



Ministrstvo za infrastrukturo

Langusova ulica 4

1535 Ljubljana

Številka: 2/2015-GZDBK

Datum: 26. 1. 2015

Zadeva: Pripombe na predlog Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Spoštovani,

Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine zastopa stališča svojih članov, saj je posredovanje stališč izbranim ciljnim skupinam za delovanje gospodarskih družb zelo pomembno. Že dalj časa aktivno spremljamo in sodelujemo pri aktivnostih za začetek izgradnje južnega dela 3. razvojne osi. Po pregledu predloga dokumenta Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (SRP), ki je bil javnosti posredovan 15. 12. 2014, vam posredujemo pripombe na njegovo vsebino. Ključne pripombe so vezane na pomanjkljivo upoštevanje skladnega regionalnega razvoja in s tem regijske prometne dostopnosti. V dokumentu SRP je prevelik poudarek na prometnem modelu in ekonomski analizi, premalo pa so upoštevani dosedanja projekti (3. razvojna os) in že pripravljena dokumentacija (Državni prostorski načrti), zastopan je premajhen obseg predlaganih rešitev, ki ne rešujejo problema dostopnosti Dolenjske in Bele krajine.

Skozi celoten dokument SRP je viden poudarek na razvoju javnega potniškega prometa in železniškega prometa, ki sta ob izgradnji avtocestnega križa postala »glavna problema« prometnega omrežja v večjem delu Slovenije. Vendar so v Sloveniji še druge regije in deli regij, ki so zelo oddaljeni od avtocestnega križa in s tem se omejuje skladen regionalni razvoj, ki ga brez sodobne prometne (3. razvojna os) in ostale infrastrukture ne bo. Namen 3. razvojne osi je zagotoviti pogoje za skladnejši regionalni razvoj, povezavo gospodarskega prostora regij z evropskim gospodarskim prostorom in s tem povečanje njegove mednarodne konkurenčnosti, razbremenitev obstoječih prometnic, ki ne omogočajo učinkovitega in varnega prometa, izboljšanje kvalitete in skrajšanje potovalnega časa, znižanje stroškov cestnega transporta,



povečanje nivoja prometne varnosti udeležencev v cestnem prometu in zmanjšanje negativnih prometnih vplivov na okolje.

V dokumentu SRP na strani 8 ugotavljate: *»Opisani razvoj državne cestne infrastrukture je omogočil pospešen razvoj območij ob avtocestnem križu, medtem ko se navezanost in dostopnost ostalih območij na avtocestni sistem v tem obdobju ni izboljšala. Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, se je v tem obdobju celo poslabšalo. Opisano stanje je omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki ne ležijo ob avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike (cenejša zemljišča, usposobljeno delovno silo ...).«* Kot primer nekonkurenčnosti navajam likvidacijo podjetja Secop kompresorji d.o.o. (l. 2014) prej Danfoss Compressors d.o.o., v Črnomlju, ki je bil leta 1992 ustanovljen kot prva 100 % tuja investicija v samostojni Sloveniji, leta 1997 pa je povečal svoje proizvodne kapacitete (greenfield investicija) in letno ustvarjal več kot 170 mio € prihodkov (to so prihodki, ki jih ustvari letno Luka Koper) ter zaposloval več kot 1250 zaposlenih. Zaradi slabe cestne povezave in nenehnih obljub o novi cestni povezavi ter zmanjšanju administrativnih ovir pa je leta 2011 vodstvo skupine Secop sprejelo odločitev o preselitvi tovarne na Slovaško, kar je v naslednjih letih realiziralo.

V dokumentu SRP v točki 1.4.3 Dostopnost znotraj Slovenije (str. 17) ugotavljate, da je izgradnja omrežja AC in hitrih cest poleg dobre cestno–prometne povezanosti s sosednjimi državami tudi bistveno izboljšala povezanost regij in dostopnost z osebnim motornim prometom znotraj Slovenije, hkrati pa v nadaljevanju ugotavljate, da ima slabšo dostopnost tudi Bela krajina. Prav tako na str. 17 in na sliki 8 v primerjavi s sliko 7 ugotavljate, da bo večina prebivalcev ob planirani 3. razvojni osi, po njeni izgradnji znotraj 15 minutne dostopnosti z motornim vozilom do priključka na AC ali hitro cesto.

