



GOZDARSKI INŠTITUT SLOVENIJE
SLOVENIAN FORESTRY INSTITUTE

Predlog metodologije za določanje gozdov odprtih s primarnimi prometnicami

Javna gozdarska služba: Naloge 5.1
Strokovne naloge na področju spremljanja ekonomike proizvodnih procesov

Kazalo vsebine

1	Uvod.....	2
2	Namenska vozila	2
3	Naloge zaščite in reševanja.....	4
4	Minimalni standard primarnih prometnic.....	4
5	Javni značaj primarnih prometnic.....	6
6	Določitev produktivnih primarnih prometnic.....	7
7	Vplivno območje produktivnih primarnih prometnic.....	7
8	Predlog implementacije metodologije pri obračunu plačila prispevka za vzdrževanje gozdnih cest	8
9	Možni doprinos predstavljene metodologije v prakso	9
10	Zahvala	9
11	Priloga	9
12	Viri.....	10

Izdelal dr. Jaša Saražin, Oddelek za gozdno tehniko in ekonomiko
Gozdarski inštitut Slovenije, oktober 2022

1 Uvod

Odprtost gozdov v grobem ločimo na primarno in sekundarno. Primarna odprtost se v naših razmerah večinoma enači z odprtostjo z gozdnimi in javnimi cestami (primarnimi prometnicami), medtem ko sekundarno odprtost zagotavljajo predvsem gozdne vlake in linije žičnih žerjavov (sekundarne prometnice).

Čeprav raznolikost in modernizacija pravilnih in transportnih sredstev manjšata pomen ločevanja na dve obliki odprtosti gozdov, je slovenska zakonodaja tista, ki trenutno zahteva jasnejšo in ostrejšo ločitev med obe obliki odprtosti. Primarna odprtost gozdov je namreč eno od glavnih vodil za plačilo pristojbine za vzdrževanje gozdnih cest (Uredba o pristojbini..., 1994), kjer je eden od ciljev Resolucije o nacionalnem gozdnem programu tudi dopolnitev sistema zbiranja in razporejanja sredstev za vzdrževanje gozdnih cest (Resolucija..., 2007).

Gozdna cesta je grajena gozdna prometnica, ki je namenjena predvsem gospodarjenju z gozdom, je nekategorizirana v skladu s predpisi, ki urejajo javne ceste, omogoča racionalen prevoz gozdnih lesnih sortimentov, je javnega značaja, in je vodena v evidenci gozdnih cest (Pravilnik..., 2009). Namenska vozila na gozdnih cestah niso jasno definirana.

Primarne prometnice so gozdne ceste (Pravilnik..., 2009) ter javne ceste, ki lahko v grobem zagotavljajo vsaj enake standarde kot gozdne ceste. To pomeni, da primarne prometnice omogočajo vožnjo namenskim vozilom gozdnih cest.

Produktivne primarne prometnice, omogočajo tudi natovarjanje (raztovarjanje) teh namenskih vozil ter so tako ključna povezava s sekundarno mrežo prometnic. Samo produktivne primarne prometnice namreč tudi odpirajo gozdni prostor. Ostale primarne prometnice imajo le povezovalno vlogo.

»**Kamionska cesta**« ni uradno definiran termin, se pa v gozdarstvu pogosto uporablja za gozdne in javne ceste namenjene težjemu tovornemu prometu. Prav tako ni termin »kamion« uraden izraz za kategorijo ali tip vozil. Slednji se pogovorno uporablja za tovorna, delovna in vlečna vozila kategorij: N2, N2G, N3 in N3G (Priloga I, Pravilnika o skladnosti vozil, 2017).

Največja dovoljena masa (NDM) vozila ali skupine vozil upošteva skupno dovoljeno maso vozila, potnikov in tovora.

Ekonomska odprtost gozdov je uporabljena zgolj za lažje razumevanje tega dokumenta in nakazuje na gospodarske gozdove, ki so odprti s primarnimi in sekundarnimi prometnicami ter v katerih pravilne razdalje ne presegajo najdaljših (ekonomsko) dopustnih pravilnih razdalj. Po našem predlogu je ekonomska odprtost ena od podlag za obračun prispevka za vzdrževanje gozdnih cest.

