

Gradbeni vestnik prejema 22 knjižnic v Sloveniji in ena v zamejstvu. Uredništvo Gradbenega vestnika izmenjuje revijo z več tujimi uredništvi, iz tujine je tudi več neposrednih naročnikov. V mednarodno znanstveno diskusijo so objave v Gradbenem vestniku vključene posredno preko sodelovanja avtorjev v mednarodnih, zlasti evropskih projektih, kjer so objave v nacionalnih revijah tudi cenjene in upoštevane.

#### Zahvala

Da Gradbeni vestnik pride do bralcev, je zasluga vseh naštetih in le omenjenih sodelavcev. Vsem nekdanjim in sedanjim sodelavcem velja ob 60-letnem jubileju iskrena zahvala.

Za pomoč pri zbiranju podatkov za ta zapis o Gradbenem vestniku se posebej zahvaljujem poslovni sekretarki ZDGITS Evi Okorn in sodelavki knjižnice FGG Barbari Šivec.

#### VIRI

Bubnov, S., Poročilo glavnega urednika Gradbenega vestnika, Gradbeni vestnik, letnik 23, št. 11, 1974.

Bubnov, S., Trideset let Gradbenega vestnika, Gradbeni vestnik, letnik 30, št. 12, 1981.

Čadež, V., Nekaj misli k razpravi o Gradbenem vestniku na seji dne 15. 6. 1977, Gradbeni vestnik, letnik 26, št. 7–8, 1977.

Duhovnik, J., Uvodnik novega glavnega in odgovornega urednika Gradbenega vest-

nika, Gradbeni vestnik, letnik 48, št. 11–12, 1999.

Lapajne, S., O vsebini Gradbenega vestnika, Gradbeni vestnik, letnik 27, št. 6, 1978.

Martinec, F., Kakšna naj bo vsebina našega Gradbenega vestnika, Gradbeni vestnik, letnik 26, št. 11, 1977.

Šuklje, L., K razpravi o vsebini Gradbenega vestnika, Gradbeni vestnik, letnik 27, št. 6, 1978.

ZDGITS, Zapisnik občnega zbora ZDGITS 24. 3. 1977, Gradbeni vestnik, letnik 26, št. 2–3, 1977.

**prof. dr. Janez Duhovnik,**  
glavni in odgovorni urednik

## OB IZIDU KNJIGE GRADNJA SLOVENSКИH AVTOCEST V OBDOBJU 1994–2009

mag. Gregor Ficko, univ. dipl. inž. grad.

Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste

Knjiga GRADNJA SLOVENSКИH AVTOCEST V OBDOBJU 1994–2009, ki jo je založila Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije (DRC) v sodelovanju z Inženirsko zbornico Slovenije (IZS) in družbo DARS, d. d., v oktobru 2010, je bila izdana ob 15-letnici izvajanja nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji in ob zaključku izgradnje slovenskega avtocestnega križa ter v počastitev jubilejnega 10. SLOVENSKEGA KONGRESA O CESTAH IN PROMETU, ki je potekal v Portorožu v času od 20. do 22. oktobra 2010, po enoletnih pripravah s strani DRC in v sodelovanju z enajstimi civilnimi cestno-prometnimi in gradbenimi združenji (*Društva za ceste SV Slovenije, Primorske, JV Slovenije in Ljubljane, Združenje asfalterjev Slovenije, Združenje za beton Slovenije, Slovensko geotehnično društvo, Slovensko društvo gradbenih konstruktorjev, Slovensko društvo za inteligentne transportne sisteme, Slovensko društvo za podzemne gradnje, Društvo vodarjev Slovenije*). V okviru otvoritvenega

programa in osmih tematskih sekcij je bilo predstavljenih 159 referatov, ki jih je pripravilo 268 domačih in tujih avtorjev. Programu kongresa je sledilo okoli 600 udeležencev, med njimi tudi predstavniki iz 8 evropskih držav: Švedske, Finske, Španije, Hrvaške, Avstrije, Srbije, BiH in Nemčije. Organizacijo kongresa je s pokroviteljskimi sredstvi podprlo 37 gospodarskih družb in drugih organizacij iz Slovenije in tujine.