V točki 4 SWOT analiza (str. 173) navajate, da analiza predstavlja ključni pripomoček in temelj za izdelavo prometne strategije in v točki 4.1 Skupna SWOT analiza za področje prometa ugotavljate, da je med prednostmi *»geografska lega (najkrajša povezava med Baltikom in Jadranom in povezava med JZ Evropo in V Evropo)«,* med slabostmi pa *»glavne, regionalne in lokalne ceste: so neustrezno kategorizirane po upravno–političnem in ne zgolj prometno–funkcionalnem kriteriju, kar je osnovni razlog za prometno nevarno sivo cestno omrežje s cestami, ki opravljajo več prometnih funkcij hkrati (sive ceste); deloma neustrezni tehnični elementi, deloma neustrezne vozne površine, deloma pomanjkljivi ukrepi za zagotavljanje varnosti v prometu«.* V nadaljevanju med priložnostmi niste prepoznali izgradnje 3. razvojne osi, kot ukrepa, ki bistveno izboljša



najkrajšo povezavo med Baltikom in Jadranom in cesto, ki bo bistveno izboljšala varnost v prometu. V točki 4.3 SWOT analiza za področje cest prav tako med priložnostmi niste zapisali izgradnje 3. razvojne osi, ki bo zagotavljala večjo varnost, ustrežnejšo dostopnost in dvig konkurenčnosti regij ter skladen regionalni razvoj regij.

V točki 5.1.1. Vizija Razvoja prometa v Republiki Sloveniji (str. 178) ste zapisali »*Vizija prometne politike tako predstavlja del skupne vizije države in hkrati predstavlja potreben pogoj za njeno delovanje. Vizija prometne politike je definirana kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. Definicija izhaja iz osnovne dejavnosti prometa in transporta, ki predstavlja premeščanje oz. premikanje ljudi, blaga in informacij v prostoru in času. Beseda »zagotavljanje« pomeni, da bo država z ukrepi prometne politike zagotovila tako trajnostno mobilnost prebivalstva kot tudi trajnostno oskrbo gospodarstva.*« Prav je, da ste v viziji SRP prepoznali tudi gospodarstvo, ki ga v celotnem dokumentu ne obravnavate celovito in pregledno. Gospodarstvo na trasi 3. razvojne osi zaposluje skoraj 100 tisoč zaposlenih, kar predstavlja več kot 22 % zaposlenih v slovenskem gospodarstvu, letno ustvari cca 16,7 milijarde EUR prihodkov oziroma dobro petino prihodkov slovenskega gospodarstva ter letno ustvari 7,7 milijarde EUR izvoza, kar predstavlja dobrih 29 % celotnega izvoza Slovenije.

V točki 5.1.2.1 Državne ceste za skladen regionalni in urbani razvoj (str. 182, 183) navajate, da »*kvalitetna cestna infrastruktura predstavlja enega od temeljnih pogojev za skladen regionalni razvoj, ustvarjanje optimalnih pogojev za učinkovito odvijanje gospodarskih dejavnosti in posredno za poselitev za to primernih območij države. Zato je nujen nadaljnji razvoj državnega cestnega omrežja v državi (zgraditi optimalno cestno omrežje in vzdrževati in dograjevati že zgrajeno cestno omrežje na primerni ravni).*« V nadaljevanju navajate bo »*potrebno zajeti tiste razvojne projekte na državnih cestah, za katere je na podlagi izdelane predhodne študijske, projektne in investicijske dokumentacije razvidno, da bodo s svojo realizacijo prinesli tolikšne prihranke uporabnikom državnih cest in prebivalcem ob njih, da bodo ekonomsko upravičeni.*« V gospodarstvu smo prepričani, da navedena trditev ne more biti glavni kriterij za določitev prioriteten projektov, ampak je potrebno enakovredno ocenjevati tudi vpliv teh posegov na skladen in enakomeren regionalni razvoj, na konkurenčnost gospodarstva in bistveno manjšega odseljavanja mladih, kar pa po vaši metodologiji zelo težko izračunamo.

Na strani 196 ugotavljate da v »*Jugovzhodna Sloveniji glavno težavo predstavlja dostopnost območja Bele krajine do regionalnega središča Novo mesto in avtocestno omrežje (3. razvojna os)*« in nato na v točki 7.4.1 Prikaz ciljev, posebnih ciljev in njihovi vidiki in območja (str. 201) ugotavljate, da je »*cilj načrta je izboljšati povezanost Bele krajine (Črnomelj, Metlika) z Novim*



mestom in Ljubljano in da glavno težavo predstavlja dostopnost območja Bele krajine do regionalnega središča Novo mesto in avtocestno omrežje (3. razvojna os).« V nadaljevanju v točki 7.4.2 Opis ukrepov s katerimi bomo dosegli zastavljene posebne cilje po področjih prometa (str. 207) v ukrepu Povezava Bele krajine z Novim mestom opišete ukrep »Posamezna področja Slovenije so slabše navezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture.« Ta ukrep je v popolnem nasprotju z do sedaj sprejetim Državnim prostorskim načrtom (DPN) za državno cesto od priključka na avtocesti A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline in osnutkom DPN za državno cesto od priključka Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in do priključka Črnomelj jug, ki je tik pred zaključkom in sprejemom na Vladi RS.

