



RRAKOROŠKA
REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO

PREDLOG, 9.3.2015

STRATEGIJA RAZVOJA GLAVNEGA PROMETNEGA OMREŽJA NA KOROŠKEM

Dokument ni lektoriran.

1. osnutek, verzija 1.0

Dravograd, marec 2015

STRATEGIJA RAZVOJA GLAVNEGA PROMETNEGA OMREŽJA NA KOROŠKEM

Naročnik:

Občine Koroške razvojne regije:

Črna na Koroškem, Mežica, Prevalje, Ravne na Koroškem,
Slovenj Gradec, Mislinja, Dravograd, Muta, Radlje ob Dravi,
Vuzenica, Podvelka in Ribnica na Pohorju.

Izdelovalec:

RRA Koroška d.o.o.,
Regionalna razvojna agencija za Koroško
www.rra-koroska.si

Odgovorna oseba izdelovalca:

Karmen Sonjak

Pripravljaivec:

Uroš Rozman, mag. prost. načrt., dipl. inž. grad. (UN)

Dravograd, marec 2015

Seznam uporabljenih kratic

AC	avtocesta
BDP	bruto domači proizvod
DARS	Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji
DDC	2011 preimenovana v DRI - Družba za razvoj infrastrukture
DP	Direktorat za prostor
DPN	Državni prostorski načrti
DRSC	Direkcija Republike Slovenije za ceste
G	glavna cesta
G1	glavna cesta I. reda
G2	glavna cesta II. reda
JZP	javno-zasebno partnerstvo
HC	hitra cesta
MKGP	Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano
MMP	mednarodni mejni prehod
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
MOSG	Mestna občina Slovenj Gradec
MP	mejni prehod
MzIP	Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
NRP	Načrt razvojnih programov
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development – Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj
PC	poslovna cona
PLDP	povprečni letni dnevni promet
R1	regionalna cesta I. reda
R2	regionalna cesta II. reda
R3	regionalna cesta III. reda
RRA	Regionalna razvojna agencija
RS	Republika Slovenija
RT	turistična cesta
SRP	Strategija razvoja prometa
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TEN-T	Trans-European Transport Networks, Vseevropsko prometno omrežje

Kazalo

1.	UVOD.....	9
1.1	Izhodišča, namen in cilji priprave strategije.....	10
1.2	Priprava Strategije glavnega prometnega omrežja za Koroško regijo	10
2.	TRETJA RAZVOJNA OS NA KOROŠKEM	11
2.1	Začetki priprave DPN	11
2.2	Kronologija priprave DPN med leti 2004 in 2012	13
2.3	Kronologija po letu 2012.....	19
2.4	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji	20
2.5	Predlagan potek razvojne osi med Slovenj Gradcem in MMP Holmec med pripravo DPN ..	21
2.5.1	Dravograd – Otiški vrh	21
2.5.2	MMP Holmec – Otiški vrh	23
2.5.3	Otiški vrh – Slovenj Gradec jug	26
2.6	Finančna konstrukcija.....	27
2.7	Alpska konvencija, smernice in vpliv na potek razvojne osi	29
3.	RAZVOJNI PROBLEMI IN PRILOŽNOSTI KOROŠKE REGIJE	32
3.1	Konkurenčnost in gospodarska moč regije	32
3.1.1	Primerjava Koroške regije z drugimi regijami v Sloveniji.....	32
3.1.2	Gospodarstvo v regiji	33
3.1.3	Načrtovana širitev poslovnih con	33
3.2	Odseljevanje prebivalstva.....	34
3.3	Turizem.....	35
4.	DRŽAVNE CESTE IN PROMET NA KOROŠKEM	36
4.1	Državne ceste na Koroškem	36
4.2	Analiza prometa.....	37
4.2.1	Prometne obremenitve	37
4.2.2	Obremenitve državnih cest s tovornim prometom.....	38
4.2.3	Trend prometnih obremenitev med leti 2000 in 2013.....	40
4.3	Primerjava prometnih obremenitev na mejnih prehodih.....	42
4.4	Prometni tok med Slovenijo in Avstrijo	44
4.5	Primerjava prometnih obremenitev z drugimi odseki v Sloveniji	47
5.	RAZVOJNE OSI V TUJINI IN PRIMERJAVA Z SLOVENIJO.....	49
5.1	Tipi cestnih infrastruktur na glavnih prometnih oseh	49
5.2	Prometne osi v razviti Evropi	51
5.2.1	Avstrija	51
5.2.2	Italija in Francija.....	54
5.3	Nemčija.....	57
5.4	Prometne osi v Sloveniji	58
6.	OBČINE IN RAZVOJNA OS.....	61
6.1	Predstavitev pripomb občin ob razvojni osi	61
6.1.1	Mestna občina Slovenj Gradec.....	61
6.1.2	Občina Dravograd.....	61
6.1.3	Občina Ravne na Koroškem.....	62
6.1.4	Občina Prevalje	62
6.2	Potrebe občin in njihov predlog poteka razvojne osi	62
6.2.1	Slovenj Gradec	62
6.2.2	Dravograd	63
6.2.3	Ravne na Koroškem	64
6.2.4	Prevalje	65
6.3	Sklepne ugotovitve	65

7.	ANALIZA IN DOLOČITEV SCENARIJEV	66
7.1	Analiza obstoječe cestne infrastrukture	66
7.1.1	Promet	66
7.1.2	Stanje vozišč na državnih cestah	67
7.1.3	Prometna varnost	70
7.1.4	Omejitve obstoječega prometnega omrežja	72
7.2	Prostorske analize	74
7.2.1	Naselja	74
7.2.2	Industrijska območja	75
7.2.3	Dostopnost	76
7.2.4	Delovna mobilnost	78
7.2.5	Poplavna območja	80
7.2.6	Varstvo narave	81
7.3	Oblikovanje vizije in določitev ciljev	82
7.4	Določitev možnih scenarijev	83
8.	PREDLOG RAZVOJA GLAVNEGA PROMETNEGA OMREŽJA NA KOROŠKEM	86
8.1	Primerjava različnih pristopov reševanja prometnih izzivov	86
8.2	Določitev optimalnega scenarija	89
8.3	Predstavitev optimalnega scenarija ter opredelitev predvidenih ukrepov	90
9.	SKLEP	93
	VIRI IN LITERATURA	95
	PRILOGA	97

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Rast BDP med leti 2003 in 2013 v Koroški statistični regiji in primerjava z Slovenijo	32
Graf 2-3: Selitveni prirast Koroške statistične regije med leti 2008 in 2013 (levo) ter indeks staranja prebivalstva med leti 2008 in 2014	35
Graf 4: Primerjava števila vozil na državnih cestah G1-4 in G2-112 med leti 2000 in 2013	41
Graf 5: Primerjava števila osebnih vozil na državnih cestah G1-4 in G2-112 med leti 2009 in 2013 ...	41
Graf 6-7: Primerjava števila tovornega prometa nad 7 ton in vlačilcev na državni cesti G1-4 med leti 2009 in 2013	42
Graf 8-9: Primerjava števila tovornega prometa nad 7 ton in vlačilcev na državni cesti G2-112 med leti 2009 in 2013	42
Graf 10: Primerjava števila vseh vozil, ki dnevno prevozijo MMP Vič in Holmec med leti 2000 in 2013	43
Graf 11: Primerjava števila vlačilcev, ki dnevno prevozijo MMP Vič in Holmec med leti 2009 in 2013	43
Graf 12: Primerjava odsekov glavnih cest na Koroškem z izbranimi odseki v Sloveniji med leti 2007 in 2013	47
Graf 13: Stanje državnih cest v letih 2011 in 2012	67
Graf 14: Prevoženi kilometri ter število umrlih na cestah med leti 2001 in 2012	70

KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Primerjava prometne obremenitve PLDP za leto 2035 za načrtovano omrežje	20
Preglednica 2: Primerjava prometnih obremenitev PLDP na omrežju brez investicij za leto 2035 iz študije 2008 in 2013 ter za leto 2040 iz študije 2014	20
Preglednica 3: Investicije in dolžine funkcionalnih odsekov iz leta 2007	28
Preglednica 4: Podatki o številu vozil leta 2013 na bolj obremenjenih odsekih glavnih cest na Koroškem (DRSC)	66
Preglednica 5: Povprečen čas vožnje na posameznem odseku pred in po izgradnji hitre ceste	77
Preglednica 6: Delovna mobilnost v Avstrijo – nepopolni podatki	79
Preglednica 7: Prednosti in slabosti posameznih pristopov (P) reševanja prometnih izzivov na posameznem odseku	86

KAZALO SLIK

Slika 1: Slovenski interesi v mednarodnem povezovanju (SPRS)	11
Slika 2: Prikaz obravnavanih odsekov med avstrijsko mejo in avtocesto A1 (URBIS)	13
Slika 3: Prikaz variant A1, A2 in A3 (levo) in optimizirane variante A1 in A3 (desno)	22
Slika 4: Končno predlagana varianta v ŠV	22
Slika 5: Predlog variante, pripravljen po predlogu občine Dravograd	23
Slika 6: Prikaz obravnavanih variant B1 in B2	24
Slika 7: Prikaz obravnavanih variant leta 2008.	24
Slika 8: Prikaz obravnavanih variant leta 2010 (Poljana – Prevalje)	24
Slika 9: Prikaz obravnavanih variant leta 2010 (Ravne – Otiški vrh)	25
Slika 10: Prikaz obravnavanih variant leta 2011 (Prevalje)	25
Slika 11: Prikaz obravnavanih variant leta 2011 (Poljana - Prevalje)	25
Slika 12: Prikaz obravnavanih variant leta 2011 (Ravne - Dobrije)	25
Slika 13: Prikaz obravnavanih variant C1, C2 in C3.	26
Slika 14: Prikaz optimizacije variante C1.	27
Slika 15: Prikaz zadnje predlagane variante med Otiškim vrhom in Slovenj Gradcem jug.	27
Slika 16: Prikaz območja, za katerega je v veljavi Alpska konvencija (MOP-arhiv)	29
Slika 17: Odseljevanje prebivalcev iz Koroške statistične regije v letu 2013 (SURs)	34
Slika 18: Prometna obremenitev državnih cest na Koroškem leta 2013	37
Slika 19: Prometna obremenitev državnih cest na Koroškem leta 2013	38
Slika 20: Prometna obremenitev državnih cest s tovornim prometom leta 2013	39
Slika 21: Prometna obremenitev državnih cest s tovornim prometom leta 2013	40

Slika 22: Predvidene investicije v glavne prometni koridor (MMP Holmec – A2) iz leta 2006 (GREMA).	44
Slika 23: Predlog omejitve tovornega prometa na MMP Vič leta 2006 (GREMA).	45
Slika 24: Tovorni promet (izvorno-ciljni) na MMP Vič smer Avstrija – Slovenija (GREMA).	46
Slika 25: Tovorni promet (izvorno-ciljni) na MMP Vič smer Slovenija - Avstrija (GREMA).	46
Slika 26: Prečni presek cest visokega nivoja uslužnosti glede na relativno ceno izgradnje	50
Slika 27: Glavno prometno omrežje v Avstriji.	51
Slika 28: Deželne ceste v Avstriji (levo tip 7, desno tip 4).	51
Slika 29: Križišče z levo zavijalnim pasom in dodatnimi pasovi za lažje vključevanje.	52
Slika 30: Izven nivojsko križanje z dodatnimi pasovi na zelo utesnjenem območju.	52
Slika 31: Izven nivojsko križanje z deželno cesto v podvozu.	52
Slika 32: Križanje treh pomembnejših prometnih smeri.	53
Slika 33: Prikaz priključka in odcepa na deželni cesti.	53
Slika 34: Razširitev deželne ceste v 4 pasovno cesto pri obvozu kraja Banahof Bruck Fusch.	53
Slika 35: Deželna cesta v upravni skupnosti Trentino - Italija.	54
Slika 36: Deželna cesta tipa 7 – Italija (Jesolo).	54
Slika 37: Deželna cesta tipa 6 - Francija.	55
Slika 38: Primer avtobusnega postajališča ob deželni cesti v Italiji.	55
Slika 39: Primer deželne ceste z odstavno nišo v Italiji.	55
Slika 40: Primer križišča z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi v Italiji.	56
Slika 41: Primer pentlje na deželni cesti v Italiji.	56
Slika 42: Možni profili deželnih cest v Nemčiji povzeti po smernicah iz leta 2012.	57
Slika 43: Primer križišča z levo zavijalnimi pasovi brez zaviralnega in pospeševalnega pasu.	58
Slika 44: Primer semaforiziranega križišča z levo zavijalnim pasom brez zaviralnega pasu.	58
Slika 45: Primer ustreznega načrtovanja semaforiziranega križišča.	59
Slika 46: Primer neustreznega križišča brez levo zavijalnega, pospeševalnega in zaviralnega pasu.	59
Slika 47: Profil glavne ceste G1-4 s poškodovanim in preozkim voziščem.	59
Slika 48: Profil glavne ceste G1-1 s poškodovanim in preozkim voziščem.	60
Slika 49: Profil glavne ceste G2-112 s preozkim voziščem in brez robne črte (<6 m).	60
Slika 50: Profil glavne ceste G2-112 s preozkim voziščem in brez robne črte (<6 m).	63
Slika 51: Profil glavne ceste G2-112 s preozkim voziščem in brez robne črte (<6 m).	64
Slika 52: Profil glavne ceste G2-112 s preozkim voziščem in brez robne črte (<6 m).	65
Slika 53: Predlog obnove vozišč državnih cest (RRA Koroška in DRSC) s prikazom stanja.	68
Slika 54: Karta tveganja na glavnih cestah – primerjava med leti 2006-2008 in 2009-2011 (EuroRAP).	71
Slika 55: Rezultat ocene tveganja na glavnih cestah v letu 2014 (EuroRAP).	72
Slika 56: Omejitve na pomembnejših državnih cestah.	73
Slika 57: Velikost naselij glede na število prebivalcev.	75
Slika 58: Generatorji tovornega prometa.	76
Slika 59: Regionalna in izven regionalna dostopnost prebivalcev na Koroškem.	77
Slika 60: Delovna mobilnost znotraj Koroške statistične regije.	78
Slika 61: Delovna mobilnost izven Koroške statistične regije.	79
Slika 62: Poplavna ogroženost vodotokov Meže, Mislinje in Suhodolnice.	80
Slika 63: Delovna mobilnost izven Koroške statistične regije.	81
Slika 64: Scenarij 1.	84
Slika 65: Scenarij 2.	84
Slika 66: Scenarij 3.	85
Slika 67: Podroben prikaz predlaganih ukrepov po scenariju 2.	90

Z novo vizijo hitreje k boljši prometni dostopnosti!

Predgovor.....

*Karmen Sonjak
Direktorica RRA Koroška*

Predgovor....

*Mojca Kert
Predsednica UO GZS OZ Koroška
Direktorica Petrol Energetika d.o.o.*

Predgovor.....

*Anton Kovše
Predsednik Razvojnega sveta
Koroške regije (junij 2014 - junij 2015)
Župan občine Podvelka*

1. Uvod

Panevropski prometni koridorji kot pomemben inštrument evropskih politik povezujejo evropska središča z namenom večje integracije evropskega prostora. Slovenija leži na križišču V. in X. prometnega koridorja. Na teh koridorjih se je v preteklih letih že končala gradnja avtocest (z izjemo avtoceste A4 na odseku Draženci – Gruškovje), sledi še modernizacija nekaterih odsekov železnice. Panevropski koridorji prinašajo prednost predvsem glavnim središčem, ki ležijo ob njih. Manjšim središčem v zaledju, ki s koridorji niso dobro povezana pa se lahko celo zmanjša njihov konkurenčni položaj. Učinkoviti prometni sistem namreč omogoča izkoriščanje ekonomskih in socialnih priložnosti, s čimer vpliva na celotno družbo. Pomanjkljivi prometni sistem pa lahko prinaša ekonomske stroške v obliki manjših in zamujenih priložnosti ter povzroča družbeno breme (OMEGA CONSULT).

Učinke prometa lahko razdelimo na neposredne in posredne, pri čemer se neposredni nanašajo na izboljšanje dostopnosti do trgov in nižjih stroškov prometa. Posredni učinki pa se kažejo na ravni posameznika oz. države ali regije. Izboljšana prometna infrastruktura pomeni večjo prometno zmogljivost ter večjo učinkovitost in zanesljivost prometa (OMEGA CONSULT).

Navedeni učinki lahko povečajo učinkovitost in tržno uspešnost podjetij ter vplivajo na prihod novih podjetij na območje, kar se kaže tudi v Sloveniji. Posledično se je pred več kot 40 leti razvila misel o ti. tretji razvojni osi, ki bi med seboj povezala manjša središča med koridorji in ter jih pripela na omrežje panevropskih povezav, torej V. in X. koridorja. Predstavljala pa bi tudi inštrument, ki prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji in bolj uravnoteženemu razvoju Slovenije.

Tretja razvojna os se na severnem delu navezuje na cestno omrežje avstrijske Koroške in se preko Slovenj Gradca in Velenja navezuje na V. koridor pri Celju. Naprej v smeri proti jugu se na X. koridor naveže pri Novem mestu in poteka naprej proti Karlovcu oz. navezavi na avtocesto Zagreb-Reka. Omogoča navezovanje tovornega in osebnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri (OMEGA CONSULT).

Kljub dobro argumentiranemu pomenu 3. razvojne osi na Koroškem in pričetku postopka umeščanja v prostor leta 2004 se gradnja nove povezovalne ceste do leta 2014 ni pričela. Na večjem delu trase še vedno poteka postopek umeščanja v prostor oz. se je le-ta ustavil leta 2012. Razlogi za tako dolge postopke so na posameznih odsekih slabo postavljena načrtovalska izhodišča, dolgotrajni in zapleteni postopki umeščanja v prostor, zviševanje finančne ocene ter nedoločena finančna konstrukcija. Kot posledica načrtovanja nove povezovalne ceste so se ustavila tudi večja finančna vlaganja v obstoječo glavno prometno infrastrukturo, zato je prometna dostopnost Koroške do osrednje Slovenije danes slabša kot pred letom 2004.

Ideja o strategiji razvoja prometnega omrežja je nastala kot posledica nesprejemljivega razvoja prometnega omrežja na Koroškem. S pomočjo analitičnega in raziskovalnega dela smo v dokumentu predstavili predlog nove strategije razvoja, ki bolj celovito rešuje prometno problematiko regije. Uveljavlja pristop prostorskega načrtovanja, ki z interdisciplinarnim analiziranjem problematike podaja drugačne rešitve, kot že uveljavljen postopek prometno-ekonomskega modela. Podaja predlog rešitev za umeščanje 3. razvojne osi, modernizacijo nekaterih odsekov državnih cest ter obnovo ostalega omrežja regionalnih in turističnih državnih cest. Strategija prispeva k večji prometni mobilnosti prebivalstva, boljši dostopnosti regije z osrednjo Slovenijo, boljšemu stanju vozišč, večji prometni varnosti, boljši gospodarski konkurenčnosti regije ter višji kakovosti bivanja prebivalcev na območjih obremenjenih s tovrnim prometom.

Strategija ne prikazuje končnih rešitev temveč predstavlja možne scenarije razvoja in podrobno izdelan predlog inovativnega scenarija, ki bi hitreje in finančno sprejemljivejše reševal prometno

problematiko. Končna odločitev o načinu reševanja prometne problematike je naloga pristojnega ministrstva oz. Vlade RS.

1.1 Izhodišča, namen in cilji priprave strategije

Koroška razvojna regija je v preteklem obdobju izkazovala razvojne probleme in se je po statističnih kazalcih razvitosti in indeksu razvojne ogroženosti uvrščala na 6. do 8. mesto od skupno 12 regij v Sloveniji. Za razvojni preobrat in reševanje posledic obstoječe gospodarske in finančne krize je potreben inovativni pristop na vseh ravneh, tudi na področju dostopnosti in prometne povezljivosti.

Cilj izdelave strategije je pripraviti strokovno podlago, ki bo predstavljala osnovo za nadaljnji razvoj glavnega prometnega omrežja na Koroškem. Cilja strategije sta dva: preučiti stanje državnih cest, prometno obremenjenost, prometne probleme in potrebe regije ter na podlagi ugotovitev pripraviti strokoven predlog posameznih prometnih rešitev.

Namen strategije je opredeliti in predstaviti ključne probleme prometnega omrežja na Koroškem ter pripraviti rešitve, ki bodo v čim krajšem času prispevale k razvoju potencialov in prednosti Koroške regije, s katerimi bodo doseženi pogoji za dvig konkurenčnosti regije. Hkrati je namen strategije, predstaviti strokovno in politično stališče vseh občin Koroške statistične regije, s čimer bo regija dobila prvi strateški dokument na področju razvoja državnega prometnega omrežja, ki bo osnova za nadaljnja usklajevanja z državnimi organi (pristojnimi za pripravo strateških dokumentov, DPN in investicij v državno prometno omrežje).

1.2 Priprava Strategije glavnega prometnega omrežja za Koroško regijo

Do sedaj so strategije prometnega razvoja (vključno s Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji) dajale glavni poudarek prometnemu modelu in ekonomski analizi. Takšen pristop je uspešen pri načrtovanju glavnih TEN-T koridorjev, kjer sta ta dva podatka ključna in zadostna za njihovo upravičenost oz. utemeljitev. Pri načrtovanju sekundarnih razvojnih osi, katerih glavna naloga ni prevzem velike količine tranzitnega prometa, so ključnega pomena predvsem drugi kriteriji, kot na primer boljša prometna dostopnost, prometna varnost, izboljšanje stanja cestišč in umik promet iz mestnih središč. Utemeljevanje in načrtovanje takšnih prometnih povezav je tako veliko kompleksnejše in zahteva interdisciplinarni pristop pri analizi in načrtovanju.

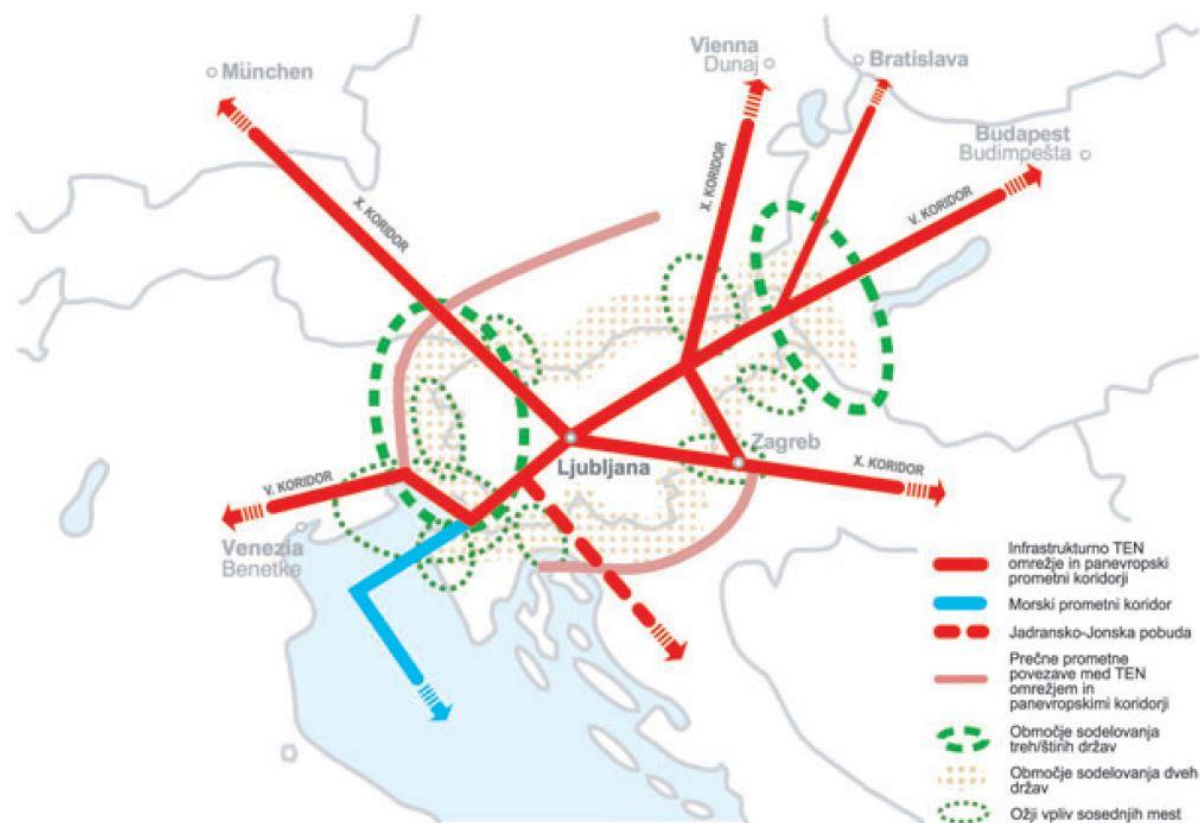
Priprava strategije je tako zasnovana na širši analizi prostora, regijski problematiki in analizi dobrih praks iz tujine. V Sloveniji imamo namreč dobre izkušnje le z načrtovanjem avtocest in hitrih cest (V. in X. koridor), ki pa ne ustrezajo povsem potrebam razvojnih osi. Z načrtovanjem razvojnih osi nižjega ranga v Sloveniji še nimamo primerov dobrih praks, saj se načrtovanje 3. razvojne osi na večjem delu trase še ni zaključilo.

2. Tretja razvojna os na Koroškem

2.1 Začetki priprave DPN

Letos mineva 40 let od prve omembe tretje razvojne osi v kakšnem slovenskem prostorskem planu. Prvič je bila omenjena v slovenskem Regionalnem prostorskem planu leta 1974 kot glavni medregionalni koridor. Nato je bila v devetdesetih letih v Dolgoročnem prostorskem planu (1986 – 2000) ob tej osi načrtovana železnica, cesta in intermodalni terminali. Leta 2004 pa je bil intermodalni koridor sprejet v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (v veljavnosti od leta 2000 do danes) kot tretja razvojna os (1. os je V. TEN-T, 2. os X. TEN-T koridor) (Program priprave).

V Odloku o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (SPRS - Uradni list RS, št. 76/14) je zapisano, da se primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi vseh območij zagotavlja z razvojem sekundarnih (prečnih) prometnih povezav, ki se navezujejo na TEN-T evropsko infrastrukturno omrežje, V. in X. panevropski prometni koridor ter na Jadransko – Jonsko prometno os. (slika 1) Iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja se na avtocesto pri Celju navezuje nova tretja prometna os, ki se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb – Reka. Z novo razvojno prometno osjo se povezuje regionalna središča v Avstriji, Sloveniji, Hrvaški ter omogoča navezovanje tovornega in osebnega cestnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri.



Slika 1: Slovenski interesi v mednarodnem povezovanju (SPRS).

Minister za promet je 12. oktobra 2004 podal »Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper (avtocestni priključek Šentrupert–avtocestni priključek Arja vas) in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom«. Na podlagi pobude je nato

minister za okolje in prostor leta 2006 določil »Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo«.

V Gradivu za pridobivanje smernic za izdelavo DPN je zapisano, da bo tretja razvojna os v Sloveniji poteka po območju petih statičnih regij (Koroška, Savinjska, Zasavska, Spodnjесavska in Jugovzhodne Slovenije). Omogočala bo navezavo pomembnih lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave in bo pomenila gradnjo prometnic, ki bodo omogočale ustrezne pogoje za sodoben in varen promet. Z novo prometno povezavo, se bo skrajšalo trajanje in kvaliteta potovanj ter prometna varnost. V Sloveniji bi tako nova prometna povezava podpirala razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.

V Programu priprave DPN so kot funkcije nove prometne povezave opisovali predvsem povečanje konkurenčnost območja od razvojni osi, povečate dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter večja integracija prostora izven obstoječih pan-evropskih prometnih koridorjev. Namen nove prometne povezave je:

- zagotoviti medsebojno povezanost središč mednarodnega pomena, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije ter zagotoviti njihovo povezanost z mednarodnimi središči in povezavami ustreznega pomena;
- zagotoviti prometno povezavo na V. in X. koridor in s tem omogočiti povezanost tujih središč mednarodnega pomena preko ozemlja Slovenije;
- navezava pomembnejših lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave;
- razbremenitev sedanjih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet;
- izboljšanje kvalitete potovanj, skrajšanje potovalnih časov in povečanje prometne varnosti.

Na 1. prostorski konferenci leta 2006, ki je bila osnova za Program priprave so bila dana tudi nekatera pomembna priporočila:

- prouči naj se smiselnost celovitega pristopa k umeščanju tovrstnih prostorskih ureditev v prostor, predvsem vključevanje razmisleka o nadaljnjem razvoju železniškega prometa;
- prouči naj se mnenje, da se Dravograd predvidi kot cestno in železniško središče celotne regije in da se kot nova prometna povezava predvidi avtocesta (in ne hitra ali druga državna cesta);
- opozorjeno je bilo, da je pri izdelavi državnega lokacijskega načrta treba upoštevati mnenja in interese gospodarstva ter lokalnih skupnosti ;
- prouči naj se predlog prilagoditve naslova državnega lokacijskega načrta dejanskemu poteku nove prometne povezave oziroma izhodiščnim točkam, ki jih bo nova prometna povezava povezovala, oziroma da se nova prometna povezava načrtuje do meje z Republiko Avstrijo.

Za razliko od srednjega in južnega dela tretje razvojne osi, kjer je naročnik izdelave DPN Direkcija RS za ceste (DRSC), je na severnem delu v Programu priprave določena Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d. (DARS d.d.).

izdelajo in preučijo nove variante. Preučitev novih variant na odseku B je bila predlagana zaradi dejstva, da z občinami Prevalje in Ravne na Koroškem v okviru preučevanih predlogov in predlaganih rešitev niso našli kompromisnega predloga za nadaljevanje DPN. V nadaljevanju Vlada RS izda sklep, da se priprava DPN nadaljuje v 4 ločenih odsekih, ki se med seboj smiselno navezujejo. V študiji tako ločeno predstavljamo pripravo DPN med leti 2004 in 2008, ko se je izdeloval za celotno območje ter med leti 2008 in 2012 ločeno za odseka med Otiški vrh – MMP Holmec in Slovenj Gradec jug – Dravograd z obvoznici. Leta 2013 je bil sprejet DPN za odsek Velenje jug – Slovenj Gradec jug, zato postopek priprave DPN za ta odsek v študiji ni posebej predstavljen.

Kronologija priprave DPN med leti 2004 in 2008 na Koroškem:

❖ 2004:

- **oktober:** Ministrstvo za okolje in prostor (MOP) na podlagi pobude ministra za promet prične postopek priprave DPN (»Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper (avtocestni priključek Arja vas) in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom«). Gradnja bi se lahko po besedah ministra pričela leta 2008.