2 Namenska vozila

Odprtost je neobhodno povezana z možnostjo dostopa namenskih vozil; zato je nujno potrebno da tem namenimo posebno pozornost. Ključna pa so predvsem tista namenska vozila, ki določajo minimalne zahteve primarnih prometnic. Skladno s Pravilnikom o gozdnih prometnicah (2009) so gozdne ceste namenjene gospodarjenju z gozdom in omogočajo racionalen prevoz gozdnih lesnih sortimentov (GLS). Čeprav so gozdne ceste načeloma projektirane kot »kamionske ceste«, ni nikjer jasno zapisano, da morajo zagotavljati prevoznost kamionom; še manj pa kakšnim in kako pogosto.

Namenska vozila in mehanizacijo namenjeno gospodarjenju z gozdom smo detajlno predstavili v prispevku (Saražin in Dolenšek, 2022). Gospodarjenje z gozdom zahteva mehanizacijo in vozila za: izvajanje sečnje drevja; izdelavo in transport GLS (hlodovina, sečni ostanki, sekanci, polena); razpolaganje z gozdovi; izvajanje gojitvenih in varstvenih del; izvajanje nadzora; ter gradnjo in vzdrževanje gozdne infrastrukture. Vso mehanizacijo, ki se uporablja v gozdu je potrebno tam tako ali drugače dostaviti po primarnih prometnicah, izdelane GLS pa prepeljati ven iz gozda.

Glavna namenska vozila na primarnih prometnicah so različni »kamioni« s priklopniki ter traktorji z različnimi priključnimi stroji ali priklopniki; saj ti lahko skupaj opravljajo večino nalog gospodarjenja z gozdovi, oz. lahko prevažajo mehanizacijo, ki ne sme voziti po cestah in prav tako služi gospodarjenju z gozdovi.

Vlačilci s polpriklopniki so »najzahtevnejša« namenska vozila na gozdnih cestah. Služijo prevozu GLS, ali izrednim prevozom največjih specialnih gozdarskih strojev. Nosilnost teh skupin vozil dosega 26 t, ob skupni masi 40 t, porazdeljeni na vsaj 5 osi in osnovni širini vozila 255 cm (Saražin in Dolenšek, 2022). Širina prevažane mehanizacije pa lahko dosega 306 cm, skupna višina pri izrednih prevozih pa lahko presega s pravilnikom dovoljenih 420 cm. Ta »najzahtevnejša« skupina namenskih vozil omogoča stroškovno najracionalnejšo rešitev pri veliko površinskem gospodarjenju z gozdovi.

Večji terenski »kamioni« kategorije N3G (Priloga I, Pravilnika o skladnosti vozil, 2017) so najobičajnejša namenska vozila na gozdnih cestah. V širino merijo do 255 cm. Služijo lahko prevozu vseh oblik GLS, v nadgradnji imajo lahko postavljen tudi žični žerjav ali sekalnik. Najpogosteje so ti kamioni triosni, njihova nosilnost pri prevozu GLS pa dosega 12 t (26 t NDM). S primernimi priklopniki lahko ta vozila prevažajo do 22 t GLS (40 t NDM na 5ih oseh), prav tako pa lahko prevažajo tudi gozdarsko in gradbeno mehanizacijo namenjeno gospodarjenju z gozdovi (Saražin in Dolenšek, 2022). Višina gozdarskih transportnih kompozicij je odvisna predvsem od tipa nakladalne naprave. Tako se višine teh vozil gibljejo med 300 in 400 cm. Detajlnejših podatkov o višini teh vozil žal nimamo.

Manjši terenski »kamioni« kategorije N2G (Priloga I, Pravilnika o skladnosti vozil, 2017) z NDM 3,5 do 12 t so v slovenskem gozdarstvu redkejši. Opravljajo lahko enake naloge kot večji terenski kamioni, zgolj z omejeno nosilnostjo, kar manjša ekonomsko upravičenost njihove rabe in njihovo nišo ustvarja predvsem tam, kjer je obseg dela manjši, ali kjer prometnice niso prilagojene večjim vozilom. Običajno so dvoosni in ožji od 230 cm. Nekateri njihovi predstavniki lahko vlečejo priklopnik z NDM do 18 t (Saražin in Dolenšek, 2022).

