuševalnih sistemov se je povečalo predvsem zaradi Nacionalnega programa namakanja, izdelanega leta 1994 (Borec, 2001). Za dobro delovanje hidromelioracijskih sistemov je treba osuševalne in namakalne sisteme redno vzdrževati, kar pa za Slovenijo ne drži, zato je veliko sistemov, kjer so drenažne cevi zamuljene, jarki pa zaraščeni do te mere, da je odtok vode po njih močno otežen (Pintar, 2007). V Sloveniji imamo približno 95.000 hektarov aktualnih hidromelioracijskih sistemov, od tega približno 80.000 hektarov velikih osuševalnih sistemov in 15.000 hektarov velikih namakalnih sistemov (Jerič, Ravnikar in Simončič, 2008).

Istega leta je bil izdelan Program sanacije komasacij, saj je bilo ugotovljeno, da mnoge komasacije iz preteklih obdobj niso bile dokončane (Prosen, 2003). S sprejetjem novega Zakona o kmetijskih zemljiščih leta 1996 se je zanimanje za nove komasacije znova začelo večati. Komasacije so se na prehodu v novo tisočletje pojavljale predvsem kot posledica zaključevanja denacionalizacijskih postopkov, večjih posegov v prostor (avtoceste, železnice), počasi pa se je začela pojavljati tudi želja kmetov po združevanju razdrobljene posesti v večje parcele (Prosen, Cerjak, 2001). Komasacije pogosto spremljajo agromelioracije, ki so jih v preteklosti v Sloveniji običajno izvajali po novi razdelitvi zemljišč, zasledimo pa tudi primere, ko so jih izvajali pred novo razdelitvijo zemljišč. Agrarne operacije pa tudi danes žal še vedno ne prinašajo celovitega urejanja prostora.

Agrarne operacije, ki so bile načrtovane in izvedene na kmetijskih zemljiščih v preteklosti, so bile navadno tehnično dovršeno načrtovane, so pa žal tudi pri nas poleg pozitivnih prinesle tudi negativne učinke (Borec, 1996). Povečevanje obsega kmetijskih površin v preteklih obdobjih je imelo pozitivne učinke, saj so bila s tem zemljišča usposobljena za večjo in gospodarnejšo kmetijsko proizvodnjo, kar je bil tudi njihov osnovni namen. Pogačnik (2000) je mnenja, da čim več hrane bo proizvedel agrarni prostor, tem manjša bo njegova okoljevarstvena, turistična, naselbinska in še katera vloga. Če se zmanjša količina hrane, se lahko poveča njena kakovost ter raznovrstnost in ruralni prostor se lahko nameni še drugim dejavnostim. Resnica pa vendarle ni tako preprosta, saj se opustitve intenzivnega in konkurenčnega kmetijstva, če zanj obstajajo naravni pogoji, po navadi ne da nadomestiti z drugo (enakovredno) rabo.

Agrarne operacije imajo zaradi zapletenih ter dolgotrajnih in težavnih postopkov, do katerih je prišlo zaradi slabega sodelovanja med sektorji, zaradi slabega vzdrževanja zgrajenih sistemov, nestrokovnosti izvedb, neučinkovitosti upravnih postopkov v preteklosti, še vedno negativen »prizvok«. Prav tako lahko izpostavimo slabo sodelovanje lastnikov zemljišč v postopkih urejanja zemljišč z agrarnimi operacijami, kjer je velikokrat razlog v tradicionalni navezanosti na svoja zemljišča (Lisec in sod., 2011). K nepriljubljenosti agrarnih operacij je prispevalo zanemarjanje ekološkega vidika urejanja kmetijskih zemljišč, saj s krčenjem ekoloških elementov kmetijske krajine, kot so žive meje, obmejki, manjše drevesne, grmovne in mešane skupine drevnin, jarki, mokrišča ipd., ne izginjajo le rastlinske vrste, ampak tudi živalske vrste, ki izgubljajo svoja zavetišča oz. življenjski prostor. Na ta način agrarna krajina izgublja svojo večfunkcionalnost. Kmetijska krajina pa ob tem postaja monotona, neslikovita, poenostavljena in dolgočasna (Lisec in Pintar, 2005).

Kmetijska zemljišča se danes spopadajo s številnimi nevarnostmi, ki jih ogrožajo. Tematska strategija za varstvo tal (2006) med nevarnosti, ki ogrožajo tla, uvršča erozijo tal, zmanjševanje organske snovi v tleh, onesnaževanje tal, izgubo tal zaradi pozidave in prometne infrastrukture, zbijanje tal,

zmanjševanje biotske raznovrstnosti, kopičenje soli (zaslanjevanje tal) ter vodno in vetrno erozijo. V zadnjih letih se pri urejanju kmetijskih zemljišč vse bolj soočamo z izzivi podnebnih sprememb, ki močno vplivajo na pridelovalni potencial kmetijskih zemljišč, npr. suše. Četudi je namakanje najbolj učinkovit način obrambe pred sušo, to v Sloveniji ne zaživi v taki meri, kot bi lahko.

Glede na opozorila o podnebnih spremembah bo namakanje vse pomembnejši ukrep v borbi proti suši in za doseganje stabilne pridelave hrane rastlinskega izvora tudi na območju Slovenije. Prav tako bo ta ukrep pomemben zaradi trajne ali začasne zasedbe zemljišč in zmanjševanja obsega kmetijskih zemljišč zaradi zaraščanja in urbanizacije (Cvejić in sod., 2012). Nekatere evropske države, kjer je prav toliko ali še več padavin kot v Sloveniji, imajo obsežne namakalne površine (npr. Avstrija približno 74.000 hektarov) (Pintar, 2007). Analize statistično razpoložljivih podatkov (SURSTAT, 2012) kažejo, da je bilo v letu 2011 v Sloveniji le 3851 hektarov namakalnih površin. Slika 2 prikazuje namakalne površine v dolini Neretve na Hrvaškem.



Slika 2: Namakanje v dolini Neretve, Hrvaška (Barkovič, 2012)

Figure 2: Irrigation in the Neretva Valley, Croatia (Barkovič, 2012)

Vodni vir za namakanje so površinske vode (potoki, reke, kanali, jezera), podzemna voda in vodni zadrževalniki (Ritonja, 2010). V okviru programa ureditvenih del za usposabljanje kmetijskih zemljišč za intenzivno pridelavo v Vipavski dolini je bil zgrajen zadrževalnik Vogršček (Gabrijelčič in Korečič, 1997) (Slika 3). Namakalni sistem Vogršček je največji namakalni sistem v Sloveniji, ki zaradi značilnosti vodnega vira (zadrževalnik Vogršček) zagotavlja vodne količine za namakanje, ne glede na letno količino in razporeditev padavin (Tratnik in sod., 2011). Kljub številnim zamujenim priložnostim in prizadevanjih po sanaciji sistema Vogršček v preteklih letih so konec leta 2010 vendarle začeli izvajati aktivnosti za sanacijo sistema.



Slika 3: Vodni zadrževalnik Vogršček v Vipavski dolini (Barkovič, 2012)

Figure 3: The Vogršček reservoir in the Vipava Valley (Barkovič, 2012)

Vse pogostejše poplave so tudi odraz podnebnih sprememb. V Sloveniji je največ nižinskih tipov poplav, ki se pojavljajo v razširjenih delih rečnih dolin. Več kot polovica (54 %) vsega poplavnega sveta je v porečju Save, v porečju Drave pa je 42 % poplavnih površin (Suhadolc in sod., 2010). Ob primerjavi karte poplavne ogroženosti Slovenije s karto hidrografskih območij z več kot 40 % obdelovalnih površin ugotovimo, da so poplavna območja ravno na območju obdelovalnih površin (Čebela, 2011). Slika 4 prikazuje poplavljenno območje na Krško-Brežiškem polju novembra 2012, kjer so ugodni pogoji za kmetijstvo.



Slika 4: Poplave, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)

Figure 4: Floods, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)

Za blaženje vplivov podnebnih sprememb so primerne ekoremediacije (ERM), ki tvorijo uporabo naravnih sistemov in procesov za varovanje in obnovo okolja in pomenijo osnovo za ekosistemske tehnologije. Z zadrževanjem vode z ekoremediacijskimi sistemi preprečujejo suše v zgornjem delu vodotokov, v spodnjem delu vodotokov pa preprečujejo poplave, plazove, erozijo tal. Pri vseh načrtovanih posegih v okolje je treba primerjati, upoštevati in izvajati ERM kot preventivne ukrepe (Vovk Korže in sod., 2011). Kljub temu da se v zadnjih letih vse bolj uveljavljajo načela trajnostnega razvoja, ekoremediacije kot instrument za zagotavljanje tovrstnega razvoja – ki se v svetu vse bolj uveljavljajo – v Sloveniji ne zaživijo.

2.1.1.2 Prenova in razvoj vasi v Sloveniji

Začetki uveljavljanja ideje o celovitem razvoju podeželja v Sloveniji segajo v leto 1991, ko so se začeli izvajati projekti Celostnega razvoja podeželja in obnove vasi (CRPOV), vendar ti projekti po mnenju Prosen (2007) niso nikoli zagotavljali celovitega razvoja podeželja. Slovenija je vendarle pridobila dragocene izkušnje z vključevanjem lokalnih skupnosti v razvojno načrtovanje, ki jih je uporabila in nadgradila v okviru prioritete osi LEADER Programa razvoja podeželja v programskem obdobju 2007–2013 (Žepič, 2009). Pomembne spremembe prinaša osnutek Programa razvoja podeželja RS za obdobje 2014–2020, katerega ključne nacionalne prioritete so: prenos znanja in inovacij, prestrukturiranje v smeri povečanja produktivnosti in trajnostne rabe naravnih virov ter blažitve in prilagoditve na podnebne spremembe, spodbujanje razvoja kratkih oskrbnih verig in gozdno-lesnih verig ter dviga kakovosti in razvoj potencialov podeželja in delovnih mest (Program razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020, 2013).

Programi prenove vasi in razvojni programi ter programi za ohranjanje podeželske dediščine, katerih cilji so izboljšanje ekonomskega, socialnega in ekološkega položaja na podeželju, so namenjeni obnovi in ohranjanju kulturne in arhitekturne dediščine, izboljšanju kakovosti življenja in dela lokalnih prebivalcev ter povečanju potenciala za razvoj alternativnih in dopolnilnih gospodarskih dejavnosti na podeželju (Prosen, 2005). Izkušnje o uspešnosti teh projektov izpred desetletja niso bile dovolj prepričljive. Ti projekti so se izvajali le na manjših območjih in je bilo medobčinsko sodelovanje oz. sodelovanje na regionalni ravni zanemarjeno. Nekaj dobrih praks se je zgodilo v preteklem programskem obdobju 2007–2013.

2.1.2 Prostorsko načrtovanje podeželja v Sloveniji

Eden izmed problemov, s katerimi se sooča slovensko kmetijstvo, je ta, da v preteklosti ni bilo dovolj pozornosti namenjene načrtovanju podeželskega prostora in je bilo to celo zapostavljeno.

V obdobju po 2. svetovni vojni so bili vsa zakonodaja in ukrepi usmerjeni v ustvarjanje močnih urbanih centrov in izgradnjo novih mest. Leta 1967 sta bila sprejeta Zakon o urbanističnem planiranju in Zakon o regionalnem planiranju, ki sta za podeželski prostor predpisovala »urbanistični red«, ki je bil namenjen urbanističnemu urejanju (vaških) naselij (Prosen, 2005). Urbanistični redi pa v glavnem niso bili izdelani (Kralj, 2010). Odsotnost slednjih se je kazala v nenadzorovani stanovanjski gradnji.

Zakon o urejanju prostora in Zakon o graditvi objektov iz leta 2002 sta na področju prostorskega in urbanističnega planiranja uvedla ukrepe za realizacijo načrtovanih prostorskih posegov, opremljanje zemljišč za gradnjo, reguliranje dejavnosti prostorskega načrtovanja ter vzpostavitev prostorskega informacijskega sistema. Znova se je uvedlo tristopenjsko planiranje: državno, regionalno in občinsko oz. lokalno. Uvedla se je hierarhija planskih dokumentov, akti pa so bili strateški in operativni. Strateški akti so bili usmerjevalni, operativni ali izvedbeni akti pa so določili pogoje za rabo zemljišč (prostorski red občine) in gradnjo objektov (občinski lokacijski načrt). Poleg strateškega akta (strategija prostorskega razvoja občine in krajinskih zasnov) je bil za podeželski prostor sprejet prostorski red občine in morda posamezni lokacijski načrti (Prosen, 2005). Prostorsko načrtovanje je ostalo na ravni načrtovanja urbanih območij.

Tudi danes veljavna zakonodaja in sistem prostorskega načrtovanja žal ne posvečata posebne pozornosti načrtovanju podeželskega prostora (Lisec in sod., 2011). Državne in strateške planske naloge se izvajajo na ravni države, preostale pa na ravni lokalne skupnosti (Premzl, V., 2004, cit. po

Kos, M., 2011). Po mnenju Renčlja (2010) sta priprava in sprejem nove generacije prostorskih aktov na ravni lokalnih skupnosti preveč vezana na formalno zadostitev zakonskim določilom, planerji oz. investitorji in lastniki zemljišč pa vse prevečkrat predlagajo izrabo prostora v urbane namene. Zakon o prostorskem načrtovanju iz leta 2007 je uvedel občinski prostorski načrt (OPN), ki v izvedbenem delu prikazuje namensko rabo prostora in se izdelava na parcelo natančno za območje cele občine. »Pri tem ni metodoloških razlik za načrtovanje urbanega ali podeželskega prostora. Za območja mest in naselij mestnega značaja ter vsa vitalna in razvojno usmerjena naselja (npr. turistična območja) se izdelujejo urbanistični načrti, za posamezna razvojno pomembna območja na območju celotne občine pa se lahko predpiše izdelava občinskih podrobnih prostorskih načrtov (OPPN). Za manjša naselja in vasi, ki se praviloma ne urejajo z urbanističnim načrtom, se ne izdelujejo posebni prostorski dokumenti, ki bi celovito obravnavali problematiko stanja naselij in podajali strateške usmeritve za njihov notranji razvoj in širitev. Strateške razvojne usmeritve (tudi manjših naselij) so vsebina strateškega dela OPN, vendar so precej splošne« (Lisec in sod., 2011). Zakonodaja prav tako ni določila, kako bomo nadaljevali s projekti prenove vasi in drugimi projekti za razvoj podeželja in urejanje zemljišč, na kar je opozarjal že Prosen (2005).

Slaba prostorska zakonodaja iz preteklosti je žal onemogočala, da bi se načrtovanje in razvoj podeželskega prostora urejalo načrtno in celovito, in tako je še danes. V preteklosti se je pogosto dogajalo, da pri urejanju podeželja niso upoštevali nobenega od konceptov ruralnega planiranja, ki so se uveljavili v dotedanji regionalno planerski praksi (planiranja rabe zemljišč, planiranja vasi in k vasi pripadajočega zemljišča oz. okolice ter celovitega (integriranega) planiranja vseh družbenoekonomskih dejavnosti na podeželju). Namesto tega so urejanje podeželja pogosto enačili z razvojnimi načrti za kmetijstvo ali gozdarstvo (Vrišer, 1978).

Prva oblika ruralnega načrtovanja po Vrišerju (1978) je planiranje rabe zemljišč, ki je eden izmed najstarejših konceptov urejanja stanja na podeželju in izhaja iz tako imenovanega fizičnega planiranja. Ugodna stran takšnega pristopa je, da načrtujemo zelo trajen element – zemljišče, ki ga lahko uporabljamo večfunkcionalno. Druga oblika ruralnega načrtovanja – planiranje vasi in k vasi pripadajočega zemljišča oz. okolice izhaja iz stare agrarne ureditve, kjer je vsaka vas z okoliškim zemljiščem tvorila funkcionalno celoto. Takšna vaška skupnost je bila v veliki meri tudi družbeno zasnovana, saj so bili vaščani med seboj povezani, pogosto je šlo za skupno vaško posest, kjer so vaščani uživali prednosti skupnega življenja in solidarnostno vzdrževali nekatera skupna bremena in dolžnosti. Tretja oblika ruralnega načrtovanja je celovito ali integrirano ruralno planiranje, ki teži h kompleksnemu načrtovanju vseh dejavnosti in njihove razmestitve na podeželju. Poleg kmetijskega prostora želi zaobseči tudi bolj ali manj urbanizirani del podeželja ter neposeljeni svet. Izhaja s stališča, da ruralna in urbanizirana pokrajina nista identični in da so na sedanji razvojni stopnji še vedno precejšnje razlike med mestom in podeželjem. Glede na to izhodišče ima ta oblika ruralnega planiranja naslednje cilje:

- odpraviti razlike v socialno-ekonomskem stanju med podeželjem in urbanimi območji;
- podeželju omogočiti enake razvojne možnosti, kot jih ima mesto;
- upoštevati nekatere značilnosti, ki jih ima proizvodnja na podeželju, kar še posebej velja za kmetijstvo in gozdarstvo;
- izvesti družbeno integracijo najprej na ruralni ravni in šele nato takšno podeželsko skupnost vezati na mesto ali administrativni center;
- upoštevati posebnosti podeželskega prostora (velika navezanost na naravno okolje, manjša gostota prebivalstva, redkejša prometno in oskrbovalno omrežje).

Ker je bilo ruralno planiranje vrsto let zapostavljeno, so podeželski prostor urejali z metodami in načeli urbanističnega planiranja, kar se je izkazalo za neprimerno.

Za načrtovanje podeželskega prostora bi morala biti zainteresirana tudi kmetijska stroka, ki mora v procesu prostorskega načrtovanja uveljavljati svoje interese in predlagati oz. zahtevati prostorske rešitve, ki to omogočajo, saj prostorski vidik zelo vpliva na gospodarnost kmetovanja (Perpar in Kovačič, 2005). To načrtovanje ne sme izhajati zgolj iz načel urejanja urbanih sredin, pač pa mora nujno upoštevati sodobne zahteve kmetij in naselij ter zgodovinske, kulturne, krajinske in socialne posebnosti podeželskega prostora. Podeželska naselja morajo ohraniti svojo specifično podobo in »dušo«. Pri prostorskem načrtovanju in urejanju podeželskih naselij je treba še posebej paziti na to, da (Perpar in Kovačič, 2006):

- se pozida in razdrobi čim manj kmetijskih zemljišč,
- da se varuje najboljša kmetijska zemljišča in za raznovrstne nujne posege v prostor išče rešitve v prvi vrsti na manj kakovostnih zemljiščih,
- perspektivne kmetije niso ovirane v tehnološkem in prostorskem razvoju,
- se ne potencirajo socialne napetosti med kmeti in drugimi sloji prebivalstva,
- se ne degradira kulturne krajine in podeželski prostor ne izgubi svoje identitete.

Tudi načrtovanje v samem kmetijstvu je treba razviti sočasno (Perpar in Kovačič, 2005). Kmetijstvo mora razviti razvojno načrtovanje, ki naj zajema ekonomski, socialni in prostorski vidik tega sektorja (Prosen, 2011a). Četudi dobiva kmetijstvo v razvoju podeželja v zadnjih letih vedno večji pomen, še vedno prevladujejo sektorski interesi, ki so usmerjeni zgolj na zagotovitev širših gospodarskih koristi, ob tem pa sta socialni in prostorski vidik razvoja podeželja potisnjena v ozadje.

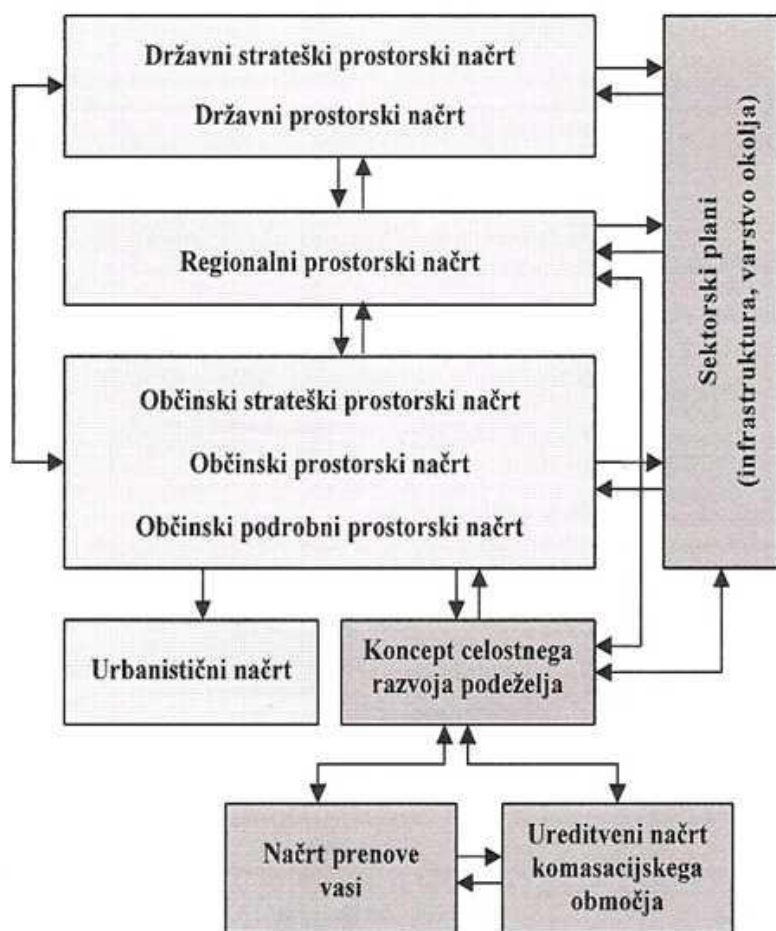
Ker gre pri prostorskem načrtovanju za zapleten proces, katerega cilj je oblikovati celovit prostorski plan, mora biti v proces vključen čim širši krog akterjev oz. sektorjev, in sicer: kmetijstvo, gozdarstvo, rudarstvo, energetika, poselitev, trgovina in industrija, turizem, rekreacija in prosti čas, prometna infrastruktura in transport, planiranje komunalnih naprav, vodno gospodarstvo, varstvo okolja in kulturne dediščine, ravnanje z odpadki ipd. V sklopu prostorskega načrtovanja morajo sektorje zastopati ustrezni strokovnjaki, kot so: demografi, sociologi, ekonomisti, pravniki, arhitekti, gradbeniki, geodeti, krajinarji, umetnostni zgodovinarji, agronomi, ekologi, naravovarstveniki, gozdarji, geografi, geologi, hidrologi, meteorologi, prometniki, strokovnjaki za turizem ipd., med katerimi mora potekati ustrezna komunikacija. Prostorsko planiranje je interdisciplinarno in pri tem ne gre za zastopanje in zavzemanje za interes enega sektorja, temveč je nujno medresorsko usklajevanje. Posegi v prostor morajo biti v mejah »sprejemljivega« za vse. Zato je pomembno sodelovanje med sektorji in usklajevanje sektorskih planov s plani višje ravni. Neusklajenost med slednjimi ima daljnosežne posledice, ki se občutijo šele po daljšem časovnem obdobju (Mušič, 1980). Podobno bi lahko sklepali tudi za urejanje podeželskega prostora, kjer nas že več kot štiri desetletja številni priznani strokovnjaki opozarjajo na nujnost interdisciplinarnega sodelovanja.

V Sloveniji nimamo niti osrednje organizacije, ki bi usklajevala aktivnosti razvoja podeželja različnih sektorjev in bi istočasno pomagala občinam pri izvedbi načrtov razvoja podeželja, prav tako ne medsektorskega sodelovanja, saj tudi ni institucije, ki bi bila lokalno in regionalno pristojna za izvajanje programov razvoja podeželja v tesni povezavi z urejanjem prostora. Slabo je razvito regionalno prostorsko planiranje oz. bolj poznamo regionalne razvojne programe, ki so v domeni regionalnih razvojnih agencij (Prosen, 2007), četudi so bile njegove osnove podane že leta 1967 v

Zakonu o regionalnem prostorskem planiranju. V Sloveniji tako prostorsko načrtovanje poteka pretežno na dveh ravneh, državni in lokalni oz. občinski.

Načrtovanje podeželskega prostora je treba vključiti v sistem urejanja prostora na petih ravneh: EU, državno in meddržavno planiranje, regionalno planiranje, lokalno (občinsko) planiranje ter planiranje vasi in njene okolice (krajevna skupnost) (Prosen, 2011a), kar je v razvitih evropskih državah že uveljavljeno.

Po bavarskem vzoru je bil ob upoštevanju Zakona o prostorskem načrtovanju iz leta 2007 izdelan predlog planskega sistema. V ta koncept je vključen koncept celostnega razvoja podeželja kot planska osnova za razvoj podeželja. »Koncepti celostnega razvoja naj tako postanejo planski produkti programa CRPOV, glavna instrumenta za izvedbo planiranih ukrepov pa prenova vasi in komasacija. Po bavarskem vzoru je predlagan tudi povečan pomen sektorskega planiranja, ki naj zajema predvsem planiranje v okvirih varstva okolja (varstvo voda, varstvo zraka, komunalne deponije itd.) in drugo sektorsko planiranje (izgradnja avtocest, železnic, komunikacijske infrastrukture itd.). Predlog integracije koncepta celostnega razvoja podeželja z načrtom prenove vasi in ureditvenim načrtom komasacijskega območja ter sektorskega planiranja v celosten sistem planiranja v Sloveniji« (Drobež, 2007) je prikazan na Sliki 5.

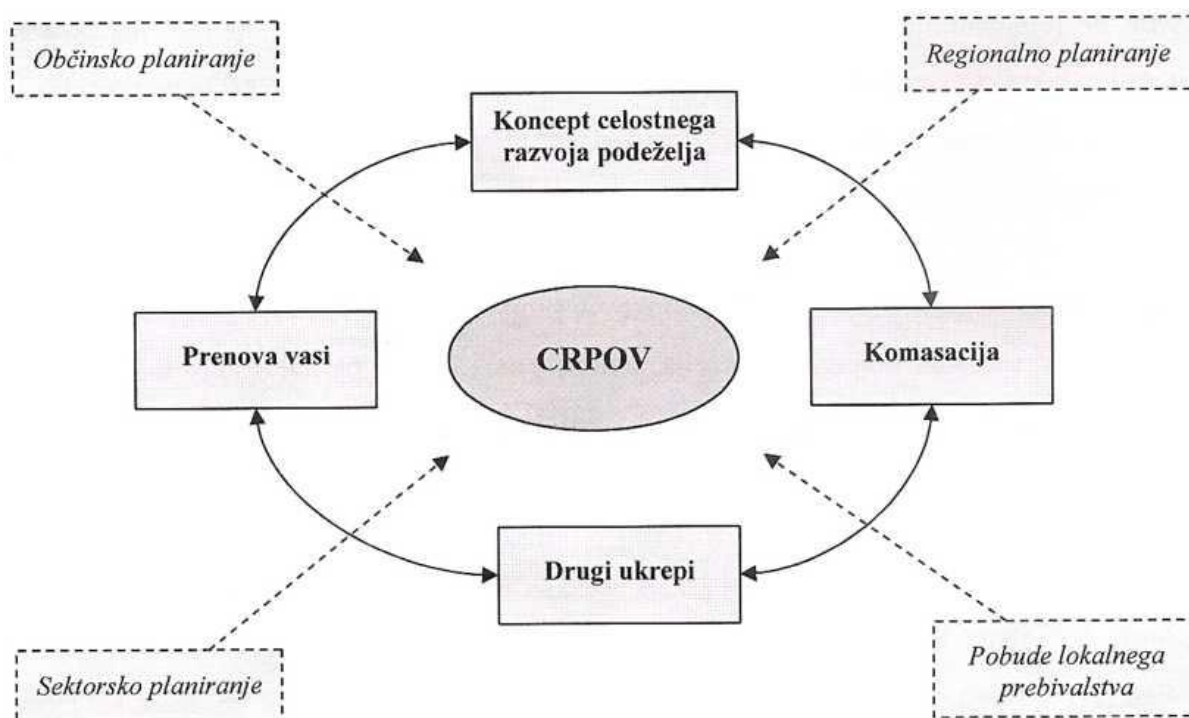


Slika 5: Predlog vključitve novih elementov v slovenski planski sistem – ob upoštevanju Zakona o prostorskem načrtovanju (Drobež, U., 2007, cit. po Prosen, A., 2011a)

Figure 5: The proposal of including new elements in the Slovenian planning system – taking into account the Spatial Planning Act (Drobež, U., 2007, after Prosen, A., 2011a)

Kot slovensko različico bavarskega instrumenta celostnega razvoja podeželja (ILE) je Drobež (2007) predlagal tudi vsebinsko in metodološko razširitev nekdanjega programa CRPOV, ki naj bi v prihodnosti z institucionalno ureditvijo, metodološkimi in organizacijskimi izboljšavami postal osrednja točka slovenskega razvoja podeželja (Slika 6). Kot poudarja Drobež (2007), je treba pri planiranju podeželja več pozornosti nameniti predvsem:

- širitvi in združevanju lokalnih programov v koncepte celostnega razvoja podeželja na regionalni ravni,
- vzpostavitvi in uskladitvi sektorskih planov s projekti CRPOV,
- planiranju »od spodaj navzgor« (načelo bottom-up) – vse pobude naj v čim večji meri neposredno podaja lokalno prebivalstvo.



Slika 6: Predlog razširjene vloge CRPOV (Drobež, U., 2007, cit. po Prosen, A., 2011a)

Figure 6: The proposal of an extended role of CRPOV (Drobež, U., 2007, after Prosen, A., 2011a)

Kljub temu, da se zelo radi zgledujemo po metodologiji, ki je razvita v nekaterih evropskih državah, ter navajamo države z dobro prakso, po katerih bi se lahko zgledovali, smo zelo malo oz. nič naredili na področju razvoja prostorskega načrtovanja podeželskega prostora.

2.1.3 Stanje in problematika podeželja v Sloveniji

Neugodni demografski kazalniki, problem prehranske samooskrbe, zaraščanje kmetijskih zemljišč, propadanje vasi na eni strani ter pozidava na drugi strani so najbolj vidni pokazatelji slabega stanja na področju slovenskega podeželskega prostora. Na takšno stanje so v glavnem vplivali naravnogeografski dejavniki, zgodovinski dejavniki že omenjenih treh faz prostorskega razvoja Slovenije in nezadostna politična aktivnost na tem področju. Slovenija spada s 20.273 km² površinami in 2,1 milijoni prebivalci (po uradnih statističnih podatkih za januar 2012) med manjše države v Evropi.

Slovenci živimo v 6031 naseljih. To so pretežno manjša naselja. Poselitev je izrazito razpršena. Posledica take razpršene poselitve je potratna raba prostora (tudi kakovostnih obdelovalnih površin), slabša funkcionalnost, prometna dostopnost, komunalna opremljenost, večja energetska raba ipd., predvsem pa taka gradnja brez prave identitete in namesto logične in načrtovane nadgradnje (razvoja) nekega naselja največkrat poslabša krajinsko sliko. Je nesprejemljiva z urbanističnega in tudi s krajinskega vidika. Osnova za bodoči razvoj in urejanje morata biti kakovostna kulturna krajina in skladnost tradicionalnih prvin z novimi (Dalla Valle, S., 1995, cit. po Žepič, R., 2009). Po podatkih Popisa 2002 živi 50 % prebivalcev na podeželju, ki obsega 89,1 % celotnega območja države (Smernice in priporočila ..., 2008, cit. po Primožič, T., 2010). Slovenija se tako uvršča v krog držav z nadpovprečnim deležem podeželskih območij (Cunder, 2006). Njen podeželski značaj je še toliko bolj izstopajoč, ker velikih mest nima. Slovensko podeželje je zelo raznoliko; poleg naravno-geografskih dejavnikov je za to v veliki meri kriva hitro napredujoča in obsežna preobrazba, ki je izrazitejša predvsem v zadnjih desetletjih (Pelc, 2002). Slovenija je vseeno ostala bolj podeželska kot ostale zahodnoevropske države, saj ni sledila zahtevam kapitalističnega (produktivističnega) gospodarstva (Klemenčič, 2006b). Četudi Strategija prostorskega razvoja Slovenije na področju poselitve narekuje spodbujanje notranjega razvoja naselij, se z vzpostavitvijo tržnega gospodarstva vendarle še naprej nadaljuje stihijsko širjenje poselitvenih površin na podeželskih območjih v obliki razpršene gradnje enodružinskih hiš, nakupovalnih središč in gospodarskih con.

Med temeljne značilnosti slovenskega podeželja danes lahko štejemo depopulacijo (predvsem na hribovskih ali drugače omejevanih ter obmejnih območjih), ki ima za posledico pospešeno staranje prebivalstva, zmanjševanje obsega in intenzivnosti pridelovanja, zaraščanje kmetijskih zemljišč, siromašenje socialnih in kulturnih stikov ipd. Po drugi strani še vedno prihaja do koncentracije prebivalstva v ravninskih območjih, kjer močan pritisk urbanizacije na najboljša kmetijska zemljišča zmanjšuje možnosti za pridelovanje hrane. Za tretji segment slovenskega podeželja pa je značilno, da ne izgublja prebivalstva, sooča pa se z močno dnevno migracijo prebivalstva, kar je posledica slabo razvite gospodarske infrastrukture, ki temelji predvsem na kmetijstvu (Perpar, 2003). Ko med seboj primerjamo te tri tipe podeželskih območij, ugotavljamo, da premalo izkoriščamo njihove potenciale za razvoj nekmetijskih dejavnosti, predvsem turizma, kar velja zlasti za prvi in tretji segment. Območja depopulacije imajo zaradi naravnih danosti v večjem delu odlične pogoje za razvoj turizma, s čimer bi se spopadli z eno temeljnih značilnosti tega območja – z zmanjševanjem števila prebivalstva.

Med zgodovinskimi dejavniki je treba najprej omeniti zemljiško strukturo klasične agrarne družbe, ki se na perifernih območjih vse do danes ni bistveno spremenila, med naravnogeografskimi pa dejstvo, da leži skoraj 80 % kmetijskih površin na območjih z omejenimi možnostmi za kmetovanje (Klemenčič, 2005) in v evropskem merilu sodi zaradi svoje razgibanosti in goratosti ter velikega deleža kraških območij v krog držav z najtežjimi pridelovalnimi razmerami (Cunder, 2002). Močno razgibano površje že samo po sebi pogojuje bolj drobno razčlenjena kmetijska zemljišča, razpršeno zemljiško lastniško strukturo, prav tako pa povzroča tudi omejeno zemljiško izrabo (Kladnik in Ravbar, 2003), saj omejuje izbor proizvodnih usmeritev ter znižuje produktivnost in povečuje proizvodne stroške (Prosen, 2005). Ravninskega sveta dolin in kotlin, ki se nahaja predvsem ob večjih rekah, je v Sloveniji dokaj malo, pa še ta je poleg kmetijstva privlačen tudi za gradnjo prometne infrastrukture, industrijskih obratov, trgovinskih centrov, širjenje stanovanjske gradnje ter pomemben vir pitne vode, ki ga ogroža pretirana uporaba gnojil ipd.

Med najbolj pereče probleme razvoja slovenskega podeželja Klemenčič (2005) uvršča neugodno zemljiško strukturo in neskladnost regionalne razvitosti Slovenije. Medtem ko se je povprečna velikost

kmetije v Sloveniji v obdobju od konca druge svetovne vojne do osamosvojitve Slovenije v devetdesetih letih prejšnjega stoletja v glavnem zmanjševala, se je v večini razvitih zahodnoevropskih držav s tržno usmerjenim gospodarstvom hitro večala (Klemenčič, 2005). Povprečna velikost kmetije je pred drugo svetovno vojno še znašala okrog 8,5 ha (Gliha, S., 1997, cit. po Koščak, M., 2002), do leta 1991 pa se je zmanjšala na 5,5 ha (Koščak, 2002). Neugodna pa ostaja tudi velikostna struktura kmetijskih gospodarstev, in to kljub hitremu trendu koncentracije posesti v zadnjem desetletju. Največ kmetijskih gospodarstev je bilo v velikostnem razredu z 2 do 5 ha kmetijske zemlje v uporabi, sledila so kmetijska gospodarstva s 5 do 10 ha kmetijskih površin (Prosen, 2005). Ti dve skupini sta zajemali 62 % vseh kmetijskih gospodarstev (Popis kmetijstva 2000) in več kot 50 % kmetijskih zemljišč v uporabi (Prosen, 2005). Čeprav na drugi strani število kmetij z več kot 10 ha kmetijskih zemljišč v uporabi počasi narašča, je bilo leta 2003 le okrog 3 % kmetij, ki naj bi bile po kriterijih Evropske unije primerne za racionalno tržno usmerjeno kmetijstvo (kmetije z več kot 20 ha kmetijskih zemljišč v uporabi) (Klemenčič, 2005). Številčno še vedno prevladujejo takšna, ki uporabljajo manj kot 5 ha kmetijskih zemljišč (61 %), skupno pa obdelujejo več kot 20 % kmetijskih zemljišč v uporabi. Povprečno kmetijsko gospodarstvo pa je v Sloveniji nekoliko večje kot pred desetimi leti in znaša 6,4 ha kmetijskih zemljišč v uporabi (Popis kmetijstva 2010), vendar je kljub vsemu še vedno majhno in zaostaja za evropskim povprečjem. Tudi v Sloveniji je v zadnjih letih opaziti trend zmanjševanja kmetijskih gospodarstev, vzporedno pa naraščanja njihove povprečne velikosti.

Med ovire za racionalno kmetijsko proizvodnjo, ki spremlja slovensko kmetijstvo, sodi tudi zemljiška razdrobljenost (Klemenčič, 2005), ki pa sicer ustvarja zanimiv in vizualno kakovosten in privlačen vzorec kulturne krajine. Razdrobljenost kmetijskih zemljišč je v Sloveniji velika in poleg neugodne velikostne strukture kmetij predstavlja eno izmed največjih razvojnih ovir slovenskega kmetijstva (Perpar in Kovačič, 2005). Po podatkih popisa iz leta 1991 je bilo v Sloveniji nekaj več 5,5 milijona parcel, katerih povprečna velikost je v zasebnem sektorju znašala 29,9 arov. Te parcele so bile združene v okrog 955.000 ločenih zemljiških kosov, kar pomeni, da imajo posamezne družinske kmetije zemljo razdeljeno tudi v več kot 50 kosov, ki so tudi več kot 10 km oddaljeni od kmetije. Zaradi pretirane razdrobljenosti posestne in parcelne strukture večje kmetije niso dosegale pridelovalnega optimuma. Kmetije, ki so z najemanjem ali z nakupom zemlje večale svojo posest, so praviloma s tem večale tudi število parcel (Klemenčič, 2005). V zadnjih letih komasacija nekoliko prispeva k zmanjševanju zemljiške razdrobljenosti. Slednje sodi med tiste dejavnike, ki zmanjšujejo konkurenčnost slovenskega kmetijstva v primerjavi z evropskim. Ob tem ne smemo pozabiti na številne prednosti, ki jih prinaša. Zemljiška razdrobljenost ima tudi pozitivne učinke, kot so manjše tveganje pri pridelavi in dohodu, večja raznolikost proizvodnje ipd.

Precej ovir je tudi v socialno-ekonomski strukturi kmetijskih gospodinjstev. Ker majhne kmetije z razdrobljeno zemljiško strukturo kmečkim družinam v glavnem niso nudile zadostnih virov za preživetje, so se sočasno zaposlovali zunaj kmetijstva. Posledica tega je bila, da je bilo leta 1997 večina mešanih in t. i. dopolnilnih kmetij (63 %), t. i. čistih kmetij pa le še slaba šestina vseh družinskih kmetij. Zlasti v hribovitih območjih vse bolj narašča število t. i. ostarelih kmetij, katerih delež se je povzpел že na 10,7 %. Sicer se je v desetih letih zmanjšalo število kmetijskih gospodarstev za slabih 14 % (Popis kmetijstva 2010). Velik problem slovenskega kmetijstva predstavlja tudi nizka šolska izobrazba gospodarjev in njihovih naslednikov (Klemenčič, 2005). Tudi starostna struktura ni ugodna, saj prevladujejo starejši gospodarji. Na večini kmetij, ki imajo manj kot 20 ha kmetijskih zemljišč v uporabi, prevladujejo gospodarji, starejši od 55 let. Na kmetijah, ki imajo več kot 20 ha kmetijskih zemljišč v uporabi, pa je delež gospodarjev, mlajših od 45 let, večji kakor delež gospodarjev, starejših od 55 let (Popis kmetijskih gospodarstev ..., 2002, cit. po Klemenčič, V., 2005). Brez delovne sile so številne kmetije ostale tudi zaradi odseljevanja mladega prebivalstva ali pa je to

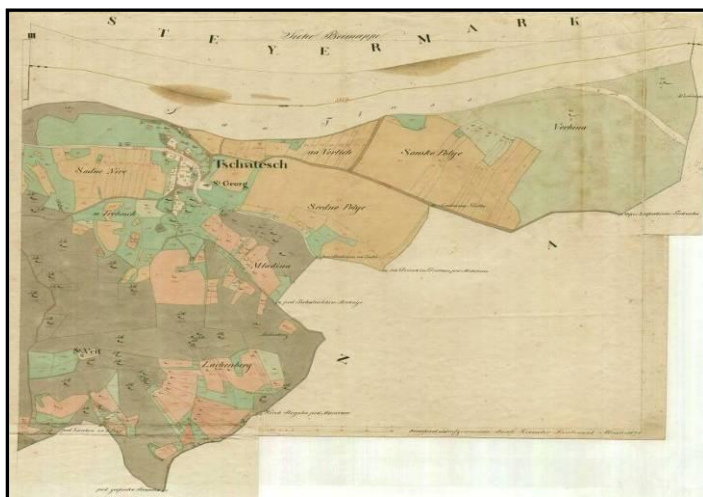
ostarelo. Kmetije ostajajo brez naslednikov, ker je veliko tudi neporočenih gospodarjev (Klemenčič, 2005). Neugodna starostna in izobrazbena struktura nosilcev kmetijskih gospodarstev zavirata prestrukturiranje kmetijstva.

Poseben problem s prostorskega vidika predstavlja lokacija kmetij v naseljih in njihova vpetost v strukturo naselij. S problemom prostorske utesnjenosti se srečujejo predvsem v strnjenih naseljih v ravninskih predelih (Perpar in Kovačič, 2005). Razvoj kmetijstva in kmetijskih gospodarstev otežuje tudi prometna utesnjenost. O prometni utesnjenosti kmetij govorimo v primerih, kadar imajo te močno otežen dostop do svojih proizvodnih zemljišč zaradi izgradnje nove prometne infrastrukture ali povečanja prometa na obstoječi prometni mreži, ki je posledica zgostitve povezave (Perpar in Kovačič, 2006). Tovrstne probleme nekatere zahodnoevropske države rešujejo s komasacijo v okviru celovitega razvoja podeželja in obnove vasi, kjer imajo pomembno vlogo tudi prebivalci, ki aktivno sodelujejo pri oblikovanju svojega življenjskega prostora.

V zadnjih letih je zaznati trend zmanjševanja kmetijskih zemljišč v uporabi, ki se poleg opuščanja kmetijskih površin in zaraščanja krčijo tudi zaradi urbanizacije, ki običajno posega na najboljša kmetijska zemljišča. Urbanizacija je najbolj viden in obsežen proces spreminjanja kmetijskih zemljišč v Evropi in tudi pri nas. Največji kazalnik tega procesa je širjenje neagrarnih površin, namenjenih stanovanjski ali industrijski gradnji, ter gradnja velikih in razširjenih prometnih sistemov (Pintar in sod., 2010).

Analize statistično razpoložljivih podatkov (SURS, 2011) kažejo, da se je v obdobju 1991–2010 obseg kmetijskih zemljišč v uporabi zmanjšal za 76.517 hektarov, od tega se je površina tretjine kmetijskih zemljišč zmanjšala zaradi zaraščanja, dve tretjini pa zaradi poselitve, industrije in infrastrukture.

Na Sliki 7 in Sliki 8 je prikazana urbanizacija na primeru naselja Čatež v obdobju 1860–2012.



Za območje naselja Čatež je pridobljen digitalni franciscejski kataster, iz katerega je ugotovljena velikost naselja in parcelacija v letu 1860. Jedro naselja je nad cesto na Gričku ob cerkvi. Gričevnato območje naselja prekrivajo gozdovi, ravninsko pa kmetijska zemljišča.

Slika 7: Naselje Čatež leta 1860 (Arhiv RS, 2008)

Figure 7: The Čatež settlement in 1860 (Arhiv RS, 2008)

Na Sliki 8 je prikazano enako območje naselja Čatež leta 2012. Gručasta vas se nahaja na obeh straneh avtoceste Ljubljana–Zagreb, ki jo deli v Gornji in Spodnji Čatež. Jedro starega naselja je nad cesto na



Slika 8: Naselje Čatež leta 2012 (PREG, 2012)

Figure 8: The Čatež settlement in 2012 (PREG, 2012)

Gričku ob cerkvi in starem šolskem poslopju, od koder so razvrščene nove stavbe na terasah pod gozdnatim pobočjem Šentviške gore (384 m) v smeri proti Dvorcam. Prav tako se je urbanizacija širila tudi na ravninsko območje pod avtocesto, na desni breg reke Save, kjer so po večini nove stavbe.

Problematika prostorskega načrtovanja, ki nastopa sočasno z urbanizacijo, je tudi ta, da se na podeželju uporablja pristope načrtovanja urbanih naselij, saj pri tem ne upošteva posebnosti ruralnih naselij (Perpar in Kovačič, 2006), na kar smo že opozarjali v poglavju 2.1.2 Prostorsko načrtovanje podeželja v Sloveniji.

Vse do petdesetih let prejšnjega stoletja se v Sloveniji ni bistveno spreminjalo niti razmerje med zemljiškimi kategorijami. Ob prvih začetkih uveljavljanja tržnega kmetijstva se je začel proces opuščanja kmetijskih površin ter širjenja gozda in vinogradov. Z dokončno uveljavitvijo tržnega kmetijstva po osamosvojitvi Slovenije in ob priključevanju Slovenije EU lahko sledimo hitremu krčenju vseh kategorij kmetijskih površin, na drugi strani pa širjenju gozda ter nerodovitnih površin, ki so posledica opuščanja kmetijskih površin, manj primernih za racionalno tržno kmetijstvo (Vrišer, I., 1992; SURS, 2004, cit. po Klemenčič, V., 2005).

Z regionalnega vidika je bilo opuščanje kmetijske pridelave najbolj intenzivno v južni in pa predvsem v zahodni Sloveniji, kjer so zaradi reliefno razgibanih terenov že sicer najslabše razmere za kmetovanje. Eden izmed vzrokov za opuščanje kmetijske pridelave je tudi strukturni, kamor sodi tudi izvajanje agrarnih operacij, ki je bilo – kakor tudi celovit razvoj – v hribovskem svetu dolga leta zapostavljeno (Cunder, 1998a).

Zmanjševanje površine najboljših kmetijskih zemljišč, kar se dogaja predvsem v ravninskih območjih, je resna ovira za učinkovito izboljšanje agrarne strukture in s tem izboljšanje konkurenčnosti slovenskega kmetijstva. K temu dodatno prispeva še interes lastnikov kmetijskih zemljišč v zaledju naselij, da njihova zemljišča v procesu prostorskega načrtovanja dobijo status zazidljivih zemljišč, s čimer močno naraste njihova tržna vrednost (Perpar in Kovačič, 2006). Namenska raba kmetijskih zemljišč se na teh območjih spreminja tudi zaradi gradnje avtocest in drugih prostorskih ureditev državnega pomena.

Opuščanje kmetijskih površin in zaraščanje z gozdom predstavljata resen problem, ki sodi med najbolj vidne pokazatelje razkroja kulturne krajine ter negativno vpliva na okolje in na družbo nasploh. Gre za proces, ki poteka stihijsko. Naša država je ena najbolj gozdnatih držav v Evropi, saj gozdovi pokrivajo

več kot polovico ozemlja (približno 58 %) (SURS, 2008) in je na tretjem mestu za Švedsko in Finsko, na ta način pa se obseg gozdnih zemljišč še naprej povečuje.

V Sloveniji premalo pozornosti namenjamo problemu opuščanja kmetijskih površin. Četudi ima Slovenija dokaj neugodne naravne razmere za kmetijstvo, bi lahko k reševanju te problematike pristopili bolj sistematično. V razvitih zahodnoevropskih državah so to storili že pred desetletji.

Na sliki 9 je prikazan primer urejanja kmetijskih zemljišč s komasacijo na reliefno razgibanem terenu v Nemčiji. Razvidno je tudi, da je pomembno upoštevati tudi ekološki in estetski vidika urejanja kmetijskih zemljišč.



Slika 9: Zložba zemljišč v krajini s terasami, Kaiserstuhl (Flurneuordnung ..., 2005)

Figure 9: Land consolidation in a terraced landscape, Kaierstuhl (Flurneuordnung ..., 2005)

Izrazitejšo zaraščanje pa je opazno tudi v obmejnih območjih, kjer je precej lastnikov kmetijskih zemljišč tujih državljanov (največ Republike Hrvaške), ki so zaradi vzpostavitve državne meje in zaradi neekonomičnosti pridelave prenehali z obdelovanjem kmetijskih zemljišč. Pri hrvaških državljanih se pojavlja tudi problematika glede neznanega prebivališča. Zakon o kmetijskih zemljiščih (2011) določa, da se v takih primerih, ob ukrepanju kmetijskega inšpektorja, prenese zemljišče v začasno upravljanje Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije (SKZG RS), ki v nekaterih primerih prav tako ne skrbi za urejenost kmetijskih zemljišč. Slika 10 prikazuje primer zaraščenosti kmetijskih zemljišč v obmejnih območjih Posavja (levo) in Pomurja (desno).



Slika 10: Zaraščanje kmetijskih zemljišč (levo: Jesenice na Dolenjskem, Posavje; desno: Petišovci, Pomurje) (Barkovič, 2012)

Figure 10: Overgrown agricultural land (on the left: Jesenice na Dolenjskem, Posavje; on the right: Petišovci, Pomurje) (Barkovič, 2012)

Zakon o kmetijskih zemljiščih iz leta 2011 od lastnika, zakupnika ali drugega uporabnika kmetijskega zemljišča zahteva, da obdeluje kmetijska zemljišča in preprečuje njihovo zaraščanje. Kljub temu, da ima kmetijska inšpekcija pooblastilo za nadziranje kmetijskih zemljišč glede preprečevanja in odpravljanja zaraščanja ter pristojnost izreči ukrepe, če je kmetijsko zemljišče zaraščeno, se glede na delež kmetijskih zemljišč v zaraščanju teh ukrepov bolj malo poslužuje.

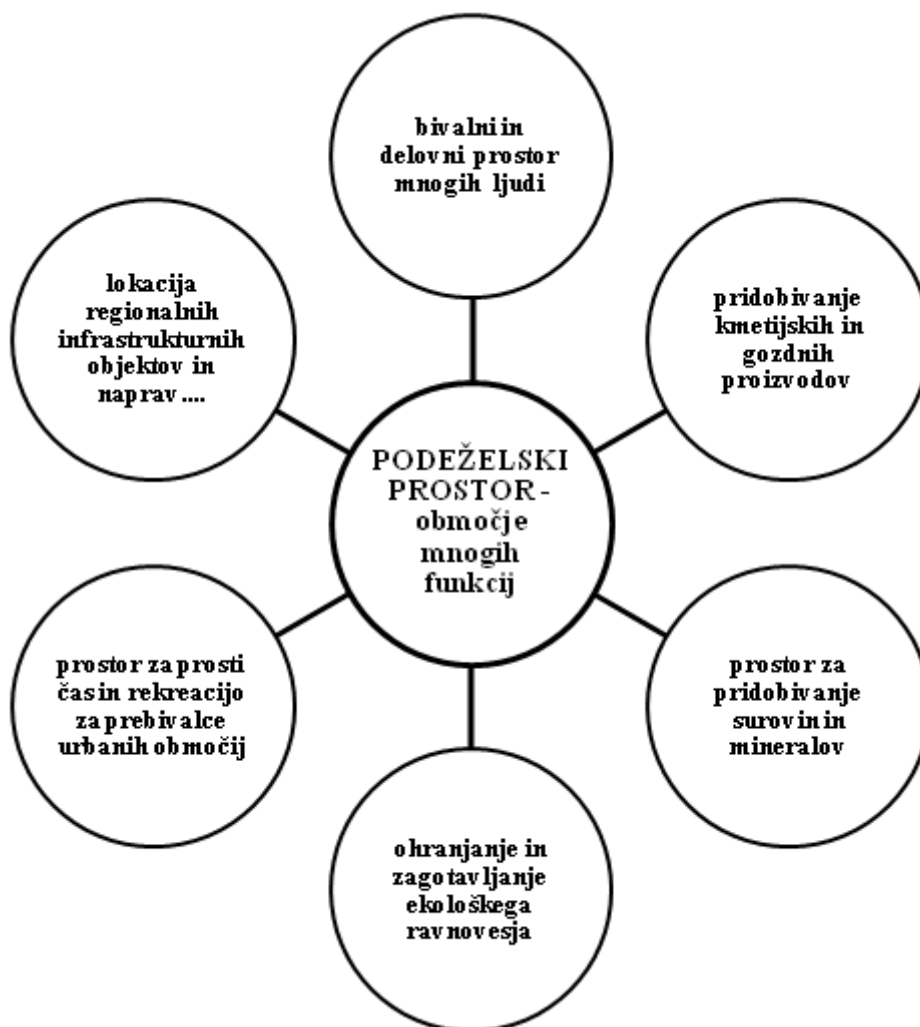
Če primerjamo zaraščanje kmetijskih zemljišč z grožnjo poselitve, je zaraščanje manj negativno, ker v tem primeru nematerialne funkcije tal ostanejo nespremenjene, začasno se izgubi potencial za pridelavo hrane, medtem ko gre v primeru pozidave zemljišča za trajno izgubo kmetijskih zemljišč, saj se v celoti izgubijo vse materialne in nematerialne funkcije kmetijskih zemljišč, ki jih praktično ni več mogoče vzpostaviti nazaj (Pintar, 2011). Četudi je zaraščanje manj negativno, je revitalizacija teh zemljišč v Sloveniji praktično redko izvedljiva. Revitalizacija kmetijskih zemljišč v zaraščanju ni pomembna samo s strateškega vidika, ampak tudi z ekološkega, estetskega in družbenega vidika, saj obdelana in negovana krajina povečuje atraktivnost prostora, ki postaja zanimiv za razvoj drugih gospodarskih in negospodarskih dejavnosti (Cunder, 1998a). Medtem pa v nekaterih zahodnoevropskih državah kmetijske površine načrtno prepuščajo zaraščanju, saj želijo ohraniti biološko pestrost, estetsko vrednost krajine in varovalno funkcijo (Golob in sod., 1995).

»Opuščanje kmetovanja, zmanjševanje kmetijske rabe zemljišč in zmanjševanje števila kmetij v vaseh vpliva tudi na postopno izginjanje agrarne identitete podeželskih naselij, v podeželskem prostoru pa povzročajo tudi obsežne spremembe v kulturni krajini, ki marsikje izgublja svojo nekdanko kvaliteto in privlačnost. S tem nekatera območja izgubljajo pomemben del svojih nekmetijskih razvojnih potencialov«. Vse omenjene težave in omejitve v zvezi z razvojem kmetij, prostorskimi razmerami in medsebojni odnosi med kmečkim in nekmečkim prebivalstvom, ki lahko povzroča tudi močne socialne napetosti, ne nazadnje vplivajo tudi na zmanjšan interes mladih za kmetovanje (Perpar in Kovačič, 2006). Zlasti mladi so tisti, ki bi lahko imeli pomembno, če ne celo glavno vlogo pri razvoju podeželskega turizma.

Možnost pridobivanja novih (nekmetijskih) zemljišč, ki bi jih bilo mogoče brez velikih agromelioracijskih posegov kultivirati in usposobiti za kakovostna kmetijska zemljišča in s tem nadomestiti z urbanizacijo izgubljena najboljša kmetijska zemljišča, pri nas ni na voljo oz. so ta pod ostrim naravovarstvenim režimom Nature 2000 (Perpar in Kovačič, 2006), ki velikokrat zavira razvoj.

Prostorsko najpomembnejši dejavnosti na podeželju sta še vedno kmetijstvo in gozdarstvo, ki sta tudi najpomembnejša dejavnika oblikovanja kulturne krajine (Kladnik in Ravbar, 2003). Kmetijstvo kot najpomembnejši ustvarjalec kulturne krajine postaja ponekod celo pomembnejše od njegovega temeljnega poslanstva – pridelave hrane (Hudoklin in Cunder, 2002), ki na slovenskem podeželju že dolgo nima več pomembne vloge v gospodarskem razvoju (Ravbar in Razpotnik Visković, 2010). Zlasti v zadnjih desetletjih se je na podeželju pojavila paleta raznovrstnih dejavnosti, ki so postale pomemben razvojni dejavnik in v načrtovanju razvoja tako rekoč nepogrešljiv člen, saj je od njih že marsikje odvisen pretežni del podeželskega prebivalstva (Kladnik in Ravbar, 2003). Kmetijsko krajino lahko delimo na produktivni del, ki vključuje kmetijstvo, gozdarstvo in rudarstvo, ter funkcionalni del, ki zajema prostor za infrastrukturo, poselitev in dejavnosti (Carpenter, 2011). Pomen večfunkcionalnosti kmetijstva je slovenska kmetijska politika na ciljni ravni opredelila že s sprejetjem Strategije razvoja slovenskega kmetijstva v letu 1992 (Bedrač in Cunder, 2005). Kmetijstvu so tako začeli pripisovati tudi socialno, prostorsko-poselitveno, ekološko in kulturno vlogo (Cunder, 1998b).

Upravljanje podeželskih zemljišč zahteva celovito obravnavo podeželja in njegovih razvojnih možnosti v skladu s paradigmo trajnostnega razvoja, kjer se razvoj podeželja ne osredotoča zgolj le na primarne dejavnosti, to je kmetijstvo in gozdarstvo, ampak tudi na druga področja, kot so urejanje naselij skupaj z reševanjem infrastrukturnih problemov, razvoj dopolnilnih ter drugih dejavnosti in storitev na podeželju, razvijanje potenciala za razvoj turizma in rekreativnih dejavnosti. Poleg tega je treba posebno pozornost posvetiti vsem drugim posegom v obravnavanem prostoru, kot sta izkoriščanje naravnih virov in gradnja večjih infrastrukturnih objektov (Lisec in Prosen, 2008). Prav tako je pomembno ohranjanje in zagotavljanje ekološkega ravnovesja v kulturni krajini, kar prikazuje Slika 11.