❖ 2005:

- **december:** minister MOP skliče prvo sejo medresorske delovne skupine za oblikovanje projekta celovitega razvoja območja tretje razvojne osi. Na seji sprejmejo sklep, da bo MOP do januarja 2006 pripravilo program priprave DPN za hitro cesto, ki bo povezala Koroško in se bo priključila na obstoječo avtocestno mrežo pri Arji vasi.

❖ 2006:

- **februar:** MOP, Direktorat za prostor (DP) izvede 1. prostorsko konferenco z namenom, da se uskladijo priporočila, usmeritve in legitimni interesi lokalnih skupnosti, gospodarstva, interesnih združenj ter organizirane javnosti glede priprave prostorskega akta. Tretjo razvojno os so na konferenci predstavili kot državno cesto med avtocesto A1 in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom.
- **marec:** V Mariboru na tehniških fakultetah poteka 1. strokovni simpozij na temo »3. razvojna os – slovenski projekt 3. tisočletja«.
- **april:** MOP na podlagi priporočil sprejme »Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo« (Uradni list RS, št. 49/06). V programu priprave je med drugim določen način pridobitve strokovni rešitev, kjer je definiran postopek izdelave študije variant.
- **maj:** DDC, d.o.o. pripravi gradivo za pridobitev smernic za izdelavo DPN med avtocesto A1 in mejo z RS.
- **maj:** MOP pozove nosilce urejanja prostora, da v 30 dneh podajo smernice za pripravo DPN.
- **november:** Občinam se predstavi projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, ki ga izdeluje OMEGA CONSULT d.o.o. Cilj študije so bili oblikovanje osnov za določitev, vrednotenje in medsebojno primerjavo variant.

❖ 2007:

- **april:** MOP občine seznani s predlogom variant za nadaljnjo vrednotenje v okviru priprave DPN. Predstavnikom se pojasni, da se načrtuje 4 pasovna cesta na odseku od avtoceste do Prevalj, 2 pasovna Prevalje-Poljana in Otiški vrh-Dravograd ter rekonstrukcija na odseku Poljana – Holmec.
- **september:** URBIS d.o.o. (št. projekta 189-ŠV/2006) skladno s predpisi in uveljavljeno metodo zaključi »Študijo variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z republiko Avstrijo«.

- **oktober:** Predlagana najustreznejša varianta poteka ceste je predstavljena vsem občinam (v Šentjanžu pri Dravogradu), po območju katerih so potekale preučevane variante. Občine, krajevne skupnosti, gospodarski subjekti, skupine civilne družbe in posamezniki so imeli do februarja 2008 možnost posredovati pripombe in predloge.
- **oktober:** V Slovenj Gradcu poteka 2. strokovni simpozij na temo »Izzivi načrtovanja in financiranja 3. razvojne osi«.
- **oktober:** Projektna skupina v prostorih Ministrstva za promet skliče sejo na temo »Modernizacija državnega cestnega omrežja na prioritetnih razvojnih oseh«, kjer je glavna tema predstavitev in razprava o osnutku Študije upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi. Ugotovitve študije kažejo na to, da je za model javno-zasebnega partnerstva (JZP) na tretji razvojni osi premalo prometa in da so odseki prekratki (ločeni na severni srednji in južni del) ter investicija predraga.
- **november:** Predstavniki občin (Prevalje, Ravne na Koroškem, Dravograd in Mestne občine Slovenj Gradec) in civilnih iniciativ na srečanju v Slovenj Gradcu sprejmejo sklep, da bodo imenovali skupino, ki se bo redno sestajala in se konstruktivno odzivala na aktivnosti in predloge predstavnikov države. Udeleženci soglasno zavračajo uradno predstavljen predlog poteka hitre ceste v celotnem delu njenega poteka po Koroški. Od države pričakujejo, da bo s skupino oblikoval nov koncept ceste, ki bo ustrezala novemu namenu – povezati pomembne panevropske koridorje ter jih navezala na koridor proti Jonskemu morju.
- **december:** Študija variant z okoljskim poročilom je posredovana MOP, Agenciji RS za okolje, Uradu za upravljanje z vodami, Ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MGKP), Direktoratu za kmetijstvo, Zavodu RS za varstvo narave, Zavodu za varstvo kulturne dediščine Slovenije. Pripombe na predlagane rešitve je vložilo le MKGP.

❖ **2008:**

- **januar:** MOP skliče sestanek z občino Dravograd in Civilno iniciativo Dravograd, kjer poskušajo uskladiti potek trase mimo Šentjanža in potek obvoznice Dravograd. Sklep sestanka je, da projektant preveri še druge možne variante obvoznice Dravograd, občina pa preveri varianto C2, kot alternativno možnost C1, kateri nasprotuje.
- **marec:** MOP skliče sestanek z vsemi občinami ob 3. razvojni osi. Namen sestanka je predstavitev optimiziranega predloga najustreznejše variante, pripravljenega po preučitvi prejetih pripomb in predlogov in dogovor o nadaljnjih korakih priprave DPN.
- **april:** URBIS d.o.o. po recenziji MOP, pripombam MKGP in zavzetih stališč lokalnih skupnosti pripravi optimizacijo predloga najustreznejše variante rešitve na odseku avtocesta A1 do Dravograda. Na odseku B, kot je zapisano, ni prišlo do kompromisnega predloga za nadaljevanje postopka priprave DPN.
- **april:** Občina Ravne na Koroškem poda pobudo za izdelavo analize stroškov in koristi na odseku B.
- **april:** Občina Prevalje nasprotuje izdelavi analize stroškov in koristi na odseku B, saj se ne strinja z nobeno od predlaganih variant.
- **april:** Vlada RS soglaša, da se postopek nadaljuje v skladu z optimiziranim predlogom najustreznejše variante na odsekih A, C, D, E, F in N, na odseku B pa se izdelajo in preučijo nove variante.
- **maj:** Občinski svet občine Dravograd sprejme sklep, kjer podpre varianto C2 pod pogojem, da imata obvoznici Dravograda prioriteto vloga pri tem.
- **junij:** URBIS d.o.o. s podizvajalci izdela elaborat z naslovom Preveritev predlogov občine Prevalje. Iz elaborata izhaja, da trasa, ki je predlagana s strani občine Prevalje ni smiselna.
- **junij:** MOP obvesti občine ob 3. razvojni osi, da bodo nadaljevali z iskanjem in preučevanjem novih variantnih rešitev na odseku B, ker z občinama Raven na Koroškem in Prevalje niso

dosegli kompromisa glede predlaganih rešitev. Zaradi tega načrtujejo razdelitev celotnega odseka na pododseke, za katere bi se umeščanje nove cestne povezave v prostor nadaljevalo v ločenih postopkih priprave DPN.

- **julij:** Občina Prevalje sprejme sklep, v katerem ostro nasprotuje vodenje priprave DPN v ločenih postopkih, saj to za občino Prevalje predstavlja časovni zamik za nedoločen čas.
- **september:** Vlada RS sprejme sklep, o pripravi DPN v 4 ločenih odsekih.

Kronologija priprave DPN na odseku Otiški vrh – MMP Holmec:

❖ **2008:**

- **september:** Vlada RS sprejme sklep, o začetku priprave DPN v 4 ločenih odsekih. Na odseku Otiški vrh – MMP Holmec se pripravi novo študijo medsebojne primerjave in vrednotenja variant.

❖ **2009:**

- **september:** MOP pripravi prvi regionalni posvet v Dravogradu za odsek od Otiškega vrha do MMP Holmec. Namen je predstavitev učinkovitejšega vključevanja javnosti.
- **oktober:** MOP skliče sestanek z namenom poenotenja ciljev prostorske ureditve in dogovora o pripravi delavnic v sklopu sodelovanja občin pri vključevanju javnosti v postopek DPN. Direktor direktorata za prostor (DP) predstavi stališče, da se cilji države in lokalne skupnosti na danem odseku razhajajo. Prvotno je bila os predvidena z namenom povezati ta del Slovenije z ostalim delom države, vendar glede na ekonomske izračune draga cestna povezava ni upravičena. V Mežiški dolini predstavniki MOP predlagajo preveritev novih variant, tudi 2-pasovne ceste oz. rekonstrukcijo obstoječe ceste. Občina Prevalje se s predlogom ne strinja, občini Dravograd in Ravne na Koroškem pa le pogojno oz. s pripombami. Predstavnica MOP DP poudari, da 4-pasovna cesta od A1 do Dravograda ostaja.

❖ **2010:**

- **februar:** MOP skliče sestanek z namenom predstavitve nabora variant, ki se po 1. fazi gradbeno tehničnega elaborata izkazujejo primerne za nadaljnjo obravnavo ter da se preverijo stališča občin in prostorskih načrtovalcev do predstavljenih variant. Predstavljene so variante 4 pasovne, 2 pasovne ceste ter rekonstrukcije obstoječe ceste. Stališče občine Prevalje ostaja, da zahtevajo gradnjo 4 pasovne ceste, občina Dravograd se ne strinja s umestitvijo priključevanja v Otiškem vrhu. V mesecu aprilu se predvidi delavnice na terenu (v Prevaljah in Ravnah na Koroškem), kjer bodo lokalnemu prebivalstvu predstavljene variante. Z občino Dravograd se predvidijo nadaljnja pogajanja v zvezi s priključkom.
- **april:** MOP skliče sestanek, katerega namen je bil predstavitev prečiščenega nabora variant, ki se izkazujejo primerne za nadaljnjo obravnavo. Dogovor o organizaciji posvetovanj v občinah v mesecu maju.
- **april:** MOP predstavi okvirne roke izdelave DPN, kjer je zaključek DPN predviden v letu 2013 oz. 2014.
- **april:** MOP občino Dravograd obvesti, da posveta v njihovi občini ne bo izvedelo, saj je problematika občine razdeljena v dva DPN, ki sta v različnih fazah načrtovanja in se v njih različno vključuje javnost. Posvet nameravajo izvesti do konca leta 2010.
- **maj:** MOP pripravi delavnice o načrtovani izgradnji hitre ceste skozi Mežiško dolino. Posvet je potekal tako v Prevaljah, kot tudi v Ravnah na Koroškem. Cilj posveta je bil pridobivanje mnenj glede razdelanih variant, ki bodo razdelane pri nadaljnjih korakih priprave DPN.
- **september:** MOP DP, pripravi mnenje glede predlogov za dodatne optimizacije iz vidika skladnosti z načrtovalskimi izhodišči. V okviru okoljskega poročila je bila pripravljena problemska karta, kjer so se za problematične izkazale stične točke posameznih variant z

vodovarstvenimi območij, ter točke, kjer variante posegajo v bivalno okolje in varovalne gozdove.

- **november:** Z namenom pridobitve usmeritev za nadaljnjo delo, je MOP Direktorat za okolje sklical sestanek z občino Prevalje.
- **december:** Sestanek med MOP in MKGP ter teden kasneje ponovno z občino Prevalje z namenom pridobitve usmeritev za nadaljnjo delo (problem je nastajal zaradi vodnega vira Stražišče nad Prevaljami, zaradi česar je bila ogrožena tunnelska varianta). Dogovorjeno je, da se priprava vseh strokovnih podlag, ne glede na problematičnost variant, nadaljuje v skladu s sklenjenimi pogodbami, ki se zaključijo februarja 2011. V zaključku strokovnih podlag se iz vsakega od obravnavanih vidikov opredelijo izvedljive variante za študijo variant. Občini bosta o nadaljevanju postopka DPN seznanjeni v marcu 2011.

❖ 2011:

- **marec:** MOP skliče sestanek (z občinama Prevalje in Ravne na Koroškem), katerega namen je bila predstavitev s strani MOP že potrjenega nabora variant, ki jih investitor na podlagi opravljenega strokovnega dela predlaga v sklepno vrednotenje in primerjavo v študiji variant. MOP meni, da v nadaljevanju ni predvideno predlaganje nadaljnjih optimizacij predstavljenih variant s strani občin. Predlog najustrežnejše variante se predvideva konec poletja 2011, predstavitev javnosti pa jeseni 2011.
- **avgust:** MOP skliče sestanke z občino Ravne na Koroškem ter projektantom čistilne naprave Dobrije, za uskladitev rešitve državne ceste in čistilne naprave.
- **november:** MOP skliče sestanek z občino Ravne na Koroškem in projektantom čistilne naprave. Tema sestanka je uskladitev načrtovanih rešitev v obvodnem pasu reke Meže na območju čistilne naprave Dobrije.

❖ 2012:

- /

❖ 2013:

- **februar:** Študija variant se zaključi, vendar ne poda predloga ustrezne variante.

❖ 2014:

- **april:** Podan je predlog za ustavitev priprave DPN.

Kronologija priprave DPN na odseku Slovenj Gradec jug – Dravograd:

❖ 2008:

- **september:** Vlada RS sprejme sklep, o začetku priprave DPN v 4 ločenih odsekih.
- **november:** MOP občine pozove, da posredujejo dodatne smernice za pripravo DPN.

❖ 2009:

- **oktober:** V Velenju poteka 3. strokovni simpozij »3. Razvojna os od ideje do realizacije« z namenom izmenjave mnenj in srečanja vseh akterjev, ki so vključeni v projekt. Simpozij med drugim ugotavlja, da je potrebno izdelati prometno študijo za Slovenijo na makro nivoju, z upoštevanjem vpliva spremenjenih tranzitnih tokov ob načrtovani širitvi EU na področje držav JV Balkana. Ugotavljajo tudi, da pristojna ministrstva ne zasledujejo dovolj aktivno procesa sprejemanja DPN, zaradi česar se ne more zaključiti razprava o variantah potekov.
- **november:** Občina Dravograd z dopisom MOP ponovno obvešča, da se z varianto C1 ne strinjajo ter pristanejo le na varianto C2 z spremenjenim potekom obvoznice. Kot najboljšo predlagajo varianto C3. Od dopisa z dne 6.7.2006 občina s strani ministrstva še vedno ni dobila odgovora ali so upoštevali njihove predloge.

❖ **2010:**

- **januar:** Občina Dravograd MOP poziva, naj zaradi vse gostejšega tranzitnega prometa načrtovanje obvoznic izvzame iz skupnega projekta in se obravnava kot samostojen projekt, ki ga je potrebno čim prej analizirati.
- **februar:** MOP skliče sestanek z namenom predstavitve nabora variant, ki se po 1. fazi gradbeno tehničnega elaborata izkazujejo primerne za nadaljnjo obravnavo ter da se preverijo stališča občin in prostorskih načrtovalcev do predstavljenih variant. Stališče občine občina Dravograd ostaja, saj se ne strinjajo z umestitvijo priključevanja v Otiškem vrhu. Z občino Dravograd se predvidijo nadaljnja pogajanja v zvezi s priključkom.
- **marec:** MOP skliče sestanek z občino Dravograd, katerega namen je dogovor o potrebnih aktivnostih v zvezi z organizacijo posvetovanj z lokalnimi skupnostmi o poteku državne ceste od Otiškega vrha do MMP Holmec. V mesecu aprilu je predviden sestanek, kjer bodo občinam predstavili variante, ki bodo obravnavane na posvetu, ki je predviden v maju.
- **april:** MOP občino Dravograd obvesti, da posveta v njihovi občini ne bo izvedel, saj je problematika občine razdeljena v dva DPN, ki sta v različnih fazah načrtovanja in se v njih različno vključuje javnost. Posvet nameravajo izvesti do konca leta 2010.
- **april:** MOP skliče sestanek z občino Dravograd, ker se na območju obvoznic Dravograda izdelujejo podrobne strokovne podlage za DPN. Sestanek je bil sklican z namenom, da se z Občino Dravograd dogovorimo o načinu sodelovanja.
- **maj:** MOP skliče sestanek z občino Dravograd, katerega namen je seznanitev občine z najnovejšimi rešitvami na področju priprave DPN. V rešitvah se predvideva pomik navezovalne ceste v Otiškem vrhu za 45 m zahodno, s čimer se povečajo površine za lesno industrijo. Predvidene so tudi manjše spremembe pri poteku obvoznic. Občina Dravograd se sestanka ni udeležila, niti ni svoje udeležbe opravičila.
- **junij:** MOP občine obvesti, da se bodo med julijem in septembrom 2010 opravile predhodne arheološke raziskave na območje izbrane variante.
- **september:** Vlada RS sprejme Uredbo o začasnih ukrepih za zavarovanje urejanja prostora na podlagi Sklepa o začetku priprave državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda z obvoznici (Uradni list RS št. 75/10).
- **oktober:** Občina Dravograd je poslala dopis MOP, kjer se je odzvala na sprejetje Uredbe o začasnih ukrepih za zavarovanje urejanja prostora, saj varianta C1 za lokalno prebivalstvo ni ustrezna. MOP odgovarja, da je v Uredbi upoštevana varianta C1, ki je optimizirana, s ciljem, da bi bila čim bolj sprejemljiva v lokalnem okolju.
- **november:** MOP skliče sestanek z občino Dravograd, kjer se dogovorijo, da bodo poskušali še dodatno optimizirati traso C1, katere javna razgrnitev bo potekala v marcu 2011. Občina MOP preda predloge optimizacije trase.

❖ **2011:**

- **februar:** MOP občinam predstavi DPN za državno cesto ob priključku avtoceste A1 do Dravograda z obvoznici.
- **april:** MOP občine obvesti, da se bodo med majem in junijem 2011 opravile predhodne arheološke raziskave na območje izbrane variante.
- **april:** Občina Dravograd je bila z dopisom obveščena, da je preveritev njihove predloga iz novembra 2010 v teku, da pa zaradi obsežnosti in zahtevnosti preveritev še ni dokončana in da bodo po opravljeni preveritvi seznanjeni z rezultati.
- **maj:** Ker MOP še vedno ni obdelalo predlagane (strokovno nedodelane) predloge občine Dravograd iz novembra 2010, občina Dravograd pozove predsednika vlade RS za termin sestanka, kjer bi predstavili svoja stališča.

- **julij:** MOP z dopisom občini Dravograd odgovarja, da z njihove strani niso prejeli predloga variante, ki bi bil strokovno dodelan. Občina Dravograd odgovarja, da visoko strokovno dodelanih rešitev z njihove strani ne morejo pričakovati.
- **september:** Vlada RS sprejme sklep o sprejetju Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o začasnih ukrepih za zavarovanje urejanja prostora.

❖ **2012:**

- **april:** MzIP z občinama uskladi javno razgrnitev osnutka DPN.
- **april:** MOP skliče sestanek, kjer občinam predstavi osnutek DPN, ki bo predstavljen na javni razgrnitvi v maju 2012. Mestna občina Slovenj Gradec ima pripombe, ki se nanašajo na pokriti vkop Legen, medtem ko ima občina Dravograd pripombe na potek zahodne obvoznice.
- **maj:** MzIP v Dravogradu in Slovenj Gradcu pripravi javno razgrnitev osnutka DPN. Občini in javnost lahko podajo pripombe in predloge na razgrnjeno gradivo. Občini sta s strani MzIP pozvani, da podata mnenje na razgrnjeno gradivo. V občini Dravograd je bila poleg osnutka DPN razgrnjena tudi varianta, ki jo je predlagala občina v novembru 2010. Varianta E (predlog občine Dravograd) je iz okoljskega vidika nesprejemljiva, zato občina predlaga, da se izvede kombinacija obeh variant. Vztrajajo, da se vzhodna obvoznica izvede v varianti E, torej v tunelu in ne skozi gosto naselje Meže in železniško postajo. V občini Slovenj Gradec predlagajo revizijo trase.
- **maj:** Občini Dravograd in Slovenj Gradec MzIP posredujeta dopis s pripombami na predlog DPN.
- **november:** Svet Koroške regije seznani Vlado RS, da se ne strinja s predlogom DPN na odseku Slovenj Gradec jug – Dravograd.

2.3 Kronologija po letu 2012

Kronologija priprave DPN na severnem delu tretje razvojne osi med Slovenj Gradcem in MMP Holmec se zaključi leta 2012. Najnovejše podatke o nadaljnjih postopih je s strani Ministrstva za infrastrukturo prejela Gospodarska zbornica Slovenije, Območna zbornica Koroška. Dne 1.12.2014 je ministrstvo posredovalo dopis s podrobno obrazložitvijo tekočih postopkov ter težav na severnem delu 3. razvojne osi.

V dopisu navajajo, da so vzroki za večjo zakasnitev postopkov družbeno in okoljska nesprejemljivost trase na odseku od priključka Šentrupert na AC A1 do priključka Velenje, presoja ekonomske upravičenosti prvotnih načrtovalskih izhodišč na odseku Otiški vrh – MMP Holmec ter okoljska problematika na koridorju med Velenjem in Podlogom. Dne 25.10.2012 je Vlada RS sprejela sklep, s katerim je ugotovila, da na odseku Slovenj Gradec – Dravograd prometna obremenitev sedanjega omrežja in njena prognoza v celoti več ne utemeljuje prvotno načrtovanega profila ceste, zato je kot racionalna in realno izvedljiva rešitev smiselna preučitev modernizacija obstoječe prometnice z gradnjo morebitnih obvoznic. Na odseku Otiški vrh – MMP Holmec rezultati študije variant kažejo, da iz vidika investicijskih stroškov in denarno ovrednotenih koristi uporabnikov in eksternih koristi nobena varianta ni družbeno ekonomsko smotrna. Iz ekonomskega vidika je nujna optimizacija tehnične rešitve v smislu znižanja investicijskih stroškov – rekonstrukcija in modernizacija obstoječe ceste z uvedbo obvoznih cest ter izven nivojskih križišč v pomembnejših vozliščih. V začetku leta 2013 je bila naročena novelacija prometnega modela severnega dela 3. razvojne osi. Marca 2014 je bila izdelana novelacija prometne študije iz leta 2008.

Preglednica 1: Primerjava prometne obremenitve PLDP za leto 2035 za načrtovano omrežje

	odsek	Omega (2008) za leto 2035	Omega (2013) za leto 2035
nova cesta	Otiški vrh – MMP Holmec	14.397	11.716
	Dravograd – Slovenj Gradec	13.958	15.297
obstoječa cesta	G2-112/1255 MMP Holmec – Ravne	10.508	11.062
	G2-112/1256 Ravne – Dravograd	7.156	5.278
	G1-4/1258 Dravograd – Slovenj Gradec	4.342	4.399
	R1-227/1264 Ravne – Slovenj Gradec (Kotlje)	2.516	2.736

Preglednica 2: Primerjava prometnih obremenitev PLDP na omrežju brez investicij za leto 2035 iz študije 2008 in 2013 ter za leto 2040 iz študije 2014

odsek	Omega (2008) za leto 2035	Omega (2013) za leto 2035	PNZ (2014) za leto 2040
G2-112/1255 MMP Holmec – Ravne	16.798	19.129	13.000
G2-112/1256 Ravne – Dravograd	16.449	14.259	7.300
G1-4/1258 Dravograd – Slovenj Gradec	12.664	17.667*	15.100
R1-227/1264 Ravne – Slovenj Gradec (Kotlje)	7.203	5.471	8.000

*V primerjalnem omrežju oz. omrežju brez investicij je poleg prometa na obstoječi cesti upoštevan tudi promet na novogradnji na odseku Dravograd – Slovenj Gradec

Napoved, izdelava v študiji PNZ (2014), je sicer nekoliko nižja kot tista, izdelana v predhodni študiji Omega, kar je posledica izdelav študije z upoštevanjem podatkov pred-kriznega obdobja in po kriznem obdobju. V po-kriznem obdobju je prišlo do sprememb prihodnjih socioekonomskih vsebin, zlasti pa do spremenjene napovedi bruto družbenega proizvoda, ki ima ključni vpliv na rast motorizacije in mobilnosti. Ministrstvo glede na rezultate študije ni sprejelo odločitve o spremembi oz. nadaljevanju postopkov na odseku med Slovenj Gradec in MMP Holmec.

Na odseku Velenje – Slovenj Gradec, kjer je Vlada RS avgusta 2013 sprejela uredbo o DPN, so se v letu 2013 pričele aktivnosti za pridobitev Poročila o vplivih na okolje za pridobitev okoljevarstvene soglasja, ki je potrebno za zaključen postopek presoje vplivov na okolje. Pogoji okoljevarstvenega soglasja, ki naj bi bilo izdelano v prvi polovici leta 2015 so tudi projektni pogoji za izdelavo projektne dokumentacije. Pričetek priprave projektne dokumentacije na tem odseku je predviden v letu 2015.

2.4 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Strategija razvoja prometa (SRP) v Republiki Sloveniji predstavlja dokument, ki zagotavlja predhodno pogojenost za črpanje evropskih sredstev v finančnem obdobju 2014-2020 na področju prometa. V njej so predstavljena izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS. Predlog strategije je bil javnosti predstavljen 15. decembra 2014.

SRP v Republiki Sloveniji daje poudarek razvoju javnega potniškega prometa in železniškega prometa, ki sta ob izgradnji avtocestnega križa postala glavna problema prometnega omrežja v večjem delu Slovenije. Vendarle pa je kar nekaj območji v Sloveniji še vedno precej oddaljenih od avtocestnega

križa, zato je problematika teh območji še vedno enaka kot je bila pred 15 leti za celotno Slovenijo. Govorimo tako o razvoju prometa v državi na dveh ravneh. Območja, ki nima primerno urejene niti osnovne prometne infrastrukture, tako ne morejo razmišljati o alternativah, kot sta železnica in javni potniški promet

Dokument, ki je bil posredovan v javnost ne upošteva obstoječih dokumentov in postopkov na severnem delu 3. razvojne osi. SRP navaja, da lahko »marsikatera državna cestna povezava z minimalnimi vlaganji postane razvojna prometnica, ki bo zadostovala potrebam prometa in hkrati nudila razvoj posameznim regijam«, kar je možno le na območjih v bližini avtocestnega križa. V nadaljevanju ugotavlja, da je največji problem Koroške »dostopnost do avtocestnega omrežja, ki je slaba tako zaradi dosežene prepustnosti na nekaterih odsekih kot slabših karakteristik (3. razvojna os)«. Vendar nato za reševanje te problematike navaja »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«.

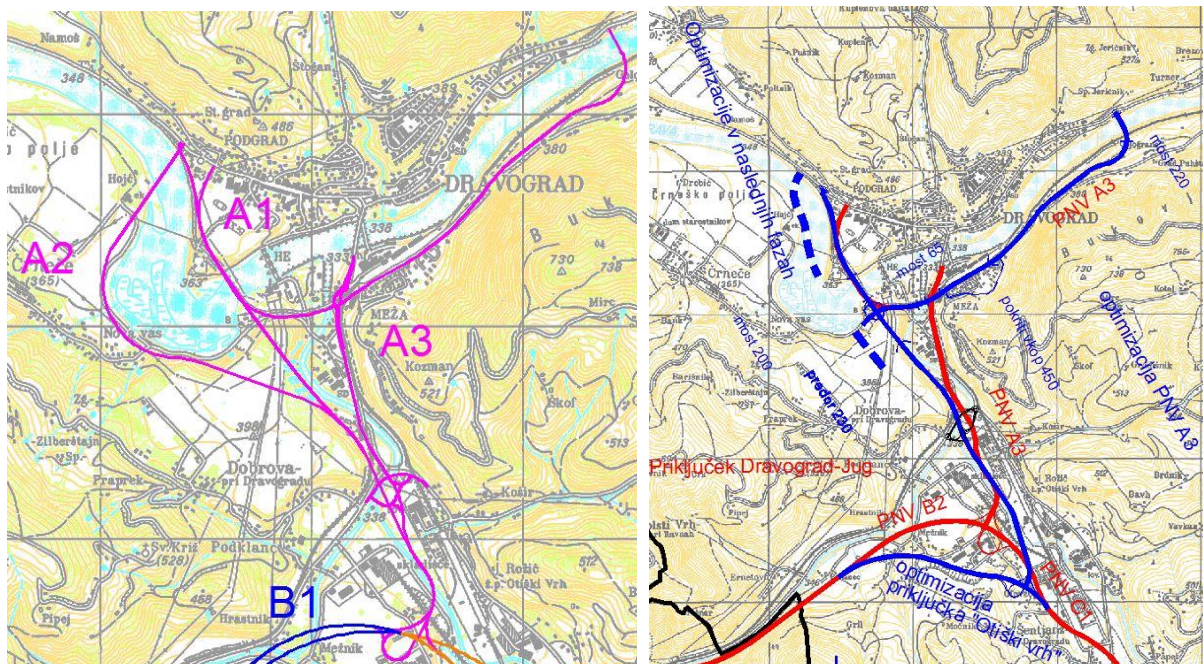
SRP v Republiki Sloveniji tako premalo pozornosti namenja problematiki neenakovrednega dostopa nekaterih območij do avtocestnega križa in predlaga rešitve, ki nimajo primernih strokovnih podlag. Iz dokumenta je prepoznano pomanjkanje poznavanja problematike in možnosti, ki jih nekatere prometne povezave nudijo. Kljub temu, da dokument prepoznava bistvene probleme Koroške regije – dostopnost, pa v nadaljevanju med ukrepi ne navaja primernih rešitev, ki bi reševale navedeno problematiko.

2.5 Predlagan potek razvojne osi med Slovenj Gradcem in MMP Holmec med pripravo DPN

Predlog poteka tretje razvojne osi je bil prvič predstavljen leta 2007 v obliki študije variant, ki jo je pripravilo podjetje URBIS d.o.o.. V študiji je predstavljen predlog najprimernejše variante na odseku med avtocesto A1 in mednarodnim mejnim prehodom (MMP) Holmec. V poglavju bomo predstavili predloge poteka na odseku med Slovenj Gradcem in MMP Holmec, razdeljen na 3 pododseke, ki so v študiji poimenovani z A, B in C. Odsek A predstavlja obvoznico Dravograda, odsek B traso med MMP Holmec in Otiškim vrhom ter C med Otiškim vrhom in Slovenj Gradcem jug.