Traktorji kategorije T (Priloga I, Pravilnika o skladnosti vozil, 2017) lahko s primernimi priključnimi stroji opravljajo večino nalog gospodarjenja z gozdovi (sečnja s procesorsko glavo, izdelava sekancev in polen, spravilo okroglega lesa z vitlom ali žičnim žerjavom, nakladanje lesa). Pogosto zadostuje moč motorja do 80 kW. Taki traktorji so večinoma ožji od 230 cm in lažji od 6 t. Močnejši traktorji (nad 80 kW) ki se tudi uporabljajo v gozdarstvu pa so večinoma širine do 255 cm in mase do 10 t (Saražin in Dolenšek, 2022). Večina kmetijskih traktorjev je nižjih od 300 cm. 80 % registriranih kmetijskih traktorjev moči do 80 kW v višino sega do 268 cm, medtem ko 80 % registriranih kmetijskih traktorjev moči 80 do 199 kW v višino sega do 304 cm (Evidenca, 2022).

Traktorji s priklopniki so vsepogosteje v uporabi za prevoz vseh oblik GLS ter tudi gozdarske in gradbene mehanizacije. Manjši gozdarski priklopniki za prevoz GLS, ki v širino ne presegajo 230 cm lahko prevažajo do 10 t GLS (NDM priklopnika do 12 t; ocena NDM cele skupine vozil

do 18 t na štirih oseh), medtem ko lahko večji gozdarski priklopniki za prevoz GLS širine do 255 cm, prevažajo do 15 t GLS (NDM cele skupine vozil je lahko do 30 t in razporejen na štiri ali več osi) (Saražin in Dolenšek, 2022). Skladno s homologacijo traktorja in Prilogo 1 (Pravilnik..., 2017), lahko traktor vleče tudi dva priklopnika, do skupno 40 t NDM. Večji priklopniki z nakladalno napravo so višji od 300 cm. Detajlnjših podatkov o višini, zaradi različnih tipov nakladalnih naprav ali drugih oblik nadgradnje prikolic, žal nimamo.

Osebna vozila lastnikov gozdov in manjša tovorna vozila izvajalcev del, upravljavskih in nadzornih služb so prav tako pomembna z vidika gospodarjenja z gozdovi, vendar večinoma s širino pod 200 cm in maso do 3,5 t ne predstavljajo omejujočega faktorja.

3 Naloge zaščite in reševanja

Vozila sil za zaščito in reševanje skladno s pravilnikom (2009) niso namenska vozila na gozdnih cestah, temveč so skladno z Zakonom o gozdovih le njihovi pooblaščen uporabniki. Kjer je stopnja požarne ogroženosti gozdov velika ali zelo velika, se omrežje gozdnih prometnic načrtno gosti s protipožarnimi prometnicami (Pravilnik, 2009). Glede na to, pa da sile za zaščito in reševanje pogosto posredujejo tudi v gozdovih s srednjo in majhno požarno ogroženostjo ter da gozdni požari niso edini razlog za njihovo posredovanje, bi bilo smiselno tovrstna vozila umestiti med namenska vozila gozdnih cest. Poleg na gozdnih požarih, ki so letos močno prizadeli Slovenijo, sile za zaščito in reševanje najpogosteje posredujejo v gozdnem prostoru (ali skozenj dostopajo) tudi pri reševanju oseb pri delovnih nesrečah v gozdu in nesrečah pri različnih rekreativnih dejavnostih ter odstranjevanju neeksplozivnih ubojnih sredstev. Boljši dostop z vozilom do mesta intervencije pomeni krajši čas dostopa posredovalcev in možnost dostave težje in kvalitetnejše reševalne opreme in sredstev, kar poveča možnosti za ugodnejši razplet intervencije.

Večino vozil sil za zaščito in reševanje, ki so namenjena delovanju v gozdnem prostoru lahko razvrstimo v tri prej naštetih kategorije (Večji terenski »kamioni«, manjši terenski »kamioni« in osebna vozila). Večino nalog zaščite in reševanja lahko opravljajo manjši terenski kamioni in osebna vozila (do širine 230 cm in višine 310 cm); poln obseg nalog zaščite in reševanja pa je zagotovljen skupaj z večjimi terenskimi kamioni širine do 255 cm in višine do okvirno 350 cm (Tipizacija, 2021, Saražin in Dolenšek, 2022).