V točki 7.4.3 Preglednica ukrepov in njihov vpliv na posebne cilje (str. 221) ugotavljate, da ukrep/cilj »povezava Bele krajine z Novim mestom vpliva na izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije in sicer le regije Jugovzhodna Slovenija«, kar ne drži, saj je v **Operativnem programu izvajanja evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 (OP)**, (str. 217) ugotovljeno, da »načrtovana visoko kakovostna cesta omogoča neposredno povezavo nacionalnega središča s TEN-T omrežjem ter povezavo regionalnih in medobčinskih središč z omrežjem mednarodnih daljinskih cestnih povezav, kakor tudi z nacionalnimi središči in pomembnimi središči sosednjih držav«.

V pripravi predloga SRP je nedvoumno jasno, da niste upoštevali Operativnem programu izvajanja evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 (OP) in državnih prostorskih načrtov za 3. razvojno os. V nadaljevanju navajam povzetke iz teh dokumentov, ki imajo vpliv na Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji in načrtovanje in izgradnjo 3. razvojne osi, ki jo v SRP ne prepoznavate kot ključen ukrep in s tem zavestno ustvarjate neskladen regionalni razvoj in neenakovreden dostop do ključne cestne infrastrukture območjem, ki bodo s tem postala gospodarsko in življenjsko nekonkurenčna.

Dejstvo je, da je **Vlada Republike Slovenije** na svoji 42. redni seji decembra 2012 **izdala uredbo o Državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka na avtocesti A2 Ljubljana –**



Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. V sporočilu za javnost je vlada poudarila, da prostorske ureditve, ki so obravnavane v tem državnem prostorskem načrtu, izpolnjujejo določila Strategije prostorskega razvoja Slovenije (SPRS), saj omogočajo povezave Novega mesta z Belo krajino in prek nje z Republiko Hrvaško. V nadaljevanju povzema, da bodo načrtovane ureditve zagotovile racionalen in učinkovitejši prostorski razvoj Novega mesta, dolenjskih in belokranjskih občinskih središč ter manjših naselij, s tem pa omogočile tudi skladen regionalni razvoj.

Dejstvo je, da je **Ministrstvo za infrastrukturo** in prostor pripravilo **javno razgrnitev osnutka državnega prostorskega načrta (DPN) za državno cesto od priključka Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in do priključka Črnomelj jug ter javno razgrnitev okoljskega poročila**, ki je potekala od 6. novembra do 7. decembra 2013. Predmet tega DPN so prostorske ureditve, ki so povezane z gradnjo 2. odseka južnega dela 3. razvojne osi, ki obsega državno cesto od priključka Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in do priključka Črnomelj jug s pripadajočimi ureditvami v skupni dolžini 54 km. Načrtovana ureditev poteka po območju občin Semič, Metlika in Črnomelj. Cilj načrtovanih ureditev je zagotoviti boljšo medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena ter pomembnejših lokalnih središč v širšem prostoru 3. razvojne osi in tako povečati njihovo konkurenčnost, s tem pa tudi možnosti za krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter za povečanje prometne varnosti in izboljšanje kakovosti bivanja na širšem območju. V nadaljevanju aktivnosti za sprejem DPN za 2. odsek južnega dela 3. Razvojne osi sta **Ministrstvo za okolje in prostor** in **Ministrstvo za infrastrukturo** obvestila javnost o **javni seznanitvi spremenjenih rešitev iz osnutka DPN in okoljskega poročila za državno cesto od priključka Maline do MMP Metlika in priključka Črnomelj jug**, ki je potekala od 5. do 18. januarja 2015. Glede na rešitve, ki so bile predstavljene na javni seznanitvi in pozitiven odziv javnosti pričakujemo, da bo Ministrstvo za infrastrukturo zaključilo izdelavo Državnega prostorskega načrta za 2. odsek južnega dela 3. razvojne osi, ki obsega državno cesto od priključka Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in do priključka Črnomelj jug in ga aprila 2015 poslalo v sprejetje Vladi Republike Slovenije.

Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko je 15. 12. 2014 sprejela sklep, s katerim Evropska komisija (EK) potrjuje **Operativni program izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 (OP)**. Dokument, v katerem so opredeljene prednostna področja, v katera bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih, je skladen s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020, sledi strategiji EU 2020 ter ustreza zahtevam posameznega sklada EU, tako da bo zagotovljena ekonomska, socialna in teritorialna kohezija. V OP je v točki **2.A.6 Ukrepi, ki jim je namenjena podpora v okviru prednostne naložbe** (po prednostnih naložbah) v prednostni osi **7b - Izboljšanje regionalne mobilnosti s**



povezovanjem sekundarnih in terciarnih prometnih vozlišč z infrastrukturo TEN-T, tudi prek multimodalnih vozlišč zapisano »V okviru te prednostne naložbe bomo sredstva vlagali v projekt identificiran v SRP na 3. razvojni osi in v okviru tehnične pomoči v pripravo projektne dokumentacije za druge odseke 3. razvojne osi. 3. razvojna os je cesta visoke kakovosti, ki predstavlja sekundarno prečno povezavo med Mediteranskim in Baltsko – Jadranskim koridorjem. Omogoča medsebojno povezavo središč nacionalnega pomena ter zagotavlja primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi. Iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja se navezuje na avtocesto A1 Šentilj – Koper ter nadaljuje naprej proti Novemu mestu, kjer se naveže na avtocesto A2 Karavanke-Obrežje, ter nato mimo Metlike in Črnomlja nadaljuje v smeri proti avtocesti Zagreb – Reka (Dubrovnik). Projekt povezuje regionalna središča v Avstriji, Sloveniji in Hrvaški, ter s tem omogoča navezovanje tovornega in osebnega cestnega prometa vseh regij na glavne evropske prometne smeri. Uspešno uresničevanje zahtevnega projekta zahteva povezovanje posameznih sektorskih pristopov v skupno in usklajeno razvojno vizijo, gospodarstva, prometa, turizma, poselitve in okolja, ter usklajeno delovanje vseh deležnikov na lokalni, regionalni in nacionalni ravni. Uresničevanje projekta mora slediti prioriteta posameznih regij in območij z vidika prometnih in gospodarsko razvojnih potreb. Nedvomna pa je prioriteta projekta zagotoviti ustrezno propustnost in kakovost prometnih uslug na prometnih smereh AC A2– R Hrvaška in AC A1 – R Avstrija. 3. razvojna os je strukturni projekt, ki med seboj prometno povezuje urbana središča Koroške, Savinjske, Zasavske, Spodnje-posavske regije ter Jugovzhodne Slovenije in se navezuje na regionalna središča in cestne povezave Avstrijske Koroške in Karlovške županije na Hrvaškem. Osnovni namen projekta je povečanje konkurenčnosti območja ob razvojni osi skozi povečano dostopnost in okrepitev institucionalnih in gospodarskih povezav, kar prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji ter bolj uravnoteženemu razvoju slovenskih regij in s tem evropskega prostora.« (vir: Operativni program izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 (OP), str: 217) V nadaljevanju OP je zapisano, da se bodo v okviru te prednostne naložbe sredstva vlagala v konkretizacijo posameznih faz projekta identificiranih v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji (SRP) na 3. razvojni osi, v okviru tehnične pomoči pa tudi v pripravo izvedbene projektne dokumentacije za posamezne odseke na različnih delih 3. razvojne osi, ki bodo prostorsko umeščeni in se neposredno navezujejo na TEN-T omrežje. »Projekt zagotavlja neposredno cestno navezavo gospodarskega predela nacionalnega središča Novo mesto na TEN –T omrežje, kakor tudi povezavo središč regionalnega pomena kot sta Črnomelj in Metlika. Gravitacijsko omrežje središč se na mednarodne daljinske cestne povezave navezuje na TEN-T omrežje na slovenski in na hrvaški strani. V Jugovzhodni Sloveniji (NUTS 3) ima Bela krajina eno najslabših prometnih povezav, kar se v zadnjih desetih letih odraža v stagnaciji gospodarstva,