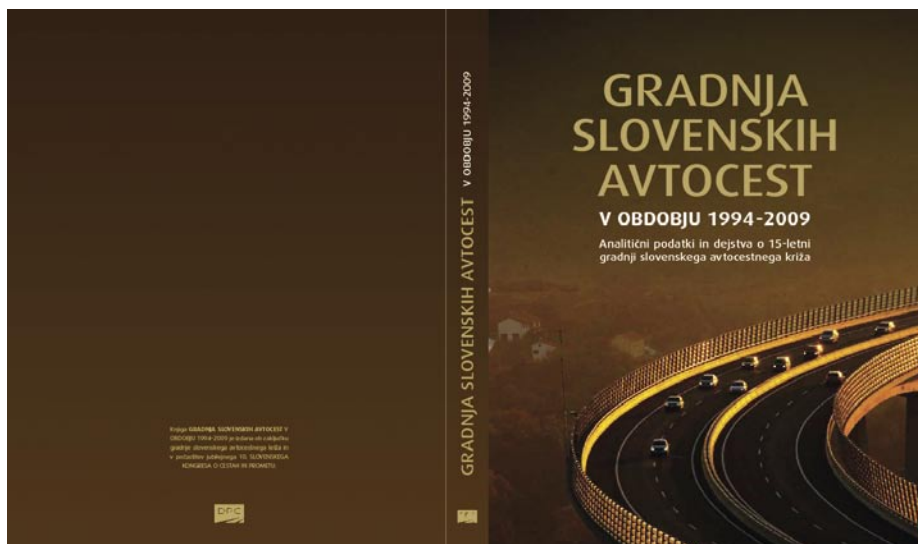
Pri zbiranju podatkov in pri pripravi tekstov za knjigo GRADNJA SLOVENSКИH AVTOCEST V OBDOBJU 1994–2009 je sodelovalo več kot 60 strokovnjakov iz različnih strokovnih področij in znanj, ki so z multidisciplinarnim pristopom na visokem kakovostnem in strokovnem nivoju sodelovali pri uresničevanju slovenskega nacionalnega avtocestnega programa. Zbrano in analitično obdelano je bilo veliko število najrazličnejših podatkov, ki so v tem obdobju nastali z uresničevanjem doslej največjega slovenskega gradbenega projekta. V monografiji so predstavljene tudi

problematične teme, ki so odkrito spregovorile o negativnih, sicer maloštevilnih dogodkih, ki so se zgodili med izvajanjem programa, ki pa so bili v preteklosti največkrat uporabljeni, pa tudi zlorabljeni za neutemeljeno kritiziranje celotnega izvajanja slovenskega nacionalnega avtocestnega programa s strani slovenskih medijev, politike in laične javnosti.

Zakaj smo se slovenski cestno-prometni strokovnjaki sploh odločili za izdajo knjige o 15-letni poosamosvojitveni izgradnji slovenskih avtocest? Dva vzroka sta že naštetá: 15-letnica izvajanja nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji in zaključek izgradnje slovenskega avtocestnega križa ter počastitev jubilejnega 10. SLOVENSKEGA KONGRESA O CESTAH IN PROMETU. Naslednji, pomembnejši vzrok pa je odgovor na številne laži in podtikanja o izvajanju nacionalnega programa izgradnje avtocest, ki smo jim priča v slovenskem medijskem prostoru v zadnjih treh letih. Vse od začetka izvajanja nacionalnega programa izgradnje avtocest v letu 1994

smo v Sloveniji namreč priča polemikam o »pregrešno dragi« gradnji državne cestne infrastrukture, predvsem avtocestnega omrežja. Še posebej se je ta polemika razmahnila v primeru medijskih obravnav problematike drsnosti vozišč v trojanskih predorih na odseku AC Vransko–Blagovica v januarju 2008 ter gradnje odseka AC Šentvid–Koseze, predvsem samega predora Šentvid s polnim priključkom na Celovško cesto, kjer je vrh dosegla ob t. i. »ometni aferi« junija 2008. Kljub temu da je bilo v zadnjih letih s strani cestne in ekonomske stroke izdelanih kar nekaj analiz stroškov izgradnje slovenskih avtocest s posebnim poudarkom na gradnji mostov in predorov, pa rezultati teh analiz, ki so bile izdelane z enim samim ciljem, da bi se strokovno, predvsem pa objektivno predstavila dejanska slika stroškovnega vidika izvajanja Nacionalnega programa, širši slovenski javnosti žal niso bili predstavljeni tako učinkovito, da bi le-ta lahko objektivno presojala, ali je dejanska vrednost slovenskega avtocestnega omrežja resnično najvišja v Evropi.

Dodatno so se polemike o vrednosti zgrajenega avtocestnega omrežja razplamtele ob izjavi direktorja Urada za varstvo konkurence (UVK) Janija Soršaka marca 2010, da je bila gradnja slovenskih avtocest zaradi kartelnega dogovarjanja med posameznimi gradbenimi podjetji s strani davkoplačevalcev preplačana kar za 2 milijardi EUR oziroma za tretjino končne vrednosti programa. Čeprav navedena vrednost vse do danes s strani g. Soršaka ni bila materialno dokumentirana in empirično dokazana in jo je kasneje celo omilil v smislu, da gre samo za domnevo, je v javnosti dvignila veliko prahu, v medijskem prostoru pa je postala stalnica, ki je cestno-prometnemu gospodarstvu, predvsem tistemu delu njegove stroke, ki je v zadnjih 15 letih aktivno sodeloval pri izvajanju nacionalnega programa, povzročila veliko moralno škodo. Slovenska cestna stroka je sicer vseskozi dokazovala, da so slovenske avtoceste po svoji vrednosti in kakovosti povsem primerljive z avtocestami, ki se gradijo v drugih evropskih državah. To sta navsezadnje dokazali tudi analizi, ki sta jih letos izvedli specializirana strokovna revija World Highways, ki se analitično ukvarja z izgradnjo avtocest po vsem svetu, ter ena izmed svetovno najbolj znanih inženjerskih in svetovalnih družb IBR Consulting. Žal ti dokazi niso prepričali že »prepričanih«, med njimi tudi večine slovenskih medijev, ki so v primeru izgradnje slovenskega avtocestnega omrežja sprožili pravo »križarsko vojno« proti vsem, ki so kakorkoli sodelovali pri izvajanju nacionalnega programa: državnim