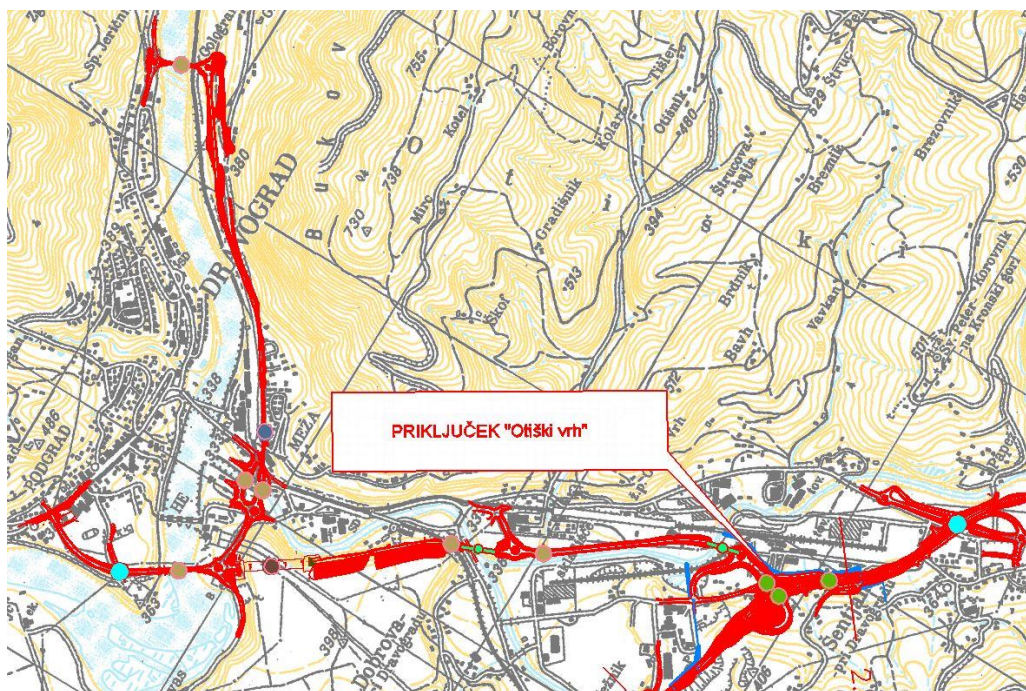
2.5.1 Dravograd – Otiški vrh

Odsek A je bil razdeljen na variante A1, A2 in A3. Varianti A1 in A2 sta bili med seboj primerljivi, saj sta bili predvideni kot glavni cesti, ki na podoben način navezujeta območje Dravograda na HC. Varianta A3 pa predstavlja kompleksnejšo rešitev prometne mreže na območju Dravograda, deloma s potekom kot HC, deloma z obvozno cesto. V študiji se je kot najmanj primerna izkazala varianta A2. Varianti A1 in A3 sta primernejši tako iz funkcionalnega kot prostorskega vidika, iz varnostnega vidika pa ima prednost varianta A1. Bistvena prednost variante A3 pred A1 je predvsem učinkovitejše priključevanje ter reševanje prometa proti mejnemu prehodu, kot tudi v smeri Maribora, tako je bila kot najustreznejša opredeljena varianta A3.



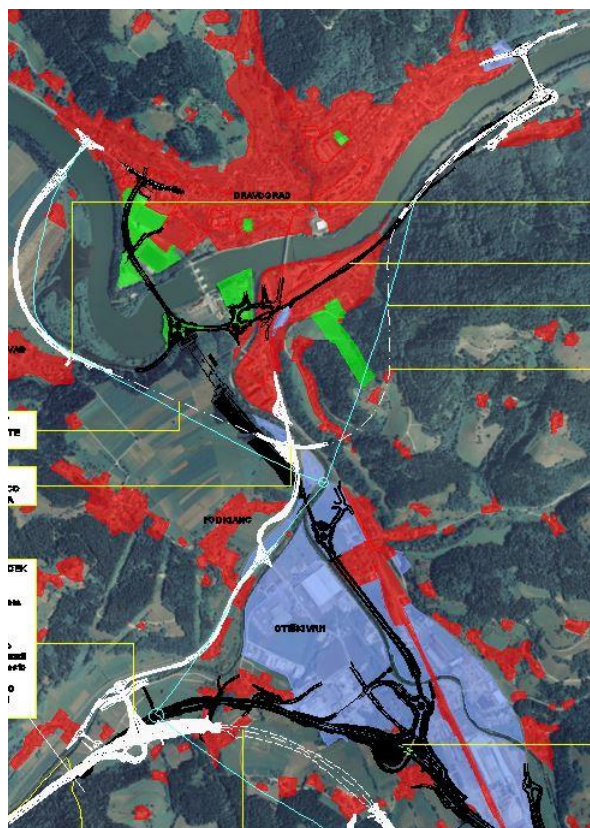
Slika 3: Prikaz variant A1, A2 in A3 (levo) in optimizirane variante A1 in A3 (desno).

Leta 2008 je izdelovalec študije variant URBIS d.o.o. po pregledu prejetih predlogov s strani lokalnih skupnosti nadaljeval z optimizacijo trase na tem odseku (slika 3). V obravnavi sta ostali varianti A1 (modra) in A3 (rdeča), ki ta bili optimizirani. Varianti A1 je bila poleg zahodne obvoznice dodana tudi vzhodna obvoznica. Na priključku Otiški vrh pa je bila narejena optimizacija priključka, ki je v novem predlogu postavljen južneje. Opredelila so se tudi območja za nadaljnjo optimizacijo.



Slika 4: Končno predlagana varianta v šv.

Leta 2010 MOP predstavi najnovejše rešitve na obravnavanem odseku. Končna predlagana rešitev predstavlja kombinacija variant A3 in A1. Ponuja celovito rešitev tako zahodne kot tudi vzhodne obvoznice. Predlog tako upošteva optimizacijo priključka v Otiškem vrhu, ki je za 45 m pomaknjen proti zahodu.

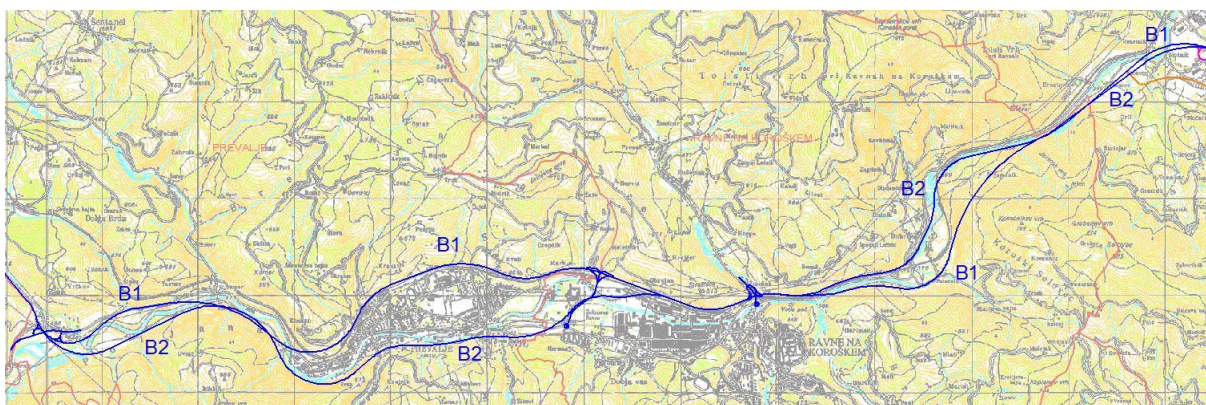


Slika 5: Predlog variante, pripravljen po predlogu občine Dravograd.

Leta 2012 izdelovalec študije na pobudo občine Dravograd pripravi nov predlog obvoznice Dravograda, ki je optimiziran po predlogu predstavnika občine v smislu zagotavljanja pravih tehničnih elementov. Na sliki 5 je predlog trase predstavljen v beli barvi (ti. varianta E). V študiji ugotavljajo, da sta z večine obravnavanih kriterijev, sprejemljivi tako obstoječa varianta kot varianta E, z izjemo zahodnega kraka obvoznice (varianta E), ki je s stališča ohranjanja narave nesprejemljiv, pri čemer ima po večini vidikov (oz. kriterijev znotraj posameznih vidikov) prednost obstoječa varianta. Pri upoštevanju dejstva, da zahodni krak ni izvedljiv se varianta E ne more obravnavati kot primernejša. Kot najprimernejši predlog se ohrani varianta iz prvega predloga leta 2011.

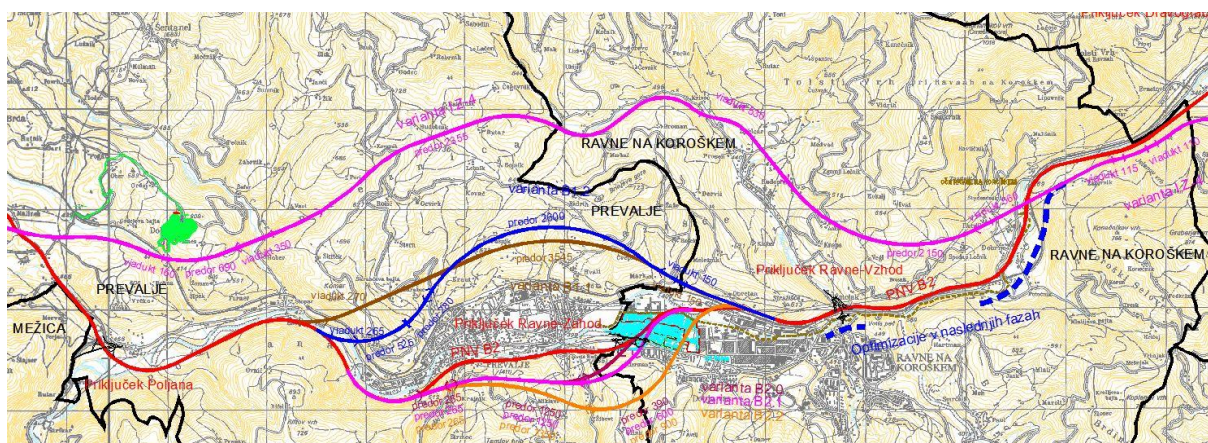
2.5.2 MMP Holmec – Otiški vrh

Na odseku B sta bili primerjani varianti B1 in B2, od katerih je po vseh obravnavanih vidikih primernejša varianta B2. Na odseku med MMP Holmec in Poljano je predvidena rekonstrukcija obstoječe dvopasovne ceste, v nadaljevanju med Poljano in Otiškim vrhom pa je predvidena kot 4 pasovna cesta.



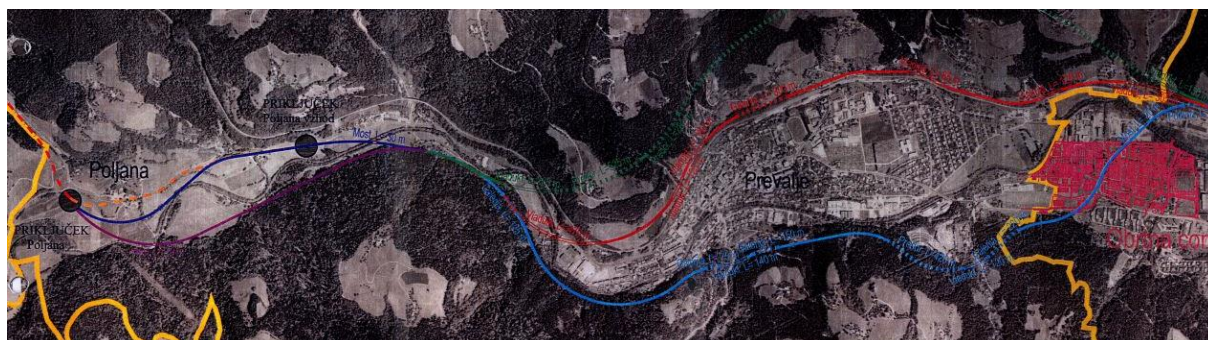
Slika 6: Prikaz obravnavanih variant B1 in B2.

Zaradi nestrinjanj občin z variantama B1 in B2 izdelovalec študije variant leta 2008 pripravi nove variantne predloge (slika 7), ki jih nato zaradi prevelike finančne ocene v končni obravnavi skrči na 3 variante (rjava, modra, rdeča). V zaključku študije izdelovalci ugotavljajo, da je ekonomsko upravičena in iz vidika priključevanja naselij edina sprejemljiva rdeča varianta oz. varianta B2.



Slika 7: Prikaz obravnavanih variant leta 2008.

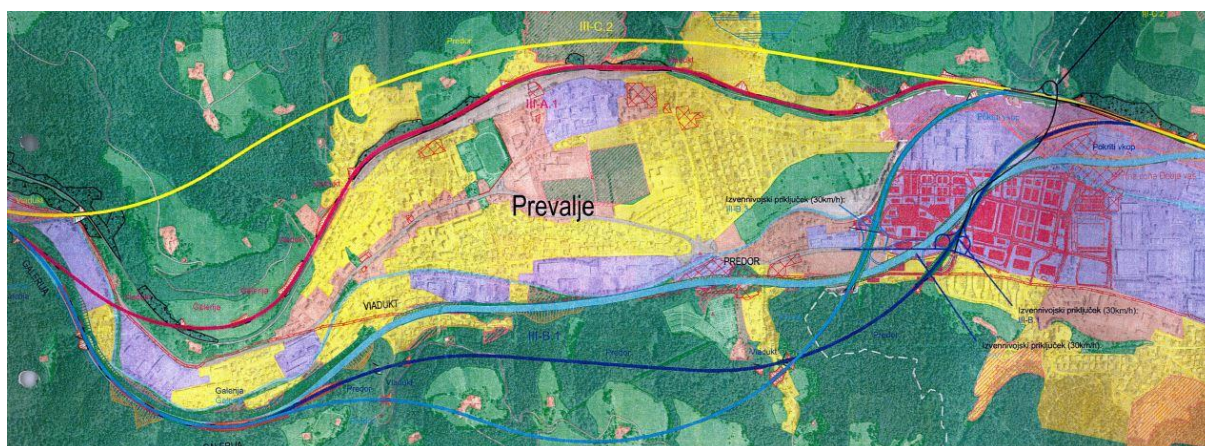
Študiji iz leta 2008, so v letih do 2011 sledile nove študije, skozi katere se je ponovno preverjalo nove rešitve poteka trase. Največji problem na odseku B je predstavljala slaba ekonomska upravičenost, ki je bila posledica manjše prometne obremenitve in zahtevnega terena, ki je zviševal ceno investicije. Velik izziv načrtovalec pa je predstavljalo tudi območje Prevalj, ki zaradi poseljenosti doline ni omogočalo ekonomsko sprejemljivih racionalnih rešitev. Nove študije so na odseku med Poljano in odcepom Ravne vzhod preverjale možnost gradnje 2 pasovne ceste, ki bi pocenila projekt. Na območju Poljane pa so bile predlagane tudi rekonstrukcije obstoječe ceste.



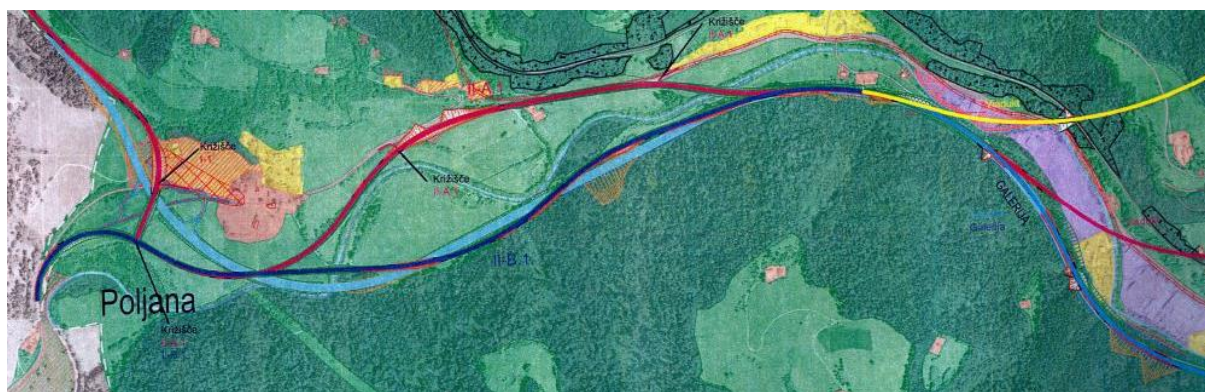
Slika 8: Prikaz obravnavanih variant leta 2010 (Poljana – Prevalje).



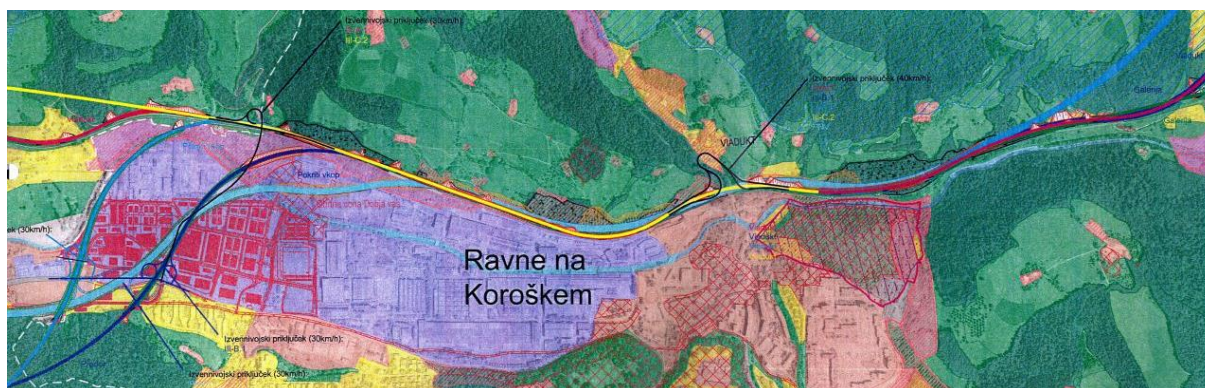
Slika 9: Prikaz obravnavanih variant leta 2010 (Ravne – Otiški vrh).



Slika 10: Prikaz obravnavanih variant leta 2011 (Prevalje).



Slika 11: Prikaz obravnavanih variant leta 2011 (Poljana - Prevalje).

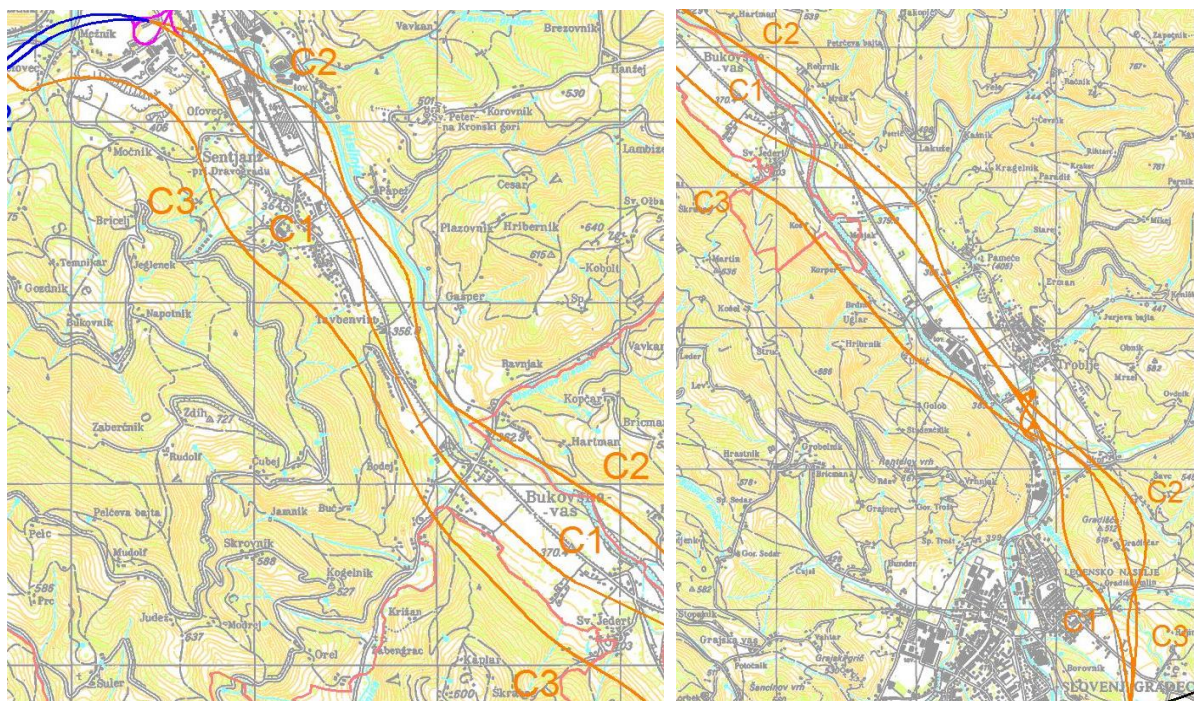


Slika 12: Prikaz obravnavanih variant leta 2011 (Ravne - Dobrije).

Kljub opravljenim študijam so izdelovalci DPN leta 2012 ponovno predlagali varianto B2, ki je bila optimizirana glede na želje občin. Optimizacija je na območju občine Prevalj obsegala spremembo poteka južno od naselja Prevalje, na območju Raven na Koroškem pa je optimizacija obsegala območje priključka v Obrtni coni Dobja vas in na območju čistilne naprave.

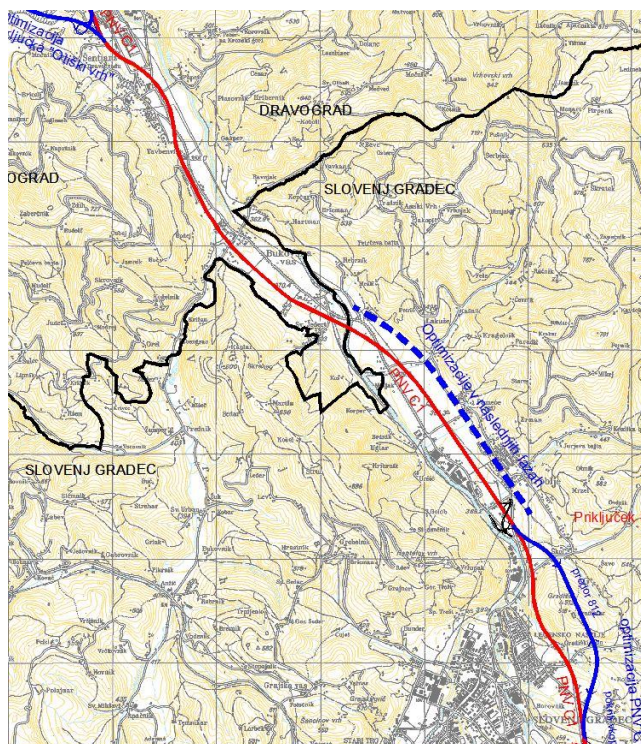
2.5.3 Otiški vrh – Slovenj Gradec jug

Na odseku C so bile primerjane tri variante (C1, C2, C3). Po prostorskih kriterijih ima največ pomembnih prednosti varianta C3, po gradbeno tehničnih pa varianta C1 ter po varstvenih kriterijih vse variante dokaj enakovredno. Varianta C3 je bila ocenjena kot primernejša tudi iz vidika vplivov na podnebne spremembe in kakovost zraka. Na odseku C je bila kot najprimernejša opredeljena varianta C1, predvsem zaradi prednosti iz gradbeno tehničnega vidika.



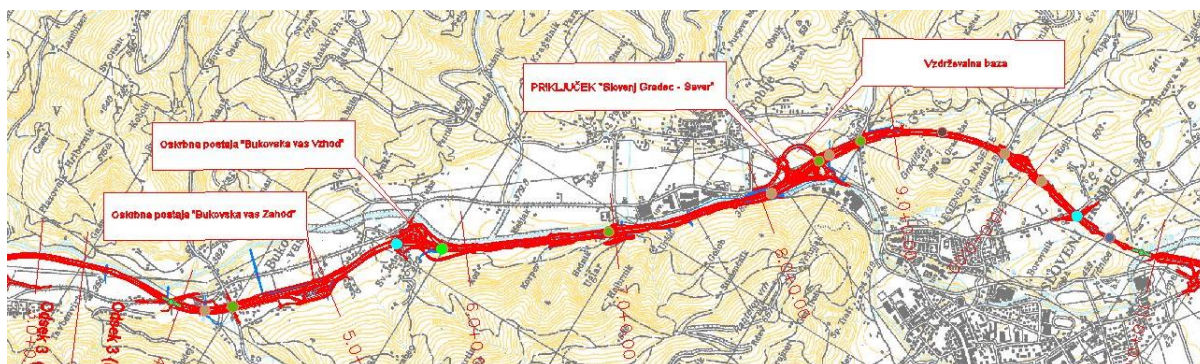
Slika 13: Prikaz obravnavanih variant C1, C2 in C3.

Leta 2008 je izdelovalec projekta URBIS d.o.o. po prejetih predlogih nadaljeval z optimizacijo trase na tem odseku (slika 14). V obravnavi je ostala le varianta C1, ki je bila optimizirana na območju obvoznice Slovenj Gradec, kjer je trasa pomaknjena severneje. V nadaljnji fazi načrtovanja trase so predvideli optimizacijo pri naseljih Šentjanž, Pameče in Troblje tako, da se jo v čim večji možni meri umakne proč od naselij ter da se izvedejo ustrezni omilitveni ukrepi (krajinska ureditev, vizualna in protihrupna zaščita).



Slika 14: Prikaz optimizacije variante C1.

V mesecu maju leta 2010 MOP predstavi najnovejše rešitve na obravnavanem odseku. Trasa se je v najnovejšem predlogu spremenila na odseku, kjer je v prejšnjem predlogu potekala bližje naseljem Šentjanž, Pameče in Troblje. Premaknili so jo za industrijsko cono, na traso opuščene železnice. Na odseku C sta v novem predlogu vključeni tudi dve oskrbni postaji in vzdrževalna baza. Končen predlog že delne optimizacije je predstavljen tudi na obvoznici Slovenj Gradca, kjer problem predstavlja predvsem dolžina pokritega vkopa Legen.



Slika 15: Prikaz zadnje predlagane variante med Otiškim vrhom in Slovenj Gradcem jug.

2.6 Finančna konstrukcija

Eden od ključnih vzrokov za počasno realizacijo in ne dokončanjem postopka umeščanja v prostor je (pre)velika vrednost investicije in nedoločeni viri financiranja. Podatki, posredovani s strani MzIP (MOP) so se v zadnjih desetih letih zelo razlikovali. Ocenjena vrednost investicije se je spremenila za več kot 100 %, dokončna odločitev o obliki financiranja pa v desetih letih žal nikoli ni bila dokončno določena. Kot bomo ugotavljali v nadaljnjih poglavjih, sta bili ocenjena vrednost investicije in

pomanjkanje finančnih virov ena od ključnih elementov, ki je povzročila vrsto verižnih reakcij, katere so negativno vplivale na proces umeščanja tretje razvojne osi v prostor.

Leta 2007 sta podjetji IPMIT d.o.o. in OMEGA consult d.o.o. izdelali Študijo upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi. V njej je OMEGA consult predstavil določitev funkcionalnih odsekov trase ceste, določitev bodočih prometnih obremenitev, ekonomsko vrednotenje funkcionalnih odsekov ter določitev faznosti gradnje glede na ekonomsko upravičenost in ob predpostavki klasične oblike financiranja s sredstvi proračuna. Ocena vrednosti investicije za celotno razvojno os je znašala 1.316 mrd evrov (200 km), pri čemer je bil odsek A1 – Dobja vas (4 pasovna cesta) skupaj z 2 pasovno cesto do MMP Holmec ocenjen na 507 mio evrov.

Preglednica 3: Investicije in dolžine funkcionalnih odsekov iz leta 2007

	Odsek	Investicija (mio EUR)	Dolžina (km)	mio €/km
1	Od mednarodnega mejnega prehoda Holmec do priključka Dobja vas	56	9,2	6,1
2	od priključka Dobja vas do priključka Otiški vrh	41	8,2	5,0
3	od priključka Otiški vrh do priključka Slovenj Gradec sever	61	7,6	8,0
4	od priključka Slovenj Gradec sever do priključka Škale	205	16,6	12,3
5	od priključka Škale do novega avtocestnega priključka Grušovlje na avtocesti A1	144	14,7	9,8
Skupaj		507	56,3	povp.= 8,2

Vir: OMEGA consult, 2007

Drugi del študije (izdelovalec IPMIT) je obsegala opredelitev konceptov in možnih virov financiranja ter oblik oz. modelov financiranja. Ugotovitve študije so pokazale, da je za model javno-zasebnega partnerstva (JZP) na tretji razvojni osi premalo prometa, da os odseki prekratki in investicija predraga. Izgradnja prometnice v okviru JZP bi lahko bila dolgoročno ekonomsko učinkovita le v primeru, da se odseki združijo v celoto. Med viri financiranja tako po poročilu MOP niso pričakovali interesa zasebnega kapitala podjetij, cestnine (ki so bile takrat v uporabi) pa niso zadosten vir za povrnitev investicije. Poleg uveljavljenih proračunskih virov, so bili preučeni še drugi možni viri kot so: prerazporeditev med proračunskimi uporabniki, zadolževanje proračuna in prodaja državnega premoženja. V zaključku študije so ugotovili, da je v primeru JZP obremenitev javnega partnerja v začetnem obdobju nižja, vendar so tudi prihodki, ki jih projekt ustvari nižji. To se pozna v večji obremenjenosti projekta v letu 2041 oz. se neto sedanja vrednost gledano s strani države poslabša.