saj je v Beli krajini zaradi večjih stroškov poslovanja in nezanesljivih povezav prenehalo delovati več podjetij. Obstoječa državna cesta poteka po zelo zahtevnem terenu, kjer njeni geometrijski elementi niso primerni za funkcijo in kategorijo ceste in tako ne zagotavlja ustrezne ravni prometnih uslug. Poleg tega pa predstavlja visoko tveganje za varnost prometa. Obstoječa cesta Novo mesto-Črnomelj je relativno obremenjena, saj ima visoko povprečje letnega dnevnega prometa (nad 10.000 vozil/dan). Prva faza projekta, ki obsega AC vozlišče Novo mesto-vzhod oziroma priključek na TEN-T omrežje ter navezavo pretežnega dela gospodarske cone Novo mesto (1. in 2. etapa), je na podlagi strokovnih podlag SRP prioritetni ukrep na celotnem projektu razvojnih osi. Izgradnja I. odseka južnega dela 3. razvojne osi, ki poteka od AC A2 Ljubljana – Obrežje do priključka Maline (Gorjanci) je zaradi velike investicijske vrednosti ter z vidika prometno-ekonomske učinkovitosti predvidena fazno. Izgradnja celotnega odseka (brez zahodne obvoznice Novo mesto) je predvidena v dveh fazah, oziroma štirih etapah. V 1. fazi, ki obsega prvi dve etapi, je predvidena gradnja ceste na odseku od AC vozlišča Novo mesto vzhod do priključka Osredok (Revoz) v dolžini 5,3 km. V naslednji fazi, ki obsega tretjo in četrto etapo je predvidena izgradnja preostalega dela odseka, vključno s predorom Gorjanci. Načrtovana visoko kakovostna cesta omogoča:

- neposredno povezavo nacionalnega središča s TEN-T omrežjem ter povezavo regionalnih in medobčinskih središč z omrežjem mednarodnih daljinskih cestnih povezav, kakor tudi z nacionalnimi središči in pomembnimi središči sosednjih držav;
- regionalno in meddržavno povezovanje, s katerim se ohranja ustrezna oskrba gospodarstva in mobilnost prebivalstva v Novem mestu, kot pomembnem gospodarskem središču Slovenije in zagotavlja možnosti za razvoj Bele krajine in celotne vzhodne Slovenije;
- razvoj gospodarstva z ohranjanjem delovnih mest tudi na območjih, ki imajo slabše pogoje za poslovanje zaradi neustrezne prometne infrastrukture. Vzhodna regija je v Sloveniji največji izvoznik, zato so ustrezne povezave predpogoj za ohranitev obstoječih gospodarskih subjektov in nadaljnji razvoj;
- izboljšanje varnosti cestnega prometa, povečanje koristi uporabnikov z izboljšanjem potovalnih časov, zmanjšanje eksternih stroškov prometa;
- okoljski učinki; optimalnejša povezava med TEN-T omrežjem.

Investicija, katere gradbeni stroški so ocenjeni na 75 mio evrov, obsega avtocesto v dolžini 5,3 km na kateri se izvede rekonstrukcija priključka na avtocesto A2, izvennivojski priključki Mačkovec,



Cikava in Revoz, dva mostova skupne dolžine 408 m, viadukt dolžine 121 m, 6 podvozov, 5 nadvozov, 16 podpornih in opornih zidov in 1 most za kolesarski in peš promet v dolžini 181 m.«
(vir: Operativni program izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 (OP) str 218-220)

V imenu Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele krajine pozivamo vse odgovorne, da v skladu s svojimi pooblastili, izvedejo vse aktivnosti za čimprejšnjo spremembo predloga Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki vključuje:

- upoštevanje Operativnega programa izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 (OP), ki v točki 2.A.6 Ukrepi, ki jim je namenjena podpora v okviru prednostne naložbe navaja »V okviru te prednostne naložbe bomo sredstva vlagali v projekt identificiran v SRP na 3. razvojni osi in v okviru tehnične pomoči v pripravo projektne dokumentacije za druge odseke 3. razvojne osi. 3. razvojna os je cesta visoke kakovosti, ki predstavlja sekundarno prečno povezavo med Mediteranskim in Baltsko – Jadranskim koridorjem. Omogoča medsebojno povezavo središč nacionalnega pomena ter zagotavlja primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi.«
- načrtovanje in izgradnjo 3. razvojne osi na južnem delu tega odseka v vsej svoji dolžini skladno s sprejetim DPN za državno cesto od priključka na avtocesti A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline;
- načrtovanje in izgradnjo 3. razvojne osi na južnem delu tega odseka v vsej svoji dolžini skladno s predlaganim DPN za priključka Maline do MMP Metlika in priključka Črnomelj jug;
- nadaljevanje aktivnosti izdelave državnega prostorskega načrta na južnem odseku od priključka Črnomelj jug do priključka MMP Vinica z zaključkom najkasneje do leta 2016;
- nedvoumno jasno vsebinsko, časovno in finančno vključenost 3 razvojne osi v Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

Tomaž Kordiš

Direktor Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele krajine