Slika 11: Večfunkcionalnost podeželja (Flurneuordnung ..., 2005, cit. po Prosen, A., 2011c)

Figure 11: The multifunctionality of rural areas (Flurneuordnung ..., 2005, after Prosen, A., 2011c)

V prihodnosti lahko pričakujemo, da bo razvoj podeželja precej odvisen od pospeševanja večfunkcionalne rabe površin, pri čemer je pričakovati povečanje konfliktov med kmetijsko in nekmetijsko rabo, povečevanje posesti pri čistih kmetijah, ki kljub temu zvečine ne bo zadostovala za rentabilno kmetijsko pridelavo, pojav konfliktov pri »polkmečkih« gospodinjstvih in propadanje drobne posesti polkmetov, specializacijo kmetijske pridelave, razvijanje številnih dopolnilnih dejavnosti na podeželju kot posebnih oblik večfunkcionalne rabe površin, pri čemer bosta v prednosti turizem in rekreacija (Ravbar in Razpotnik Visković, 2010).

Slovenija se vsekakor premalo zaveda svojih naravnih lepot, ki bi jih lahko uspešno tržila v turistične, športne in rekreativne namene, saj bi sočasno poskrbela tudi za urejenost in negovanost podeželskega prostora. »Konflikte, ki jih prinaša večfunkcionalna vloga prostora, je potrebno odpravljati z upoštevanjem potreb razvoja vseh dejavnosti (sektorsko planiranje) v prostoru in jih uskladiti v procesu integralnega planiranja, ki upošteva načela trajnostnega razvoja« (Perpar in Kovačič, 2006).

2.2 Razvoj podeželja na Danskem

2.2.1 Zgodovina dejavnosti na podeželju na Danskem

V sedemdesetih letih prejšnjega stoletja je bila nacionalna politika na Danskem osredotočena na varovanje kmetijskih zemljišč, s katero so želeli preprečiti uporabo obdelovalnih zemljišč za poselitev, infrastrukturo, pogozdovanje in polovično zaposlenost v kmetijstvu. Na prelomu tisočletja je začela jasno začrtana meja med mestom in podeželjem izginjati. Podeželje tako postaja vedno bolj odprt prostor za urbanizacijo, namenjeno stanovanjski, trgovski in industrijski gradnji, ki pa ni namenjena kmetijstvu.

Celovita urbanizacija in industrializacija podeželja postajata sedaj nov izziv za pooblašcene geode na Danskem. Njihova strokovna usposobljenost glede svetovanja lastnikom gospodarstev na podeželju igra osrednjo vlogo pri spremembi lastništva zemljišč in posestev. Številne študije prikazujejo, kako se posamezni kmetje borijo v lokalnih bitkah za pridobitev več zemljišč za gradnjo bolj učinkovitih in produktivnih kmetijskih podjetij. Naraščajoča potreba po zemljiščih je prav gotovo pobudnik za novo zemljiško politiko, ki vključuje tudi intenzivno varstvo narave, zaščito podtalnice in pogozdovanje (Munk Sorensen in sod., 2004).

2.2.1.1 Urejanje kmetijskih zemljišč na Danskem

Danska ima dolgoletno tradicijo arondacij kmetijskih zemljišč, saj je s temi postopki začela že v 16. stoletju. Prav tako ima bogato tradicijo pri urejanju kmetijskih zemljišč s komasacijo, saj prvi zakon, ki je urejal to področje, sega v zgodnje 18. stoletje (van den Brink, 2009). Danska je že v 2. polovici 19. stoletja v manj kot tridesetih letih izpeljala velik komasacijski in hkrati notranji kolonizacijski program. K temu, da kmetijska posestva na Danskem niso razdrobljena, je pripomogel tudi poseben zakon, ki določa, da se kmetijska zemlja ne sme več drobiti, kar je tudi razlog, da je večina srednjih in velikih kmetijskih obratov v zasebni lasti (Prosen, 1993).

V zgodovinskem pogledu izvirajo komasacije kot orodje za zmanjšanje zemljiške razdrobljenosti in razpršenosti. Na Danskem se je ta tradicionalni pristop izrazito spremenil v osemdesetih letih prejšnjega stoletja, ko se je v ospredje postavilo varstvo ter ohranjanje narave in okolja. Komasacija sedaj služi tudi kot orodje za izvedbo projektov urejanja vodnih zemljišč, gradnje avtocest, ohranjanja narave, pogozdovanja itn. (Kovandova, 2006).

Danes se na Danskem srečujemo s komasacijo že komasiranih območij, kar prikazuje Slika 12.



Slika 12: Komasacija komasiranega območja jezera Spøttrup (levo: staro stanje; desno: novo stanje) (Munk Mouritsen, 2002)

Figure 12: Land consolidation of the Lake Spøttrup area that had previously been subjected to land consolidation (left: old situation; right: new situation) (Munk Mouritsen, 2002)

2.2.2 Prostorsko načrtovanje podeželja na Danskem

Na Danskem je zakonsko določen in v praksi uveljavljen trinivojski sistem načrtovanja prostora: državna, regionalna in lokalna raven.

Prostorsko načrtovanje na Danskem temelji na petih osnovnih ciljih (The 2006 national planning report – in brief, 2006):

- podeželska in urbana območja morajo biti jasno ločena;
- razvoj mora koristiti celi državi;
- prostorsko načrtovanje mora sloneti na spoštovanju identitete mest in naselij, narave, okolja in krajine ter podobe mesta;
- prostorsko načrtovanje in investicije v infrastrukturo morajo biti tesno povezane;
- prostorsko načrtovanje mora biti celovito.

Danska je predpise za državno prostorsko planiranje uvedla leta 1974. Nato so leta 1992 sprejeli novo prostorsko zakonodajo, ki je po mnenju Prosena (2011b) veljala za eno najboljših trajnostno naravnanih evropskih zakonodaj na področju urejanje prostora. Državno prostorsko planiranje se je ukvarjalo z vprašanji nacionalnega pomena (veliki infrastrukturni projekti, kot so gradnja avtocest, elektrarn ipd.). Regionalne plane za obdobje dvanajst let, ki so jih posodabljali vsaka štiri leta, so pripravljali v štirinajstih okrožjih. V 269 občinah so pripravljali občinske plane za podeželski in urbani razvoj. Vsi plani so morali biti oblikovani v skladu z izdelanimi in sprejetimi smernicami in plani na višjih ravneh (Østergård, N., 2002, cit. po Kristensen, S. P., 2004). Regionalni parlamenti so imeli posebna pooblastila za izvajanje nadzorne naloge na lokalni ravni. Županom in občinskim svetom je bilo prepuščeno urejanje prostora le znotraj ureditvenih območij naselij. Če so se ti skušali širiti na kmetijska zemljišča, je o tej zahtevi ali potrebi odločal regionalni parlament. Tako so morali župani in občinski sveti strogo spoštovati usmeritve in določila iz regionalnih planov (Predlog Zakona o

spremembah in dopolnitvah Zakona o kmetijskih zemljiščih ..., 2012). Prostorsko načrtovanje na Danskem temelji na načelu coniranja. Veljajo zelo stroga pravila, ki določajo načrtovanje dejavnosti v urbanih območjih, območjih kmetijske rabe in območjih za rekreativne namene (počitniške hiše) (Kristensen, 2004). Počitniške hiše, ki sicer predstavljajo skupno posebnost severnih držav ter katerih lastniki so lahko le Danci, je mogoče graditi le v za rekreativne namene določenih conah (Enemark, S. in Sevatdal, H., 1999, cit. po Lisec, A. in sod., 2011). Praviloma so območja kmetijske rabe rezervirana za kmetijsko proizvodnjo, z namenom ohranjanja kmetijskih zemljišč in odprtega značaja krajine (Kristensen, 2004). Na kmetijskih območjih ni mogoče graditi, izjema pri tem so le objekti, namenjeni kmetovanju ali sorodnim dejavnostim (Enemark, S. in Sevatdal, H., 1999, cit. po Lisec, A. in sod., 2011). Okrožja so odgovorna za načrtovanje večine dejavnosti v območjih kmetijske rabe (infrastruktura, preprečevanje onesnaženosti, zemljiški menedžment za varstvo narave ipd.), ukvarjanje s pritožbami za dodelitev sredstev za kmetijsko-okoljske programe in obravnavo vlog za spremembo območij kmetijske rabe. Slednja naloga je bila leta 2002 prenesena na občinski svet (Kristensen, 2004).

Reforma lokalne oblastne strukture leta 2007 je prinesla veliko sprememb v sistemu prostorskega načrtovanja. Z novo prostorsko zakonodajo so okrepili prostorsko načrtovanje na državni in zlasti na občinski ravni, zmanjšali so moč regionalnih oblasti. Občinski sveti imajo po novem ključno vlogo v prostorskem načrtovanju. Ti imajo odgovornost za pripravo celovitega in usklajenega načrta rabe prostora v mestih in na podeželju. Imeli naj bi pomembno vlogo skladno z zakonodajo različnih vladnih sektorjev, kot so ohranjanje narave, varstvo okolja in promet (Prelog, 2009). Pri urejanju in razvoju vasi imajo posebno vlogo lokalni načrti, saj se vsi posegi v vasi izvajajo le v skladu z izdelanimi in sprejetimi lokalnimi načrti (Prosen, 2011b).

Kljub temu da je bila Danska prva država, ki je varstvo okolja vpeljala v svoje zakone in je uvedla vrsto okoljskih ukrepov, katerih cilj je bil zmanjšati negativni vpliv intenzivne proizvodnje v preteklih 25 letih, po habitatni direktivi varuje samo 8 % svojega državnega ozemlja, medtem ko je delež v Sloveniji kar 31,3 %.

2.2.3 Stanje in problematika podeželja na Danskem

Danska obsega 43.094 km² površin. Po uradnih statističnih podatkih za leto 2011 (Statistical Yearbook 2012) je na Danskem živel 5,6 milijonov prebivalcev. Razdeljena je na 5 statističnih regij in 98 občin.

Za Dansko, eno izmed gospodarsko najrazvitejših držav na svetu, je značilno zelo razvito intenzivno kmetijstvo. Kmetijska dejavnost ima pomembno vlogo na podeželju, kjer je 12 % delovne sile zaposlene v kmetijskem sektorju. Leta 1939 so kmetijska zemljišča obsegala kar 76 % celotnega območja države, vendar so se ta zmanjševala zaradi potrebe po razvoju mest in območij za rekreativne namene (Kristensen, 2004). Po uradnih statističnih podatkih za leto 2011 predstavljajo kmetijska zemljišča 66,3 % celotnega območja države, kar jo uvršča na vrh razporeditve glede na delež kmetijskih zemljišč med evropskimi državami. Na podeželju živi približno 15 % vsega prebivalstva (Munk Sorensen in sod., 2004). Iz tega izhaja tudi dejstvo, da na vasi lahko stanujejo le tisti prebivalci, ki imajo status kmeta ali delavca na kmetiji.

Število kmetijskih gospodarstev je bilo do leta 1950 v porastu, ko je doseglo najvišjo vrednost, ki je znašala 204.000 (Munk Sorensen in sod., 2004). Med letoma 1973 in 2000 se je število kmetijskih gospodarstev zmanjšalo za 60 %: s 133.000 na 53.000. Prav tako se je zmanjšal tudi delež kmetij s

polnim delovnim časom: s 60 % na 40 %. V istem obdobju pa se je povečala povprečna velikost kmetije z 22 ha na 50 ha (Kristensen, 2004). V obdobju 1994 do 2004 je bil največji upad kmetijskih gospodarstev v velikostnih razredih s površino zemljišč 5 do 75 ha. Število kmetijskih gospodarstev v velikostnem razredu s površino zemljišč 75 do 100 ha in tudi s površino zemljišč manj kot 5 ha je v tem obdobju večinoma ostalo nespremenjeno, medtem ko se je število kmetijskih gospodarstev s površino zemljišč nad 100 ha močno povečalo. Leta 2007 je bilo na Danskem 44.620 kmetijskih gospodarstev (National Strategy ..., 2007). Po podatkih za leto 2005 je imelo več kot 15 % kmetijskih gospodarstev preko 100 ha kmetijskih obdelovalnih zemljišč in le manj kot 3 % kmetijskih gospodarstev manj kot 5 ha kmetijskih obdelovalnih zemljišč. Povprečna velikost kmetijskega gospodarstva se je medtem z intenzivno kmetijsko proizvodnjo hitro večala, tako da je leta 2010 znašala 64,6 ha. Lastniki, ki imajo kmetije večje od 30 ha, morajo imeti kmetijsko izobrazbo.

Zemljišča in sestavni deli zemljišč kmetijskega gospodarstva so registrirani v zemljiškem katastru. Kmetijo lahko sestavljajo največ tri kmetijska gospodarstva na območju 10 km, kjer je lahko le eno brez objektov in z dodatnimi najetimi zemljišči (Munk Sorensen in sod., 2004).

2.3 Razvoj podeželja na Nizozemskem

2.3.1 Zgodovina dejavnosti na podeželju na Nizozemskem

Kmetijstvo je igralo osrednjo vlogo v nacionalnem gospodarstvu Nizozemske do konca 19. stoletja. Po letu 1870 je kmetijstvo postalo manj pomembno zaradi vse večje urbanizacije in industrializacije. Med drugo svetovno vojno je bil nizozemski kmetijski sistem delno uničen, zato je bil v petdesetih letih prejšnjega stoletja posodobljen. Po drugi svetovni vojni so se na Nizozemskem kosali s tremi glavnimi problemi: konkurenca na mednarodnem trgu, neučinkovita proizvodnja in veliko število majhnih kmetov. Da bi spodbudili modernizacijo nizozemskega kmetijskega sistema, so leta 1958 začeli izvajati Program komasacije in Program razvoja podeželja, ki ju izvajajo še danes. Proces posodobitve kmetijskega sistema se je zelo spremenil v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja, ko je v ospredje stopilo varstvo okolja. Kljub številnim usmeritvenim zahtevam naravovarstvenikom pri posodobitvi kmetijskega sistema, je gospodarski razvoj na svetovnem trgu še vedno prevladujoči dejavnik v procesu (Karel, 2010).

Kljub temu da sta dve tretjini kopnega na Nizozemskem še vedno v kmetijski uporabi, preostale dejavnosti pomenijo vse večji pritisk na pozidavo kmetijskih zemljišč. Največji pritiski na pozidavo kmetijskih zemljišč so v bližini velikih mest in somestij, kjer je kmetijska proizvodnja tudi najbolj intenzivna. To je tudi razlog, da je planiranje na teh območjih zelo podrobno načrtovano. Planiranje v urbanih območjih predvideva izrabo prostih in degradiranih površin v naseljih, kmetijske površine pa so namenjene kmetijstvu in rekreaciji. Na Nizozemskem prevladuje organizirana stanovanjska gradnja, posameznih individualnih stanovanjskih gradenj skorajda ni, kar omogoča nadzorovano gradnjo in manjše posege na kmetijska zemljišča (Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o kmetijskih zemljiščih ..., 2012).

2.3.1.1 Urejanje kmetijskih zemljišč na Nizozemskem

Nizozemska vlada je v prvih desetletjih 20. stoletja naredila prve korake na področju, ki ga danes imenujemo ruralno planiranje. Nizozemska spada med države z dolgo tradicijo komasacij zemljišč. Prvi zakon, ki je urejal to področje, je stopil v veljavo leta 1924 (angl. *Land Consolidation Act*). Večje spremembe je Zakon o komasaciji doživel leta 1954, ko je uvedel, da je krajinski načrt obvezna

sestavina vsakega projekta za komasacijo. V zakon je bil vključen tudi sporazum o dodelitvi zemljišč za javne namene, kot je infrastruktura nacionalnega pomena (zlasti avtoceste) (van den Brink, 2009).

Slika 13 prikazuje rekonstrukcijo starega polderja na Nizozemskem. Na levi strani je prikazano staro stanje, kjer so parcele presekane z velikimi kanali in so na tak način dosegljive le s čolni. Na desni strani je prikazano novo stanje, kjer shema rekonstrukcije zemljišč vključuje: vstavljanje jarkov, izboljšanje upravljanja voda, konstrukcijo cest, ponovno delitev zemljišč, ponovno ureditev kmetij itn. (Jacoby, 1959).



Slika 13: Rekonstrukcija območja starega polderja na Nizozemskem (levo: staro stanje; desno: novo stanje) (Jacoby, 1959)

Figure 13: Reconstruction of an old polder area in the Netherlands (left: the old situation; right: the new situation) (Jacoby, 1959)

V sedemdesetih letih prejšnjega stoletja je začelo naraščati negodovanje javnosti zaradi negativnih posledic kmetijske modernizacije, ki se kažejo v izgubi narave in krajine, onesnaženju tal in vode, kar je posledica pretiranega gnojenja in velikih presežkov pridelave hrane. Leta 1985 je Zakon o komasaciji nadomestil Zakon o razvoju zemljišč (angl. *Land Development Act*). Komasaacija je postala del prostorskega razvoja (van den Brink, 2009). Pri zložbi zemljišč se je v ospredje postavilo varstvo in ohranjanje narave, rekreacijska dejavnosti na podeželju in širitev vasi (Karel, 2010). Novi Zakon o razvoju podeželja (angl. *Rural Development Act*) je leta 2006 nadomestil Zakon o razvoju zemljišč. Ta zakon vsebuje nova in poenostavljena pravila za razvoj podeželja. Regije so dobile več svobode pri odločanju in izvajanju nacionalne in regionalne politike na podeželju (van den Brink, 2009).

V obdobju od 1924 do 2004 je bilo izpeljanih približno 480 projektov komasacij in prostorskega razvoja na približno 1,4 milijonov zemljišč. Največ projektov komasacij za obnovo podeželja je bilo

izvedenih v petdesetih in šestdesetih letih prejšnjega stoletja. Trenutno je komasiranih 800.000 ha zemljišč, medtem ko je 360.000 ha zemljišč v fazi priprave (van den Brink, 2009).

2.3.2 Prostorsko načrtovanje podeželja na Nizozemskem

Nizozemsko ruralno planiranje, ki je sestavni del prostorskega načrtovanja na Nizozemskem, so razvili popolnoma ločeno od urbanističnega planiranja (van den Brink in Molema, 2008). Komasaacija je služila kot instrument za razvoj podeželja, prostorsko načrtovanje pa kot instrument za razvoj mest in infrastrukture. Primerjava zgodovine komasacij in prostorskega načrtovanja na Nizozemskem kaže na to, da sta bili razviti v istem obdobju. Začetki nizozemskega prostorskega načrtovanja segajo v leto 1901, ko je bil sprejet Stanovanjski zakon (angl. *Housing Act*). Leta 1965 je stopil v veljavo Zakon o prostorskem načrtovanju (angl. *Spatial Planning Act*). Ta zakon je uvedel sistem planskih dokumentov, sestavljenih iz strateških prostorskih načrtov na nacionalni ravni, regionalni načrt na regionalni ravni in načrt za rabo prostora na občinski ravni. Na podlagi tega zakona sta se komasaacija in prostorsko načrtovanje združila v enoten sistem (van den Brink, 2009). Ker je Zakon o prostorskem načrtovanju postal zapleten zaradi ponavljajočih se sprememb, je bil spremenjen leta 2008. Strategija prostorskega razvoja, regionalni plani in občinski plani so nadomeščeni s strukturnimi vizijami. Za razliko od prejšnjega zakona, strukturna vizija višje ravni oblasti ni zavezujoča za nižjo raven oblasti. Medtem ko so občine izdelovale načrte coniranja rabe prostora samo zunaj pozidanih območij (na nerazvitih območjih), novi zakon zahteva, da izdelajo in posodobijo načrte coniranja za njeno celotno območje. Zakon občinam dovoljuje, da izdelajo načrte coniranja brez odobritve regionalne oblasti. Nacionalna in regionalna oblast lahko pripravita celovit načrt coniranja rabe prostora le v primeru nacionalnih in regionalnih interesov (An Overview ..., 2013).

Nizozemska je poleg Danske med prvimi uveljavila celovit pristop urejanja zemljišč za kmetijska in tudi stavbna zemljišča in s tem tudi usmerjala prostorski razvoj, kar je prikazano na primeru projekta »The Groningen Lake City Project« na Sliki 14. Gre za projektno sočasno urejanje mesta in podeželja, kjer razvoj mest potrebuje nove površine, ob tem pa kmetijska raba ostane čim bolj racionalna. Celoviti pristop enakovredno obravnava tudi vodovarstveni, krajinski, okoljevarstveni in rekreacijski vidik urejanja zemljišč.



Slika 14: Topografski prikaz projektnega območja (levo: sedanje stanje; desno: 3D geo-vizualizacija prihodnjega stanja) (van den Brink, 2009)

Figure 14: Topographical map of the project area (left: present situation; right: A 3D geo-visualisation of the future situation) (van den Brink, 2009)

2.3.3 Stanje in problematika podeželja na Nizozemskem

Nizozemska s 41.543 km² površinami in 16,5 milijoni prebivalci med izrazito gosto naseljene države EU. Razdeljena je na 12 administrativnih regij in 420 občin.

Je ena izmed najbolj urbaniziranih držav v Evropi. Manj kot 40 % prebivalcev živi na podeželju, ki obsega 80 % celotnega območja države, kjer je kar 60 % zemljišč v rokah kmetov in kmetijskih pridelovalcev (Rural areas, 2013), ki intenzivno izrabljajo kmetijske površine. Nizozemska ima zelo modernizirano kmetijstvo z velikimi hektarskimi donosi in spada med največje svetovne izvoznice kmetijskih proizvodov, kljub temu da ima na voljo le malo kmetijskih površin. Na Nizozemskem je razširjen zakup kmetijskih zemljišč.

Nizozemsko kmetijstvo se je silno spremenilo v zadnjih desetletjih. Število kmetij se je po letu 1950 zmanjšalo z 250.000 na 90.000 leta 2002, medtem ko se je površina kmetijskih zemljišč v uporabi v istem obdobju znižala le za 16 %. Iz tega lahko sklepamo, da je velikost kmetije v današnjih časih veliko večja. Najpogostejši vzrok za zmanjševanje kmetijskih zemljišč je zaradi povpraševanja po zemljiščih za industrijsko in poslovno dejavnost, stanovanjsko gradnjo, rekreacijo, naravo in vodo (Kuhlman in sod., 2003). Zaznati je trend povečevanja števila kmetijskih gospodarstev z večjimi kmetijskimi obdelovalnimi površinami. Po podatkih za leto 2010 je imelo 15,7 % kmetijskih gospodarstev preko 50 ha kmetijskih obdelovalnih zemljišč, ki se je po letu 2003 povzpelo z 12,2 %. Zmanjšalo se je število kmetijskih gospodarstev z manj kot 5 ha kmetijskih obdelovalnih zemljišč na 28,6 %, in sicer z 29,6 % leta 2003. Povprečna velikost kmetijskega gospodarstva je leta 2010 znašala 26,0 ha. Število zaposlenih v kmetijskem sektorju se je v letu 1990 v primerjavi z letom 1900 zmanjšalo za drastičnih 14,7 %, na 190.000 oseb.

Eden izmed pomembnih družbeno-kulturnih dejavnikov, s katerimi se srečuje nizozemsko kmetijstvo, je tudi ta, da primanjkuje zainteresiranih potomcev za kmetovanje. Delež nosilcev kmetijskega gospodarstva, ki so stari manj kot 35 let, se je v letu 2010 v primerjavi z letom 2003 zmanjšal za 3,7 %, na samo 3,6 %. Delež nosilcev kmetijskega gospodarstva, ki so stari več kot 64 let pa se je od leta 2003 do leta 2010 povečal s 15,9 % na kar 18,6 %.

Tudi na Nizozemskem vse večjo pozornost namenjajo večfunkcionalni vlogi kmetijstva. Vse večje število kmetov ponuja široko paleto storitev, kot so: turizem, ohranjanje narave in zgodovinskih krajin, shranjevanje vode v akumulacijskih bazenih, prodaja regionalnih proizvodov, zdravstveno varstvo in vetrne elektrarne.

2.4 Razvoj podeželja v Švici

2.4.1 Zgodovina dejavnosti na podeželju v Švici

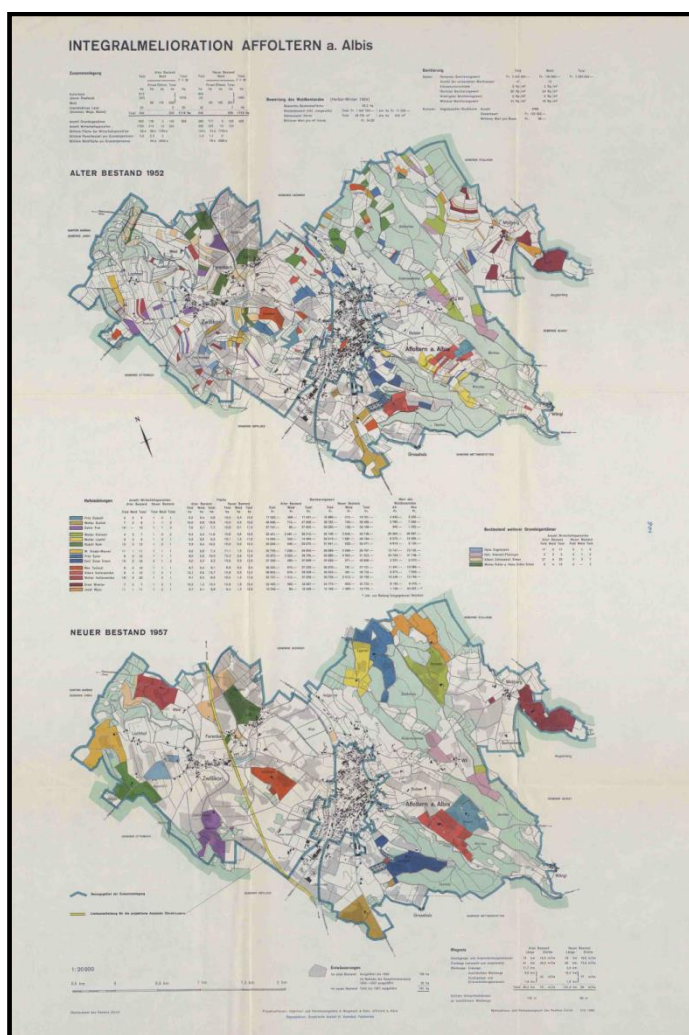
V preteklih letih je prišlo v Švici do procesa urbanizacije podeželja, kar se kaže v naraščajoči pozidavi ruralnih območij in v daljših dnevniških migracijah, ki jih omogoča dobra prometna infrastruktura. Od leta 1970 do leta 2000 je število prebivalcev na podeželju naraslo za 19 %; od tega v obmestnih podeželskih območjih za 22 %, v alpskih turističnih centrih za 23 % in v oddaljenih podeželskih območjih za 1 % (Brauchle, 2006). Proces urbanizacije je najbolj prisoten na Centralni planoti (nem. *Mittelland*), kjer so se naselja in urbana območja širila na račun najboljših kmetijskih zemljišč.

Velik problem predstavljajo sekundarna bivališča (počitniške hiše). Od leta 1980 je število sekundarnih bivališč strmo naraslo. Sekundarna bivališča rastejo hitreje kot primarna bivališča. Leta 2000 so sekundarna bivališča predstavljala 12 % vseh stanovanjskih objektov v Švici; od tega 30 % v kantonih, kjer je turizem temeljna dejavnost, v nekaterih smučarskih središčih pa so presegla celo 50 %. V Švici imajo prebivalci posamezne vasi na referendumu pravico odločati o prepovedi gradnje sekundarnih bivališč v tistih občinah, kjer je več kot 20 % sekundarnih bivališč (Regulation of ..., 2013).

2.4.1.1 Urejanje kmetijskih zemljišč v Švici

Švica je začela s projekti komasacije v začetku 20. stoletja. V sklopu projektov komasacij so izvajali ponovno delitev zemljišč, gradnjo cest, izsuševanje mokrišč in regulacijo vodotokov. Glavni namen teh projektov je bila večja kmetijska pridelava in olajšanje kmetijskega dela. V gosto naseljenih vaseh, kjer so obstoječe kmetije postale prostorsko utesnjene in njihova razširitev ni bila mogoča, so te preselili izven naselij (Bollinger, 2010) ter jim tako omogočili možnost nadaljnjega razvoja.

Med drugo svetovno vojno in po njej so zaradi pomanjkanja hrane oživela integralna melioracijska dela (Slika 15), ki se še danes izvajajo v velikem obsegu (Prosen, 1993).



Slika 15: Integralne melioracije v Švici (Jacoby, 1959)

Figure 15: Integrated ameliorative measures in Switzerland (Jacoby, 1959)

Z uveljavitvijo ekološkega planiranja so pri komasacijah posebno pozornost usmerili v varstvo in oživitev barja, osiromašenih travnikov, živih mej, dreves in revitalizacij vodotokov. Sočasno z razvojem ekologije in ekološkega planiranja je bila v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja posebna pozornost namenjena tudi estetiki in vizualni krajini. 3D-vizualizacija je postala pomemben del sistemov pri odločanju v prostorskem načrtovanju. Uporaba virtualnih krajin je pripomogla k preučevanju procesov v krajini, kot so razdrobljenost krajine in širjenje mestnega območja (Schmid, 2002).

Zaradi velikega pomena ekološkega vidika urejanja kmetijskih zemljišč je začela država po letu 1993 podpirati kmetijstvo z direktnimi ekološkimi subvencijami, ugodnimi posojili ter drugimi oblikami pomoči. S sprejetjem novega kmetijskega zakona leta 1996 je postala kmetijska politika še bolj okoljsko usmerjena. V ustavi je določeno, da mora federacija pripraviti ukrepe na tak način, da se zagotovi, da je kmetijski sektor sposoben izpolniti večfunkcionalne naloge. Federacija dopolnjuje prihodke kmetov z neposrednimi plačili, v kolikor mu ti zagotovijo dokazilo o ekološki učinkovitosti (obvezno kolobarjenje, ukrepi za varstvo tal, omejitve fitofarmaceutskih sredstev itn.), ki ga ureja Zakon o kmetijstvu. Prav tako morajo kmetje zagotoviti okoljsko sprejemljive metode, ki so blizu narave (Reinhard, 2012). V Švici je treba opraviti presojo vplivov na okolje za območje komasacije, ki je večje od 1000 ha.

2.4.2 Prostorsko načrtovanje podeželja v Švici

V zadnjih letih postaja v Švici urbanistično planiranje vse pomembnejše. Vsak dan izgubijo približno 11 ha kmetijskih zemljišč. Širjenju mest ni videti konca, tudi regionalni centri še kar naraščajo. Švica je razvila učinkovit sistem prostorskega načrtovanja z namenom zagotovitve dovolj prostora za rastočo populacijo, ne da bi ob tem uničila še več kmetijskih zemljišč.

Švicarski sistem prostorskega načrtovanja temelji na treh ravneh (federacijski, kantonski in občinski), ki so enakovredno odgovorne za smotno izrabo prostora. Na federalni ravni prostorsko načrtovanje določata Ustava in Zakon o prostorskem načrtovanju (angl. *Spatial Planning Act*). Vloga kmetijstva je opredeljena celo v ustavi. Primarna naloga kmetijstva ni samo proizvodnja hrane, ampak tudi ohranjanje poseljenosti podeželja oz. bolj oddaljenih območij (Facts and figures, 2013). Federativni Zakon o prostorskem načrtovanju, ki je bil sprejet leta 1979, določa temeljne cilje, ki se med drugimi nanašajo tudi na zaščito naravnih virov, kot so tla, zrak, voda, gozd in krajina. Zakon torej določa, da morajo federacija, kantoni in občine z ukrepi prostorskega načrtovanja zagotoviti zadostni obseg kmetijskih zemljišč za lastno samooskrbo in s tem ohraniti dovolj kakovostnih obdelovalnih površin za potrebe kmetijstva. Prav tako je treba poskrbeti, da bo gradnja skladna s kulturno krajino. V sklopu ohranjanja krajine je treba omogočiti tudi dostopnost javnosti do jezer in z obeh bregov rek, ohranjenost naravnih območij za rekreativne namene ter vzdrževanje različnih funkcij gozda. Kantoni morajo pri oblikovanju kantonskih strukturnih planov upoštevati federativni Zakon o prostorskem načrtovanju. Koncept strukturnega plana je sestavljen iz petih poglavij: socialni in gospodarski okvir, urbani prostor, podeželje in naravno območje, prometno in komunikacijsko omrežje ter varstvo okolja in upravljanje virov. Poleg tega so lahko ukrepi v Strukturnem načrtu razvrščeni v pet ciljev: stopnja urbanizacije, povezava med prometom in urbanizacijo, omrežje zelenih površin, večfunkcionalni kmetijski prostor ter pomembni sektorski objekti in rešitve (kot npr. letališče, železniška postaja). Strukturne plane je treba nenehno dopolnjevati in pregledovati uspešnost izvajanja vsaj vsakih 10 let. Kantoni lahko vpeljejo planske regije, ki služijo za usklajevanje kantonske in občinske ravni. Prav tako morajo občine pri izdelavi Načrta rabe prostora upoštevati federativni Zakon o prostorskem

načrtovanju. Občina mora načrtovati rabo prostora za 15 let vnaprej, prav tako mora ustrezno opredeliti faze razvoja v prostoru (Regulation of ..., 2013).

2.4.3 Stanje in problematika podeželja v Švici

Švica je s 41.284 km² površine in 7,8 milijoni prebivalci majhna evropska država, ki jo v ožjem smislu lahko uvrščamo med alpske države. Švica je zvezna država, ki je sestavljena iz 26 kantonov in 2896 občin.

Približno 27 % prebivalcev živi na podeželju, ki obsega 77 % celotnega območja države (Brauchle, 2006). Primernih površin za kmetijstvo je zelo malo, samo 10 % (Izvozno okno, 2013), saj prevladuje gorat in hribovit svet. Na drugi strani so se na primernih površinah za kmetijstvo, kot so ravninska območja, razvila naselja, mesta, transportne poti, industrijska središča ipd., ki so kmetijstvo izrinila na pobočja hribovitega sveta, kjer prevladujejo otežene razmere za kmetovanje (Facts and figures, 2013). Vsa kmetijska zemljišča v Švici zavzemajo 36,9 % površja ali 1.525.119 ha. 35 % vseh obdelovalnih površin je nad 800 m nadmorske višine, skupaj z visokogorskimi pašniki pa kar 76 % kmetijskih površin. Razlog za dokaj visok delež obdelovalnih površin nad 800 m nadmorske višine je v pomanjkanju zemljišč v ravninskem delu. Glede na rabo tal zavzemajo največji delež pašniki in travniki (69,9 %), sledijo obdelovalne površine (The changing ..., 2001). Švica je med prvimi evropskimi državami začela ohranjati in spodbujati razvoj hribovskih območij, kar je bil tudi eden izmed osrednjih ciljev Protokola o izvajanju Alpske konvencije iz leta 1991 o hribovskem kmetijstvu.

Kmetijstvo je pomembna gospodarska panoga v Švici. Čeprav mnogi še danes vidijo Švico kot kmetijsko državo, to ne drži, saj je delež aktivnega prebivalstva, zaposlenega v kmetijstvu, kakor tudi število kmetij, enako povprečju EU (Facts and figures, 2013). Delež zaposlenih v kmetijskem sektorju pada. Leta 1850 je bilo kar 50 % aktivnega prebivalstva zaposlenega v kmetijstvu, do leta 1910 se je delež zaposlenih v kmetijstvu prepolovil (Hurni, 2010). Trenutno je v kmetijstvu zaposlenih samo 2,2 % aktivnega prebivalstva, od tega jih je več kot polovica zaposlenih za polovični delovni čas (Swiss Agriculture, 2012). Prav tako je v Švici zadnja leta opazen trend upadanja števila kmetij, medtem ko narašča njihova velikost. Leta 2010 je bilo 59.065 kmetijskih gospodarstev, kar je 36,4 % manj kot leta 1990. V obdobju 1990–2009 se je velikost kmetij povečala z 11,5 ha na 21,5 ha (Facts and figures, 2013).

2.5 Razvoj podeželja na Finskem

2.5.1 Zgodovina dejavnosti na podeželju na Finskem

Finska je dežela gozdov (približno 76 %), tisočerih jezer in tudi kmetijskih površin. Urbanizacija se je v primerjavi z ostalimi evropskimi državami na Finskem začela precej pozno, vendar je ta proces potekal veliko hitreje. Do leta 1880, ko se je začela industrializacija, je v urbanih naseljih živel manj kot 10 % prebivalcev. Leta 1940 je približno polovica prebivalstva še vedno živela na podeželju. Urbanizacija se je nadaljevala še v petdesetih letih prejšnjega stoletja, tako da se je Finska po drugi svetovni vojni razvila v sodobno industrijsko državo. V urbanih območjih, večinoma na jugu in jugozahodu, živi približno 81 % prebivalcev (Böhme, 2002).

Vedno več je Fincev, ki živijo na podeželju, na delo pa se vozijo v urbana središča. Po drugi strani pa tisti prebivalci, ki živijo v urbanih območjih, veliko svojega prostega časa porabijo na podeželju. Finci imajo več kot 400.000 počitniških hiš ob obalah jezer na podeželskih območjih (Finland – Europe's

..., 2013). Da je podeželski prostor izrednega pomena potrjuje tudi dejstvo, da je Finska imela trajnostno naravnano zakonodajo že pred sprejetjem Direktive 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje, saj je bila v tej državi celovita presoja vplivov na okolje (CPVO) predpisana že z Zakonom o presoji vplivov na okolje iz leta 1994.

2.5.1.1 Urejanje kmetijskih zemljišč na Finskem

Kakor na Danskem segajo tudi na Finskem začetki komasacij v 18. stoletje. Leta 1757 je bil sprejet Zakon o osnovni komasaciji (angl. *Basic Land Consolidation Act*). Istega leta je bil izveden tudi prvi poskus projekta osnove komasacije, ki je naletel na velik odpor in je bil zaključen šele leta 1765. Osnovna komasacija je bila vključena tudi v Zakon o geodetski dejavnosti (angl. *Act on Land Survey Administration*), ki je bil uveden leta 1848. Med letoma 1848 in 1918 je bilo v komasacijo na Finskem vključenih 1,5 milijona hektarjev zemljišč. V letu 1916 se je izraz osnovna komasacija spremenil v komasacijo oz. preurejanje zemljišč. Med letoma 1916 in 1980 je bilo v celoti v komasaciji urejenih 0,89 milijona hektarjev zemljišč (Kontinen, 2008).

Ker so geodeti pogosto naleteli na večdesetletne odpore lastnikov zemljišč glede izvedbe komasacij, je v poznih devetdesetih letih prejšnjega stoletja veljalo splošno prepričanje, da se bodo komasacije prenehale. Spremembe pa je prinesla nova komasacija, ki je bila bolj osredotočena na stranke. Državna geodetska uprava Finske je pripravila nove smernice za izvajanje komasacij in Novo Komasacijsko strategijo za obdobje 2002–2006 (Kontinen, 2007). Komasacija je postala instrument za celovito urejanje kmetijskega prostora, ki poleg kmetijskega vidika enakovredno obravnava tudi druge vidike razvoja.

Na Sliki 16 je prikazan primer komasacije kmetijskih zemljišč ob avtocesti in železnici v finskem mestu Kokemäki. Komasacija je poleg odprave razdrobljenosti zemljiške posesti, neugodne strukture zemljiških parcel in zmanjšanja oddaljenosti zemljišč od kmetijskega gospodarstva prinesla tudi ukinitve železniških prehodov, ki po komasaciji niso več potrebni in so označeni z X, kar pripomore tudi k izboljšavi prometne varnosti. Pomembno je tudi dejstvo, da je lastnik dobil nove parcele na tisti strani avtoceste oz. železnice, na kateri je doma.



Slika 16: Komasacija kmetijskih zemljišč (levo: stanje pred komasacijo; desno: stanje po komasaciji), Kokemäki (Kontinen, 2008)

Figure 16: Agricultural land consolidation (on the left: the situation before land consolidation; on the right: the situation after land consolidation), Kokemäki (Kontinen, 2008)

2.5.2 Prostorsko načrtovanje podeželja na Finskem

Prostorsko načrtovanje na Finskem ureja Zakon o rabi zemljišč in gradnji (angl. *Land Use and Building Act*). Gre za enega bolj sodobnih prostorskih zakonov na območju EU, ki v celoti izhaja iz načel trajnostnega razvoja. Omenjeni zakon ureja planiranje in načrtovanje gradnje objektov na različnih zemljiščih, ureja pa tudi gradnjo objektov in nekatera druga vprašanja, povezana z gradnjo (npr. razlastitev) (Predlog Zakona o prostorskem načrtovanju, 2006).

Finski sistem prostorskega načrtovanja temelji na treh ravneh: državni, regionalni in občinski. Nacionalni sistem načrtovanja vsebuje nacionalne smernice rabe prostora na državni ravni, regionalni načrt rabe prostora na regionalni ravni in občinski prostorski načrt ter lokalni podrobni načrt na občinski ravni. Regionalni načrt rabe prostora posveča pozornost predvsem naslednjim vsebinam: primerna regionalna in naselitvena struktura regije, ekološko sprejemljiva raba prostora, okoljsko in ekonomsko sprejemljiva ureditev prometnih povezav ter raba vode in naravnih dobrin, ustvarjanje pogojev za regionalni razvoj gospodarstva, zaščita naravnega okolja, naravne vrednote in kulturna dediščina ter omogočanje zadovoljivih možnosti za uporabo površin za rekreacijske namene. Namen regionalnega načrta rabe prostora je tudi načrtovanje vseh posegov v prostor, ki so širšega pomena (načrtovanje gradnje cest, železnic in druge infrastrukture, oskrba z vodo, naravni parki, večja trgovsko središča ipd.). Regionalni načrt rabe prostora je zavezujoč za občinsko raven prostorskega planiranja. Z občinskim prostorskim načrtom se opredelijo temeljne usmeritve prostorskega razvoja občine ter določijo območja, za katera se bo izdelal lokalni podrobni načrt (Predlog Zakona o prostorskem načrtovanju, 2006).

2.5.3 Stanje in problematika podeželja na Finskem

Finska je s površino 390.903 km² sedma največja država v Evropi. S 5,4 milijoni prebivalci (po uradnih statističnih podatkih za november 2012: Statistics Finland, 2012) je najredkeje poseljena

država v Evropski uniji. Njeno podnebje in severna lega predstavljata poseben izziv za donosnost in konkurenčnost kmetijstva (Hiironen in Niukkanen, 2012). Razdeljena je na 19 regij in 432 občin.

Finska, ki sestoji iz redko poseljenih podeželskih območij, je z več kot 90 % podeželskimi območji najbolj podeželska država v Evropi. Skoraj tretjina prebivalcev živi na podeželju. Kmetijska zemljišča pokrivajo le približno 9 % celotnega območja države (Finland – Europe's ..., 2013). Finska se je šele po drugi svetovni vojni preobrazila iz kmetijske države v industrijsko in je bila ena izmed redkih industrijskih držav, v katerih se je število kmetij z industrializacijo povečalo. Število kmetij na Finskem je leta 1950 znašalo 260.000, kar je bilo posledica programa ponovne poselitve podeželja. Število kmetij je začelo padati v šestdesetih letih in je leta 1981 znašalo približno 200.000 (Finland – Farms ..., 1988). Odkar se je Finska leta 1995 pridružila Evropski uniji, se je strukturni razvoj kmetij še pospešil. Povprečna velikost kmetij je hitro narasla. Povprečna velikost kmetije je leta 1995 znašala 25,8 ha (Konttinen, 2008), leta 2010 pa se je povzpela na 35,9 ha. Leta 2011 je bilo na Finskem 61.584 kmetij, kar je 22,8 % manj kot leta 2000. V tem obdobju je naraslo število kmetij, ki so imele preko 50 ha kmetijskih obdelovalnih površin; v velikostnem razredu 50–100 ha za 6 %, v velikostnem razredu več kot 100 ha pa za 4,3 %. Zmanjšalo se je število kmetij, ki so imele v lasti manj kot 50 ha kmetijskih obdelovalnih površin; največ, to je za 8 %, v velikostnem razredu 10–30 ha, za 1,8 % v velikostnem razredu do 10 ha, najmanj, to je za 0,7 %, pa v velikostnem razredu 30–50 ha (Statistics Finland, 2013). Medtem ko se velikost kmetije veča, je v številnih občinah povprečna velikost parcele celo manjša. Istočasno se v uporabi ohranjajo površine obdelovalnih zemljišč, kar pomeni, da se površine obdelovalnih zemljišč na Finskem ne zmanjšujejo, ampak narašča njihova notranja razdrobljenost. Ko se prodajajo zemljiške parcele, površine obdelovalnih zemljišč redko ostanejo skupaj z domačo kmetijo, pridružijo se tisti, kateri kupec ponudi večjo vsoto denarja. Na tak način ostajajo velikosti parcel majhne, z večanjem kmetij pa se ne dosega ciljev bolj učinkovitega kmetovanja, saj se kmetije srečujejo z zemljiško razdrobljenostjo (Konttinen, 2008).

Kmetje na Finskem še vedno pretežno delajo na družinskih kmetijah. Število zaposlenih v kmetijskem sektorju je leta 2009 znašalo 4,5 %. 99,9 % zemljišč je v zasebni lasti. Samooskrba s hrano in zagotavljanje prehranske varnosti ter uravnoteženega prostorskega razvoja so pomembni cilji kmetijstva, saj prebivalci cenijo na Finskem pridelano hrano. Prav tako je za Fince posebej pomembno ohranjanje kulturne krajine, kjer preživijo večino svojega prostega časa. Obdelovalne površine predstavljajo pomemben del takšne krajine in življenjsko okolje za ljudi (Kotilainen in Seppänen, 2010).

2.6 Primeri dobre prakse

»Dobre prakse iz tujine kažejo, da je ključni dejavnik pri razvoju podeželja celovit pristop k tej problematiki, ki zahteva tudi celovit pristop k upravljanju zemljišč. Pristopi zemljiškega menedžmenta (upravljanja zemljišč) morajo torej temeljiti na holistični obravnavi podeželskega prostora, ki na eni strani ponuja prostor za bivanje in razvoj dejavnosti, na drugi strani pa zagotavlja hrano za prebivalstvo« (Lisec in Prosen, 2008).

Glavne smernice in cilji pri urejanju zemljišč na podeželju so (Flurneuordnung ... v Prosen, 2011c):

- izboljšanje dohodka od kmetijstva in gozdarstva,
- podpora ukrepom občinske infrastrukture,
- podpora razvoju podeželja,
- izboljšanje življenjskih in delovnih pogojev v vasi,

- podpora varstvu spomenikov,
- podpora varstvu narave,
- podpora varstvu voda,
- podpora varstvu tal in krajine in
- ustvarjanje naprav za prosti čas in rekreacijo.

Uspešen primer zemljiškega menedžmenta je prikazan na primeru zvezne dežele Baden-Württemberg v Nemčiji, ki je že zelo zgodaj začela s celovitim urejanjem podeželskega prostora. Kot učinkovito orodje za zagotovitev dolgoročnega razvoja kulturne krajine so razvili komasacije, ki poleg razvoja kmetijstva in gozdarstva omogočajo večjo zaščito in nego krajine, celovito prenovo vasi in vaške infrastrukture ter zagotavljajo pridobitev zemljišč zaradi večjih posegov v prostor (gradnja avtocest, železnic, urejanje vodotokov ipd.). Skupen cilj obravnavanih primerov je stremeti k vidikom trajnostnega razvoja, ki zagotavljajo izboljšanje gospodarskega, okoljskega in socialnega stanja prostora.

V nadaljevanju so prikazani štirje stebri preurejanja zemljišč in razvoja podeželja za (Flurneuordnung ... v Prosen, 2011c):

1. kmetijstvo in gozdarstvo,
2. velike infrastrukturne objekte,
3. podeželske občine in
4. varstvo narave in nega krajine.

1. Zemljiški menedžment za kmetijstvo in gozdarstvo v Nemčiji

Nenehna rast konkurenčnih pritiskov je silila h krepitvi konkurenčnosti domačega kmetijstva, kar so lahko dosegali z zmanjšanjem proizvodnih stroškov (manjša poraba časa, materiala ipd.). Zato so pospeševali komasacijo zemljišč, s katero so izboljšali obliko parcel, opremo polja in ustvarili prepustno mrežo poti (Flurneuordnung ..., 2005) (Slika 17).



Slika 17: Zemljiški menedžment za kmetijstvo in gozdarstvo (Flurneuordnung ..., 2005)

Figure 17: Land management for agriculture and forestry (Flurneuordnung ..., 2005)

2. Zemljiški menedžment za velike infrastrukturne objekte v Nemčiji

Da bi se izognili razlastitvam ter zmanjšali uporabo zemljišč, so s komasacijo zagotovili potrebna zemljišča za realizacijo infrastrukturnih objektov (širitev letališča, ceste, železnice itn.). V sklopu pridobivanja zemljišč so upoštevali, da tistim udeležencem, ki želijo prodati zemljišča, dodelijo odškodnino, kmetom, ki želijo nadaljevati s kmetijsko proizvodnjo, pa združujejo zemljišča na proizvodnem območju. Kljub velikemu javnemu interesu po pridobivanju zemljišč za namen gradnje velikih infrastrukturnih objektov je velik poudarek tudi na zaščiti interesov lastnikov, ki temelji na medsebojnem sodelovanju in usklajevanju (Flurneuordnung ..., 2005) (Slika 18).

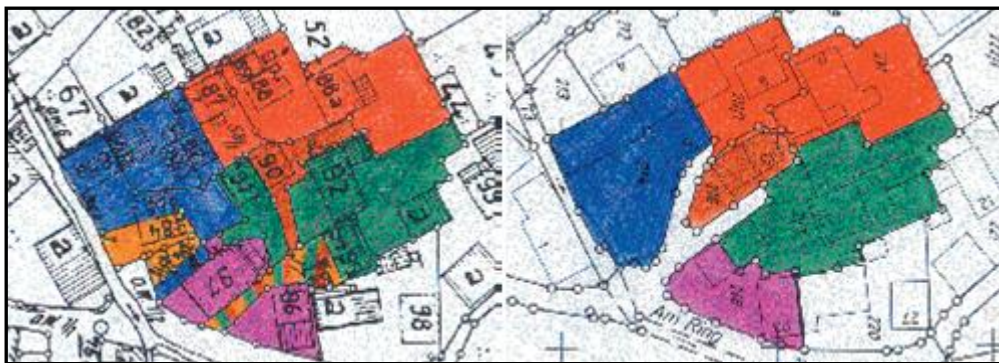


Slika 18: Zemljiški menedžment za velike infrastrukturne objekte (Flurneuordnung ..., 2005)

Figure 18: Land management for major infrastructure facilities (Flurneuordnung ..., 2005)

3. Zemljiški menedžment za podeželske občine v Nemčiji

Ena izmed najzahtevnejših nalog pri urejanju prostora na vasi je prav tako pridobivanje primernih zemljišč za razvoj posameznega naselja. »Urejanje prostora na vasi bi bilo zagotovo uspešnejše, če bi naselja vključevali v sistem urejanja s komasacijo (Slika 19). Na še nezazidanih stavbnih zemljiščih bi oblikovali parcele, primerne za graditev, jih dodelili udeležencem zložbe in tistim, ki želijo graditi, kmetom pa združili zemljišča na proizvodnem območju in omogočili možnosti širitve kmetij ali pa celo njihove preselitve na nove lokacije. Tako bi odpravili veliko težav, povezanih z dovozi, vhodi, odmiki idr. V sklopu pridobivanja zemljišč pri prenovi in razvoju vasi moramo upoštevati, da je v vasi treba oddeliti površine za različne dejavnosti in kmetom oblikovati take zazidalne parcele, na katerih bo omogočena nemotena graditev ali obnova stanovanjskih objektov, gospodarskih poslopij in obenem zagotovljena dovolj velika funkcionalna površina dvorišča. Oblikovati moramo območje za razvoj trgovine in obrti, predvideti površine za splošne in skupne potrebe vasi (ceste, poti, peš poti, prostor za rekreacijo in druge komunalne objekte), nekmetom pa ustvariti možnosti za graditev lastnega doma v sklenjenem kompleksu, ki ga je mogoče komunalno opremiti in oblikovati v sklopu urejanja celotnega naselja« (Prosen, 2011c). Podeželska naselja bi tako ohranili živa in atraktivna.



Slika 19: Prenova vasi (levo: lastniške razmere pred komasacijo; desno: lastniške razmere po komasaciji) (Flurneuordnung ..., 2005)

Figure 19: Renovation of villages (left: the ownership situation before land consolidation; right: the ownership situation after land consolidation) (Flurneuordnung ..., 2005)

4. Zemljiški menedžment za varstvo in nego krajine v Nemčiji

S komasacijo so določili tudi površino za varstvo narave, kjer so omogočili premreženje biotopov ter tako ublažili konflikte rabe med kmetijstvom in varstvom narave. Površine za varstvo narave so prešle v javno last, ob tem sta njihovo ohranjanje in nega ostala zagotovljena (Flurneuordnung ..., 2005) (Slika 20).



Slika 20: Zemljiški menedžment za varstvo in nego krajine (Flurneuordnung ..., 2005)

Figure 20: Land management for the protection and care of landscape (Flurneuordnung ..., 2005)

Poseben poudarek dajejo v zvezni deželi Baden-Württemberg tudi urejanju obcestne krajine. Številne krajinske strukture, kot so posamezna drevesa, drevesne skupine, grmovne skupine ipd., s katerimi omilijo negativne učinke, ki jih prinaša avtocesta širšemu območju kmetijske krajine, so nenehen spremljevalec neposrednega območja ob avtocestah. Da si vseskozi dejansko prizadevajo zagotoviti varstvo okolja in narave ter nego krajine, kažejo tudi primeri novo zasajenih posameznih dreves, ki so v skladu z lokalnimi značilnostmi okoliške krajine.

Namen predstavitve primerov dobrih praks iz tujine na področju urejanja podeželskega prostora je, da je mogoče s kakovostnim in medsebojno usklajenim strokovnim delom dosegati boljše prostorske

rešitve. Ob tem se moramo zavedati, da nobene dobre prakse ni mogoče neposredno prenašati na druga območja, saj nam lahko služijo le kot zgled, primer in usmeritev raziskovanja.

Vsi navedeni primeri pa imajo nekaj skupnih značilnosti, ki lahko ob upoštevanju

- pravnega vidika,
- funkcionalnega vidika,
- ekološkega vidika,
- estetskega vidika in
- družbenega vidika

predstavljajo temelj za uspešnost celovitega urejanja podeželja in trajnostno urejanje kmetijskih zemljišč.

2.7 Primerjava razvoja podeželja Slovenije, Danske, Nizozemske, Švice in Finske

Številne strukturne spremembe po 2. svetovni vojni so spremenile podobo evropskega in slovenskega podeželja. Na eni strani je šlo za prehod iz ekstenzivnega načina kmetovanja v intenzivno, tržno usmerjeno kmetovanje, na drugi strani je prišlo do industrializacije in posledično do deagrarizacije ter doseljevanja v mesta. Preobrazba podeželja v Sloveniji se precej razlikuje od razvoja podeželja v zahodnoevropskih državah. V preteklih štiridesetih letih so se v Sloveniji urbanizirala obsežna podeželska območja, delež kmečkega prebivalstva je upadel s približno 50 % na okrog 5 %, medtem ko so ti procesi v zahodnoevropskih državah trajali od 80 do 120 let (Klemenčič, 2002). Kot v Sloveniji tudi v obravnavanih evropskih državah ni več mogoče določiti ostre meje med urbani in ruralnimi območji.

Kljub temu, da so v obravnavanih evropskih državah v primerjavi s Slovenijo problemi v podeželskem prostoru manjši, je v zadnjih letih mogoče zaznati slabšanje pogojev v kmetijstvu, negativno demografsko strukturo, suburbanizacijo, izgubljanje kmetijskih površin zaradi poselitve, infrastrukture ipd.

Ob primerjavi stanja slovenskega podeželja in stanja podeželja v obravnavanih tujih državah (na Danskem, na Nizozemskem, v Švici in na Finskem) ugotavljamo, da v Sloveniji zelo pozno spoznavamo, kako velik pomen ima kmetijstvo v razvoju podeželja. Temeljna značilnost slovenskega kmetijstva je, da se je dolgo časa razvijalo v povsem drugačni smeri kot kmetijstvo v razvitih evropskih državah, kar še posebej velja za agrarno strukturo. Medtem ko se je v evropskih državah z razvitim kmetijstvom razmeroma hitro povečevala velikost obratov in vzporedno z izboljševanjem kmetijske tehnologije specializacija pridelave, se je v Sloveniji vse do začetka devetdesetih let prejšnjega stoletja (predvsem v zasebnem sektorju slovenskega kmetijstva) odvijal ravno obraten proces, za katerega so značilni nenehno slabšanje zemljiške in posestne strukture, nizka delovna intenzivnost in v nekaterih območjih tudi opuščanje pridelave (Cunder, 2002). V obravnavanih tujih državah je že v šestdesetih prejšnjega stoletja zaznati trend upadanja kmetijskih gospodarstev na eni strani in povečanje velikostne strukture kmetij na drugi strani. Ker slovensko podeželje ni podleglo procesu posodobitve kmetijstva, je še vedno zaznati krajinske in ekološke prvine kulturne krajine, kot so obmejki, posamezna drevesa, manjše drevesne, grmovne in mešane skupine, obvodna vegetacija, mokrišča ipd. Obravnavane tuje države se zavedajo vloge in pomembnosti obstoja kmetijskih zemljišč ter ohranjanja njihove kakovosti, saj sta to ključna pogoja za zagotavljanje prehranske varnosti, ki je postala temeljna naloga razvoja kmetijstva v svetu. Zavedajo se tudi pomena ekološkega kmetovanja, ki je ključni pogoj za zdravo okolje in zdravo prehrano.