Na četrtem strokovnem posvetu leta 2011 v Otočcu so predstavili novo oceno investicijske vrednosti, ki je na celotnem odseku znašala 2,053 mrd evrov (200 km). Severni del (61 km), pa je ocenjen na 828 mio evrov. Ponovno je bila opravljena tudi študija upravičenosti: ekonomsko-finančna analiza. Preverjen je bil koncept klasičnega proračunskega financiranja kot tudi koncept JZP z različnimi oblikami, pristopi ter prednostmi in slabosti konceptov. V študiji sta korektno opisna proračun in proračunsko financiranje z analizo uveljavljenih virov proračuna. (davek na pogonska goriva, davek na motorna vozila, sredstva EU) s predstavitvijo, pogoji, prednostmi in slabostmi financiranja. Kot možni ostali viri so navedeni in opisani sprememba davčne stopnje, dodatna sredstva kot posledica gospodarske rasti, prerazporeditev znotraj proračuna, zadolževanje ter prodaja državnega premoženja. Možna vira financiranja sta tudi cestnina ter zasebni kapital. Iz študije je razvidno, da (Košič, Perme, 2011):

- navkljub številnim prednostim v primeru uporabljenih predpostavk pri izgradnji predlaganega koridorja JZP ni najprimernejša oblika financiranja;
- zanimanje zasebnega kapitala se je zaradi določitve tretje razvojne osi kot projekt v nacionalnem interesu še zmanjšalo;
- cestnina v primeru predlaganega koridorja ni zanimiva, ker je predvidenega premalo prometa;
- evropska sredstva zaradi skromnega deleža niso upoštevana kot pomemben vir financiranja;

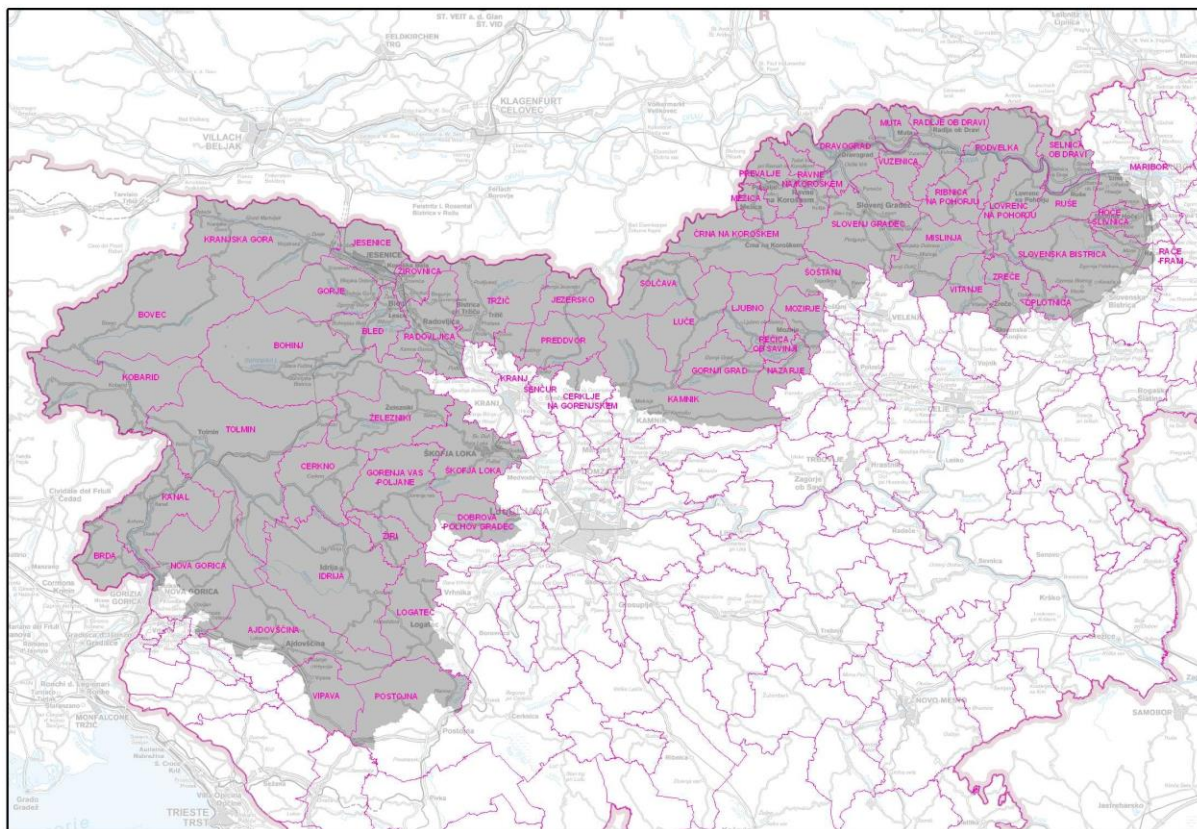
- kot pomemben vir se izpostavi sprememba davčnih stopenj (pri trošarinah, davku na motorna vozila);
- zadolževanje je upoštevano le kot nujno zlo;
- prodaja državnega premoženja je opredeljeno kot zelo pomemben vir.

V dopisu MzIP iz maja leta 2014 sledi, da je po grobih ocenah investicijska vrednost načrtovane prometne povezave na severnem delu tretje razvojne osi znaša preko 1,3 mrd evrov, kar je enako ocenjene vrednosti na celotni osi iz leta 2007. Investicijska ocena na odseku A1 – Velenje znaša 260 do 342 mio evrov, na odseku Velenje – Slovenj Gradec 501 mio evrov, na ostalih dveh odsekih do MMP Holmec, pa zaradi nedefiniranih rešitev niso mogli podati ocene.

Leta 2014 tako še vedno nimamo natančnejše ocene investicije, ter kljub dvema opravljenima študijama, ki sta podali podobne rešitve, ni določene oblike financiranja. Ocenjena vrednost investicije je iz prve ocene leta 2007 (507 mio) na severnem delu osi narasla za 156 % na 1,3 mrd evrov. Iz Evropskega sklada za regionalni razvoj za obdobje 2014-2020 je za gradnjo tretje razvojne osi v osnutku Operativnega programa namenjenih le 74 mio evrov, s tem denarjem pa se načrtuje gradnja 5 km dolge vzhodne obvoznice Novo Mesto.

2.7 Alpska konvencija, smernice in vpliv na potek razvojne osi

Na severnem delu območja tretje razvojne osi se potek koridorja tretje razvojne osi umešča v prostor, za katerega je v veljavi Alpska konvencija. Alpska konvencija je konvencija o varstvu Alp in predstavlja mednarodno pogodbo med Avstrijo, Francijo, Italijo, Monakom, Nemčijo, Lihtenštajnom, Slovenijo, Švico in Evropsko unijo. Njen glavni namen je zagotoviti varstvo in trajnostno-sonaravni razvoj alpskega prostora, obenem pa zaščititi gospodarske in kulturne interese prebivalcev, ki živijo na tem območju.



Slika 16: Prikaz območja, za katerega je v veljavi Alpska konvencija (MOP-arhiv).

Tako kot vse gorske verige tudi Alpe predstavljajo izziv za komunikacije in fizično dostopnost. Vendar pa so nekatera območja atraktivna prav zaradi njihove odmaknjenosti. Alpske narave in kulturne krajine predstavljajo pomemben vir za vzpostavitev trajnostnega razvoja. Poleg tega so geografske posebnosti, ki so povezane s topografijo gorskih območij privedle do jezikovne in kulturne raznolikosti. Razkorak med izboljšano dostopnostjo, tranzitno infrastrukturo in ohranjanjem neokrnjene krajine je dejansko eno od najbolj pomembnih ekonomskih in socialnih vprašanj upravljanja na območju Alp (Stalni sekretariat Alpske konvencije, 2013).

Alpska konvencija se ukvarja tako s vprašanjem tovornega prometa kot z mobilnostjo potnikov. Med ukrepe za trajnostni razvoj tovornega prometa se med ključnimi elementi spodbuja preusmeritev tovora s cestnega na železniški tovorni promet. V zvezi s tem imajo vodilno vlogo vseevropska omrežja (TEN-T). Z vidika načela subsidiarnosti in trajnostnega načela ostaja jasna potreba po uskladitvi evropske in nacionalnih prometnih politik ter notranje alpskih potreb kot tudi investicij v infrastrukturo. Iz vidika mobilnosti potnikov je pomembno izravnati nesorazmerja z integriranimi in oddaljenimi območji, ohraniti javne storitve v oddaljenih ali zapostavljenih območjih in spodbujati okolju prijazno mobilnost tudi z ozirom na turistični sektor (Stalni sekretariat Alpske konvencije, 2013).

Zaradi nenehnega naraščanja cestnega tovornega prometa na območju Alp v zadnjih desetletjih, so se iskale različne rešitve (čistejši motorji, omejevanje tovornega prometa itn.), ki pa niso dosegle zelenega rezultata v smislu manjše onesnaženosti, hrupa in zastojev. Eden izmed rešitev je alpska borza tranzitnega prometa, ki spodbuja uporabo železnic, ob tem pa bi postopoma zmanjševali zgornjo mejo tovornega prometa na cestah. Alpe so namreč idealen laboratorij za evropsko politiko trajnostnega prometa, usmerjeno v prihodnost.

V preteklosti je s strani koroških občin velikokrat prihajalo do izpostavljanja dejstva, da bi se lahko ob izgradnji celotne 3. razvojne osi zelo povečal tranzitni promet proti Jadranu, ki sedaj poteka po X. in V. koridorju, saj predstavlja krajšo pot. Po pregledu strateških dokumentov ugotavljamo, da v preteklosti na 3. razvojni osi ni bil predviden mednarodni tranzitni promet, temveč le čezmejni in notranji regionalni promet pomemben predvsem za spodbujanje čezmejnega regionalnega sodelovanja in družbeno-ekonomskega razvoja perifernih regij. Mednarodni tranzitni tokovi med Avstrijo in Slovenijo so danes utečeni in usmerjeni izključno na V. in X. panevropski koridor preko mejnih prehodov Karavanke in Šentilj. Razvojna os namreč v nobenih načrtih ni bila predvidena kot cesta s 4 pasovni vse do avstrijske meje, ampak le do Dravograda oz. do Prevalj, z razlogom, da se na teh mestih napaja promet iz regije. Prav tako tudi na avstrijski strani v preteklosti niso imeli želje po nadaljevanju koridorja proti avtocesti. Tranzitni promet v Alpah se vodi le po obstoječih panevropskih koridorjih, odpiranje novih koridorjev, bi bilo v nasprotju z načeli Alpske konvencije. Vendarle pa obstaja možnost, da bi se v primeru izgradnje celotne 3. razvojne osi od avstrijske do hrvaške meje del tranzitnega prometa lahko preusmeril na novo cesto. Ob tem je potrebno upoštevati, da se izgradnja celotne 3. razvojne osi najverjetneje ne bo zaključila v kratkem roku. Reševanje tranzitnega prometa je tako smiselno predvideti pri dolgoročnih rešitvah.

Če bi želeli slediti navodilom Alpske konvencije, bi morali tretjo razvojno os načrtovati veliko bolj trajnostno, torej tudi z vključitvijo načrtovanja železnice, po kateri bi potekal ves predviden tovorni tranzitni promet med regijami. V sklopu priprave DPN se je v študijah obravnaval tudi scenarij povečanih prevozov v javnem potniškem prometu, v katerem je bilo predpostavljeno, da se bo do konca planskega obdobja (2030) delež potovanj z javnimi prevoznimi sredstvi podvojil ter da bo zgrajena železniška povezava med Velenjem in Dravogradom. Analiza je pokazala, da bi bil vpliv tega scenarija omejen, saj bi se povprečni letni dnevni promet (PLDP) na odseku med Velenjem in Dravogradom zmanjšal le za 3,6 %, zaradi tega navedeno železniško povezavo niso opredelili kot ekonomsko upravičeno (Šolar, 2007). Žal se pri načrtovanju tretje razvojne osi na Koroškem ni upošteval vidik preusmeritve tovornega prometa na železnico, s čimer bi najverjetneje dosegli

drugačne rezultate. Na traso opuščene železnice se je nato umeščala nova štiripasovna cesta. Posledično bi bila vzpostavitev železniškega tira na povezavi Otiški vrh – Velenje za prihodnje generacije veliko težja načrtovalska naloga.

Najpogosteje citirana definicija trajnostnega razvoja iz poročila komisije Brundtlandove se namreč glasi: »Trajnostni razvoj zadovoljuje potrebe sedanjega človeškega rodu, ne da bi ogrozili možnosti prihodnjih rodov, da zadovoljijo svoje potrebe.«, česar pa pri načrtovanju tretje razvojne osi ne moremo trditi.

3. Razvojni problemi in priložnosti Koroške regije

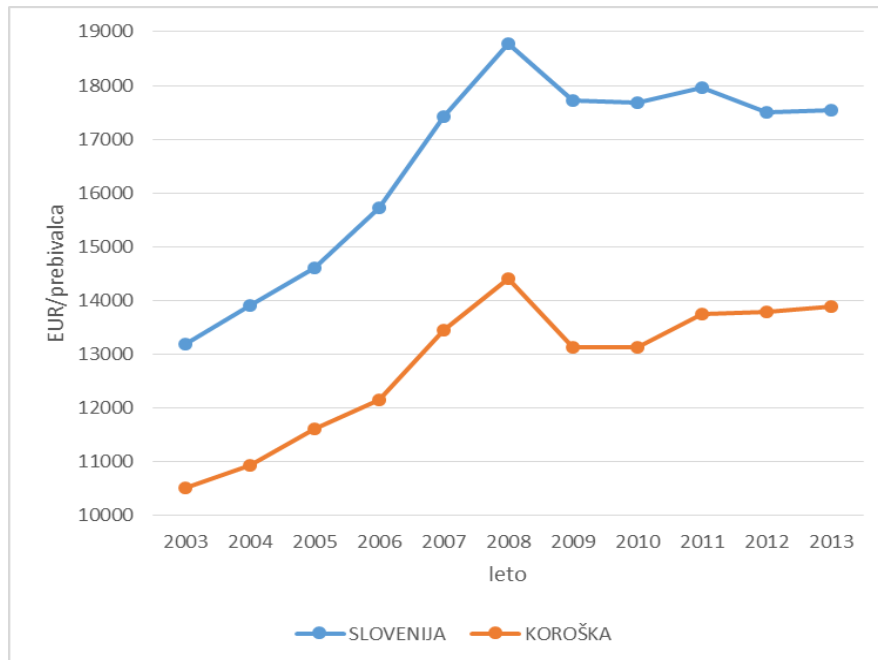
3.1 Konkurenčnost in gospodarska moč regije

Infrastruktura predstavlja osnovo za delovanje države, regije, občine, podjetja, itn. V poglavju predstavljamo konkurenčnost in gospodarsko moč regije, na katero je delno vplivala tudi neizgradnja 3. razvojne osi in slabo stanje ostalih državnih cest ter železniške infrastrukture.

3.1.1 Primerjava Koroške regije z drugimi regijami v Sloveniji

Infrastruktura predstavlja osnovo za delovanje države, regije, občine, podjetja, itn. V nadaljevanju predstavljamo konkurenčnost in gospodarsko moč regije, na katero je delno vplivala tudi neizgradnja 3. razvojne osi in slabo stanje ostalih državnih cest ter železniške infrastrukture. Bruto domači proizvod (BDP) na prebivalca za Koroško regijo je v letu 2012 znašal 13.673 € oz. 79,6 % slovenskega povprečja (17.172 €). Zaskrbljujoč je podatek, da je Koroška leta 2012 izkazovala veliko večji zaostanek za najrazvitejšo slovensko regijo kot leta 2000. Tega leta je bila namreč razlika 43 indeksnih točk, leta 2011 že 52 indeksnih točk ter v letu 2012 61 indeksnih točk. Primerjava s slovenskim BDP-jem pokaže, da je bila razlika leta 2003 2.300 €, leta 2013 je dosegla že 3.500 € na prebivalca.

Graf 1: Rast BDP med leti 2003 in 2013 v Koroški statistični regiji in primerjava z Slovenijo



Vir: SURS, 2003 – 2013

Glede na indeks razvojne ogroženosti za obdobje 2014-2020 se Koroška regija po razvitosti uvršča na 8. mesto med 12 slovenskimi regijami. Sprememba metodologije izračuna ne omogoča primerjave z obdobjem 2007 – 2013.

3.1.2 Gospodarstvo v regiji

Koroška kljub strukturnim spremembam zadnjih let za razliko od drugih regij ohranja značaj tipično predelovalno usmerjene regije. Predelovalne dejavnosti ustvarijo tri četrtine prihodkov regije, njihov delež pa je vseskozi med največjimi v državi. Gospodarsko podobo regije v največji meri kroji nekaj velikih družb, ki sicer številčno predstavljajo le slaba 2 % vseh podjetij, ustvarijo pa več kot četrtino prihodkov in zaposlujejo nekaj manj kot 40 % vseh zaposlenih. Pomembna značilnost koroškega gospodarstva je tudi izrazita izvozna usmerjenost; k slovenskemu izvozu regija prispeva preko šest odstotkov.

V zadnjih letih z izjemo leta 2009 je gospodarstvo več prodalo na tujih kot na domačem trgu. Najpomembnejši poslovni partner Koroške je EU, na trgih Nemčije se realizira okrog 30 % izvoza, sledita Avstrija in Italija. Najpomembnejše uvozne partnerice so prav tako Nemčija, Avstrija in Italija; pomemben je tudi delež Hrvaške in Francije. Dobra in hitra povezava s tujino je za Koroško gospodarstvo ključnega pomena. Večje časovne zamude pri dostavi blaga in visoki stroški transporta zaradi slabih prometnih povezav negativno vplivajo na gospodarsko rast.

Leta 2012 je imela regija 395 izvoznikov, kar pomeni, da je bil vsak tretji gospodarski poslovni subjekt izvoznik. Izvozniki so ustvarili 834,8 milijonov evrov čistih prihodkov na tujem trgu. Delež regije v slovenskih čistih prihodkih od prodaje na tujem trgu znaša 3,2 odstotka, manjši je delež pomurske regije, notranjsko – kraške in zasavske regije. Leta 2008 je imel povprečen regijski izvoznik 33 zaposlenih, leta 2012 pa 25.

V zadnjem desetletju je bilo za koroško gospodarstvo najuspešnejše leto 2007, ko je bila tudi proizvodnja družb iz področja avtomobilske industrije na višku, gospodarske družbe v regiji pa so izkazale najvišji neto dobiček. Prvi znaki upada so se pokazali že v letu 2008, naslednje leto pa je kriza najprej zlomila nekaj tistih, ki so v letu 2007 beležili izjemne rezultate. Leta 2009 je tako bil izkazan neto čisti negativni izid, kar pa se je v letih 2010 in 2011 zopet vrnilo na pozitivni neto čisti dobiček.

Problemi podjetij in prevoznikov, kot posledica slabe dostopnosti regije in slabega stanja obstoječe prometne infrastrukture:

- ZAMUDE OB DOSTAVAH MATERIALA (UVOZ/IZVOZ): 30-60 min.
- OTEŽENO PRIVABLJANE VISKO IZOBRAŽENEGA KADRA IZVEN REGIJE: min 60 min vožnje predstavlja oviro pri odločitvi potencialnih kandidatov.
- UNIČEVANJE PODVOZJI TOVORNIH VOZIL IN AVTOBUSOV: nadpovprečno pogosto menjavanje iztrošenih sklopov podvozja.
- SLAB UGLED OB OBISKU POTENCIALNIH TUJIH INVESTITORJEV: slabo stanje prometne infrastrukture, ki je osnova za nemoteno delovanje gospodarstva zmanjšuje privlačnost poslovnega okolja.

3.1.3 Načrtovana širitev poslovnih con

V Koroški regiji so poslovne cone vzpostavljene oz. v fazi vzpostavitve v 8 od 12 občin. Po podatkih občin v februarju in marcu 2014 je skupna površina con 284,16 ha. po površini poslovnih con prednjačita občini Dravograd in Ravne na Koroškem, vsaka s cca. 100 ha. V ostalih občinah se površine gibljejo med 1 in 30 hektarov. Brez poslovne cone so občine Črna na Koroškem, Mislinja, Podvelka in Ribnica na Pohorju.

V nekaterih občinah gre za zaključena poslovno-gospodarska območja, medtem ko so druge poslovne cone manjše in vzpostavljene na različnih lokacijah po občinah. Tudi glede infrastrukturne opremljenosti so med posameznimi poslovnimi conami precejšnje razlike.

Povprečna zasedenost vseh con je 75%. 100% so zasedene manjše poslovne cone v občinah Mežica (PC Ob Meži in Pesek) in Prevalje (PC Šlokn in Nicina), nad 80% pa so zasedene PC Ravne, PC Otiški Vrh, PC Lahovnikovo (Prevalje) in PC Radlje ob Dravi I. V izgradnji je Industrijsko obrtna cona Vuzenica.

Glede na površine poslovnih con, njihovo zasedenost in opremljenost bodo v prihodnjih letih v ospredju predvsem ureditve, posodobitve in morebitne razširitve obstoječih con z možnostjo ureditve novih v občinah, kjer jih še ni.

3.2 Odseljevanje prebivalstva

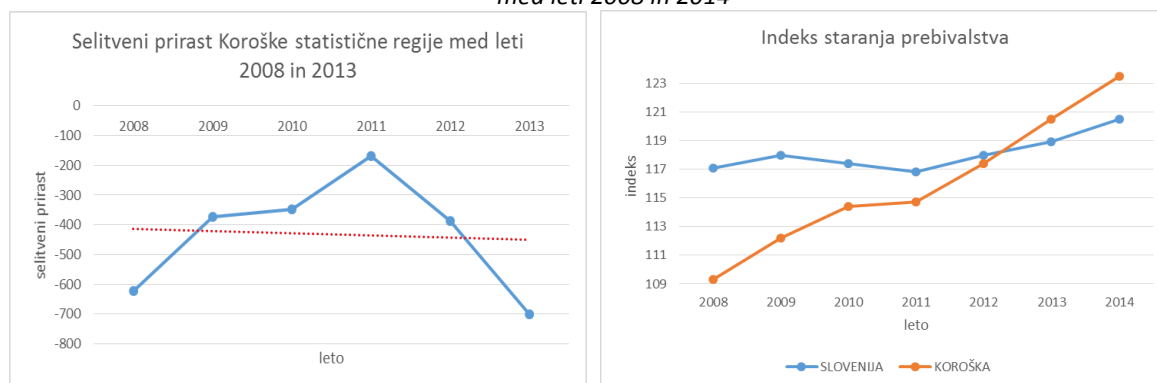
Slaba dostopnost Koroške regije in neustrezna prometna infrastruktura imajo negativen vpliv na samo delovanje regije in njeno prihodnost. Med najpomembnejše negativne vplive lahko tudi uvrstimo odseljevanje prebivalcev, predvsem mladih.



Slika 17: Odseljevanje prebivalcev iz Koroške statistične regije v letu 2013 (SURs).

Podatki SURS kažejo, da se je med letom 2008 in 2013 iz Koroške statistične regije izselilo 2600 prebivalcev več, kot se jih je preselilo, kar predstavlja skoraj 4% zmanjšanje prebivalstva v 6 letih. Prav tako je zaskrbljujoč trend, ki je negativen. Najbolj negativen selitveni prirast smo zabeležili leta 2013 (graf 2). Največ prebivalcev se je izselilo v Osrednjeslovensko in Podravske regije, sledi jima Savinjska ter Obalno-kraška in Pomurska regija (slika 17). Skrb vzbujajoč je tudi podatek o staranju prebivalstva, ki strmo narašča in je nad slovenskim povprečjem. Še leta 2008 je bila Koroška regija 8 indeksnih točk pod slovenskim povprečjem, leta 2014 se je indeks staranja prebivalstva dvignil na vrednost, ki je 4 indeksne točke nad povprečjem (graf 3). Negativen selitveni prirast tako lahko pripišemo predvsem odseljevanju mladih, ki so z iskanjem primerne službe izven regije zaradi slabe dostopnosti regije primorani v izselitev v druge regije.

Graf 2-3: Selitveni prirast Koroške statistične regije med leti 2008 in 2013 (levo) ter indeks staranja prebivalstva med leti 2008 in 2014



Vir: SURS, 2008 – 2014

Nadaljevanje negativnega trenda odseljevanja mladih dolgoročno poslabšuje možnosti enakopravnega razvoja regije ter gospodarstva. V kolikor ne bo prišlo do izboljšanja dostopnosti ter posledično zmanjševanja prekomernega odseljevanja prebivalstva, bo regija utrpela veliko izgubo tako izobražene delovne sile kot tudi pozitivne dodane vrednosti, ki jo le ta prinaša.

3.3 Turizem

Turizem ostaja ena ključnih razvojnih priložnosti regije, zato je ohranjanje turistično rekreativne infrastrukture ena od prioritet. Vzporedno z intenzivnejšimi vlaganji v nujno potrebno infrastrukturo, vključno z javno infrastrukturo za izboljšanje dostopnosti, infrastrukturo za obisk in interpretacijo območij varstva narave in naravnih vrednot ter obnovo, oživljanjem in vključevanjem kulturne dediščine, športno turistično infrastrukturo ter modernizacijo obstoječih nastanitvenih kapacitet, se bo regija lahko pozicionirala kot kakovostna in prepoznavna sonaravna turistična destinacija. Ohranjanje obstoječih kolesarske poti v Mislinjski dolini je tako ključnega pomena. V čim večji meri se želi ohraniti potek kolesarskih poti odmaknjeno od ostalega prometa, s čimer se ohrani njihova atraktivnost in privlačnost ne le za lokalno prebivalstvo temveč tudi za turistične kolesarje. Navezava kolesarske poti po Mislinjski dolini je predvidena tako na Dravsko kolesarsko pot, kolesarsko pot v Mežiško dolino (ob Meži) in skozi Hudo luknjo po trasi opuščene železnice na Velenje.

Kljub ohranjanju atraktivnosti kolesarskih poti, turizem potrebuje dobre prometne povezave za svoj nemoten razvoj. Tako je zelo pomembna tako dobra dostopnost tako z avtomobilom kot vlakom, saj je javni potniški promet za določeno obliko daljinskega turizma zelo pomemben.

4. Državne ceste in promet na Koroškem

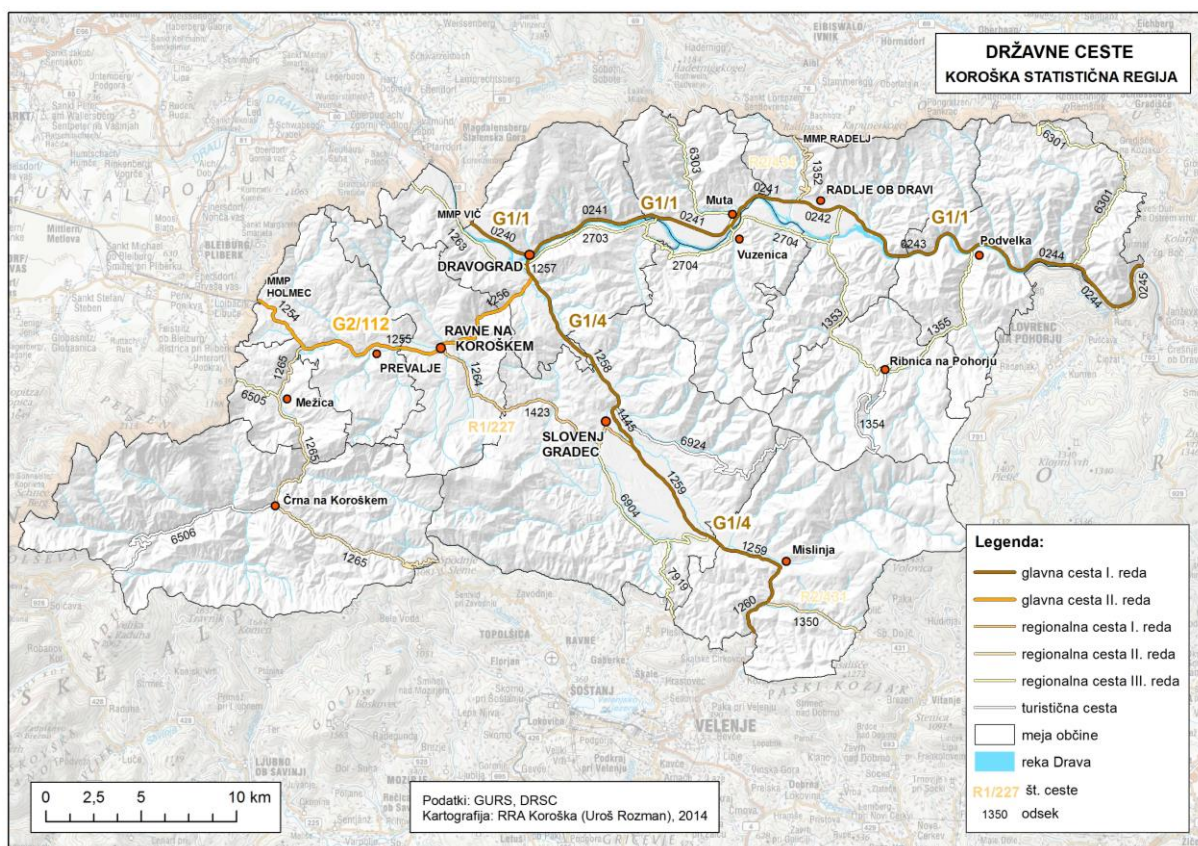
Osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A1 in mejo z Republiko Avstrijo je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru tretje razvojne osi. Glavni motiv pri odločitvi o izgradnji osi tako ni preobremenjenost državnih cest temveč njihova neustreznost iz prometno-tehničnega vidika ter vidika dostopnosti. Kljub temu, pa se je opravičenost razvojne osi po posameznih odsekih določevala na podlagi povprečnega dnevnega letnega prometa (PLDP) ter na podlagi napovedi prometnih tokov leta 2030 in 2050. Prav ti podatki so ključno vplivali na izračun prometno – ekonomske upravičenosti posameznega odseka ter na določitev sprejemljivosti posameznih variant v sklopu ŠV. Tretja razvojna os na Koroškem je bila na večini odsekov načrtovana kot 4 pasovna cesta, kljub temu, da nekateri odseki v začetnem obdobju sploh ne bi dosegli interne stopnje donosa (ekonomske upravičenosti), ki pa bi se lahko še zmanjšala, v kolikor bi promet večji del še naprej potekal po obstoječih cestah kot posledica cestninjenja. Posledično se je že leta 2010 na odseku Poljana – Ravne razvojna os načrtovala tudi kot 2 pasovna cesta, leta 2012 pa so bile tovrstne rešitve predlagane tudi na odseku med Slovenj Gradcem in Ravnami na Koroškem, čemur so nekatere občine na obravnavanem območju ostro nasprotovale. Posledično je prihajalo do različnih interpretacij trenutnega in napovedanega prometa na Koroškem med občinami, lokalnim prebivalstvom in izdelovalci študije. V tem poglavju tako predstavljamo uradne podatke o prometni obremenitvi na državnih cestah na Koroškem v zadnjih 13 letih. Poseben poudarek namenjamo tovrstnemu tranzitnemu prometu ter mejnima prehodoma Vič in Holmec. Predstavljamo tudi slabo stanje državnih cest. DRSC do izgradnje tretje razvojne osi ni predvideva večjih obnovitvenih del na obstoječi državni cesti G1-4 (Velenje – Dravograd).

4.1 Državne ceste na Koroškem

Koroška ima izredno razvejano cestno mrežo, ki jo v največji meri zastopajo ceste nižje kategorije, katere so v pristojnosti občin. Vseh občinskih cest je tako okoli 2000 km, gozdnih pa okoli 1600 km. Glavne prometne povezave na Koroškem predstavlja mreža državnih cest, ki so razdeljene na glavne, regionalne in turistične ceste. Skupna dolžina znaša več kot 270 km. Koroško z ostalim delom Slovenije povezujeta dve glavni, tri regionalne in ena turistična cesta. Z sosednjo Avstrijo pa jih povezujeta dve glavni in štiri regionalne ceste. Podrobna razdelitev in dolžina državnih cest znaša (DRSC, 2009):

- glavne ceste I. reda (G1): 72 km;
- glavne ceste II. reda (G2): 19 km;
- regionalne ceste I. reda (R1): 15 km;
- regionalne ceste II. reda (R2): 35 km;
- regionalne ceste III. reda (R3): 92 km;
- turistične ceste (RT): 39 km.

Glavne ceste povezave predstavljajo glavne ceste I. in II. kategorije, od nivoja kvalitete uslug, ki jih lahko zagotavljajo, pa je odvisen večji del industrije na Koroškem in na sploh konkurenčnost in splošna dostopnost regije tako znotraj kot navzven. Cesti G1-1 in G1-4 predstavljata najpomembnejši cesti za povezavo z ostalim delom Slovenije. Na omenjeno cestno mrežo se navezujejo tudi tri mednarodni mejni prehodi Vič, Holmec in Radelj. Gledano iz praktičnega vidika je Koroška glede ceste infrastrukture boljše povezana z EU, kot z ostalim delom Slovenije.