Slika 1 • Naslovnica knjige **GRADNJA SLOVENSКИH AVTOCEST V OBDOBJU 1994–2009**, ki jo je založila Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije (DRC) v sodelovanju z Inženirsko zbornico Slovenije (IZS) in družbo DARS, d. d., oktobra 2010

organom, konzultantom, projektantom in gradbenikom, seveda ob asistenci nekaterih nekdanjih cestnih strokovnjakov iz predosamosvojitvenega obdobja izgradnje avtocest, ki se niso mogli sprijazniti z dejstvom, da pri izvajanju novega nacionalnega programa ne sodelujejo več, prav tako pa se tudi niso sprijaznili s prihodom mlajše, računalniško pismene generacije inženirjev, ki je od leta 1994 sodelovala, pa tudi sprejemala strokovne odločitve glede same izvedbe nacionalnega programa. Zato so vse, kar je bilo povezano s tem programom, pričakali dobesedno »na nož«, in to pred celotno slovensko javnostjo. Da ne bo pomote, velik del cestnih strokovnjakov, ki je sodeloval pri izgradnji slovenskih avtocest pred letom 1991, je z veliko odgovornostjo in pripadnostjo v različnih vlogah, na različnih položajih in v različnih službah aktivno deloval tudi pri izvajanju nacionalnega programa. Njihove bogate izkušnje so se v tem celotnem obdobju prenašale na mlajšo generacijo inženirjev in ji v relativno kratkem času omogočile velik strokovni razvoj, ki bo težko še kdaj ponovljiv. Zato je toliko težje razumeti gnev nekaterih njihovih generacijskih kolegov in nekdanjih sodelavcev, ki so omalovaževali vse, kar je bilo narejenega v okviru tega doslej največjega slovenskega investicijskega projekta.

Trditve o pregrešno dragi in neakovostni gradnji slovenskih avtocest so v slovenski javnosti postale stalnica, na žalost nikoli argumentirana na podlagi primerjalne analize ali kakršnekoli druge metode, s katero bi bilo dokazano, kakšni so dejanski stroški izgradnje avtocest pri nas, kakšni pa v tujini in kakšna

je kakovost slovenskih avtocest v primerjavi s tujimi. Ob debatah, ki v javnosti potekajo na temo stroškov izgradnje slovenskih avtocest, je bilo že velikokrat povedano, žal pa tudi preslišano, da struktura cene zgrajenega kilometra avtoceste ne zajema samo izgradnje avtocestnega telesa z viadukti, mostovi in predori, ampak so v tej strukturi zajeti tudi vsi drugi ukrepi, ki jih je treba izvesti ob gradnji avtoceste in niso njen sestavni del, so pa zapisani in sprejeti v uredbah o državnih prostorskih načrtih, ki jih sprejema vlada. Gre enostavno za obveznosti, ki jih je treba realizirati. Ne glede na to pa je danes že jasno, da povprečna cena po kilometru zgrajene avtoceste v okviru nacionalnega programa izgradnje avtocest ne bo presegla vrednosti 12 milijonov EUR/km. Za primerjavo: povprečna cena kilometra zgrajene avtoceste v Avstriji po podatkih revije World Highways iz maja 2010 znaša 12,87 milijona EUR/km, na Madžarskem pa 11,21 milijona EUR/km. Zato bi bilo dobro vedeti, na osnovi katerih podatkov in seveda tudi s kakšnim namenom se slovenski javnosti nenehno podaja povprečna cena po kilometru zgrajene avtoceste, ki bi naj znašala 17 milijonov EUR/km, po poročanjih nekaterih rumenih medijev pa naj bi le-ta celo presegala 20 milijonov EUR/km. Tako ena kot druga številka sta daleč od resnice.

Seveda se postavlja vprašanje, zakaj se je javno mnenje, ki je bilo na začetku izvajanja nacionalnega programa temu dokaj naklonjeno, obrnilo proti izvajalcem avtocestnega programa. Nikoli ni nihče trdil, da je izvajanje nacionalnega programa potekalo