V obravnavnih tujih državah se je koncem šestdesetih in v začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja zelo intenzivno razvijalo prostorsko načrtovanje. V omenjenih tujih državah je zakonsko določen in v praksi uveljavljen trinivojski sistem načrtovanja prostora: državna, regionalna in občinska raven. Posebno pozornost posvečajo četrti stopnji načrtovanja – vasi in njeni okolici, ki se detajlno načrtujeta in urejata ločeno od urbanih območij. Četudi je Danska država, kjer kmetijska zemljišča predstavljajo kar dve tretjini njenega celotnega območja, je s kakovostnim prostorskim planiranjem podeželskega prostora uspela preprečiti številne težave, kot so naraščajoče razlike med močnimi urbanih središči in šibkimi perifernimi podeželskimi območji, s katerimi se običajno spopadajo države, ki imajo velik delež podeželskih območij.

Z razvojem družbe in ob tem tudi planiranja je pridobivala na pomenu tudi vse pomembnejša večfunkcionalna vloga kmetijstva. V obravnavanih tujih državah so že zgodaj spoznali, da je kmetijstvo v razvoju podeželja zelo pomembno. V omenjenih državah so začeli kmetijstvu poleg gospodarske funkcije pripisovati tudi druge funkcije, in sicer prostorsko poselitveno, ekološko, estetsko, socialno in kulturno funkcijo, in to že v začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja, medtem ko je bilo to v Sloveniji prvič uradno izraženo v Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije v začetku devetdesetih let.

V obravnavanih tujih državah se je v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja uveljavil ekološki vidik načrtovanja, od katerega se zahteva, da se vključi v tesnejše sodelovanje z gospodarskim in socialnim vidikom trajnostnega razvoja kot del celovitega pristopa na področju upravljanja zemljišč (Gallent, 2008). Tako se je znotraj kmetijstva razvilo kakovostno prostorsko planiranje na vseh ravneh načrtovanja razvoja. Ti pristopi so najbolj znani v Nemčiji, na Danskem, na Nizozemskem, v Švici in še kje drugje. Medtem analiza stanja pri nas kaže na to, da nismo nič ali zelo malo naredili na področju prostorskega planiranja tega sektorja. Ker podeželje pokriva velik delež celotnega ozemlja države, bi bilo treba tudi pri nas razviti ruralno planiranje, ki je bilo dolga leta zelo zapostavljeno, četudi so bili njegovi koncepti uvedeni že v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja. Javni interes je v mnogih primerih tako močan, da nove infrastrukturne objekte in naprave, kot so avtoceste, železnice, jezovi, daljinski vodi ipd., in ogromne trgovske centre načrtujejo in gradijo na najboljših kmetijskih zemljiščih, zato je treba z aktivnim prostorskim načrtovanjem preseči načrtovalsko prakso, ki je osredotočena zlasti na investicijske pobude ter nenehno uslužno spreminjanje prostorskih aktov (Mlakar, 2011). Zlasti na Danskem in v Švici veljajo zelo stroge omejitve glede gradnje počitniških hiš na podeželju, za razliko od Slovenije, kjer se »vikendi« običajno gradijo v najbolj privlačni krajini in je gradnja pogosto stihijska. V teh dveh državah je sprememba počitniških hiš v bivalne enote mogoča le izjemoma in s posebnim dovoljenjem, medtem ko se ti objekti v Sloveniji v veliki meri spreminjajo v bivalne enote. Po drugi strani bi lahko v Sloveniji »vikendi« odigrali pomembno vlogo na območjih, za katera so značilni ekstremno neugodni demografski kazalci in propadanje vasi. V obravnavanih evropskih državah je zaznati tudi velik poudarek na estetskem izgledu kulturne krajine, saj prebivalci večino svojega prostega časa namenijo oddihu, sprostitvi, rekreaciji v tem okolju, za razliko od Slovenije, kjer z zaraščanjem izgubljam kmetijska zemljišča, ki kvarijo izgled krajine in postajajo nepriljubljen prostor za ljudi, ki prostor pojmujejo kot mesto rekreacije, in tudi za ljudi, ki v tem prostoru živijo.

V obravnavanih tujih državah so v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja razvili koncept celovitega razvoja podeželja. Prvi poskus celovitega urejanja podeželja v Sloveniji je bil projekt CRPOV, ki pa dejansko ni zagotovil celovitega razvoja podeželja. Kot možni instrument za celovito urejanje kmetijskega prostora in s tem za celovit razvoj podeželja so razvili komasacije zemljišč, ki so

pravzaprav metode za celovito preurejanje prostora. Obravnavane tuje države imajo dolgoletno tradicijo in bogate izkušnje na področju komasacij. Komasacija v teh državah ni le instrument za reševanja kmetijskih ciljev, kot je izboljšanje kmetijske proizvodnje na do sedaj razdrobljenih in razpršenih obdelovanih površinah enega lastnika, kjer se zaradi združevanja zemljišč in formiranja večjih obdelovalnih površin ter oblikovanja in urejanja dostopov do parcel zmanjšajo stroški kmetijske obdelave. Komasacija poleg uresničevanja kmetijskih ciljev razvoja podeželskega razvoja pomeni tudi nujno potreben ukrep pri reševanju številnih nekmetijskih ciljev, kot so potrebe po zemljiščih za gradnjo infrastrukturnih objektov, urejanje prostora na vasi ter varstvo in nego krajine. Žal se takšno urejanje pri nas še ni uveljavilo v praksi, četudi priznani slovenski strokovnjaki z različnih področij urejanja podeželskega prostora že dolgo spodbujajo primere dobre prakse. Komasacije so pri nas v mnogih primerih povzročile celo zmanjšanje krajinsko-ekološke vrednosti prostora, ki se odraža v spremembi krajinskih vzorcev, kar je posledica neusklajenega prostorskega načrtovanja, predvsem pa medsektorske neusklajenosti. V Sloveniji komasacijo še vedno izvajamo zgolj sektorsko in ne kot ukrep celovitega urejanja podeželskega prostora. Pri nas je urejanje kmetijskih zemljišč s komasacijo delo lokalne skupnosti, lastnikov zemljišč in geodetov. Ostale stroke so pri tem izključene. V obravnavanih tujih državah je urejanje kmetijskega prostora delo interdisciplinarnega sodelovanja med agronomi, geodeti, pravniki, krajinskimi arhitekti, vodarji, prometnimi inženirji, naravovarstveniki, varstveniki kulturne dediščine, sociologi, ekonomisti in drugimi urejevalci prostora, kjer imata pomembno vlogo tudi lokalna skupnost in javnost. Težava, ki v Sloveniji ob tem nastopa, je odsotnost javne strokovne službe na regionalni ravni, ki bi služila kot povezovalni člen med državo na eni strani in lokalno skupnostjo na drugi strani in bi strokovno koordinirala delo celovitega urejanja kmetijskega prostora. Na Nizozemskem in Danskem se danes srečujemo že s postopki komasacij že komasiranih območij, kar predstavlja nov pristop k upravljanju zemljišč.

Cilj držav srednje in vzhodne Evrope, kamor spada tudi Slovenija, mora biti, da iz izkušenj razvitejših držav v svojo obstoječo prakso komasacij prevzamejo tiste rešitve, ki bodo komasacijam zagotovile odgovorno vlogo v skupni strategiji njihovega trajnostnega razvoja. Ker kopiranje kompleksnih rešitev in vzorcev iz tujine enostavno ni izvedljivo brez celovitega upoštevanja lastnih zgodovinskih, družbeno-ekonomskih in drugih okoliščin je doseganje tega cilja zahtevno. Sočasno je potreben temeljit miselni preskok od ozkih in čisto kmetijskih rešitev k celovitim rešitvam, v katerih so komasacije le del usklajenega nacionalnega razvoja (Van Dijk, T., 2002, cit. po Triglav, J., 2006).

Ker je v zadnjih desetletjih globalizacija močno vplivala na kmetijstvo in posredno tudi na podobo podeželja v Evropi (Drobež, 2007) in tudi pri nas, je nujno, da pristopimo k razvoju in urejanju podeželja načrtno in v skladu z usmeritvami EU. Eden izmed takšnih dokumentov je tudi predstavljeni osnutek Programa razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020, ki v slovenski podeželski razvojni prostor prinaša številne spremembe.

3 VPLIV GRADNJE AVTOCESTE NA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA

3.1 Avtocestno omrežje in kmetijska zemljišča

Gradnja velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, ki sodijo med linijske prostorske objekte, je velik poseg v okolje, ker močno vpliva na naravno in grajeno okolje in ga spreminja. Gradnja avtocest prinaša posamezni sredini številne pozitivne učinke, žal pa tudi negativne vplive na okolje, zato je treba ob teh projektih ustrezno preučiti vplive na kmetijstvo in tudi druge dejavnosti v prostoru.

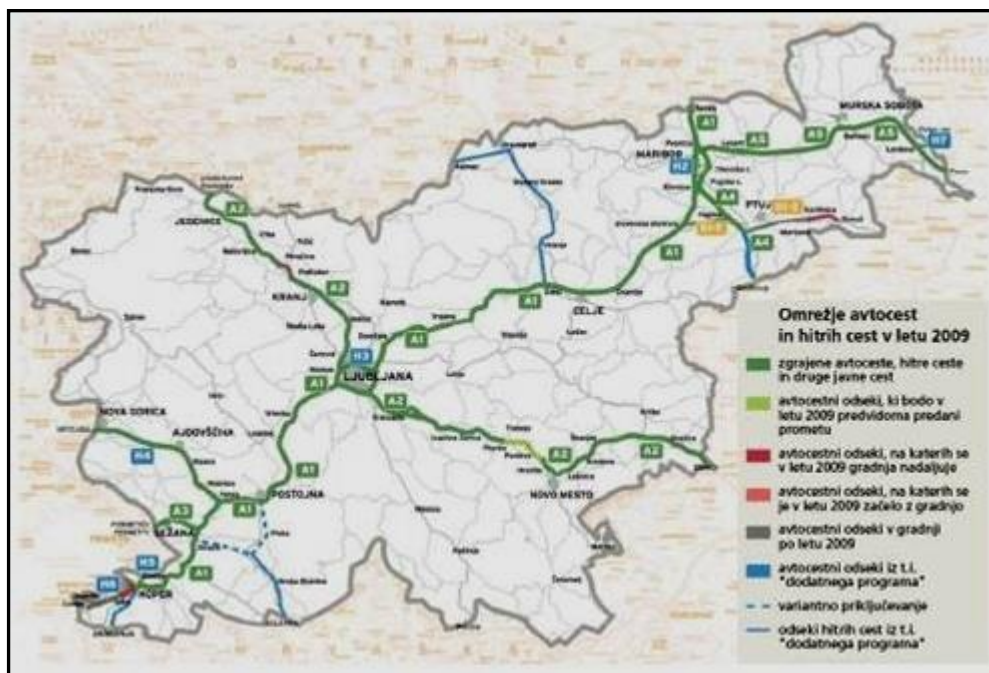
Najboljša kmetijska zemljišča v Sloveniji so na ravninah ob rekah, kjer je v večini primerov potekala tudi dosedanja gradnja avtocestnega omrežja. Ob tem smo premalo pozornosti namenili prostoru, skozi katerega potekajo trase avtocest, nič pa nismo naredili v širšem prostoru, ki ga avtoceste zaznamujejo.

Avtocesta je v zakonu, ki ureja ceste (Zakon o cestah, 2010), določena kot državna cesta, ki je namenjena daljinskemu prometu motornih vozil, njen sestavni del so tudi zgrajeni priključki nanjo in servisne prometne površine.

Slovenija je začela z načrtovanjem avtocestne infrastrukture v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja. Prvi avtocestni odsek Postojna–Vrhnika, dolg 32 km, je bil zgrajen leta 1972. Ob primerjavi z drugimi evropskimi državami ugotavljamo, da so imele te v tistem času že zelo dobro razvito avtocestno omrežje, saj je imela takratna Zvezna republika Nemčija (ZRN) že 6219 km avtocest, Italija 4323 km, Avstrija 553 km (Ašanin Gole in Polenšek, 2002). Zlasti s sprejetjem Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji leta 1995, katerega cilji so bili zagotoviti ustrezne notranje povezave v državi ter povezave s širšim evropskim prostorom, izboljšati prometno varnost, spodbuditi gospodarski razvoj ter zagotoviti in povečati neposredne ekonomske učinke, zmanjšati negativne prometne vplive na okolje, omogočiti širše gospodarske, socialne in turistične koristi in ohranjati že zgrajeno avtocestno omrežje, ki je pomenil nov zagon pri gradnji avtocest, je postala ta problematika še posebej pereča, saj prihaja do konfliktnih situacij med avtocestnim prostorom in kmetijskim prostorom, ki je običajno najbolj prizadet, saj gre za trajno odvzet prostor, ki mu nadomestnih izgubljenih površin ne najdejo. Ob vstopu Slovenije v EU je bila leta 2004 sprejeta še Resolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, ki predvideva dokončanje izgradnje avtocestnega omrežja do leta 2013. Do leta 2010 je bilo zgrajenih 658 km avtocest prvega reda in 105 km avtocest drugega reda (hitrih cest) (Zgrajene ..., 2010).

Urejanje nadomestnih zemljišč z ustreznimi naložbami vanje lahko pomeni tudi obliko nadomeščanja izgubljenih pridelovalnih površin. Običajno ti ukrepi ne zadevajo investitorjev neposredno, saj investitor s plačilom ustreznih finančnih nadomestil ta problem prenese na kmetijski sektor. Nadomeščanje izgubljenih kmetijskih zemljišč je lahko vprašljivo glede na druge interese, zlasti naravovarstvene, saj pomenijo investicije v izboljšanje zemljišč pritisk na naravne kakovosti v prostoru. To je treba vendarle razumeti kot širši krajinsko-varstveni problem, kar terja tudi naravovarstvene presoje, še zlasti v primerih, ko se nadomeščanje izgubljenih zemljišč skuša nadomestiti na območju, ki je pomembno z vidika varstva narave ali drugih vidikov varstva okolja (Marušič, 1997), kar je izpostavljeno zlasti pri nas, saj znaša delež državnega ozemlja, ki ga Slovenija varuje v okviru naravovarstvene mreže Natura 2000, 35,1 %.

Običajno gre za izgubo najbolj kakovostnih kmetijskih zemljišč, saj izgradnja slovenskega dela V. (v smeri severovzhod–jugozahod) in X. koridorja (v smeri severozahod–jugovzhod) čezevropskega prometnega omrežja poteka pretežno po dolinah in ravninah, kjer so tudi najugodnejši pogoji za kmetovanje, saj je tu gradnja enostavnejša, hitrejša in ekonomsko ugodnejša. Pri izbiri tras avtocest so se namreč v večini primerov izogibali takšnim trasam, s katerimi bi posegali na kmetijska zemljišča na pobočjih, saj velik del zasedajo vinogradi, ki so najobčutljivejši in najdonosnejši. Slika 21 prikazuje omrežje avtocest in hitrih cest v Sloveniji.



Slika 21: Omrežje avtocest in hitrih cest v Republiki Sloveniji (DARS d.d., 2009, cit. po Ficko, 2010)

Figure 21: Motorway system of the Republic of Slovenia (DARS d.d., 2009, after Ficko, 2010)

Četudi priznani slovenski strokovnjaki že desetletja opozarjajo in podajajo številne pobude za njihovo varovanje, smo v praksi na tem področju naredili zelo malo oz. nič. Zakon o kmetijskih zemljiščih (2011) in Zakon o prostorskem načrtovanju (2007) določata vrsto posegov in pogojev, pod katerimi je mogoče spremeniti namensko rabo najboljših kmetijskih zemljišč. Kljub temu da je Zakon o kmetijskih zemljiščih (2003) prepovedal gradnjo infrastrukturnih objektov in naprav na območjih najboljših kmetijskih zemljišč, so bile določbe tega zakona smiselno nadomeščene v Zakonu o urejanju prostora (2002). Tudi Zakon o prostorskem načrtovanju (2007) je dopuščal načrtovanje prostorskih ureditev na najboljših kmetijskih zemljiščih. Prav tako tudi Zakon o kmetijskih zemljiščih (2011) dovoljuje načrtovanje prostorskih ureditev državnega in lokalnega pomena na trajno varovanih kmetijskih zemljiščih. Čeprav tovrstne posege zakonodaja dopušča le kot izjemo, se ti v praksi uveljavljajo kot pravilo.

Avtoceste se ne morejo popolnoma izogniti prečkanju kmetijskih zemljišč ali drugih posegov v kmetijski prostor. Ob načrtovanju variant se izvaja CPVO, ki omogoča izbiro tiste variante trase, ki ima manjši vpliv na kmetijstvo in kmetijski prostor. Agronomi bi si morali ob tem prizadevati, da investitorji avtocest minimalno posegajo v kmetijski prostor in mu povzročajo čim manjšo škodo. Ob tem si v mnogih primerih prizadevajo, da se pri načrtovanju tras avtocest, ki prečkajo ali kako drugače posegajo na kmetijska zemljišča, v kolikor je le mogoče, izvede rekonstrukcija in širitev obstoječe hitre ceste, saj je izguba kmetijskih zemljišč na ta način manjša.

Ker tako veliki posegi v prostor, kot so gradnje avtocest, ne morejo ostati brez manjših ali večjih negativnih vplivov, je treba preostale negativne vplive na kmetijski prostor sprejeti kot dejstvo, ki jih je treba ustrezno reševati. Najbolj opazna posledica gradnje tako velikih infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste, je izguba kmetijskih zemljišč, ki pomenijo trajno spremembo namembnosti iz kmetijskih v nekmetijska zemljišča.

Vplive, ki jih avtoceste prinašajo kmetijskemu prostoru, delimo v dve skupini:

- neposredni vplivi,
- posredni vplivi.

Neposredni vplivi se nanašajo na (PRO LOCO d.o.o., 2001):

- trajno izgubo kmetijskih zemljišč in spremembe zemljiške strukture zaradi spremembe namembnosti zemljišča,
- obstoječo kmetijsko notranjo infrastrukturo, predvsem prometno, ter
- zasnovo poseljenega ruralnega prostora ob rušenju oz. premestitvi pomožnih kmetijskih objektov.

Neposredni vplivi zajemajo območje, kamor sta vključena avtocestno telo in pas ob avtocesti do varovalne ograje. Območje neposrednih vplivov lahko omejimo tudi na območje državnega prostorskega načrta (DPN).

V času gradnje avtocest se negativni vplivi odražajo predvsem na ravni posameznih kmetij, ki so zaradi posega prizadete. Vplivi na kmetijstvo med gradnjo avtocest so naslednji (PRO LOCO d.o.o., 2001):

- porušenje pedološkega kmetijskega prostora in uničenje kmetijskih površin zaradi zasedbe površin začasne objekte in dovozne poti do gradbišča,
- porušene ustaljene kmetijske mreže zaradi začasnega odzema kmetijskih zemljišč začasne objekte (manipulativne površine, gradbeni platoji ipd.),
- moteni dostopi do posameznih kmetijskih površin zaradi izgradnje novih ali prenove obstoječih prečkanj ter uporabe poljskih poti kot dovoznih poti do gradbišča.

Med gradnjo avtocest so ogrožena tudi sosednja kmetijska zemljišča, saj jim z nepravilnim deponiranjem zemljin pretijo nevarnosti poškodb, zato je treba z ustreznimi ukrepi preprečevati njihove nepotrebne poškodbe.

Že gradnja avtocest, predvsem pa njihovo obratovanje, prizadene kmetijski prostor širše, kakor je določeno njeno vplivno območje v DPN. Šele v času obratovanja avtocest se dejansko pokažejo širši posredni vplivi, ki prizadenejo kmetijstvo kot celoto oz. kot gospodarsko dejavnost (PRO LOCO d.o.o., 2001).

Kljub temu da postaja vse bolj aktualen trajnostno naravnan promet, zlasti železniški, pa tudi vodni in zračni, je treba pri planiranju avtocest spoštovati vse predpisane omejitve, saj največ emisij povzroča ravno cestni promet. Negativne vplive skušamo tako čim bolj zmanjšati s postopkom presoje vplivov na okolje, ki se najprej pojavi kot študija celovite presoje vplivov na okolje v fazi vrednotenja različnih variant avtocestnih odsekov, nato pa skozi poročilo o vplivih na okolje kot del DPN in je osnova za izdajo okoljevarstvenega soglasja.

Kadar omenjamo avtoceste, navadno izpostavimo le njihove negativne vplive, pozabimo pa, da lahko kmetijstvu prinesejo tudi nekatere pozitivne učinke, ki pa jih ne znamo dovolj dobro izkoristiti, saj je zaradi avtocest tudi gospodarski razvoj podeželja hitrejši. Gradnja avtocest je torej dolgoročni poseg v prostor, ki kmetijstvu prinaša kar nekaj razvojnih možnosti (Bartol, 1994):

- lažji dostop do glavne prometnice (potrebe transporta),
- približanje tržišču (možnost prodaje na domu),
- možnost neposrednega reklamiranja proizvodov.

Žal smo prevečkrat priča, kako veliki plakati vzdolž avtocest oglašujejo nakupovanje kmetijskih izdelkov v velikih nakupovalnih centrih, nikjer pa ne zasledimo oznak, ki bi oglaševale domače kmetijske izdelke in možnost njihove prodaje na domu.

Ob gradnji velikih infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste, je treba izbrati takšno načrtovanje in umeščanje v prostor, ki omogoča racionalno rabo zemljišč, hkrati pa mora biti ta sprejemljiva za družbeno strategijo razvoja in tudi za ranljivo okolje. Prav tako mora sočasno zagotavljati kompenzacijo na eni in drugi strani.

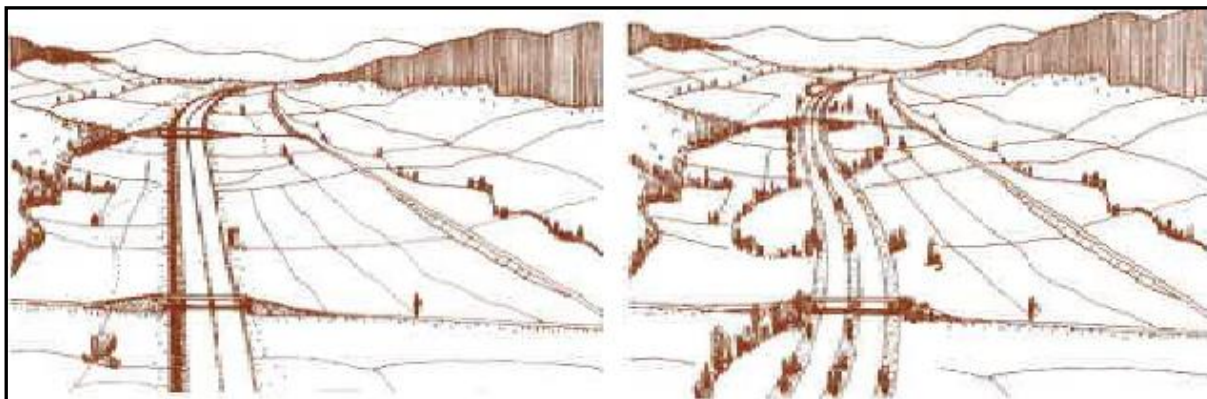
3.2 Načrtovanje avtocest v krajini

Za Slovenijo je značilna izjemno pestra in naravno ohranjena krajina, ki ima visoko vrednost tudi v evropskih razmerah. Poleg kmetijstva in gozdarstva sta poselitve in infrastruktura tisti dejavnosti, ki sta najbolj sodelovali pri oblikovanju kulturnih krajin. Zlasti v zadnjih dveh desetletjih je slovensko kulturno krajino prizadela gradnja velikih infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste, zato tega posega ne smemo prepustiti stihiji. Da ne prihaja do novih razvrednotenj tega edinstvenega prostora, izgube biotske in krajinske raznovrstnosti, onesnaževanja tal in voda ali siromašenja krajinskih vzorcev, je treba gradnjo avtocestnega omrežja načrtovati premišljeno in odgovorno do krajine.

Veliki infrastrukturni objekti, kot so avtoceste, lahko zaradi velikih dimenzij in vidnosti povsem spremenijo prostorska razmerja in mentalno sliko prostora, predvsem zaradi spremenjene organizacije dejavnosti v prostoru in zaradi spreminjanja funkcionalnih povezav v prostoru, nekoliko pa tudi zaradi vidnosti. To so tudi razlogi, zaradi katerih je treba pri načrtovanju in gradnji avtocest upoštevati prvine prepoznavnosti krajin ter preprečiti trajne spremembe območij, pomembnih za prepoznavnost Slovenije ali posameznih regij (Hudoklin in sod., 2005).

Krajinsko načrtovanje se je uveljavilo kot oblika prostorskega načrtovanja, katerega cilja sta usklajevanje interesov v prostoru in določanje usklajene namenske rabe prostora, ki je osnovni instrument za doseganje kakovostne krajine. Predmet krajinskega načrtovanja so vsi procesi, ki so v medsebojnem delovanju med načrtovanimi posegi in vrednostnimi sistemi krajine. Tako so temeljna načela krajinskega načrtovanja celovitost, predvsem z vidika interdisciplinarnega pristopa do reševanja problema, upoštevanje okoljskih, socialnih, ekonomskih, kulturnih in prostorskih vidikov razvoja in varstva, transparentnost prostorskih rešitev, sodelovanje z različnimi javnostmi pri oblikovanju in sprejemanju rešitev. Ob tem krajinske značilnosti in identiteto krajinskih območij uporabimo kot merila za umeščanje dejavnosti v prostor. Krajinsko načrtovanje ustvarjalno povezuje razvojne potrebe z mehanizmi varovanja v funkcionalen in harmoničen urbani ter naravni prostor, torej v kakovostno krajino (Evropska konvencija o krajini – izvajanje v Sloveniji, 2008), kar je zlasti zahtevno pri načrtovanju in gradnji velikih infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste, tj. pri umeščanju v drobno členjen prostor, kakršen je tudi slovenski, ki slovenski kmetijski krajini daje prepoznaven in značilen videz.

Ker je cesta linijska prostorska prvina, so za njeno načrtovanje in gradnjo v naravno zgradbo prostora najpomembnejše linijske strukturne prvine, kot so verige grebenov, doline, reke in nasploh vodotoki ter prostorski robovi, s katerimi je treba vzpostaviti ustrezen odnos ter jim slediti in jih poudariti, prav tako je treba upoštevati njihov značaj in jim ustrezno prilagoditi vodenje linije (Marušič, 1997), kar prikazuje Slika 22 (desno), medtem ko Slika 22 (levo) predstavlja togo postavitev ceste v prostor.



Slika 22: Cesta v krajini naj sledi krajinskim koridorjem (levo: toga postavitev ceste v prostor; desno: pestra postavitev ceste v prostor) (Marušič, 1997)

Figure 22: The road in the landscape shall follow the landscape corridors (left: rigid road layout; right: fit of road layout to location-specific features) (Marušič, 1997)

3.2.1 Nemški pristop k načrtovanju avtocest v krajini

Načrtovanje avtocestnega prostora ima v Nemčiji dolgoletno tradicijo, saj so z gradnjo prve avtoceste začeli v tridesetih letih prejšnjega stoletja. Že od samega začetka so v proces načrtovanja uvajali krajinsko načrtovanje, katerega temeljno vodilo je trasiranje in vodenje avtocest v skladu z naravno morfologijo. Zaradi porasta prometa so se v šestdesetih letih prejšnjega stoletja standardi na področju načrtovanja avtocest spremenili (gradnja širših voznih pasov, odstavnih pasov, novih talnih označb ipd.). Ti pa mnogokrat niso bili več v skladu z oblikovanjem krajine.

Varstvo okolja je postalo primarnega pomena. Ekološki vidik planiranja avtocest je v nemškem ruralnem prostoru uveljavljen že od leta 1976, še iz časa bivše ZRN, ko je bil sprejet Zvezni zakon o varstvu okolja, kjer so začeli enakovredno upoštevati ukrepe za varstvo okolja.

Gre za proces, ki ga delimo v štiri stopnje: ugotavljanje potreb, iskanje primernih tras, izdelava idejnih projektov ter izdaja lokacijskega dovoljenja. Planiranje avtocest temelji na celovitem preverjanju sprejemljivosti za okolje. Če ima gradnja avtoceste prednost pred varstvom narave in nego krajine, mora investitor gradnje tiste dele narave in krajine, ki jih je spremenil in se jih ne da kompenzirati, povrniti v obliki nadomestnih biotopov (Mikoš, 1995).

Celovito oceno sprejemljivosti za okolje (OSO), ki je sestavni del strokovnega procesa načrtovanja prometnic, sestavljajo (Mikoš, 1995):

- ekološka ocena načrta prometnice v obliki *analize tveganja*, ki se izvede na stopnji ugotavljanja potreb (prostorska stopnja),
- raziskava občutljivosti krajine zaradi planiranega posega v obliki študije *sprejemljivosti za okolje* (traserska stopnja),

- *spremljevalni načrt za nego krajine*, ki se izvede na stopnji izdelave idejne projektne dokumentacije (projektna stopnja), in
- *načrt izvedbe za nego krajine*, ki se izvede na stopnji izdelave izvedbenega načrta in po pridobitvi lokacijskega dovoljenja (izvedbena stopnja).

Nemški pristop h gradnji prometnic pozna naslednje ukrepe (Mikoš, 1995):

- izravnalni ukrepi,
- nadomestni ukrepi in
- izravnalna taksa.

Izravnalni ukrepi pomagajo ponovno vzpostaviti prvotno stanje (npr. vzpostavitev biotopov – barij, močvirij, vlažnih travnikov, zasaditev poplavnih gozdov na poplavnih lokah, pogozditev z zaščitnimi drevesnimi vrstami, revitalizacija vodotokov). Nadomestni ukrepi se predvidijo, kadar ima gradbeni poseg prednost pred varstvom in nego krajine in so se izravnalni ukrepi opustili (povečati vrednost razvrednotenim delom krajine z zasaditvijo posameznih dreves ali skupine dreves, ustvariti nadomestne biotope namesto nekdanjih travnikov, ustvariti nadomestne gozdne površine v gozdnati krajini, renaturiranje močvirnih območij, ponovno ustvariti vlažna rastišča na območjih, ki niso v neposrednem stiku s traso prometnice ipd.). Izravnalna taksa je posebna dajatev, ki jo je treba plačati, kadar ni možno izvesti niti nadomestnih ukrepov (Mikoš, 1995).

Tovrstnega uveljavljanja kompenzacijskih ukrepov v Sloveniji praktično ni. Nekoliko več je takšnih primerov v tistih evropskih državah, ki imajo trajnostno naravnano zakonodajo na področju urejanja prostora ter vzorno sodelovanje med varstvom narave, načrtovalci in državo. Tak primer je bilo načrtovanje novega mostu v Lizboni, kjer so bile zaradi urbanizacije območja izčrpane vse variantne možnosti in je tako na koncu most prečkal obširno območje ohranjanja za ptice. Kompenzacijski ukrepi (odkupi nadomestnih zemljišč, povečanje in vzpostavitev nadomestnega habitata) so bili izvedeni hkrati z drugimi deli in do njihovega dokončanja že ustrezno vzpostavljeni (Kolar Planinšič, 2004).

V zvezni deželi Schleswig-Holstein v Nemčiji so kot ukrep za sanacijo negativnih vplivov, ki jih je prinesla gradnja avtoceste v prostor, uredili ribnike in močvirnate površine ob avtocesti, kar prikazuje Slika 23. Močvirja služijo kot učinkovit element za vzdrževanje ekološkega ravnovesja v kmetijski krajini. Ker so tovrstni biotopi tudi naravni čistilci onesnaženih voda, lahko filtrirajo onesnaženo padavinsko vodo s cestišč, preden ta odteče v površinske vodotoke ali v podtalnico.



Slika 23: Ureditev ribnikov in močvirnatih travnikov za sanacijo negativnih vplivov (Runge, 1994)

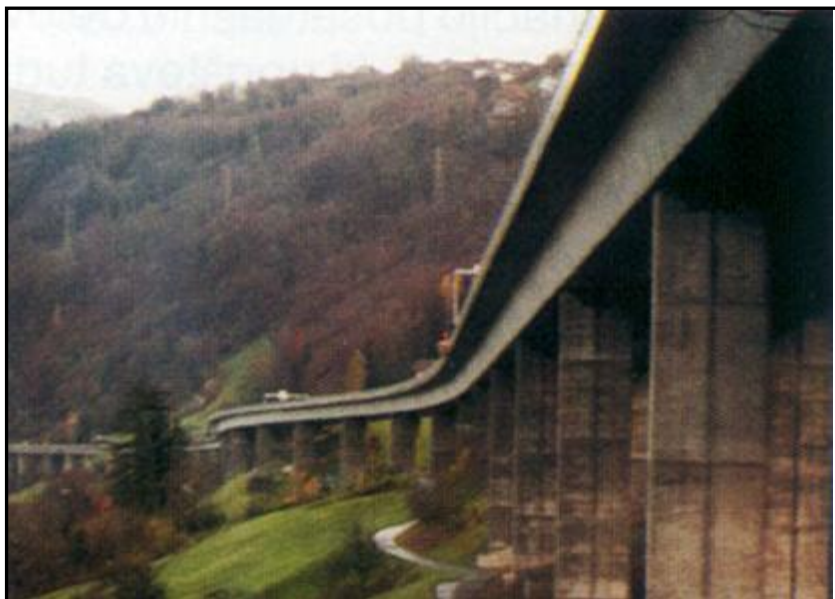
Figure 23: Ponds and wet meadows as mitigating measures (Runge, 1994)

Prav tako najdemo tudi v širšem območju Münchna, glavnega mesta zvezne dežele Bavarske, primer dobre prakse načrtovanja in gradnje nove avtoceste znotraj območij Natura 2000, ki v Münchenski regiji tvorijo gosto mrežo, saj ta območja predstavljajo okoli 3,5 % te regije, kar pomeni, da se skoraj vsak velik infrastrukturni objekt dotika mreže območij Natura 2000.

Bavarski primer kaže, da je pred nami še veliko dela. Potrebna je kakovostna ocena vplivov, da bi združili podatke o vseh prizadetih vrstah na območjih. Četudi je bila velika količina podatkov že zbrana, so se vseeno lotili terenskega dela in podrobnega kartiranja. Prav tako so se lotili strukturiranja postopkov in predelave obstoječih smernic, čeprav so bili postopki načrtovanja in ocenjevanja teoretično opisani že v mnogih študijah (Schober, 2007).

3.2.2 Švicarski pristop k načrtovanju avtocest v krajini

Tudi v Švici najdemo primere dobrih praks na področju načrtovanja avtocest. Eden takih je avtocesta N2, ki povezuje Basel in Chiasso, kot prikazuje Slika 24. Zgradili so jo v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja in prikazuje dober primer načrtovanja v alpskem svetu. Zaradi razvoja turizma na tem območju so speljali odprt potek trase, ki omogoča dober vizualni stik z okolico. Na območju, kjer je gosta poseljenost, ki zahteva protihrupno zaščito ali zaščito pred izpušnimi plini, so z raznimi varovalnimi ukrepi zmanjšali negativne vplive. Potrebna geometrija ceste se je prilagajala obstoječemu reliefu v največji možni meri (Schmidt, 1994). Iz tega lahko sklepamo, da za preprečevanje negativnih vidnih vplivov lahko največ storimo z ustrezno izbiro trase.



Slika 24: Avtocesta N2 pri Luzernu (Schmidt, 1994)

Figure 24: The N2 motorway in Luzern (Schmidt, 1994)

3.3 Urejanje kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste

Večji posegi v prostoru, kot je primer gradnje avtocestnega križa, ki so na eni strani povezani z večjimi investicijskimi vložki in na drugi strani s terminskimi načrti izvedbe projektov, so pogosto odvisni tudi od uspešnosti oz. učinkovitosti pridobivanja potrebnih zemljišč oz. nepremičnin (Ferlan in sod., 2009). Gre torej za posege, ki pomenijo poseg v lastninsko pravico oseb, katerih zemljišča so predvidena za njegovo izgradnjo.

Pridobivanje potrebnih zemljišč oz. nepremičnin je eden izmed prvih korakov pri zagotavljanju javnih infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste, hkrati pa pri gradnji tovrstnih objektov predstavlja eno največjih težav v Republiki Sloveniji in tudi v nekaterih evropskih državah. Zemljišča oz. nepremičnine se ob tovrstnih posegih običajno pridobivajo s postopkom sporazumnega odkupa. Kadar slednjega ni mogoče doseči, se za pridobitev lastninske pravice na nepremičnini za dosego javne koristi lahko uporabi institucijo prisilnega odkupa oz. razlastitve, ki se ureja skladno z določbami Zakona o urejanju prostora (2002). Nekoliko manj obremenjujoča oblika poseganja v lastninsko pravico nad nepremičninami za namen javne koristi je služnost v javno korist, ki je lahko trajna ali začasna (npr. dostop do gradbišč pri gradnji).

Ti postopki so pogosto dolgotrajni, saj nastopa veliko dejavnikov in akterjev, ki lahko povzročijo veliko nasprotovanja – predvsem pri lastnikih zemljišč, ki so fizične osebe, ki morajo odstopiti večje dele zemljišč, in pri posameznikih, ki tega ne želijo (Foški, 2009), in lahko zaradi nasprotujočih si interesov tudi pravno nesporno zavlačujejo postopke (Ferlan in sod., 2009). To se dogaja zlasti v primerih, kadar prihaja do tožb na upravnem sodišču. Poglavitni razlog za težavnost izvedbe razlastitve je, da upravičeni kupec za realizacijo javne koristi navadno hitro oz. nujno potrebuje točno določeno zemljišče oz. nepremičnino. Upravičeni kupec je zaradi monopolne ponudbe izpostavljen tveganju za potencialno izjemno visoko ceno, kar poleg zapletenosti tovrstnih rešitev pogosto povzroča tudi nepotrebno visoke transakcijske stroške (Kalbro, T., 2007, cit. po Ferlan in sod., 2009). Prav tako je celoten postopek pridobivanja zemljišč v javno korist dolgotrajen tudi zaradi vpisa v zemljiško knjigo, ki traja lahko tudi do enega leta in več.

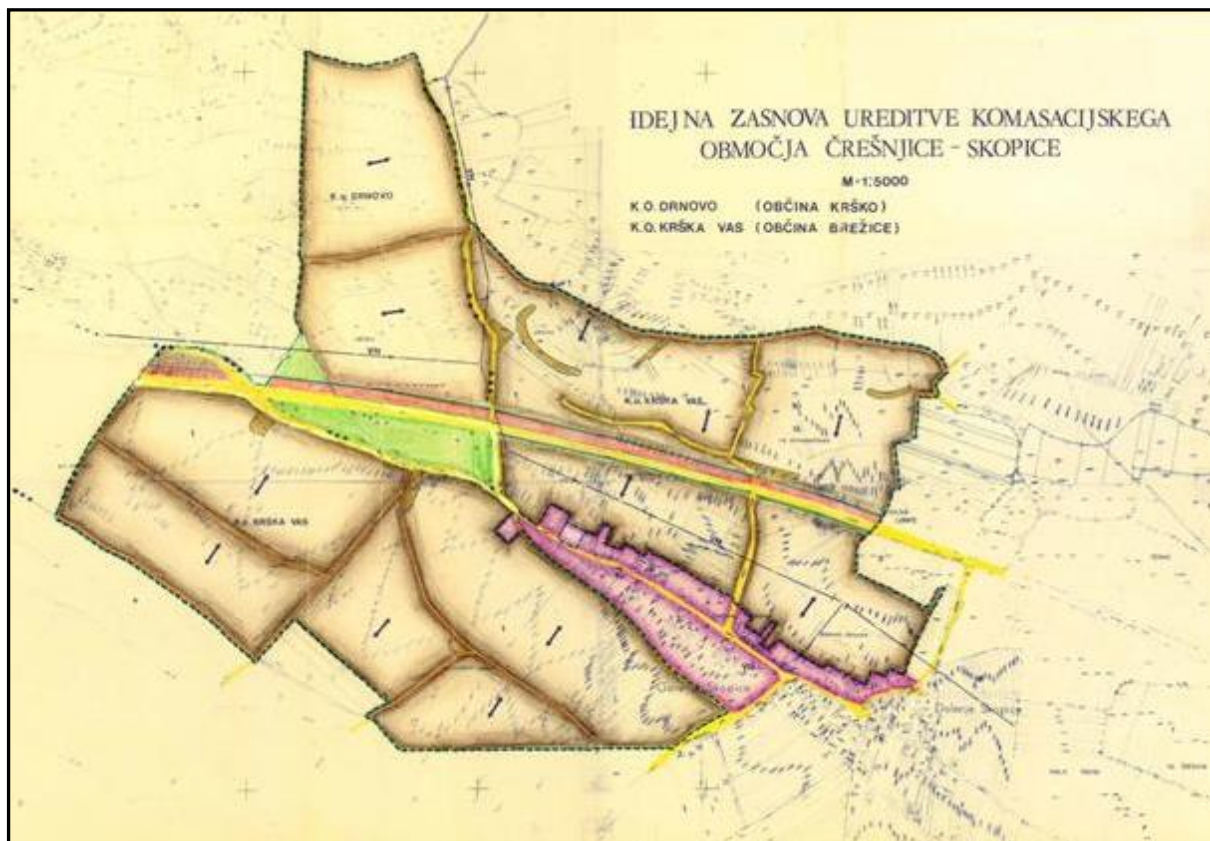
Pristop k pridobivanju zemljišč za gradnjo infrastrukturnih objektov s postopkom komasacije za namen gradnje, pri katerem se prednosti in slabosti gradnje ali urejanja velikih infrastrukturnih objektov prerazporedijo na več lastnikov na večjem območju, je zato pravičnejši. Prav tako lahko bistveno omilimo ali preprečimo špekulativno vedenje lastnikov zemljišč v koridorju infrastrukturnega objekta s prerazporejanjem prednosti in slabosti med več deležnikov na obravnavanem območju (Foški, 2009). Žal pa komasacije zemljišč za namen gradnje – usmerjeno v pridobivanje zemljišč za potrebe gradnje infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste –, v slovenskem podeželskem prostoru ne uporabljamo.

Kljub temu da Zakon o kmetijskih zemljiščih (2011) v 43. členu določa, da mora investitor infrastrukturnih objektov plačati stroške za potrebne agrarne operacije, če se zaradi izgradnje infrastrukturnih objektov (ceste, vodne akumulacije, kanali in podobno) ali drugačne kompleksne gradnje povzroči razdrobljenost kmetijskih zemljišč, težji dostop do njih ali težja obdelava, se v slovenskem prostoru to zelo redko izvaja v praksi. To določilo je v ustrezno prirejeno, vendar podobni vsebini podano v Zakonu o ureditvi določenih vprašanj v zvezi z graditvijo avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji (5. člen). Prav tako je to določilo tudi sestavni del večine državnih uredb o lokacijskih načrtih za gradnjo infrastrukturnih objektov, npr. za gradnjo avtocestnih odsekov v Sloveniji. »Prav zato, ker se investitorji infrastrukturnih objektov stroškom v zvezi z agrarnimi operacijami praviloma želijo izogniti kot »nepotrebnim« in ker niti lastniki niti strokovna javnost in niti investitorji tega določila ne poznajo dovolj dobro ter ga ne upoštevajo, so v Sloveniji komasacije ob novozgrajenih infrastrukturnih objektih žal bolj izjema kot pravilo, posledica pa je vrsta zamujenih priložnosti za kakovostno upravljanje zemljišč« (Triglav, 2008). Med izjemo lahko štejemo le Prekmurje, kjer so ob izgradnji infrastrukturnih objektov (regulacija mejnega potoka Kučnica na državni meji med Slovenijo in Hrvaško, novozgrajena železniška proga na območju 5. evropskega prometnega koridorja skozi Prekmurje na relaciji Puconci–Hodoš–državna meja z Madžarsko, novozgrajena avtocesta Maribor–madžarska meja na odseku Vučja vas–Beltinci) izvedli komasacije kmetijskih zemljišč v skladu z Zakonom o kmetijskih zemljiščih (2003). Komasacije ob novozgrajeni avtocesti Maribor–madžarska meja na odseku Vučja vas–Beltinci je poleg vseh pozitivnih učinkov pomembna tudi zato, ker je v evidenci zemljiškega katastra na novo evidentiranih čez 1000 hektarov površin z urejenimi mejami in parcelami (Triglav, 2008), kar bo pripomoglo tudi k odpravi neskladnosti zemljiškega katastra in zemljiške knjige z dejanskim stanjem ter ureditvijo zemljiško-lastninskih razmerij. Novela Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o zemljiški knjigi (2011), ki pomeni prenovo elektronske zemljiške knjige, je s tem povzročila številne probleme, med katere sodi tudi težava pri vpisu novega stanja komasacij na osnovi odločbe o novi razdelitvi zemljišč komasacijskega sklada v zemljiško knjigo, ki je trajala skoraj dve leti.

Komasacija ob avtocesti je zahteven projekt, saj je treba poleg upoštevanja vplivnega območja škodljivih okoljskih vplivov izpušnih plinov na kmetijske površine ter drugih ustaljenih meril pri novi razdelitvi zemljišč kar najbolj zagotoviti, da bodo lastniki dobili nove parcele na tisti strani avtoceste, na kateri so doma (Triglav, 2008).

Na Sliki 25 je prikazan primer komasacijskega območja Črešnjice–Skopice, kjer je v okviru komasacij nastopila RS kot komasacijski udeleženec, ki je iz komasacijskega sklada dobila zemljišča (obarvano z rdečo barvo), ki jih je kasneje uporabila za potrebe gradnje avtoceste. Kot pravi Klemenčičeva (2012), je nekoliko negotovanja med lastniki povzročilo dejstvo, da je država od njih odkupovala nekoliko slabša zemljišča, ki jih je vložila v komasacijski sklad, medtem ko so sami vložili v komasacijski sklad najboljša zemljišča, ki jih je nato država prodala investitorju. Za marsikaterega lastnika je prehod na

obdelavo novih zemljišč pomenil nižji pridelek istih kultur kot v kolobarju na prvotnih zemljiščih, uveljavitev novega kolobarja z manjšim dohodkom, večje stroške pridelave (večja poraba zaščitnih sredstev, organskih in anorganskih gnojil ipd.), večje stroške zaradi drugačne mehanizacije ob prehodu na druga tla oz. drug kolobar, neizkoriščenost ali premajhnost kmetijskih objektov (kmetijski silos, koruznjak ipd.) (PRO LOCO d.o.o., 2001). Ker zemljišč za potrebe gradnje avtoceste v okviru komasacije niso pridobili v celoti, jih je moral investitor naknadno še odkupovati od lastnikov.



Slika 25: Ureditev komasacijskega območja Črešnjice–Škopice (Upravna enota Brežice, 2012)

Figure 25: Regulation of the Land Consolidation Area of Črešnjice–Škopice (Upravna enota Brežice, 2012)

Investitorju infrastrukturnega objekta naj bi omogočili nakup zemljišč, ki bi jih lahko vložil v komasacijsko maso in si tako pridobil možnost za sodelovanje v komasacijskem postopku. Če takšnih zemljišč ni, je treba površine za tovrstne objekte pridobiti s proporcionalnim zmanjšanjem zemljišč vseh lastnikov, ki so vložili zemljišča v komasacijsko maso, investitor pa jim mora plačati primerno odškodnino. V samem postopku komasacije se običajno posamezni lastniki zemljišč (zlasti nekmetje) odločajo za odškodnino v denarju za vsa zemljišča ali samo za nekatera, kar bi pripomoglo k zmanjšanju površinskih odbitkov pri čistih kmetijah (Prosen, 1993).

Finski pristop k urejanju kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste

Načrtovanje avtocest je na Finskem razdeljeno v predhodno in končno inženirsko fazo. V skladu z novim Zakonom o avtocestah (angl. *Highways Act*), ki je stopil v veljavo v začetku leta 2006, vsebuje predhodni inženirski načrt poročilo o potrebah po avtocesti, alternativne študije, prometne in tehnične osnove, približno lokacijo in njen pričakovani vpliv na prometno varnost, rabo tal, nepremičnine, okolje, zdravje ljudi, življenjske in bivalne pogoje. Načrtu morajo biti priložene tudi možnosti za zmanjšanje ali odpravo škodljivih vplivov na okolje in njihova predhodna ocena ter predvidena ocena

stroškov. V Zakonu o avtocestah je tudi določeno, da mora končni inženirski načrt temeljiti na predhodnem inženirskem načrtu, ki predstavlja kazalnike in merila, ki so potrebni za zmanjšanje ali odpravo škodljivih vplivov z avtocest.

Kot smo že omenili, dajejo tudi na Finskem velik poudarek komasacijam, zakonski okvir za njihovo izvajanje pa je podan v Zakonu o oblikovanju nepremičnin (angl. *Real Estate Formation Act*), ki je stopil v veljavo leta 1997. Tudi Zakon o avtocestah obravnava komasacijo v povezavi z gradnjo cest v členih od 63 do 66.

Obstajajo tri vrste izvedbe komasacij z namenom izvajanja projekta cest (Vitikainen, 2006):

- medsebojna menjava zemljišč,
- projektna komasacija in
- ponovna prilagoditev cest.

Medsebojna menjava zemljišč se uporablja za spreminjanje in izboljšanje lokacij zemljišč med posameznimi registrskimi enotami, to je v primerih, ko avtocesta razdeli zemljišča na dve strani in je uporaba zemljišča na drugi strani avtoceste otežkočena. V skladu z Zakonom o avtocestah se medsebojna menjava zemljišč lahko izvaja, če:

- je to potrebno za odpravo razdrobljenosti zemljišč zaradi avtoceste,
- lahko odpravi ali znatno zniža stroške pri prehajanju čez avtocesto ali kako drugače nadomesti z izgradnjo novega prehoda,
- se izvede menjava ali prenos zemljišč, ki mejijo na avtocesto ali so locirana v tamponskem območju, ki so predvsem pomembna zaradi naraščajočih potreb po nepremičninah zaradi gradnje cest ali prepovedi gradnje v tamponskem območju, ali
- je to potrebno zaradi prenosa zemljišča manjše vrednosti, ki bi sicer ostalo ločeno zaradi avtoceste, k drugemu zemljišču, ki ga lastnik ne more ustrezno uporabljati, bi se pa lahko funkcionalno uporabljala skupaj.

V okviru izvajanja komasacij se zahteva, da:

- je posledica znatno zmanjšanje parcelne razdrobljenosti zemljišč,
- nikomur ne bo povzročila nobene znatne nevšečnosti in
- ne bo ovirala izvajanja lokalnega detajlnega načrta.

Komasacija v zvezi s pravnimi izmerami cest ne zahteva soglasja lastnika zemljišč ali imetnika zastavne pravice. Projektna komasacija se lahko izvaja v okviru realizacije velikih projektov, kot so avtoceste, železnice, daljnovodi, letališča ipd., ki se izvajajo v javnem interesu. Uporablja se tudi za zmanjševanje posledic izgradnje novih cest, ki so se zgradile na območju obdelovalnih površin. Kmetom, ki so zaradi izgradnje novih cest izgubili obdelovalne površine, so s komasacijo priskrbeli nadomestne zemljiške parcele, prav tako so uredili zemljiško strukturo na način, da sam poseg v prostor prizadetim kmetijskim gospodarstvom ni poslabšal pridelovalnih pogojev (Kontinen, 2008). Projektna komasacija se lahko izvaja v primeru, ko za to zaprosi investitor, izvajalec, ki je sposoben odpraviti ali znatno zmanjšati škodo, povzročeno uporabnikom nepremičnin v času njihovega izvajanja. Prav tako je sam izvajalec odgovoren za celotne stroške.

Eden izmed pomembnih ciljev komasacije na Finskem je izboljšava prometne varnosti. Prizadevajo si, da v najmanjši možni meri zmanjšajo število križišč poljskih poti s cestami in železnicami, uredijo se nivojski prehodi železnic. Obdelovalne površine posameznih kmetijskih gospodarstev se združijo, da

kmetom do njihovih parcel ni več treba voziti po glavnih cestah. Ker so čelna trčenja na Finskem relativno pogost vzrok prometnih nesreč, so zaradi izboljšanja varnosti začeli s projekti izgradnje ograje na sredi glavnih cest. Na ta način zmanjšujejo število križišč. Ker za vsako zemljiško parcelo ni mogoče zgraditi večnivojskega križišča, komasacije uvajajo za bolj smotrno parcelno strukturo in za urejen dostop do parcel z javnih cest (Konttinen, 2008), kar je tudi vsebina končnega inženirskega načrta.

Pomemben del komasacije kmetijskih zemljišč in tudi pri projektnih komasacijah za izgradnjo avtocest ali za varovanje zavarovanih območij, ki so najbolj priljubljen primer projektne komasacije in so najbolj pogoste pri izvajanju direktive Natura 2000, je t. i. zemljiško bančništvo ali zemljiški skladi (angl. *land banking*). Zemljiški skladi so praksa nakupa neopremljenih zemljišč, katerih namen so dobičkonosne prodaje, a jih v primeru, ko je lastnik država, zamenjajo v projektih komasacije ali jih dajo namesto izplačila v primeru razlastitev. Lastniki kmetijskih zemljišč imajo predvsem v primeru razlastitev raje nadomestilo v novem zemljišču kot pa denarno nadomestilo. Zemljiški skladi lahko omogočajo pomembno podporo izboljšanju kmetijske strukture z večanjem kmetij v času komasacij, prav tako je z njihovo pomočjo tudi veliko lažje uveljavljati različne zemljiške politike (varstvo narave, habitatov in krajine ipd.). V procesu izvajanja komasacije se lahko zemljišča iz sklada prenesejo na aktivne kmete kot dodatna zemljišča, in to z namenom povečanja obdelovalnih površin in zmanjšanja razdalj v komasacijskem načrtu (Konttinen, 2008).

3.4 Struktura in elementi kmetijske krajine

Pojma krajina ni mogoče opredeliti z enostavno opredelitvijo in tudi v strokovni literaturi so opredelitve zelo različne. Krajino delimo na naravno in kulturno in je posledica delovanja naravnih dejavnikov in človekovega poseganja v prostor. Kot smo že omenili, je kmetijstvo tisti dejavnik, ki kulturno krajino oblikuje v največji meri.

Najbolj razširjen tip kulturne krajine je kmetijska krajina, v kateri se prepletata dva osnovna, nasprotujoča si družbena interesa. Na eni strani si prizadevajo ohranjati njene naravne prvine, na drugi strani pa z intenzivnim kmetijstvom dosegati optimalno pridelovalno učinkovitost, ki se v mnogih primerih odraža kot primaren interes. Kmetijska krajina, ki je oblika krajinskega ekosistema, vsebuje poleg zemljišč, namenjenih pridelavi, tudi številne krajinske prvine, ki so habitati za različne vrste, obenem pa krajino strukturirajo in členijo. S preurejanjem kmetijskih zemljišč pa se te prvine pogosto odstranijo (Marušič, Penko Seidl, Drašler, 2005). Kmetijsko krajino predstavljajo kmetijske površine, ki jo sestavljajo (Knauer, 1991):

- pridelovalna zemljišča (njive, travniki, ipd.),
- mreža kmetijskih poti kot povezovalni element med proizvodnimi enotami,
- žive meje kot mejni, protivetni in protierozijski element,
- obmejki kot mejni element,
- jarki, potoki in reke kot vodno omrežje,
- posamezna drevesa, drevesne skupine, poljski gozdiči, mlake, jezerca, ribniki, ledine in druge krajinske strukture, ki za kmetijsko proizvodnjo niso neposredno zanimive,
- kmetije kot prostor za shranjevanje in pridelavo kmetijskih pridelkov in življenjski prostor ljudi, ki so aktivni v kmetijstvu.

Četudi je sodobno kmetijstvo v preteklih desetletjih v ravninskih predelih slovenskega prostora povzročilo tudi razvrednotenje kulturne krajine, predvsem zaradi posledic uveljavljanja novih,

učinkovitejših tehnologij obdelave tal in pridelovanja hrane (Marušič in sod., 2002), je slovenska kmetijska krajina v precejšnji meri ohranila krajinsko podobo. Nekoliko drugače je bilo na Nizozemskem, kjer so nekoč drobno strukturirane kmetijske krajine (Slika 26: zgoraj) z intenzivno pridelavo preoblikovali v obsežne obdelovalne kmetijske površine samo ene vrste poljščin (npr. monokultura koruze), brez krajinskih prvin (Slika 26: spodaj), ki imajo veliko simbolno in zgodovinsko vrednost in so ustvarjale značilno krajinsko podobo teh območij v preteklih desetletjih, kot npr. drevesne in grmovne skupine ter posamezna drevesa.



Slika 26: Kmetijska krajina na Nizozemskem (zgoraj: stanje pred preurejanjem kmetijskih zemljišč; spodaj: stanje po preurejanju kmetijskih zemljišč) (van der Vaart, 2013)

Figure 26: A landscape in The Netherlands (above: the situation before the land consolidation scheme; below: the situation after the land consolidation scheme) (van der Vaart, 2013)

»Ta stran je namenoma prazna.«

4 METODE DELA IN MATERIALI

4.1 Metode dela

Pri izdelavi magistrskega dela smo uporabili naslednje metode:

- zgodovinska metoda,
- metoda deskripcije oz. opisna metoda,
- primerjalna metoda,
- metodi analize in sinteze ter
- metoda anketiranja.

Temo obravnavamo ob uporabi ustreznih spletnih virov in literature (tuja in domača strokovna in znanstvena literatura, zakonski in podzakonski akti, poročila, spletni viri, ipd.), uporabili smo tudi metodo intervjuja – razgovora s strokovnjakom s področja kmetijstva. V obliki intervjuja je potekalo tudi anketiranje lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč.

Magistrsko delo sestavljata dva tematska dela. V prvem delu smo se dela lotili teoretično in podrobneje predstavili razvoj podeželja v Sloveniji in v nekaterih evropskih državah (na Danskem, na Nizozemskem, na Finskem in v Švici) ter vpliv gradnje avtoceste na kmetijska zemljišča, kjer smo uporabili zgodovinsko, opisno in primerjalno metodo.

V drugem delu so predstavljeni rezultati pregleda zakonskih okvirov urejanja kmetijskih zemljišč v Sloveniji in v tujini, rezultati analize urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po posameznih vidikih in rezultati ankete.