4 Minimalni standard primarnih prometnic

Zaradi uredbe o plačevanju pristojbin za gozdne ceste (Uredba..., 1993), ter pogojev za uporabo gozdnih cest bi bilo potrebno jasno opredeliti: (1) minimalne standarde prevoznosti; ali (2) namenska vozila, ki jim mora biti omogočena vožnja po teh cestah; ter (3) minimalno časovno dostopnost gozdnih in ostalih primarnih prometnic, da te še opravljajo svojo nalogo.

Pravilnik o gozdnih prometnicah (2009) med tehničnimi zahtevami za gozdne ceste predvideva minimalni radij horizontalnih krivin v cestni osi 9,0 m ter maksimalni naklon vozišča 12 % (ki je z obrazložitvijo lahko tudi višji). Poleg tega je v krivinah z radijem manjšim od 50 m potrebno projektirati razširitve vozišča (ni pa opredeljeno za kakšno namensko vozilo). Širina vozišča v premi je omejena le navzgor in znaša 3,5 m. Minimalne dovoljene osne obremenitve v pravilniku niso predvidene, predvideno pa je, da se osne omejitve lahko začasno ali pa trajno uvede. Minimalne zahteve predvidevajo le 40 let stare samernice za projektiranje gozdnih cest (1982). Te priporočajo minimalno širino vozišča v premi 3,0 m,

minimalno projektirano osno obremenitev 10 t (oz. 16 t pri dvojnih oseh) ter višino prostega profila 4,5 m.

Tako Zakon o gozdovih (1993, z dopolnitvami), kot tudi Uredba...(1994), Pravilnik (2009) in Pravilnik (2017) termina »kamion«, ne uporabijo nikoli. Izraz »kamionska cesta« se prvič uporabi v območnih GGNjih, kjer so gozdne ceste (posredno) uvrščene med *kamionske ceste*. Iz napisanega je razumeti, da je s primarnimi prometnicami govora o *kamionskih cestah*, nikjer v relevantni zakonodaji pa ni oprijemljivih mejnih vrednosti, ki bi nedvoumno zagotavljale minimalno prevoznost gozdarskim *kamionom*.



Slika 1: Najpogostejše omejitve na primarnih prometnicah, ki omejujejo (onemogočajo) gospodarjenje z gozdovi (Pravilnik o prometni signalizaciji..., 2016)



Slika 2: Omejitve ne velja zgolj, če je namen dostopa zaveden pod izjemami (foto: J. Saražin)

Predlog minimalnih standardov prevoznosti primarnih prometnic

Po našem mnenju, bi moralo biti najmanjše namensko vozilo, ki definira standard primarnih prometnic gozdarski solo kamion kategorije N3G (Priloga I, Pravilnika o skladnosti vozil, 2017). Dopustne omejitve so tako: širina vozila 255 cm (širina vozišča v premi 300 cm); osna obremenitev 8 t; višina vozila med 350 do 400 cm (za natančno določitev minimalne dopustne višine bi bile potrebne dodatne raziskave – predlog 370 cm). S tem bi zagotavljali »racionalno« vožnjo skoraj polnih gozdarskih transportnih kompozicij, približno 75 % naloženih solo kamionov namenjenim vsem nalogam v gozdarstvu, večjim traktorjem s priklopniki ali priključnimi stroji ter vsem vozilom za zaščito in reševanje (največji polni predstavniki slednjih imajo večje osne obremenitve, ki pa so običajno v času intervencije dopustne).

Ker so pa tako na javnih kot gozdnih cestah pogoste omejitve večjih vozil in posamezna »ozka grla« (npr. podvozi in mostovi), predlagamo še drugi nivo standarda, ki bi omogočal opravljanje funkcij primarnih prometnic pri gospodarjenju z gozdom na prilagojen in ekonomsko nekoliko manj rentabilen način. Najmanjše namensko vozilo, ki definira nižji standard primarnih prometnic je srednje velik traktor z gozdarsko prikolico ter manjša vozila

sil za zaščito in reševanje. Dopustne omejitve za drugi nivo so tako: Širina vozila 230 cm (širina vozišča v premi vsaj 250 cm); osna obremenitev 6 t; višina vozila med 300 do 350 cm (za natančno določitev minimalne dopustne višine bi bile potrebne dodatne raziskave – predlog 320 cm). S tem bi zagotavljali vožnjo manjših terenskih kamionov za opravljanje vseh nalog v gozdarstvu kategorije N2G (Priloga I, Pravilnika o skladnosti vozil, 2017), srednje velikim traktorjem s priklopniki ter manjšim predstavnikom vozil sil za zaščito in reševanje.