brez napak, sicer pa, kateri tako velik projekt pa poteka brez njih? Dejstvo je, da se je v 15 letih izvajanja programa pojavilo kar nekaj t. i. problematičnih tem, ki so jih tako mediji kot politika kriminalizirali za svoje potrebe, čeprav še nobena od njih ni doživela sodnega epiloga na sodišču, kljub temu da je bilo v tem časovnem obdobju sproženih kar nekaj obsežnih policijskih in tožilskih preiskav. Knjiga je spregovorila tudi o tem, argumentirano pa poskuša odgovoriti tudi na vsa podfikanja in neresnice, ki so bile izrečene o izvajanju nacionalnega programa. Primeri, kot so zamenjava diskete v primeru javnega naročila za gradnjo predora Podmilj na odseku AC Vransko–Blagovica, že omenjeni predor Šentvid in njegova transformacija iz dvopasovnega v tripasovni dvocevni predor s priključnimi predorskimi cevmi na Celovško cesto ter padec požarnega ometa v sosednji galeriji takoj po predaji predora v promet, pomanjkljiva hrupavost betonskih vozišč v predorih na Trojanah ter predorih Kastelec in Dekani na primorskem avtocestnem kraku, načrtovanje pomurskega avtocestnega kraka brez odstavnih pasov, so bili medijsko tako razvpiti, da dejansko ni bilo možnosti priti do objektivnih analiz, ki bi tako izvajalcem programa kot tudi javnosti pojasnile dejanske vzroke za nastanek teh primerov in hkrati preprečile njihovo morebitno ponavljanje na kakšnem drugem podobnem projektu v prihodnosti.

Ker se s knjigo oziram v preteklo 15-letno poosamosvojitveno obdobje intenzivne izgradnje slovenskega avtocestnega sistema, smo želeli z njo argumentirano odgovoriti na takšne ocene in mnenja, ki so jih mediji, politika, pa tudi nekateri krogi strokovne javnosti, da ne govorimo o glasu ljudstva, v veliki meri posvojili:

- gradi se prepočasi (stalne primerjave s Hrvaško, ki bi naj gradila veliko hitreje kot Slovenija),
- gradi se predrago (stalne primerjave z Evropo, ki bi naj gradila veliko ceneje kot Slovenija),
- gradi se nekakovostno (primera: predori na Trojanah in na Primorskem – drsnost vozišč, in predor Šentvid – odpad protipožarnega ometa).

V pričujoči monografiji o 15-letni gradnji slovenskih avtocest so na podlagi zbranih in dokumentiranih podatkov ugotovljena in prikazana naslednja dejstva o izvajanju slovenskega nacionalnega avtocestnega programa:

- primerjave investicijskih stroškov izgradnje slovenskih avtocest, hitrih cest in navezovalnih cest s podobnimi projekti v tujini so pokazale, da je bila gradnja našega

avtocestnega sistema med najcenejšimi v okviru z nam primerljivimi evropskimi državami (Avstrija, Nemčija, Češka, Slovaška, Danska, Madžarska, Hrvaška),

- investicijski stroški načrtovanih investicij so se v primerjavi s planiranimi investicijskimi stroški nacionalnega programa iz leta 2004 minimalno povečali,
- hitrost gradnje slovenskih avtocest, hitrih cest in navezovalnih cest glede na dinamiko, določeno s slovenskim nacionalnim programom iz leta 2004, preračunana na milijon prebivalcev, je v primerjavi s tujino pokazala, da je bila hitrost gradnje našega avtocestnega sistema praviloma večja kot v primerljivih državah,
- kakovost zgrajenih slovenskih avtocest, hitrih cest in navezovalnih cest je dobra in povsem primerljiva s tujino (kar nam le-ta tudi priznava), saj je analiza napak v garancijski dobi pokazala, da je teh napak glede

na količino zgrajenih kilometrov cest, objektov in drugih elementov ceste zanemarljivo malo. Obstaja pa problem obsežnosti obnov zaradi konstantne rasti prometnih obremenitev.

Ključne ugotovitve, ki jih je podala knjiga, pa so naslednje:

- slovenski nacionalni avtocestni program bo v svoji glavnini, ki jo predstavlja t. i. osnovni program, zaključen dve leti prej, kot je bilo predvideno z nacionalnim programom, ki ga je Državni zbor RS sprejel februarja 2004, torej v letu 2011 in ne v letu 2013,
- v obdobju 1994–2009 je bilo zgrajenih 461,9 km avtocest in hitrih cest ter 50,9 km navezovalnih cest,
- v celotnem obdobju 1969–2009 je bilo zgrajeno 660,5 km avtocest in hitrih cest ter 50,9 km navezovalnih cest,
- finančna ocena celotnega programa v obdobju 1994–2013 na osnovi dosedanje rea-