4.1.1 Pregled dokumentov s področja urejanja kmetijskih zemljišč

Drugi del magistrskega dela je namenjen pregledu obstoječih dokumentov (uporabljena je opisna metoda), ki urejajo področje urejanja kmetijskih zemljišč v Sloveniji in v tujini. Podana je primerjava med omenjenima pravnima okvirjema.

4.1.2 Analiza urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po posameznih vidikih

V nadaljevanju drugega dela magistrskega dela je predstavljen nabor možnih negativnih vplivov načrtovanja in gradnje avtoceste na kmetijska zemljišča. Opredelili smo tudi njihove negativne posledice na kmetijski prostor.

Negativne vplive za preučevanje urejenosti kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po posameznih vidikih smo razdelili v štiri skupine:

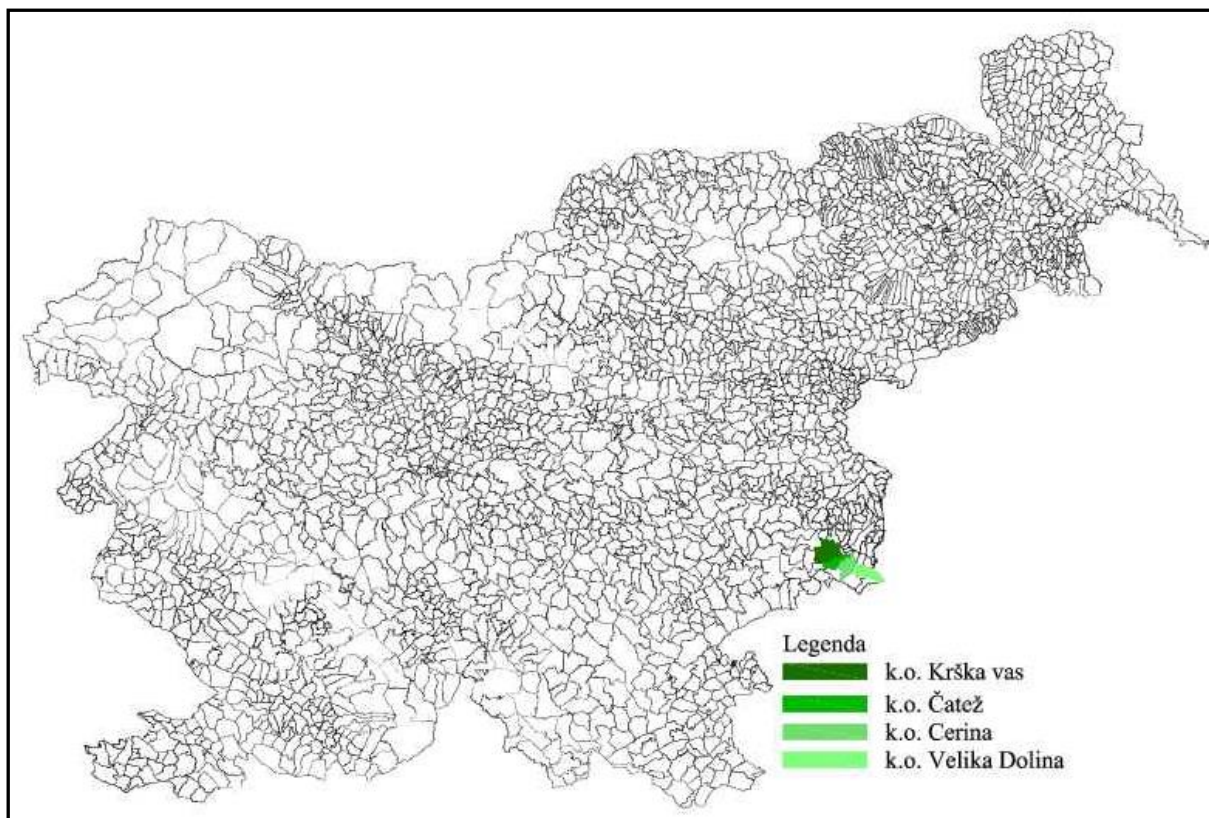
- pravni vidik,
- funkcionalni vidik,
- ekološki vidik in
- estetski vidik.

Nabor možnih negativnih vplivov avtoceste na kmetijska zemljišča in njihove negativne posledice na kmetijski prostor po posameznih vidikih je plod lastnega dela, ki smo ga sestavili na podlagi preučene literature in terenskih ogledov.

V tem poglavju je opravljena tudi analiza urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste. Urejanje kmetijskih zemljišč s pravnega vidika obsega predvsem neurejene lastninsko-pravne zadeve na kmetijskih zemljiščih ob gradnji avtoceste v slovenskem prostoru. V skupini urejanja kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika so predstavljeni negativni vplivi, ki so prikazani s primeri iz domačih praks. Možne rešitve so večinoma prikazane s primeri dobrih praks iz tujine, pa tudi s primeri iz domačih praks. Urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika je predstavljeno tudi z negativnimi vplivi gradnje avtoceste. Na osnovi domačih primerov so predstavljene nekatere negativne posledice na kmetijski prostor. Pri urejanju kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika najdemo redke primere dobrih domačih praks, prevladujejo primeri dobrih praks iz tujine. Urejanje kmetijskih zemljišč z estetskega vidika je analizirano na enak način; negativni vplivi so predstavljeni s primeri iz domačih praks, medtem ko so možne rešitve večinoma prikazane s primeri dobrih praks iz tujine.

4.1.3 Anketa lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč izbranega območja

Empirični del predstavlja anketa, katere namen je bil ugotoviti odnos lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč v neposredni bližini avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje na območjih k. o. 1301 Krška vas, 1306 Čatež, 1307 Cerina in 1308 Velika Dolina (Slika 27) do urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste. Anketna raziskava je bila izvedena na majhnem, neprezentativnem vzorcu, tj. kot študijski primer. Vzorec anketiranih je zavzemal 133 lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč, ki so odgovorili na 34 vprašanj (Priloga A). Ta so se nanašala na osnovne podatke o kmetijskih gospodarstvih, na agrarne operacije, na vplive gradnje avtoceste na kmetijski prostor, na promet s kmetijskimi zemljišči, na mnenje lastnikov o celovitem urejanju kmetijskih zemljišč ter na predloge, želje in nasvete lastnikov.



Slika 27: Prikaz katastrskih občin, skozi katere poteka avtocestni odsek Krška vas–Obrežje (Vir podatkov: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2010)

Figure 27: Overview of the cadastral municipalities along the Krška vas–Obrežje motorway section (Source: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, 2010)

Rezultate ankete smo analizirali z obdelavo odgovorov na anketna vprašanja in jih grafično prikazali ter interpretirali. Na osnovi pridobljenih odgovorov smo preverili podani hipotezi, njihovo pravilnost pa smo preverjali tudi teoretsko.

Na osnovi ugotovitev raziskave – rezultatov magistrskega dela (pregleda zakonskih okvirov urejanja kmetijskih zemljišč v Sloveniji in tujini, analize urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po posameznih vidikih in ankete), terenskih ogledov in primerov dobrih praks iz tujine smo pripravili usmeritve za celovito urejanje kmetijskih zemljišč (s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika) ob gradnji velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste. Predstavili smo pozitivne učinke v kmetijskem prostoru, ki se jih z ukrepi lahko doseže in na ta način zmanjša negativne vplive ter njihove negativne posledice na kmetijski prostor. Usmeritve so nam služile tudi za izdelavo prikaza situacije urejenosti kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po celovitem urejanju kmetijskega prostora. Izrednega pomena pri tem je tudi urejanje kmetijskih zemljišč z družbenega vidika, zato so predstavljeni predlogi o načinih vključevanja javnosti v postopke urejanja kmetijskih zemljišč.

Nalogo zaključujemo s sintezo sklepov, ugotovitev in razmišljanj o reševanju obravnavane tematike.

»Ta stran je namenoma prazna.«

5 REZULTATI – PREGLED DOKUMENTOV S PODROČJA UREJANJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ

5.1 Zakonodaja v Sloveniji

V nadaljevanju je predstavljena zakonodaja, ki se nanaša na urejanje kmetijskih zemljišč. Kmetijski prostor je na državni ravni urejen s strategijami, zakoni in podzakonskimi predpisi.

Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (2004) je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. Določa zasnovo urejanja prostora, njegovo rabo in varstvo. Določa usmeritve za razvoj posameznih prostorskih sistemov: razvoj poselitve, gospodarske javne infrastrukture, krajine in druge usmeritve.

Razvoj krajine je preurejanje, obnavljanje ali ohranjanje prostorskih razmerij v krajini zaradi umeščanja novih ali posodabljanja obstoječih dejavnosti z upoštevanjem zatečenih naravnih in kulturnih značilnosti v krajini in se razvija v treh prevladujočih smereh: kot pretežno naravna krajina, kot pretežno kulturna krajina ter kot pretežno urbana in kmetijsko intenzivna krajina. To pove, da je treba sočasno z umeščanjem dejavnosti zagotoviti optimalen razvoj krajine, in sicer funkcionalno, ekološko in oblikovno uravnotežen sistem prostorskih struktur.

SPRS med drugimi usmeritvami za kmetijsko rabo tal določa, da se območja, kjer so agrarne operacije povzročile krajinsko in ekološko osiromašenje, postopno sanira predvsem z uvajanjem večjega deleža naravnih prvin, predvsem vegetacijskih ali vodnih prvin in/ali z izločanjem določenega deleža kmetijskih zemljišč iz rabe.

Uredba o prostorskem redu Slovenije (2004) določa pravila za prostorsko načrtovanje poselitve, gospodarske infrastrukture in krajine. Namen je priprava strokovnih podlag in poenotenih izhodišč za enotno prostorsko načrtovanje na državni, regionalni in občinski ravni.

Kakovosti prostora naj bi se dosegale z izvajanjem ukrepov za urejanje kmetijskih zemljišč. Ukrepi naj bi se izvajali tako, da se: zagotavlja kakovost prostora, preprečuje pretirano fragmentacijo kmetijskih zemljišč, ohranja življenjske prostore ogroženih in zavarovanih rastlinskih in živalskih vrst, ohranja habitatne tipe, ki se prednostno ohranjajo, ohranja prehodnost prostora za ljudi in prostoživeče živali, preprečuje nastajanje erozijskih procesov, upošteva naravne lastnosti tal in njihov potencial za kmetijsko in gozdarsko rabo, zagotovi, da se stanje voda in vodni režim ne poslabšujejo, ohranja kakovost bivanja.

Območje načrtovanja kmetijskih zemljišč je obdelano v 73. členu, ki med drugimi navaja, da je treba v območjih ohranjanja narave, kjer je zaradi agrarnih operacij zmanjšana ali ogrožena biotska raznovrstnost, načrtovati omilitvene ali izravnalne ukrepe v skladu s predpisi o ohranjanju narave.

Sektorska zakonodaja, ki je povezana s kmetijskim prostorom, je predvsem naslednja:

- Zakon o kmetijskih zemljiščih (Ur. l. RS št. 59/1996, 67/2002, 36/2003, 55/2003-UPB1, 43/2011, 71/2011-UPB2, 58/2012)
- Zakon o ohranjanju narave (Ur. l. RS št. 56/1999, 31/2000, 119/2002, 22/2003-UPB1, 41/2004, 96/2004-UPB2)
- Zakon o gozdovih (Ur. l. RS št. 30/1993, 67/2002, 115/2006, 110/2007, 106/2010, 63/2013)

- Zakon o vodah (Ur. l. RS št. 67/2002, 41/2004-ZVO-1, 57/2008, 57/2012)
- Zakon o varstvu kulturne dediščine (Ur. l. RS št. 7/1999, 16/2008-ZVKD-1)
- Zakon o varstvu okolja (Ur. l. RS št. 41/2004, 17/2006, 20/2006, 39/2006-UPB1, 70/2008, 108/2009, 48/2012, 57/2012, 97/2012)

Zakon o kmetijskih zemljiščih (2011) ureja varstvo kmetijskih zemljišč in njihovo upravljanje, tako da določa njihovo razvrstitev, rabo in obdelovanje, njihov promet in zakup, agrarne operacije in skupne pašnike. Cilj varovanja in upravljanja s kmetijskimi zemljišči je ohranjanje in izboljševanje pridelovalnega potenciala ter povečevanje obsega kmetijskih zemljišč za pridelavo hrane, trajnostno ravnanje z rodovitno zemljo, ohranjanje krajine ter ohranjanje in razvoj podeželja.

Urejanje kmetijskih zemljišč je urejeno v poglavju o agrarnih operacijah, kjer so predpisani postopki in pogoji za njihovo izvedbo. Medsebojna menjava kmetijskih zemljišč, arondacija (zaokrožitev kmetijskih zemljišč) in komasacija (zložba in ponovna razdelitev zemljišč) spadajo med tiste agrarne operacije, s katerimi izboljšamo velikost, obliko in lego kmetijskih zemljišč, medtem ko je melioracija namenjena izboljšanju kakovosti tal. Agromelioracije obsegajo ukrepe, ki izboljšujejo fizikalne, kemijske in biološke lastnosti tal ter izboljšujejo dostop na kmetijska zemljišča. Agromelioracije obsegajo ukrepe:

- izravnava zemljišč,
- krčitev grmovja in dreves,
- nasipavanje rodovitne zemlje,
- odstranitev kamnitih osamelcev,
- ureditev poljskih poti,
- izdelava teras,
- ureditev gorskih in kraških pašnikov,
- ureditev manjših odvodnjavanj,
- apnenje in
- založno gnojenje.

Zakon natančno opredeljuje tudi vse v zvezi s preostalimi melioracijami. Osuševanje obsega ukrepe, objekte in naprave za urejanje in vzdrževanje talnega vodnega režima, namakanje pa obsega ukrepe in naprave za zagotovitev vode, njeno distribucijo in rabo z namenom zagotovitve optimalne vlage v tleh za rastline.

Pojem komasacije se pojavi tudi v Zakonu o evidentiranju nepremičnin (2006), ki ureja evidentiranje nepremičnin, in zakonodaji, ki ureja prostorsko načrtovanje. Zakon o prostorskem načrtovanju (2007) opredeljuje pojem komasacije posredno preko delno veljavnega Zakona o urejanju prostora iz leta 2002. Postopek in izvajanje komasacij kmetijskih zemljišč v Sloveniji podrobneje določa Pravilnik o izvajanju komasacij kmetijskih zemljišč (2004). Poleg komasacij na kmetijskih, gozdnih, nezazidanih stavbnih in drugih zemljiščih poznamo tudi komasacije na območju stavbnih zemljišč, ki so bile v Zakonu o urejanju prostora (2002) opredeljene kot komasacije na območju občinskega lokacijskega načrta. Postopek in izvajanje komasacij zemljišč na območju stavbnih zemljišč pa podrobneje opisuje Pravilnik o izvedbi komasacije zemljišč na območju občinskega lokacijskega načrta (2004).

Slovenija stremi k uresničitvi trajnostnega razvoja kmetijstva preko ciljev, ki so potrebni za uresničevanje gospodarske, prostorske, ekološke in družbene vloge kmetijstva v **Zakonu o kmetijstvu** (2008):

- stabilna pridelava varne, kakovostne in čim cenejše hrane ter zagotavljanje prehranske varnosti in čim višje stopnje samooskrbe,
- ohranjanje poseljenosti in obdelanosti podeželja ter krajine,
- trajno ohranjanje rodovitnosti kmetijskih zemljišč,
- varstvo kmetijskih zemljišč pred onesnaženjem in nesmotna rabo ter ohranjanje in izboljšanje virov za trajnostno pridelavo hrane,
- trajno povečevanje konkurenčne sposobnosti kmetijstva,
- zagotavljanje primerne dohodkovne ravni kmetijskim gospodarstvom in
- uresničevanje načel varstva okolja in ohranjanja narave ter ohranjanja genskih virov.

Na podlagi Zakona o kmetijstvu (2008) in Odločbe sveta o strateških smernicah skupnosti za razvoj podeželja (Uredba sveta 1698/2005, ki je bila sprejeta v Evropskem parlamentu) je bil pripravljen Program razvoja slovenskega podeželja za obdobje 2007–2013, ki med drugim določa tudi izboljšanje okolja in podeželja in ima za cilj ohranjanje kulturne kmetijske krajine, ohranjanje kmetijstva v območjih z neugodnimi razmerami za kmetovanje, spodbujanje kmetijskih praks, prijaznih do okolja, ipd. (Evropska konvencija o krajini – izvajanje v Sloveniji, 2008).

Imamo tudi slovenski kmetijsko-okoljski program, katerega poudarek je na okoljski komponenti trajnostnega razvoja in predpisuje pogoje za izvajanje posameznih ukrepov v kmetijstvu, kot so zmanjševanje negativnih vplivov kmetijstva na okolje, ohranjanje naravnih danosti, biotske raznovrstnosti, tradicionalne kulturne krajine, varovanje zavarovanih območij ipd.

Zakon o ohranjanju narave (2004) določa ukrepe za ohranjanje biotske raznovrstnosti in sistema varstva naravnih vrednot z namenom prispevati k ohranjanju narave.

V skladu z določbami tega zakona lahko ekološke elemente kmetijske krajine, kot so žive meje, obmejki, manjše drevesne, grmovne in mešane skupine obravnavamo kot habitat rastlinskih in živalskih vrst. Vsakršen poseg v kmetijski prostor oz. v njihov habitat se načrtuje in izvaja tako, da se ohranja in razvija biotska raznovrstnost ter da se prednostno ohranjajo naravne značilnosti krajine. Izrazita varstvena načela se kažejo tudi na prepovedih ali omejitvah izvajanja agromelioracij in hidromelioracij na območju naravnih rezervatov.

Zakon omogoča, da – v primeru prevlade druge javne koristi zaradi pomanjkanja drugih ustreznih rešitev – nosilec teh posegov v naravi poskrbi za izravnalne ali omilitvene ukrepe. Tovrstnega uveljavljanja ukrepov pa v praksi ni veliko.

Zakon o varstvu okolja (2006) ureja varstvo okolja pred obremenjevanjem z namenom trajnostnega razvoja.

Zakon določa, da je treba v postopku priprave plana izvesti celovito presojo vplivov na okolje za področje urejanja prostora, upravljanja voda, gospodarjenja z gozdovi, lova, ribištva, rudarstva, kmetijstva, energetike, industrije, transporta, ravnanja z odpadki in odpadnimi vodami, oskrbe prebivalstva s pitno vodo, telekomunikacij in turizma. Gre za orodje preventivnega varstva okolja, s katerim preprečimo oz. v čim večji možni meri zmanjšamo negativne vplive. Pred začetkom izvajanja posega je treba izvesti presojo vplivov na okolje, ki je osnova za izdajo okoljevarstvenega soglasja. Na podlagi 51. člena tega zakona je bila izdana Uredba o vrstah posegov v okolje, za katere je obvezna presoja vplivov na okolje (1996), kamor sodi tudi namakanje kmetijskih zemljišč.

Zakon o vodah (2002) ureja upravljanje z vodami (morjem, celinskimi in podzemnimi vodami ter vodnimi in priobalnimi zemljišči). Zakon obsega varstvo voda, urejanje voda in odločanje o rabi voda. Ureja tudi javno dobro in javne službe na področju voda, vodne objekte in naprave ter druga vprašanja, povezana z vodami.

Zakonsko je namakanje kmetijskih zemljišč urejeno z Zakonom o vodah (2002) in Zakonom o kmetijskih zemljiščih (2011). Ministrstvo za okolje in prostor na podlagi Zakona o vodah (2002) izda vodno dovoljenje za namakanje kmetijskih zemljišč, s katerim odloča o podelitvi vodne pravice za posebno rabo vode, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano pa na podlagi Zakona o kmetijskih zemljiščih (2011) izda odločbo o uvedbi melioracije – malega namakalnega sistema oz. pravilnik o uvedbi velikega namakalnega sistema.

V zakonu je poleg postopka pridobitve vodne pravice, ki je v primeru namakanja kmetijskih površin ali drugih površin vodno dovoljenje, opisan tudi postopek pridobitve vodnega soglasja, ki ga potrebujemo za izvedbo hidromelioracij in drugih agrarnih operacij.

Zakon o gozdovih (1993) ureja varstvo, gojenje, izkoriščanje in rabo gozdov ter razpolaganje z gozdovi kot naravnim bogastvom s ciljem, da se zagotovijo sonaravno ter večnamensko gospodarjenje v skladu z načeli varstva okolja in naravnih vrednot, trajno in optimalno delovanje gozdov kot ekosistema ter uresničevanje njihovih funkcij. Ta zakon ureja tudi pogoje gospodarjenja z gozdnim prostorom ter s posamičnim gozdnim drevjem in skupinami gozdnega drevja zunaj ureditvenih območij naselij, da se njihova vloga v okolju ohrani in krepi.

Gozd je zemljišče, poraslo z gozdnim drevjem v obliki sestoja ali drugim gozdnim rastjem, ki zagotavlja katero koli funkcijo gozda. Gozd po tem zakonu so tudi vsa zemljišča v zaraščanju, ki so kot gozd določena v prostorskem delu gozdnogospodarskega načrta. Po tem zakonu niso gozd posamično gozdno drevje, skupine gozdnega drevja na površini do 5 arov, neavtohtoni obrečni in protivetrni pasovi drevja, drevoredi, parki, plantaže gozdnega drevja, obore za rejo divjadi, pašniki, porasli z gozdnim drevjem, če se za pašo uporabljajo, ne glede na to, kako so vpisani v kataster.

Kljub temu, da zakon izloča prosto rastoča drevesa v kmetijski krajini iz kategorije gozd, lahko sklepamo, da zakon okvirno ureja tudi gospodarjenje z njimi, saj so usmeritve za gospodarjenje s posamičnim gozdnim drevjem in skupinami gozdnega drevja zunaj naselja podane v splošnem delu gozdnogospodarskega načrta. Prav tako mora Zavod za gozdove Slovenije lastniku za vsakršen poseg v posamično gozdno drevje in v skupine gozdnega drevja zunaj naselij izdati strokovno navodilo za poseg. Kljub temu pa se odnos lastnikov do teh dreves ni spremenil.

Zakon o varstvu kulturne dediščine (2008) določa načine varstva kulturne dediščine ter pristojnosti pri njenem varstvu z namenom omogočiti celostno ohranjanje dediščine. Kulturna krajina, katere sestavni del je tudi kmetijska krajina, je ena izmed vrst kulturne dediščine in pomeni odprt prostor z naravnimi in ustvarjenimi sestavinami, katerega strukturo, razvoj in uporabo pretežno določajo človekovi posegi in dejavnost. Eden izmed ciljev varstva kulturne dediščine, ki se nanaša tudi na kmetijsko krajino, je ohranitev kulturne dediščine in preprečevanje škodljivih vplivov nanjo. Zakon tudi določa, da je treba v postopkih priprave plana presoditi vplive na kulturno dediščino v okviru presojanja vplivov na okolje na podlagi predpisov o varstvu okolja.

5.2 Mednarodni dokumenti, smernice

V nadaljevanju so podani mednarodni dokumenti in smernice, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč.

Agenda 21 (Rio Declaration on Environment and Development) je obsežen dokument svetovne konference Združenih narodov o trajnostnem razvoju družbe, ki je bil sprejet v brazilskem mestu Rio de Janeiro leta 1992. Agenda 21 sestoji iz štiridesetih poglavij, ki se združujejo v štiri področja, in obravnava tematike okoljske in razvojne politike ter podaja predloge za rešitev navedenih razvojnih težav v dokumentu ter tako uresničuje cilje trajnostnega razvoja: ekonomski, socialni in okoljski cilj. Drugo področje je namenjeno Ohranjanju in upravljanju virov za razvoj, kjer v 10. poglavju zasledimo določilo celovitega in smotrnega upravljanja zemljišč kot pomembnega naravnega vira. Pomembno določilo se nanaša tudi na pospeševanje trajnostnega kmetijstva in razvoja podeželja v 14. poglavju, ki poleg prehranske varnosti poudarja pomen večfunkcionalnosti kmetijstva ter varstva kmetijskih zemljišč (United Nations, 1992).

Agenda Habitat (The Habitat Agenda, Istanbul Declaration on Human Settlements) je obsežen dokument, ki je bila sprejet na zasedanju generalne skupščine Združenih narodov v Carigradu leta 1996. Agenda Habitat poudarja pomen vlog institucij in lokalnih skupnosti pri smotrnem razvoju družbe (United Nations, 1996). Naloge lokalne skupnosti, katere izpostavljena vloga je zagotavljanje trajnostnega razvoja družbe, predvsem na izvedbeni ravni, in drugih deležnikov se nanašajo na številna področja upravljanja zemljišč, kar vključuje reševanje konfliktov (med različnimi sektorji), gospodarjenje z zemljišči in njihovimi sestavinami, reševanje pravic na zemljiščih in zagotavljanje pravne varnosti, spremljanje, načrtovanje rabe in razvoja zemljišč ter upravljanje drugih nepremičnin na zemljiščih (Auweck in Klaus, 2008, cit. po Lisec in sod., 2011).

Uredba Sveta (ES) št. 1257/1999 (1999) je formalna podlaga, ki povzema ukrepe, ki poudarjajo potrebo po interdisciplinarnem pristopu k razvoju podeželskega prostora in zadevajo postopke komasacij, melioracij, obnovo in razvoj vasi, varstvo in ohranjanje dediščine podeželja, varstvo okolja v zvezi z razvojem kmetijstva, ohranjanjem krajine, gospodarjenje s kmetijskimi vodnimi viri, razvoj in izboljšanje infrastrukture za potrebe razvoja kmetijstva ipd.

Rural 21 (Potsdam Declaration Rural 21) je deklaracija, katere osnovna tematika je bila razvoj podeželja v skladu s smernicami trajnostnega razvoja. Sprejeta je bila v nemškem mestu Potsdam leta 2000. Potsdamska deklaracija Rural 21 močno poudarja potrebo po varni zemljiški posesti, dostopnosti zemljišč in virov, delujočih zemljiških trgih, trajnostnem preoblikovanju lastniških razmerij in celovitih strategijah razvoja podeželja ter zahtevo, da mora sodobno upravljanje zemljišč zagotavljati pravno zanesljivost vseh dejstev v zvezi z lastništvom in rabo zemljišč (Triglav, 2006).

Evropska konvencija o krajini (ETS 176 – European Landscape Convention) je mednarodni sporazum o varstvu, upravljanju in načrtovanju krajin ter ozaveščanju javnosti o pomenu krajin. Sprejeta je bila v Firencah leta 2000, v Sloveniji pa je bila ratificirana leta 2003. Krajina pomeni območje, kot ga zaznavajo ljudje in katerega značilnosti so plod delovanja in medsebojnega vplivanja naravnih in človeških dejavnikov, in ima pomembno vlogo pri kvaliteti bivanja posameznika in celotne družbe v naravnih, mestnih, primestnih ali podeželskih okoljih in tudi na izjemnih, običajnih ali degradiranih območjih. Predstavlja pomemben element javnega interesa na kulturnem, ekološkem, okoljskem, družbenem področju in je tudi pomemben vir za gospodarstvo (turizem). Države podpisnice se zavedajo, da razvoj kmetijstva, gozdarstva, proizvodnih postopkov v industriji in

rudarstvu ter regionalnega načrtovanja, urbanizma, prometa, infrastrukture, turizma in rekreacije ter širše, spremembe v svetovnem gospodarstvu, pogosto pospešujejo spreminjanje krajin, kar želijo doseči z uresničevanjem določil te konvencije (Marušič in sod., 2005).

Münchenska izjava o komasaciji (The Munich Statement on Land Consolidation) je izjava, ki je bila sprejeta na mednarodnem simpoziju v krogu Združenih narodov Organizacije za kmetijstvo in prehrano, Mednarodne zveze geodetov in drugih pomembnih institucij v Münchnu leta 2002. Münchenska izjava opredeljuje smernice za izvajanje postopkov komasacije in je namenjena predvsem državam srednje in vzhodne Evrope. Poudarja pomen komasacije kot instrumenta za celovito urejanje podeželskega prostora s ciljem izboljšanja zemljiške posesti kmetov z združitvijo njihovih posestev oz. njihovih parcel, izgradnje poti in druge infrastrukture, ne da bi povečevali učinkovitost brez upoštevanja ekološkega in kulturnega vidika. Komasacija je lahko instrument, ki je pomemben pri zagotavljanju prehranske varnosti kakor tudi zmanjševanju revščine na podeželju in doseganju ciljev trajnostnega razvoja (Prosen, 2002).

Nova paradigma razvoja podeželja (The New Rural Paradigm) je obsežen dokument, ki obravnava razvoj podeželja, vključno z razvojem zemljišč na podeželju v skladu s smernicami trajnostnega razvoja, ki ga je izdala Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj leta 2004. Številni pojavi sodobnega sveta, kot so podnebne spremembe, rast stroškov prevoza, degradacija tal itn., imajo za posledico vse dražjo hrano, prav tako se slabšajo bivalne razmere v mestih in na podeželju. Poleg strokovne se vse večji del laične javnosti začanja zavedati, kako pomembno je smotrno upravljanje zemljišč tudi na podeželju (Lisec in Prosen, 2008).

Marakeška deklaracija (2004) (Marrakech Declaration) je deklaracija, ki poudarja pomen skupnega razvoja mest in podeželja in je bila oblikovana na pobudo Mednarodne zveze geodetov ob sklepnem delu 2. regionalne konference na temo soodvisnost mest in podeželja v maroškem mestu Marakeš leta 2003. Marakeška deklaracija poudarja pomen povezave med urbani in podeželskimi območji za smotrno upravljanje zemljišč ter trajnostno načrtovanje naselij in dejavnosti (Lisec in Prosen, 2008).

Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000) (2004) določa posebna varstvena območja (območja Nature 2000) in varstvene cilje na teh območjih ter varstvene usmeritve za ohranitev ali doseganje ugodnega stanja prostoživečih rastlinskih in živalskih vrst, njihovih habitatov ter habitatnih tipov, katerih ohranjanje je v interesu Evropske unije, in druga pravila ravnanja za ohranjanje teh območij ter potencialna posebna ohranitvena območja in način njihovega varstva, ki so ga države članice, med katerimi je tudi Slovenija, določile na podlagi Direktive Sveta 92/43/EGS. Kmetijski prostor je neizogibni člen pri ohranjanju biotske raznovrstnosti, zato je treba pri njegovem urejanju vključiti naravovarstvene cilje.

Deklaracija upravljanja zemljišč v podporo razvojnim ciljem tisočletja (Declaration on Land Governance in Support of the Millennium Development Goals) je deklaracija, ki poudarja pomen odgovornega upravljanja zemljišč državam in lokalnim skupnostim. Sprejeta je bila v Washingtonu leta 2009. Namen deklaracije je smotrno izvajanje zemljiške politike in trajnostne rabe naravnih virov, tudi ob upoštevanju podnebnih sprememb, varovanje pravic do rabe zemljišč, predvsem pa kontrole izgube tega naravnega resursa zaradi urbanizacije in drugih oblik degradacije tal (Lisec in sod., 2011).

5.3 Zaključne ugotovitve o dokumentih s področja urejanja kmetijskih zemljišč

Ob pregledu slovenske zakonodaje in mednarodnih dokumentov ugotavljamo, da v mednarodnih dokumentih in smernicah močno poudarjajo koncept sonaravnega odnosa do urejanja celotnega prostora, še zlasti kmetijskega, ki ga človek obremenjuje na različne načine. V slovenski zakonodaji se sicer v osnovi poudarja trajnostni razvoj, ki opredeljuje uravnotežen razvoj gospodarske, družbene in okoljske komponente, je pa zaslediti, da varstvena načela prevladujejo pred razvojnimi, kar pomeni, da v nekaterih primerih omejujejo ali prepovedujejo širjenje ali razvoj raznih dejavnosti. Kljub temu ne dosegajo zelenih ciljev, ki se nanašajo na varstvo in razvoj krajine ter varstvo kmetijskih zemljišč, saj po drugi strani ne upoštevajo dovolj določb zakonov pri izvedbi določenih posegov v prostor, ki so mnogokrat prepuščeni zgolj trenutnim političnim interesom.

Varstveno načelo je najbolj opazno zlasti pri območjih Natura 2000, saj, kot omenjeno, Slovenija zelo izstopa po deležu območij, vključenih v Naturo 2000, zlasti v primerjavi z zahodnoevropskimi državami. Doseganje ciljev Natura 2000 na kmetijskih zemljiščih se izvaja preko ukrepov oz. usmeritev Programa razvoja podeželja za obdobje 2007–2013. Glede na opozorila o podnebnih spremembah bo treba v prihodnosti posvetiti posebno pozornost rešitvi morebitnih konfliktnih situacij med Naturo 2000, ki je izrazito varstveno naravnana, in urejanjem kmetijskih zemljišč z agrarnimi operacijami (namakanjem), še zlasti na tistih ravninskih območjih Slovenije, kjer so površine za namakanje najprimernejše (npr. Krško-Brežiško polje). Poiskati bo treba takšno kompromisno rešitev, da bodo kmetijska zemljišča urejena na način, da bodo omogočala razvoj in tudi ohranjanje narave.

Iz mednarodnih dokumentov in smernic je torej razvidno, da je velik poudarek na krajini, medtem ko Zakon o kmetijskih zemljiščih (2011), Zakon o vodah (2002) in Zakon o gozdovih (1993) ne poznajo pojma krajina, kljub temu da urejajo obsežna krajinska območja.

Razvidno je, da v Sloveniji celovito urejanje kmetijskih zemljišč ni uveljavljeno, predvsem ne glede razvoja krajine, medtem ko je v mednarodnih dokumentih velik poudarek na celovitem pristopu ob vključevanju različnih vidikov, ki so pomembni pri urejanju kmetijskih zemljišč: pravni, funkcionalni, ekološki, estetski in družbeni. Slovenija je sicer sprejela nekatere zakone in predpise, ki urejajo področje urejanja kmetijskih zemljišč, vendar načini in metode njihovega uresničevanja v praksi manjkajo. Zavedati se moramo, da učinkovitega urejanja kmetijskih zemljišč ni mogoče doseči z neprestanim spreminjanjem pravnih predpisov, ampak z aktivnim prostorskim načrtovanjem in nenehnim medsebojnim usklajevanjem interesov v prostoru. V zvezi z urejanjem kmetijskih zemljišč je občutiti odsotnost izrazitega sektorskega planiranja, ki bi ga kmetijstvo moralo razviti. V Zakonu o kmetijskih zemljiščih (2011) je obravnavanih veliko področij, ki bi jih bilo smiselno obravnavati v ločenih predpisih (Načrtovanje kmetijskih zemljišč, Varstvo kmetijskih zemljišč, Promet s kmetijskimi zemljišči, gozdovi in kmetijami, Agrarne operacije).

Mnenja smo, da bi bila potrebna ponovna preučitev oz. dopolnitev in sprememba ne le kmetijske zakonodaje, ampak tudi zakonodaje o urejanju prostora in varstva okolja z ustreznimi podzakonskimi predpisi. Načrtovanje razvoja krajine mora postati sestavni del integralnega prostorskega načrtovanja.

»Ta stran je namenoma prazna.«

6 REZULTATI – ANALIZA UREJANJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ OB GRADNJI AVTOCESTE PO POSAMEZNIH VIDIKIH

V Preglednici 1 so prikazani negativni vplivi avtoceste na kmetijska zemljišča, ki so pustili negativne posledice v kmetijskem prostoru. Te smo razvrstili po posameznih vidikih.

Preglednica 1: Nabor možnih negativnih vplivov avtoceste na kmetijska zemljišča in njihove negativne posledice na kmetijski prostor po posameznih vidikih

Table 1: Range of possible negative effects of the motorway to agricultural land and their negative effects on rural areas by individual aspects

NEGATIVNI VPLIVI AVTOCESTE NA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA	NEGATIVNE POSLEDICE NA KMETIJSKI PROSTOR
PRAVNI VIDIK	
Odstranitev mejnikov	povečanje stroškov kmetovanja
Prisilni odvzem lastninske pravice (razlastitev, služnost v javno korist)	povečevanje negospodarnosti prostora
FUNKCIONALNI VIDIK	
Ločevanje pridelovalnih zemljišč	povečanje stroškov kmetovanja, preveč prometa, podaljšanje poti kmetov do pridelovalnih zemljišč, večja poraba časa za obdelovanje
Razdrobljenost zemljiških parcel	zniževanje rentabilnosti kmetijske dejavnosti, povečevanje negospodarnosti prostora, povečanje stroškov kmetovanja, preveč prometa, podaljšanje poti kmetov do pridelovalnih zemljišč, večja poraba časa za obdelovanje, težave pri obdelovanju in omejene možnosti za uporabo kmetijske mehanizacije, neučinkovito izkoriščanje tal, težave pri uporabi namakalne mreže, nezmožnost udeležbe v melioracijskih projektih
Razpršenost zemljiških parcel	zniževanje rentabilnosti kmetijske dejavnosti, povečevanje negospodarnosti prostora, povečanje stroškov kmetovanja, preveč prometa, podaljšanje poti kmetov do pridelovalnih zemljišč, večja poraba časa za obdelovanje, težave pri obdelovanju in omejene možnosti za uporabo kmetijske mehanizacije, neučinkovito izkoriščanje tal, težave pri uporabi namakalne mreže, nezmožnost udeležbe v melioracijskih projektih
Nepprimerna velikost zemljiških parcel	slabša izraba in storilnost sodobne kmetijske mehanizacije, večja poraba pri stroških gnojenja, sredstvih za varstvo rastlin, večja poraba časa za obdelovanje, povečanje variabilnih strojnih stroškov, manj pridelkov zaradi več meja, poslabšanje kakovosti poti (znižanje transportne hitrosti), več onesnaženja
Nepprimerna oblika zemljiških parcel	slabša izraba in storilnost sodobne kmetijske mehanizacije, večja poraba pri stroških gnojenja, sredstvih za varstvo rastlin, večja poraba časa za obdelovanje, povečanje variabilnih strojnih stroškov, manj pridelkov zaradi več meja, poslabšanje kakovosti poti (znižanje transportne hitrosti), več onesnaženja
Prekinitev ustaljenih poti do kmetijskih zemljišč	povečevanje negospodarnosti prostora, večja poraba časa dostopa na parcelo, povečanje stroškov kmetovanja
Otežen dostop zaradi neurejenih poti	povečanje stroškov kmetovanja, otežkočena sodobna kmetijska mehanizacija, večja poraba časa dostopa na parcelo

»se nadaljuje...«

»...nadaljevanje«

NEGATIVNI VPLIVI AVTOCESTE NA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA	NEGATIVNE POSLEDICE NA KMETIJSKI PROSTOR
FUNKCIONALNI VIDIK	
Težka prehodnost preko novih infrastrukturnih objektov	povečanje stroškov kmetovanja, večja poraba časa dostopa na parcelo, otežkočena sodobna kmetijska mehanizacija
Porušenje hidromelioracijskih sistemov	omejitve pri namakanju, osuševanju
Razdrobljenost že komasiranih območij	zniževanje rentabilnosti kmetijske dejavnosti, povečevanje negospodarnosti prostora, povečanje stroškov kmetovanja, preveč prometa, podaljšanje poti kmetov do pridelovalnih zemljišč, večja poraba časa za obdelovanje, težave pri obdelovanju in omejene možnosti za uporabo kmetijske mehanizacije, neučinkovito izkoriščanje tal, težave pri uporabi namakalne mreže, nezmožnost udeležbe v melioracijskih projektih
EKOLOŠKI VIDIK	
Prekinitev migracijskih poti posameznih biotopov	povečevanje možnosti za izginjanje številnih rastlinskih in živalskih vrst
Prekinitev poti nekaterih prostoživečih živali	povečanje možnosti za škodo kmetijskih kultur
Odstranitev ekoloških elementov kmetijske krajine	povečanje možnosti za erozijo (vetrno in vodno), za sušna obdobja, za poplave, za izginjanje številnih rastlinskih in živalskih vrst, za onesnaženje zraka, tal, podtalnice, rastlin
Zmanjševanje biotske raznovrstnosti	povečevanje možnosti za izginjanje številnih rastlinskih in živalskih vrst
Onesnaženje zraka	večja oporečnost pridelave kmetijskih pridelkov
Onesnaženje tal	večja oporečnost pridelave kmetijskih pridelkov
Onesnaženost podtalnice	večja oporečnost pridelave kmetijskih pridelkov
Onesnaženje rastlin	večja oporečnost pridelave kmetijskih pridelkov
Poslabšanje talnih razmer	povečanje vlažnosti zaradi zapore naravnega sistema odvodnje, osuševanje
Poslabšanje osvetljenosti	neuspevanje nekaterih kmetijskih kultur
Poslabšanje mezoklimatskih razmer	neuspevanje nekaterih kmetijskih kultur
ESTETSKI VIDIK	
Vidna neprepustnost prostora	zniževanje rentabilnosti kmetijske dejavnosti
Vidna nepreglednost prostora	zniževanje rentabilnosti kmetijske dejavnosti
Prekinitev rekreacijskih območij za sprehode v naravi, kolesarske poti, poti za tek, jahalne poti, območja za nabiranje gozdnih sadežev	zniževanje rentabilnosti kmetijske dejavnosti

V nadaljevanju je prikazano stanje urejenosti kmetijskih zemljišč, ki ga je prinesla gradnja avtoceste, po posameznih vidikih (pravni, funkcionalni, ekološki, estetski), ki so pomembni pri urejanju kmetijskih zemljišč ob gradnji velikih infrastrukturnih objektov in naprav.

6.1 Urejanje kmetijskih zemljišč s pravnega vidika

Postopek pridobivanja zemljišč oz. nepremičnin v javno korist v Sloveniji praviloma poteka v več fazah. Državne institucije in institucije lokalne ravni poskušajo zemljišča oz. nepremičnine za namene javne koristi praviloma pridobiti z odkupom na trgu nepremičnin ali na podlagi posebnega sporazumnega odkupa določene nepremičnine, ki se sicer ne prodaja na trgu nepremičnin, na podlagi sporazumne sklenitve kupoprodajne pogodbe za določeno odškodnino. Če ni mogoče doseči sporazumne rešitve in ni na voljo alternativnih nepremičnin, pravni sistem največkrat daje državi ali lokalni skupnosti možnost za prisilni odvzem nepremičnin v javno korist (Ferlan in sod., 2009), torej se izpelje razlastitveni postopek. Na ta način se zemljišča za gradnjo avtocest pridobivajo le izjemoma, to je v primerih, ko so izkoriščeni vsi bolj blagi ukrepi. Ob tem pa naj omenimo, da je v zadnjem desetletju ravno gradnja avtocest prinesla največ razlastitev. Pri prisilnem odkupu se lahko odkupijo cele parcele ali se izvede parcelacija zemljišč. Pri parcelaciji za potrebe posegov v prostor za namene javne koristi nenavzočnost sicer predpisano vabljenih lastnikov oz. upravljavcev v postopku urejanja mej, ali njihovo nestrinjanje s predlogom urejenih ali novih meja, ne zadrži postopka za izvedbo sprememb v zemljiškem katastru in zemljiški knjigi. Običajno se odkupi le del zemljišč (del parcel), in sicer tisti del, na katerem je predvidena gradnja avtoceste. Za vsako nepremičnino posebej je treba pridobiti in preučiti zemljiškoknjižni izpisek in potrdilo o namenski rabi zemljišča, s katerima se skladno s prostorskimi akti izkazuje status zemljišča (Ferlan in sod., 2009). Lastnik razlašene nepremičnine je upravičen do izplačila odškodnine v denarni obliki ali do nadomestila v obliki nadomestne nepremičnine v naravi.

Uredba Vlade Republike Slovenije o lokacijskem načrtu za avtocesto na posameznih odsekih je pomenila pravno podlago oz. je bil z njo izkazan javni interes za izvedbo aktivnosti izvedbe parcelacije in pridobivanja zemljišč za potrebe izgradnje bodoče avtoceste (Borštnar, 2002). Tudi v Uredbi o državnem prostorskem načrtu za posamezne avtocestne odseke je območje DPN določeno s koordinatami tehničnih elementov, ki so vpisane na prikazu območja DPN z načrtom parcel, ki omogočajo prenos novih mej parcel v naravo. Območje DPN v skladu z geodetskim načrtom obsega zemljišča ali dele zemljišč s parcelnimi številkami v posameznih katastrskih občinah. Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010) pa določa, da se parcelacija izvede v skladu z načrtom parcel iz DPN.

V postopkih parcelacije zemljišč za potrebe izvedbe postopka prenosa lege gradbene parcele je bilo potrebno, da so bile v Uredbi o lokacijskem načrtu v pisnem in grafičnem delu zajete vse parcele, ki jih je gradbena parcela zajemala. V nasprotnem primeru javni interes na parceli ni bil izkazan in je bilo za kakršen koli poseg na parcelo potrebno soglasje lastnika parcele ali pa dopolnitev lokacijskega dovoljenja, kar je še podaljšalo postopek. Prav tako je bilo na parceli, ki ni bila zajeta niti v pisnem niti v grafičnem delu Uredbe o lokacijskem načrtu, nemogoče brez soglasja lastnika nepremičnine izvesti postopek odkupa zemljišča. Ker ni bila izkazana javna korist, je bila onemogočena tudi izvedba postopka razlastitve. To so razlogi, da sta bila na nekaterih območjih uvedena dva postopka predhodne preverbe in uskladitve zemljiškokatastrskega in zemljiškoknjižnega stanja, in sicer predhodna zemljiškokatastrska nova izmera na širšem koridorju bodoče avtoceste in kontrola seznama v osnutku lokacijskega načrta (Borštnar, 2002).

Izkazalo se je, da je zemljiškokatastrska nova izmera prinesla tudi nekatere slabosti, ki se kažejo predvsem v dolgotrajnosti njenih postopkov, zaradi česar je bil potreben začetek izvajanja vsaj dve leti pred Uredbo o lokacijskem načrtu. Ob predpostavki, da traja cikel od idejnega projekta do lokacijskega načrta vsaj dve leti in da se potek trase v tej fazi spreminja, to pomeni, da koridor nove

zemljiškokatastrske izmere, ki bi bil določen v fazi izdelave variant nove avtoceste, velikokrat ne bi bil pravi. Na približno tretjini tras bodočih avtocest se je pokazalo, da trasa v fazi sprejemanja lokacijske dokumentacije ni »mirovala« in je bilo odstopanje od koridorja nove izmere takšno, da je kljub temu, da se je v fazi izvajanja nove izmere koridor izmere spreminjal, del trase avtoceste še vedno ostal zunaj nove izmere. Veliko je bilo tudi pritožb strank v postopku, ki zaradi trajanja reševanja pritožb na geodetske odločbe in postopke zemljiškokatastrske nove izmere niso bile rešene in so ovirale celoten postopek. Drugo slabost izvedbe tega predhodnega postopka je predstavljal finančni vidik, saj postopki zemljiškokatastrskih novih izmer v širših koridorjih bodočih tras avtocest v fazi izdelave finančnega in terminskega plana izvedbe projekta avtocest niso bili vključeni. Kljub omenjenim slabostim je večina zemljiškokatastrskih novih izmer, ki so bile izvedene, pokazala, da je postopek znatno olajšal in časovno skrajšal vse nadaljnje postopke prenosa lege gradbene parcele in pridobivanja nepremičnin (Borštnar, 2002)

Pri sklepanju kupoprodajnih pogodb za zemljišča, ki so jih potrebovali za gradnjo avtocestnega omrežja, je prihajalo do številnih zapletov, kot so neurejena lastninska stanja v zemljiški knjigi, primeri umrlih lastnikov nepremičnin, kjer dediči niso znani, v primeru znanih dedičev pa so kljub temu primeri neizvedenih postopkov dedovanja in drugih pravnih postopkov, lastniki dotičnih nepremičnin, ki živijo v tujini in jih je zaradi neznanih naslovov težko najti, neizvedeni postopki denacionalizacij in komasacij. To so tudi vzroki za zamudo pri hitrejši terminski realizaciji projektov, saj je gradnja avtocestnega omrežja v Sloveniji časovno omejena. Po zadnjih informacijah naj bi bila gradnja slovenskega avtocestnega križa kmalu dokončana, žal pa bodo vprašanja glede lastninskih razmerij ostala nerešena. Kljub temu, da so zgoraj navedeni zapleti prinašali številne težave, tudi po končani gradnji avtocest niso vedno sledili ustrezni postopki urejanja premoženjsko-pravnih zadev, zato parcele ob avtocestah v zemljiški knjigi in zemljiškem katastru večinoma ne odgovarjajo dejanskemu stanju niti po obliki niti po legi. Na precej območjih se še vedno vodijo podatki, ki so veljali pred izgradnjo avtocest (Kalač, 1996, cit. po Kovačič, 1998). Eden takšnih primerov je tudi na delu avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje.

Po končani gradnji se izvede geodetska izmera, kjer sem meja ceste določi v postopkih urejanja mej ali v postopkih spreminjanja mej, kar je določeno v Zakonu o cestah (2010). V okviru dokončne odmere se izdelata elaborat ureditve mej in parcelacije, ki vsebuje prikaz novega stanja z izkazom sprememb in je podlaga za evidentiranje novih parcel in njihovih mej v zemljiškem katastru. Na podlagi dokončnih odločb geodetske uprave (odločbe o evidentiranju urejene meje in odločbe o evidentiranju parcelacije) ter vknjižbe spremembe parcel v zemljiški knjigi se z lastniki zemljišč sklepa dokončne pogodbe (anekse k že sklenjenim kupoprodajnim pogodbam). Na podlagi sklenjenih dokončnih pogodb in zemljiškoknjižnega dovolila se predlaga vknjižba pridobitve lastninske pravice v korist in na ime Republike Slovenije, s čimer so premoženjsko-pravne zadeve in zemljiškoknjižno stanje v zvezi z avtocesto urejene.

Za mnogo avtocest je bila po končani gradnji izvedena parcelacija dolžinskih objektov, a ni prišlo do sklenitve dokončne pogodbe in s tem tudi ne do vpisa v geodetske evidence ali natančneje v zemljiško knjigo in zemljiški kataster. Investitor se je zadovoljil, da je avtocesto zgradil, a ni dokončal svojih obveznosti. Najpogostejši izgovor je bil primanjkljaj finančnih sredstev in ustreznih kadrov, poleg tega pa jih k sklepanju ustrežnejših listin niso silila pravila vodenja zemljiške knjige. Izjema v tem so bila zemljišča, pridobljena z razlastitvijo, ki so vsebovala natančne podatke o geodetski izmeri, o prenosu lastništva in so bili vpisi v zemljiški kataster in v zemljiško knjigo dejansko izvršeni. Prav tako najdemo izjemo tudi v primerih, ko je bila za avtocesto pridobljena cela parcela in so se sklepale dokončne kupoprodajne pogodbe, ki so bile izvedljive v zemljiški knjigi in zemljiškem katastru pod

pogojem, da so vsebovale natančne zemljiškoknjižne podatke o parcelah, priložen pa je moral biti tudi zemljiškoknjižni predlog za vpis (Kalač, 1996, cit. po Kovačič, 1998). Razlog za zamude pri vodenju geodetskih evidenc in izplačevanju odškodnin, kar je povzročalo pri lastnikih zemljišč precej nejevolje, po mnenju Kovačiča (1998) najdemo tudi pri večini institucij, ki so vodile odkupe zemljišč in so še v devetdesetih letih prejšnjega stoletja ročno obdelovale podatke.

Neurejena lastninska razmerja ter neskladja zemljiškega katastra in zemljiške knjige z dejanskim stanjem so tudi razlogi, da se deli parcel oz. parcele sploh ne obdelajo, zaradi česar prihaja do neurejenosti kmetijskih zemljišč. Do zaraščanja prihaja tudi na tistih parcelah, kjer je lastnica RS, ki je od lastnikov odkupovala cele parcele in ne le delov parcel, ki so padli v avtocestno telo in pas ob avtocesti do varovalne ograje.

Prav tako se na nekaterih parcelah, po katerih poteka avtocesta, vodijo nepravilni podatki o upravljavcih. Kadar gre za kmetijska zemljišča, ki so v lasti RS, upravlja z njimi SKZG RS. Kadar se vrsta rabe iz kmetijskih zemljišč spremeni v cesto, bi morala upravljanje teh zemljišč prevzeti Direkcija Republike Slovenije za ceste (DRSC), a se v mnogih primerih, kot smo že omenili, to ni zgodilo in je postopek spremembe upravljavca v teku še danes.

Kljub temu da je bila v začetku leta 2013 vzpostavljena elektronska povezava med osnovnima geodetskima evidencama (zemljiškim katastrom in katastrom stavb), ki sta povezovalni člen med lastnino ter prostorom, in zemljiško knjigo, kjer so bile iz zemljiškega katastra posredovane spremembe identifikatorjev parcel v zemljiško knjigo, trenutno pa je v teku prenos sprememb podatkov o lastništvu iz zemljiške knjige v oba katastra, izmenjava podatkov med institucijama ni prinesla ustreznih rezultatov, saj v zemljiški knjigi zasledimo napačne osebne podatke o lastnikih, kot so manjkajoče enotne matične številke občanov (EMŠO), napačni priimki, imena in naslovi lastnikov. Prav tako je ostalo ogromno nerešenih primerov glede lastninskih razmerij, saj vpisi v zemljiško knjigo v preteklosti niso bili obvezni in so se opravili le na podlagi zahtev strank in na podlagi listin, kar je tudi razlog v neusklajenosti zemljiške knjige z dejanskim stanjem.

Na nekaterih območjih so bile izvedene komasacije že pred gradnjo avtoceste. Vrščaj (2011) je mnenja, da bi morale biti načrtovanje in gradnja avtocest in drugih objektov skladno z varovanjem celovitosti kmetijskih zemljišč, kar po navedbi Radiška (2012) pomeni, da je potrebno njihovo načrtovanje in gradnjo prilagoditi parcelnim mejam in tako zmanjšati njihovo razdrobljenost, še posebno, če je bila na območju plana v preteklosti že izvedena komasacija zemljišč. Komasacije, ki so bile izvedene že pred gradnjo avtoceste, lahko označimo kot ponovno razdrobljene, že opravljene kmetijske zložbe in so se za neučinkovite izkazale tudi z vidika označitve meje parcel v naravi, saj se je med gradnjo avtocest dogajalo, da so odstranjevali mejnike, postavljene v sklopu komasacij, kar je povzročilo nova nesoglasja o poteku mej parcel v naravi med lastniki.

Ob tem moramo izpostaviti tudi premajhno vključevanje geodetskih strokovnjakov. Četudi je geodetska stroka vključena v postopek pridobivanja zemljišč od začetnih geodetskih del pa do realizacije v več stopnjah, bi se lahko po vzoru nekaterih, predvsem zahodnih in severnih evropskih držav, še intenzivneje vključevala v postopke, ki zagotavljajo uresničevanje pravnega vidika urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtocest. Poleg že poznanih postopkov, v katerih geodeti sodelujejo pri gradnji avtocest (priprava podatkov – geodetskih podlag, kot so npr. načrti v različnih merilih, fotogrametrični posnetki, geodetski načrt, nova izmera, prenos projektov v naravo, urejanje mej in parcelacija zemljišč v območju načrta, prenos cestnega telesa v naravo v obliki zakoličbe profilov, urejanje mej in parcelacija dolžinskega objekta po končani gradnji, komasacija), moramo izpostaviti

geodetske zbirke podatkov, ki vsebujejo tudi podatke o geolokacijah izvedenih transakcij z nepremičninami, geometričnih in nekaterih drugih lastnostih nepremičnin, kakor tudi presojo splošne vrednosti nepremičnin. Ker je geodet običajno prvi prisoten pri urejanju in evidentiranju nepremičnin ali gradnji avtocest, bi lahko že na začetku urejal zadeve glede služnosti, kar bi skrajšalo dolgotrajne pravne postopke, ali pa svetoval lastnikom nepremičnin, kako nepremičninske pravice urediti in služnost tudi formalno izvesti (Ferlan in sod., 2009).

Stanje na področju urejanja kmetijskih zemljišč s pravnega vidika ob gradnji velikih infrastrukturnih objektov javne koristi, kot so avtoceste, je v Sloveniji zelo slabo. Izjema ob tem je le Prekmurje, kjer geodeti že desetletja poleg geodetskih meritev na področju inženirske geodezije izvajajo tudi nove zemljiškokatastrske izmere, katastrske meritve parcel za ekspropriacijo zemljišč ter komasacije. To je tudi razlog, da najdemo v zemljiški knjigi na okrajnem sodišču v Murski Soboti najbolj ažurirane podatke o lastnikih v primerjavi s preostalimi v Sloveniji. Po podatkih Triglava (2012) ima 84 % lastnikov vpisanih s številko EMŠO, medtem ko slovensko povprečje znaša samo 60 %.

Prišli smo do ugotovitev, da je stanje na področju urejanja kmetijskih zemljišč s pravnega vidika v Sloveniji zelo slabo. Več ali manj je to področje prepuščeno neorganiziranemu delovanju institucij, ki delujejo neusklajeno, po drugi strani pa se reševanja skupnih ciljev lotevajo slabo premišljeno in pretehtano.

6.2 Urejanje kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika

Razdrobljenost in razpršenost zemljišč, ki sta pogosta zlasti v državah v razvoju, predstavljata tudi v Sloveniji negativen prostorski pojav. Poleg socio-kulturnih in političnih dejavnikov iščemo razlog za razdrobljenost in razpršenost zemljišč tudi v fizično-geografskih dejavnikih, kamor sodijo različni prostorski posegi, kot so gradnja železnic, kanalov, avtocest ipd. Tudi v Sloveniji je v nekaterih primerih gradnja avtoceste še poslabšala že sicer slabo obstoječo parcelno strukturo, saj trasa avtoceste velikokrat poteka po sredini parcel in jih razdeli na tri dele, ki so neustreznih oblik in neprimernih velikosti. Takšen primer najdemo pri načrtovanju in gradnji avtoceste na kmetijsko območje v občini Lukovica, kjer je avtocesta povzročila razdrobljenost kmečkih posesti ter s tem poslabšala njihovo strukturo. Ob tem so se podaljšale poti kmetov do obdelovalnih zemljišč in posledično tudi stroški obdelave (Kocjančič, 2008). Velika razdalja do parcel je onemogočila učinkovito upravljanje in marsikatera parcela je ostala opuščena, saj kmetje običajno obdelujejo le tiste parcele, ki ležijo v bližini naselij oz. njihovih domov.