Slika 18: Prometna obremenitev državnih cest na Koroškem leta 2013.

Državnim cestam alternativo predstavlja tudi železnica. Leta 1864 zgrajena enotirna železniška proga Pliberk (Avstrija) – Maribor je dolga približno 40 km. Na omenjeni trasi se odvija tako potniški kot tovorni promet, žal pa kapaciteta proge ni izkoriščena. Cestni promet je največji povzročitelj eksternih stroškov (stroški zastojev na cestah, onesnaževanja, hrupa in prometnih nesreč), ki jih uporabniki in koristniki ne plačujemo. Evropska unija se aktivno pripravlja na internalizacijo eksternih stroškov, kar pomeni, da bomo morali uporabniki te stroške v prihodnosti plačati. S tem se bo spodbujala preusmeritev tovora iz cest na železnico, posledično je možno upravičeno pričakovati vrnitev železniške povezave skozi Mislinjsko dolino, ki je načrtovana tudi v SPRS (v sklopu koridorja Celje – Dravograd). Železniška proga Velenje – Otiški vrh je delovala vse do leta 1968.

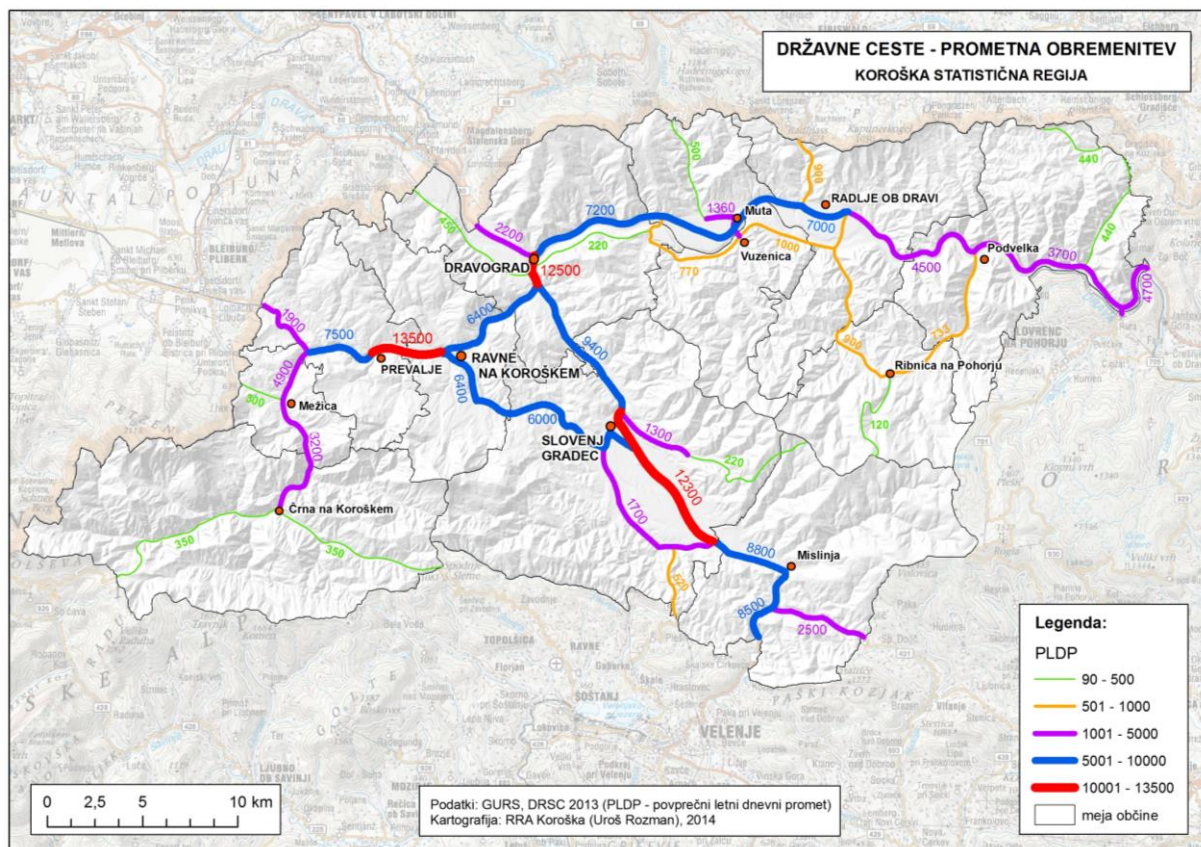
4.2 Analiza prometa

Prometni tokovni lahko imajo pozitivne in negativne posledice v okolju, saj izboljšujejo konkurenčnost gospodarstva ter regije ob enem pa prebivalcem, ki živijo neposredno ob prometnicah povzročajo hrup in s tem nižajo življenjski standard. Ob količini prometa ima velik vpliv na okolje tudi sestava le-tega, torej predvsem odstotek tovornih vozil. V nadaljevanju bomo preverili tako obremenitev državnih cest z vsemi vozili in tovornimi vozili ter na podlagi 13 letnih podatkov, ki jih zbira DRSC, ugotovili trend (padec/rast) prometa na najpomembnejših odsekih državnih cest. DRSC na državnih cestah sistematično zbira podatke o povprečnem letnem dnevnem prometu (PLDP) ter ločeno na posamezne vrste vozil že vse od leta 2000.

4.2.1 Prometne obremenitve

Povprečna predvidena prepustnost glavnih cest na Koroškem (širina vozišča 6 - 6,5 m) zanaša med 10.000 in 14.000 vozil dnevno, kar pomeni, da so odseki, na katerih podatki o PLDP že sedaj dosegajo

te vrednosti, potrebni takojšnje modernizacije, razširitve vozne površine oz. gradnje alternativne ceste povezave, ki bi le-te razbremenila. Na sliki 19 je prikazana obremenitev državnih cest na Koroškem leta 2013, kjer so z rdečo barvo obarvani odseki, na katerih se količina prometa kritično približuje meji, ko cesta več ne bo zagotavljala potrebne prepustnosti. Najbolj obremenjeni odseki so tako glavna cesta G2-112 med Prevaljami in Ravnami na Koroškem (13.500 vozil) ter glavna cesta G1-4 med Dravogradom in Otiškim vrhom (12.500 vozil), obvoznica Slovenj Gradca ter odsek med Slovenj Gradcem in Mislinjsko Dobravo (12.300). Pod mejo 10.000 si sledijo bolj obremenjeni odseki glavnih cest Otiški vrh – Slovenj Gradec, Mislinjska Dobrava – Velenje, Prevalje – Poljana, Dravograd – Radlje ob Dravi in Otiški vrh – Ravne na Koroškem. Med bolj obremenjenimi odseki na regionalni cesti se uvrščata tudi Ravne na Koroške – Kotlje in Kotlje – Slovenj Gradec. Najbolj obremenjena mejna prehoda sta mejna prehod Vič (2200) in Holmec (1900), sledi jima prehod Radelj (900 vozil).



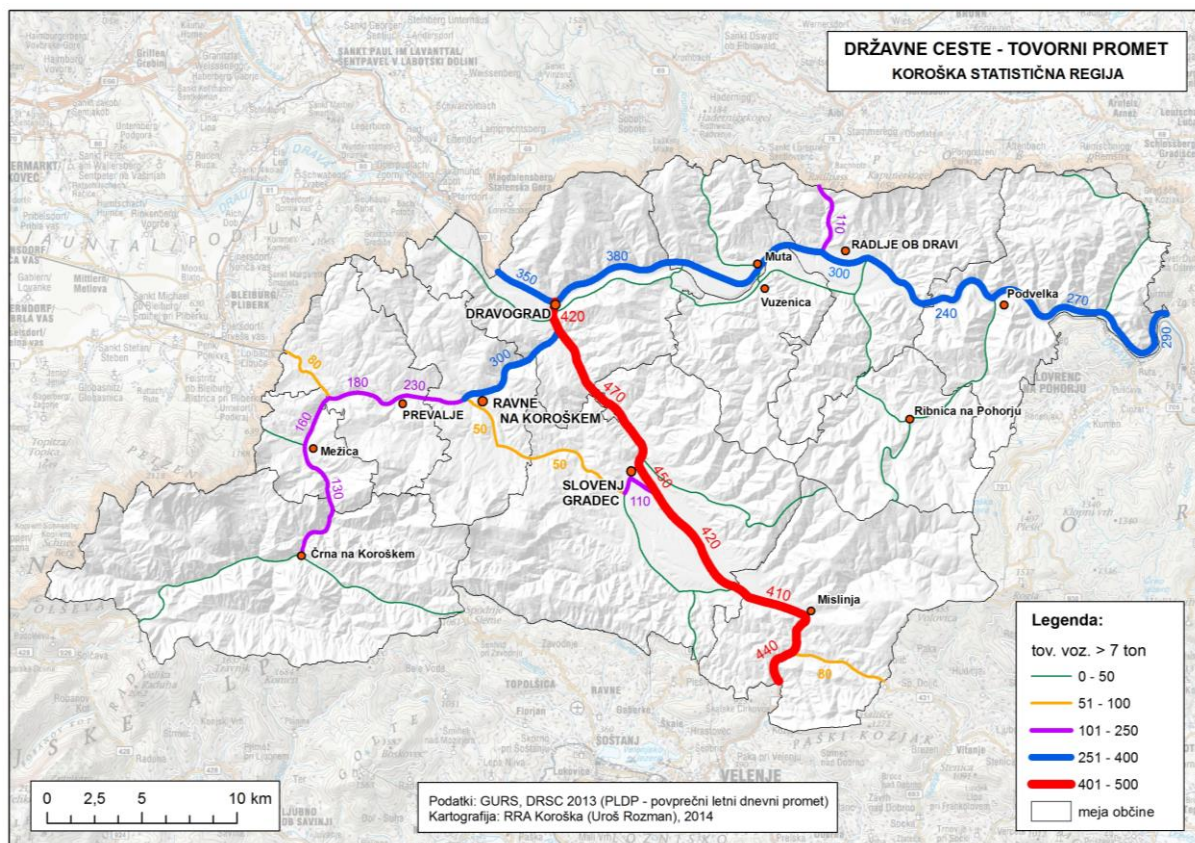
Slika 19: Prometna obremenitev državnih cest na Koroškem leta 2013.

Iz prometnih obremenitev na državnih cestah lahko ugotovimo, da večji del cestnega omrežja ustreza predvidenim projektnim obremenitvam, večja odstopanja so le v bližini večjih naselij, kjer se tranzitnemu oz. medkrajevemu prometu pridruži lokalni promet. Na teh odsekih bi lahko ob povečanju prometa v prihodnjih letih prihajalo tudi do večjih zastojev.

4.2.2 Obremenitve državnih cest s tovornim prometom

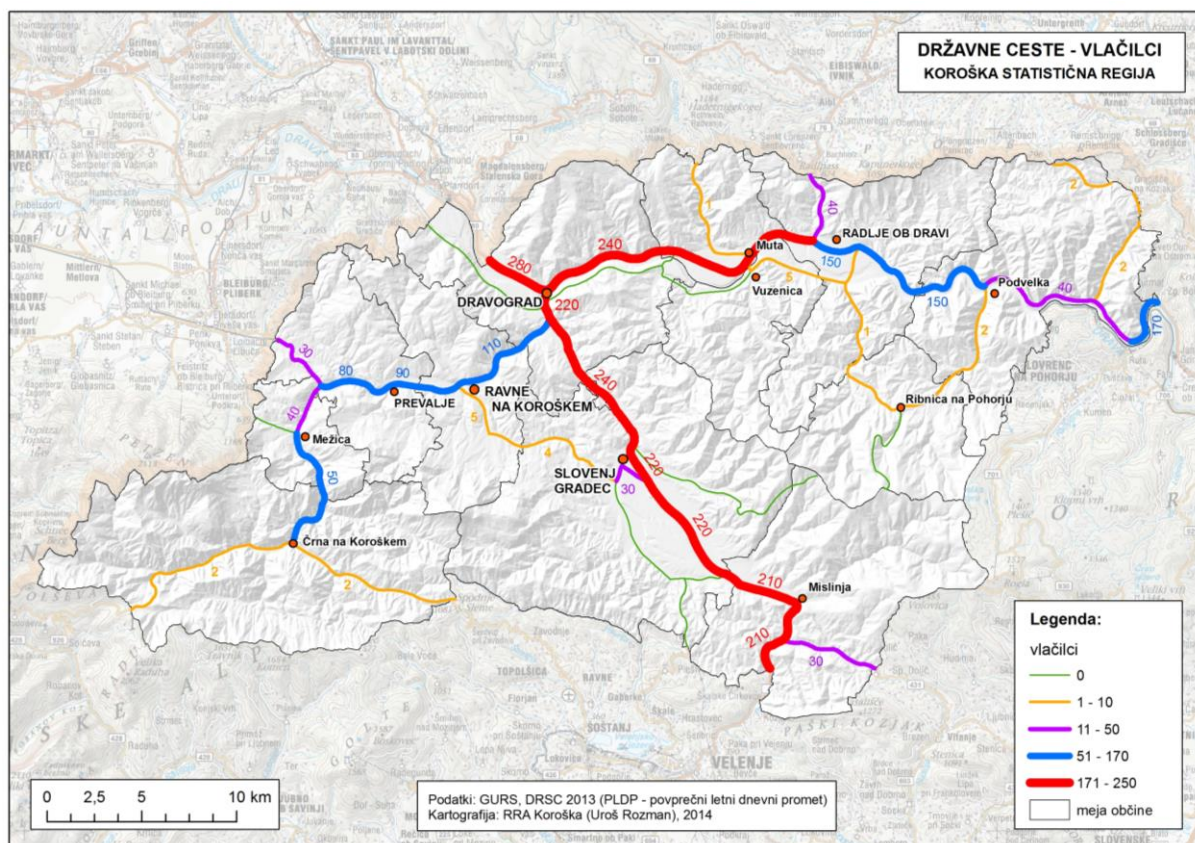
Ob splošni obremenjenosti cest z vsem prometom je posebno pozornost potrebno nameniti tudi obremenjenosti cest s tovornim prometom, ki negativno vpliva na pretočnost, dostopnost in na kakovost življenja prebivalcev v bližini obremenjenih odsekov. Največjo obremenitev na okolje predstavljajo vlačilci, zato smo opravili ločeno analizo obremenitve državnega omrežja cest s tovornim prometom nad 7 ton (v to skupino spadajo tovornjaki s skupno maso nad 7 ton, tovornjaki s prikolico in vlačilci) in prometom, ki ga ustvarijo le vlačilci.

Na sliki 20 je prikazana obremenitev državnih cest s tovornim prometom, ki presega skupno maso 7 ton. Najbolj obremenjena je glavna cesta G1-4 med Dravogradom in Velenjem, kjer dnevna obremenitev preseže 400 tovornjakov. Sledijo glavna cesta G1-1 med MMP Vič in Radljami ob Dravi ter glavna cesta G2-112 med Otiškim vrhom in Ravnami na Koroškem, ker cesto dnevno prevozi več kot 300 tovornjakov. Nad 100 tovornjakov dnevno prevozi še glavno cesto G2-112 na odseku med Ravnami na Koroškem in Črno na Koroškem (število tovornjakov se postopno zmanjšuje v smeri proti Črni na Koroškem) ter MMP Radelj (110 tovornjakov). MMP Holmec s tovornim prometom ni tako obremenjen kot MMP Vič, saj ga dnevno prevozi 90 tovornjakov.



Slika 20: Prometna obremenitev državnih cest s tovornim prometom leta 2013.

Nekoliko drugačno razmerje prikazuje slika 21, kjer je prikazana obremenitev državnih cest z vlačilci. Najbolj obremenjen odsek sedaj predstavlja glavno cesto G1-1 med MMP Vič in Dravogradom, ki jo dnevno prevozi 280 vlačilcev. Sledi odsek med Dravogradom in Radljami ob Dravi (240 vlačilcev). Z tovornim prometom najbolj obremenjena glavna cesta G1-4, je z vlačilci manj obremenjena, saj jo dnevno prevozi med 240 in 210. Več kot 50 vlačilcev dnevno prevozi še glavno cesto G1-1 na odseku med Radljami ob Dravi in Podvelko (150 vlačilcev) ter glavno cesto G2-112 med Otiškim vrhom in Poljano, ki jo prevozi med 110 in 80 vlačilcev. V primerjavo z MMP Vič sta MMP Radelj in Holmec veliko manj obremenjena, saj ju dnevno prevozi med 40 in 30 vlačilcev. Glavna vstopna točka tranzitnega prometa iz Avstrije predstavlja torej MMP Vič. Posledično je z vlačilci najbolj obremenjen Dravograd, v katerega se iz treh smeri vsaki dan pripelje več kot 200 vlačilcev. Največji problem predstavlja obremenitev starega mestnega jedra, skozi katerega pelje dnevno 280 vlačilcev. Med večjimi naselji sta zelo obremenjeni še Slovenj Gradec in Radlje ob Dravi, ki pa že imata obvozno cesto, ki zmanjšuje negativen vpliv na prebivalce. Med bolj obremenjenimi sta tako še naselji Ravne na Koroškem in Prevalje, kjer promet poteka neposredno skozi središče mesta.



Slika 21: Prometna obremenitev državnih cest s tovarnim prometom leta 2013.

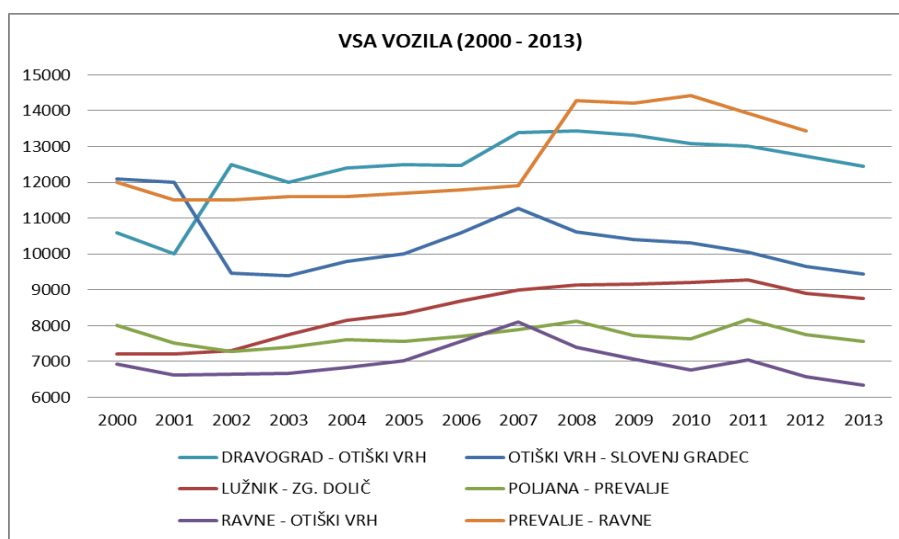
4.2.3 Trend prometnih obremenitev med leti 2000 in 2013

V prejšnjem poglavju smo ugotovili, da obremenitev na večini glavnih prometnih povezav na Koroškem ustreza njihovim kapacitetam. Vendarle pa so nekateri odseki tako obremenjeni, da bi lahko pri povečevanju prometa njihova kapaciteta dosegla mejo, po kateri iz vidika prepustnosti ne bi dosegali zadovoljivega nivoja uslug.

Graf 4 prikazuje spremembo dnevnega števila vozil med letom med leti 2000 in 2013 na posameznih odsekih na glavni cesti G1-4 med Dravogradom in Zg. Doličem ter na glavni cesti G2-112 med Poljano in Otiškim vrhom. Na večini obravnavanih odsekih ugotavljamo, da je med leti 2000 in 2007 prišlo do porasta vozil, nato pa je sledil padec, ki traja že vse do leta 2013. Na teh odsekih se je število vozil leta 2013 spustilo celo pod število iz leta 2000 (Ravne – Otiški vrh, Poljana – Prevalje in Otiški vrh – Slovenj Gradec). Število vozil pa se je kljub konstantnemu zmanjševanju v zadnjih letih povečalo na odseku Dravograd – Otiški vrh in Lužnik – Zg. Dolič. Izven povprečja izstopa odsek med Prevaljami in Ravnam na Koroškem, kjer se je število vozil med leti 2008 in 2009 povečalo iz 12.000 na 14.000. Tudi na tem odseku je v zadnjih dveh letih prisoten trend upadanja števila vozil. Eden od možnih razlogov za večje povečanje števila vozil bi lahko pripisali gradnji trgovskih centrov na omenjenem odseku, ki so bili zgrajeni v tem obdobju.

Primerjava obremenjenosti glavnih cest prikazuje, da je promet na osi Otiški vrh – Poljana manjši, kot je bil pred 13 leti. Izjema je le odsek med Prevaljami in Ravnam, kjer se je le ta povečal za 12 %. Na osi Dravograd – Zg. Dolič, pa se je promet v povprečju povečal za 20 %, izjema je le odsek Otiški vrh – Slovenj Gradec, kjer se je v 13 letih zmanjšal za skoraj 25 %. Glavna cesta G1-4 je tako v povprečju pridobila na številu vozil, medtem ko se je promet na cesti G2-112 zmanjšal.

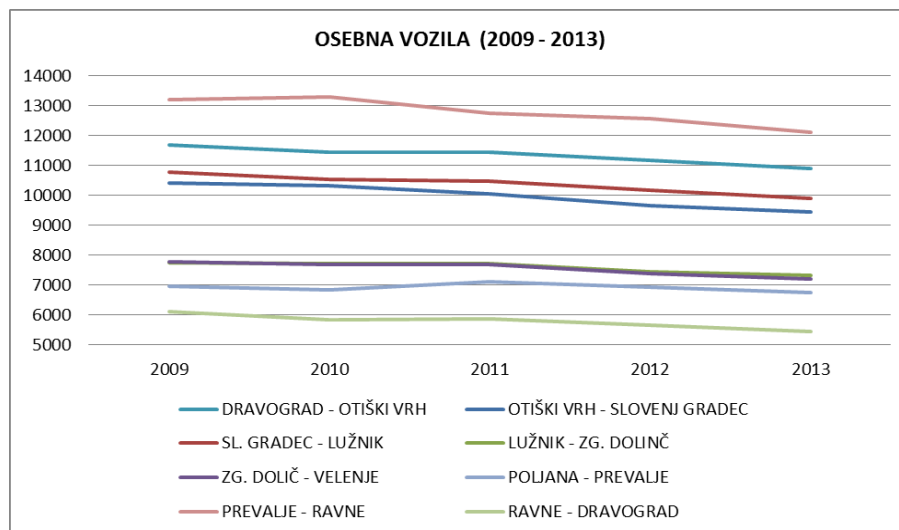
Graf 4: Primerjava števila vozil na državnih cestah G1-4 in G2-112 med leti 2000 in 2013



Vir: DRSC, 2000 - 2013

Razloge za zmanjševanje prometa na nekaterih odsekih po letu 2007, ko je nastopila gospodarska kriza, bi lahko pripisali manjšemu tovornemu prometu, predvsem kot posledica manjše gospodarske aktivnosti regije. Vendar graf 5, ki prikazuje število vozil na glavnih prometnih oseh med leti 2009 in 2013, kaže prav nasprotno. Število osebnih vozil se je na cestah G1-4 in G2-112 v 5 letih konstantno zmanjševalo. Največji upad zaznavamo na odseku Prevalje – Ravne na Koroškem, kjer se je število zmanjšalo za več kot 1000 osebnih vozil dnevno.

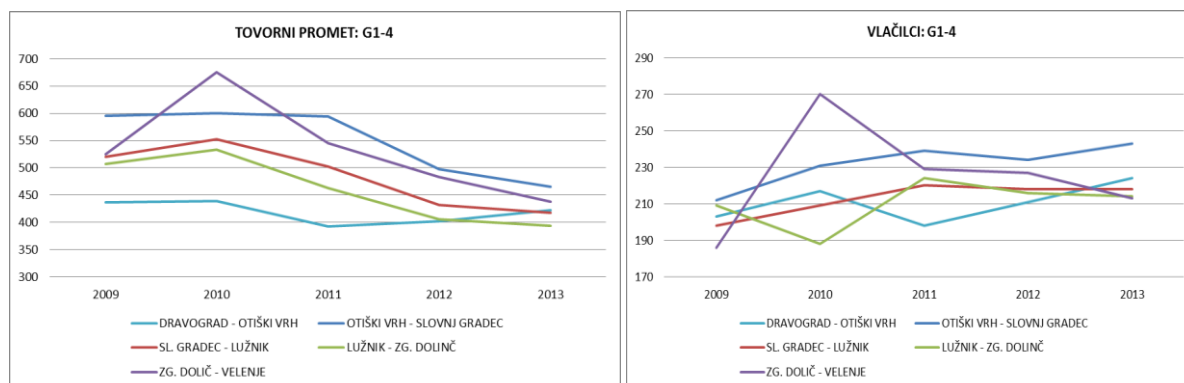
Graf 5: Primerjava števila osebnih vozil na državnih cestah G1-4 in G2-112 med leti 2009 in 2013



Vir: DRSC, 2009 - 2013

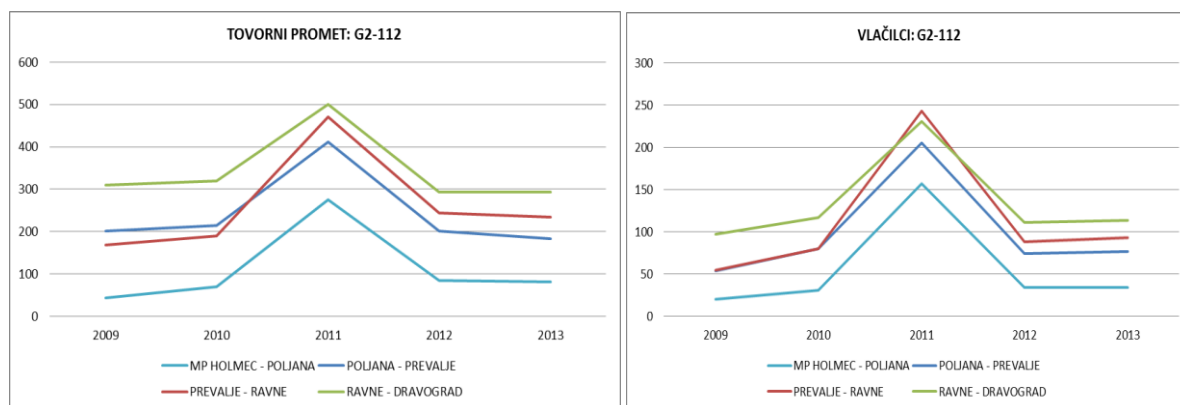
Grafi 6 – 9 prikazujejo gibanje števila tovornih vozil nad 7 ton ter ločeno samo število vlačilcev na cestah G1-4 in G2-112 med leti 2009 in 2013. Primerjava prikazuje, da se je število vlačilcev povečujoče na obeh obravnavanih cestah, medtem ko število tovornega prometa na cesti G2-112 stagnira, na cesti G1-4 pa upada (do 40 %). Večje odstopanje vozil na cesti G2-112 je posledica preusmeritve tovornega prometa iz MMP Vič na MMP Holmec leta 2011 kot posledica obnove ceste G1-1 v Dravogradu. Primerjava prometa med leti 2009 in 2013 tako ne potrjuje hipoteze, da ima na zmanjšanje števila vozil velik vpliv gospodarska kriza. Glavni razlog je predvsem zmanjšanje števila osebnih vozil, katerega razlog ni poznan.

Graf 6-7: Primerjava števila tovornega prometa nad 7 ton in vlačilcev na državni cesti G1-4 med leti 2009 in 2013



Vir: DRSC, 2009 - 2013

Graf 8-9: Primerjava števila tovornega prometa nad 7 ton in vlačilcev na državni cesti G2-112 med leti 2009 in 2013



Vir: DRSC, 2009 - 2013

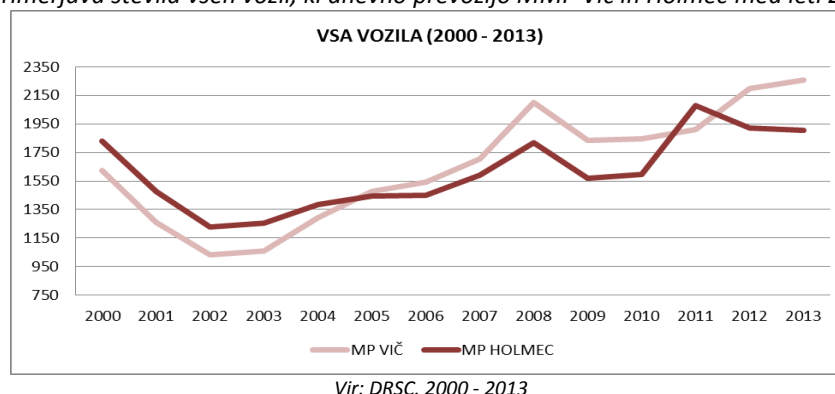
4.3 Primerjava prometnih obremenitev na mejnih prehodih

Tretja razvoja os je bila leta 2004 v pobudi ministra za okolje in prostor imenovana kot »državna cesta med avtocesto A1 Šentilj – Koper (avtocestni priključek Arja vas) in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom«. Kasneje leta 2006 so med nadaljnjim načrtovanjem potek trase spremenili ter v predlogu priprave DPN zapisali, da se načrtuje »državna cesta med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo«. V študiji iz leta 2007, ki jo je izdelalo podjetje URBIS d.o.o. pa se je v študiji variant preverjalo navezovanje razvojne osi na MMP Holmec. Kot glavna prometna povezava z Avstrijo so v sklopu priprave DPN tako določili MMP Holmec, vendar se je nova cestna povezava predvidela do Poljane, med Poljano in MMP Holmec pa se je predvidela le rekonstrukcija obstoječe ceste.

V sklopu projekta Interreg III a, se je leta 2005 za območje Spodnje Koroške na avstrijski strani izdelal Čezmejni razvojni načrt za območje Spodnje Koroške (GREMA), v sklopu katerega so za glavni MMP prav tako določili MMP Holmec. MMP Vič so v prihodnje predvideli le za osebni promet in tisti tovorni promet, ki je potreben za gospodarstvo Labotske na avstrijski strani in Dravske doline na slovenski strani. Ta strateška odločitev leta 2005 je veliko pripomogla k navezovanju tretje razvojne osi na MMP Holmec. V kraju Labot na avstrijski strani so v željo po omejitvi prometa v Labotski dolini omejili tovorni promet nad 7,5 ton med 22 in 6 uro ponoči.