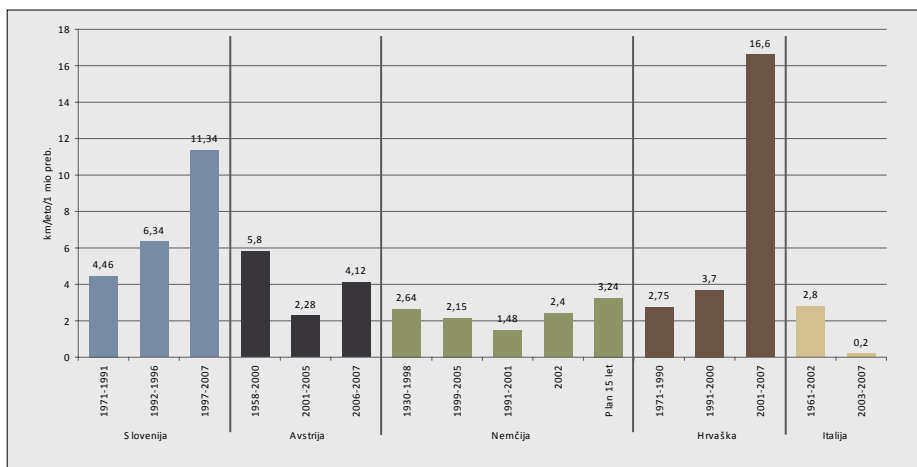


Diagram 1 • Dolžina zgrajenih avtocest in hitrih cest na 1 milijon prebivalcev na leto v Sloveniji in primerjava z nekaterimi evropskimi državami s presekom stanja na dan 31. 12. 2009 (Vir: DARS)

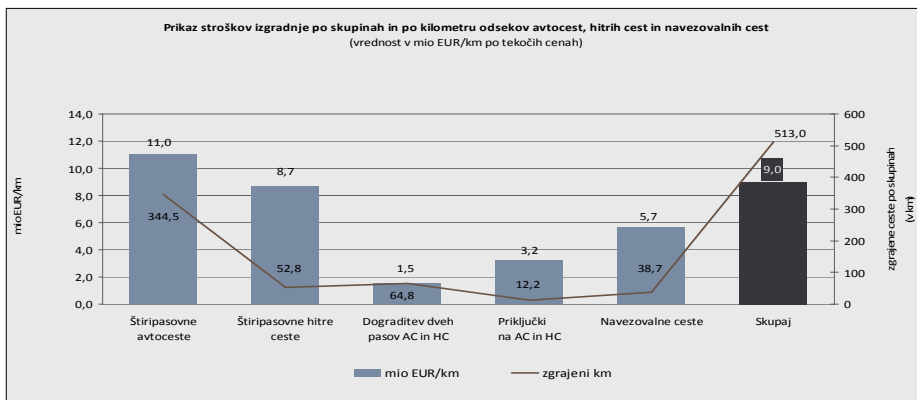


Diagram 2 • Vrednosti zgrajenega kilometra avtocest, hitrih cest in navezovalnih cest v sklopu izgradnje slovenskega nacionalnega avtocestnega programa v obdobju 1994–2009 po posameznih skupinah odsekov (v mio. EUR/km) na dan 31. 12. 2009 (Vir: DARS)

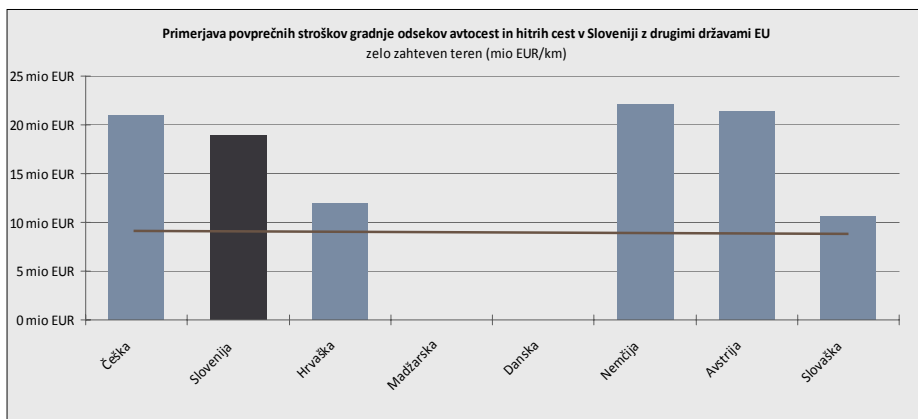


Diagram 3 • **Primerjava povprečnih stroškov zgrajenega kilometra odsekov avtocest in hitrih cest v Sloveniji z drugimi državami EU – stroški gradnje na zelo zahtevnem terenu (v mio. EUR/km) (Vir: IBR Consulting)**

lizacije in planskih ocen finančne realizacije na nerealiziranih odsekih bo znašala 5.543,05 milijona EUR po stalnih cenah (nivo cen: december 2002), kar je samo 2,16 % več, kot je bilo predvideno z nacionalnim programom iz leta 2004,

- za dokončanje osnovnega programa v obdobju 2010–2013 bo treba zagotoviti še 978,99 milijona EUR po tekočih cenah, od tega 140,29 milijona EUR za investicije (gre predvsem za avtoceste v smeri proti Republiki Hrvaški) ter 357,13 milijona EUR za obnove avtocest in hitrih cest,
- zadolževanje v obdobju 2003–2009 je bilo za 448,5 milijona EUR višje, kot je bilo predvideno z nacionalnim programom iz leta 2004, predvsem zaradi spremenjene strukture financiranja (zmanjšanje namenskih proračunskih sredstev) in hitrejše časovne dinamike izvajanja izgradnje slovenskega nacionalnega avtocestnega programa,
- celotna zadolžitev v obdobju 2003–2009 znaša 2,95 milijarde EUR,
- vlada je do proračunskega financiranja slovenskega nacionalnega avtocestnega programa imela oziroma še ima dokaj nenavaden odnos, saj je kljub še sedaj veljavnemu posebnemu Zakonu o financiranju avtocest (zakon je preuredil način prenosa zbranih finančnih sredstev iz t. i. bencinskega tolarja), ki je letno določal zagotavljanje od 150 do 170 milijonov EUR namenskih finančnih sredstev iz državnega proračuna, le-ta po posameznih letih stalno zmanjševala, dokler se v letu 2008 niso zmanjšala na pičlih 15,9 milijona EUR, v zadnjih dveh letih pa namenskih finančnih proračunskih sredstev za razvoj in obnovo avtocestnega omrežja praktično ni več,