Gradnja avtoceste tako povzroči ločevanje pridelovalnih zemljišč na dva različna »bregova«, možnosti za njuno medsebojno povezavo pa so omejene. V nekaterih primerih gre celo za ločitev bivalnih in pomožnih gospodarskih objektov (npr. kozolcev, lop, skednjev itn.) ali za ločitev proizvodne enote od proizvodnih zemljišč. Poseben problem ob tem predstavlja težka prehodnost preko avtoceste, ki ga povzročita neučinkovita mreža povezav obeh »bregov« avtoceste oz. omejevanje njenih prehodov, kar oteži prehodnost med pridelovalnimi zemljišči, in neprilagojenost njihovih dimenzij. Nadvozi in podvozi olajšujejo prehodnost med pridelovalnimi zemljišči na obeh »bregovih« avtoceste. Nahajajo se nad oz. pod prometnico, po kateri se odvija promet, kar prikazuje Slika 28. Ustrezno prilagojene dimenzije nadvozov so pomembne zlasti zaradi zagotovitve dostopnosti do kmetijskih površin s sodobno kmetijsko mehanizacijo, ki hitro napreduje, zato je to treba upoštevati že pri projektiranju cest.



Slika 28: Prehod čez avtocesto (levo: nadhod, Krško-Brežiško polje; desno: podhod, Čateško polje) (Barkovič, 2012)

Figure 28: Overpass crossing over the motorway (on the left: overpass, Krško-Brežiško polje; on the right: underpass, Čateško polje) (Barkovič, 2012)

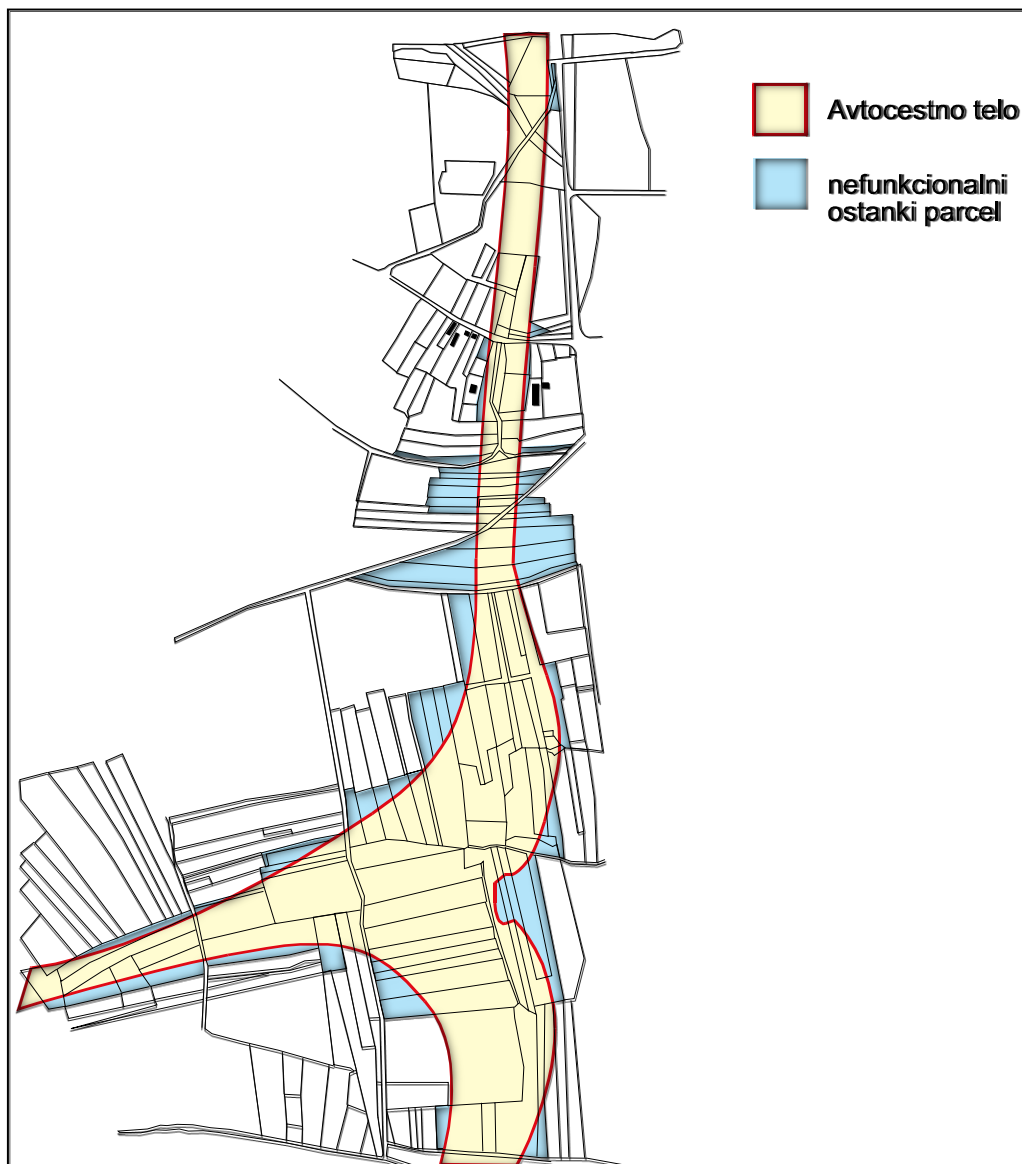
Prav tako je pomembna izgradnja viadukta, ker se pod njim ohrani večina kmetijskih površin, na katere ni treba posegati, in je za kmetijsko rabo manj omejevalen, kar je prikazano na Sliki 29. Brez nevarnosti je omogočen prehod prostoživečih živali, ob tem tudi prometni tokovi niso moteni. Vsi omenjeni prehodi čez avtocesto so namenjeni tudi potem za rekreacijo v naravnem okolju.



Slika 29: Viadukt (Verwaltung für Flurneuordnung, 2004)

Figure 29: The viaduct (Verwaltung für Flurneuordnung, 2004)

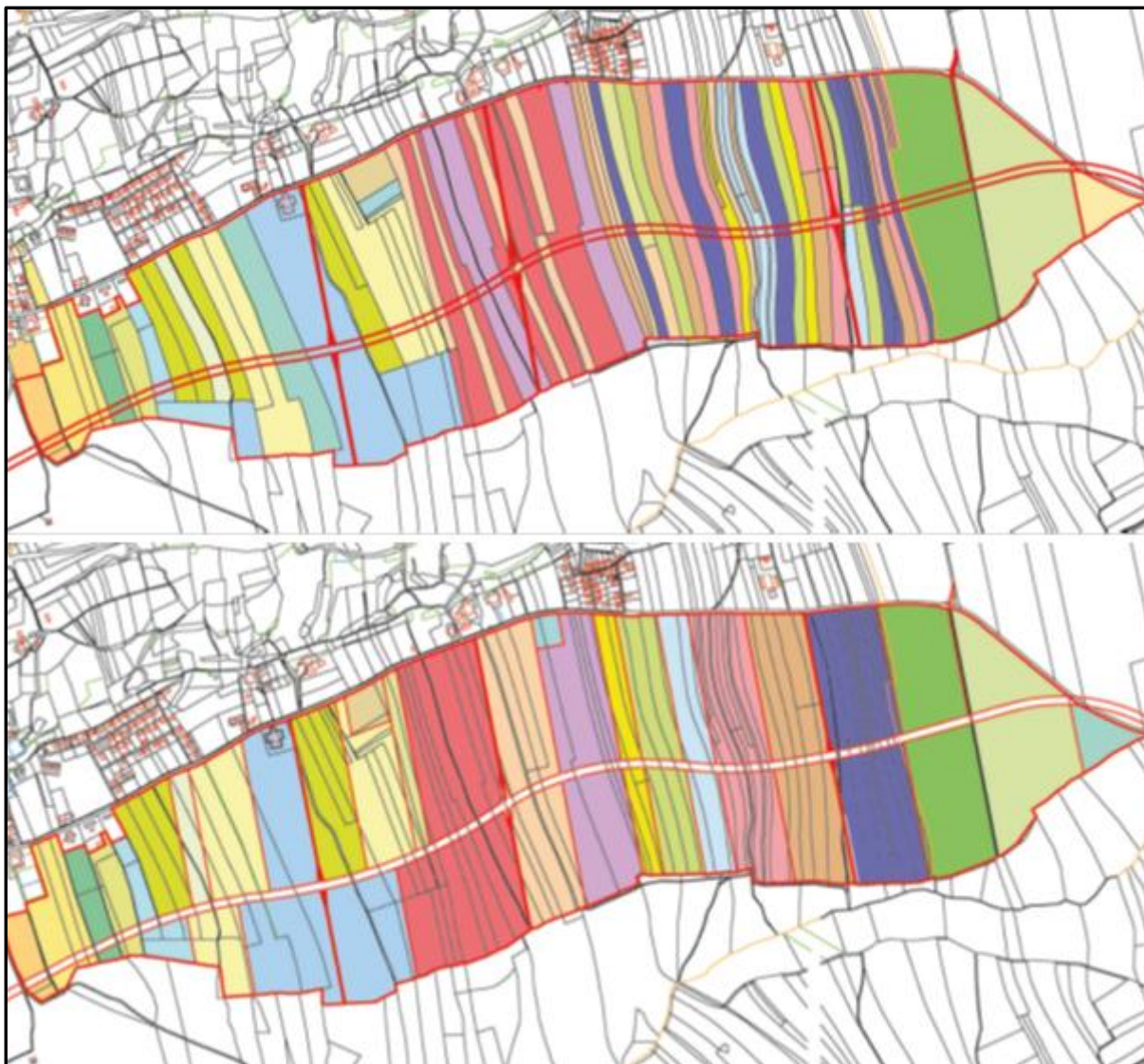
Po izgradnji avtoceste se velikokrat zgodi, da deli parcel ostanejo nefunkcionalni. Na Sliki 30 je prikazana nefunkcionalna parcelna struktura ob gradnji avtocestnega odseka Malenci–Šentjakob, saj ne tem območju niso izvajali komasacij. Četudi imajo občine zakonske možnosti, da lahko od investitorja infrastrukturnih objektov zahtevajo izvedbo komasacije, tega instrumenta ne uporabljajo. Neugodno oblikovane parcele (kot so npr. trikotna, trapezna, v obliki romba) in njihova majhnost povzročijo, da se deli parcel sploh ne obdelajo, in posledično prihaja do zaraščanja zemljišč.



Slika 30: Nefunkcionalna parcelna struktura ob gradnji avtocestnega odseka Malenci–Šentjakob (Prosen, 2011a)

Figure 30: Non-functional parcel structure due to the construction of the Malenci–Šentjakob motorway section (Prosen, 2011a)

V nekaterih evropskih državah, kot sta Avstrija in Nemčija, probleme razdrobljenosti in razpršenosti ter neprimerne oblike in velikosti zemljiških parcel ob gradnji velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, rešujejo s komasacijami, ki so jih primerno posodobili in spremenili. V Avstriji sodijo tovrstne komasacije med zložbe kmetijskih zemljišč na večjem območju, ki se jih uvede z uredbo v deželnem uradnem listu, katerega glavni zakonski okvir podaja zvezni zakon (Lisec in sod., 2011). Na Sliki 31 je prikazano stanje parcelne strukture ob načrtovanju in gradnji ceste v prostor v Zgornji Avstriji pred komasacijo (zgoraj) in po komasaciji (spodaj).



Slika 31: Stanje parcelne strukture ob umeščanju ceste v prostor (zgoraj: stanje pred komasacijo; spodaj: stanje po komasaciji), Oberösterreich (Pfeil, 2009)

Figure 31: The plot structure situation depending on the siting of the road (above: the situation before the land consolidation scheme; below: the situation after the land consolidation scheme), Oberösterreich (Pfeil, 2009)

Gradnja avtoceste povzroči tudi prekinitev ustaljenih poti do kmetijskih zemljišč in otežuje dostop zaradi neurejenih poti. Z novimi potmi se zagotovi stalen in neoviran dostop do zemljiških parcel, sočasno s tem se omogoči razdelitev zemljišč na parcele pravilnih, pravokotnih oblik in primernih, večjih velikosti, ki omogočajo bolj racionalno načrtovanje nove mreže poljskih poti. Po drugi strani pa lahko velika gostota poljskih poti in kolovozov predstavlja veliko finančno breme za investitorja.

V slovenski zakonodaji sodi urejanje poljskih poti v sklop agromelioracij, medtem ko v praksi razvitejših držav urejajo reševanje dostopnosti do zemljišč in ureditev mreže poljskih poti do kmetijskih zemljišč s komasacijami, kar je prikazano na Sliki 32.



Slika 32: Ureditev poti v sklopu komasacij, Pfefferberg (Flurneuordnung ..., 2003)

Figure 32: Development of paths within the land consolidation schemes, Pfefferberg (Flurneuordnung ..., 2003)

Ureditev oz. izgradnja poljskih poti predstavlja dolgotrajen in zapleten postopek, saj je treba za zagotavljanje dimenzij za sodobno kmetijsko mehanizacijo običajno pridobiti gradbeno dovoljenje. Če je investitor (navadno občina) – po dosednji praksi – pristopil k pridobivanju gradbenega dovoljenja, preden so bili na zemljiško knjigo vloženi predlogi za spremembo zemljiško-knjižnega stanja (pravnomočne odločbe o novi razdelitvi zemljišč), je bilo treba za dokazila o pravici graditi skleniti služnostne pogodbe z lastniki starih parcel, po katerih je bila predvidena nova pot. Deli zemljišč, za katere so služnostne pogodbe sklenjene, kasneje preidejo v last občine (Lisec in sod., 2011).

Mreža poljskih poti na območju kmetijskih zemljišč je v Sloveniji slabo razvita. Poljske poti so sicer izgrajene oz. urejene neposredno ob avtocesti, v notranjosti območij pa je to prej izjema kot pravilo, kar prikazuje Slika 33. V mnogih primerih takšne poti niso evidentirane v zemljiškem katastru in nimajo statusa javnega dobra. Do nekaterih parcel je možen dostop le preko sosednjih parcel, ki so v lasti fizičnih oseb. Slednje pa je najpogostejši razlog za medsebojne spore.



Slika 33: Ureditev poti na območju kmetijskih zemljišč ob avtocesti (levo: območje neposredno ob avtocesti; desno: območje v notranjosti), Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)

Figure 33: The planning of paths in the agricultural land areas along the motorway (on the left: the area adjacent to the highway; on the right: the area inside), Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)

Izjema so tista območja, kjer so po komasacijah izvajali tudi agromelioracije, kar prikazuje Slika 34. V Sloveniji so poljske poti, ki so urejene v okviru agromelioracije, nasute pretežno z gramozom, torej gre za makadamske ceste. V večini evropskih držav, zlasti v Nemčiji, najdemo primere poljskih poti z dvema utrjenima pasovoma, ki so tlakovane, betonirane ali asfaltirane.



Slika 34: Ureditev poti na območju kmetijskih zemljišč v sklopu agromelioracij, Dravsko-Ptujsko polje (Barkovič, 2012)

Figure 34: The planning of paths in the agricultural areas as part of agromeliorations, Dravsko-Ptujsko polje (Barkovič, 2012)

V povezavi z agromelioracijami se pojavlja še dodaten problem, saj je za eno območje možna prijava za dodelitev razpisanih sredstev za agromelioracijska dela le enkrat (Lisec in sod., 2011). Agromelioracije pa se izvajajo večkrat. Na začetku gradnje avtoceste je potrebno krčenje grmovja in dreves, na koncu gradnje pa izravnana zemljišč, nasipavanje rodovitne zemlje, ureditev poljskih poti in ureditev manjših odvodnjavanj.

Težava, ki se je pojavila v Sloveniji v preteklih obdobjih je tudi ta, da so večino hidromelioracij izvajali pred gradnjo avtocest. Tako je gradnja avtoceste v nekaterih primerih povzročila porušenje hidromelioracijskih sistemov. Kljub temu, da so bile predvidene tehnične rešitve sanacije drenažnega sistema, to v praksi velikokrat ni prineslo pravih rezultatov. Tudi komasacije so v nekaterih primerih izvedli pred samim postopkom priprave in sprejemanja lokacijskih načrtov za izvedbo avtocest, kar se tudi ni izkazalo za dobro odločitev, saj so bila vanje vložena visoka denarna sredstva, stanje na kmetijskih zemljiščih pa kljub temu ostaja neurejeno.

6.3 Urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika

Urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika predstavlja pomembno smernico pri trajnostnem urejanju kmetijskih zemljišč, zato ga je treba obravnavati enakovredno v povezavi z ostalimi vidiki, in ne zanemarjati, kakor se je to dogajalo preteklosti.

Agrarne operacije, predvsem melioracije in komasacije, so v preteklih obdobjih poleg številnih pozitivnih učinkov prinesle tudi negativne učinke, kar je povzročilo preoblikovanje kmetijske krajine in rušenje ekološkega ravnotežja celotnega območja. Tudi načrtovanje in gradnja velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, imata pomemben vpliv na biotsko raznovrstnost in krajinsko ekologijo, saj to spremeni krajinski prostorski vzorec, prekine oz. uniči ekološke tokove ali posamezne biotope in zato zavira pomembno biotsko prepletenost vrst. Zaradi naštetih dejstev jo v

kmetijskem prostoru obravnavajo kot prepreko, predvsem za živalske vrste. Neustrezen pristop k izvedbi agrarnih operacij in tudi načrtovanju in gradnji velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, je vzrok za odstranitev ekoloških elementov kmetijske krajine, kamor spada krčenje drevja, grmovnic in nižje rastočega drevja oz. vetrozaščitnih pasov.

»V Sloveniji bi težko našli območje, kjer so izvedene agrarne operacije tako grobo posegle v kmetijsko krajino, kot je to Vipavska dolina. Po izvedenih melioracijah in komasacijah členijo nove parcele in zemljiške kose goli, izravnani in kanalizirani vodotoki, dovozne ceste in poljske poti. Z novo mrežo vodotokov, jarkov, kanalov in poti in tudi z novo parcelno razdelitvijo se je površina živih mej zmanjšala kar za štiri petine« (Lisec in sod., 2011). Tudi v Zahodni Evropi sodi živa meja med najbolj ogrožene ekološke elemente kmetijske krajine, ki jih zaradi pridobitve novih obdelovalnih površin in prilagoditve sodobni kmetijski mehanizaciji krčijo. Med okoljevarstveniki, zemljiškimi menedžerji in javnostjo obstaja vedno večja zaskrbljenost, saj poleg ekoloških učinkov prinašajo kmetijski krajini tudi estetske in družbene koristi (Burel in Baudry, 1995).

V Angliji je avtocesta povzročila prekinitev obstoječega tradicionalnega krajinskega vzorca in odstranitev žive meje (Assessing ..., 2007). Slika 35 prikazuje primer vzpostavitve nadomestne žive meje zaradi pozitivnih ekoloških učinkov, kljub temu da predstavljajo ovire pri obdelavi večjih strnjenih kompleksov in pri uporabi sodobne kmetijske mehanizacije. Tudi v severni Nemčiji so vzpostavili mrežo zelenih koridorjev, ki nudijo zavetje in hrano večini vrst prostoživečih živali in imajo močan vpliv na gibanje živalskih vrst (Seiler, 2001). Živo mejo redno vzdržujejo (obrezujejo), da ne povzroča preveč negativnih vplivov na sosednja zemljišča, saj lahko s svojim razraščanjem in senčenjem delov parcel zmanjša količino kmetijskih pridelkov. Iz tega lahko sklepamo, da žive meje s stališča zagotavljanja funkcionalnega vidika urejanja kmetijskih zemljišč niso preveč zaželeni, so pa zelo zaželeni za zagotavljanje urejanja kmetijskih zemljišč z ekološkega, estetskega in družbenega vidika.



Slika 35: Nadomestitev žive meje na A38 v bližini Plymouth (Assessing ..., 2007)

Figure 35: Hedgerow replacement on the A38 near Plymouth (Assessing ..., 2007)



Slika 36 prikazuje degradirano kmetijsko krajino po izvedbi melioracij in komasacij. Uničenje takih ekoloških elementov ima poleg erozije tal lahko tudi druge negativne posledice, kot so povečanje izhlapevanja vode, nezaščita pred snegom, hrupom, vizualna nezaščita, ukinitvev zatočišča za prostoživeče živali.

Slika 36: Degradirana kmetijska krajina leta 2008, Ajdovsko polje (Turk, 2012)

Figure 36: Degraded agricultural landscape in 2008, Ajdovsko polje (Turk, 2012)

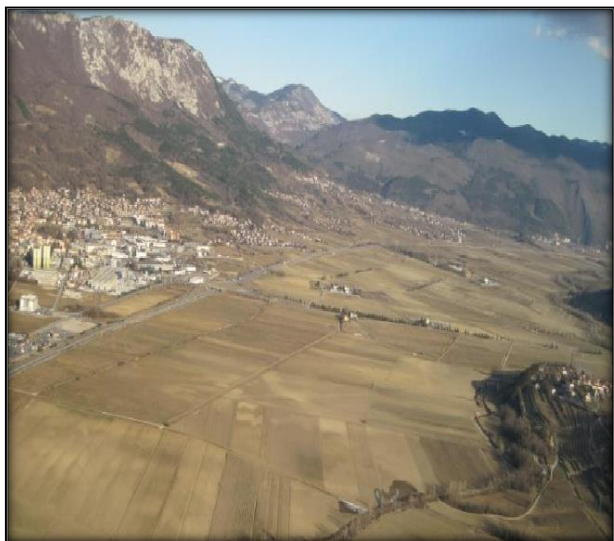
Da je zaščita ustrezna, mora ogrodje vetrozaščitnega pasu tvoriti drevje, ki mora biti sajeno v trikotni shemi. Pod glavnim slojem drevja mora biti vertikalni profil v celoti zapolnjen z grmovnicami in nižje rastočim drevjem (Turk, 2012). Na Sliki 37 je prikazan neučinkovit (levo) in učinkovit (desno) primer vetrozaščitnega pasu.



Slika 37: Vetrozaščitni pas v Vipavski dolini (levo: neučinkovit; desno: učinkovit) (Barkovič, 2012)

Figure 37: The ecological wind protection belt in the Vipava Valley (on the left: an ineffective one; on the right: an effective one) (Barkovič, 2012)

Najpogostejši obliki erozije tal sta vodna in vetrna erozija. Slednja se pojavi na območjih velikih kmetijskih zemljišč, kjer ni ekoloških elementov kmetijske krajine, drevja in grmovnic (vetrozaščitnih pasov), da bi zmanjšali moč vetra. Slika 38 prikazuje stanje na kmetijskih zemljiščih v Vipavski dolini po katastrofalni burji leta 2012.



Slika 38: Stanje na kmetijskih zemljiščih po katastrofalni burji, Ajdovščina (Črv in Turk, 2012)

Figure 38: The situation in rural areas after the catastrophic *burja* (north-easterly wind), Ajdovščina (Črv and Turk, 2012)

Namen vetrozaščitnih pasov ni bil le zadrževanje orkanskih vetrov, temveč tudi zelo pomembno zadrževanje poletnih vetrov in posledično prehajanje vode v obliki vodne pare z zemeljske površine in skozi listne reže rastlin v ozračje, ki povzroča bistveno večje suše v poletnih mesecih (Kje so ..., 2012). Slika 39 prikazuje stanje na kmetijskih zemljiščih v Vipavski dolini ob katastrofalni suši.



Slika 39: Stanje na kmetijskih zemljiščih ob katastrofalni suši v Vipavski dolini (Barkovič, 2012)

Figure 39: The agricultural land during the catastrophic drought in the Vipava Valley (Barkovič, 2012)

Gradnja avtoceste je prinesla priložnost, da bi se sočasno uredila tudi obcestna krajina, ki bi prinesla »popravke« v tako razvrednoteno in prizadeto okoliško krajino, kot je v Vipavski dolini, a se v praksi žal ni uresničila.

Tudi mejice in obmejki spadajo med tiste ekološke krajinske elemente v kmetijski krajini, ki so jih v preteklosti krčili. Odstranjevali so jih zaradi pridobitve novih obdelovalnih površin, saj predstavljajo prostor, primeren za kmetijsko pridelavo, in ovirajo uporabo sodobne kmetijske mehanizacije. H krčenju so pripomogle tudi agrarne operacije, predvsem komasacije, kjer zaradi spremembe posestne strukture pride do nove razmejitve in razdelitve obdelovalnih površin. Svoj prispevek k temu so dodali, kot smo že omenili, tudi veliki infrastrukturni objekti. V Sloveniji take primere najdemo od Vipavske doline pa do Pomurja in tudi v drugih državah v Evropi, kot je Portugalska. Slika 40 in Slika 41 prikazujeta redke primere ohranjenih mejic in obmejkov v Pomurju.



Slika 40: Mejice v kmetijski krajini, Pomurje (Barkovič, 2012)

Figure 40: The hedges in the agricultural landscape, Pomurje (Barkovič, 2012)



Slika 41: Obmejki v kmetijski krajini, Pomurje (Barkovič, 2012)

Figure 41: The boundary in the agricultural landscape, Pomurje (Barkovič, 2012)

Slika 42 prikazuje primer osiromašenih melioracijskih jarkov v kmetijski krajini. Tu je prikazan tudi primer slabe prakse, kjer ljudje kmetijska zemljišča širijo in obdelujejo neposredno do melioracijskih jarkov.



Slika 42: Melioracijski jarki v kmetijski krajini, Dravsko-Ptujsko polje (Barkovič, 2012)

Figure 42: Melioration ditches in the agricultural landscape, Dravsko-Ptujsko polje (Barkovič, 2012)

Tovrstna problematika se pojavlja tudi ob vodotokih, kjer so parcele v zasebni lasti, kar spodbuja uzurpacijo prostora. Pravzaprav najdemo take primere skoraj povsod na mejah kmetijske in vodne dejanske rabe, kjer so meje dejanske rabe neusklajene s katastrskimi mejami. Parceli vodotoka, ki je v skladu z določbami Zakona o vodah (2002) uvrščena med vodne objekte in naprave vodne infrastrukture, je v evidenci Grafičnih enot rabe kmetijskega gospodarstva izkazovana kmetijska dejanska raba, katere posledica je nedopusten poseg kmetijske obdelave v telesa vodnih objektov in naprav vodne infrastrukture.

Nemčija je zelo zgodaj začela s celovitim urejanjem kmetijskega prostora, kjer so komasacije vedno imele pomembno vlogo, ob tem pa ni zanemarjala ekološkega vidika. Z usmerjanjem ekološkega vidika v urejanje kmetijskega prostora je pripomogla tudi k spodbujanju večfunkcionalnosti v kmetijstvu. Slika 43 prikazuje urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika, in sicer stanje pred komasacijo (levo) in stanje po komasaciji (desno).



Slika 43: Urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika (levo: stanje pred komasacijo; desno: stanje po komasaciji) (Flurneuordnung ..., 2005)

Figure 43: The ecological aspect of agricultural land planning (on the left: the situation before the land consolidation scheme; on the right: the situation after the land consolidation scheme) (Flurneuordnung ..., 2005)

Razlikujemo pet osnovnih kategorij ekoloških vplivov, ki jih v krajini povzročajo avtoceste (Seiler, 2001):

- izguba habitata (gradnja avtoceste lahko povzroči izgubo življenjskega prostora prostoživečih živali in rastlin)

- motnje (avtoceste motijo ter fizično, kemično in biološko onesnažujejo okolje in posledično spremenijo življenjski prostor za številne rastlinske in živalske vrste za bistveno širše območje kot je širina trase avtoceste)
- koridor (rob cestišč in obcestja pa lahko zagotovijo zatočišča, nov življenjski prostor ali pa služijo za gibanje prostoživečih živali)
- umrljivost (promet povzroči smrt mnogih živali, ki rob cestišča uporabljajo za življenjski prostor ali poskušajo prečkati avtocesto, trki med vozili in prostoživečimi živali predstavljajo dokaj resen varnostni problem za vse udeležence v prometu)
- ovira (za večino neletečih kopenskih živali avtoceste pomenijo oviro v gibanju, saj jim omejujejo dostop do življenjskih prostorov in lahko povzročijo dokončno izolacijo populacij).

Ti učinki predstavljajo velik izziv za načrtovalce, saj jih morajo upoštevati pri upravljanju in načrtovanju širšega območja krajine.

Avtocesta torej z izgradnjo, ograditvijo in prometno obremenitvijo prekine ekološke tokove, tako da povzroči prekinitev ustaljenih migracijskih poti prostoživečih živali in povzroči razdrobljenost živalskega habitata.

V okviru evropskega teritorialnega sodelovanja Evropskega sklada za regionalni razvoj se je začel izvajati projekt Alpsko-karpatški koridor, ki izvaja cilje Alpske konvencije. Cilj projekta je ublažitev vpliva razdrobljenosti zaradi izgradnje avtocest z oblikovanjem »zelenih mostov« čez avtoceste. Razdrobljenost krajine, ki jo povzroča načrtovanje in gradnja avtoceste, lahko do neke mere ublažimo z izvajanjem posebnih ukrepov, ki zmanjšujejo učinek ovir. Primera umetnih poti, kot ju prikazuje Slika 44, omogočata premike, selitev, razpršitev, komuniciranje in izmenjavo populacij, prav tako ti ukrepi lahko zmanjšajo umrljivost prostoživečih živali. Pomembno je, da so tovrstni umetni deli dobro zasnovani, nameščeni na ustrezna mesta in ustrezno upravljani ter spremljani, saj so le tako lahko učinkoviti v podpori gibanja vrst v razdrobljenih krajinah (Lucius in sod., 2011).



Slika 44: Prehod za prostoživeče živali (levo: podhod na avtocestnem odseku Krška vas–Obrežje; desno: nadhod (ekodukt) na avtocestnem odseku Vučja vas–Lendava) (Barkovič, 2012)

Figure 44: The passage for wildlife animals (on the left: the underpass in the Krška vas–Obrežje motorway section; on the right: the overpass in the Vučja vas–Lendava section) (Barkovič, 2012)

Urejenost in skrb za vodo v kmetijski krajini, katere pomembni elementi so tekoče vode, ribniki, mlake, manjše stojee vode, močvirja ipd., že od nekdaj spada v sklop dejavnosti vodnega gospodarstva. Vodarji so že v osemdesetih letih prejšnjega stoletja veliko pozornosti namenili zahtevam in priporočilom lovcev in ribičev ter Zavodov za varstvo naravne in kulturne dediščine. V zadnjem desetletju prejšnjega stoletja je bilo narejenih precej idejnih zasnov in izvedbenih projektov

renaturacij in revitalizacij vodotokov ter drugih odprtih vodnih površin, ki so zahtevali interdisciplinarno delo strokovnjakov več strok. Agronomom, kot glavnim uporabnikom kmetijskega prostora, žal takšnega interdisciplinarnega pristopa k naravovarstveni problematiki v preteklosti ne moremo pripisati, saj pri načrtovanju in izvajanju agrarnih operacij niso preučili ekoloških posledic teh posegov v okolje (Borec, 1996).

»Osuševanje vodnih ekosistemov za kmetijsko rabo se je do šestdesetih let prejšnjega stoletja prednostno izvajalo na podlagi izključno kmetijskih meril. Za nova kmetijska zemljišča so tako izsuševali tudi mokrišča, ki so zaščiteni z Ramsarsko konvencijo in so pomemben del ekosistema, saj zadržujejo in oddajajo vodo ter vplivajo na vodni režim. Posledice take dejavnosti so najbolj prizadele ob/vodne ekosisteme, ki so življenjski prostor številnih rastlinskih in živalskih vrst« (Strassberger, 2009). V Sloveniji najdemo takšne primere predvsem v Vipavski dolini, na Ljubljanskem barju in Dravskem polju. Mokrišča ogrožajo tudi umetna gojila, pesticidi in onesnaženje s cestišč. Pri regulaciji vodotokov je pogosto upoštevan le enostranski interes, ki je kmetijskemu sektorju prinesel na novo pridobljene kmetijske površine. Takšen primer najdemo tudi na primeru reke Ščavnice, kjer se je s širitvijo kmetijskih površin na poplavne površine reke Ščavnice povečala poplavna ogroženost, čemur so sledile zahteve po regulaciji rečne struge in njena izvršitev. V kombinacijami z melioracijami je prišlo do dviga kakovostne kategorije za en razred in do osuševanja dolinskega dna na mokrotnih tleh, nekdanje kisle in poplavljenе travnike pa so nadomestili njivski kompleksi. Z razvojem kmetijske mehanizacije in intenzifikacijo kmetijstva so postali nezaželen element nekdanj sestavne prvine krajine: žive meje med posestmi, drevesni osamelci, mokrišča in mikroreliefni pojavi kot ostanki nekdanjih vodotokov (Roškar, 2007).

Gradnja ceste lahko pomembno spremeni vodne razmere v tleh, bodisi da poveča njihovo vlažnost zaradi zapore naravnega sistema odvodnje bodisi da urejanje odvodnje s ceste in obcestja povzroči tudi osuševanje kmetijskih zemljišč (Marušič, 1997).

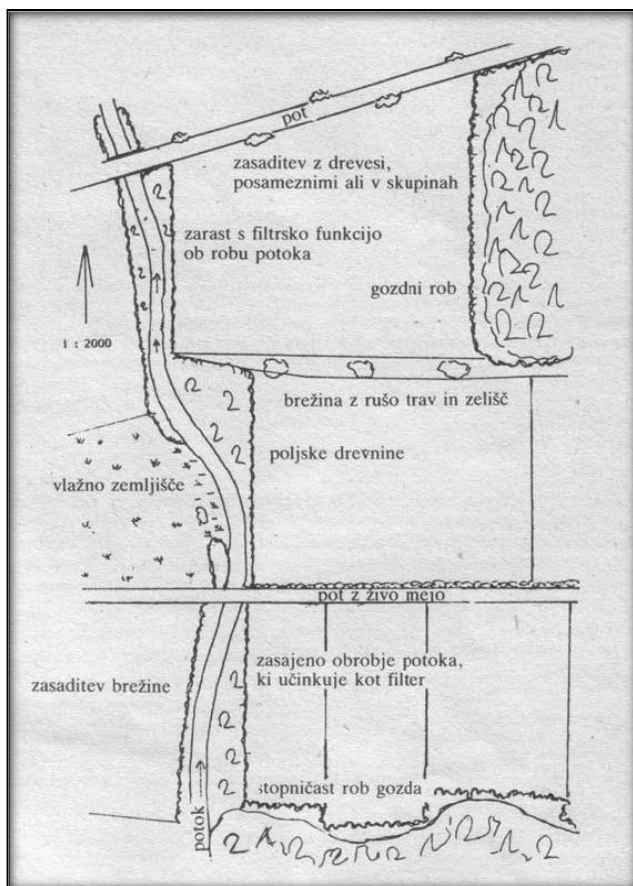
Slika 45 prikazuje primer dobre prakse na Bavarskem, kjer je bila v okviru komasacije izvedena tudi revitalizacija struge z namenom obnovitve določenega ekološkega ravnovesja ter zagotovitev preventivnega ukrepa za zmanjševanje poplavne ogroženosti, s katerimi so v razvitejših državah začeli že v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja.



Slika 45: Revitalizacija struge, Haunpolding (Dorferneuerung ..., 2004)

Figure 45: Revitalization of the water channel, Haunpolding (Dorferneuerung ..., 2004)

Slika 46 prikazuje primer ekološko ustrezne ureditve kmetijske krajine z velikimi obdelovalnimi površinami ter vmesnimi, naravno bolj ohranjenimi območji, ki se pojavljajo predvsem na območjih, ki so manj primerna za kmetijsko proizvodnjo (npr. močvirnata območja) in se ne skladajo z geometrijo posega oz. se pojavljajo kot »ostanki« sredi obdelovalnih zemljišč. Kot prikazuje Slika 46, imajo v agrarni krajini zdajšnjega časa zaradi velike lateralne mobilnosti rastlinskih hranil pa tudi sredstev za varstvo rastlin poleg živih mej velik pomen varovalni pasovi ob vodotokih, ki jih imenujemo kompenzacijske cone (Knauer, 1990).



Slika 46: Ekološki vidik urejanja kmetijske krajine z velikimi njivami (Knauer, 1990)

Figure 46: The ecological aspect of agricultural landscape planning involving large fields (Knauer, 1990)

Gradnja avtoceste lahko povzroči tudi druge negativne vplive na kmetijska zemljišča, kot so onesnaženje tal in rastlin, poslabšanje talnih razmer, osvetljenosti in mezoklimatskih razmer.

Onesnaževanje s ceste sicer ne sega daleč v obcestni prostor, kljub temu pa je kmetijska pridelava prizadeta že zaradi bližine ceste. Večja občutljivost je pričakovana za neoporečne okoljske razmere na območjih pridelave kmetijskih pridelkov (Marušič, 1997). Resnost problema se nakazuje zlasti v pasu do 50 m ob trasi, kjer se pridelki na teh površinah obravnavajo kot poseben odpadke. Te je treba ustrezno skladiščiti, saj tovrstni pridelki niso primerni za hrano ljudi in živali. Zlasti v tistih državah, kjer veljajo stroge zahteve po izkazovanju porekla kmetijskih izdelkov, je ta problematika zelo izpostavljena.

Na osvetljenost kmetijskih zemljišč in mezoklimatske razmere lahko vplivajo visoki nasipi, viadukti in višji zaščitni nasadi v obcestju ter podobni objekti, ki jih cesta vnaša v prostor. Mezoklimatske razmere se lahko spremenijo tudi zaradi spremembe pretoka zraka in vetrovnosti. V tem pogledu lahko

cesta celo ugodno vpliva na kmetijska zemljišča, saj namreč daje možnost, da z obsaditvijo obcestja ustvarimo zaščitne nasade za sama kmetijska zemljišča (Marušič, 1997).

6.4 Urejanje kmetijskih zemljišč z estetskega vidika

Pri urejanju kmetijskih zemljišč ne smemo težiti le k zagotavljanju urejanja kmetijskih zemljišč s funkcionalnega in ekološkega vidika, ampak skušamo kmetijsko krajino urediti na način, da bo zaznavno privlačna.

Zaznavna privlačnost krajine je temeljna in najpomembnejša kakovost krajine. Pogled na krajinska prizorišča sproža v nas estetsko doživetje. To je najpomembnejše za obiskovalce nekega krajinskega prostora, kar se uporablja pri umeščanju novih rab v prostor, predvsem za turistične in prostočasne dejavnosti v prostoru (Ogrin, 1997), ki se v slovenskem prostoru pomembno navezujejo na kakovosti kulturnih in naravnih krajin, predvsem na prvine in območja prepoznavnosti (Hudoklin in sod., 2005). Zaznavna privlačnost krajine je pogojena z zgradbo krajine. Bolj ko je krajina sestavljena, členjena in pestra, večja je njena zaznavna privlačnost (Ogrin, 1997), kar prikazuje tudi Slika 47. Ugotovljeno je bilo, da ljudje najvišje vrednotijo krajine, v katerih prevladuje odprti prostor, ki je ustrezno obdelan (njive, travniki, pašniki) in v katerega se umeščajo večje in manjše skupine dreves. Najnižje pa vrednotijo krajine, v katerih je odprti prostor v manjšini, krajine, ki niso upravljane, ter krajine v zaraščanju (Simonič, 2006).



Slika 47: Videzno privlačna kmetijska krajina (Verwaltung für Flurneuordnung, 2008)

Figure 47: Visually attractive agricultural landscape (Verwaltung für Flurneuordnung, 2008)

Estetsko vrednost krajine predstavljajo ekološki elementi kmetijske krajine, ki prispevajo k vizualni pestrosti in členjenosti prostora, zato si težko predstavljamo, da bi bilo zagotavljanje urejanja kmetijskih zemljišč z estetskega vidika mogoče brez uresničevanja urejanja kmetijskih zemljišč z ekološkega, funkcionalnega in tudi pravnega vidika. Sklepamo lahko, da je prav urejanje kmetijskih zemljišč z estetskega vidika tisto, ki bistveno prispeva k urejanje kmetijskega prostora v smislu trajnosti.

Negativni vplivi na kakovosti vidnega okolja v primeru napačnega in neustreznega načrtovanja in gradnje avtoceste v krajino se odražajo v obliki estetske degradacije krajinsko vrednih območij, uničenja posameznih ekoloških elementov kmetijske krajine, ki poudarjajo vidne kakovosti, spremenjenega reliefa, spremenjenega krajinskega vzorca ter zakrivanja pomembnejših krajinskih prvin in kvalitetnih vedut na eni strani ali pretiranega izpostavljanja na drugi strani.

Pomembno je, da kmetijski prostor postane vidno prepusten in pregleden tudi z avtoceste, ki tako postane razgledišče za mnoge opazovalce in morebitne obiskovalce, ki jih lahko pritegne (Slika 48).



Slika 48: Pogled na kmetijska zemljišča, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)

Figure 48: View of agricultural land, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)

Mnogokrat pogled na kmetijski prostor zakrijejo reklamni panoji, ki so postavljeni na kmetijska zemljišča ob avtocestah. Z razmestitvijo tabel na vsakih 200 do 300 m zakrijejo tudi do 70 % razgleda in sčasoma se lahko zgodi, da kulturno krajino povsem zakrijejo (Simoneti, 2007). V Nemčiji reklamnih panojev zunaj naselij ni, saj imajo poseben zakon, ki to prepoveduje (Grdić, 2010).

Prav tako je treba izbrati ustrezne protihrupne zaščite – zemeljske nasipe ali protihrupne ograje, ki preprečujejo širjenje hrupa v okolje, saj so pomemben dejavnik pri oblikovanju vidnega prostora avtoceste. Nepravilna razporeditev protihrupnih ograj namreč preprečuje poglede v okoliško krajino. Slika 49 prikazuje vizualno nepreglednost in neprepustnost prostora.



Slika 49: Vizualna nepreglednost in neprepustnost prostora, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)

Figure 49: A case of visual opacity and impermeability, Krško-Brežiško polje (Barkovič, 2012)

»Največ možnosti za izboljšanje estetske krajinske slike ali estetike kmetijskega prostora veliko avtorjev pripisuje prav agrarnim operacijam, vendar ne kot ozko sektorskim instrumentom, temveč kot interdisciplinarnim instrumentom za razvoj celotnega podeželja. Smernice za zasnovo kmetijskega vidika estetike prostora so potrebne pri vseh agrarnih operacijah, čeprav se je največ avtorjev ukvarjalo z estetskim vprašanjem prostora, predvsem v povezavi s komasacijo« (Hoisl in sod., 1987, cit. po Borec, 2000). Slika 50 prikazuje urejanje kmetijskih zemljišč z estetskega vidika, in sicer levo prikazuje stanje pred komasacijo, desno pa stanje po komasaciji.



Slika 50: Urejanja kmetijskih zemljišč z estetskega vidika (levo: stanje pred komasacijo, desno: stanje po komasaciji) (Flurneuordnung ..., 2005)

Figure 50: The aesthetic aspect of agricultural land planning (on the left: the situation before the land consolidation scheme, on the right: the situation after the land consolidation scheme) (Flurneuordnung ..., 2005)

Z vidika estetike je pomembno, da slika kmetijskega prostora tudi po tehničnih posegih v prostor ohrani optimum svojih posebnosti. Kriteriji za realizacijo takšnega ciljnega koncepta so:

- manjša uporaba nenaravnih materialov,
- pestrost krajinskih struktur,
- ohranitev narave prehodov med različnimi ekosistemi,

- primerna vpetost v grajene oblike,
- ohranitev prostorske identitete,
- upoštevanje krajinskih načel ter
- upoštevanje prostorske dimenzije (Zöllner, 1991, cit. po Borec, 2000).

V Sloveniji se žal ne zavedamo, da je pri načrtovanju in izvajanju posegov v prostor, kot je gradnja avtocest, poleg gospodarskega, družbenega in okoljskega vidika treba upoštevati tudi estetski vidik z namenom zagotovitve sonaravnega razvoja podeželskega prostora.

6.5 Zaključne ugotovitve o analizi urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po posameznih vidikih

Če želimo kmetijska zemljišča ob gradnji avtoceste urediti celovito (s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika), moramo najprej opredeliti negativne vplive, ki jim moramo v času načrtovanja in gradnje poiskati konkretne rešitve.

Urejanje kmetijskih zemljišč s pravnega vidika predstavlja temelj, iz katerega izhajajo preostali vidiki. Tako že v izhodiščni fazi pri urejanju lastninsko-pravnih zadev nastopijo težave, saj nimamo kakovostne in natančne osnovne nepremičninske evidence o zemljiščih, tj. zemljiškega katastra, brez katerega ni mogoče zagotoviti drugih kakovostnih prostorskih evidenc. Stanje na področju urejanja kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika ob avtocestah so je v Sloveniji v zadnjih letih delno izboljšalo na tistih območjih, kjer so izvajali komasacije in agromelioracije, ne pa tudi na področju urejanja kmetijskih zemljišč z ekološkega in estetskega vidika. Urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika ostaja zanemarjeno, saj razen »zelenih mostov« čez avtocesto, ki omogočajo prehode prostoživečim živalim, težko najdemo spremembe. Te spremembe pa so zaželeni zlasti na ekološko osiromašenih območjih. Urejanje kmetijskih zemljišč z estetskega vidika je tako odraz preostalih vidikov. Pravno, funkcionalno in ekološko neurejena kmetijska zemljišča nimajo estetske vrednosti in zato njihov izgled ni privlačen.

Četudi gradnja avtocest prinaša vrsto negativnih vplivov na kmetijski prostor, naj bo prav to razlog za njegovo urejanje. Če se tega lotimo strokovno in pravočasno, lahko nanje gledamo tudi pozitivno.

»Ta stran je namenoma prazna.«

7 REZULTATI – ANKETIRANJE LASTNIKOV OZIROMA UPORABNIKOV ZEMLJIŠČ

V tem poglavju so predstavljeni rezultati ankete, ki smo jih pridobili z obdelavo odgovorov na anketni vprašalnik lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč v neposredni bližini avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje, katerega širše območje trase se razteza preko treh krajinskih enot. Te so Krško-Brežiško polje, vznožje Gorjancev in Čateško polje. Na podlagi pridobljenih odgovorov smo v tem poglavju preizkusili postavljeni hipotezi.

Anketiranje smo izvajali oktobra 2012. Anketirali smo lastnike oz. uporabnike kmetijskih zemljišč, ki imajo zemljišča v neposredni bližini avtoceste na območjih k. o. 1301 Krška vas, 1306 Čatež, 1307 Cerina in 1308 Velika Dolina.

Podatke oz. naslove sodelujočih lastnikov smo pridobili na Geodetski upravi RS, pri tem smo izločili lastnike, ki ne živijo v bližini avtoceste, lastnike, ki živijo v tujini, in pravne subjekte. Lastnikom smo večinoma poslali obvestila o izvajanju ankete na dom po pošti, nekatere pa smo telefonsko obvestili. Izvedba anketiranja je potekala s pomočjo anketnega vprašalnika (priloga A). Anketni vprašalnik smo izpolnjevali v obliki vodenega intervjuja. Med 169 izbranimi lastniki oz. uporabniki je sodelovalo že omenjenih 133 vprašanih, kar predstavlja 78,7 % vseh udeležencev. Takšen odziv na anketo je bil tudi zaradi ustreznega načina obveščanja. Preostali lastniki oz. uporabniki, ki niso želeli sodelovati, razlogov za nesodelovanje niso podali. Splošen odziv na anketo je bil, da vprašanja niso prezahtevna.

7.1 Analiza rezultatov anketne raziskave

Anketni vprašalnik je sestavljen iz 34 vprašanj (Priloga A), ki se nanašajo na:

- osnovne podatke o kmetijskih gospodarstvih,
- agrarne operacije,
- vplivi gradnje avtoceste na kmetijski prostor,
- promet s kmetijskimi zemljišči,
- mnenje lastnikov o celovitem urejanju kmetijskih zemljišč in
- predloge, želje in nasvete lastnikov.

7.1.1 Osnovni podatki o kmetijskih gospodarstvih

V nadaljevanju so analizirana vprašanja, ki se nanašajo predvsem na osnovne podatke o kmetijskih gospodarstvih anketirancev. Preverili smo strukturo lastnikov zemljišč: ali gre za manjše polkmete ali za večje aktivne kmetovalce ter starostno strukturo.

Zanimali so nas podatki o številu članov v kmečkem gospodinjstvu; rezultati so prikazani v Preglednici 2. Največ gospodinjstev ima tri člane (20,3 %), sledi jim gospodinjstvo s štirimi člani (19,5 %). Gospodinjstev s petimi člani je 16,5 %, 15,8 % pa je gospodinjstev z enim članom in dvema članoma. Sledijo gospodinjstva s šestimi člani (9,0 %), sedmimi člani (2,3 %), najmanj gospodinjstev je z desetimi člani (0,8 %).

Preglednica 2: Število članov gospodinjstva

Table 2: The number of household members

Število članov	Število	Delež (%)
1 član	21	15,8
2 člana	21	15,8
3 člani	27	20,3
4 člani	26	19,5
5 članov	22	16,5
6 članov	12	9,0
7 članov	3	2,3
10 članov	1	0,8
Skupaj	133	100

Največ nosilcev kmečkega gospodarstva je starih nad 60 let (58,6 %), kar prikazuje Preglednica 3. Velik je tudi delež nosilcev, ki so stari med 40 in 60 let (39,1 %). Zelo majhen je delež nosilcev, ki so stari manj kot 40 let (2,3 %).

Preglednica 3: Starost nosilca/nosilke kmečkega gospodarstva

Table 3: The age of the farm holder

Starost	Število	Delež (%)
Do 40 let	3	2,3
Med 40 in 60 let	52	39,1
Nad 60 let	78	58,6
Skupaj	133	100

Zanimala nas je tudi povprečna starost vseh članov v gospodinjstvu, kar je razvidno iz Preglednice 4. V največ gospodinjstvih je povprečna starost članov med 40 in 60 let (61,7 %). Sledijo gospodinjstva, kjer je povprečna starost nad 60 let (22,6 %), najmanj je gospodinjstev, kjer je povprečna starost do 40 let (15,8 %).

Preglednica 4: Povprečna starost članov v gospodinjstvu

Table 4: The average age of household members

Starost	Število	Delež (%)
Do 40 let	21	15,8
Med 40 in 60 let	82	61,7
Nad 60 let	30	22,6
Skupaj	133	100,0

S četrtem vprašanjem smo želeli izvedeti, koliko članov v gospodinjstvu je zaposlenih oz. v kolikšni meri so lastniki kmetijskih zemljišč kmetje oz. le polkmetje. Iz Preglednice 5 je razvidno, da je največ takšnih gospodinjstev, kjer sta zaposlena dva člana (27,8 %), sledijo gospodinjstva, kjer je zaposlen en član (27,1 %). V 12,8 % gospodinjstvih ni zaposlen nihče, v 9,8 % so zaposleni 3 člani. 22,6 % anketirancev je odgovorilo pod drugo: tukaj gre v večini primerov za upokoјence, nekaj je tudi takih gospodinjstev, kjer so zaposleni več kot trije člani.

Preglednica 5: Število zaposlenih članov v gospodinjstvu

Table 5: The number of employed household members

Število zaposlenih	Število	Delež (%)
0 zaposlenih	17	12,8
1 zaposlen	36	27,1
2 zaposlena	37	27,8
3 zaposleni	13	9,8
Drugo	30	22,6
Skupaj	133	100

Po četrtem vprašanju sledi še vprašanje pet, kjer nas je zanimalo, ali je kmetijstvo primarni vir dohodka gospodinjstva. 14,3 % anketirancem predstavlja kmetijstvo primarni vir dohodka, kar prikazuje Preglednica 6.

Preglednica 6: Kmetijstvo kot primarni vir dohodka

Table 6: Agriculture as the primary source of income

Kmetijstvo kot primarni vir dohodka	Število	Delež (%)
Da	19	14,3
Ne	114	85,7
Drugo	0	0,0
Skupaj	133	100

Iz Preglednice 7 je razvidno, da je kar 45,1 % kmetijskih gospodarstev skupaj z gozdnimi površinami manjših od 2,5 ha, sledijo jim kmetije velikosti 2,5 do 5 ha (21,8 %). Kmetij, ki so velike od 5 do 10 ha, je 20,3 %, medtem ko je 10,5 % kmetij, ki so velike med 10 in 20 ha. Najmanj je kmetij, le 2,3 %, ki so velikosti nad 20 ha.

Preglednica 7: Velikost kmetije

Table 7: The size of farm

Površina (ha)	Število	Delež (%)
Do 2,5 ha	60	45,1
2,5 do 5 ha	29	21,8
5 do 10 ha	27	20,3
10 do 20 ha	14	10,5
Nad 20 ha	3	2,3
Skupaj	133	100

Zanimalo nas je tudi, koliko je od tega kmetijskih zemljišč, kar prikazuje Preglednica 8. Največ anketirancev ima kmetijska zemljišča v velikosti do 1 ha (38,3 %). 24,8 % anketirancev ima kmetijska zemljišča v velikosti 1 do 2,5 ha, 18,8 % pa jih ima zemljišča v velikosti 2,5 do 5 ha. Kmetij, ki imajo med 5 do 10 ha kmetijskih zemljišč, je 14,3 %. Delež anketirancev, ki imajo kmetijska zemljišča med 10 in 20 ha, je 3,0 %. Najmanj kmetij je takšnih, ki imajo kmetijska zemljišča v velikosti nad 20 ha (0,8 %).

Preglednica 8: Velikost kmetijskih zemljišč

Table 8: The size of agricultural land

Površina (ha)	Število	Delež (%)
Do 1 ha	51	38,3
1 do 2,5 ha	33	24,8
2,5 do 5 ha	25	18,8
5 do 10 ha	19	14,3
10 do 20 ha	4	3,0
Nad 20 ha	1	0,8
Skupaj	133	100

Z osmim vprašanjem smo želeli izvedeti, ali se kmetija nahaja v več katastrskih občinah. Rezultati so prikazani v Preglednici 9. V več kot eni katastrski občini se nahaja kar 48,9 % kmetij, 51,1 % kmetij se nahaja samo v eni katastrski občini. Pod drugo se pojavljajo najpogostejše v kombinacijah s podanimi katastrskimi občinami bližnje k. o., in sicer 1320 Drnovo, 1305 Globočice, 1304 Stojanski Vrh, 1310 Nova vas, nekaj anketirancev pa je odgovorilo, da imajo zemljišča tudi v sosednji Republiki Hrvaški.