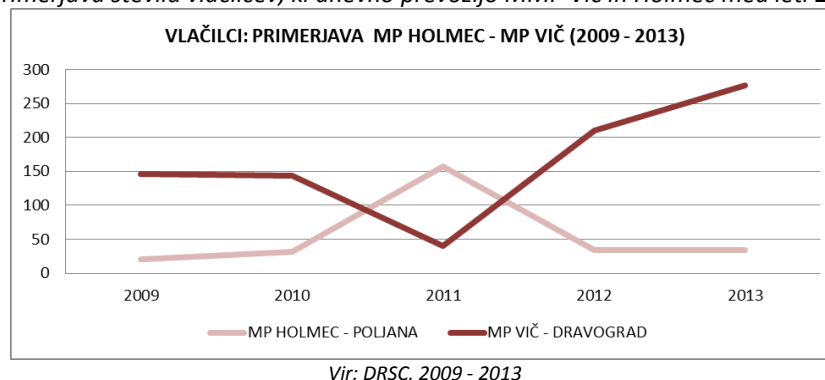
Kljub jasnemu strateškemu načrtovanju in nočni omejitvi tovarnega prometa skozi Labot na avstrijski strani, obremenitev mejnih prehodov ni sledila postavljenim ciljem v letih 2005 in 2006. Graf 10 prikazuje primerjavo obremenitev MMP Vič in Holmec z vsemi vozili med leti 2000 in 2013. Podatki kažejo, da je bil MMP Holmec bolj obremenjen med leti 2000 in 2005, nato pa je vodilno mesto prevzel MMP Vič. Izjema je le leto 2011, ko je bil zaradi gradbenih del v Dravogradu ves tovarni promet nad 7,5 ton preusmerjen na MMP Holmec. Promet na mejnih prehodih, se je za razliko od večine odsekov na glavnih prometnih oseh povečeval tudi po letu 2007. Manjši padec v številu vozil se je zgodil le med v letih 2009 in 2010.

Graf 10: Primerjava števila vseh vozil, ki dnevno prevozijo MMP Vič in Holmec med leti 2000 in 2013



Obremenjenost mejnih prehodov je problematična predvsem zaradi obremenitve s tranzitnim tovarnim prometom. Graf 11 prikazuje primerjavo števila vlačilcev, ki dnevno prevozijo posamezni mejni prehod med leti 2009 in 2013. Iz grafa je razvidno, da je veliko bolj obremenjen MMP Vič, ki ga je v letu 2013 dnevno prevozilo 280 vlačilcev, MMP Holmec pa le 40. MMP Holmec je bil bolj obremenjen le v letu 2011, ko so zaradi gradbenih del ves tovarni promet preusmerili iz Viča na Holmec, vendar kljub združenemu toku vozil, številka ni presegla 150. V povprečju število vlačilcev na MMP Vič raste (v zadnjem letu za 30 %), medtem ko na MMP Holmec v zadnjih 5 letih ni zaznana večja rast.

Graf 11: Primerjava števila vlačilcev, ki dnevno prevozijo MMP Vič in Holmec med leti 2009 in 2013

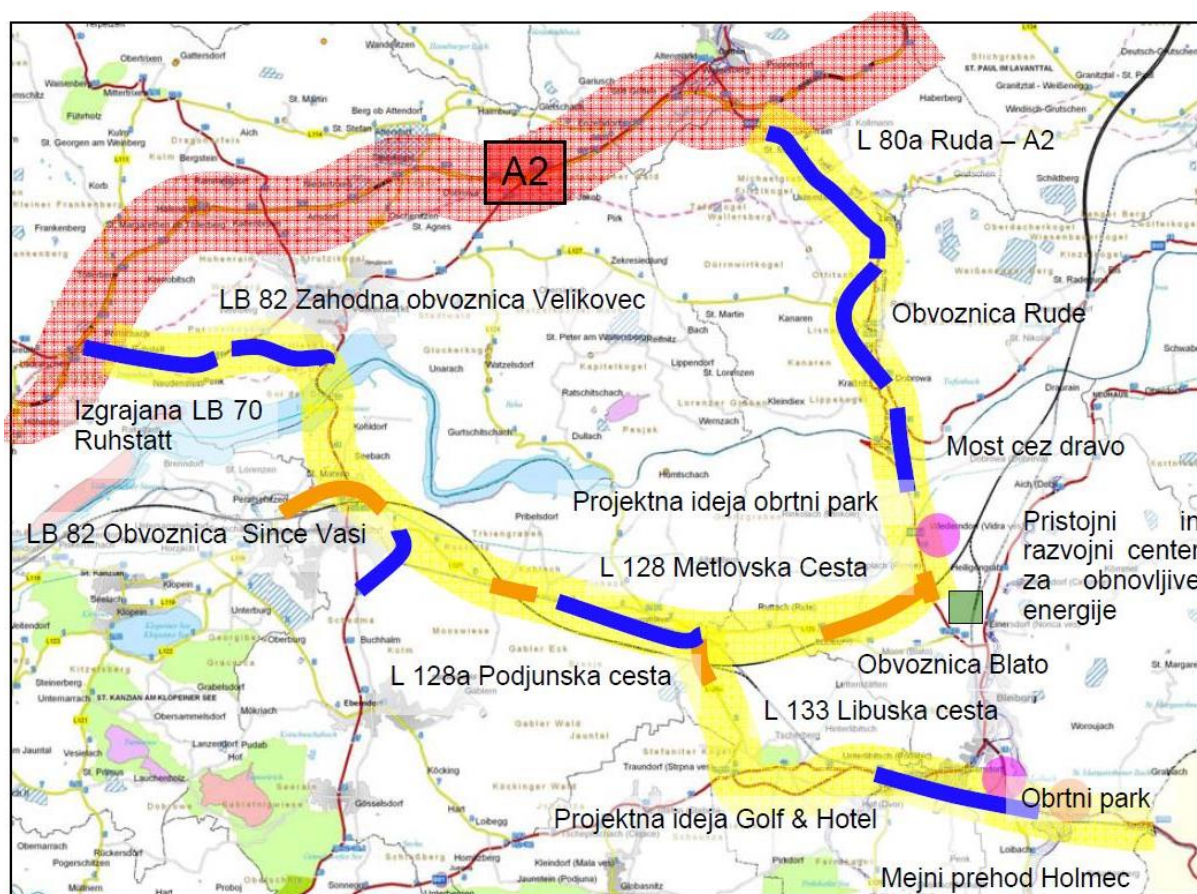


Kljub omejitvam v Avstriji ugotavljamo, da se število vlačilcev na MMP Vič iz leto v leto povečuje ter je bilo leta 2013 sedem krat večje kot na MMP Holmec (280 proti 40). Postavlja se vprašanje, ali bi bila preusmeritev tovarnega prometa iz MMP Vič na MMP Holmec resnično uspešna v kolikor na MMP Vič ne bi povsem prepovedali tovarnega prometa. MMP Vič je najverjetneje privlačnejši predvsem zaradi ravninskega reliefa, medtem ko cesta proti MMP Holmec poteka v klancu, ki bi ostal tudi po morebitni izgradnji tretje razvoje osi, saj je na tem odseku predvidena le modernizacija ceste. V nadaljevanju študije se tako predvidijo nadaljnje preveritve smiselnosti načrtovanja razvojne osi na posameznih mejnih prehodih.

4.4 Prometni tok med Slovenijo in Avstrijo

Promet na glavnih prometnih oseh v Koroški statistični regiji je povezan s prometnimi tokovi na avstrijski strani, zato je pri strateškem načrtovanju potrebno upoštevati strategijo razvoja prometa na avstrijskem. Dne 17.9.2014 smo na RRA Koroška z namenom seznaitve slovenske strani z najnovejšo strategijo razvoja prometa na avstrijski strani organizirali delovni sestanek s predstavniki Koroške deželne vlade. Sestanka so se s strani Koroške deželne vlade – oddelek za infrastrukturo udeležili: Albert KREINER, Hans SCHUSCHNIG, Gerald HÖHER in Peter ZENKL.

Sočasno z začetkom priprave DPN (leta 2004) za 3. razvojno os v Sloveniji je v sodelovanju med Koroško deželno vlado, njenimi partnerji ter RRA Koroško in RRA Celje v okviru EU iniciative skupnosti INTERREG potekal projekt »Čezmejno okvirno načrtovanje za območje Spodnje Koroške – GREMA«. Projekt GREMA naj bi podal bistvene predpostavke za uspešen razvoj regije Spodnje Koroške. Med različnimi področji je podrobneje opredelil nadaljnji razvoj prometne infrastrukture na avstrijski strani. Z upoštevanjem načrtovanja 3. razvojne osi, ki bi se navezovala na MMP Holmec, je projekt predvideval preusmeritev tovarnega prometa na ta mejni prehod.

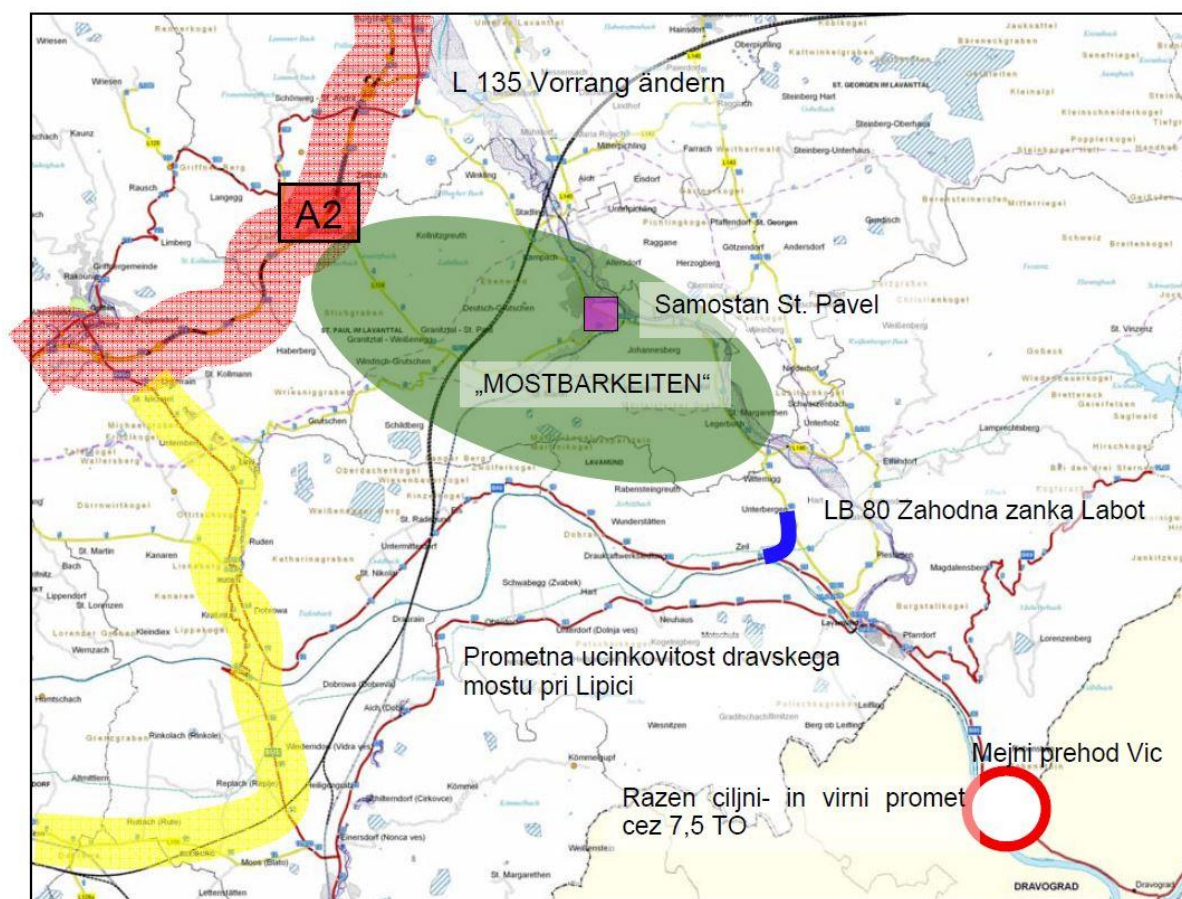


Slika 22: Predvidene investicije v glavne prometni koridor (MMP Holmec – A2) iz leta 2006 (GREMA).

Kljub načrtovani 3. razvojni osi in preusmeritvi prometa na MMP Holmec so v projektu zapisali: »Izgradnja 4 pasovnega cestišča za gospodarsko povezavo avstrijske s slovensko sosednjo regijo na podlagi pričakovanega obsega prometa ni potrebna. Za dodatni tranzitni in nadomestni promet iz slovenskega in hrvaškega prostora si na tem cestnem omrežju ni potrebno prizadevati, saj koroško cestno omrežje visokega ranga - A2 južna avtocesta - tega dodatnega prometa v Koroškem centralnem prostoru ne more sprejeti. Iz tega razloga pri uresničevanju že načrtovanih ukrepov

cestne izgradnje, nova obvoznica Pliberka srednjeročno ni potrebna.« Prometna strategija je predvidela le modernizacijo obstoječega prometnega omrežja z gradnjo obvoznic (slika 22).

S tovarnim prometom bolj obremenjen MMP Vič je bil v projektu predviden le za osebni promet in tisti tovarni promet, ki je potreben za gospodarstvo Labotske doline in Spodnje Dravske doline. Odločitev strategija utemeljuje z utesnjenostjo krajev Dravograd in Labot, saj reliefna razgibanost ne omogoča racionalnih prometnih izboljšav.



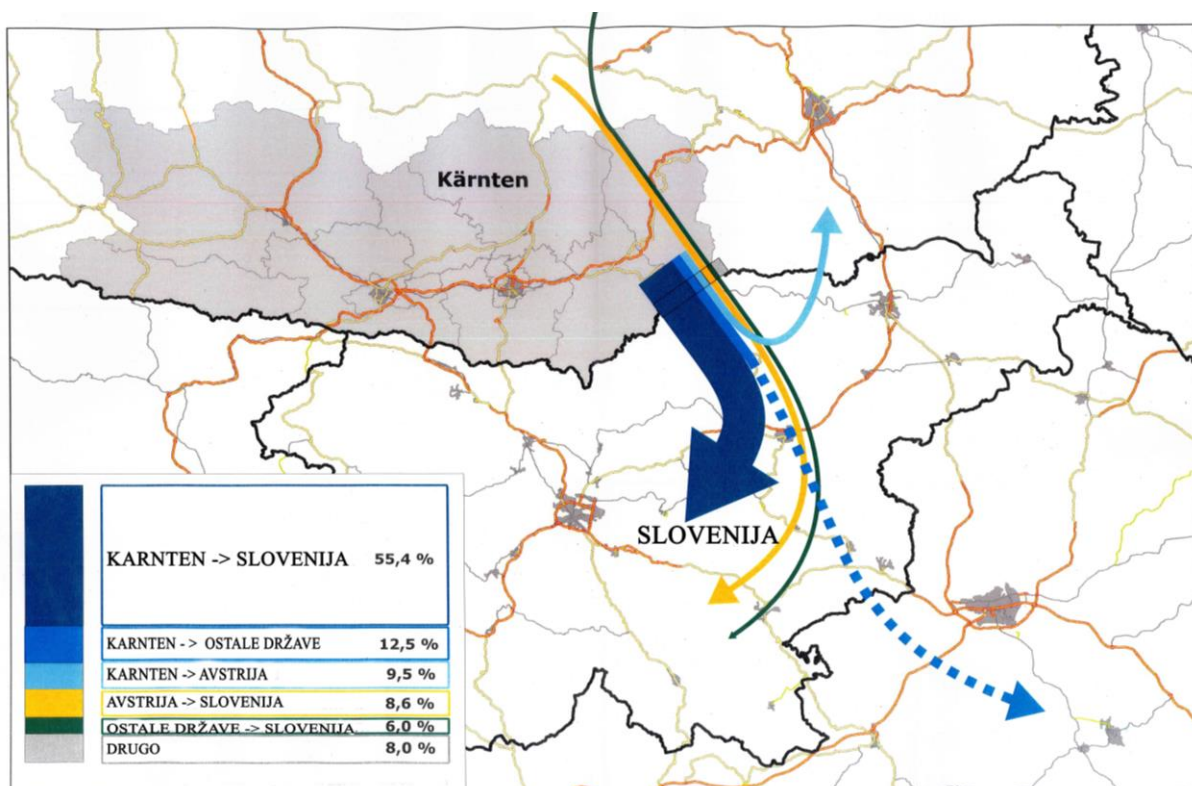
Slika 23: Predlog omejitve tovarnega prometa na MMP Vič leta 2006 (GREMA).

Prometni tokovi, predvsem tovarni promet med državama je med leti 2004 do leta 2013, kot je bilo ugotovljeno v poglavju 4.3, so se odvijali drugače, kot je bilo predvideno v projektu GREMA. Glavnina tovarnega prometa tako predvsem zaradi neizgrajene 3. razvojne osi poteka predvsem preko MMP Vič, medtem ko je MMP Holmec prevzel tovarni promet, ki nudi usluge gospodarstvu Mežiške doline. Cilj omejitve tovarnega prometa na MMP Vič tako ni bil dosežen. Prav tako so tudi avstrijski strokovnjaki ugotovili, da se promet na mejnih prehodih ni povečal v takšni meri, ki je bilo načrtovano leta 2004. V projektu GREMA so za leto 2015 predvideli dnevni pretok vozil na MMP Holmec 4000 (leta 2013 le 1900). Napačni izračuni so posledica predvidenega večjega gospodarskega in turističnega razvoja, ki ga regiji tudi zaradi finančne krize po letu 2008 nista dosegli.

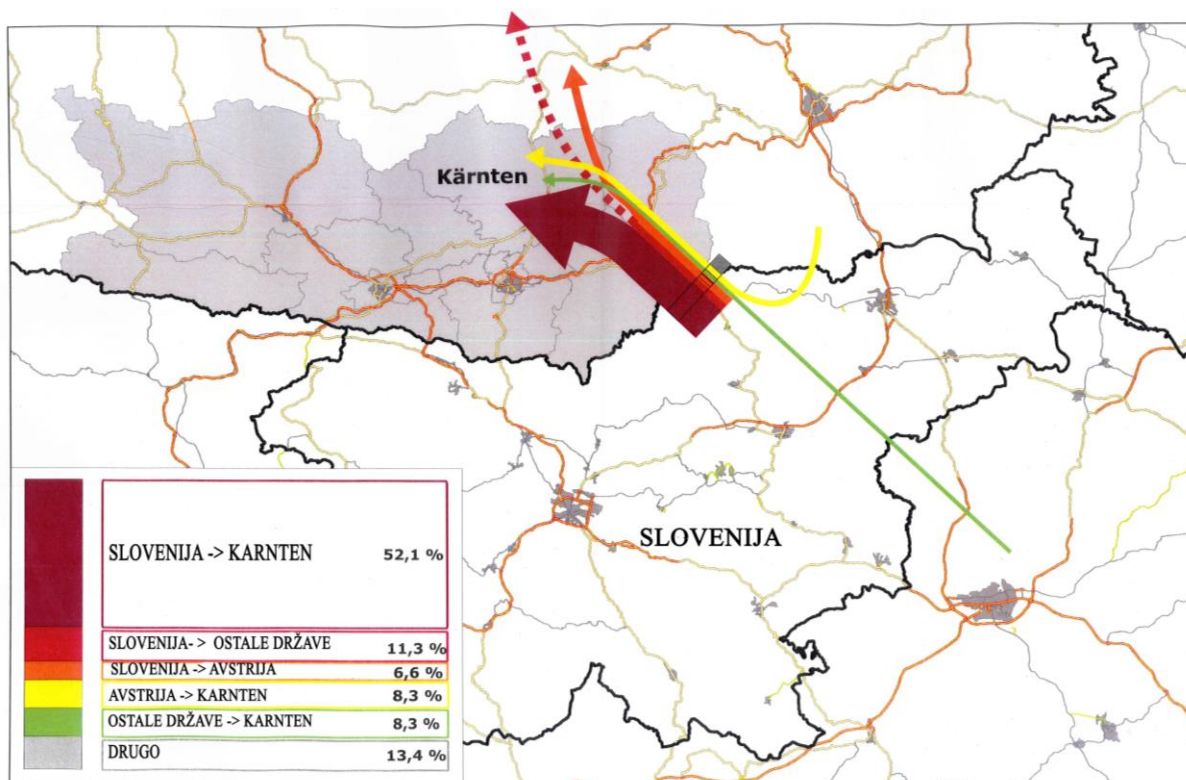
Leta 2008 je Koroška deželna vlada zaradi problema rasti tovarnega prometa na MMP Vič izdelala študijo prometnih tokov tovarnega prometa na mejnem prehodu. Namen študije je bil določitev vrste tovarnega prometa, saj se obstajala možnost, da ta odsek predstavlja mednarodno tranzitno pot. Eden od glavnih razlogov za preusmeritev tranzitnega prometa na ta MMP bi lahko bilo cestninjenje na avstrijski avtocesti A2.

V rezultatih študije, ki so zajemali tudi policijsko anketo na MMP Vič, so ugotovili, da več kot 50 % tovarnega prometa predstavlja le tranzit med Slovenijo in avstrijsko Koroško oz. obratno. Sledi

tranzitni promet med ostalimi Evropskimi državami in avstrijsko Koroško oz. Slovenijo (12 %). Skoraj 10 % tranzitnega tovarnega prometa poteka med mejnima prehodoma Vič in Radelj. Tranzitni tovarni promet, ki bi prihajal iz drugi Evropskih držav in ne bi bil ciljno usmerjen na območje Slovenije oz. avstrijske Koroške v študiji ni bil zaznan.



Slika 24: Tovorni promet (izvorno-ciljni) na MMP Vič smer Avstrija – Slovenija (GREMA).



Slika 25: Tovorni promet (izvorno-ciljni) na MMP Vič smer Slovenija - Avstrija (GREMA).

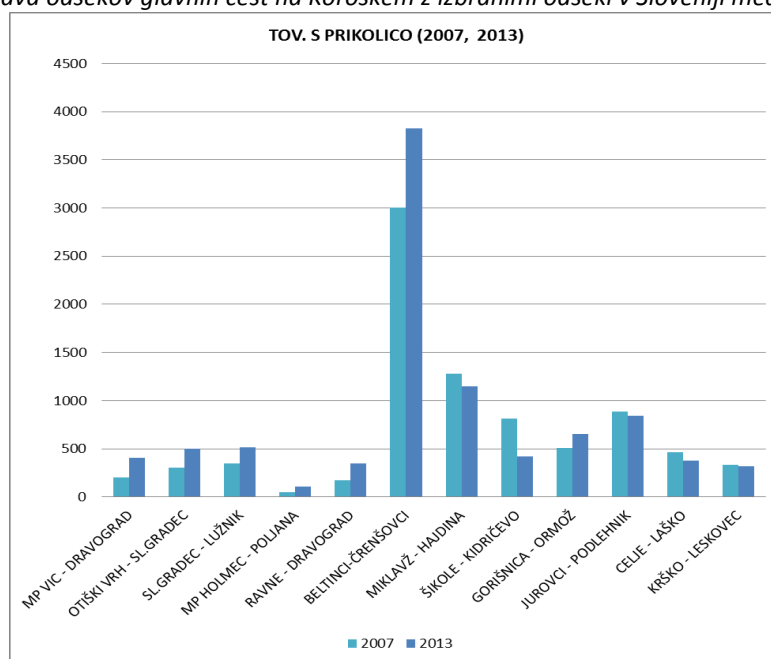
Izgradnja 3. razvojne osi do MMP Holmec kot je bilo predvideno, se glede na dejstvo, da se je študija variant leta 2013 zaključila in ni podala predloga ustrezne variante, ne bo pričela tako kmalu. Posledično bo v tem obdobju glavnina tovarnega prometa potekala skozi MMP Vič. Strategija iz leta 2004, ki je predvidevala preusmeritev tovarnega prometa na MMP Holmec tako do izgradnje 3. razvojne osi ne bo izvedljiva. Koroška deželna vlada posledično v tem obdobju pripravlja novo prometno strategijo, ki bo upoštevala drugačen prometni tok ter strategijo, ki jo pripravljamo v Sloveniji. Vendarle si v prihodnosti, zaradi omejenih možnosti v Dravogradu in Labotu, ki zaradi utesnjenih dolin ne omogoča načrtovanja racionalnih obvoznic, predstavniki deželne vlade še naprej prizadevajo preusmeritev tovarnega prometa na MMP Holmec.

Gost tovarni promet skozi Labot so v Avstriji reševali tudi z omejitvijo težkega tovarnega prometa ponoči med 22 in 6 uro. Rezultati ukrepa žal niso povzročili zmanjšanja tovarnega prometa. Reševanje problema bosta nadalje reševali slovenska in avstrijska prometna strategija.

4.5 Primerjava prometnih obremenitev z drugimi odseki v Sloveniji

Tovorni promet, predvsem število težkih tovornjakov je eden izmed argumentov koroških občin in novinarjev, s katerim opravičujejo gradnjo tretje razvojne osi (v obliki 4 pasovne ceste). V preteklosti pa so se pojavljale tudi primerjave med različnimi odseki avtocest, ki so po obremenitvi z vsemi vozili manj obremenjene od nekaterih odsekov glavnih cest na Koroškem. V tem poglavju predstavljamo primerjavo obremenitve s težkim tovarnim prometom na posameznih odsekih državnih cest na koroškem z odseki glavnih cest, hitrih cest in glavnih cest na širšem območju Slovenije. Raziskovali smo predvsem upravičenost gradnje avtocest oz. hitrih cest glede na prometne obremenitve.

Graf 12: Primerjava odsekov glavnih cest na Koroškem z izbranimi odseki v Sloveniji med leti 2007 in 2013



Vir: DRSC, 2007 in 2013

Graf 12 prikazuje obremenitev s težkim tovarnim prometom na 5 odsekih glavnih cest na Koroškem in primerjavo z obremenitvami na odsekih prekmurske avtoceste, podravske avtoceste, prometne osi Kidričevo – Ormož in 3. razvojne osi sredinski del v letih 2007 in 2013. Obremenitev glavnih cest s težkim tovarnim prometom na Koroškem je praviloma manjša od 500 tovornjakov dnevno, izjema je odsek MMP Holmec – Poljana, kjer je obremenitev manjša od 100. Na vseh obravnavanih odsekih se

je med leti 2007 in 2013 število povečalo, vendar je še vedno manjše kot v večini obravnavanih odsekih v Sloveniji.

Obremenjenost koroških cest na razvojni osi se velikokrat primerja z obremenjenostjo prekmurske avtoceste A5, kjer je število vozil na nekaterih odsekih manjše od 10.000 (glede na ta kriterij je primerjava s koroškimi cestami upravičena). Vendar je upravičenost gradnje avtoceste na tem odseku predvsem posledica obremenitve s težkim tovornim prometom, saj je še pred izgradnjo avtoceste po glavnih cestah dnevno vozilo 3.000 težkih tovornjakov, njihovo število pa se je z izgradnjo povišalo na 3.800, kar je skoraj 8 krat več kot na Koroškem. Omenjena povezava je tudi del V. koridorja, zaradi česar je bila gradnja avtoceste več kot upravičena, saj je tak profil ceste pogoj na TEN-T omrežju. Ob pomurski avtocesti je za primerjavo zanimiva tudi podravska avtocesta A4, ki bi naj bila dokončana do leta 2018. Število težkih tovornih vozil je leta 2007 znašalo 1.200, leta 2013 pa je se je število zmanjšalo na 1.100, kar je 50 % več od najbolj obremenjenega odseka na Koroškem. Upoštevajoč profil ceste je prijemljiva tudi prometna os Kidričevo – Ormož, kjer se v prihodnosti predvideva gradnja 2 pasovne hitre ceste. Na odseku Škole – Kidričevo, se je promet iz leta 2007 (800 težkih tovornih vozil) zmanjša na 450 težkih tovornih vozil, kar je primerljivo z odseki na Koroškem. Primerljiv je tudi odsek Gorišnica – Ormož kjer se je število povečalo iz 500 na 650. Primerjali smo tudi obremenjenost odsekov na srednjem delu 3. razvoje osi, kjer se število težkih tovornih vozil giblje med 350 in 500. Tudi na tem odseku je v prihodnosti predvidena gradnja 2 pasovne hitre ceste.

Iz opravljene primerjave sledi, da obremenjenost Koroških cest s težkim tovornim prometom ni močan argument, s katerim bi lahko upravičevali gradnjo 4 pasovne hitre ceste, ki je bila načrtovana v sklopu 3. razvojne osi. Obremenjenost s težkim tovornim prometom je namreč veliko manjša kot na odsekih, kjer je že zgrajena oz. predvidena avtocesta oz. 4 pasovna hitra cesta. Obremenitev je primerljiva z odseki, kjer se v prihodnosti predvideva gradnja 2 pasovnih hitrih cest.

5. Razvojne osi v tujini in primerjava z Slovenijo

V Sloveniji med oblikami cestnih infrastruktur na pomembnejših prometnicah oz. razvojnih oseh poznamo le tri različne tipe. V zadnjem obdobju so se gradile tako predvsem avtoceste, kar je imelo pomemben vpliv na dojemanje možnih alternativ pri gradnji novih prometnic. Razvojne osi v Sloveniji zastopajo predvsem avtoceste (AC) ter v manjšem delu tudi hitre ceste (HC) in glavne ceste I. in II. reda (G1 oz. G2). Razlika v nujenju uslug med posameznimi tipi je velika, posledično tudi javno mnenje. V Sloveniji tako velja prepričanje, da lahko razvojna os ponudi zadovoljiv nivo uslug le v obliki 4 pasovne hitre ceste ali avtoceste.