- časovna dinamika gradnje v obdobju 1994–2009 je znašala 28 km na leto oziroma v povprečju 14 km na leto na milijon prebivalcev v primerjavi z nekaterimi evropskimi državami, ki gradijo s hitrostjo 2 do 5 km na leto na milijon prebivalcev,
- investicijska vlaganja v izvajanje slovenskega nacionalnega avtocestnega programa so bistveno prispevala k visoki gospodarski rasti v celotnem obdobju 1994–2007 pred gospodarsko krizo,
- zgrajeni slovenski avtocestni sistem je bistveno povečal prometno varnost. Kljub velikemu porastu prometnih obremenitev v obdobju 1994–2009 se je letno število mrtvih v prometnih nesrečah več kot pre-

polovilo,

- zgrajeni slovenski avtocestni sistem je zgrajen kakovostno in okolju prijazno ter omogoča hiter, varen in udoben pretok blaga, storitev in ljudi, kar tudi pomeni, da so neposredne in posredne ekonomske koristi uporabnikov zelo velike,
- zgrajeni slovenski avtocestni sistem je plod domačega znanja, zato lahko objektivno ocenimo, da so se slovenski projektanti, gradbena podjetja in izvajalci inženiring storitev v sklopu izvajanja nacionalnega programa usposobili za izvajanje najzahtevnejših infrastrukturnih, pa tudi drugih investicijskih objektov, tako da lahko vsa pridobljena znanja, vedenja in izkušnje uporabijo pri nadaljnjem razvoju Slovenije (nacionalni program razvoja železniške infrastrukture), pa tudi izven njenih meja.

Knjiga GRADNJA SLOVENSКИH AVTOCEST V OBDOBJU 1994–2009 je spregovorila tudi o izgradnji avtocest v Republiki Hrvaški, ki je v istem časovnem obdobju kot Slovenija, predvsem pa po letu 2000, z izredno dinamiko gradnje zgradila več kot 700 km avtocestnega omrežja. Zakaj? Vse od začetka izvajanja nacionalnega avtocestnega programa v Sloveniji so veljale ocene, da se je slovenski avtocestni sistem gradil prepočasi. V javnosti so se tako v preteklosti kot tudi danes pojavljale stalne primerjave s sosednjo Hrvaško, ki naj bi gradila veliko hitreje in ceneje kot Slovenija, pa tudi druge evropske države naj bi bile pri izgradnji svojih avtocest

Priloga 1, ki je sestavni del NPJA RS



Slika 2 • **Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest s posameznimi fazami dokončanja posameznih odsekov (Vir: RenPIA-2004, Uradni list RS, št. 50/2004)**

dosti učinkovitejše kot Slovenija. Seveda je slovenska cestna stroka z občudovanjem spremljala napredek Hrvaške pri izgradnji in obnovi svoje cestne mreže, ne samo avtocest, ampak tudi drugih cest. Dejstvo je, da je Hrvaška svoj avtocestni sistem resnično zgradila v rekordnem času, sploh če upoštevamo, da je pred začetkom njegove izgradnje komaj izšla iz domovinske vojne, kar pomeni, da je morala obnavljati tudi drugo, v vojni porušeno infrastrukturo. Dejstvo pa je, da je bilo pri naših sosedih kar nekaj vzrokov, ki jih slovenski cestarji nismo imeli, ki so hrvaški projektivi in operativi omogočili tako učinkovito načrtovanje in izgradnjo hrvaškega avtocestnega sistema, čeprav so se po drugi strani prav tako srečevali z objektivnimi kot tudi subjektivnimi problemi, kot so razne afere. Ti vzroki so bili naslednji:

- hrvaška politika je ne glede na trenutno vladajočo politično opcijo v vsakem trenutku odločno podpirala izgradnjo svojega avtocestnega sistema, saj se je zavedala, da bo država brez sodobnih avtocestnih povezav, predvsem v smeri Dalmacije in Slavonije, na gospodarskem, predvsem pa na turističnem področju izgubila več finančnih sredstev, kot jih bo vložila v izgradnjo lastnega avtocestnega sistema,
- sistem načrtovanja, predvsem prostorskega umeščanja tras v prostor, na Hrvaškem ni bil tako birokratiziran kot v Sloveniji, saj sta bili prostorska in okoljska zakonodaja naših sosedov precej bolj ohlapni kot v Sloveniji, ki je v obdobju najbolj pospešene izgradnje avtocest zaradi pristopnih pogajanj z Evropsko komisijo svojo zakonodajo že uskladila z evropsko, ki pa je bila dosti zahtevnejša in rigoroznejša kot slovenska zakonodaja pred tem,
- model financiranja avtocest je bil na Hrvaškem očitno učinkovitejši kot v Sloveniji, saj se je za izgradnjo avtocestnega sistema namenjena »bencinska kuna« stekala neposredno na račun agentov, ki so avtocestni sistem izvajali, in ne v državni proračun kot v Sloveniji. S takšno potezo je Hrvaška dosegla strogo namembno financiranje izgradnje svojega avtocestnega sistema, kar ne moremo trditi za Slovenijo, kjer so se z »bencinskim tolarjem« priložnostno, a žal nenamensko, financirale tudi druge zadeve in ne samo izgradnja avtocest in hitrih cest,
- Hrvaški je kljub slabim začetnim izkušnjam uspelo izvesti kar nekaj koncesijskih gradenj, in sicer po principu neprofitne koncesnine, kar pomeni, da država del iz-

padlih dohodkov koncesionarjem pokriva iz državnega proračuna. Gre za dva koncesionarja: družbo Istra Bina na istrskem ipsilonu ter družbo AZM Autocesta Zagreb–Macelj. Država pa je prekinila koncesijo z ameriško družbo Bechtel, ki je zgradila 10 km dolg avtocestni odsek od slovensko-hrvaške meje pri Bregani do Zagreba. Bechtel je bil tudi eden od najresnejših kandidatov za izgradnjo odseka AC Zagreb–Split, vendar se je hrvaška vlada odločila, da bo to avtocesto gradila domača družba HAC Hrvatske autoceste, ki je organizirana na zelo podoben način kot slovenski DARS,

- na Hrvaškem kljub vojnemu stanju niti za trenutek niso bile prekinjene aktivnosti, povezane s prostorskim umeščanjem in projektnim načrtovanjem, s čimer so se pripravljali na začetek izgradnje svojega avtocestnega sistema. Kot zanimivost lahko navedemo načrtovanje odseka AC Zagreb–Beograd od Slavonskega Broda do hrvaško-srbske meje kljub dejstvu, da so bili naši sosedje s Srbijo v tistem obdobju v vojni. Ni treba posebej poudarjati, da je bil ta odsek končan in predan prometu samo dve leti po končani vojni, vključno z zgrajenim mednarodnim mejnim prehodom. V Sloveniji je bil v tem času v koridorjih, ki vodijo proti Hrvaški, zgrajen samo odsek AC Slivnica–Draženci, medtem ko druge avtocestne povezave, razen odseka AC Draženci–MMP Gruškovje, v teh smereh v skupni dolžini 120 km še niti niso umeščene v prostor,

- dejstvo je, da je Hrvaško pospešena izgradnja svojega avtocestnega sistema finančno bolj izčrpala kot Slovenijo, zato se dinamika izgradnje oziroma zaključevanja sistema tudi pri naših sosedih upočasnjuje. Ni se pa ustavila kot v Sloveniji, saj se izgradnja dalmatinske avtoceste nadaljuje kljub ekonomski krizi,
- jasno pa je, da je izgradnja hrvaškega avtocestnega omrežja povzročila niz pozitivnih ekonomskih multiplikativnih učinkov na hrvaško gospodarstvo, predvsem na področju gradbeništva, jeklarske industrije, turizma in trgovine. Kaj pomeni izgrajeni avtocestni sistem za razvoj določenega področja, ki se je prej otepalo z nerazvirstostjo, kažejo slike iz večjih dalmatinskih mest, kot so Zadar, Šibenik in Split, kjer smo priča pospešeni urbanizaciji območij v neposredni bližini avtoceste, kjer je bila še nekaj let nazaj divjina.

Že v času slovenskega cestnega kongresa kot tudi po njem je slovenska strokovna javnost, sploh tista, ki je dejavno sodelovala pri izvajanju slovenskega nacionalnega avtocestnega programa, izid knjige sprejela z velikim interesom, ki je hitro prešel v navdušenje. Mirno lahko rečemo, da je bilo vseh 1000 natisnjenih izvodov knjige, ki se lahko pohvali z izredno kakovostnim oblikovanjem in tiskom, praktično razgrabljenih, tako da bo treba razmisliti o njenem ponatisu. Seveda si nekateri slovenski mediji ponovno niso mogli kaj, da o izdaji knjige ne bi tendenciozno poročali. Ni jih zanimala njena



Slika 3 • Avtocesta Zagreb–MMP Macelj na čezevropskem prometnem koridorju X.c na odseku phyrnske avtoceste med Mariborom in Zagrebom (Vir: AZM Autocesta Zagreb–Macelj)