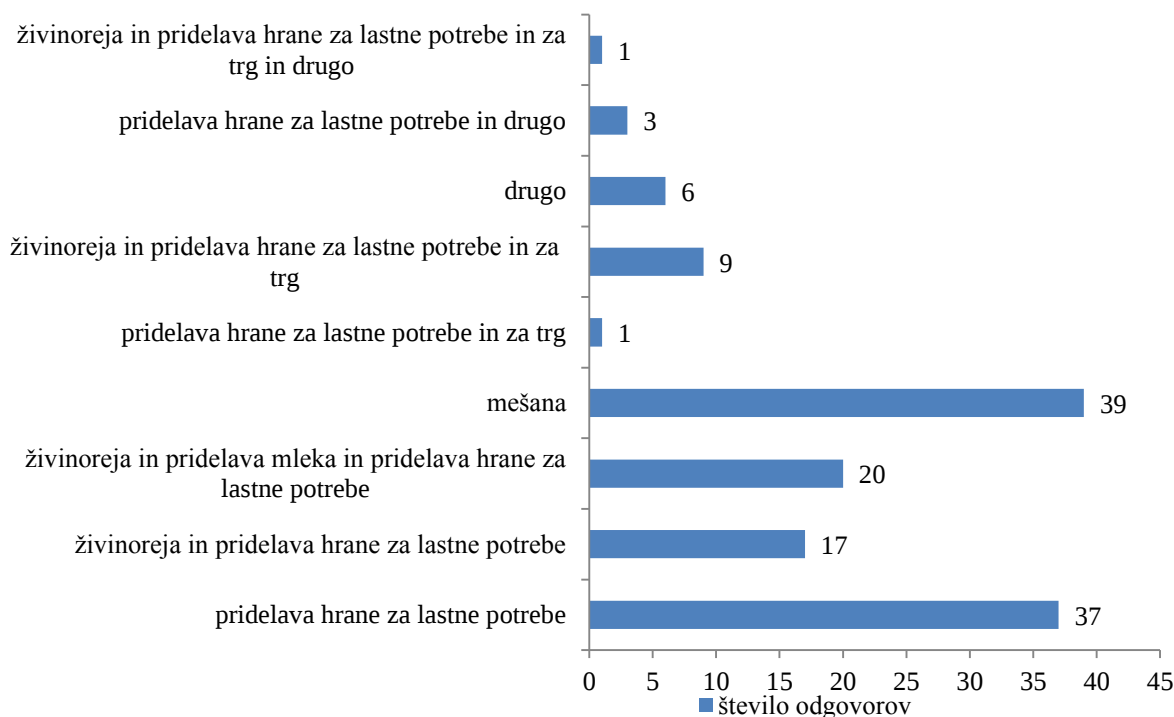
Preglednica 9: Katastrska občina kmetije

Table 9: The cadastral municipality of the farm

Katastrska občina	Število	Delež (%)
K. o. Krška vas	22	16,5
K. o. Čatež	1	0,8
K. o. Cerina	12	9,0
K. o. Velika Dolina	33	24,8
Drugo	0	0,0
K. o. Krška vas in k. o. Čatež	10	7,5
K. o. Krška vas in k. o. Cerina	3	2,3
K. o. Krška vas in drugo	10	7,5
K. o. Krška vas in k. o. Čatež in k.o. Cerina	2	1,5
K. o. Čatež in k. o. Cerina	7	5,3
K. o. Čatež in k. o. Velika Dolina	1	0,8
K. o. Krška vas in k. o. Cerina in k. o. Velika Dolina in drugo	1	0,8
K. o. Krška vas in k. o. Čatež in drugo	6	4,5
K. o. Čatež in k. o. Cerina in k. o. Velika Dolina	3	2,3
K. o. Krška vas in k. o. Čatež in k. o. Cerina in drugo	2	1,5
K. o. Cerina in drugo	2	1,5
K. o. Cerina in k. o. Velika Dolina	5	3,8
K.o. Čatež in k. o. Velika Dolina in drugo	1	0,8
K. o. Cerina in k. o. Velika Dolina in drugo	1	0,8
K. o. Velika Dolina in drugo	11	8,3
Skupaj	133	100

V dvanajstem vprašanju nas je zanimalo, kakšna je bila usmerjenost kmetijske proizvodnje na njihovih kmetijah pred gradnjo avtoceste. Prevladovala so mešane kmetije (29,3 %), ki so kombinirale živinorejo, pridelavo mleka, pridelavo hrane za lastne potrebe in za trg. Hrano za lastne potrebe je pridelovalo 27,8 % anketirancev, 15,0 % anketirancev se je ukvarjalo z živinorejo, pridelavo mleka in pridelavo hrane za lastne potrebe. Najmanj kmetij se je ukvarjalo s pridelavo hrane za lastne potrebe in za trg ter z živinorejo, pridelavo hrane za lastne potrebe in za trg in drugo, kjer so imeli zemljišča v

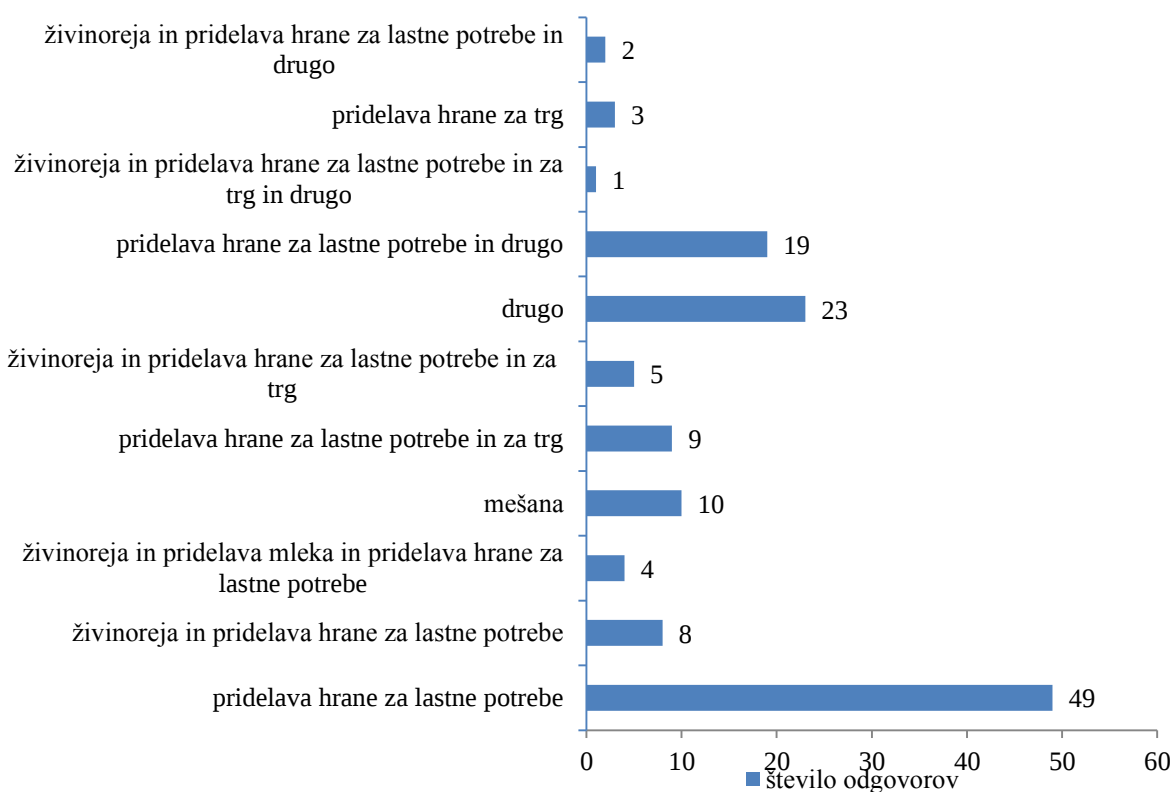
zakupu (0,8 %). Pod kategorijo drugo je največ takšnih, ki so imeli zemljišča, oddana v najem večjim kmetom (4,5 %) (Slika 51).



Slika 51: Usmerjenost kmetijske proizvodnje pred gradnjo avtoceste

Figure 51: Orientation of agricultural production before the construction of the motorway

V trinajstem vprašanju smo povprašali anketirance, s katero kmetijsko proizvodnjo se na kmetiji ukvarjajo danes (Slika 52). Največ anketirancev se ukvarja s pridelavo hrane za lastne potrebe (36,8 %). Pod kategorijo drugo je odgovorilo 17,3 % anketirancev, kjer gre v večini za zemljišča oddana v najem večjim kmetom, 14,3 % anketirancev je odgovorilo, da pridelujejo hrano za lastne potrebe in drugo. Najmanj kmetij se ukvarja z živinorejo, pridelavo hrane za lastne potrebe in za trg in drugo (0,8 %).



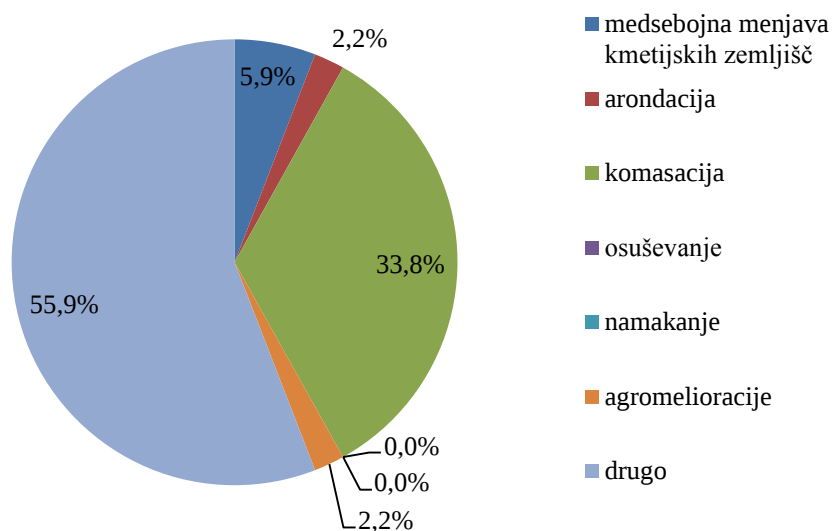
Slika 52: Usmerjenost kmetijske proizvodnje po gradnji avtoceste

Figure 52: Orientation of agricultural production after the construction of the motorway

7.1.2 Agrarne operacije

Podpoglavje se nanaša na izvedbo agrarnih operacij skozi čas.

Z devetim vprašanjem smo želeli izvedeti, katere agrarne operacije so bile izvedene pred gradnjo avtoceste. Anketiranci so skupaj podali 136 odgovorov. 33,8 % odgovorov se je nanašalo na komasacijo, sledijo medsebojna menjava kmetijskih zemljišč (5,9 %) ter arondacija in agromelioracija (2,2 %). Osuševanje in namakanje se nista izvajala (0,0 %). 55,9 % odgovorov je bilo pod drugo, kar pomeni, da zemljišča niso bila vključena v nobeno od agrarnih operacij (Slika 53).



Slika 53: Agrarne operacije pred gradnjo avtoceste

Figure 53: The agricultural operations before the construction of the motorway

Analiza je pokazala, da je bilo 93,5 % komasacij izvedenih na območju k. o. 1301 Krška vas, 6,5 % komasacij je bilo izvedenih v drugih k. o., 76,8 % anketirancev, ki imajo parcele na območju k. o. 1301 Krška vas, je imelo parcele vključene v komasacijo.

Z desetim vprašanjem pa smo želeli izvedeti, kakšen je delež parcel, ki so bile vključene v komasacijo (Preglednica 10). Na to vprašanje je odgovarjalo 46 anketirancev. Največ parcel, ki so bile vključene v komasacijo, je 1 do 5 (45,7 %). Sledijo parcele, katerih število je nad 10 (39,1 %), najmanj so bile vključene v komasacijo tiste parcele, katerih število znaša od 6 do 10 (15,2 %).

Preglednica 10: Število parcel posamezne kmetije, vključenih v komasacijo

Table 10: The number of parcels in the land consolidation scheme

Število parcel	Število	Delež (%)
1 do 5	21	45,7
6 do 10	7	15,2
Nad 10	18	39,1
Skupaj	46	100

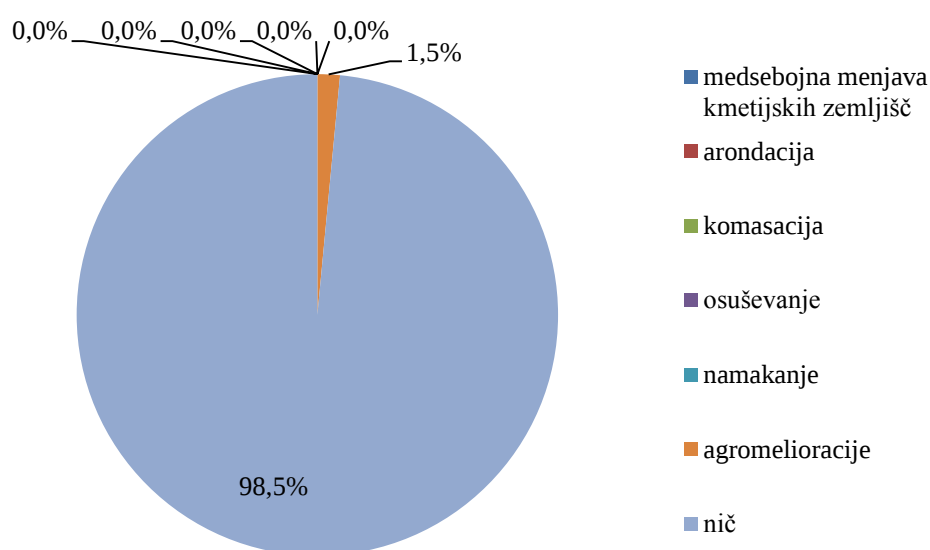
Analiza 27. vprašanja je pokazala, da večina anketirancev (72,2 %) ni seznanjena, da je zakonsko določeno, da mora investitor infrastrukturnih objektov plačati stroške za potrebne agrarne operacije, če zaradi izgradnje infrastrukturnih objektov povzroči razdrobljenost kmetijskih zemljišč, težji dostop do njih ali težjo obdelavo. 27,8 % anketirancev pa je seznanjenih, da je financer agrarnih operacij po končani gradnji infrastrukturnih objektov investitor (Preglednica 11).

Preglednica 11: Seznajenost z zakonsko določitvijo o plačilo stroškov investitorja infrastrukturnih objektov za potrebne agrarne operacije po končani gradnji

Table 11: Familiarity with the legislative provision requiring the investor to pay the costs of the infrastructure needed for agricultural operations after the completion of construction

Seznajenost	Število	Delež (%)
Da	37	27,8
Ne	96	72,2
Skupaj	133	100

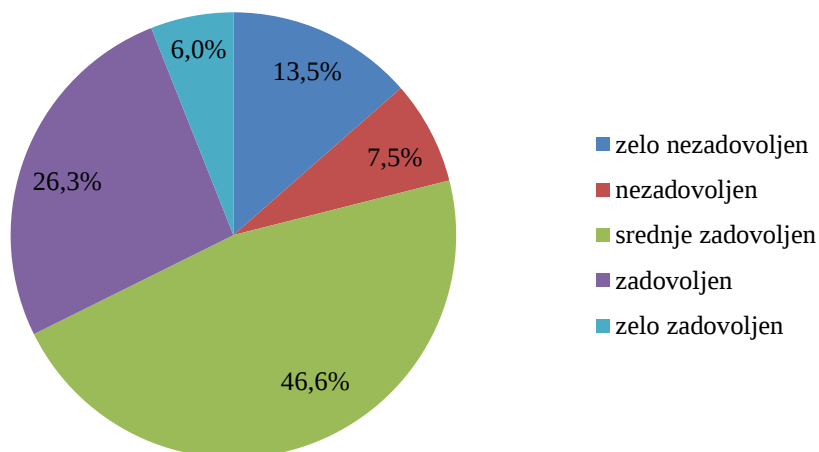
Z vprašanjem osemindvajset smo izvedeli, da se medsebojna menjava kmetijskih zemljišč, arondacija, komasacija, osuševanje in namakanje po gradnji avtoceste na tem območju niso izvajale. 1,5 % anketirancev je odgovorilo, da so bile na tem območju izvedene le agromelioracije (Slika 54).



Slika 54: Agrarne operacije po gradnji avtoceste

Figure 54: The agricultural operations after the construction of the motorway

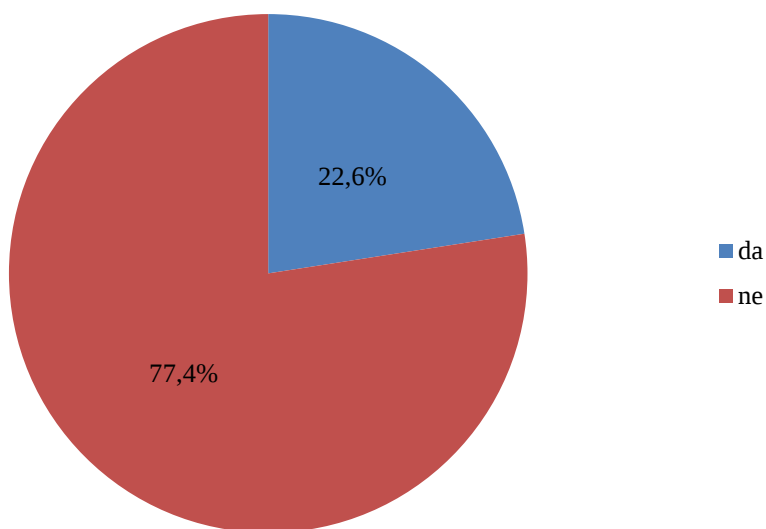
Z enaindvajsetim vprašanjem smo med anketiranci poizvedovali, kako so zadovoljni z urejenostjo poljskih poti (Slika 55). Največ anketirancev (46,6 %) je srednje zadovoljnih, 26,3 % je zadovoljnih, le 6,0 % je zelo zadovoljnih. 7,5 % anketirancev je nezadovoljnih, 13,5 % je zelo nezadovoljnih z urejenostjo poljskih poti.



Slika 55: Zadovoljstvo z urejenostjo poljskih poti

Figure 55: Satisfaction with the development of farm roads

Zanimalo nas je tudi, ali bodo v prihodnosti na tem območju izvajali katero od agrarnih operacij. 22,6 % anketirancev je odgovorilo, da se bo najverjetneje izvajala medsebojna menjava kmetijskih zemljišč. 77,4 % anketiranih je odgovorilo, da agrarnih operacij na tem območju ne bo (Slika 56).



Slika 56: Agrarne operacije v prihodnosti

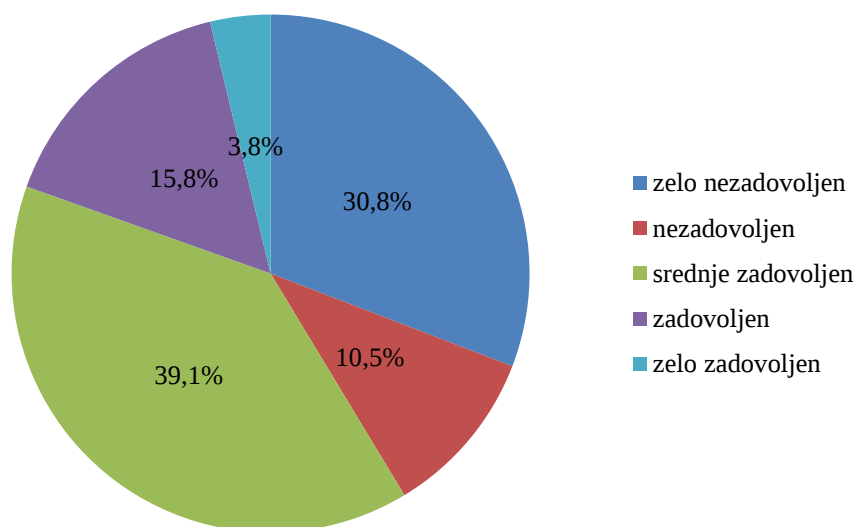
Figure 56: Agricultural operations in the future

7.1.3 Vplivi gradnje avtoceste na kmetijski prostor

V nadaljevanju so analizirana vprašanja, ki se nanašajo na vplive gradnje avtoceste na kmetijski prostoru. Vprašanja se nanašajo zlasti na negativne vplive, ki smo jih razvrstili glede na funkcionalni, ekološki, estetski in družbeni vidik urejanja kmetijskih zemljišč.

Z 11. vprašanjem smo želeli izvedeti, kako so bili anketiranci seznanjeni z obveščenostjo o vplivih avtoceste na kmetijski prostor ob gradnji avtoceste. Rezultat je prikazan na Sliki 57. 39,1 % anketirancev je odgovorilo, da so bili z obveščenostjo srednje zadovoljni, 10,5 % jih je bilo

nezadovoljnih, kar 30,8 % je bilo zelo nezadovoljnih. 15,8 % jih je bilo zadovoljnih, samo 3,8 % pa zelo zadovoljnih.



Slika 57: Zadovoljstvo z obveščenostjo o vplivih avtoceste na kmetijski prostor

Figure 57: Satisfaction with dissemination of information regarding the impacts of the motorway to rural areas

S 14. vprašanjem smo poizvedovali, katere pozitivne vplive je prinesla gradnja avtoceste. Nanj je odgovorilo 133 anketirancev, ki so skupaj podali 138 odgovorov, kar prikazuje Preglednica 12. Anketirancem je prinesla gradnja avtoceste v najmanjši meri večjo prodajo kmetijskih izdelkov (2,2 %), sledita višja tržna vrednost kmetijskih zemljišč (3,6 %) in hitrejši dostop do trga (13,8 %). Odgovori pod drugo (80,4 %) se nanašajo predvsem na to, da so anketiranci menili, da avtocesta ni imela pozitivnih vplivov.

Preglednica 12: Pozitivni vplivi, ki jih je prinesla gradnja avtoceste

Table 12: Positive effects of the motorway construction

Pozitivni vplivi	Število	Delež (%)
Hitrejši dostop do trga	19	13,8
Večja prodaja kmetijskih izdelkov	3	2,2
Višja tržna vrednost kmetijskih zemljišč	5	3,6
Drugo	111	80,4
Skupaj vsi odgovori	138	100

Na petnajsto vprašanje, ki se navezuje na negativne vplive zaradi gradnje avtoceste, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika, je odgovarjalo 133 anketirancev. Vsi anketiranci skupaj so podali 279 odgovorov, ki so prikazani v Preglednici 13. Precej odgovorov so anketiranci namenili razpršenosti parcel (20,4 %), zelo blizu sta tudi razdrobljenost parcel (19,7 %) in ločitev pridelovalnih zemljišč (19,0 %). Sledita neprimerna oblika parcel (7,2 %) in neprimerna velikost parcel (5,7 %). Najmanjši vpliv se nanaša na spremembo kmetijske infrastrukture (0,4 %). V kategoriji drugo, kjer je bilo največ odgovorov (21,1 %), so anketiranci večinoma navedli, da jim je že hitra cesta H1 prinesla nekatere od navedenih negativnih vplivov.

Preglednica 13: Negativni vplivi zaradi gradnje avtoceste, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika

Table 13: Negative impacts of the motorway construction, related to the functional aspect of agricultural land planning

Negativni vplivi – funkcionalni vidik	Število	Delež (%)
Ločitev bivalnih in pomožnih gospodarskih objektov (npr. kozolcev, lop)	3	1,1
Ločitev pridelovalnih zemljišč	53	19,0
Težka prehodnost preko avtoceste	9	3,2
Neprimerna oblika parcel	20	7,2
Neprimerna velikost parcel	16	5,7
Razpršenost parcel	57	20,4
Razdrobljenost parcel	55	19,7
Sprememba kmetijske infrastrukture (sistem drenaž, namakalni sistem)	1	0,4
Otežen dostop do kmetijskih zemljišč zaradi neurejenih poti	6	2,2
Drugo	59	21,1
Skupaj vsi odgovori	279	100

Z dvaindvajsetim vprašanjem smo želeli izvedeti, katere negativne vplive, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika, je prinesla gradnja avtoceste. Anketiranci so skupaj podali 252 odgovorov, saj menijo, da je vplivov več. Največ anketirancev je svoj odgovor podalo pod drugo (25,8 %), saj so mnenja, da jim avtocesta ni prinesla nobenega od naštetih negativnih vplivov, ki jih prikazuje Preglednica 14. Največ odgovorov med omenjenimi negativnimi vplivi so anketiranci namenili onesnaženju zraka (18,3 %), sledi prekinitev poti nekaterih prostoživečih živali (13,9 %). Najmanj odgovorov so anketiranci namenili poslabšanju osvetljenosti (1,2 %).

Preglednica 14: Negativni vplivi zaradi gradnje avtoceste, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika

Table 14: Negative impacts of the motorway construction, related to the ecological aspects of agricultural land planning

Negativni vplivi – ekološki vidik	Število	Delež (%)
Prekinitev poti nekaterih prostoživečih živali	35	13,9
Odstranitev ekoloških elementov kmetijske krajine	22	8,7
Onesnaženje zraka	46	18,3
Onesnaženje tal	27	10,7
Onesnaženje podtalnice	26	10,3
Onesnaženje rastlin	28	11,1
Poslabšanje osvetljenosti	3	1,2
Drugo	65	25,8
Skupaj vsi odgovori	252	100

Ker so bili nekateri krajinsko-ekološki elementi odstranjeni (8,7 % odgovorov) zaradi gradnje avtoceste, nas je zanimalo, kakšno je stanje v naravi, zato smo vprašanje 23 namenili tej tematiki. Zanimalo nas je, na kakšen način so parcele ločene od sosednjih parcel, kar je prikazano v Preglednici 15. 133 anketirancev je skupaj podalo 137 odgovorov. 63,5 % vseh odgovorov so anketiranci podali pod drugo, saj menijo, da obdelujejo parcele drug do drugega. 22,6 % odgovorov so namenili obmejkom, sledijo jarki (10,2 %) in mejica (3,6 %).

Preglednica 15: Krajinsko ekološki elementi

Table 15: Landscape/ecological elements

Krajinsko-ekološki elementi	Število	Delež (%)
Mejica	5	3,6
Vetrozaščitni pas	0	0,0
Živa meja	0	0,0
Obmejek	31	22,6
Jarek	14	10,2
Drugo	87	63,5
Skupaj vsi odgovori	137	100

Na vprašanje 24 je odgovorilo 133 anketirancev, ki so skupaj podali 141 odgovorov. Najpogosteje je bil izbran odgovor pod drugo (73,0 %), ki kaže na to, da anketirancev ne moti noben od negativnih vplivov, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč z estetskega vidika (Preglednica 16). Sledita vidna nepreglednost prostora (19,1 %) in vidna neprepustnost prostora (5,7 %). Najredkeje je bil izbran odgovor prekinitev rekreacijskih območij (2,1 %).

Preglednica 16: Negativni vplivi zaradi gradnje avtoceste, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč z estetskega vidika

Table 16: Negative impacts of the motorway construction, related to the aesthetic aspect of agricultural land planning

Negativni vplivi – estetski vidik	Število	Delež (%)
Vidna nepreglednost prostora	27	19,1
Vidna neprepustnost prostora	8	5,7
Prekinitev rekreacijskih območij	3	2,1
Drugo	103	73,0
Skupaj vsi odgovori	141	100

Vprašanje, ki je sledilo, se je navezovalo na obliko rekreacije na območju kmetijskih zemljišč. Dopuščalo je več možnih odgovorov. Nanj je odgovorilo 133 anketirancev, ki so skupaj podali 272 odgovorov. Rezultati so prikazani v Preglednici 17. Največ odgovorov so anketiranci namenili hoji (30,9 %), sledi tek (20,2 %), pod drugo (17,6 %) so anketiranci navedli, da se na njihovem območju ne odvija nobena oblika rekreacije, nekaj pa jih je odgovorilo ribolov, motokros. 17,3 % odgovorov je pripadlo kolesarjenju, najmanj pa jahanju (14,0 %).

Preglednica 17: Oblika rekreacije na območju kmetijskih zemljišč

Table 17: Form of recreation in the agricultural area

Rekreacija	Število	Delež (%)
Hoja	84	30,9
Tek	55	20,2
Kolesarjenje	47	17,3
Jahanje	38	14,0
Drugo	48	17,6
Skupaj vsi odgovori	272	100

S 26. vprašanjem smo želeli ugotoviti, katere negativne vplive, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč z družbenega vidika, je prinesla gradnja avtoceste (Preglednica 18). 133 anketirancev je skupaj podalo 200 odgovorov. Najpogosteje je bil izbran odgovor pod drugo (31,5 %), ki kaže na to,

da gradnja avtoceste ni prinesla nobenega od negativnih vplivov, ki se nanašajo na družbeni vidik urejanja kmetijskih zemljišč. Nekateri najpogostejši odgovori so bili, da so se na hrup navadili ali da je bilo stanje ob obratovanju hitre ceste H1 slabše. Z zmanjševanjem števila kmečkega prebivalstva, deagrarizacijo in zmanjševanjem prehranske samooskrbe se spotudi zaradi drugih razlogov. Največ odgovorov med omenjenimi negativnimi vplivi so anketiranci namenili hrupu (27,5 %), sledita vibracije in zmanjšanje prehranske samooskrbe (14,0 %) ter zmanjševanje števila kmečkega prebivalstva (7,0 %). Najmanj odgovorov je pripadlo deagrarizaciji (6,0 %).

Preglednica 18: Negativni vplivi zaradi gradnje avtoceste, ki se nanašajo na urejanje kmetijskih zemljišč z družbenega vidika

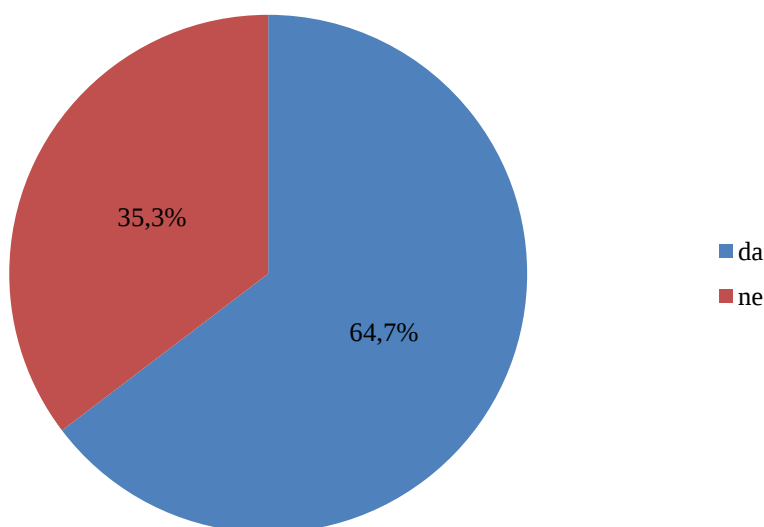
Table 18: Negative impacts of the motorway construction, related to the social aspects of agricultural land planning

Negativni vplivi – družbeni vidik	Število	Delež (%)
Vibracije	28	14,0
Hrup	55	27,5
Zmanjševanje števila kmečkega prebivalstva	14	7,0
Deagrarizacija	12	6,0
Zmanjšanje prehranske samooskrbe	28	14,0
Drugo	63	31,5
Skupaj vsi odgovori	200	100

7.1.4 Promet s kmetijskimi zemljišči

V nadaljevanju so analizirana vprašanja, ki se nanašajo na odkup kmetijskih zemljišč, način pridobivanja, torej na prostorske ukrepe, ki se uporabljajo pri pridobivanju zemljišč, načelo odkupa ter lastniško in funkcionalno stanje tistih delčkov, ki jih niso v celoti odkupovali.

S 16. vprašanjem smo želeli izvedeti, ali avtocesta prečka njihove (nekdanje) parcele, kar je prikazano na Sliki 58. 64,7 % anketirancev je odgovorilo, da so od njih parcele odkupovali za potrebe gradnje avtoceste.



Slika 58: Odkup parcel za gradnjo avtoceste

Figure 58: Purchase of parcels for the motorway construction

Anketirance, ki so prodajali svoje parcele, smo nadalje spraševali o načinu pridobitve kmetijskih zemljišč. Preglednica 19 prikazuje odgovore na to vprašanje. Na to vprašanje je odgovorilo 86 anketirancev. 97,7 % anketirancev je odgovorilo, da so pri odkupu zemljišč sklenili kupoprodajno pogodbo, pri 2,3 % anketirancev je prišlo pri pridobivanju zemljišč za potrebe gradnje avtoceste do razlastitve.

Preglednica 19: Način pridobivanja kmetijskih zemljišč

Table 19: Method of acquisition of agricultural land

Pridobivanje	Število	Delež (%)
Sklenitev kupoprodajne pogodbe	84	97,7
Zakonita predkupna pravica občine	0	0,0
Razlastitev	2	2,3
Omejitev lastninske pravice	0	0,0
Komasacija	0	0,0
Drugo	0	0,0
Skupaj	86	100

Zanimalo nas je tudi, kako so odkupovali zemljišča. 86 anketirancev je podalo 93 odgovorov. Najpogostejše je bil izbran odgovor, da so odkupili samo nujno potrebni delež za gradnjo avtoceste (86,0 %), sledi odgovor, da so odkupili celo parcelo (12,9 %). Po odgovorih sodeč je bilo najmanj takšnih (1,1 %), ki so odgovorili, da če je bila parcela več kot 50 % v trasi, so odkupili celo parcelo, sicer so odkupili samo polovico parcele, kar prikazuje Preglednica 20.

Preglednica 20: Način odkupovanja zemljišča

Table 20: Way of land purchase

Odkupovanje	Število	Delež (%)
Odkupili so celo parcelo	12	12,9
Odkupili so samo nujno potrebni delež parcele za gradnjo avtoceste	80	86,0
Če je bila parcela več kot 50 % v trasi, so odkupili celo parcelo, sicer pa samo polovico parcele	1	1,1
Drugo	0	0,0
Skupaj vsi odgovori	93	100

Tiste anketirance, od katerih niso odkupili cele parcele, smo spraševali o lastništvu nefunkcionalnih delov nekdanjih parcel, ki jih niso v celoti odkupovali. Sodelovalo je 81 anketirancev. Pritrdilno je odgovorilo 80,2 % anketirancev, ostali (19,8 %) niso več lastniki delov nekdanjih delov parcel, ki jih niso v celoti odkupovali (Preglednica 21).

Preglednica 21: Lastništvo nefunkcionalnih delov parcel

Table 21: Ownership of non-functional parts of parcels

Lastništvo	Število	Delež (%)
Da	65	80,2
Ne	16	19,8
Drugo	0	0,0
Skupaj	81	100

Anketirance, ki so še vedno lastniki nefunkcionalnih delov nekdanjih parcel, smo spraševali o stanju – teh delov parcel. Sodelovalo je 65 anketirancev, ki so skupaj podali 80 odgovorov. Najpogosteje je bil izbran odgovor, da so nefunkcionalni deli parcel v obdelavi (75,0 %), sledijo zemljišča v najemu (17,5 %), najmanj odgovorov je pripadlo zemljiščem v zaraščanju (7,5 %), kar prikazuje Preglednica 22.

Preglednica 22: Stanje nefunkcionalnih delov parcel

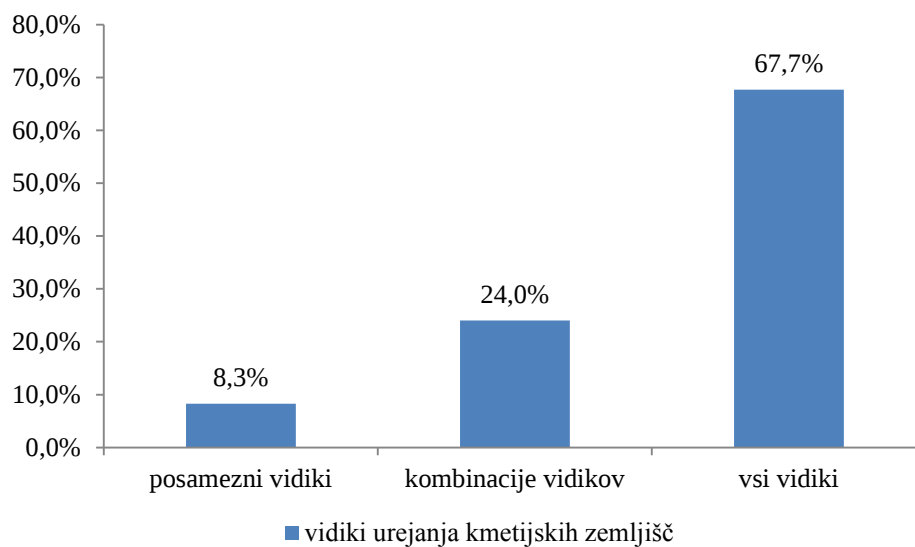
Table 22: Condition of non-functional parts of the parcels

Stanje	Število	Delež (%)
V obdelavi	60	75,0
V zaraščanju	6	7,5
V najemu	14	17,5
Drugo	0	0
Skupaj vsi odgovori	80	100

7.1.5 Mnenje lastnikov o celovitem urejanju kmetijskih zemljišč

V nadaljevanju so analizirana vprašanja, ki se nanašajo na celovito urejanje kmetijskih zemljišč.

S 30. vprašanjem smo želeli izvedeti, kateri vidiki so pomembni pri urejanju kmetijskih zemljišč. Sodelovalo je 133 anketirancev. Slika 59 in Preglednica 23 prikazujeta rezultate. Večina anketirancev (67,7 %) meni, da je urejanje kmetijskih zemljišč pomembno z vseh vidikov (s pravnega, funkcionalnega, ekološkega, estetskega, družbenega).



Slika 59: Vidiki urejanja kmetijskih zemljišč

Figure 59: Aspects of agricultural land planning

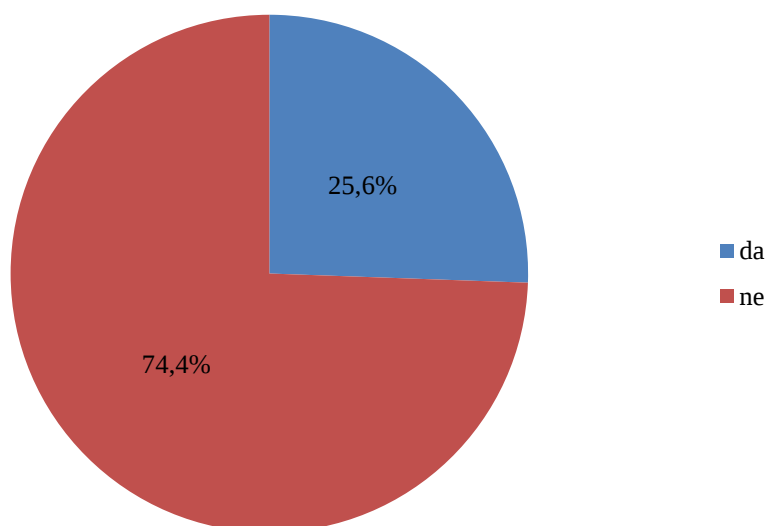
Anketiranci so skupaj podali 554 odgovorov. Najpogosteje je bil izbran funkcionalni vidik (22,6 %), sledijo pravni (21,5 %), ekološki (19,3 %), estetski (18,6 %) in družbeni vidik (18,0 %).

Preglednica 23: Posamezni vidiki urejanja kmetijskih zemljišč

Table 23: Individual aspects of agricultural land management

Vidiki	Število	Delež (%)
Pravni	119	21,5
Funkcionalni	125	22,6
Ekološki	107	19,3
Estetski	103	18,6
Družbeni	100	18,1
Drugo	0	0,0
Skupaj vsi odgovori	554	100

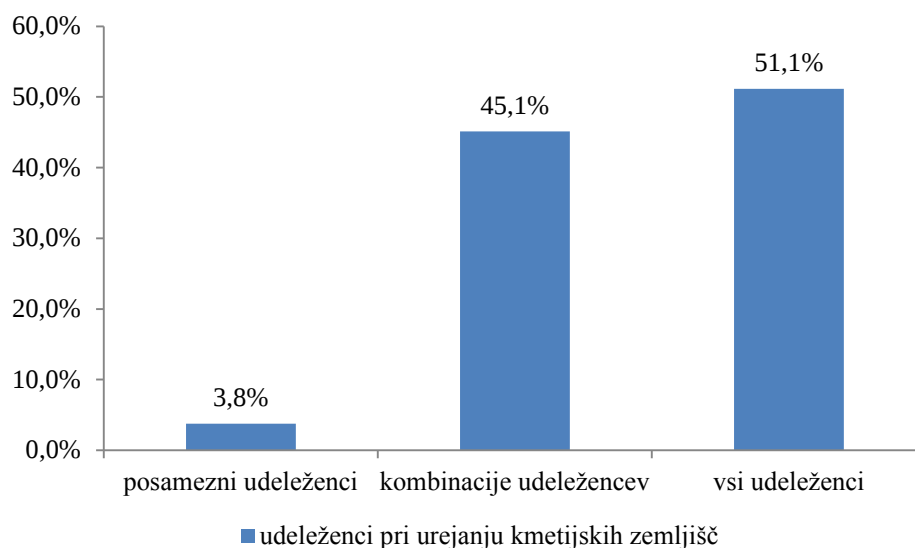
Zanimalo nas je tudi, ali bi se povečala učinkovitost kmetovanja (povečanje obdelovalnih površin, povečanje kmetijske proizvodnje) na kmetiji, če bi investitor gradnje avtoceste poskrbel za ureditev kmetijskih zemljišč. Pritrdilno je odgovorilo 25,6 % anketirancev, medtem ko 74,4 % anketirancev meni, da se učinkovitost kmetovanja na kmetiji ne bi povečala (Slika 60).



Slika 60: Povečanje učinkovitosti kmetovanja na kmetiji

Figure 60: Increase in the farming efficiency on the farm

Ugotavljali smo tudi, kateri udeleženci bi morali po mnenju anketirancev sodelovati pri urejanju kmetijskih zemljišč. Rezultate prikazujeta Slika 61 in Preglednica 24. Večina anketirancev (51,1 %) meni, da morajo biti pri urejanju kmetijskih zemljišč vključeni vsi akterji (lastniki, občina, investitor, agronomi, geodeti, krajinski arhitekti, vodarji, prometni inženirji, naravovarstveniki, varstveniki kulturne dediščine, sociologi in civilna združenja), ki se z interdisciplinarnim delom med seboj povezujejo.



Slika 61: Udeleženci pri urejanju kmetijskih zemljišč

Figure 61: Participants in agricultural land planning

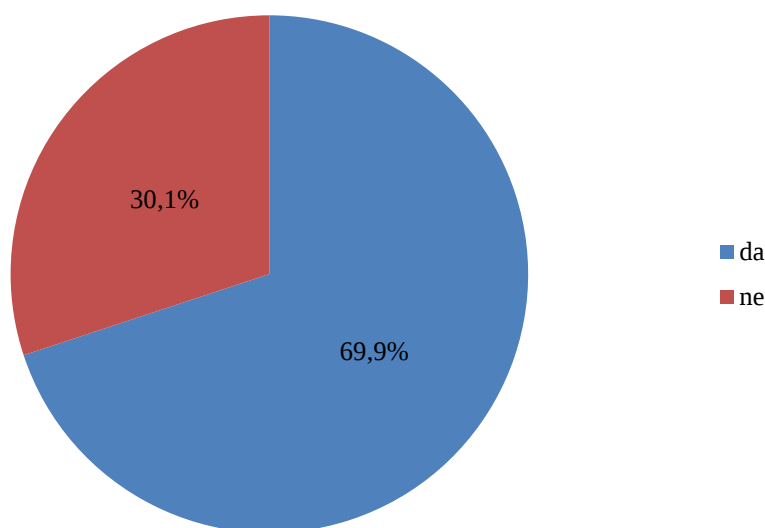
133 anketirancev je skupaj podalo 1221 odgovorov. Najpogostejši odgovor je bil lastniki (10,8 %), sledita investitor (10,2 %) in občina (9,8 %). Manj odgovorov so anketiranci namenili naravovarstvenikom (7,1 %), varstvenikom kulture dediščine (7,0 %), civilnim združenjem (6,7 %), najmanj pa sociologom (6,4 %).

Preglednica 24: Posamezni udeleženci pri urejanju kmetijskih zemljišč

Table 24: Individual participants in the agricultural land planning

Udeleženci	Število	Delež (%)
Lastniki	132	10,8
Občina	120	9,8
Investitor	125	10,2
Agronomi	106	8,7
Geodeti	111	9,1
Krajinski arhitekti	97	7,9
Vodarji	101	8,3
Prometni inženirji	97	7,9
Naravovarstveniki	87	7,1
Varstveniki kulturne dediščine	85	7,0
Sociologi	78	6,4
Civilna združenja	82	6,7
Drugo	0	0
Skupaj vsi odgovori	1221	100

S 30. vprašanjem smo želeli izvedeti, ali so lastniki pripravljeni sodelovati pri urejanju kmetijskih zemljišč. Slika 62 prikazuje odgovore na to vprašanje. 69,9 % anketirancev je odgovorilo pritrdilno, ostali ne bi bili pripravljeni sodelovati (30,1 %).



Slika 62: Sodelovanje lastnikov oz. uporabnikov pri urejanju kmetijskih zemljišč

Figure 62: Participation of the owners/users in agricultural land planning

7.1.6 Predlogi, želje in nasveti lastnikov

Na vprašanje, kaj bi želeli, da se v prihodnje spremeni na področju urejanja kmetijskih zemljišč, so anketiranci odgovorili v pisni obliki. Na vprašanje je odgovorilo 90 anketirancev. Predstavljeni so le najpogostejše podani odgovori. Največ anketirancev bi želelo, da se uredijo zemljišča, ki so v zaraščanju. Nekateri anketiranci, zlasti na območjih k. o. 1306 Čatež, 1307 Cerina in 1308 Velika Dolina, so menili, da bi bila potrebna izvedba komasacije, medtem ko je bil splošni vtis na območju k. o. 1301 Krška vas, kjer sta že bili izvedeni komasaciji, pozitiven, zato si anketiranci na tem območju v veliki večini ne želijo komasacij, kar je verjetno posledica pomanjkanja motivacije in znanja o komasacijah. Nekoliko negodovanja je bilo le med nekaterimi lastniki, ki so vložili najboljša kmetijska zemljišča, dobili pa so zemljišča nekoliko slabše kvalitete, kar je potrdila tudi ga. Klemenčič (2012). Precejšen delež tega območja pokrivata pesek in prod, ki ga posledice primanjkljajev padavin še dodatno prizadenejo, zato je veliko anketirancev menilo, da bi bilo treba vzpostaviti sistem namakanja. Precej pripomb je bilo tudi na urejanje infrastrukture (ureditev brežine avtoceste, poljskih poti, vodotokov, jarkov ipd.) na tem območju. Poleg suš se na tem območju spopadajo tudi z vse pogostejšimi poplavami, zato veliko anketirancev meni, da bi bilo treba sprejeti in izvesti ustrezne ukrepe za obrambo pred poplavami. Nekaj anketirancev sta motili slaba obveščenost in komunikacija ob posegih v prostor. Motilo jih je tudi to, da je investitor ceste le zgradil in ko je zapustil prizorišče, komunikacija z njim ni bila več mogoča. Nekaj anketirancev je motilo tudi odstranjevanje mejnikov med gradnjo avtoceste. Eden izmed anketirancev je navedel, da bi morali kmetije izseliti iz vasi na obrobje. Ob tem je bilo začutiti tudi manjšo napetost, ki vlada med kmečkimi in nekmečkimi prebivalci na podeželju, ki je povezana predvsem z načinom kmetijske pridelave, ki jo spremljajo smrad živalskih izločkov, hrup kmetijskih strojev in naprav, delo s stroji ob poznih urah in ob nedeljah, onesnaževanje poti ipd.

7.2 Interpretacija rezultatov anketne raziskave

Rezultati ankete so pokazali, da gre v dveh tretjinah primerov za mala kmečka gospodarstva, ki so skupaj z gozdnimi površinami manjša od 5 ha, kar je tudi pod slovenskim povprečjem. S povečanjem polkmetov prihodek iz kmetijske dejavnosti ne predstavlja več osrednjega dela skupnega družinskega

proračuna. Po mnenju anketiranih se je iz časa pred gradnjo avtoceste do danes zmanjšala mešana usmerjenost kmetijske proizvodnje kar za dve petini, pridelava hrane samo za lastne potrebe pa se je povečala skoraj za eno desetino. Izpostaviti velja, da gre za neugodno starostno strukturo. V manjši meri je bilo zaznati, da imajo nekmetje oddana zemljišča v najem večjim kmetom. To lahko pripišemo tudi dejstvu, da najemniki kmetijskih zemljišč v praksi v zemljiški knjigi nimajo vpisane zakupne oz. najemne pravice.

Na območju k. o. 1301 Krška vas sta bili v preteklosti izvedeni komasaciji na dveh komasacijskih območjih. Postopek na komasacijskem območju Krška vas je bil začel leta 1980, zaključen pa leta 1989. Na tem območju so bile izvedene agromelioracije po komasacijah z začetkom leta 1987, medtem ko so bile agromelioracije na komasacijskem območju Črešnjice–Skopice izvedene pred komasacijami, z začetkom leta 1989. Tu so nas presenetili odgovori anketiranih, ki so samo 2,2 % odgovorov namenili agromelioracijam pred gradnjo avtoceste. Postopek komasacije na komasacijskem območju Črešnjice–Skopice, katerega del se prav tako razprostira v k. o. 1301 Krška vas, se je začel leta 1991, zaključen pa je bil leta 1998. V sklopu slednjega so namenili tudi zemljišča za gradnjo avtoceste. Ker zemljišč za potrebe gradnje avtoceste v okviru komasacije niso pridobili v celoti, je na tem območju investitor od lastnikov naknadno odkupoval še majhne dele parcel. Komasacija ni rešila problema ločitve kmetijskih zemljišč na obeh straneh avtoceste, razdrobljenosti in razpršenosti parcel, rešila jim je le primernost oblike in velikosti parcel. To dokazuje tudi dejstvo, da ima skoraj polovica lastnikov svoje parcele v več kot samo eni k. o. Ob tem velja omeniti nekaj primerov iz vinogradništva, kjer imajo lastniki na bližnjih vinorodnih okoliših svoje vinograde. Zaskrbljujoče je dejstvo, da več kot dve tretjini anketiranih ni seznanjenih, da mora investitor infrastrukturnih objektov plačati stroške za potrebne agrarne operacije, če zaradi izgradnje infrastrukturnih objektov povzroči razdrobljenost kmetijskih zemljišč, težji dostop do njih ali težjo obdelavo, kar je posledica slabe obveščenosti ob gradnji avtoceste. Zato na tem območju agrarne operacije niso bile izvedene. V tem primeru je sicer prišlo do napačnih odgovorov anketirancev, ki so menili, da so bile agromelioracije izvedene po gradnji avtoceste, na kar zaradi objektivnosti ankete nismo mogli vplivati, samih odgovorov pa iz istega razloga tudi nismo mogli izključiti. V kolikor bi bile izvedene agromelioracije (ureditev poti ipd.), bi bilo več anketirancev zadovoljnih z urejenostjo poljskih poti. Iz tega lahko sklepamo, da se graditeljem avtocestnega odseka ni zdelo pomembno, kakšna bo dejanska kakovost življenja na določenem območju po izgradnji avtocestnega odseka. Prav tako na osnovi odgovorov anketirancev ne moremo sklepati o izvedbi agrarnih operacij v prihodnosti. Tu gre za možnost izvedbe medsebojnih menjav kmetijskih zemljišč med lastniki in posredniki – občino za potrebo gradnje hidroelektrarne (HE) Brežice in HE Mokrice. Kljub temu, da so na tem območju predvideni številni veliki posegi v prostor, poleg gradnje HE Brežice in HE Mokrice tudi gospodarsko-logistično središče Feniks, v sklopu katerega je predvidena širitev letališča Cerklje ob Krki, širitev Term Čatež, načrtovanje izvedbe komasacij ni zaznati. Po besedah Klemenčičeve (2012) agrarne operacije na tem območju niso predvidene, saj zanje ne najdejo investitorja. Iz tega lahko sklepamo, da se bomo tudi še v prihodnje srečevali s problematiko urejanja kmetijskih zemljišč.

Četudi so napovedi po gradnji avtoceste osredotočene le na pozitivne vplive, bolj redko pa so omenjeni negativni vplivi, gradnja avtoceste po mnenju več kot treh četrtin anketiranih ni prinesla bistvenih koristi. To potrjuje tudi dejstvo, da ob gradnji avtoceste več kot dve petini anketiranih nista bili zadovoljni z obveščenostjo o vplivih avtoceste na kmetijski prostor. Iz ankete lahko razberemo, da je avtocesta prinesla manjše negativne vplive (ločitev pridelovalnih zemljišč, razdrobljenost in razpršenost parcel), kot bi jih sicer, ker je že hitra cesta H1 potekala na tem območju. Zato je z vidika izbire variante trase v nekaterih primerih najbolje izbrati traso – če je to mogoče – ki poteka vzdolž že obstoječe trase. Ločitev pridelovalnih zemljišč na obeh straneh avtoceste nekako ublažijo podhodi,

zlasti pa nadvoza, ki omogočata prehod sodobni kmetijski mehanizaciji, s katerimi so anketiranci kar zadovoljni. Avtocesta tudi ni dosti pripomogla k prekinitvi rekreacijskih območij, saj so nekatere poljske poti med kmetijskimi zemljišči privlačne za sprehajalce, tekače, kolesarje, jahače ipd. Kljub temu, da gradnja avtoceste ni prinesla bistvenih odstranitvev ekoloških elementov kmetijske krajine, manj kot desetino po mnenju anketiranih, vseeno ne moremo govoriti o krajinsko-ekološki pestrosti med samimi območji kmetijskih zemljišč, drugače pa je ob njihovih robovih, kjer so ohranjeni pasovi drevja. Zlasti na območju k.o. 1301 Krška vas si prizadevajo obdelovalne površine izkoristiti v celoti, zato jim krajinsko-ekološki elementi ne služijo kot mejni elementi. Hrup se v več kot četrtini primerov pojavlja kot najpogostejši negativni vpliv v prostoru. Kljub temu jih je veliko menilo, da je bilo stanje v času hitre ceste H1 slabše. Hrup je zlasti moteč v tistih naseljih, kjer so domačije locirane tik ob avtocesti. Protihrupne ograje do neke mere ublažijo hrup, po drugi strani pa zavirajo preglednost in propustnost prostora. Hrupu so dodatno izpostavljeni med vikendom tisti, ki živijo na območju k. o. 1308 Velika Dolina, saj se pred državno mejo s sosednjo Republiko Hrvaško zbirajo tovornjaki, katerih vozniki ga povzročajo. Onesnaženje rastlin je najbolj močno na tistih zemljiščih, ki so tik ob avtocesti. Bolj kot to dejstvo anketirance moti onesnaženje zraka. Na tem območju se sicer precej zmanjšuje delež kmečkega prebivalstva, prav tako se pojavlja deagrarizacija, vendar so k temu procesoma večinoma pripomogli tudi drugi dejavniki.

Rezultati analize anketne raziskave kažejo, da je tematika urejanja kmetijskih zemljišč pomembna. Več kot dve tretjini anketirancev sta mnenja, da mora biti urejanje kmetijskih zemljišč celovito, kjer so pomembni vsi vidiki (pravni, funkcionalni, ekološki, estetski in družbeni). Prav tako mora biti urejanje kmetijskih zemljišč delo interdisciplinarnega sodelovanja med lastniki, občino, investitorjem, agronomi, geodeti, krajinskimi arhitekti, vodarji, prometnimi inženirji, naravovarstveniki, varstveniki kulturne dediščine, sociologi in civilnimi združenji, kar meni več kot polovica anketirancev. Ob tem vprašanju je bil zaznati tudi odklonilen odnos lastnikov do naravovarstvenikov. Osem let po končani gradnji se je težko postaviti v čas, ko je investitor zapuščal prizorišče, zato je veliko anketirancev odgovarjalo glede na sedanje stanje. Razlogov, da se učinkovitost kmetovanja ne poveča (povečanje obdelovalnih površin, povečanje kmetijske proizvodnje), je več. Med najpogostejšimi sta staranje kmečkega prebivalstva, precej je tudi takšnih, ki pridelujejo hrano le za lastne potrebe. Iz ankete ugotovimo, da bi se učinkovitost kmetovanja povečala le pri večjih aktivnih kmetih. Obstaja velik interes lastnikov oz. uporabnikov, ki se kaže v več kot dveh tretjinah primerov, po uresničevanju urejenosti kmetijskih zemljišč v praksi. Največjo oviro jim pri tem predstavlja njihova visoka starost, saj vseh svojih kmetijskih zemljišč ne zmorejo ohranjati v rabi. Kljub temu večino svojih zemljišč ohranjajo v obdelavi, saj jih dajejo v najem. V obdelavi v treh četrtinah primerov ohranjajo tudi tiste nefunkcionalne dele parcel, ki so neustrezne za obdelavo zaradi premajhne površine, neprimerne oblike zemljišč, ki jih niso v celoti odkupovali, prav tako se v več kot štirih petinah primerov ni spremenilo lastništvo teh parcel. Na območju k. o. 1301 Krška vas težko najdemo kmetijska zemljišča v zaraščanju, izjema so le zemljišča v lasti države. Medtem ko se približujemo državni meji z Republiko Hrvaško, se slika bistveno spremeni. Velika težava glede neobdelanih kmetijskih zemljišč se pojavlja pri hrvaških državljanih, ki običajno zemljišč ne dajejo niti v najem. Zaraščena kmetijska zemljišča predstavljajo tudi zatočišča za divjad, ki povzroča škodo na pridelkih. K temu pripomore tudi prekinitev poti nekaterih prostoživečih živali, ki jih je prinesla gradnja avtoceste. Anketiranci so mnenja, da bi bilo treba v urejanje podeželskega prostora vključiti tudi lovce. V zadnjem vprašanju se pojavljajo nekateri odgovori, ki so jih anketiranci lahko podali pod drugo, vendar te možnosti večinoma niso izbirali.

7.3 Testiranje raziskovalnih hipotez

Postavljeni sta dve hipotezi, katerih pravilnost smo preverjali teoretsko in tudi empirično, na primeru avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje.

Hipoteza 1:

»Gradnja velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, prinaša številne negativne vplive v kmetijski prostor zaradi necelovitega urejanja kmetijskih zemljišč. V celoviti pristop k urejanju kmetijskih zemljišč je treba vključiti pravni, funkcionalni, ekološki in estetski vidik.«

Izkazalo se je, da je več kot dvema tretjinama anketiranim gradnja avtoceste prinesla negativne vplive, ki se nanašajo na funkcionalni, ekološki in družbeni vidik ter manj kot eni tretjini anketiranim negativne vplive, ki se nanašajo na estetski vidik urejanja kmetijskih zemljišč. 78,9 % anketiranih meni, da avtocesta prinaša funkcionalne negativne vplive, 74,2 % jih je mnenja, da prinaša ekološke negativne vplive, 68,5 % jih je mnenja, da prinaša družbene negativne vplive ter 27,0 % anketiranih meni, da prinaša estetske negativne vplive. Ljudje se torej v vseh štirih k. o. spopadajo s številnimi negativnimi vplivi, tudi na območju k. o. 1301 Krška vas, kjer so bile pred gradnjo avtoceste izvedene komasacije. Odgovore je podalo 93,5 % lastnikov oz. uporabnikov.

V strokovni literature smo preverili, da so v nekaterih evropskih državah (v Nemčiji, na Danskem, na Nizozemskem, na Finskem, v Švici) kot možen instrument za celovito urejanje kmetijskih zemljišč in s tem za celovit razvoj podeželja razvili komasacije zemljišč tudi v okviru realizacije velikih projektov, kot so gradnja avtocest.

Hipoteza 2:

»Če so kmetijska zemljišča pri izgradnji avtoceste urejena s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika, so po končani gradnji tudi lastniki v večji meri pripravljeni skrbeti za njihovo urejenost.«

V anketnem vprašalniku smo anketirance spraševali za mnenje o tem, ali bi se povečala učinkovitost kmetovanja na njihovi kmetiji, v kolikor bi investitor gradnje poskrbel za celovito ureditev kmetijskih zemljišč. 25,6 % anketirancev je odgovorilo pritrdilno, iz ankete pa se da razbrati, da bi se učinkovitost kmetovanja povečala le pri večjih aktivnih kmetih. Pri tem je treba opozoriti na dejstvo, da tudi na tem območju velja izpostaviti slabost slovenskega kmetijstva v družbenem smislu, torej neugodno starostno struktura, ter da gre za manjše polkmete, ki se s kmetijstvom kot primarnim virom dohodka niso pripravljene ukvarjati. Kljub temu velja izpostaviti tradicionalno navezanost na zemljo, saj jim dolžnost do kmetijskih zemljišč narekuje, da bi bili kljub nepovečanju kmetijske proizvodnje pripravljeni sodelovati pri urejanju kmetijskih zemljišč, tako je namreč pritrdilno odgovorilo 69,9 % anketirancev.

Za dokazovanje te hipoteze smo v strokovni literaturi preverili, da se v nekaterih evropskih državah (zlasti v Nemčiji) lastniki vključujejo v vse faze urejanja kmetijskih zemljišč; tudi po končani gradnji ohranjajo ustrezen odnos do urejenosti kmetijskih zemljišč in aktivno sodelujejo pri njihovem urejanju še naprej, in to na način, da jih urejajo v fazah obdelovanja in vzdrževanja v skladu z zakonodajo in predpisi ter skrbijo, da so kmetijska zemljišča urejena pravno, funkcionalno, ekološko in estetsko.