Slika 3: Primer "ozkega grla" na gozdni prometnici (foto: J. Saražin)

V kolikor je zaradi naravnih razmer (razmočenost, zmrzal, varovanje prostoživečih živali) režim prometa na primarnih prometnicah omejen za gospodarjenje z gozdovi, morajo vse primarne prometnice zgoraj opisani prevoznosti zagotavljati vsaj 4 mesece na leto, sicer posamezna prometnica ne opravlja svoje naloge (v danem letu).

5 Javni značaj primarnih prometnic

Primarne prometnice imajo napram sekundarnim prometnicam izražen tudi javni značaj, ki se izraža tako v financiranju gradnje in vzdrževanja, kakor tudi pravici tretjih oseb do uporabe teh cest (če ni posebnih omejitev).

Prednost javnega značaja je, da **vzdrževanje primarnih** javnih **prometnic** zagotavlja v celoti občina, gozdne ceste pa se sistemsko vzdržujejo neodvisno od lastništva, s prispevki vseh lastnikov (primarno) odprtih gozdov ter proračunskih sredstev države in občin (Pravilnik, 2019). Ostale (sekundarne) gozdne prometnice vzdržujejo lastniki gozdov sami, kar je pri veliki razdrobljenosti lastništva slovenskih gozdov, pri daljših prometnicah zahtevno opravilo.

Status primarne prometnice, pa v kolikor ni utemeljenih omejitev, prinaša tudi **možnost javne rabe cest**. Pri sekundarnih prometnicah (gozdnih vlakih), pa so lastniki dolžni dovoliti dostop nelastnikom le za potrebe gospodarjenja z gozdovi, ki jih njihova prometnica odpira ter za potrebe zaščite in reševanja.

6 Določitev produktivnih primarnih prometnic

Kriterije za določanje produktivne dolžine cest je že pred časom podal Dobre (1994). Sedaj bi bilo smiselno te kriterije nekoliko posodobiti. Kot je že bilo napisano, je možnost natovarjanja, raztovarjanja in delovanja namenskih vozil ključna za uspešno gospodarjenje z gozdovi. V primeru traktorskega in žičniškega spravila je to tesno povezano z možnostjo direktnega spravila na primarno prometnico.

Številne dolžine primarnih (predvsem javnih) prometnic te lastnosti namreč nimajo, saj tovornjaki na njih ne smejo ustaviti prometa za seboj za čas nalaganja ali razkladanja vozila, še manj pa izvesti popolne zapore prometa za čas izvajanja žičniškega spravila. Take ceste opravljajo zgolj spojno funkcijo. Poleg izrecne prepovedi s prometnim znakom, ta omejitev velja tudi na večini javnih cest. Na takih primarnih prometnicah, produktivne dolžine zagotavljajo izključno primerne razširitve vozišč v obliki skladiščnih prostorov, kjer lahko vozilo zunaj vozišča varno stoji ter opravlja svojo nalogo gospodarjenja z gozdom.



Prepovedana ustavitve in parkiranje

Slika 4: Prikazan znak prepoveduje ustavljanje in parkiranje vozil. Produktivne primarne prometnice so zgolj tiste, kjer se namenska vozila lahko legalno in varno ustavijo in izvajajo svojo nalogo gospodarjenja z gozdom.

Zato predlagamo, da se produktivne primarne prometnice določajo izključno na skladiščnih prostorih ter cestah, na katere je omogočeno traktorsko ali žičniško spravilo ter na katerih (oz. ob katerih) je mogoče ustaviti in natovoriti namensko vozilo. Potrebno bi bilo vzpostaviti nov kataster takih primernih skladišč ob javnih cestah.

7 Vplivno območje produktivnih primarnih prometnic

Spravilna sredstva skrbijo za prenos GLS iz gozdov do produktivnih primarnih prometnic. Povsod kjer je omogočeno gibanje in zbiranje pravilnim sredstvom po gozdu, govorimo da so ti odprti za gospodarjenje (sekundarna odprtost). Dejstvo pa je, da z naraščanjem pravilnih razdalj, ekonomičnost izkoriščanja gozdov pada. Zato je za določitev ekonomske primarne odprtosti gozdov, ključno določiti tudi maksimalno dopustne pravilne razdalje.