Slika 4 • Avtocesta MMP Šentilj–MMP Gruškovje na čezevropskem prometnem koridorju X.c na odseku Phyrnske avtoceste med Mariborom in Zagrebom (Vir: DARS)

vsebina, ampak so poskušali izdajatelju DRC na vsak način podtakniti financiranje knjige s strani nekaterih slovenskih gradbenih podjetij, konkretno pa kar družbe SCT, ki bi naj sponzorirala samoreklamo o izvajanju slovenskega nacionalnega avtocestnega programa. Pri tem »raziskovalnem poročanju« so ponovno prednjačili nekateri mediji v lasti tujih gospodarjev, s svojimi nepogrešljivimi komentarji pa so se jim ponovno pridružili tudi nekateri domsmrtno užaljeni »varuhi davkoplačevalskega denarja« in »strokovnjaki« za graditev cest iz časa pred osamosvojitvijo. Slovenski gradbeni stroki se vedno bolj poraja vprašanje, ali za takšnimi medijskimi napadi ne stojijo tuje gradbene multinacionalke, ki bi si, podobno kot v drugih tranzicijskih državah, najbolj želele propada slovenske gradbene operative (kolikor je je še v času ekonomske krize sploh ostalo), kar bi jim omogočilo

neoviran naskok na prihajajoče nove državne investicije, predvsem na področju železnice in energetike. Očitno se jim glede na razvoj dogodkov v nekaterih slovenskih gradbenih podjetjih želja že izpolnjuje. Kar se tiče same vsebine knjige, s strani slovenskih medijev ni bilo postavljeno eno samo samcato vsebinsko vprašanje, tako da se lahko samo zamislimo nad dejstvom, koliko jim dejansko pomenijo dejstva in verodostojni podatki o gradnji slovenskih avtocest.

Knjiga GRADNJA SLOVENSКИH AVTOCEST V OBDOBJU 1994–2009 je po drugi strani nazorno prikazala celovitost projekta izgradnje slovenskih avtocest ter seveda ogromna znanja in izkušnje, ki sta si jih slovenska projektiva in gradbena operativa pridobili pri izvajanju slovenskega nacionalnega programa izgradnje avtocest, in to praktično na vseh področjih, ki so bila kakorkoli povezana

z uspešnim izvajanjem velikih inženirskih investicij: planiranja, načrtovanja, projektiranja, gradnje, vzdrževanja in upravljanja cest, ekonomije, prava, ekologije, finančnega inženiringa idr. Najslabše bi bilo, da teh znanj, vedenj in pridobljenih izkušenj slovenska stroka ne bi uporabila pri nadaljnjem razvoju prometne infrastrukture v Sloveniji in v tujini, predvsem v času današnje recesije in pomanjkanja domačih investicij, ki bi vsaj malo ublažile katastrofalne gospodarske razmere na področju gradbeništva, ki prav gotovo niso samo posledica tajkunizacije nekaterih gradbenih družb, kot to v zadnjem času pogosto slišimo, ampak nepripravljenost države, da izvede tiste investicije v prometno infrastrukturo, ki si jih je začrtala s Strategijo prostorskega načrta Republike Slovenije. Knjiga predstavlja posamezne tehnične rešitve in primere, ko so pridobljena znanja slovenske gradbene projektive in operative že zagotovila ustrezno konkurenčnost tudi pri pridobivanju nadaljnjih inženirskih poslov v tujini.

Besedilo, priloge kot tudi zbrani tabelarni in diagramski podatki predstavljajo neprecenljiv pripomoček tehnični in inženirski stroki, ki se ukvarja z načrtovanjem in izvajanjem velikih prometnih infrastrukturnih investicij: projektiranjem, gradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem slovenskega avtocestnega, pa tudi drugega cestnega omrežja. Navedeni podatki bodo dragoceni vir tako za mlade inženirje, ki se po končanem študiju šele pričnejo ukvarjati s cestno problematiko, kot tudi za inženirje z izkušnjami, ki jim bodo ti, na enem mestu zbrani podatki v veliko pomoč pri osvajanju te zanimive tehnične veje razvoja cestne in druge prometne infrastrukture. Zbrani analitični podatki in dejstva o gradnji slovenskih avtocest pa so seveda namenjeni tudi najširši slovenski laični javnosti, medijem in politiki. Predvsem pa bo knjiga trajen dokument o uresničevanju tega projekta.

## LITERATURA

Gradnja slovenskih avtocest v obdobju 1994–2009, Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije (DRC), Inženirska zbornica Slovenije (IZS), DARS, d. d., str. 247–265, 2010.

World Highways, Analiza primerjave povprečnih stroškov zgrajenega kilometra odsekov avtocest in hitrih cest v Sloveniji z drugimi državami EU po specifičnih kategorijah stroškov gradnje, 2010, povzeto po: <http://www.worldhighways.com/news/article.cfm?recordID=176890>, 28. 5. 2010.

IBR Consulting, Analiza primerjave povprečnih stroškov zgrajenega kilometra odsekov avtocest in hitrih cest v Sloveniji z drugimi državami EU po specifičnih kategorijah stroškov gradnje, 2010, povzeto po: <http://www.delo.si>, 8. 6. 2010.