7.4 Zaključne ugotovitve o anketiranju lastnikov oziroma uporabnikov

Rezultati ankete so pokazali, da je gradnja avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje na območjih k. o. 1301 Krška vas, 1306 Čatež, 1307 Cerina in 1308 Velika Dolina prinesla negativne vplive na kmetijski prostor, ki smo jih v anketnem vprašalniku razdelili po posameznih vidikih. Na območju k. o. 1301 Krška vas sta bili pred gradnjo avtoceste izvedeni komasaciji na dveh komasacijskih območjih, ki pa nista zagotovili urejenosti kmetijskih zemljišč niti s funkcionalnega vidika. Zato na obravnavanem območju ne moremo govoriti o celovitem urejanju kmetijskih zemljišč, kljub temu, da se lastniki oz. uporabniki zavedajo pomembnosti tega in bi tudi bili pripravljeni sodelovati.

S testiranjem raziskovalnih hipotez smo tako tudi na podlagi anketne raziskave dokazali, da gradnja velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste, prinaša številne negativne vplive v kmetijski prostor zaradi necelovitega urejanja kmetijskih zemljišč. Za uveljavitev celovitega pristopa k urejanju kmetijskih zemljišč bi morali kmetijska zemljišča urediti pravno, funkcionalno, ekološko in estetsko. V tem primeru so tudi lastniki pripravljeni v večji meri skrbeti za urejenost zemljišč po končani gradnji.

Iz pristopa lastnikov oz. uporabnikov k anketni raziskavi lahko razberemo, da bi se bili ti na ustrezne načine pripravljeni vključevati v vse faze urejanja kmetijskih zemljišč.

8 USMERITVE ZA CELOVITO UREJANJE KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ OB GRADNJI AVTOCESTE

Po površini so v Sloveniji najobsežnejša kmetijska zemljišča, ki smo jih v preteklosti izkoriščali, da se je kmetijska dejavnost razvila kot najpomembnejša gospodarska panoga za najštevilčnejši del prebivalstva. Kmetijska zemljišča v svetovnem merilu razvitih držav predstavljajo neprecenljivo bogastvo, s katerim je treba skrbno upravljati. V Sloveniji veljajo zakonsko določene smernice razvoja v prostoru, ki zaradi nenehnega spreminjanja pravnih predpisov ne omogočajo učinkovitega upravljanja kmetijskih zemljišč.

V zvezi z obravnavano problematiko se postavlja vprašanje, kako urediti kmetijska zemljišča, ki so bila degradirana zaradi različnih posegov. Mednje tudi gradnja velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste. Uveljavlja se načelo trajnostnega urejanja podeželskega prostora, hkrati je sodobna družba bolj kot kdaj koli prej odvisna od izkoriščanja kmetijskih zemljišč.

Pri celovitem urejanju kmetijskih zemljišč so pomembni takšni pravni predpisi, ki vsebujejo niz ukrepov, ki zagotavljajo, da bodo kmetijska zemljišča urejena na način, da bodo pravno zanesljiva, funkcionalno učinkovita, ekološko sprejemljiva in videzno privlačna.

8.1 Vključitev celovitega urejanja kmetijskih zemljišč v načrtovanje avtoceste

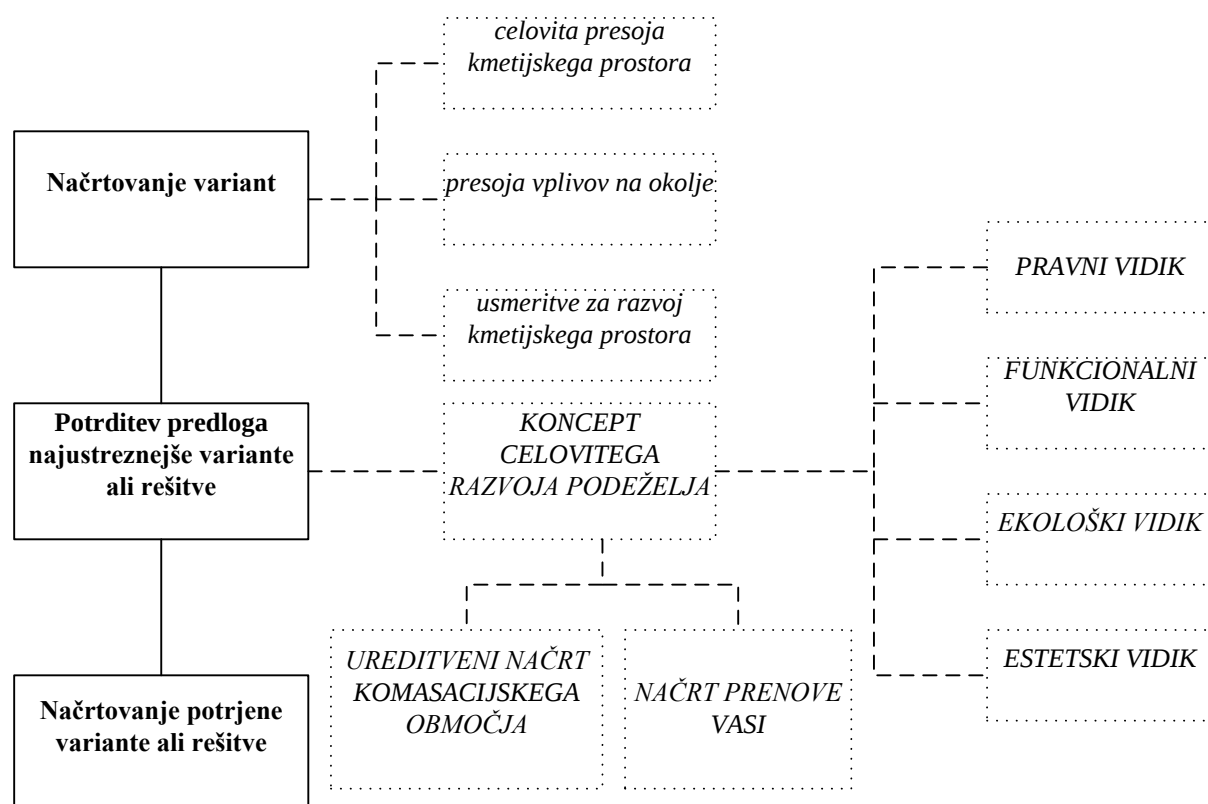
Pri izdelavi predloga priprave načrta je bil upoštevan Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010). Sočasno s pripravo DPN za načrtovano prostorsko ureditev je treba pripraviti tudi koncept celovitega razvoja podeželja.

Že v fazi načrtovanja različnih variant prostorskih ureditev državnega pomena, kot so avtoceste, je treba izvesti:

- celovito presojo kmetijskega prostora (vpliv na kmetijstvo in kmetijski prostor),
- presojo vplivov na okolje (vpliv na kmetijska zemljišča),
- usmeritve za razvoj kmetijskega prostora.

V fazi potrditve predloga najustreznejše variante ali rešitve prostorske ureditve državnega pomena, kot so avtoceste, je treba potrditi tudi koncept celovitega razvoja podeželja, ki naj vključuje ureditveni načrt komasacijskega območja in načrt prenove vasi ter zajema celovito urejanje kmetijskih zemljišč s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika.

Predlog koncepta celovitega razvoja podeželja ob postopku priprave načrta prostorskih ureditev državnega pomena je ponazorjen na Sliki 63.



Slika 63: Predlog vključitve novih elementov v postopek priprave načrta (ob upoštevanju Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor)

Figure 63: The proposal to introduce new elements to the process of plan preparation (taking into account the Act regarding the siting of spatial arrangements of national significance in physical space)

Za celovit razvoj podeželja je pomembno usklajevanje med posameznimi strokami. Koncept celovitega razvoja podeželja naj bo plod dela interdisciplinarnega sodelovanja med agronomi, geodeti, pravniki, krajinskimi arhitekti, vodarji, prometnimi inženirji, naravovarstveniki, sociologi in drugimi urejevalci prostora, kjer imata pomembno vlogo tudi lokalna skupnost in javnost.

V nadaljevanju je podanih nekaj splošnih napotkov vsem udeležencem urejanja kmetijskih zemljišč za pripravo ureditvenega načrta komasacijskega območja. Načrt naj vključuje ukrepe za:

- zložbo in ponovno razdelitev zemljišč ter preureditve lastništva,
- prometne ureditve – ureditev javno dostopnih poti do kmetijskih in gozdnih površin (uporaba tudi v rekreativne namene),
- vodnogospodarske ureditve,
- ekološko-krajinske ureditve,
- naravovarstvene ureditve,
- ureditev zaščitnih nasadov v obcestju,
- vrsta rabe zemljišč.

Sočasno z izdelavo koncepta celovitega razvoja podeželja je treba predvideti stroške za urejanje kmetijskih zemljišč, ne le za izvedbo agrarnih operacij, ampak tudi stroške za urejanje krajine s krajinskimi elementi, ki so naravi blizu. Prav tako je treba določiti tistega, ki bo odgovoren, da bodo ta urejena, sicer bomo kasneje težko našli financerja teh stroškov.

8.2 Predlagani ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč po posameznih vidikih

Kmetijska zemljišča morajo ob hitrem razvoju ohranjati krajinsko in ekološko pestrost ter hkrati zagotoviti, da bodo urejena na načine, da bodo v največji možni meri zagotavljala njihovo funkcionalnost za optimalno rabo v kmetijstvu, kar je mogoče doseči z interdisciplinarnim sodelovanjem različnih strok, ki vključujejo varstvo okolja in narave, nego krajine, vodno gospodarstvo, prometno infrastrukturo, turizem, rekreacijo ipd.

Sočasno z umeščanjem velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so gradnja infrastrukture – dolžinskih objektov, jezdov, daljnovodov, širitvev naselij, preselitev kmetij, lokacij skupnih kmetijskih objektov ipd., je treba zagotoviti celovito urejanje območij kmetijskih zemljišč s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika. Pri večjih posegih v podeželski prostor, kot je gradnja avtocest, je treba uvesti enostavne postopke preurejanja zemljišč, saj je na ta način mogoče skrajšati dolgotrajnost postopkov pri realizaciji projektov.

V nadaljevanju bodo predstavljeni ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika. Vsem pa so skupne komasacije, ki so najbolj učinkovit in zanesljiv instrument za preurejanje kmetijskih zemljišč.

8.2.1 Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč s pravnega vidika

Žal ne upoštevamo dejstva, da brez kakovostne podatkovne podlage ni mogoče vzpostaviti kakovostne in natančne prostorske evidence – zemljiškega katastra. Premalo se zavedamo, da brez kakovostnega in ažurnega zemljiškega katastra, kot osnovne nepremičninske evidence o zemljiščih, ni mogoče zagotoviti drugih kakovostnih prostorskih evidenc.

Že pri samem načrtovanju in gradnji avtoceste v prostor potrebujemo kakovostne podatke zemljiškega katastra in zemljiške knjige, kot so npr. zemljiškokatastrski načrt, seznam parcel in njihovih lastnikov, podatke o vrsti rabe, kulturah in razredu ter boniteti zemljišč, podatki o dejanski rabi zemljišč, o namenski rabi zemljišč itn. Najbolj učinkovita metoda za celovito prenovo evidence zemljiškega katastra je nova zemljiškokatastrska izmera, katere cilj je uskladitev stanja v naravi in stanja v evidenci. Nova izmera predstavlja projekt, katerega realizacija lahko traja nekaj desetletij. Hkrati z novo izmero, s katero se določijo urejene meje v naravi in njihovo evidentiranje v evidenci zemljiškega katastra, se naj opravi tudi označitev mej v naravi, določitev vrste rabe, kultur in razreda zemljišč, izmera stavb in njihovo evidentiranje v zemljiškem katastru ipd.

Celovita prenova zemljiškega katastra vključuje tudi prenovo zemljiškokatastrskega načrta oz. zemljiškokatastrskega prikaza, ki je po definiciji grafični prikaz vseh parcel in parcelnih števil v Sloveniji, ki ne sme biti omejen samo na izboljšavo položajne natančnosti, ampak mora zadostiti tudi preostalim meram kakovosti (celovitosti, logični skladnosti, časovni točnosti, pomenski, tematski ali lastnostni točnosti). Znotraj evidence zemljiškega katastra je treba uskladiti grafične in atributne podatke na eni strani, po drugi strani je treba zagotoviti skladnost evidence zemljiškega katastra z drugimi prostorskimi evidencami, med katere spadajo tudi zemljiška knjiga ter evidenca dejanske rabe kmetijskih in gozdnih zemljišč, evidenca dejanske rabe vodnih zemljišč ipd.

Meje dejanske rabe in namenske rabe, katerih vodenje je v pristojnosti različnih javnih služb (kmetijske, vodarske, občinske itn.), se morajo topološko natančno uskladiti s parcelnimi mejami

(evidentiranimi in neevidentiranimi) v zemljiškem katastru, saj ta predstavlja temeljno evidenco, ki postaja v današnji družbi čedalje bolj zanemarjena, saj na pomenu pridobivajo druge evidence.

Treba je uskladiti vrste dejanske rabe v kmetijskih evidencah z vrstami rabe v zemljiškem katastru, ne pa slednje ukiniti, saj predpisana metodologija in pravilnik Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano napačno določata kmetijsko rabo znotraj kakovostno evidentiranih parcel avtocest, državnih cest, železnic, vodotokov ipd.

Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč s pravnega vidika so:

- ureditev prenosa naslovov lastnikov iz tujine in tujih naslovov stalnega prebivališča slovenskih državljanov, pridobljenih v geodetskih postopkih, v Centralni register prebivalstva, kjer ti naslovi običajno niso pravi
- ureditev zemljiške knjige na okrajnih sodiščih z ažurnimi podatki o priimkih, imenih in naslovih ter EMŠO
- na novo urediti pravno stanje zemljišč – stvarne pravice (služnosti), ki se nanašajo na zemljišča
- ureditev prenosa lastninske pravice v zemljiško knjigo
- na novo urediti pravno stanje zemljišč – obligacijske pravice, ki se nanašajo na zemljišča
- možnost priključitve parcele, ki je v najemu, k lastniški parceli
- izboljšanje lastninskih zadev ob takojšnji sprožitvi postopkov v primeru umrlih lastnikov, kjer dediči niso znani in v primeru, ko so ti znani, a kljub temu ne sprožijo postopkov o zapuščini
- izboljšanje lastninskih zadev v primerih, ko ni podatkov o dejanskih lastnikih, če so ti vpisi iz leta 1900 ali starejši
- izboljšanje lastninsko-pravnih zadev ob izvedenih postopkih denacionalizacije, komasacije, reševanja solastnina
- ureditev zaznamb, da gre za javno dobro v zemljiški knjigi v primerih, kjer je kot lastnik vpisana občina ali RS
- ureditev prenosa upravljavca pri spremembi vrste rabe s kmetijskih zemljišč (njiva, travnik, pašnik ipd.) v cesto v primerih lastništva RS iz SKZG RS v DRSC
- poljske poti izvzeti iz komasacijske mase, da postanejo javno dobro, prav tako tudi vodotoke in obvodni prostor.

Med obligacijskimi pravicami sta zlasti zakupna in najemna pravica tisti, ki običajno nista vpisani v zemljiško knjigo, zato bi bilo treba izvajati učinkovit nadzor nad izvajanjem tovrstnih vpisov v zemljiško knjigo.

Ker evidence vsebujejo številne napake, ki jih je treba najprej popraviti in šele nato medsebojno uskladiti, je treba zakonsko določiti strokovno usposobljene izvajalce in kadre, finančne in tehnične vire ter roke dokončanja izvedbe.

Kot smo že omenili, komasacije predstavljajo pomembno vodilo pri zagotavljanju urejanja kmetijskih zemljišč s pravnega vidika kot dela celovitega urejanja podeželskega prostora. Komasacije zemljišč bi morali smatrati kot instrument za pridobivanje zemljišč za potrebe gradnje infrastrukturnih objektov v javnem interesu, kot so avtoceste, saj bi se s tem izognili marsikateremu sporu in bi se območje celovito uredilo tudi v lastninsko-pravnem pomenu. V okviru komasacij je smiselno ustanoviti zemljiške sklade, znotraj katerih se nenehno pridobivajo zemljišča, ki so pravzaprav nadomestne parcele, ki služijo za prihodnje potrebe gradnje velikih infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste ipd.

Lahko rečemo, da urejanje kmetijskih zemljišč s pravnega vidika predstavlja temelj za zagotovitev urejenosti kmetijskih zemljišč, iz katerega izhajajo preostali vidiki.

8.2.2 Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika

Za Slovenijo je značilna velika zemljiška in posestna razdrobljenost ter neugodna velikostna struktura, zato je pričakovati pospešeno združevanje kmetijskih zemljišč, kjer je potreben ustrezen pristop k celovitemu načrtovanju krajine, s katerim želimo po drugi strani ohraniti svojo prepoznavnost.

V celoviti postopek komasacij je treba vključiti tudi agromelioracije, ki se morajo izvajati istočasno. Agromelioracije v sklopu komasacij je treba uvesti dvakrat; na začetku komasacij je potrebno čiščenje zaraščenih površin, odstranitev kamnitih osamelcev (aktualno predvsem na kraškem svetu), na koncu pa izravnava zemljišč, ureditev teras, nasipavanje rodovitne zemlje, ureditev poljskih poti, ureditev manjših odvodnjavanj itn.

Prav tako so komasacije lahko pomemben instrument za ponovno kultiviranje zaraščenih kmetijskih zemljišč oz. njihovo obdelavo, pri čemer je smiselno ohraniti tiste naravne prvine, ki predstavljajo veliko ekološko vrednost.

Ker se v zadnjih letih vse bolj soočamo z izzivi podnebnih sprememb, je smiselno sočasno z zgoraj navedenima agrarnima operacijama načrtovati tudi namakanje, kot najbolj učinkovit način obrambe pred sušo.

Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika so:

- pri načrtovanju avtocest omejiti prečkanja in ostale posege na kmetijska zemljišča na čim manjšo mero
- izvajati izboljševalne ukrepe (komasacije, namakanje, osuševanje, agromelioracije)
- preureditev zemljiških parcel na tak način, da pridobijo nove, večje parcele geometrijsko pravilnih oblik, ki so čim bližje domačiji ali oblikujejo največjo možno obdelovalno površino in je lahko tudi celotna posest le na eni novi parceli
- sprememba parcelacije in tehnološka prilagoditev kmetijskih zemljišč naj upošteva tradicionalne vzorce (ohranjanje vzorca parcelacije kmetijskih zemljišč in ohranjanje smeri obdelave)
- izgradnja, obnovitev ali posodobitev poljskih poti
- nove poti naj bodo večjih dimenzij (zaradi sodobne kmetijske tehnologije) in imajo možnost zbiranje prometa
- stare poti naj se razširijo, da dobijo primernejši naklon in se uredijo priključki
- zadostna gostota poljskih poti, da ima vsaka parcela urejen dostop in obračevalni pas
- zmanjšanje števila križišč poljskih poti s cestami in železnicami
- odpravljanje nivojskih prehodov čez železnico
- izgradnja, obnovitev ali posodobitev namakalnih sistemov in vodnih zadrževalnikov
- vodne zadrževalnike uporabljati večnamensko; poleg namakalne funkcije tudi protipoplavno, vodooskrbno, turistično, rekreacijsko, ribiško ter v povezavi z drugimi okoljskimi in ekonomskimi funkcijami
- zadostno število nadvozov, podvozov, ki omogočajo prehode s sodobno kmetijsko mehanizacijo, ter nadhodov, podhodov čez avtocesto, da so omogočeni enostavnejši prehodi med pridelovalnimi zemljišči.

8.2.3 Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika

Pri vseh posegih v prostor, tudi gradnji avtoceste, je treba čim bolj zagotavljati ohranitev biotske raznovrstnosti in razvoj naravnih procesov ter preprečiti čezmerno onesnaženje okolja (zraka, tal, podtalnice, rastlin ipd.).

Izboljševalne ukrepe (komasacije, namakanje, osuševanje, agromelioracije), ki jih je potrebno predvideti ob planiranju velikih posegov v prostor, je treba podrežati načelu trajnosti, saj na ta način lahko rešimo marsikatero težavo, ki jo povzroča vpliv avtoceste na kmetijski prostor.

Meliorirane kmetijske površine je treba urediti na način, da se dodajo novi ekološki elementi kmetijske krajine, izjema pri tem niso melioracijski jarki, ki imajo dovolj vode tudi za uspevanje mejic, ki se najhitreje razvijejo prav ob jarkih z vodo. Z zasaditvijo melioracijskih jarkov se zmanjša tudi kmetijsko onesnaževanje in izboljša kakovost podtalnice.

Poleg suše so tudi poplave vse pogostejši ekstremni dogodki, s katerimi se sooča kmetijstvo, zato je treba načrtovati ustrezne protipoplavne zaščite. Poleg preventivnih hidroinženirskih ukrepov pred poplavami, kamor sodijo tudi nasipi in zadrževalniki, je mogoče s pomočjo ERM uravnavati vodne količine. Zasaditve obrežne drevesne vegetacije ob potokih in rekah, revitalizacije vodotokov omogočajo zadrževanje vode in s tem preprečevanje poplav.

Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika so:

- v primeru nujnega spreminjanja kmetijskih površin te nadomestiti ali izvesti izravnalne ukrepe
- sanacija začasno uporabljenih kmetijskih površin
- opuščati obdelovanje kmetijskih površin neposredno ob vodotokih, jarkih ali širjenje v njihovo bližino
- redno čiščenje in vzdrževanje brežin na avtocestah
- sajenje zaščitnih nasadov in ohranjanje opuščene kmetijske rabe v obcestju
- ohranjanje ali sajenje pasov drevja okrog podeželskih naselij
- ohranjanje mejic ob parcelnih/posestnih mejah ter ob naravnih mejah (ob vodotokih ipd.), vetrozaščitnih pasov
- ohranjanje živih mej, obmejkov ob parcelnih/posestnih mejah, mokrišč
- ohranjanje poljskih gozdičev med kmetijskimi zemljišči
- zasaditev vogalov neugodno (neprimerno) oblikovanih neobdelanih parcel z ekološkimi elementi kmetijske krajine
- potrebno je evidentirati ekološke elemente kmetijske krajine pred načrtovanimi posegi v prostor
- obstoječe ekološke elemente kmetijske krajine izločiti iz intenzivne kmetijske rabe ter določiti subvencionirane ukrepe za njihovo ohranjanje in vzpostavljanje novih
- ob vzpostavljanju novih ekoloških elementov kmetijske krajine med agrarnimi operacijami (komasacija itn.) bi bilo treba opredeliti lokacijo in obseg/površino sajenja, lastnika, njihovega vzdrževalca ter izvzeti iz komasacijske mase in določiti odškodnino zaradi zmanjšanja mase komasacijskega sklada
- določiti je treba globe za neprimerno ravnanje z ekološkimi elementi kmetijske krajine
- revitalizacije vodotokov
- ohranjanje členjenosti obvodnega prostora z dosaditvijo vegetacijskih pasov
- redno vzdrževanje in čiščenje brežin in rečnih strug

- zadostno število nadhodov, podhodov čez avtocesto, da so omogočene poti nekaterih prostoživečih živali
- odvodnjavanje z avtoceste reševati na načine (uporaba biotopov kot npr. močvirja), da se ne poslabšajo vodne razmere v tleh.

Premajhno pozornost namenjamo tudi zasaditvi v obcestnem prostoru, ki deluje kot izravnalni pas za škodljive snovi, ki so posledica prometa, in prinaša zaščito okoliškemu območju. Drevesni in grmovni nasadi ob avtocestah, ki morajo biti dovolj visoki in široki, omilijo številne negativne vplive, ki jih prinese načrtovanje in gradnja avtoceste, kot so onesnaženje zraka in onesnaženje tal ter rastlin, v bistveno manjši meri pa tudi hrup. Z gostejšim vnašanjem ekoloških elementov v obcestni prostor lahko pripomoremo tudi k varovanju kmetijskih zemljišč pred vetrno erozijo. Prav tako lahko z zasaditvijo obcestnega prostora pripomoremo k obnovi ekološke pestrosti, ki so jo v preteklosti osiromašile tudi agrarne operacije.

Z ustrezno zasaditvijo (zadovoljiva širina, pestrost rastlinskih avtohtonih vrst, prilagoditev prostorskim značilnostim) je zakriti tudi manj prijetna prizorišča, kot so peskokopi, kamnolomi ipd., ki se nahajajo sredi polj ter na ta način popestriti vizualno prostorsko sliko.

8.2.4 Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč z estetskega vidika

Zagotavljanje urejenosti kmetijskih zemljišč z estetskega vidika pa ni mogoče, če kmetijska zemljišča predhodno niso urejena s pravnega, funkcionalnega in ekološkega vidika.

Urejena kmetijska zemljišča so videzno privlačna za številne obiskovalce in imajo tudi pomembno rekreativno funkcijo, saj nudijo številne možnosti za rekreacijo na prostem ter stik s kmetijskim prostorom – opazovanje narave in sprostitev (opazovanje ptic, fotografiranje, slikanje v naravi, pikniki, izleti ipd.). Območja, ki imajo veliko estetsko vrednost, nudijo idealne pogoje za razvoj ekološkega turizma (izletniške točke, možnost lokalnega razvoja, trženje lokalnih izdelkov z visoko dodano vrednostjo ipd.).

Ukrepi za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč z estetskega vidika so:

- povezovati primarno kmetijstvo s sočasnimi rabami, kot so rekreacija, šport in turizem
- pridelovalne površine kakor tudi ekološke elemente kmetijske krajine ustrezno zavarovati (prepovedano odlaganje odpadkov ipd.)
- prepovedati postavljanje reklamnih panojev izven naselij, na območja kmetijskih zemljišč ob avtocestah ipd.
- učinkovit inšpekcijski nadzor in izrekanje ukrepov lastnikom glede zaraščenosti kmetijskih zemljišč.

V nadaljevanju je v Preglednici 25 prikazan nabor ukrepov na področju urejanja kmetijskih zemljišč po posameznih vidikih in njihovi pozitivni učinki.

Preglednica 25: Nabor ukrepov na področju urejanja kmetijskih zemljišč po posameznih vidikih in njihovi pozitivni učinki

Table 25: A set of measures for agricultural land planning by individual aspects and their positive effects

SKUPINA VIDIKOV	UKREPI NA PODROČJU UREJANJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ	POZITIVNI UČINKI
PRAVNI	• poljske poti izvzeti iz komasacijske mase, da postanejo javno dobro • določitev urejenih mej v naravi in evidentiranje urejenih mej v evidenci zemljiškega katastra • ureditev zemljiške knjige na okrajnih sodiščih z ažurnimi podatki o priimkih, imenih in naslovih ter EMŠO • možnost priključitve parcele, ki je v najemu, k lastniški parceli • izboljšanje lastninskih zadev zaradi reševanja zapuščinskih postopkov • izboljšanje lastninsko-pravnih zadev ob postopkih denacionalizacije, reševanje solastnine • na novo urediti stvarne pravice (služnosti) in obligacijske pravice, ki se nanašajo na zemljišča • ureditev prenosa lastninske pravice v zemljiško knjigo	• zmanjševanje verjetnosti medsebojnih sporov, izboljšanje kakovosti evidenc zemljiškega katastra in zemljiške knjige za kakovostno upravljanje zemljišč • zmanjševanje verjetnosti mejnih sporov, izboljšanje kakovosti evidence zemljiškega katastra za kakovostno upravljanje zemljišč • pospešitev postopkov za pridobivanje potrebnih zemljišč za gradnjo, izboljšanje kakovosti evidence zemljiške knjige za kakovostno upravljanje zemljišč • izboljšanje kakovosti evidence zemljiške knjige za kakovostno upravljanje zemljišč • pospešitev postopkov za pridobivanje potrebnih zemljišč za gradnjo, izboljšanje kakovosti evidence zemljiške knjige za kakovostno upravljanje zemljišč • izboljšanje kakovosti evidence zemljiške knjige za kakovostno upravljanje zemljišč • izboljšanje kakovosti evidence zemljiške knjige za kakovostno upravljanje zemljišč • pospešitev postopkov za pridobivanje potrebnih zemljišč za gradnjo, izboljšanje kakovosti evidence zemljiške knjige za kakovostno upravljanje zemljišč

»se nadaljuje...«

»...nadaljevanje«

SKUPINA VIDIKOV	UKREPI NA PODROČJU UREJANJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ	POZITIVNI UČINKI
FUNKCIONALNI	• preureditev zemljiških parcel na tak način, da pridobijo nove, večje parcele geometrijsko pravih oblik, ki so čim bližje domačiji, ali oblikujejo največjo možno obdelovalno površino in je lahko tudi celotna posest le na eni novi parceli • sprememba parcelacije in tehnološka prilagoditev kmetijskih zemljišč naj upošteva tradicionalne vzorce (ohranjanje vzorca parcelacije kmetijskih zemljišč in ohranjanje smeri obdelave) • izgradnja, obnove ali posodobitev poljskih poti • ureditev dostopov do parcel po najkrajši poti • ureditev dostopov z možnostjo preusmerjanja k cestam višjega ranga	• izboljšanje pogojev za kmetijsko obdelavo (večja pridelava kmetijskih pridelkov, boljša storilnost kmetijske mehanizacije, zmanjšanje transportnih stroškov in drugih stroškov kmetijske proizvodnje, zmanjšanje porabe časa za obdelovanje in dostopa na parcelo ipd.) • ohranjanje prepoznavnosti značaja kmetijske krajine • izboljšanje pogojev za kmetijsko obdelavo (boljša storilnost kmetijske mehanizacije, zmanjšanje transportnih stroškov in drugih stroškov kmetijske proizvodnje, zmanjšanje porabe časa dostopa na parcelo ipd.) • večfunkcionalna raba prostora • izboljšanje pogojev za kmetijsko obdelavo (zmanjšanje transportnih stroškov in drugih stroškov kmetijske proizvodnje, manjša poraba časa dostopa na parcelo ipd.) • izboljšanje pogojev za kmetijsko obdelavo (zmanjšanje transportnih stroškov in drugih stroškov kmetijske proizvodnje, manjša poraba časa dostopa na parcelo ipd.)

»se nadaljuje...«

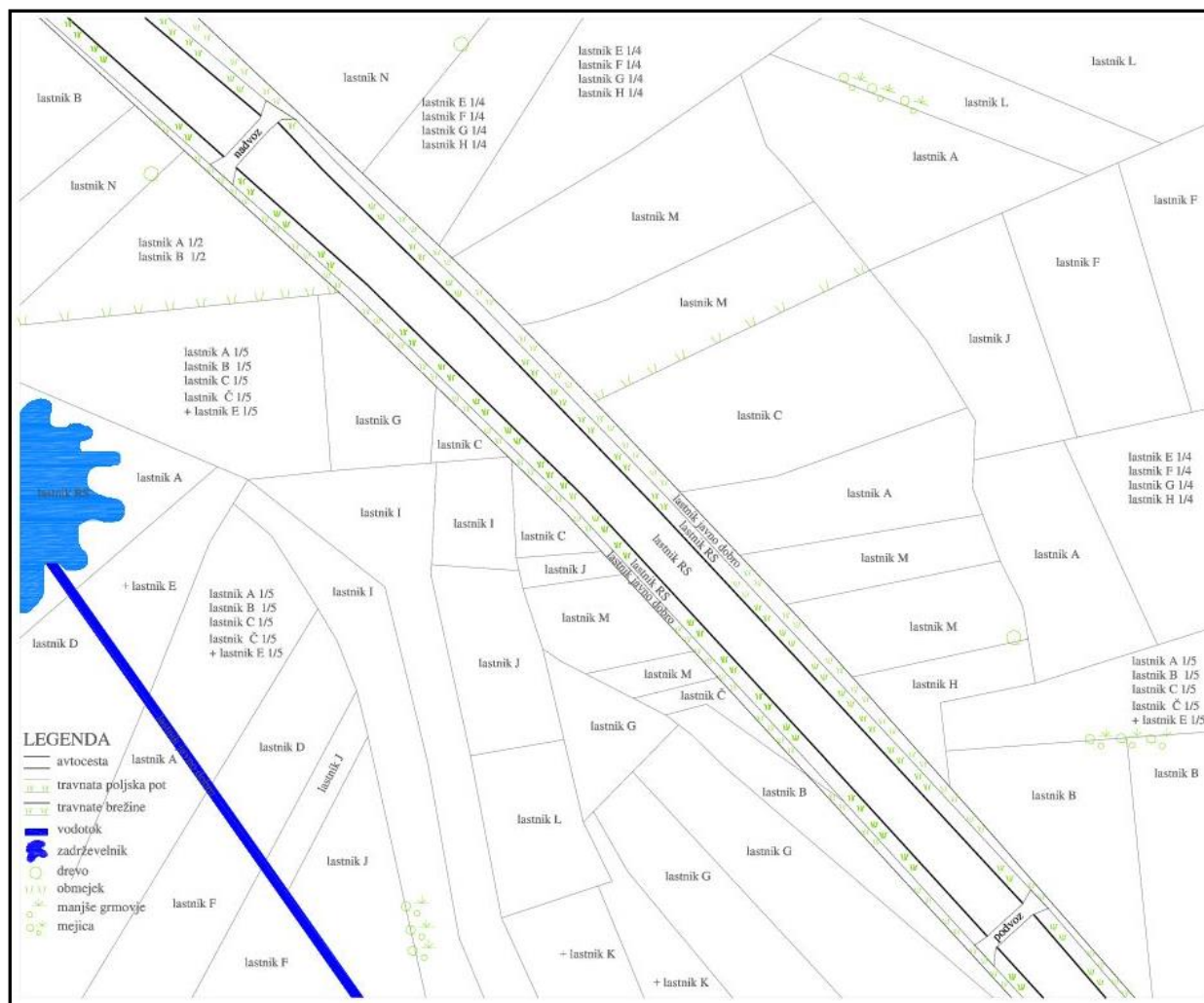
»...nadaljevanje«

SKUPINA VIDIKOV	UKREPI NA PODROČJU UREJANJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ	POZITIVNI UČINKI
EKOLOŠKI	• sajenje zaščitnih nasadov in ohranjanje opuščene kmetijske rabe v obcestju • ohranjanje mejic ob parcelnih/posestnih mejah ter ob vodotokih, jarkih ipd. • ohranjanje vetrozaščitnih pasov • ohranjanje živih mej • ohranjanje obmejkov ob parcelnih/posestnih mejah • ohranjanje mokrišč • ohranjanje poljskih gozdičev med kmetijskimi zemljišči • redno vzdrževanje in čiščenje brežin in rečnih strug • odvodnjavanje z avtoceste reševati na načine (uporaba biotopov kot npr. močvirja), da se ne poslabšajo vodne razmere v tleh	• zmanjšanje onesnaževanja tal in rastlin • označevanje mej med parcelami, zmanjševanje vplivov suš, zmanjševanje onesnaženja podtalnice, povečanje biotske raznovrstnosti (uravnavanje ravnotežja v krajini), zmanjšanje vetrne erozije • preprečevanje vetrne in vodne erozije, zmanjšanje onesnaženja zraka, tal, rastlin, podtalnice, povečanje biotske raznovrstnosti, zmanjšanje jakosti hrupa, blaženje vplivov suš • označevanje mej med parcelami, zmanjšanje vetrne erozije, povečanje biotske raznovrstnosti, služijo kot zavetje za živino, zmanjševanje vplivov suš • označevanje mej med parcelami, povečanje biotske raznovrstnosti • zmanjšanje onesnaženja podtalnice, blaženje vplivov suš, zmanjšanje vpliva poplav, čistijo vodo, so vir dobrin krme, kmetijskih pridelkov, življenjska okolja redkih in ogroženih živalskih vrst • zmanjševanje vplivov suš, zmanjševanje onesnaženja podtalnice, povečanje biotske raznovrstnosti (uravnavanje ravnotežja v krajini), zmanjšanje vetrne erozije • zmanjšanje nevarnosti poplav • zmanjšanje onesnaženja tal, podtalnice, rastlin
ESTETSKI	• povezovati primarno kmetijstvo s sočasnimi rabami, kot so rekreacija, šport in turizem • vzdrževani ekološki elementi kmetijske krajine	• večfunkcionalna raba prostora • privlačna prvina kulturne krajine, zakrivajo videzno neprivlačna območja

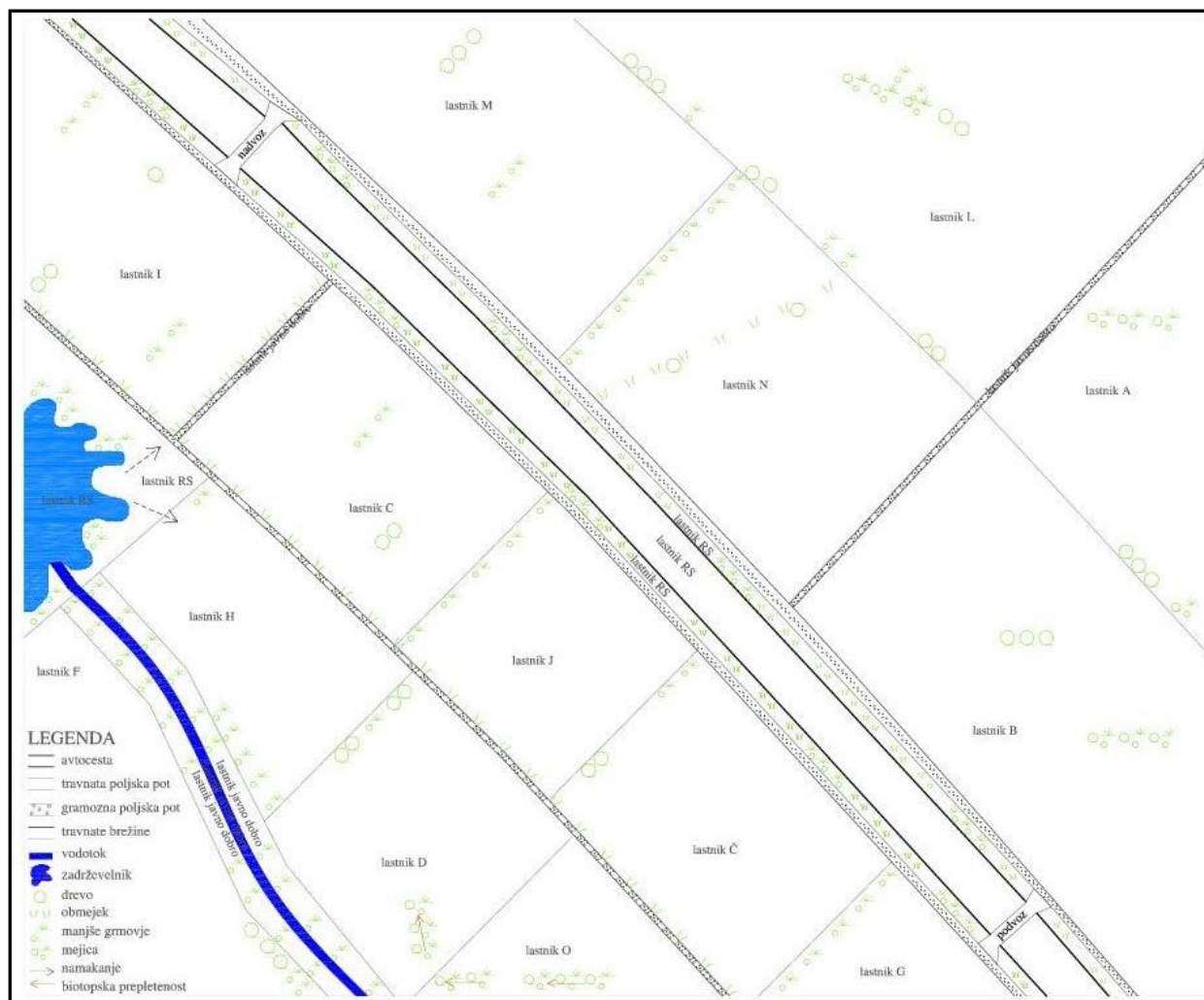
Ker smo ugotovili, da kmetijski prostor ob avtocesti v Sloveniji, katerega gradnja prinaša številne negativne vplive v prostor, ni urejen ali je urejen premalo, smo sestavili ukrepe za usmerjanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč po posameznih vidikih. Če so ti v skladu s sonaravnimi načeli in so celovito upoštevani, spreminjajo naravni značaj kmetijskega prostora v bistveno manjšem obsegu in nudijo uporabnikom naših avtocest izjemne možnosti za doživljanje in spoznavanje narave.

V nadaljevanju je na Sliki 64 prikazan primer situacije urejenosti kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste pred celovitem urejanju kmetijskega prostora, na Sliki 65 pa primer situacije urejenosti kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po celovitem urejanju kmetijskega prostora.

»Ta stran je namenoma prazna.«



Slika 64: Primer situacije urejenosti kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste pred celovitim urejanjem kmetijskega prostora
Figure 64: The situation of agricultural land development during the motorway construction before the integrated agricultural area development



Slika 65: Primer situacije urejenosti kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste po celovitem urejanju kmetijskega prostora

Figure 65: The situation of agricultural land development during the motorway construction after the integrated agricultural area development

8.3 Pomen vključitve javnosti v postopke urejanja kmetijskih zemljišč

V Sloveniji se pogosto srečujemo z dolgotrajnimi postopki pri načrtovanju in gradnji velikih infrastrukturnih objektov in naprav v prostor, kot so avtoceste; v tem sklopu bi bilo treba urediti tudi kmetijska zemljišča. K temu pripomore tudi javnost, ki je slabo obveščena in je v postopek vključena prepozno, kar prispeva k nesoglasjem glede načrtovane izvedbe in poteka trase infrastrukturnega objekta ali naprave. Za učinkovit postopek je treba pravočasno vključiti zlasti lastnike zemljišč, saj se z ustreznim predhodnim obveščanjem pred uvedbo postopka izognemo številnim kasnejšim konfliktnim situacijam. Informiranje javnosti mora potekati celovito in ves čas, saj je ključni pogoj za uspeh, da je javnost vključena v vse faze planiranja in odločanja o svojem življenjskem prostoru.

Kot primer dobre prakse lahko znova izpostavimo Nemčijo. »Praksa pri komasacijah na Bavarskem neformalno že dolgo izpolnjuje udeležbo vseh krajanov pri razgrnitvi planov. Aktivna udeležba lastnikov in ostalih krajanov, kar prikazuje Slika 66, je uspešen način iskanja najboljše rešitve v prostoru za dobrobit vseh prebivalcev. Gre za družbeni proces, ki prinaša v podeželsko krajino sodobnost. Dolgoročno zadovoljni krajanji so pogoj za ohranjanje poselitve na deželi in njen razvoj. Aktivna udeležba prinaša mnoge prednosti. Probleme krajanov se poskuša rešiti v postopku komasacije, ohranja in razvija se krajina, ki je lahko podlaga za turizem in rekreacijo, tvorijo se nova delovna mesta in omogoči se prostor za poselitev. Tako se na podeželju, v občini tvorijo pogoji za ohranitev poselitve in dvig kakovosti življenja« (Lisec in sod., 2011).



Slika 66: Vključevanje javnosti v postopke urejanja kmetijskih zemljišč (Verwaltung für Flurneuordnung und Landentwicklung ..., 2008, 2009)

Figure 66: The public involvement in the processes of agricultural land planning (Verwaltung für Flurneuordnung und Landentwicklung ..., 2008, 2009)

Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (2010) za razliko od Zakona o prostorskem načrtovanju (2007) uvaja sodelovanje javnosti že v začetnih fazah postopka, saj je javnosti omogočena seznanitev s pobudo za pripravo DPN za načrtovano prostorsko ureditev na spletnih straneh koordinatorskega, seznanitev s študijo variant s predlogom najustreznejše variante ali rešitve ter seznanitev z osnutki DPN, kjer ima možnost podati predloge, v preostalih (kasnejših) dveh pa tudi pripombe.

Za konstruktivno podajanje predlogov, priporočil, usmeritev, mnenj, pobud in pripomb je potrebno predhodno organizirano ozaveščanje, usposabljanje in izobraževanje javnosti. Za to je potreben tudi

čas, zato menimo, da je časovno obdobje, ki je namenjeno javnosti za podajanje predlogov in pripomb, prekratko. V Preglednici 26 so podani predlogi o načinih vključevanja javnosti, zlasti lastnikov, v vse faze urejanja kmetijskih zemljišč.

Preglednica 26: Predlogi o načinih vključevanja javnosti v postopke urejanja kmetijskih zemljišč

Table 26: The public involvement in the processes of agricultural land planning

AKTIVNOST	METODE	UDELEŽENCI
Seznanitev javnosti s pobudo	objava na spletnih straneh	pobudnik, koordinator
Seznanitev lastnikov s pobudo	pisno obvestilo/vabilo na posvet	pobudnik, koordinator,
Seznanitev na posvetu	predstavitve vključuje prednosti in priložnosti, primere dobrih praks, da je zanje postopek brezplačen ipd.	pobudnik, koordinator, javnost
Oblikovanje vprašalnikov	raziskave o pomembnih vidikih, vprašanjih in ukrepih za urejanje kmetijskega prostora	vsi udeleženci
Oblikovanje delovnih skupin	spopadanje z vprašanji urejanja kmetijskega prostora	javnost
Ogled terena	priložnost za strokovno javnost, da se seznani s trenutnim stanjem in obstoječo problematiko na tem območju	vsi udeleženci
Šola za razvoj kmetijskega prostora	izobraževanje/izpopolnjevanje za izvajanje nalog urejanja kmetijskega prostora	javnost, stroka
Delavnica	soočanje različnih področij skupaj	vsi udeleženci
Časopis urejanje kmetijskega prostora (ali priloga lokalnega časopisa)	sprotno seznanjanje z dogajanjem na področju urejanje kmetijskega prostora in priložnost za udeležence, da predstavijo različne poglede in vidike na obravnavano tematiko	vsi udeleženci
Obiski in ogledi kmetijskega prostora	predstavitve primerov dobrih in slabih praks	vsi udeleženci
Pravno obvezujoča javna razgrnitev	objava v spletnih straneh, časopisu, pisno obvestilo lastnikom, možnost podajanja predlogov in pripomb	pobudnik, koordinator javnost
Pravno obvezujoča javna obravnava	objava v spletnih straneh, časopisu, pisno obvestilo lastnikom, možnost podajanja predlogov in pripomb	vsi udeleženci, mediji
Čistilne akcije	organizacija in obveščanje o uspešnosti čistilne akcije	vsi udeleženci, mediji, šola
Brošure, letaki, video predstavitve, razstave	sprotno zagotavljanje informacij kot pomoč za razširjanje informacij, zlasti v fazah urejanja kmetijskih zemljišč, kot sta obdelovanje in vzdrževanje	javnost – lastniki

Zlasti pomembno je tudi to, da lastniki in ostali občani po končani gradnji ohranjajo ustrezen odnos do urejenosti kmetijskih zemljišč in aktivno sodelujejo pri njihovem urejanju še naprej na način, da jih urejajo v fazah obdelovanja in vzdrževanja v skladu z zakonodajo in predpisi in skrbijo, da zagotavljajo uresničevanje celovitega urejanja kmetijskih zemljišč s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega vidika.

Prav tako se morajo tudi občasni obiskovalci, ki kmetijski prostor pojmujejo kot mesto rekreacije, zavedati odgovornosti pri ravnanju s tem območjem, saj nepremišljeno ravnanje pri rekreativnih

aktivnostih (hoja, tek, kolesarjenje, jezdenje, ribolov, nabiralništvo itn.) pripomore k slabšanju stanja urejenosti kmetijskih zemljišč.

»Ta stran je namenoma prazna.«

9 ZAKLJUČEK

V magistrskem delu smo raziskovali urejanje kmetijskih zemljišč, katerih funkcionalna učinkovitost, krajinska in ekološka pestrost ter videzna privlačnost so bile razvrednotene zaradi načrtovanja in gradnje avtoceste.

Kot možen instrument za celovito urejanje kmetijskih zemljišč in s tem za celovit razvoj podeželja so v nekaterih evropskih državah (v Nemčiji, na Danskem, na Nizozemskem, na Finskem) razvili komasacije zemljišč tudi v okviru realizacije velikih projektov, kot so gradnja avtocest, ki so pravzaprav metode za celovito preurejanje prostora, medtem ko trenutno v Sloveniji tovrstne komasacije predstavljajo le primere dobrih praks.

Prišli smo do ugotovitev, da pri urejanju kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste nekateri vidiki prevladujejo nad drugimi. V začetnih fazah prevlada urejanje kmetijskih zemljišč z ekološkega vidika, ki se odraža v obliki varstvenega režima (npr. varstvo biotske raznovrstnosti), ki pa je v kasnejših fazah zanemarljiv. V največji meri tako zadostijo težnjam urejanja kmetijskih zemljišč s funkcionalnega vidika, nekoliko s pravnega, ne pa tudi z že omenjenega ekološkega in posledično tudi z estetskega vidika, zato bi bilo treba razviti interdisciplinarno sodelovanje med različnimi strokami. Ob tem igrata že od vsega začetka pomembno vlogo tudi javnost in lokalna skupnost. Kljub vsestranskemu tehnološkemu razvoju bi morale vse stroke upoštevati naravno dinamiko in zakonitosti kmetijskega prostora ter temu prilagoditi urejanje kmetijskih zemljišč. Z vzpostavitvijo nadomestnih ukrepov bi kmetijskemu prostoru v neposredni bližini avtoceste povečali njegovo vrednost in rešili marsikatero nesoglasje med naravovarstveniki in ostalimi akterji urejanja kmetijskih zemljišč.

Ugotovili smo, da vseh pomanjkljivosti ni mogoče iskati le »v neustreznih« zakonodaji. Vzroke moramo iskati tudi v neizvajanju urejanja kmetijskih zemljišč po gradnji avtoceste na terenu. Zakonodaja namreč določa, da mora investitor plačati stroške za potrebne agrarne operacije, če zaradi gradnje infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste, povzroči razdrobljenost kmetijskih zemljišč ipd., kar pa se v praksi v večini primerov v Sloveniji ne izvaja.

V celoti gledano lahko zaključimo, da ne izpolnjujemo niti osnovnih pogojev, s katerimi bi lahko zagotovili urejanje kmetijskih zemljišč s pravnega vidika (urejene lastninsko-pravne zadeve itn.), saj nimamo niti kakovostne in urejene temeljne evidence, kar bi zagotovo moral postati zemljiški kataster. Geodetske storitve, kot so nova izmera, komasacija ipd., bi tako prispevale k izboljšavi obstoječega stanja, a nanje žal gledamo kot na dolgotrajne postopke, za katere so potrebna visoka finančna sredstva.

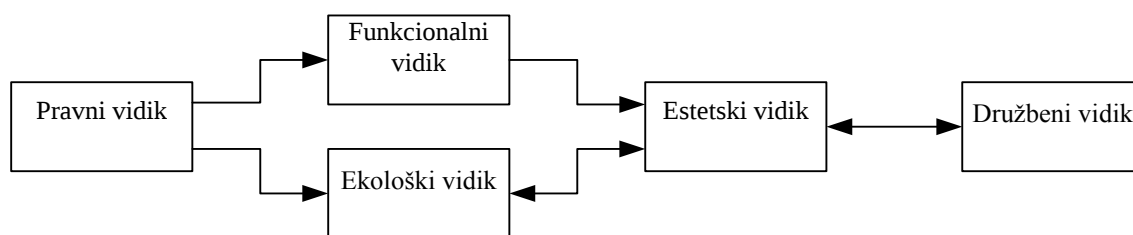
Z anketnim vprašalnikom smo preverili tudi odnos lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč v neposredni bližini avtoceste do urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste na avtocestnem odseku Krška vas–Obrežje. Avtocesta je prinesla lastnikom oz. uporabnikom številne negativne vplive, sicer pa v bistveno manjšem obsegu kot bi jih sicer, saj je tu že potekala obstoječa trasa – hitra cesta H1. Na podlagi ankete smo ugotovili, da lastniki oz. uporabniki v večini skrbijo za urejenost svojih zemljišč, bodisi v lastni obdelavi bodisi v najemu, kar smo se prepričali tudi z ogledom na terenu. V manjši meri je bilo zaznati, da imajo nekmetje oddana zemljišča v najem večjim kmetom. To potrjuje dejstvo, da najemniki kmetijskih zemljišč v praksi v zemljiški knjigi nimajo vpisane zakupne oz. najemne pravice. Slika se nekoliko spremeni s približevanjem državni meji z Republiko Hrvaško, kjer ima veliko hrvaških državljanov svoja zemljišča v zaraščanju. Vzroke lahko iščemo tudi v pomanjkljivem nadzoru inšpekcije na terenu.

Ugotovili smo tudi, da zainteresiranost lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč ob avtocesti do urejanja kmetijskih zemljišč ostaja, ob tem pa so mnenja, da se učinkovitost kmetovanja na njihovi kmetiji ne bi povečala, če bi investitor gradnje avtoceste poskrbel za celovito urejanje kmetijskih zemljišč. Razloge iščemo v neugodni starostni strukturi, mlajših, manjših polkmetih, ki se niso pripravljene ukvarjati s kmetijstvom kot primarno dejavnostjo. Ob tem se nam poraja vprašanje, ali ni že prepozno sprejeti ukrepe za celovito urejanje kmetijskih zemljišč. Upajmo, da ne in da je razlog tudi v nezadostnem poznavanju ustreznih instrumentov, kot so komasacije, ki bi jim to lahko omogočile. Po drugi strani bi bilo treba bolj spodbuditi velike aktivne kmete, česar pa trenutna zakonodaja v primeru komasacij žal ne omogoča.

Navedene ugotovitve kažejo, da je urejanje kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste neustrezno, zato predlagamo naslednje ukrepe:

- uvedbo sistema celovitega urejanja kmetijskih zemljišč, ki enakovredno vključuje vse komponente (pravni, funkcionalni, ekološki, estetski) urejanja kmetijskih zemljišč, ki so plod interdisciplinarnega sodelovanja med različnimi strokami in drugimi akterji
- uvedbo komasacije kot možnega instrumenta za celovito urejanje kmetijskih zemljišč in s tem za celovit razvoj podeželja
- celovito urejanje kmetijskih zemljišč naj poteka sočasno z gradnjo prostorskih ureditev državnega pomena, kot so avtoceste
- ureditveni načrt komasacijskega območja naj postane pravno zavezujoči element predloga najustreznejše variante ali rešitve prostorske ureditve državnega pomena
- vključevanje javnosti (lastnike zemljišč, občane) v vse faze planiranja in odločanja o svojem življenjskem prostoru.

Prišli smo do spoznanja, da je treba kmetijska zemljišča ob gradnji avtoceste urejati celovito in interdisciplinarno, kar pomeni, da je treba uresničiti in zagotoviti pravno, funkcionalno, ekološko, estetsko in družbeno komponento. Ob tem pa moramo upoštevati tudi tisto časovno komponento, ki narekuje, da je to tudi sočasno. Ugotovitve so prikazane na Sliki 67.



Slika 67: Celovito urejanje kmetijskih zemljišč

Figure 67: Integrated agricultural land planning

Predlogi za nadaljna raziskovanja obravnavane tematike

Ker je obravnava le nekaterih vplivov nezadostna za celovito urejanje kmetijskih zemljišč, bi razširitev raziskovanja urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste z različnih vidikov (s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega) z dopolnjenim naborom negativnih vplivov doprinesla k celovitejši obravnavi vplivov. Zato je v bodoče smiselno preučiti še druge negativne vplive, ki jih povzročata načrtovanje in gradnja avtoceste v kmetijski prostor.

Analiza izbranih vplivov in kritična opredelitev njihovih negativnih posledic na kmetijski prostor mora biti vsakokrat preverjena na konkretnem primeru, saj na ta način lahko pričakujemo tudi večje zaupanje javnosti v rezultate.

»Ta stran je namenoma prazna.«

10 POVZETEK

Magistrsko delo obravnava problematiko urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste.

Na začetku dela je opisano stanje na področju razvoja podeželskega prostora (zgodovina dejavnosti, prostorsko načrtovanje ter problematika) v Sloveniji in v izbranih evropskih državah (na Danskem, na Nizozemskem, v Švici, na Finskem). Sledijo tudi primeri dobrih praks. Podana je primerjava razvoja podeželja med Slovenijo in izbranimi evropskim državami. Ugotovili smo, da imajo omenjene evropske države bogate tradicije pri urejanju podeželskega prostora z agrarnimi operacijami (zlasti s komasacijami), ki se izvajajo tudi v okviru realizacije velikih projektov, kot so avtoceste, prav tako pa so zgodaj začele s celovitim urejanjem podeželskega prostora. Podeželski prostor se detajlno načrtuje in ureja ločeno od urbanih območij, kar je tudi eden od razlogov, da se kmetijstvo v izbranih evropskih državah srečuje z manjšimi problemi kot v Sloveniji. V nadaljevanju je opisan vpliv avtoceste na kmetijsko krajino kot eno največjih porabnic kmetijskih zemljišč. Poudarjen je krajinsko-ekološki vidik urejanja kmetijskega prostora pri načrtovanju avtocest v tem prostoru. Opisano je načrtovanje avtocest v nekaterih evropskih državah (Nemčija, Švica). Dodatno je predstavljeno urejanje kmetijskih zemljišč ob gradnji infrastrukturnih objektov in naprav s komasacijami na Finskem in tudi v Sloveniji.

V drugem delu so predstavljeni rezultati pregleda zakonskih okvirov urejanja kmetijskih zemljišč v Sloveniji in v tujini, rezultati analize urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji po posameznih vidikih in rezultati ankete. Predstavljen je pregled obstoječih dokumentov, ki urejajo področje urejanja kmetijskih zemljišč v Sloveniji in v tujini. Podana je primerjava med omenjenima pravnima okvirjema. Gradnja avtoceste je v slovenski podeželski prostor poleg pozitivnih učinkov prinesla tudi številne negativne vplive. Analizirali smo izbrane vplive z vidika celovitega urejanja kmetijskih zemljišč (s pravnega, funkcionalnega, ekološkega in estetskega) in kritično opredelili njihove negativne posledice na kmetijski prostor. Z anketo smo želeli ugotoviti odnos lastnikov oz. uporabnikov kmetijskih zemljišč v neposredni bližini avtocestnega odseka Krška vas–Obrežje do urejanja kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste. Rezultate ankete smo analizirali z obdelavo odgovorov na anketna vprašanja in jih grafično prikazali ter interpretirali. Na osnovi pridobljenih odgovorov smo preverili podani hipotezi, njuno pravilnost pa smo preverjali tudi teoretsko. Na osnovi razpoložljivih gradiv in literature smo pripravili usmeritve, ki so potrebne za celovito urejanje kmetijskih zemljišč ob gradnji velikih infrastrukturnih objektov in naprav, kot so avtoceste. Ukrepi celovitega urejanja kmetijskega prostora se morajo izvajati sočasno z izvajanjem projektov prostorskih ureditev državnega pomena. Izrednega pomena pri tem je tudi urejanje kmetijskih zemljišč z družbenega vidika, saj se morajo lastniki vključevati v postopke urejanja kmetijskih zemljišč že v času izgradnje ter skrbeti za njihovo urejenost po končani gradnji.