V trenutno veljavni uredbi (Uredba..., 1994) znaša najdaljša dopustna pravilna razdalja za traktorsko spravilo 1200 m, ter 800 m za žičniško. Nadalje uredba navaja, da morajo te vrednosti veljati vsaj za 100 ha veliko območje. Menimo, da je sedaj trenutne mejne vrednosti smiselno nekoliko prilagoditi, ker:

- je prav vsak hektar, ki je od primarne prometnice preveč oddaljen ekonomsko neodprt in s tem oškodovan; zato predlagamo opustitev minimalne površine,
- ker je s predlaganim znižanim (drugim) standardom prevoznosti omogočen moderen transport lesa s povprečnimi gozdarskimi prikolicami, se te pravilne razdalje nanašajo predvsem na vleko lesa s traktorskim vitlom (pri traktorskem spravilu). Menimo, da je sedaj najdaljša (ekonomska) dopustna pravilna razdalja za vleko lesa 800 m.

Trenutno se povprečna spravična razdalja določa na ravni gozdnih odsekov, kar ni relevanten podatek za posemežno gozdno parcelo, prav tako ti pogosto niso določeni s primerno natančnostjo. Z digitalno evidenco gozdnih vlak bi bil čas, da se bazo postopno uredi na način, ki bo omogočala določanje povprečnih spravičnih razdalj s prostorskimi orodji tako na ravni odsekov, kakor tudi na ravni parcel.

V vmesnem času pa menimo, da bi uporaba horizontalnih razdalj (»baferjev«) od produktivnih primarnih prometnic, dala zadovoljive rezultate, ki bi jih lahko nadgradili z detajlnimi podatki ZGS.

Ker se neodprti gozdovi nahajajo večinoma na hribovitih terenih, so traktorske vlake postavljene pod ostrim kotom glede na primarno prometnico. Zato se gozdovi s spravično razdalo do 800 m, prav tako kot žičniško spravilo do 800 m, nahajajo v 600 m pasu ob primarni prometnici (zračna razdalja). Trditev sloni na predpostavki, da so vlake postavljene horizontalno pod kotom 45° na primarno prometnico, žičniške linije pa 45° vertikalno, kar v obeh primerih znese 566 m horizontalne oddaljenosti od primarne prometnice). Zaradi navedenega predlagamo uporabo splošnega pravila, ne glede na predvideno obliko spravila, da so gozdovi, ki se nahajajo dlje kot 600 m (horizontalne zračne razdalje) od najbližje produktivne primarne prometnice, ekonomsko neodprti.

8 Predlog implementacije metodologije pri obračunu plačila prispevka za vzdrževanje gozdnih cest

V nadaljevanju predstavljamo predlog implementacije predstavljene metodologije, pri obračunu plačila prispevka za vzdrževanje gozdnih cest.

Oproščeni prispevka so ekonomsko neodprti gozdovi predstavljeni v prejšnjem poglavju ter izjeme, ki bi jih z detajlnimi podatki določil ZGS: dejanska spravična razdalja daljša od 800 m; ali s sekundarnimi prometnicami neodprti gozdovi; gozdovi kjer spravilo zaradi naravnih (npr. reke, stene) ali grajenih (strnjena naselja, zidovi, nepremostljiva infrastruktura) prepek ni mogoče; ali so odprti s prometnicami, katerih vzdrževanje ni zagotovljeno iz sistemskih sredstev; ter vsi negospodarski gozdovi.

Ceste z omejitvami za tovorni promet, po katerih se lahko proti plačilu (oz. kasnejši sanaciji) vozi z odobritvijo »prekomerne obremenitve ceste« s strani uporabljalca, ne morejo biti podlaga za zaračunavanje prispevka za vzdrževanje gozdnih cest.

Zasebni travniki ob javnih cestah in druge nenamenske površine, kjer je po dogovoru omogočeno začasno skladiščenje in natovarjanje lesa proti plačilu, prav tako ne morejo biti podlaga za zaračunavanje prispevka za vzdrževanje gozdnih cest.

Plačilo prispevka je obvezno poravnati za vse ekonomsko odprte gozdove, ki niso oproščeni prispevka.

Polno plačilo prispevka je obvezno poravnati kjer primarne prometnice omogočajo dostop običajnim namenskim vozilom, s čimer je omogočeno polno gospodarjenje z gozdom.