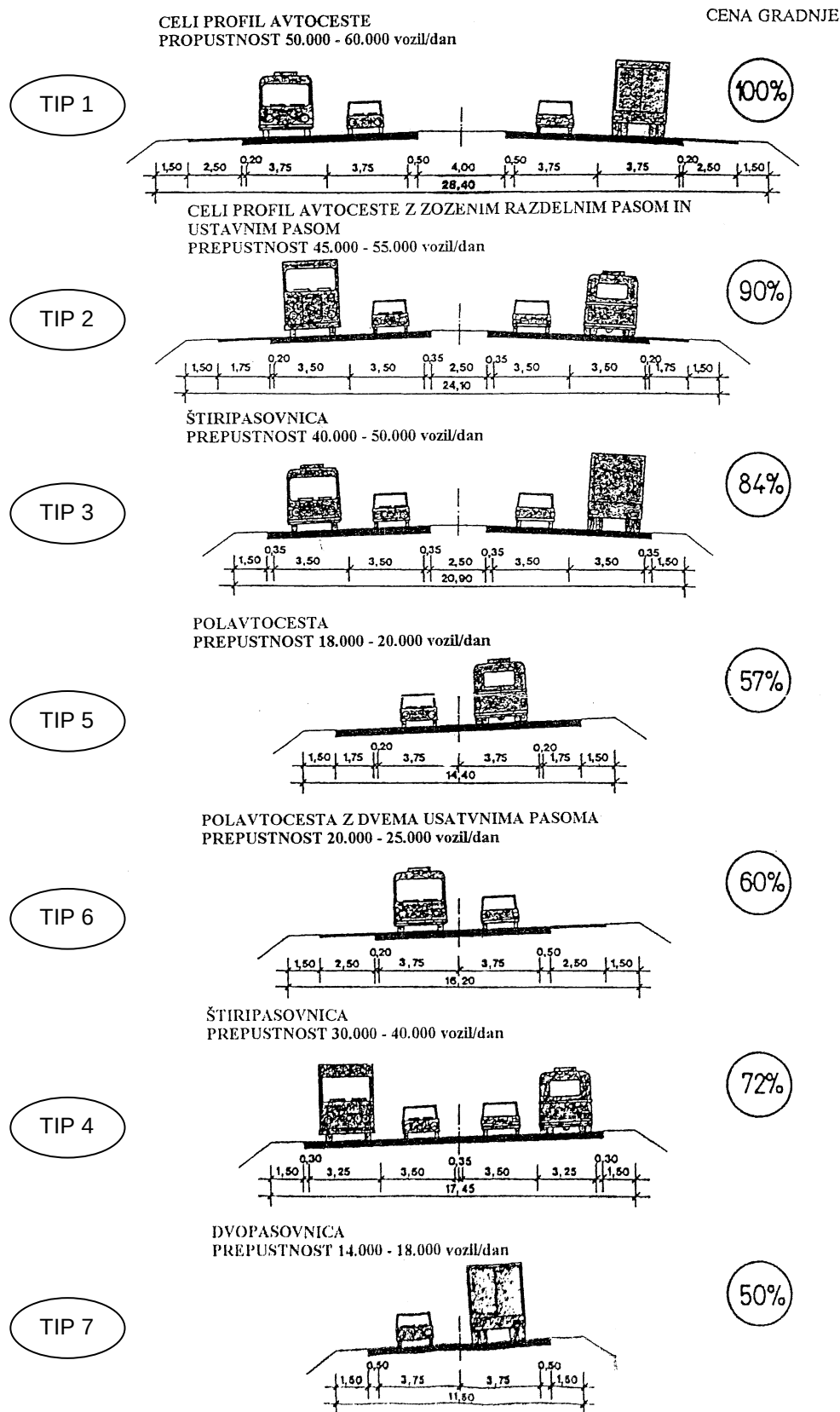
V tujini poznajo veliko več različnih tipov, med katerimi so tudi štiripasovnice in polavtoceste, ki zapolnjujejo vrzel med HC in dvopasovnimi cestami. V nadaljevanju poglavja so predstavljeni različni tipi cestnih infrastruktur v tujini in možnost implementacije le-teh v Sloveniji oz. na tretji razvojni osi na Koroškem.

5.1 Tipi cestnih infrastruktur na glavnih prometnih oseh

V razvitih državah Evrope pri načrtovanju pomembnejših glavnih prometnih osi najpogosteje uporabljajo 8 različnih tipov cest. Njihova uporaba je pogojena predvsem s funkcijo ceste, terenom in planirano obremenitvijo ob koncu planske dobe. Glavni faktor predstavlja predvsem prometna obremenitev, ki se na glavnih prometnih oseh giblje med 14.000 in 60.000 vozil dnevno. Tako tudi tipi cest sledijo prometnim obremenitvam glede na profil in število voznih in odstavnih pasov. Posledično se razlikujejo tudi po ceni gradnje, ki se med tipi cest razlikuje tudi za več kot 50 %. Najpogosteje uporabljeni tipi cest na pomembnejših prometnih oseh si tako sledijo po naslednjem vrstnem redu:

- TIP 1: avtocesta (50.000 – 60.000 vozil/dan),
- TIP 2: avtocesta z zoženim razdelilnim in odstavnim pasom (45.000 – 55.000 vozil/dan),
- TIP 3: štiripasovna cesta z razdelilnim pasom (40.000 – 50.000 vozil/dan),
- TIP 4: štiripasovna cesta (30.000 – 40.000 vozil/dan),
- TIP 5: polavtocesta z odstavnicama pasovoma (20.000 – 25.000 vozil/dan),
- TIP 6: polavtocesta z zoženim odstavnim pasom (18.000 – 20.000 vozil/dan),
- TIP 7: dvopasovna cesta z robnima pasom 0,5 m (14.000 – 18.000 vozil/dan).

V Sloveniji so v uporabi samo tipi 1, 2 in 3. Profili glavnih cest I. in II. reda v Sloveniji namreč ne dosegajo širine, ki je predvidena v tipu 7. Povprečna širina glavnih cest se giblje med 6 - 7 m (predvidena obremenitev 10.000 – 14.000), tip 7 predvideva skupno širino obeh voznih pasov 7,5 m (obremenitev 14.000 – 18.000). Iz Letnega poročila DRSC iz leta 2013 sledi, da obremenitev glavnih cestah, v poprečju ne presega vrednosti, za katere so projektirane. Izjema sta cesti G2/104 (Ljubljana – Letališče Brnik) in G2/111 (Koper – MP Sečovelje), na katerih povprečen dnevni promet (gledano na celoten odsek) preseže 14.000 vozil. Ozki profili glavnih cest posledično večinoma ustrezajo obstoječim obremenitvam. Slika 26 prikazuje prečne prereze posameznih tipov cest ter sorazmerno ceno gradnje v primerjavi med posameznimi tipi. Širina profilov se giblje med 28,4 m in 11,8 m, kar pomni, da je vpliv gradnje med obravnavanimi tipi lahko do trikrat večji, medtem ko je povprečna razlika v ceni »le« do 50 %.



Slika 26: Prečni presek cest visokega nivoja uslužnosti glede na relativno ceno izgradnje

5.2 Prometne osi v razviti Evropi

5.2.1 Avstrija

Koroška je zaradi slabe prometne dostopnosti z ostalim delom Slovenije in neposredno bližino avstrijske meje zelo povezana s sosednjo Avstrijo. Izjemno urejena cestna infrastruktura na avstrijski strani tako prebivalce Koroške zaradi ogromne razlike s cestno infrastrukturo na slovenski strani velikokrat spravlja v obup. Kot dober primer načrtovanja prometnih osi smo tako izbrali Avstrijo, saj se morajo načrtovalci pri načrtovanju prometnih osi zaradi gorske reliefne strukture spopadati s podobnimi problemi kot načrtovalci glavnega prometnega omrežja na Koroškem.

V Avstriji glavno prometno omrežje (slika xx) sestavljajo avtoceste (Autobahn), hitre ceste (Schnellstraße) in deželne ceste (Landstraße). Vloga avtocest in hitrih cest je predvsem navezovanje in povezovanje zvezdnih dežel. Po pomenu jima sledijo deželne, glavne in lokalne ceste. Vloga deželnih cest je predvsem navezovanje pomembnejših območij na omrežje avtocest in hitrih cest, podobno vlogo kot bi imela predvidena tretja razvojna os v Sloveniji.



Slika 27: Glavno prometno omrežje v Avstriji.

Deželne ceste v Avstriji so načrtovane predvsem kot tip 7, v manjšem obsegu tudi v tipu 4, ki je uporabljen predvsem na območjih večje gostote prometa oz. na daljših vzponih. V uporabi je prav tako kombinacija tipa 7 in 4, predvsem na daljših vzponih, kjer bi lahko prihajalo do upočasnitve prometa zaradi tovornih vozil.

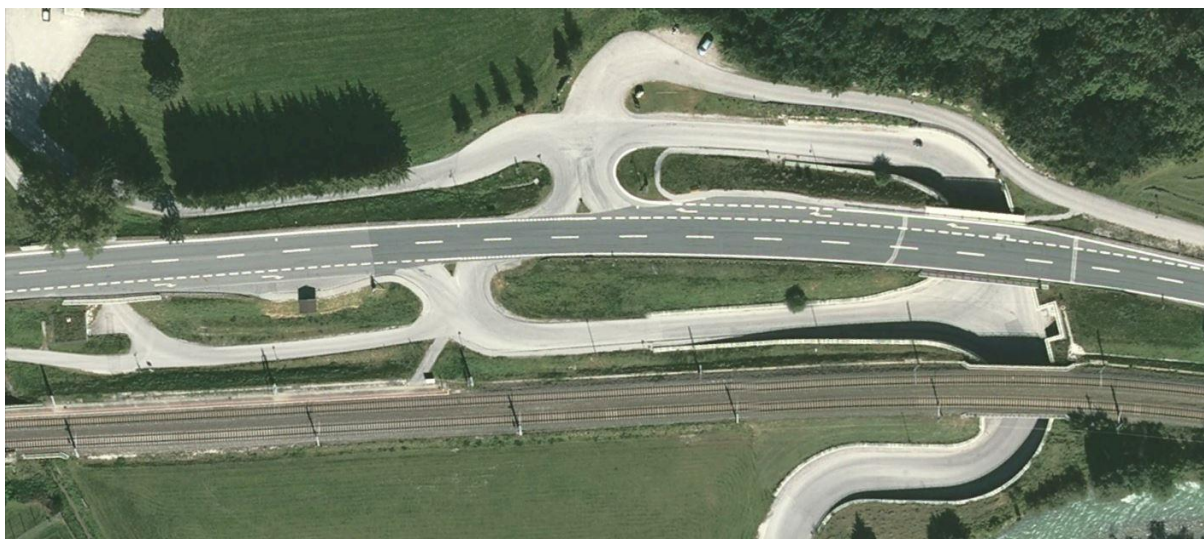


Slika 28: Deželne ceste v Avstriji (levo tip 7, desno tip 4).

Širina in število voznih pasov pa nista edina pogoja za tekoč in hiter promet na deželnih cestah. Velik poudarek avstrijski načrtovalci namenjajo predvsem izven nivojskim križanjem in dodatnim pasovom za zaviranje in pospeševanje. S temi ukrepi zagotavljajo čim bolj tekoč promet in večjo varnost. Zaradi pomanjkanj prostora lahko zasledimo tudi zelo učinkovite in enostavne rešitve (slike xx, xx).



Slika 29: Križišče z levo zavijalnim pasom in dodatnimi pasovi za lažje vključevanje.



Slika 30: Izven nivojsko križanje z dodatnimi pasovi na zelo utesnjenem območju.



Slika 31: Izven nivojsko križanje z deželno cesto v podvozu.



Slika 32: Križanje treh pomembnejših prometnih smeri.



Slika 33: Prikaz priključka in odcepa na deželni cesti.



Slika 34: Razširitev deželne ceste v 4 pasovno cesto pri obvozu kraja Banahof Bruck Fusch.

5.2.2 Italija in Francija

Glavno prometno omrežje je podobno kot v Avstriji tudi v Italiji in Franciji sestavljeno iz avtocest, hitrih cest in deželnih cest. Zaradi veliko večjih območji kot v Sloveniji in Avstriji, avtoceste in hitre ceste ne morejo zagotavljati dostopnosti večjemu delu prebivalstva in industrije. Deželne ceste v teh državah tako prevzamejo veliko pomembnejšo vlogo, njihova gostota pa je veliko večja. V Italiji in Franciji se tako za glavno prometno omrežje uporabljajo vse v poglavju 4.1 predstavljeni tipi cest. Zelo pogosto uporabljajo tako tudi polavtoceste tipa 6 in 5. Zaradi večje varnosti in pretočnosti načrtujejo veliko izven nivojskih križišč z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi.



Slika 35: Deželna cesta v upravni skupnosti Trentino - Italija.



Slika 36: Deželna cesta tipa 7 – Italija (Jesolo).



Slika 37: Deželna cesta tipa 6 - Francija.



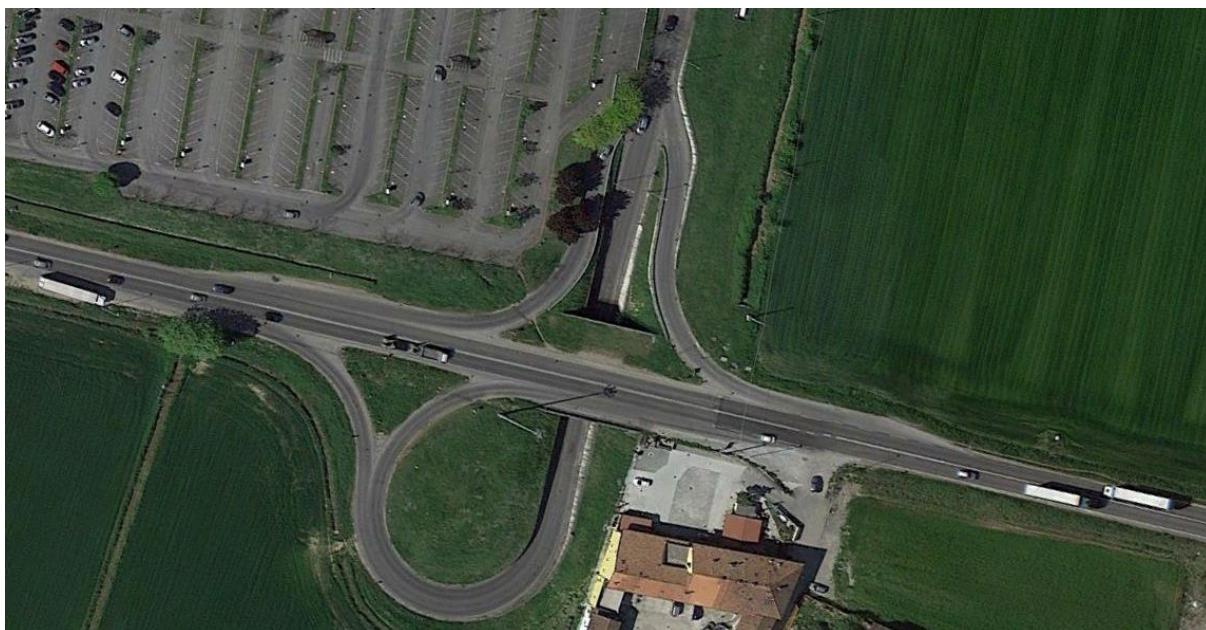
Slika 38: Primer avtobusnega postajališča ob deželni cesti v Italiji.



Slika 39: Primer deželne ceste z odstavno nišo v Italiji.



Slika 40: Primer križišča z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi v Italiji.



Slika 41: Primer pentlje na deželni cesti v Italiji.

5.3 Nemčija

Nemčija je leta 2012 sprejela nove smernice za načrtovanje deželnih cest. Ločijo 4 različne kategorije, ki jih kombinirajo glede na formalno vlogo ceste, gostoto in strukturo prometa ter značilnosti reliefa. Kategorije se delijo na 4 pasovno hitro cesto z izven nivojskimi križanji (110 km/h), na 3 pasovno cesto z izmenjevalnim prehitevalnim pasom (100 km/h), 2 pasovno cesto s polno črto (90 km/h) ter 2 pasovno cesto z stranskimi črtkanimi črtami (70 km/h).



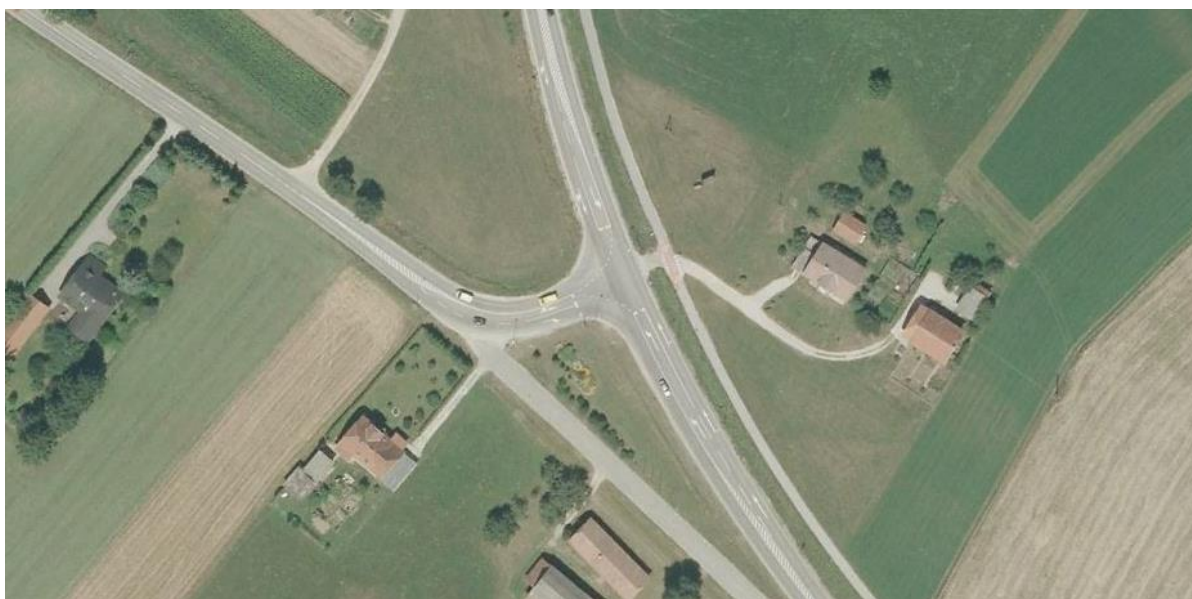
Slika 42: Možni profili deželnih cest v Nemčiji povzeti po smernicah iz leta 2012.

Veliko pozornost namenjajo predvsem cestam s tretjim pasom, ki je namenjen prehitevanju, saj na 2 pasovnih cestah praviloma z neprekinjeno črto ne dovoljujejo prehitevanj. Predstavlja zanimivo rešitev za območja, kjer so 4 pasovne hitre ceste neupravičene in je dovolj prostora za razširitev 2 pasovnih cest. Prepustnost in učinkovitost je tako povečana za do 50 %, pri tem pa se ekonomika gradnje in prometna varnost bistveno ne poslabšujeta. Kot takšna tako predstavlja optimalno rešitev za načrtovanje ti. razvojnih osi, ki so s prometom manj obremenjena in posledično niso upravičena do 4 pasovnih hitrih cest.

5.4 Prometne osi v Sloveniji

Glavne prometne osi v Sloveniji sestavljajo avtoceste (AC), hitre ceste (HC) in glavne ceste (G). Večji del AC in HC je bilo umeščenih v prostor in zgrajenih po osamosvojitvi Slovenije, medtem ko so bile glavne ceste grajene večinoma v obdobju pred osamosvojitvijo, kar je posledično zaznati pri uporabljenih standardih posameznih prometnic. Glavne pomanjkljivosti glavnih cest po podatkih študije Eurorap (Štaba) iz leta 2012 so predvsem preozko vozišče, neustrezna preglednost in pomanjkljivo urejena križišča, kar pa je predvsem posledica zastarele infrastrukture. K neustreznosti glavnih cest pa pripomorejo še neustrezno vzdrževanje in stanje cestnih površin. Kombinacija navedenih dejstev zmanjšuje prometno varnost, pretočnost in povprečno potovalno hitrost uporabnikom.

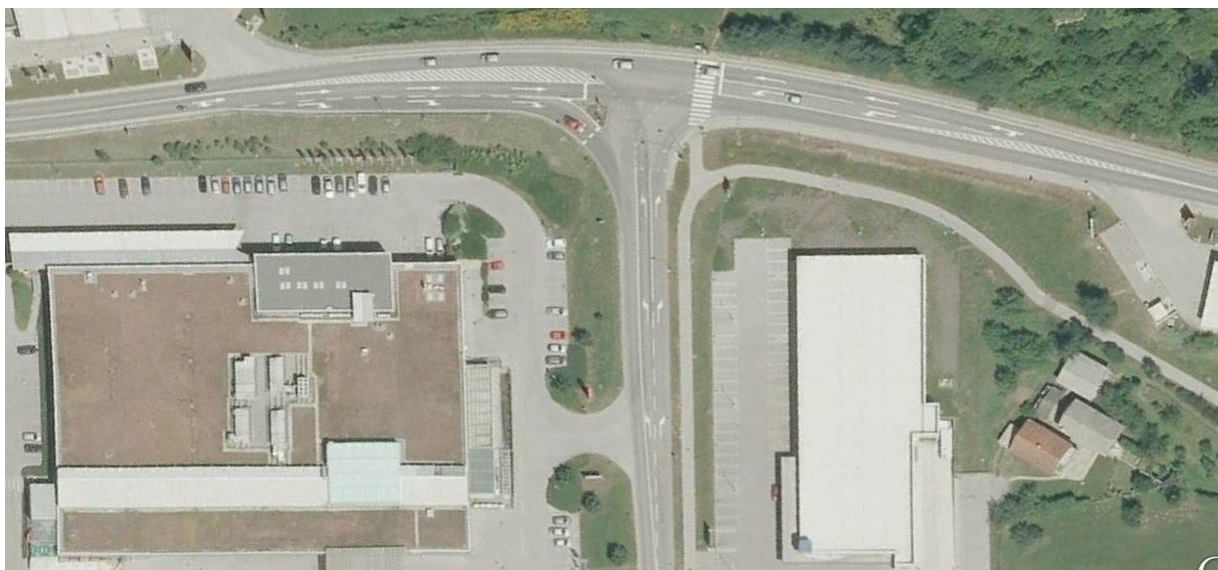
Povprečna širina voznega pasu glavne ceste v Sloveniji je povprečno 3 m, le-ta pa se pogosto ohranja tudi po obnovah oz. rekonstrukcijah vozišč, kar velikokrat zaviralno vpliva na modernizacijo prometnic. Križanja glavnih cest s stranskimi cestami so na veliko mestih še vedno neustrezno urejena, brez levo zavijalnih pasov. Stanje se na tem področju izboljšuje, saj se pri obnovah in novozgrajenih odsekih načrtujejo levo zavijalni pasovi, žal pa se zaviralni in pospeševalni pasovi načrtujejo le izjemoma, kar je v tujini že ustaljena praksa. Tovrstni ukrepi vplivajo tako na varnost kot tudi pretočnost prometa. V nadaljevanju prikazujemo primere neustreznih in ustreznih rešitev na glavnih cestah na Koroškem.



Slika 43: Primer križišča z levo zavijalnimi pasovi brez zaviralnega in pospeševalnega pasu.



Slika 44: Primer semaforiziranega križišča z levo zavijalnim pasom brez zaviralnega pasu.



Slika 45: Primer ustreznega načrtovanja semaforiziranega križišča.



Slika 46: Primer neustreznega križišča brez levo zavijalnega, pospeševalnega in zaviralnega pasu.



Slika 47: Profil glavne ceste G1-4 s poškodovanim in preozkim voziščem.



Slika 48: Profil glavne ceste G1-1 s poškodovanim in preozkim voziščem.



Slika 49: Profil glavne ceste G2-112 s preozkim voziščem in brez robne črte (<6 m).

6. Občine in razvojna os

Tretja razvojna os na Koroškem bo imela ob izgradnji pozitivne posledice za prebivalce vseh 12 občin v regiji, z negativnimi posledicami pa se bodo morale spopasti le občine, po katerih bo poteka trasa. Mestna občina Slovenj Gradec ter občine Dravograd, Ravne na Koroškem in Prevalje so bile močno vpete v postopek priprave DPN ter so imele vpliv na sam potek. V nadaljevanju poglavja predstavljamo glavne pripombe, želje ter predloge posameznih občin.

6.1 Predstavitev pripomb občin ob razvojni osi

6.1.1 Mestna občina Slovenj Gradec

Mestna občina Slovenj Gradec (MOSG) je imela med postopkom priprave DPN v primerjavi z ostalimi občinami manj pripomb na sam potek trase oz. se je večji del pripomb skozi pripravo DPN tudi upošteval. Prednost MOSG je relativno položen teren, ki omogoča prestavljanje posameznih variant na druga območja ob tem pa so variante finančno primerljive in sprejemljive. Vendarle je tudi na območju MOSG prihajalo do vzpostavitve javnih iniciativ tako za odseku Velenje – Slovenj Gradec kot Slovenj Gradec – Dravograd. V nadaljevanju predstavljamo zadnje pripombe s strani MOSG na odsek Slovenj Gradec – Dravograd, saj je DPN za prvi odsek že sprejet.

Prva pripomba MOSG se nanaša na priključek Slovenj Gradec - jug, ki je umeščen preblizu ter tako omeji širitev mesta. Predlagajo priključek južneje v rob Dobravskega gozda. Na občini so pripravili tudi novi predlog poteka južne obvoznice, katere predviden priključek se mora upoštevati pri načrtovanju hitre ceste. Naslednja pripomba se nanaša na potek hitre ceste preko Legenske planote, kjer je predvidena delno v pokritem delno v odkritem vkopu. MOSG predlaga podaljšanje pokritega vkopa. Trenutno je predvideno le nasutje, ki bi omejilo negativne vplive na okolico. V tretji pripombi predlagajo, da se v kolikor bi prišlo do spremembe trase na meji z občino Dravograd, priključek Slovenj Gradec sever umesti na konec poslovne cone Slovenj Gradec v poslovno cono Nordung.

6.1.2 Občina Dravograd

Povsem manj uspešno kot v MOSG je postopek priprave DPN potekal v občini Dravograd, kjer vse od predstavitve študije variant in najustreznejše variante s pripravljavci DPN niso našli kompromisnih rešitev. Pripombe občine so se nanašale na skoraj celoten potek hitre ceste ter obvoznic v občini. V nadaljevanju predstavljamo pripombe občine na zadnji predlog poteka trase tretje razvojne osi med pripravo DPN.

Prva pripomba občine Dravograd se nanaša na potek zahodne obvoznice, kjer predlagajo, da se njen priključek na cesto G1-1 premakne proti Viču, saj bo v nasprotnem primeru celoten promet še vedno potekal v neposredni bližini mestnega središča. Pri prečkanju zahodne obvoznice preko reke Drave predlagajo, da se priključek proti centru ne izvede, ampak se modernizira obstoječi priključek na križišču pri Javnem komunalnem podjetju Dravograd. Investicija bi se tako pocenila. Predlagajo, da se kot glavna prometna smer obravnava Maribor – Ravne na Koroškem. Naslednja pripomba se nanaša na zahodno obvoznico, ki jo po predlogu študije popolnoma zavračajo. Predlagajo tunelsko varianto, ki ne bi imela vpliva na strnjeno naselje Meže. V tretji pripombi predlagajo umestitev trase hitre ceste med mejo z MOSG in Šentjanžem na obronke Gmajne za naseljem Bukovska vas. Predvsem poudarjajo, da zavračajo celoten predlog, ki je bil obravnavan skozi postopek DPN v njihovi občini.

6.1.3 Občina Ravne na Koroškem

Potek trase tretje razvojne osi skozi občino Ravne na Koroškem nima večjega vpliva na strnjeno poseljeno območje, zato večjih pripomb s strani občine ni bilo. Vendarle pa je tudi na tem območju prihajalo do usklajevanja trase in posameznih pomislekov s strani občine. Pripombe so se nanašale predvsem na potek hite ceste skozi predvideno poslovno cono Ravne ter predviden priključek Ravne zahod. Priključek je namreč umeščen tako, da ne bi reševal problema prometa skozi center Raven. Na območju predvidenega priključka prav tako ni veliko prostora. Izpostavili so željo po umestitvi trase izven doline, saj bi imela predvidena cesta veliko negativnih vplivov na življenje prebivalcev.

6.1.4 Občina Prevalje

Občina Prevalje je za načrtovalce predstavljala največji izziv, saj se poselitev razteza skozi celotno širino Mežiške doline. Vsakršni predlog umestitve hitre ceste po dolini, je imel veliko nasprotovanje s strani prebivalcev in občine. Kot občina Raven na Koroškem je tudi občina Prevalje predlagala umestitev trase severno od doline v tunelu. Alternativna varianta nesprejemljivi severni varianti je predstavljala varianta južno od Prevalj, ki jo je občina prav tako predlagala v obliki tunela. Predlagane variante so bile finančno nesprejemljive, posledično med pripravo DPN ni prišlo do kompromisne rešitve med občino in pripravljavcem DPN.

6.2 Potrebe občin in njihov predlog poteka razvojne osi

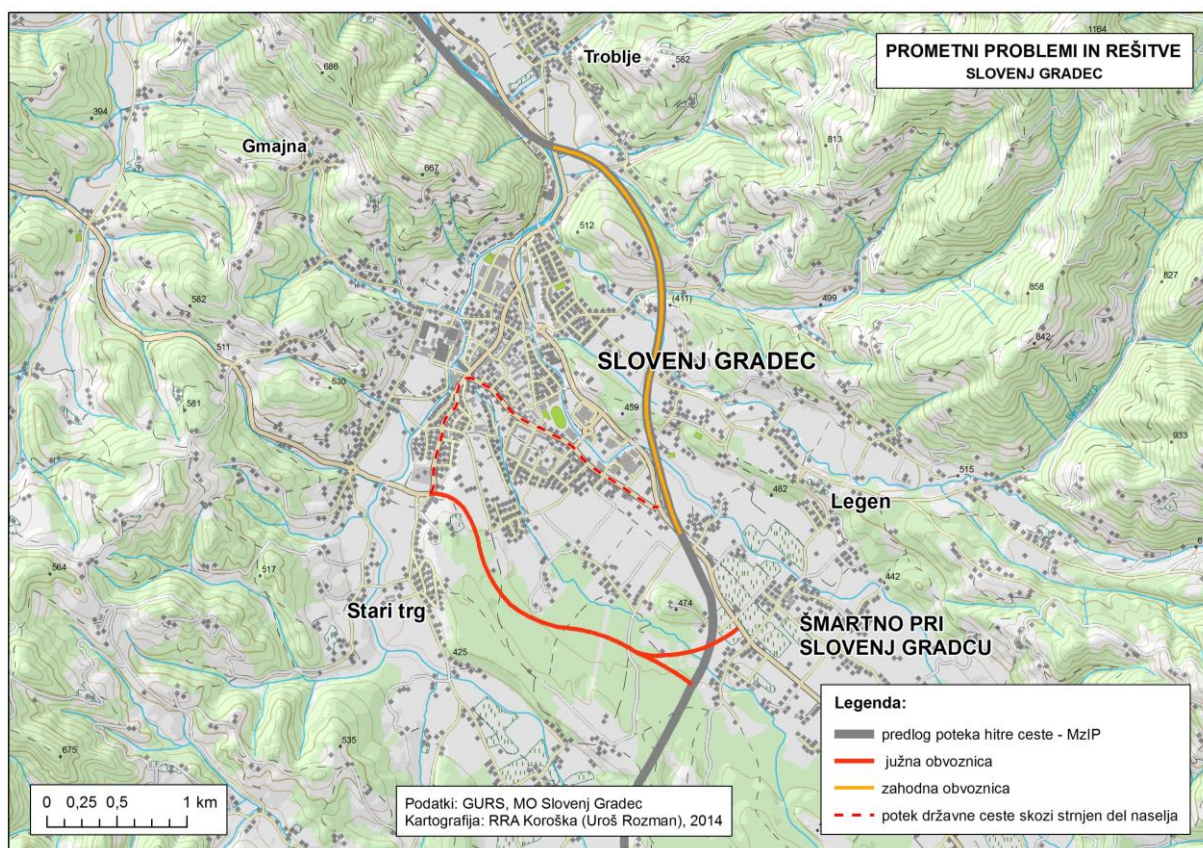
Tretja razvojna os med Slovenj Gradcem in MMP Holmec bo za Koroško regijo imela povsem drugačen pomen, kot odsek med avtocesto A1 in Slovenj Gradcem. Južni del bo predstavljal predvsem hitro povezavo regije z osrednjim delom Slovenije, medtem ko bo severni del reševal prometne probleme naselji na tem območju, ob tem pa na hitrejšo mobilnost prebivalstva ne bo imel tako velika vpliva. Posledično je zelo različna tudi umestitev posameznih koridorjev, pri čemer je južni del poteka veliko bolj neposredno med avtocesto in Slovenj Gradcem, severni del pa je načrtovan kjer potekajo že obstoječe prometne povezave. V nadaljevanju predstavljamo največje prometne probleme občin (vpliv obstoječih prometnih povezav na življenje prebivalcev) in njihove predloge izboljšanja.