»Ta stran je namenoma prazna.«

11 SUMMARY

The master thesis addresses the problems of agricultural land development during the construction of the motorway.

First, the thesis presents the current situation in the development of rural areas (i.e. history of activities, spatial planning and problems) in Slovenia and in selected European countries (Denmark, the Netherlands, Switzerland and Finland). In the continuation, cases of good practice are presented. A comparison of rural development in Slovenia and that in selected European countries is given. We find that the European countries have a rich tradition of rural planning using agricultural operations (particularly land consolidation) performed in the framework of completing major projects, such as motorways. Notably, integrated rural planning in these countries was also introduced early on. The development of rural areas is planned in detail and implemented separately from urban areas, which is one of the reasons that in the selected European countries, agriculture has faced fewer problems than in Slovenia. In the continuation, we discuss the impacts of the motorway to agricultural landscape, which has, indeed, occupied a major part of the agricultural land. The landscape/ecological aspect of agricultural land development in motorway planning is emphasised. The planning of motorways in some European countries (Germany, Switzerland) is described. Additionally, the agricultural land development during the construction of infrastructural facilities and installations using land consolidation schemes in Finland and Slovenia is presented.

The second part presents the review of the legislative framework of agricultural land planning in Slovenia and abroad; the results of the analysis of agricultural land planning during the construction, focusing upon different aspects; and the results of the survey. A review of the existing legislation is presented, concerning agricultural land development in Slovenia and abroad. A comparison between the aforementioned legislative frameworks is given. For Slovenian rural areas, motorway construction has had both positive and negative impacts. We analysed the selected impacts from the viewpoint of an integrated agricultural land management (i.e. legal, functional, ecological and aesthetic aspects) and critically defined their negative effects to agricultural areas. A survey was conducted to investigate the attitude of the owners/operators of agricultural land in direct proximity of the Krška vas–Obrežje motorway section towards agricultural land development during the motorway construction. The results of the survey were based on the analysis of the responses obtained in the questionnaire; the results were graphically represented and interpreted. Based on the responses, we tested the proposed hypotheses; furthermore, their validity was theoretically tested. Based on the available materials and literature, we proposed the guidelines necessary for an integrated agricultural land development during the construction of major infrastructural facilities and installations, such as motorways. The measures of integrated agricultural land development and spatial development projects of national significance should be implemented simultaneously. In this context, the social aspect of agricultural land development is of utmost importance, as the owners are required to participate in agricultural land development procedures as early as during the construction stage and are also responsible for the care and proper maintenance of the land after the completion of construction.

»Ta stran je namenoma prazna.«

VIRI IN LITERATURA

An Overview of Spatial Policy in Asian and European Countries. Netherlands. 2013.

http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/general/netherlands/index_e.html

(Pridobljeno 25. 10. 2013.)

Assessing the Effect of Road Schemes on Historic Landscape Character. 2007. Draft for discussion.

<http://www.helm.org.uk/upload/pdf/Road-Schemes2.pdf?1353328475> (Pridobljeno 19. 11. 2012.)

Ašanin Gole, P., Polenšek, T. 2002. Slovenske avtoceste: trideset let avtocest v Sloveniji. Ljubljana, DARS: str. 44.

http://www.dars.si/Dokumenti/4_publikacije_knjige/slo_AC_30_let.pdf (Pridobljeno 23. 4. 2013.)

Bartol, B. 1994. Urejanje kmetijskega prostora ob avtocestah. V: Mejač, Ž., Šolar, H. Oblikovanje avtocestnega prostora. Mednarodni seminar: Portorož, 1.–3. december 1994. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: str. 150–157.

Bedrač, M., Cunder, T. 2005. Slovenska kmetijska politika in večnamenskost kmetijstva. V: Kavčič, S. (ur.). Slovenija v EU – izzivi za kmetijstvo, živilstvo in podeželje. Zbornik 3. konference Društva agrarnih ekonomistov Slovenije, Moravske Toplice, 10.–11. november 2005. Domžale, Društvo agrarnih ekonomistov Slovenije – DAES: str. 243–257.

<http://www.daes.si/files/DAES%20zbornik%202005.pdf> (Pridobljeno 18. 1. 2013.)

Böhme, K. 2002. Finland – A Nordic Approach to Spatial Planning, Nordic Echoes of European Spatial Planning: Discursive Integration in Practice, Nordregio, Stockholm, Švedska 2002: 102–131.

http://dare.ubn.kun.nl/bitstream/2066/19205/1/19205_nordecocfe.pdf (Pridobljeno 26. 2. 2013.)

Bollinger, A. 2010. From Land – Consolidation to Rural Development Projects in Switzerland, TS 9H – Land Consolidation I, FIG Congress 2010, Facing the Challenges – Building the Capacity, Sydney, Avstralija, 11.–16. april 2010.

http://www.fig.net/pub/fig2010/papers/ts09h%5Cts09h_bollinger_3844.pdf (Pridobljeno 21. 2. 2013.)

Borec, A. 1996. Pomen urejenosti voda pri posodabljanju komasacijskega postopka. Mišičev vodarski dan 1996: 41–43.

Borec, A. 2000. Ekološki, estetski in tehnični kriteriji pri urejanju kmetijskega prostora v krajinskih tipih Slovenije. Doktorska disertacija. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba A. Borec): 149 str.

Borec, A. 2001. Vloga agrarnih operacij pri razvoju kmetijstva in podeželja. V: Erjavec, E. (ur.), Juvančič, L. (ur.). Učinki reforme slovenske kmetijske politike: Zbornik 1. konference Društva agrarnih ekonomistov Slovenije, Ljubljana, 1. oktober 2001. Domžale, Društvo agrarnih ekonomistov Slovenije – DAES: str. 197–209.

http://stari.bf.uni-lj.si/daes/index_files/K-4-borec.pdf (Pridobljeno 7. 6. 2012.)

Borštnar, D. 2002. Urejanje podatkov v zemljiškem katastru ob izgradnji avtocest. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba D. Borštnar): 86 f.

Brauchle, T. 2006. Rural Areas in Switzerland: Challenges and Strategies.

<http://www.hinterland->

[info.net/PDF/Expmeet_5th_dec_2006/presentation_brauchle.pdf?PHPSESSID=5b0c422b1be6878221e758e771357060](http://www.hinterland-info.net/PDF/Expmeet_5th_dec_2006/presentation_brauchle.pdf?PHPSESSID=5b0c422b1be6878221e758e771357060) (Pridobljeno 19. 2. 2013.)

Brink, A. van den, Molema, M. 2008. The origins of Dutch rural planning: a study of the early history of land consolidation in the Netherlands. *Planning Perspectives*, Volume 23, Number 4: str. 427–453.

Brink, A. van den. 2009. From Land Consolidation to Area Development in the Netherlands. V: Hepperle, E. (ur.), Lenk, H. (ur.). *Land Development Strategies : Patterns, Risks and Responsibilities. = Strategien der Raumentwicklung : Strukturen, Risiken und Verantwortung : in memoriam Aime De Leeuw and Paul Trappe*. Zürich, VDF Hochschulverlag AG ETH, Europäische Fakultät für Bodenordnung: str. 47–60.

http://www.vdf.ethz.ch/service/3228/3228_Land-Development-Strategies_OA.pdf

(Pridobljeno 21. 2. 2013.)

Burel, F., Baudry, J. 1995. Social, aesthetic and ecological aspects of hedgerows in rural landscapes as a framework for greenways. *Landscape and Urban Planning*, 33: 327–340.

Carpenter, T. G. 2011. *Construction in the landscape: a handbook for civil engineering to conserve global land resources*. London, Washington, Earthscan: 336 str.

Cipot A., Barbarič, Ž. 2012. Primerjava velikosti in oblik parcel na obeh straneh reke Mure.

<http://www.space.si/slovenija-iz-vesolja/primerjava-velikosti-in-oblik-parcel-na-obe-straneh-reke-mure/> (Pridobljeno 31. 1. 2013.)

Cunder, T. 1998a. Zaraščanje kmetijskih zemljišč v slovenskem alpskem svetu. *Dela* 13: 165–175.

Cunder, T. 1998b. Kmetijstvo in ohranjanje poseljenosti v Sloveniji. *Kmetijstvo in okolje: zbornik posveta*, Bled, 12.–13. 3. 1998. Ljubljana: 37–47.

Cunder, T. 2002. Strukturne spremembe v slovenskem kmetijstvu in razvoj podeželja. *Dela* 17: 123–137.

http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/Dela_17/Tomaz_Cunder.pdf

(Pridobljeno 17. 1. 2013.)

Cunder, T. 2006. Slovensko podeželje in nova strategija razvoja. *Dela* 25: 147–158.

http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/Dela_25/12%20cunder.pdf

(Pridobljeno 18. 1. 2013.)

Cvejić, R., Tratnik, M., Meljo, J., Bizjak, A., Prešeren, T., Kompare, K., Steinman, F., Mezga, K., Urbanc, J., Pintar, M. 2012. Trajno varovana kmetijska zemljišča in bližina vodnih virov, primernih za namakanje. *Geodetski vestnik* 56, 2: 308–324.

Čebela, M. 2011. Škode zaradi poplav v slovenskem kmetijstvu. *Diplomsko delo*. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta (samozaložba M. Čebela): 20 str.

Črv, R., Turk, M. Melioracije in pomen vetrozaščitnih pasov v Vipavski dolini. Predstavitev na Posvetu Geografskega inštituta Antona Melika in Kmetijsko gozdarskega zavoda Nova Gorica z naslovom Erozijska v kmetijstvu. Ajdovščina, 22. maj 2012.

http://giam2.zrc-sazu.si/sites/default/files/crv_turk_melioracije_vipavska_dolina.pdf

(Pridobljeno 12. 7. 2012.)

Dorferneuerung – Flurneuordnung Regionale Landentwicklung. 2004. Jahresbericht 2003. München: Bayerisches Staatsministerium für Landwirtschaft, Forsten Abteilung Ländliche Entwicklung: 33 str.

http://www.landentwicklung.bayern.de/dokumentationen/staatspreis/32328/linkurl_1_1.pdf

(Pridobljeno 31. 8. 2012.)

Drobež, U. 2007. Instrumenti celostnega razvoja podeželja na Bavarskem in v Sloveniji. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba U. Drobež): 100 str.

Erhart, V. 2007. Razlike v razvitosti območij glede na gostoto poseljenosti in upoštevanje tega kriterija pri izvajanju razvojnih politik v kmetijstvu. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta (samozaložba V. Erhart): 86 str.

Eurostat. 2011. Podatkovna baza Statističnega urada Evropske komisije Eurostat.

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/> (Pridobljeno 5. 2. 2013.)

Evropska konvencija o krajini – izvajanje v Sloveniji. 2008. Hladnik, J. (ur.). Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor: 35 str.

<http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/landscape/compendium/leafletSlovenie.pdf>

(Pridobljeno 22. 4. 2013.)

Facts and figures. 2013.

http://www.swissworld.org/en/economy/farming/facts_and_figures/ (Pridobljeno 19. 2. 2013.)

Ferlan, M., Lisec, A., Čeh, M., Šumrada, R. 2009. Pridobitev lastninske pravice nad nepremičninami za javno korist. Geodetski vestnik 53, 2: 276–290.

Ficko, G. 2010. Trenutno stanje državnega cestnega omrežja v Republiki Sloveniji in vizija njegovega razvoja do leta 2025. 10. SLOVENSKI KONGRES O CESTAH IN PROMETU, Portorož, 20.–22. oktobra 2010. Ljubljana, DRC: 220–235.

<http://www.drc.si/Portals/6/prispevki/I/220-235.pdf> (Pridobljeno 6. 9. 2012.)

Finland – Europe's most rural country. 2013.

<http://www.rural.fi/en/index/finland/countryside.html> (Pridobljeno 25. 2. 2013.)

Finland – Farms and Farmers. 1988.

http://www.mongabay.com/history/finland/finland-farms_and_farmers.html (Pridobljeno 25. 2. 2013.)

Flurneuordnung und Landentwicklung Baden-Württemberg. 2003. Geschäftsbericht 2002. Stuttgart: Landesamt für Flurneuordnung und Landentwicklung Baden-Württemberg: 67 str.

http://www.lgl-bw.de/lgl-internet/opencms/de/06_Flurneuordnung/Publikationen

(Pridobljeno 31. 5. 2012.)

Flurneueordnung und Landentwicklung. 2005. Lernen und Nachschlagen. Stuttgart: Verwaltung für Flurneueordnung und Landentwicklung Baden-Württemberg: 48 str.

Foški, M. 2009. Možnosti uporabe komasacije zemljišč za namen gradnje. Geodetski vestnik 53, 4: 714–730.

Gabrijelčič, Z., Korečič, I. 1997. Sistem za namakanje v Vipavski dolini. V: Mišičev vodarski dan 1997: zbornik referatov. Maribor, 5. december 1997, Vodnogospodarski biro: 34–38.

Gallent, N. 2008. Introduction to rural planning. London, New York, Routledge: 364 str.

Golob, S., Hrustel - Majcen, M., Cunder, T. 1995. Raba zemljišč v zaraščanju v Sloveniji. Sodobno kmetijstvo 28, 3: 107–113.

Grdič, M. 2010. Geografska analiza svetlobnega onesnaževanja: primerjalna analiza osvetljenosti križišč izven naselij v Avstriji, Nemčiji in Sloveniji. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, (samozaložba M. Grdič): 95 f.

Hiironen, J., Niukkanen, K. 2012. Land consolidation and its effect on climate, TS01K – Climate Change and Environment, 555, FIH Working Week 2012, Knowing to manage the territory, protect the environment, evaluate the cultural heritage Rim, Italija, 6.–10. maj 2012.

http://www.fig.net/pub/fig2012/papers/ts01k/TS01K_hiironen_niukkanen_5555.pdf
(Pridobljeno 22. 2. 2013.)

Hudoklin, J., Cunder, T. 2002. Kmetijstvo in prostorski razvoj Slovenije: zasnova. Slovenski prostor 2020. Novo mesto, Acer Novo mesto, d.o.o.: 60 f.

Hudoklin, J., Selak, I., Simič, S., Ogrin, D. 2005. Ohranjanje prepoznavnosti slovenskih krajin: podrobnejša pravila za urejanje prostora: ciljni raziskovalni projekt: Konkurenčnost Slovenije 2001–2006. Zaključno poročilo. Novo mesto, Acer Novo mesto d.o.o.: 72 f.

<http://www.arhiv.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/prostor/pdf/crp/crp.pdf>
(Pridobljeno 9. 5. 2013.)

Hurni, H. 2010. Agriculture for the Future.

<http://www.currentconcerns.ch/index.php?id=986> (Pridobljeno 19. 2. 2013.)

Idejna zasnova ureditve komasacijskega območja Črešnjice – Skopice. 2012. Brežice, Upravna enota Brežice.

Izvozno okno. 2013.

http://www.izvoznookno.si/Dokumenti/Podatki_o_drzavah/svica/Predstavitev_drzave_4241.aspx
(Pridobljeno 18.2.2013.)

Jacoby, E. H. 1959. Land consolidation in Europe. Wageningen, The Netherlands, ILRI: 142 str.

Jerič, M., Ravnikar, M., Simončič, D. 2008. Stanje in novosti na področju hidromelioracij v zadnjih petih letih. Mišičev vodarski dan 2008: 261–268.

Juvan, S. 2004. Ekološko sprejemljivejši način vzdrževanja hidromelioracijskih sistemov. Slovenski vodar 14: 13–15.

Karel, E. H. 2010. Modernization of the Dutch agriculture system 1950 – 2010. Paper for the International Rural History Conference 2010. University of Sussex, Brighton (UK), 13.–16. september 2010.

<http://www.ruralhistory2010.org/Papers/Karel.pdf> (Pridobljeno 21. 2. 2013.)

Kje so vetrozaščitni pasovi? 2012.

http://www.kmeckiglas.com/index.php?option=com_content&task=view&id=4416&Itemid=125
(Pridobljeno 23. 8. 2012.)

Kladnik, D., Ravbar, M. 2003. Členitev slovenskega podeželja: prispevek k usmerjanju skladnega regionalnega razvoja. V: Geografija Slovenije 8. Ljubljana, Založba ZRC: 196 str.

Klemenčič, V. 2002. Procesi deagrarizacije in urbanizacije slovenskega podeželja. Dela 17: 7–21.

http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/dela_17/vladimir_klemencic.pdf
(Pridobljeno 3. 1. 2013.)

Klemenčič, V. 2005. Poskus opredelitve sodobnih problemov razvoja kulturne pokrajine slovenskega podeželja. Dela 24: 171–184.

http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/dela_24/14vklemencic.pdf
(Pridobljeno 4. 1. 2013.)

Klemenčič M. M. 2006a. Razvojne strukture slovenskega podeželja. Gradivo za sejo Sosveta za regionalne statistike. Ljubljana, Statistični urad Republike Slovenije.

Klemenčič, M. M. 2006b. Teoretski pogled na razvojne strukture slovenskega podeželja. Dela 25: 159–171.

http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/Dela_25/13%20mmk.pdf
(Pridobljeno 17. 1. 2013.)

Knauer, N. 1991. Kmetijstvo in krajinska ekologija. Sodobno kmetijstvo 23, 10: 417–440.

Kocjančič, A. 2008. Analiza izgube kmetijskih zemljišč v občini Lukovica zaradi gradnje avtoceste. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta (samozaložba A. Kocjančič): 25 f.

http://www.digitalna-knjiznica.bf.uni-lj.si/vs_kocjancic_ales.pdf (Pridobljeno 13. 4. 2013.)

Kolar Planinšič, V. 2004. Vpliv EU zakonodaje na področju varstva narave na trajnostni prostorski razvoj v Slovenji. V: Prosen, A. (ur.). Prostorske znanosti za 21. stoletje: jubilejni zbornik ob 30-letnici Interdisciplinarnega podiplomskega študija urbanističnega in prostorskega planiranja in 60 – letnici prof. dr. Andreja Pogačnika, predstojnika tega študija. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Interdisciplinarni podiplomski študij prostorskega in urbanističnega planiranja: str. 157–167.

Kontinen, K. 2007. Land Consolidation in Finland – a farmer driven project with many goals, Session II – Modern Land Consolidation, Effective and Sustainable Land Management – A permanent challenge for each society, UNECE WPLA Workshop Munich, Nemčija, 24.–25. maj 2007.
<http://www.oicrf.org/document.asp?ID=7447> (Pridobljeno 26. 2. 2013.)

Kontinen, K. 2008. Integrated Land Development in Finland – Land Consolidation and Improving Traffic Safety as a Case, TS 2E – Land Consolidation – Case Studies, Integrating Generations FIG Working Week 2008, Stockholm, Švedska, 14.–19. junij 2008.
http://www.fig.net/pub/fig2008/papers/ts02e/ts02e_02_kontinen_2909.pdf (Pridobljeno 25. 2. 2013.)

Kos, M. 2011. Raziskava vloge občin pri izvajanju upravnih komasacij v Sloveniji in primerjalna analiza z Bavarsko. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba M. Kos): 84 str.

Košćak, M. 2002. Preobrazba podeželja ob slovensko – hrvaški meji. Dela 18: 267–280.
http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/dela_18/20%20koscak.pdf
(Pridobljeno 14. 1. 2013.)

Kotilainen, S., Seppänen, H. 2010. A Study on the Experiences of Arable Land Owners on Land Rearrangement – Project – Related Land Consolidation with a Public Road Project at Pajuneva in Finland, TS- 9H Land Consolidation I, FIG Congress 2010, Facing the Challenges – Building the Capaty Sydney, Avstralija, 11.–16. april 2010.
https://www.fig.net/pub/fig2010/papers/ts09h%5Cts09h_kotilainen_seppanen_3990.pdf
(Pridobljeno 25. 2. 2013.)

Kovačič, B. 1998. Zemljiškoureditvene operacije in urejanje lastninskih razmerij pri graditvi avtocest v Sloveniji. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba B. Kovačič): 146 str.

Kovandova, M. 2006. Could the Land Consolidation Process Be an Effective Tool for Nature and Environmental Protection in the Czech Republic?, TS 70 – Land Consolidation and Land Administration, Shaping the Change, XXIII FIG Congress Munich, Nemčija, 8.–13. oktober 2006.
http://www.fig.net/pub/fig2006/papers/ts70/ts70_05_kovandova_0825.pdf (Pridobljeno 21. 2. 2013.)

Kralj, M. 2010. Problematika načrtovanja prostorskih ureditev na lokalnem nivoju. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba M. Kralj): 199 str.

Kristensen, S. P. 2004. Danish rural areas: recent experiences and future trends. V: Banski, J. (ur.). Changing functions of rural areas in the Baltic Sea Region. Warsaw, Institute of Agricultural and Food Economics and the Institute of Geography and Spatial Organization, Polish Academy of Sciences: p. 59–77.
<http://www.ibspan.waw.pl/erdn/images/ERDN-t2-part01.pdf> (Pridobljeno 6. 2. 2013.)

Kuhlman, T., Koomen, E., Groen, J., Bouwman, A. 2003. Simulating agricultural land use change in the Netherlands.
http://www.feweb.vu.nl/gis/research/LUCAS/publications/docs/transition%20in%20agriculture_paper.pdf (Pridobljeno 12. 2. 2013.)

Lisec, A., Pintar, M. 2005. Conservation of natural ecosystems by land consolidation in the rural landscape. *Acta agriculturae Slovenica* 85, 1: 73–82.

Lisec, A., Prosen, A. 2008. Celostni pristop k upravljanju zemljišč na podeželju – zemljiški menedžment. *Geodetski vestnik* 52, 4: 758–772.

Lisec, A., Pintar, M., Bovha, D., Ferlan, M., Šumrada, R., Čeh, M., Drobne, S., Trobec, B., Zavodnik Lamovšek, A., Foški, M., Prosen, A., Lobnik, F., Grčman, H., Prus, T., Udovč, A., Pintar, M., Zupanc, V., Tratnik, M., Korpar, P., Glavan, M., Miličič, V., Bovha, D., Novak, P., Kovačič, M., Čater, L., Gnilšek, J., Jevšnik, D. 2011. Komasačije in celovito urejanje podeželskega prostora. Končno poročilo. Ljubljana in Celje, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Biotehniška fakulteta in Geodetski zavod Celje d.o.o.: 150 str.

Lucius, I., Dan, R., Caratas, D., Mey, F., Steinert, J., Torker, P. 2011. Zelena infrastruktura. Trajnostne naložbe v korist ljudi in narave. WWF Danube – Carpathian Programme, WWF Germany: 36 str.
http://www.ra-savinja.si/surf/pdf/trajnostne_nalozbe_po%20vrsti.pdf (Pridobljeno 29. 8. 2012.)

Marušič, J. 1997. Urejanje obcestne krajine. Priročnik. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: 127 str.

Marušič, J., Hudoklin, J., Kovačič, M., Winkler, I., Mikoš, M., Vrčon-Lukež, T. 2002. Krajina in prostorski razvoj Slovenije: zasnova: raziskovalni projekt. Končno poročilo. Ljubljana, Biotehniška fakulteta: 112 f.
http://www.arhiv.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/prostor/pdf/prostor_slo2020/4_1_dokument.pdf (Pridobljeno 9. 5. 2013.)

Marušič, J., Hudoklin, J., Penko Seidl, N., Selak, I. 2005. Možni načini implementacije Evropske konvencije o krajini v Sloveniji. Končno poročilo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo in Acer Novo mesto d.o.o.: 75 f.

Marušič, J., Penko Seidl, N., Drašler, A. 2005. Pravila za vzdržno urejanje posegov v kmetijska zemljišča. Končno poročilo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za krajinsko arhitekturo: 43 str.

Mikoš, M. 1995. Avtocestni prostor posega v vodni prostor. V: Mišičev vodarski dan 1995: zbornik referatov. Maribor, 8. december 1995, Vodnogospodarski biro: 5–10.

Mlakar, A. 2011. Bomo ostali tudi brez kulturne krajine? Prispevek na 2. skupni seji parlamentarne skupine GLOBE Slovenija in Sveta za varstvo okolja Republike Slovenije o varovanju kmetijskih zemljišč z naslovom Bomo ostali brez kmetijskih zemljišč in brez hrane? Ljubljana, mala dvorana Državnega zbora, 28. marec 2011.

Munk Mouritsen, A. K. 2002. Property restructuring in Denmark – a method for achieving environmental and cultural heritage protection measures, International Symposium on GIS, Istanbul, Turčija, 23.–26. september 2002.
<http://people.plan.aau.dk/~akmm/Publications/Istanbulpaper.pdf> (Pridobljeno 21. 2. 2013.)

Munk Sorensen, E., Munk Mouritzen, A. K., Staunstrup, J. K. 2004. Property Development in the Countryside – »In the Storm Centre of Agricultural Policy and Rural Development«, TS21 – Developments in Urban and Rural Land Management, FIG Working Week 2004 Athens, Grčija, 22.–27. maj 2004.

http://www.fig.net/pub/athens/papers/ts21/TS21_3_MunkSorensen_et_al.pdf

(Pridobljeno 21. 2. 2013.)

Mušič, V. B. 1980. Urbanizem – bajke in resničnost. Ljubljana, Cankarjeva založba.

Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, (NPIA). Ur. l. RS št. 13/1996.

National Strategy Plan for rural development in Denmark 2007–2013. 2007. Denmark, Ministry of Food, Agriculture and Fisheries.

Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije, (OdSPRS). Ur. l. RS št. 76/2004.

Ogrin, D. 1997. Slovenske krajine. Ljubljana, DZS, d.d.: 303 str.

Pelc, S. 2002. Geografija in celostni razvoj podeželja. Dela 18: 227–241.

http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/dela_18/18%20pelc.pdf

(Pridobljeno 28. 1. 2013.)

Perpar, A. 2002. Študijsko gradivo za predmet razvoj podeželja – podiplomski študij. Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za agronomijo: 88 str.

Perpar, A. 2003. Primerjava ekonomsko-socialnih, demografskih in socioloških značilnosti slovenskega podeželja. V: Slovensko kmetijstvo in Evropska unija. Zbornik 2. konference Društva agrarnih ekonomistov Slovenije, Ljubljana, 14. april 2003. Ljubljana, Društvo agrarnih ekonomistov Slovenije – DAES: str. 191–206.

http://stari.bf.uni-lj.si/daes/index_files/perpar_p1.pdf (Pridobljeno 17. 1. 2013.)

Perpar, A., Kovačič, M. 2005. Problematika prostorskega načrtovanja v kmetijstvu. V: Kavčič, S. (ur.). Slovenija v EU – izzivi za kmetijstvo, živilstvo in podeželje. Zbornik 3. konference Društva agrarnih ekonomistov Slovenije, Moravske Toplice, 10.–11. november 2005. Domžale, Društvo agrarnih ekonomistov Slovenije – DAES: str. 81–95.

<http://www.daes.si/files/DAES%20zbornik%202005.pdf> (Pridobljeno 18. 1. 2013.)

Perpar, A., Kovačič, M. 2006. Prostorski vidiki razvoja kmetij. Dela 25: 61–71.

http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/Dela_25/05%20perpar.pdf

(Pridobljeno 17. 1. 2013.)

Pfeil, K. 2009. Flurneuordnung und Flächenmanagement in Oberösterreich. Ratgeber für Beteiligte. Linz, Avstrija: Dežela Zgornja Avstrija: 40 str.

Pintar, M. 2007. Kmetijstvo in voda. Prispevek na 2. skupni seji parlamentarne skupine GLOBE Slovenija in Sveta za varstvo okolja Republike Slovenija z naslovom Problemi in perspektive upravljanja z vodami v Sloveniji. Ljubljana, mala dvorana Državnega zbora, 20. marec 2007.

Pintar, M., Udovč, A., Zupan, M., Černič Istenič, M., Perpar, A. 2010. Projekt Plurel – strategije, povezane z rabo zemljišč v periurbanem prostoru, in orodja za oceno trajnostne naravnosti povezave mesta in podeželja. V : Zavodnik Lamovšek, A. (ur.), Fikfak, A. (ur.), Barbič, A. (ur.). Podeželje na preizkušnji. Jubilejna monografija ob upokojitvi izr. prof. dr. Antona Prosenca. Ljubljana: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Geodetski inštitut Slovenije: str. 52–61.

Pintar, M. 2011. Kdo in zakaj potrebuje/mo kmetijska zemljišča? Prispevek na 2. skupni seji parlamentarne skupine GLOBE Slovenija in Sveta za varstvo okolja Republike Slovenije o varovanju kmetijskih zemljišč z naslovom Bomo ostali brez kmetijskih zemljišč in brez hrane? Ljubljana, mala dvorana Državnega zbora, 28. marec 2011.

Pogačnik, A. 2000. Urejanje prostora za tretje tisočletje. Znanstvena monografija. Ljubljana, Študentska založba: 178 str.

Popis 2002.

<http://www.stat.si/popis2002/si/default.htm> (Pridobljeno 21. 1. 2013.)

Popis kmetijstva 2000.

<http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Kmetijstvo/Kmetijstvo.asp> (Pridobljeno 21. 1. 2013.)

Popis kmetijstva 2010.

http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=4594 (Pridobljeno 21. 1. 2013.)

Pravilnik o izvajanju komasacij kmetijskih zemljišč. Ur. l. RS št. 95/2004.

Pravilnik o izvedbi komasacije zemljišč na območju občinskega lokacijskega načrta. Ur. l. RS št. 21/2004.

Predlog Zakona o prostorskem načrtovanju. 2006.

<http://www.izs.si/novica/n/nov-predlog-zakona-o-prostorskem-nacrtovanju-128/>
(Pridobljeno 6. 5. 2013.)

Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o kmetijskih zemljiščih – predlog za obravnavo – SKRAJŠANI POSTOPEK. 2012.

http://www.skupnostobcin.si/levimenu/zakonodaja/predlogi_predpisov/index.html
(Pridobljeno 6. 2. 2013.)

PREG. Elektronski vpogled v geodetske podatke.

https://prostor.gov.si/preg/zk_parcele.jsp (Pridobljeno 15. 12. 2008.)

Pregledi in iskanja po podatkovni zbirki Arhivu RS.

<http://arsq.gov.si/Query/detail.aspx?ID=23253> (Pridobljeno 12. 12. 2008.)

Prelog, M. 2009. Razmerje med strateškim in normativnim vidikom v lokalnem prostorskem planu. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba M. Prelog): 194 str.

Primožič, T. 2010. Razvoj podeželja in obnova vasi. V: Zavodnik Lamovšek, A. (ur.), Fikfak, A. (ur.), Barbič, A. (ur.). Podeželje na preizkušnji. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo in Geodetski inštitut Slovenije: str. 202–208.

PRO LOCO d.o.o. 2001. Poročilo o vplivih na okolje za AC Krška vas–Obrežje. Zvezek 3. Ljubljana, DARS d.d.

Program razvoja podeželja Republike Slovenije za obdobje 2014–2020. 2013. Ljubljana, RS, Ministrstvo za kmetijstvo in okolje.

http://www.mko.gov.si/fileadmin/mko.gov.si/pageuploads/podrocja/Program_razvoja_podezelja/PRP_KONCNO09072013.pdf (Pridobljeno 17. 10. 2013.)

Prosen, A. 1993. Sonaravno urejanje podeželskega prostora. Ljubljana: UL, Fakulteta za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo: 180 str.

Prosen, A., Cerjak, M. 2001. Instrumenti za izboljšanje agrarne strukture – izziv za geodetsko stroko. Geodetski vestnik 46, 3: 271–280.

Prosen, A. 2002. Mednarodni simpozij zemljiška razdrobljenost in komasacija v srednji in vzhodni Evropi – pot k trajnostnemu razvoju podeželja v novem tisočletju. Geodetski vestnik 46, 1–2: 143–149.

Prosen, A. 2003. Stanje in perspektive izvajanja komasacij kmetijskih zemljišč v Sloveniji. Geodetski vestnik 47, 1–2: 64–74.

Prosen, A. 2005. Regionalna prostorska komponenta pri načrtovanju razvoja podeželja. Dela 24: 195–205.

http://www.ff.uni-lj.si/oddelki/geo/publikacije/dela/files/Dela_24/16prosen.pdf
(Pridobljeno 16. 1. 2013.)

Prosen, A. 2007. Planiranje podeželskega prostora – utopija ali realnost. Geodetski vestnik 51, 2: 304–320.

Prosen, A. 2011a. Preurejanje kmetijskega prostora – podlaga za boljše gospodarjenje v kmetijstvu (tuje in domače izkušnje). Prispevek na 2. skupni seji parlamentarne skupine GLOBE Slovenija in Sveta za varstvo okolja Republike Slovenije o varovanju kmetijskih zemljišč z naslovom Bomo ostali brez kmetijskih zemljišč in brez hrane? Ljubljana, mala dvorana Državnega zbora, 28. marec 2011.

Prosen, A. 2011b. Poti do učinkovitih metod urejanja prostora na Krasu. V: Šest, B. (ur.). Slovenija in uveljavitev zaščitne klavzule na Primorskem. Ljubljana, Državni svet Republike Slovenije: str. 19–24.

Prosen, A. 2011c. Urejanje zemljišč in razvoj podeželja. Primer: Baden-Württemberg.

Radišek, J. 2012. Vrednotenje prostorskih vplivov avtocest z vidika varstva kmetijskih zemljišč. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba J. Radišek): 88 str.

http://drugg.fgg.uni-lj.si/3828/1/IPUN_0065_Radisek.pdf (Pridobljeno 8. 5. 2013.)

Ravbar, M., Razpotnik Visković, N. 2010. Pomen večnamenske vloge kmetijstva v preobrazbi podeželja. V: Zavodnik Lamovšek, A. (ur.), Fikfak, A. (ur.), Barbič, A. (ur.). Podeželje na preizkušnji. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo in Geodetski inštitut Slovenije: str. 63–72.

Reinhard, E. 2012. The Swiss agricultural policy – how a policy contributes to the sustainable use of pesticides, Integrated Pest Management – the way forward to Sustainable Agricultural Production. Brussels, 19. junij 2012.

http://www.pan-europe.info/Activities/Conferences/120619/Eva%20Reinhard%20120619_Brussels%20IPM.pdf
(Pridobljeno 21. 2. 2013.)

Regulation of spatial development in Switzerland and the Canton of Geneva. 2013.

http://isfd-tpa.rkk.hu/zaro/becsi_en.pdf (Pridobljeno 20. 2. 2013.)

Renčelj, S. 2010. Načrtovanje razvoja podeželja. V: Zavodnik Lamovšek, A. (ur.), Fikfak, A. (ur.), Barbič, A. (ur.). Podeželje na preizkušnji. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo in Geodetski inštitut Slovenije: str. 196–201.

Ritonja, I. 2010. Vodna dovoljenja za namakanje kmetijskih zemljišč. Mišičev vodarski dan 2010: 99–104.

Roškar, V. 2007. Krajinska ureditev reguliranega vodotoka reke Ščavnice. Diplomsko delo. Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta (samozaložba V. Roškar): 92 f.

Runge, J. M. 1994. Oblikovanje avtocestnega prostora – Nemčija. V: Mejač, Ž., Šolar, H. Oblikovanje avtocestnega prostora. Mednarodni seminar: Portorož, 1.–3. december 1994. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: str. 66–178.

Rural areas. 2013.

<http://www.government.nl/issues/nature-biodiversity-and-rural-areas/rural-area>
(Pridobljeno 11. 2. 2013.)

Schmid, W. A. 2002. Spatial Planning with Respect to Aesthetics in Mind, TS8.1 Basical Planning Aspects and Examples Worldwide, FIG XXII International Congress Washington, D.C. USA, 19.–26. april 2002.

http://www.fig.net/pub/fig_2002/Ts8-1/TS8_1_schmid.pdf (Pridobljeno 21. 12. 2012.)

Schmidt, H. – M. 1994. Izkušnje na področju avtocestnega oblikovanja v Švici. V: Mejač, Ž., Šolar, H. Oblikovanje avtocestnega prostora. Mednarodni seminar: Portorož, 1.–3. december 1994. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje: str. 78–92.

Schober, M. 2007. Načrtovanje znotraj območij Natura: primer dobre prakse: Načrtovanje avtoceste ob upoštevanju območij NATURA. V: Mlakar, B. (ur.), Bartina Jurkovič, N. (ur.). Evropska konvencija o krajini. Konvencija iz Firenc, 4. srečanje delavnic za izvajanje Evropske konvencije o krajini. Mednarodna konferenca KRAJINA IN DRUŽBA: Slovenija, Ljubljana, 11.–13. maj 2006. Ljubljana, Ministrstvo za kulturo: str. 271–280.

http://www.mzip.gov.si/fileadmin/mzip.gov.si/pageuploads/publikacije/krajina_druzba.pdf
(Pridobljeno 25. 4. 2013.)

Seiler, A. 2001. Ecological Effects of Roads. A review. Uppsala, Swedish University of Agricultural Sciences, Department of Conservation Biology : 40 f.

Simoneti, M. 2007. Reklamni panoji prekrivajo kulturno krajino.
http://www.temnonebo.org/images/pdf/objektiv_steinitz_2008_01_07.pdf (Pridobljeno 5. 9. 2012.)

Simonič, T. 2006. Urban landscape as a restorative environment: preferences and design considerations. *Acta agriculturae Slovenica* 87, 2: 325–332.
<http://aas.bf.uni-lj.si/september2006/13simonic.pdf> (Pridobljeno 18. 10. 2013.)

Statistics Finland. 2013.
http://www.stat.fi/til/vamuu/2012/11/vamuu_2012_11_2012-12-20_tie_001_en.html
(Pridobljeno 22. 2. 2013.)
http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_maatalous_en.html (Pridobljeno 25. 2. 2013.)

Statistical Yearbook 2012.
<http://www.dst.dk/pukora/epub/upload/16251/sty2012.pdf> (Pridobljeno 11. 2. 2013.)

Strassberger, S. 2009. Sonaravno urejanje voda v načrtovanju podeželskega prostora. Magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba S. Strassberger): 121 str.

Suhadolc, M., Sušnik, A., Lobnik, F., Kajfež Bogataj, L., Gregorič, G., Bergant, K. 2010. Izzivi Slovenije na področju suš in degradacije tal: Uresničevanje ciljev Konvencije ZN o boju proti degradaciji/dezertifikaciji tal (UNCCD). Ljubljana, Agencija RS za okolje: 77 f.
<http://imss.dz-rs.si/imis/fd1e43c52f5d4ff11725.pdf> (Pridobljeno 23. 8. 2012.)

Swiss Agriculture. Pockets Statistics. 2012.
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/en/index/news/publikationen.html?publicationID=4713>
(Pridobljeno 19. 2. 2013.)

Tematska strategija za varstvo tal (COM(2006)231). Komisija evropskih skupnosti.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0231:FIN:SL:PDF>
(Pridobljeno 30. 8. 2012.)

The changing face of land use. Land use statistics of Switzerland. 2001. Neuchâtel, Federal Statistical Office: 32 str.
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/en/index/themen/02/22/publ.Document.49864.pdf>
(Pridobljeno 19. 2. 2013.)

The 2006 national planning report – in brief. The new map of Denmark – spatial planning under new conditions.
<http://www.sns.dk/udgivelser/2006/87-7279-728-2/pdf/87-7279-728-2.pdf> (Pridobljeno 13. 3. 2013.)

Tratnik, M., Batič, S., Steinman, F., Pintar, M. 2011. Sistem Vogršček – izzivi nove ureditve. Mišičev vodarski dan 2011: 148–154.

Triglav, J. 2006. Razvoj podeželja s pomočjo komasacij kmetijskih zemljišč. Geodetski vestnik 50, 1: 44–59.

Triglav, J. 2008. Komasacije zemljišč ob gradnji infrastrukturnih objektov v Prekmurju. Geodetski vestnik 52, 4: 795–811.

Triglav, J. 2012. Tretji klic k razmisleku in ducat drobnih idej. Geodetski vestnik 56, 3: 579–594.

Turk, M. Vetrozaščitni pasovi v Vipavski dolini. Predstavitev na Posvetu Geografskega inštituta Antona Melika in Kmetijsko gozdarskega zavoda Nova Gorica z naslovom Erozijska v kmetijstvu. Ajdovščina, 22. maj 2012.

http://giam2.zrc-sazu.si/sites/default/files/turk_vetrozascitni_pasovi_vipavska_dolina.pdf
(Pridobljeno 12. 7. 2012.)

United Nations. 1992. Agenda 21. United Nations Conference on Environment and Development. Rio de Janeiro, junij 1992.

<http://www.un-documents.net/agenda21.htm> (Pridobljeno 10. 4. 2012.)

United Nations. 1996. The Habitat Agenda. Istanbul Declaration on Human Settlements.

<http://www.un-documents.net/hab-ag.htm> (Pridobljeno 10. 4. 2012.)

Uredba o prostorskem redu Slovenije. Ur. l. RS št. 122/2004.

Uredba Sveta (ES) št. 1257/1999. Uradni list Evropske unije št. 03/Zv. 25.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:03:25:31999R1257:SL:PDF> (Pridobljeno 9. 7. 2012.)

Uredba o vrstah posegov v okolje, za katere je obvezna presoja vplivov na okolje. Ur. l. RS št. 66/1996.

Uredba o posebnih varstvenih območjih, (območjih Natura 2000). Ur. l. RS št. 49/2004.

Vaart, K. van der. 2013. Development in land consolidation in The Netherlands. Experiences.

<http://japan.nlembassy.org/binaries/content/assets/postenweb/j/japan/nederlandse-ambassade-in-tokio/import/lnv/developments-in-land-consolidation-japan-febr-2012-kvdv.pdf>
(Pridobljeno 9. 5. 2013.)

Verwaltung für Flurneuordnung Baden-Württemberg. 2004. Geschäftsbericht 2003. Stuttgart: Landesamt für Flurneuordnung und Landentwicklung Baden-Württemberg: 87 str.

http://www.lgl-bw.de/lgl-internet/opencms/de/06_Flurneuordnung/Publikationen
(Pridobljeno 31. 5. 2012.)

Verwaltung für Flurneuordnung und Landentwicklung Baden-Württemberg. 2008. Geschäftsbericht 2007. Stuttgart: Landesamt für Flurneuordnung und Landentwicklung Baden-Württemberg: 52 str.
http://www.lgl-bw.de/lgl-internet/opencms/de/06_Flurneuordnung/Publikationen
(Pridobljeno 31. 5. 2012.)

Verwaltung für Flurneuordnung und Landentwicklung Baden-Württemberg. 2009. Geschäftsbericht 2008. Stuttgart: Landesamt für Flurneuordnung und Landentwicklung Baden-Württemberg: 60 str.
http://www.lgl-bw.de/lgl-internet/opencms/de/06_Flurneuordnung/Publikationen
(Pridobljeno 31. 5. 2012.)

Vitikainen, A. 2006. Assessment Method for Highway Project Impacts on Real Estates, TS 56 – Special Valuation Situations, Shaping the Change, XXIII FIG Congress, Munich, Germany, 8.–13. oktober 2006.
http://www.fig.net/pub/fig2006/papers/ts56/ts56_04_vitikainen_0411.pdf (Pridobljeno 26. 4. 2013.)

Vovk Korže, A., Vrhovšek, D., Kokot Krajnc, M., Križan, J., Hriberšek, N. 2011. Oblikovanje meril za izbiro pilotnih območij za uporabo ekoremediacij (ERM) – za uravnavanje podnebnih sprememb. Poročilo o rezultatih raziskave. Ljubljana, Republika Slovenija, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano: 117 f.

Vrišer, I. 1978. Regionalno planiranje. Ljubljana, Mladinska knjiga: 356 str.

Vrščaj, B. 2011. Primerjalna analiza izgub kmetijskih zemljišč na trasah hitre ceste 3. razvojne osi – odsek Velenje–Šentrupert. Ljubljana, Kmetijski inštitut Slovenije, Centralni laboratorij, Center za tla in okolje: 24 f.

Zakon o avtocestah = Highways Act (503/2005, amendments up to 1242/2009 included), NB: Unofficial translation, legally binding only in Finnish and Swedish, Ministry of Transport and Communications of Finland.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/kaannokset/2005/en20050503.pdf> (Pridobljeno 28. 4. 2013.)

Zakon o cestah, (ZCes-1). Ur. l. RS št. 109/2010.

Zakon o evidentiranju nepremičnin, (ZEN). Ur. l. RS št. 47/2006.

Zakon o gozdovih, (ZG). Ur. l. RS št. 30/1993.

Zakon o graditvi objektov, (ZGO-1). Ur. l. RS št. 110/2002.

Zakon o kmetijskih zemljiščih, (ZKZ-UPB1). Uradno prečiščeno besedilo. Ur. l. RS št. 55/2003.

Zakon o kmetijskih zemljiščih, (ZKZ-UPB2). Uradno prečiščeno besedilo. Ur. l. RS št. 71/2011.

Zakon o kmetijstvu, (ZKme-1). Ur. l. RS št. 45/2008.

Zakon o ohranjanju narave, (ZON-UPB2). Uradno prečiščeno besedilo. Ur. l. RS 96/2004.

Zakon o prostorskem načrtovanju, (ZPNačrt). Ur. l. RS št. 33/2007.

Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor, (ZUPUDPP). Ur. l. RS št. 80/2010.

Zakon o ureditvi določenih vprašanj v zvezi z graditvijo avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji, (ZUDVGA). Ur. l. RS št. 35/1995.

Zakon o urejanju prostora, (ZUreP-1). Ur. l. RS št. 110/2002.

Zakon o varstvu kulturne dediščine, (ZVKD-1). Ur. l. RS št. 16/2008.

Zakon o varstvu okolja, (ZVO-1-UPB1). Uradno prečiščeno besedilo. Ur. l. RS št. 39/2006.

Zakon o vodah, (ZV-1). Ur. l. RS št. 67/2002.

Zgrajene AC, HC ter druge javne ceste v okviru NPIA. 2010. Ljubljana. Družba za avtoceste RS.
http://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Nacionalni_program_izgradnje_avtocest/Zgrajene_AC_in_HC_30.aspx
(Pridobljeno 16. 10. 2013.)

Žepič, R. 2009. Prenova in razvoj vasi ter koriščenje evropskih kohezijskih sredstev. Diplomsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo (samozaložba R. Žepič): 80 str.

Drugi viri in literatura

Klemenčič, A. 2012. Razgovori z Ano Klemenčič. Upravna enota Brežice. Ustni vir. Brežice: Upravna enota Brežice.

»Ta stran je namenoma prazna.«

PRILOGE

Priloga A: Anketni vprašalnik

Attachment A: Questionnaire

ANKETNI VPRAŠALNIK

1. Število članov gospodinjstva? *(Napišite.)*

2. Kakšna je starost nosilca/nosilke kmečkega gospodarstva? *(Obkrožite črko pred odgovorom.)*

- a) do 40 let
- b) med 40 in 60 let
- c) nad 60 let

3. Kakšna je povprečna starost članov v gospodinjstvu? *(Obkrožite črko pred odgovorom.)*

- a) do 40 let
- b) med 40 in 60 let
- c) nad 60 let

4. Koliko članov v gospodinjstvu je zaposlenih? *(Obkrožite črko pred odgovorom oz. dopišite.)*

- a) 0
- b) 1
- c) 2
- č) 3
- d) drugo *(Napišite.):* _____

5. Ali je kmetijstvo vaš primarni (temeljni) vir dohodka? *(Obkrožite črko pred odgovorom oz. dopišite.)*

- a) da
- b) ne
- c) drugo *(Napišite.):* _____

6. Kolikšna je velikost kmetije? *(Obkrožite črko pred odgovorom.)*

- a) do 2,5 ha
- b) 2,5 do 5 ha
- c) 5 do 10 ha
- č) 10 do 20 ha
- d) nad 20 ha

7. Koliko je od tega kmetijskih zemljišč? *(Obkrožite črko pred odgovorom.)*

- a) do 1 ha
- b) 1 do 2,5 ha
- c) 2,5 do 5 ha
- č) 5 do 10 ha
- d) 10 do 20 ha
- e) nad 20 ha

8. V kateri katastrski občini se nahaja vaša kmetija? *(Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)*

- a) k. o. Krška vas
- b) k. o. Čatež
- c) k. o. Cerina

č) k. o. Velika Dolina

d) drugo (Napišite.): _____

9. Katere agrarne operacije so bile izvedene na tem območju pred gradnjo avtoceste? (Obkrožite črko pred odgovori. Izbrati je *mogoče več odgovorov*.)

OPOMBA: Arondacija pomeni zaokrožitev kmetijskih zemljišč. Komasacija pomeni zložbo in ponovno razdelitev zemljišč. Agromelioracije po trenutni zakonodaji obsegajo ukrepe, ki izboljšujejo fizikalne, kemijske in biološke lastnosti tal ter izboljšujejo dostop na kmetijska zemljišča (izravnava zemljišč, krčitev grmovja in dreves, nasipavanje rodovitne zemlje, odstranitev kamnitih osamelcev, ureditev poljskih poti, izdelava teras, ureditev gorskih in kraških pašnikov, ureditev manjših odvodnjavanj, apnenje, založno gnojenje).

- a) medsebojna menjava kmetijskih zemljišč
- b) arondacija kmetijskih zemljišč
- c) komasacija
- č) osuševanje
- d) namakanje
- e) agromelioracije

10. Število parcel, ki so bile vključene v komasacijo? (Odgovarjajo samo tisti, ki so na vprašanje (9) odgovorili s komasacijo. (Obkrožite črko pred odgovorom.)

- a) 1 do 5
- b) 6 do 10
- c) nad 10

11. Kako ste zadovoljni z obveščenostjo o vplivih avtoceste na kmetijski prostor ob gradnji avtoceste? (Obkrožite številko na lestvici: 1 (nezadovoljen) – 5 (zelo zadovoljen).)

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

12. Kakšna je bila usmerjenost kmetijske proizvodnje na kmetiji pred gradnjo avtoceste? (Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je *mogoče več odgovorov*.)

- a) živinoreja
- b) pridelava mleka
- c) pridelava hrane za lastne potrebe
- č) pridelava hrane za trg
- d) drugo (Napišite.): _____

13. Kakšna je usmerjenost kmetijske proizvodnje na kmetiji danes? (Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je *mogoče več odgovorov*.)

- a) živinoreja
- b) pridelava mleka
- c) pridelava hrane za lastne potrebe
- č) pridelava hrane za trg
- d) drugo (Napišite.): _____

14. Katere pozitivne vplive je prinesla gradnja avtoceste? (Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je *mogoče več odgovorov*.)

- a) hitrejši dostop do trga

- b) večja prodaja kmetijskih izdelkov
- c) višja tržna vrednost kmetijskih zemljišč
- č) drugo (*Napišite.*): _____

15. Katere posredne negativne vplive, ki se nanašajo na funkcionalni vidik urejanja kmetijskih zemljišč, je prinesla gradnja avtoceste? (Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)

- a) ločitev bivalnih in pomožnih gospodarskih objektov (npr. kozolcev, lop itn.)
- b) ločitev pridelovalnih zemljišč
- c) težka prehodnost preko avtoceste
- č) neprimerna oblika parcel
- d) neprimerna velikost parcel
- e) razpršenost parcel
- f) razdrobljenost parcel
- g) sprememba kmetijske infrastrukture (sistem drenaž, namakalni sistem)
- h) otežen dostop do kmetijskih zemljišč zaradi neurejenih poti
- i) drugo (*Napišite.*): _____

16. Ali avtocesta prečka vaše (nekdanje) parcele? (Obkrožite črko pred odgovorom.)

- a) da
- b) ne

17. Na kakšen način so pridobivali kmetijska zemljišča? *Odgovarjajo samo tisti, ki so na vprašanje (16) odgovorili z da.* (Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)

- a) sklenitev kupoprodajne pogodbe
- b) zakonita predkupna pravica občine
- c) razlastitev
- č) omejitev lastninske pravice
- d) komasacija
- e) drugo (*Napišite.*): _____

18. Kako so odkupovali zemljišča? *Odgovarjajo samo tisti, ki so na vprašanje (16) odgovorili z da.* (Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)

- a) odkupili so celo parcelo
- b) odkupili so samo nujno potrebni delež parcele za gradnjo avtoceste
- c) če je bila parcela več kot 50 % v trasi avtoceste, so odkupili celo parcelo, sicer pa so odkupili samo polovico parcele
- č) drugo (*Napišite.*): _____

19. Ali ste še vedno lastnik delov nekdanjih parcel, ki so neustrezne za obdelavo zaradi premajhne površine, neprimerne oblike, ki jih niso v celoti odkupovali? *Odgovarjajo samo tisti, ki niso na prejšnje vprašanje (18) odgovorili z a)* odkupili so celo parcelo. (Obkrožite črko pred odgovorom oz. dopišite.)

- a) da
- b) ne
- c) drugo (*Napišite.*): _____

20. V kakšnem stanju so nefunkcionalni deli nekdanjih parcel? *Odgovarjajo samo tisti, ki so na prejšnje vprašanje (19) odgovorili z da. (Obkrožite črko pred odgovori oz. dapišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)*

- a) v obdelavi
- b) v zaraščanju
- c) v najemu
- č) drugo (Napišite.): _____

21. Kako ste zadovoljni z urejenostjo poljskih poti? *(Obkrožite številko na lestvici: 1 (nezadovoljen) – 5 (zelo zadovoljen).)*

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

22. Katere posredne negativne vplive, ki se nanašajo na ekološki vidik urejanja kmetijskih zemljišč, je prinesla gradnja avtoceste? *(Obkrožite črko pred odgovori oz. dapišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)*

- a) prekinitev poti nekaterih prostoživečih živali
- b) odstranitev ekoloških elementov kmetijske krajine (drevje, grmovje ipd.)
- c) onesnaženje zraka
- č) onesnaženje tal
- d) onesnaženje podtalnice
- e) onesnaženje rastlin
- f) poslabšanje osvetljenosti
- g) drugo (Napišite.): _____

23. Ali so parcele ločene od sosednjih parcel z krajinsko-ekološkimi elementi? *(Obkrožite črko pred odgovori. Izbrati je mogoče več odgovorov.)*

OPOMBA: Mejica je pas lesnate vegetacije (drevja oziroma grmovja) v pretežno odprti kulturni krajini, širok do 10 metrov. Vetrozaščitni pas je površina, porasla z drevjem oziroma grmovjem, z namenom zaščite pred vetrom. Obmejek je nezoran, travnat pas med njivami.

- a) mejica
- b) vetrozaščitni pas
- c) živa meja
- č) obmejek
- d) jarek

24. Katere posredne negativne vplive, ki se nanašajo na estetski vidik urejanja kmetijskih zemljišč, je prinesla gradnja avtoceste? *(Obkrožite črko pred odgovori oz. dapišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)*

- a) vidna nepreglednost prostora
- b) vidna neprepustnost prostora
- c) prekinitev rekreacijskih območij
- č) drugo (Napišite.): _____

25. Katera rekreacija se odvija na območju kmetijskih zemljišč? *(Obkrožite črko pred odgovori oz. dapišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)*

- a) hoja
- b) tek

- c) kolesarjenje
- č) jahanje
- d) drugo (*Napišite.*):_____

26. Katere posredne negativne vplive, ki se nanašajo na družbeni vidik urejanja kmetijskih zemljišč, je prinesla gradnja avtoceste? (Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)

- a) vibracije
- b) hrup
- c) zmanjševanje števila kmečkega prebivalstva
- č) deagrarizacija
- d) zmanjšanje prehranske samooskrbe
- e) drugo (*Napišite.*):_____

27. Ali ste seznanjeni, da je zakonsko določeno, da mora investitor infrastrukturnih objektov plačati stroške za potrebne agrarne operacije, če zaradi izgradnje infrastrukturnih objektov povzroči razdrobljenost kmetijskih zemljišč, težji dostop do njih ali težjo obdelavo? (Obkrožite črko pred odgovorom.)

- a) da
- b) ne

28. Katere agrarne operacije so bile izvedene na tem območju po gradnji avtoceste? (Obkrožite črko pred odgovori. Izbrati je mogoče več odgovorov.)

- a) medsebojna menjava kmetijskih zemljišč
- b) arondacija kmetijskih zemljišč
- c) komasacija
- č) osuševanje
- d) namakanje
- e) agromelioracije

29. Ali ste seznanjeni s predvideno izvedbo agrarnih operacij na vašem območju? (Obkrožite črko pred odgovorom oz. dopišite za katero agrarno operacijo gre.)

- a) da (*Napišite.*):_____
- b) ne

30. Kateri vidiki so pri urejanju kmetijskih zemljišč po vašem mnenju pomembni? (Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.)

- a) pravni
- b) funkcionalni
- c) ekološki
- č) estetski
- d) družbeni
- e) drugo (*Napišite.*):_____

31. Ali menite, da bi se povečala učinkovitost kmetovanja (povečanje obdelovalnih površin, povečanje kmetijske proizvodnje) na vaši kmetiji, če bi investitor gradnje avtoceste poskrbel za celovito ureditev kmetijskih zemljišč? (Obkrožite črko pred odgovorom.)

- a) da

b) ne

32. Kateri udeleženci bi morali po vašem mnenju sodelovati pri urejanju kmetijskih zemljišč ob gradnji avtoceste? (*Obkrožite črko pred odgovori oz. dopišite. Izbrati je mogoče več odgovorov.*)

a) lastniki

b) občina

c) investitor

č) agronomi

d) geodeti

e) krajinski arhitekti

f) vodarji

g) prometni inženirji

h) naravovarstveniki

i) varstveniki kulturne dediščine

j) sociologi

k) civilna združenja

l) drugo (*Napišite.*): _____

33. Ali bi bili pripravljeni sodelovati pri celovitem urejanju kmetijskih zemljišč? (*Obkrožite črko pred odgovorom.*)

a) da

b) ne

34. Kaj bi želeli, da bi se v prihodnosti spremenilo pri urejanju kmetijskih zemljišč? (*Napišite.*)

Hvala za sodelovanje!