Znižano plačilo prispevka je obvezno poravnati kjer primarne prometnice omogočajo dostop le manjšim namenskim vozilom, s čimer je omogočeno prilagojeno gospodarjenje z gozdom (nižji standard prevoznosti).

Razširitev systemskega vzdrževanja na pomembne gozdne vlake - Na območjih ki s systemsko vzdrževanimi primarnimi prometnicami niso odprta, je smiselno najpomembnejše gozdne vlake, ki ustrezajo nižjemu standardu prevoznosti primarnih prometnic, vključiti v systemsko vzdrževanje in s tem tudi v obveznost do plačila znižanega prispevka. Z vsaj minimalnimi vzdrževalnimi ukrepi za zagotavljanje prevoznosti ter primernega odvodnjavanja, bi odpadlo

usklajevanje med številnimi lastniki za zagotavljanje vzdrževanja najbolj obremenjenega dela vlake, istočasno pa bi bil s tem nenehno omogočen boljši dostop v gozd: (1) nadzornim službam in (2) silam za zaščito in reševanje, kar je zagotovo tudi v javnem interesu (določiti stopnjo javnega interesa pri financiranju). Slednje prometnice bi za nepoblaščne uporabnike ostale zaprte.

9 Možni doprinos predstavljene metodologije v prakso

- Vzpostavitev novega bolj pravičnega sistema obračuna prispevka za vzdrževanje gozdnih cest, v katerega bi vplačevali le tisti, ki imajo dejansko sistemsko zagotovljeno ekonomsko odprtost gozdov.
- Jasen vpogled v problematiko odpiranja gozdov z javnimi cestami in zahteva po statusnemu urejanu primernih skladišč ob javnih cestah
- Vzpostavitev minimalnih tehničnih zahtev za velika namenska vozila na primarnih prometnicah in s tem določitev mreže primarnih prometnic
- Določitev minimalnih tehničnih zahtev za »novo« kategorijo uporabnikov gozdnih prometnic - traktorjev z gozdarskimi prikolicami
- Razširitev systemskega vzdrževanja nujne prevoznosti na pomembne gozdne vlake tako za namen gospodarjenja z gozdovi, kot tudi za namen dostopa službam zaščite in reševanja

10 Zahvala

Avtor bi se rad zahvalil trem strokovnjakom s področja gozdne tehnike (ki želijo ostati neimenovani), za konstruktivne predloge, ki so prispevali h končni podobi dokumenta, ter Javni gozdarski službi za financiranje študije.

11 Priloga

Znanstvena objava: Saražin in Dolenšek. 2022. Dimenzije mehanizacije in vozil, ki se gibljejo po slovenskih gozdovih zunaj gozdnih cest. *Acta Silvae et Ligni*, 128: 33-44.

Dostopno preko spleta: [DOI 10.20315/ASetL.128.4](https://doi.org/10.20315/ASetL.128.4)

12 Viri

- Dobre A. 1994. Gozdne prometnice Višješolski študij. Biotehniška fakulteta
- Evidenca registriranih vozil, stanje 31.12.2021. 2022. Ministrstvo za infrastrukturo
- Območni Gozdnogospodarski načrti (GGN). ZGS.
- Pravilnik o gozdnih prometnicah. 2009. Ur. l. RS, št. 4/09
- Priloga 1, Pravilnik o delih in opremi vozil. 2022. Ur. l. RS, št. 16/22
- Priloga I, Pravilnik o ugotavljanju skladnosti vozil. 2017. Ur. l. RS, št. 75/17
- Pravilnik o financiranju in sofinanciranju vlaganj v gozdove. 2019. Ur. l. RS, št. 31/19
- Resolucija o nacionalnem gozdnem programu (Uradni list RS, št. 111/07)
- Saražin in Dolenšek. 2022. Dimenzije mehanizacije in vozil, ki se gibljejo po slovenskih gozdovih zunaj gozdnih cest. *Acta Silvae et Ligni*, 128: 33-44. DOI 10.20315/ASetL.128.4
- Samernice za projektiranje gozdnih cest. 1982. Inštitut za gozdno in lesno gospodarstvo.
- Tipizacija gasilskih vozil. 2021. Gasilska zveza Slovenije
- Uredba o pristojbini za vzdrževanje gozdnih cest. UR. L. 38/94.
- Zakon o gozdovih. 1993. Uradni list RS, št. 30/93 in spremembe