6.2.1 Slovenj Gradec

Slovenj Gradec prečita dve državni cesti, glavna cesta I. reda (G1-4) in regionalna cesta I. reda (R1-227). Cesta G1-4 skozi Slovenj Gradec predstavlja vzhodno obvoznico mesta, saj ne poteka skozi strnjen del mesta in kot takšna nima večjega negativnega vpliva na prebivalce mesta. Problematična je predvsem v smislu prepustnosti, saj se zaradi velika števila trgovskih centrov v neposredni bližini in številnih križišč promet upočasni in ne omogoča optimalnega pretoka prometa.

Veliko bolj problematična, čeprav s prometom manj obremenjena je cesta R1-227, saj poteka skozi strnjen del mesta, v neposredni bližini mestnega središča. Neustrezna je tako iz vidika povprečne hitrosti vožnje (omejitev 50 km/h), kot vidika obremenitve prebivalcev.

Prioriteta MOSG je izgradnja ti. južne obvoznice (2 pasovne ceste), ki bi reševala problem tranzitnega prometa na cesti R1-227. V preteklih letih je bilo izdelanih večje število študij, zadnja septembra 2013 (Guzelj, Trošt). Študija ugotavlja, da tako južna kot nova vzhodna obvoznica (4 pasovna hitra cesta v sklopu projekta 3. razvojne osi) glede prepustnosti do leta 2030 nista problematični, bi pa južna obvoznica močno razbremenila cesto R1-227, kar je ugodno s stališča varnosti, okoljskih vplivov in ambientalne ustreznosti.



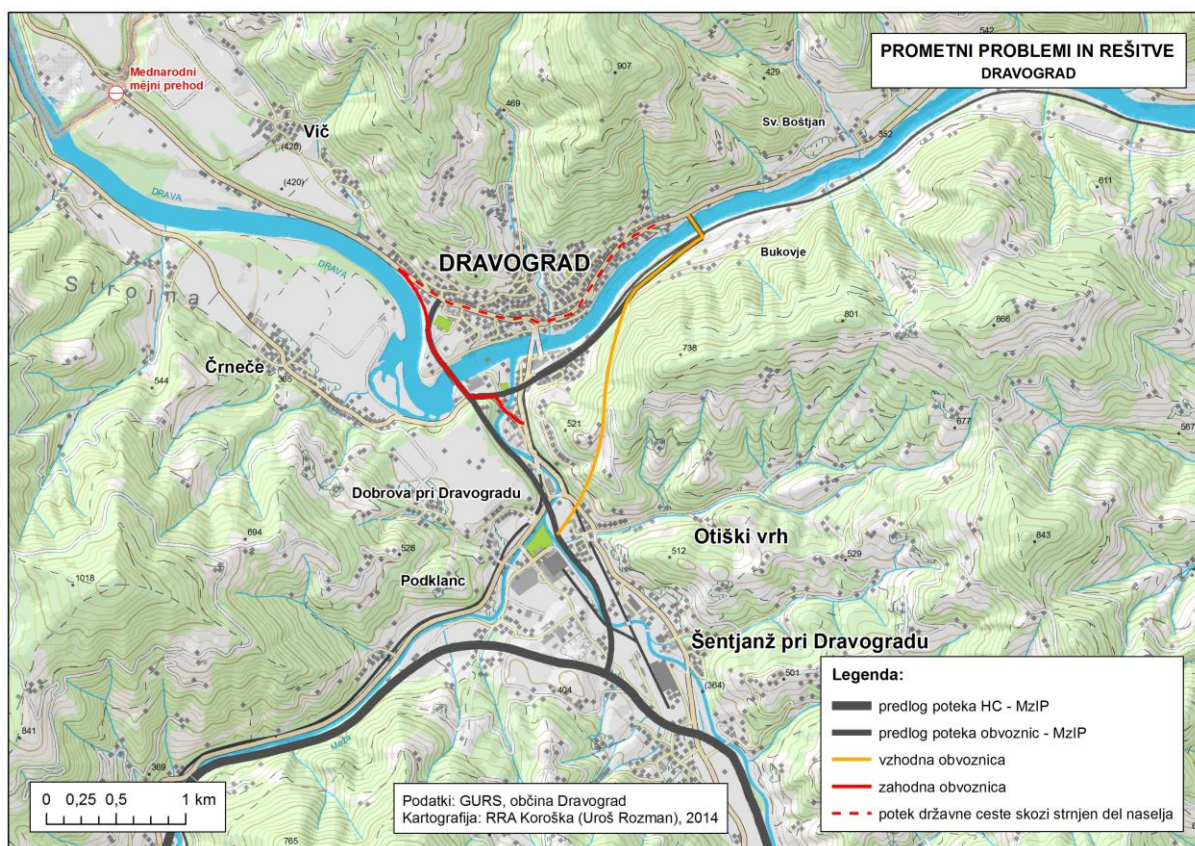
Slika 50: Profil glavne ceste G2-112 s preozkim voziščem in brez robne črte (<6 m).

Gradnjo nove vzhodne obvoznice si je MOSG nadejal v sklopu 3. razvojne osi. Predlog občine je potek trase skoraj v celoti v pokritem vkopu oz. v tunelu (glej poglavje 6.1.1). Vzhodna obvoznica bi bila leta 2030 po podatkih študije obremenjena le s 6500 vozili dnevno, posledično bi prometnim obremenitvam zadostila tudi le kot 2 pasovna cesta.

6.2.2 Dravograd

Dravograd je prometno najbolj obremenjeno mesto na Koroškem, saj skozenj potekata glavni cesti G1-1 in G1-4. Posebej problematična je cesta G1-1, ki poteka skozi zgodovinski center Dravograda in gosto poseljeno območje novejšega dela mesta. Dravograd po glavnih cestah tako v povprečju dnevno prevozi več kot 500 vlačilcev ter več kot 14.000 vozil (DRSC, 2013), kar je izredno neugodno tako iz stališča varnosti, kot tudi okoljskih vplivov. Cesti predstavljata glavni tranzitni poti Dravske in Mislinjske doline.

Prve študija poteka zahodne obvoznice Dravograda (ki je zaradi starega mestnega jedra prioriteten pomena), je bila opravljena s strani DRSC podjetja PNG d.o.o. (investitor DRSC) že leta 2006, leta 2007 pa je bila v sklopu študije variant za 3. razvojno os (izdelovalec URBIS d.o.o., investitor DARS) izdelana študija poteka tako vzhodne kot zahodne obvoznice. Občina Dravograd rezultate študije variant izdelovalca URBIS ni sprejela kot ustrezne (glej poglavje 6.1.2). Predlog poteka obvoznic, ki je sprejemljiv s strani občine Dravograd prikazuje slika 51.



Slika 51: Profil glavne ceste G2-112 s preozkim voziščem in brez robne črte (<6 m).

Občina kot glavno prioriteto izpostavlja zahodno obvoznico, katere potek predstavlja izpopolnjena verzija predloga študije podjetja PNG. Z njo želijo reševati predvsem tranzitni promet skozi zgodovinski center mesta. Vzhodno obvoznico mesta predlagajo odmaknjeno od poselitvenih območij Dravograda in Meže (študija variant podjetja URBIS predvideva potek obvoznice skozi strnjeno naselje Meže). Rešitev predstavlja tunnelska varianta, ki bi se pod dvorcem Bukovje preko mostu priključila na cesto G1-1.

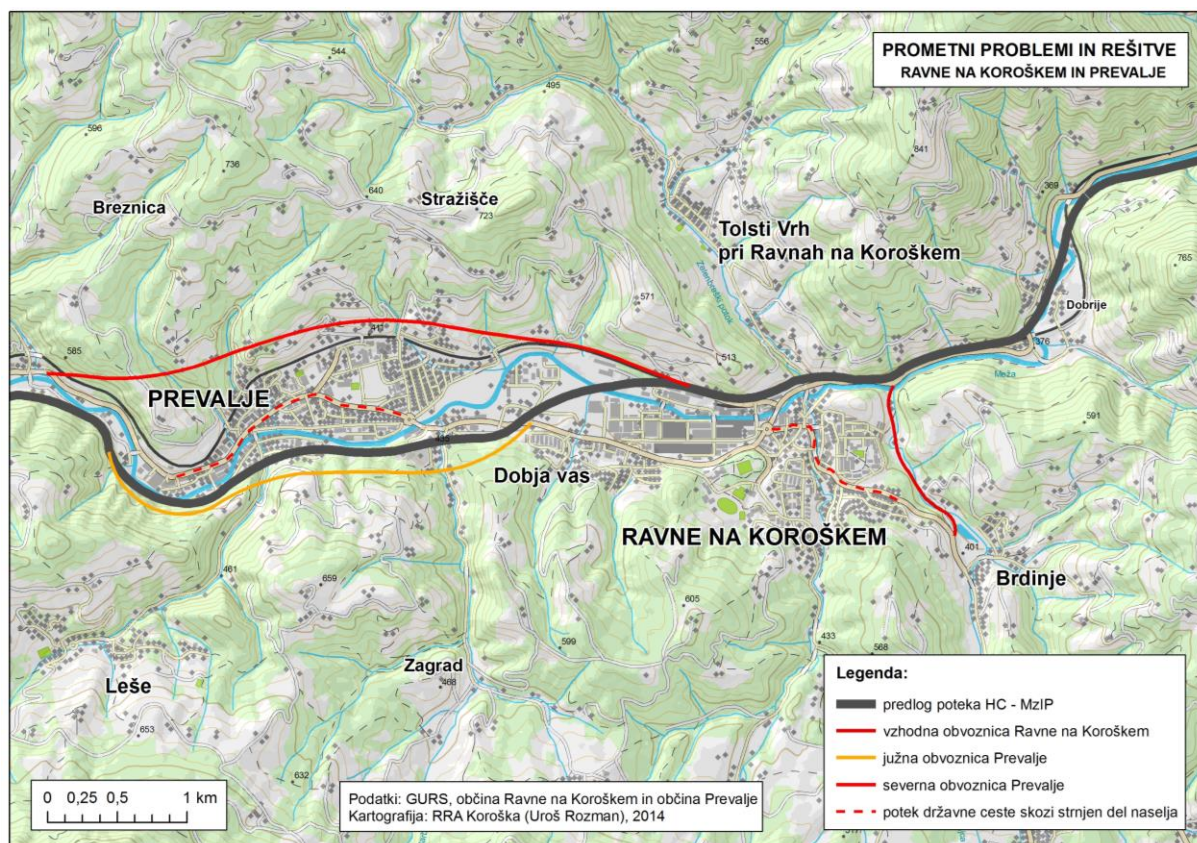
6.2.3 Ravne na Koroškem

Skozi Ravne na Koroškem potekata glavna cesta II. reda (G2-112) in regionalna cesta I. reda (R1-227). Prometna obremenitev cest je podobna in v povprečju znaša 6000 vozil dnevno, vendar poteka po cesti G2-112 več tovornega tranzitnega prometa. Glavno težavo pa kljub temu predstavlja cesta R1-227, saj poteka skozi center mesta ter strnjeno poselitveno območje, zaradi česar negativno vpliva na okoliške prebivalce ter razvoj samega centra. Cesta G2-112 poteka odmaknjeno od glavnih poselitvenih območij, tako da kljub večjemu odstotku tovornega tranzita nima tako velikih negativnih vplivov. Večjo težavo predstavlja le v smeri Prevalj, kjer se zaradi večjega števila trgovskih centrov poveča prometna obremenitev, ki znaša več kot 13.000 vozil dnevno. Posledično na tem odseku ob prometnih konicah prihaja tudi do zastojev.

Občina Ravne na Koroškem z namenom reševanja tranzitnega prometa skozi center mesta predlaga gradnjo vzhodne obvoznice. Predlog potek je predstavljen na sliki 52. Glavni prometni problemi občine se z izgradnjo 3. razvojne osi, kot je bilo načrtovano v ŠV, ne bi rešili.

6.2.4 Prevalje

Skozi Prevalje poteka le ena državna cesta G2-112, ki poteka skozi celotni strnjeno poseljen del mesta, zaradi česar je njen vpliv na okolje zelo velik. Zelo velika je tudi dnevna obremenitev ceste, ki v povprečju znaša 13.000 vozil od tega 80 vlačilcev. Zaradi gosto poseljene Mežiške doline so alternative obvozne ceste zelo zahtevne oz. finančno manj sprejemljive



Slika 52: Profil glavne ceste G2-112 s preozkim voziščem in brez robne črte (<6 m).

Študija variant je leta 2007 predlagala obvoz na južni strani Prevalj, tesno ob reki Meži, ki za občino ni bil sprejemljiv. Občina zagovarja severno oz. južno tunelsko varianto, saj meni, da bi vsakršna nova cesta v dolini še dodatno obremenila prebivalce Prevalj. Predlog poteka obvoznice je predstavljen na sliki 52.

6.3 Sklepne ugotovitve

Pripombe občin ob predlagani trasi 3. razvojne osi so podobne pripombam, ki so jih predstavile že leta 2007 ob prvi predstavitvi študije variant. Kljub več letnim usklajevanjem in trudu tako pripravljavcev kot tudi predstavnikov občin, se niso uspeli dogovoriti za sprejemljiv potek trase. Menimo, da do bistvenega premika pri nadaljevanju postopka DPN na obstoječih koridorjih ne bi prišlo, zato predlagamo izdelavo nove študije variant, ki ne bo obravnavala poteka nove ceste v Mežiški in Mislinjski dolini v neposredni bližini obstoječe glavne ceste. Želja Koroških občin je neposredna povezava Slovenj Gradec – MMP Holmec, s čimer bi že tako zelo obremenjene doline rešile glavnine tranzitnega prometa, ob enem pa bi imela glavna zaposlitvena in poselitvena območja hiter dostop do razvojne osi.

7. Analiza in določitev scenarijev

7.1 Analiza obstoječe cestne infrastrukture

7.1.1 Promet

Prometna obremenjenost državnih cest je odvisna od različnih dejavnikov. V poglavju 4.2. smo podrobneje opisali trend rasti in padanja obremenitev na državnih cestah med leti 2000 in 2013. Razlog za padanje števila vozil na nekaterih glavnih cestah v zadnjih letih je predvsem v slabem stanju prometne infrastrukture, ki v takšnem stanju ne spodbuja gospodarstva ter ne omogoča konkurenčnih povezav z osrednjo Slovenijo. V gradivu za pridobitev smernic za izdelavo DPN je podjetje DDC d.o.o. leta 2006 ugotovilo, da je obseg daljinskega prometa, ki prevozi celotno relacijo Dravograd – A1 le 1000 vozil/dan, od tega le 200 tovornih vozil. Sezonske variacije prometa naj ne bi bile izrazite, razlika je le med delovniki ter sobotami in nedeljami. Velik del promet poteka med posameznimi gospodarskimi centri znotraj regije.

Najbolj obremenjeni odseki državnih cest na Koroškem v letu 2013 po podatkih DRSC so bili Prevalje – Ravne na Koroškem, Dravograd – Otiški vrh in Slovenj Gradec – Lužnik. Te odseke je v poprečju dnevno prevozilo več kot 10.000 vozil. S tovrnim prometom najbolj obremenjena je cesta G1-4 na celotnem odseku med Dravogradom in Velenjem. Povprečno jo prevozi do 1500 tovornih vozil (do 15 % vseh vozil), katerih večino predstavljajo lahka tovorna vozila. Z težkimi tovrnimi vozili je najbolj obremenjen odsek ceste G1-1 med MMP Vič in Dravogradom, ki ga dnevno prevozi 280 vlačilcev. Sledi mu odsek Otiški vrh – Slovenj Gradec (G1-4) in Dravograd – Radlje ob Dravi (G1-1), ki ga prevozi okrog 240 vlačilci dnevno. Delež tovornih vozil glede na vsa vozila je največji na odseku MMP Vič – Dravograd, kjer znaša 25 %. Ta odsek ceste G1-1 ima tako predvsem tovrno tranzitno vlogo.

Preglednica 4: Podatki o številu vozil leta 2013 na bolj obremenjenih odsekih glavnih cest na Koroškem (DRSC)

Kat. ceste	Prometni odsek	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebnostna vozila	BUS	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
G1-1/0240	MP VIČ - DRAVOGRAD	2.257	74	1.620	5	171	34	22	54	277
G1-1/0241	DRAVOGRAD - RADLJE	7.206	90	5.986	50	578	118	86	62	236
G1-1/0243	RADLJE - BREZNO	4.350	58	3.556	36	380	80	43	46	151
G1-1/0245	RUTA - SELNICA	4.735	59	3.886	33	403	64	83	42	165
G1-4/1257	DRAVOGRAD - OTIŠKI VRH	12.455	113	10.879	134	762	145	116	82	224
G1-4/1258	OTIŠKI VRH - SL. GRADEC	9.439	89	7.957	76	688	164	119	103	243
G1-4/1259	SL. GRADEC - LUŽNIK	11.531	103	9.879	76	860	196	99	100	218
G1-4/1259	LUŽNIK - ZG. DOLIČ	8.770	86	7.317	75	722	175	88	92	215
G1-4/1260	ZG. DOLIČ - VELENJE	8.560	81	7.193	69	643	136	140	85	213
G2-122/1254	MP HOLMEC - POLJANA	1.906	33	1.681	3	99	8	19	29	34
G2-112/1255	POLJANA - PREVALJE	7.570	66	6.763	54	438	65	73	34	77
G2-112/1255	PREVALJE - RAVNE	13.425	90	12.094	89	798	120	105	36	93
G2-112/1256	RAVNE - DRAVOGRAD	6.340	46	5.431	71	438	61	124	55	114
R1-227/1264	RAVNE - KOTLJE	6.342	50	5.868	25	337	18	36	3	5
R1-227/1423	KOTLJE - STARI TRG	5.921	33	5.480	19	307	34	39	4	5
R2-425/1265	POLJANA - MEŽICA	4.872	41	4.294	50	255	72	81	42	37
R2-425/1265	MEŽICA - ČRNA	3.140	25	2.707	43	208	29	53	22	53
R2-425/1265	ČRNA - ŠENTVID	332	13	277	1	20	4	13	2	2
R2-431/1350	ZG. DOLIČ - STRANICE	2.529	27	2.174	17	198	38	39	10	26
R2-434/1352	RADLJE - RADELJSKI PRELAZ	873	39	644	6	52	26	40	25	41

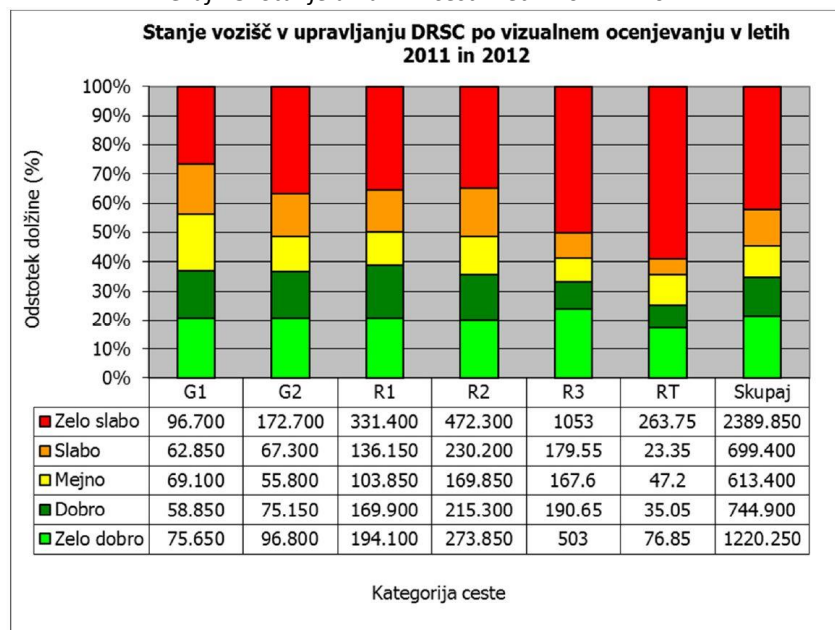
Odseki z manj kot 10.000 vozil dnevno so odseki na cesti G1-4, katere v poprečju dnevno prevozi od 8000 do 9000 vozil. Med srednje obremenjene odseke (med 4000 in 8000 vozili) štejemo odseke na cesti G1-1 ter G2-112 z izjemo odseka MMP Vič – Dravograd in Poljana – MMP Holmec, kjer se število vozilo giblje med 2200 in 1900. Med srednje obremenjene odseke lahko štejemo tudi odsek Poljana – Mežica na cesti R2-425. Ostale odseke državnih cest lahko opredelimo kot manj obremenjene, saj je število vozil manjše od 4000.

Med mejnimi prehodi je najbolj obremenjen MMP Vič, ki ga dnevno prevozi 2200 vozil, sledi mu MMP Holmec z 1900 ter MMP Radelj s skoraj 900 vozili. MMP Vič je prav tako najbolj obremenjen prehod z tovornim prometom, ki ga dnevno prevozi več kot 500 tovornih vozil, sledita mu MMP Radelj in MMP Holmec z skoraj 190 tovornimi vozili dnevno.

7.1.2 Stanje vozišč na državnih cestah

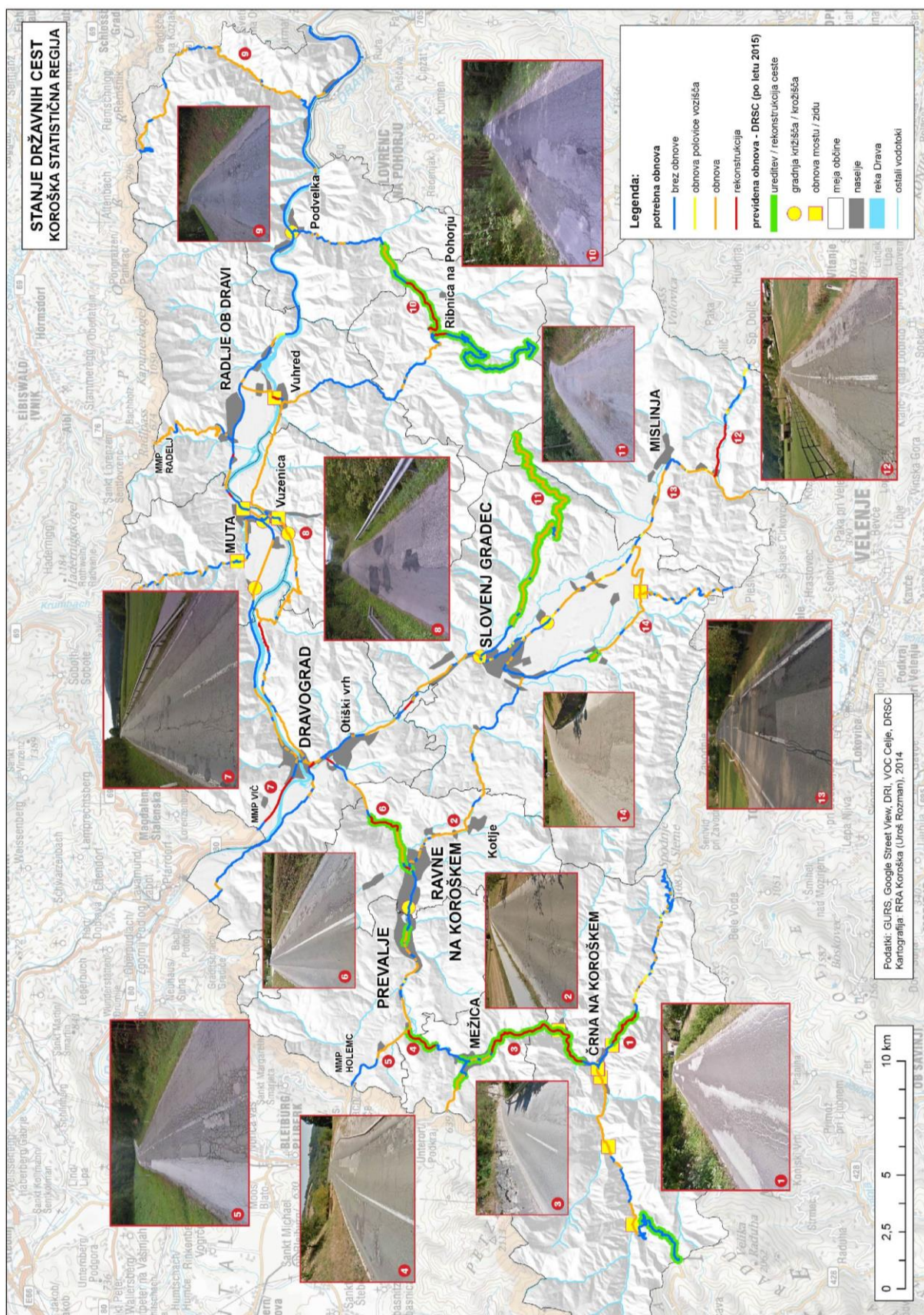
Stanje državnih cest v Sloveniji se po besedah bivšega direktorja DRSC mag. Gregorja Ficka iz leta v leto poslabšuje. Več kot polovica jih je po podatkih DRSC (iz leta 2013) v slabem stanju. Glavni razlog je povečanje prometa ter pomanjkanje denarja za obnovo. Za Koroško regijo imajo državne ceste toliko večji pomen, saj zaradi nezgrajene 3. razvojne osi predstavljajo glavno prometno povezavo z ostalo Slovenijo. Dodatno je na slabo vzdrževanje glavnih cest na koridorju razvojne osi vplivalo tudi sprejemanje DPN, zaradi česar DRSC ni pripravljala večjih investicijskih vlaganj v obnovo cest.

Graf 13: Stanje državnih cest v letih 2011 in 2012



Vir: DRSC, 2013

Ker je stanje vozišč predstavljeno le za celotno Slovenijo, smo na RRA Koroška v sodelovanju s predstavniki DRI d.o.o. in VOC Celje d.d. ter vizualnim pregledom pripravili pregled stanja vozišč državnih cest na Koroškem (slika 53). S strani DRSC smo pridobili podatke o predvidenem investicijskem vzdrževanju. Slednje zajema modernizacijo, novogradnje, obnovo, preplastitve, rekonstrukcije in ureditve državnih cest. Podatki tako ne vključujejo rednega vzdrževanja, ki ga za Koroško regijo opravlja VOC Celje d.d. in zajema predvsem manjša sanacijska dela na voziščih. Po podatkih DRSC, je v NRP predvidena obnova 45 km državnih cest, vendar zaradi pomanjkanja finančnih sredstev šele po letu 2018. Obnova na najbolj obremenjenih glavnih cestah G1-1 in G1-4 ni predvidena niti na enem odseku.



Slika 53: Stanje državnih cest ter predvidene investicije s strani DRSC po letu 2015.

Analiza stanja vozišč je pokazala, da od skupno 271 km državnih cest na Koroškem, je obnove potrebnih več kot 126 km oz. 47 %. Modernizacije makadamskih državnih cest v tej študiji niso bile upoštevane, čeprav bi bile po podatkih DRSC potrebne. Ob upoštevanju tega dejstva, bi odstotek cest potrebnih obnove presegel 50 %. Od skupno 71,8 km glavnih cest I. kategorije, je obnove potrebne več kot 26 km. Veliko bolj poškodovana je cesta G1-4, saj je obnova potrebna na 15,3 km od skupno 27,7 km. V zelo slabem stanju so tudi druge kategorije cest, glavna cesta II. reda je potrebna obnove na več kot 50 %, regionalne ceste so potrebne obnove na 72,2 km od skupno 141,3 km.

Od 126 km obnove potrebnih cest, jih je 22 km v kritičnem stanju, skoraj polovica preostalih pa v zelo slabem stanju. Ugotovitve analize kažejo, da so nekateri daljši odseki v zelo dobrem stanju, drugi v zelo slabem, kar je posledica sistematične obnove večjih odsekov, pri tem pa slabo vzdrževanje ostalih cest. V zelo dobrem stanju so odseki skozi večja naselja, saj so tovrstne investicije zaradi sofinanciranja s strani občin in reševanja problematike pešcev ter kolesarjev prioritetnega pomena za DRSC. Skoraj v celotni dolžini so obnovljene tudi nekatere regionalne ceste III. reda, ki na nekaterih odsekih že kažejo znake obrabe.

Predvideno investicijsko vzdrževanje s strani DRSC je v prihodnjih letih predvideno na 45 km državnih cest, v kar je vključena tudi modernizacija 13 km turističnih cest. Investicijsko vzdrževanje regionalnih in glavnih cest je predvidena tako le na 32 km. Med investicijsko vzdrževanje spada:

- modernizacija (asfaltiranje makadamskih cest)
- obnova (obnova zgornjega ustroja ter odvodnavanja)
- preplastitev (preplastitev obstoječih asfaltiranih površin)
- rekonstrukcija (razširitve vozišč, gradnja novih odvodnavanj, izboljšanje krivin)
- ureditev (urejanje cest skozi naselja z gradnjo pločnikov, kolesarskih stez itn.)

Med investicijsko vzdrževanje ob zgoraj naštetem spada tudi gradnja oz. obnova mostov, sanacija plazov, gradnja križišč oz. krožišč, nivojskih križišč ter železniških prehodov. DRSC predvideva obnovo 10 mostov in sanacijo plazov ter gradnjo opornega zidu. Z izboljšanje varnosti in boljšo pretočnost načrtujejo gradnjo 7 križišč oz. krožišč. Začetek oz. zaključek predvidenega investicijskega vzdrževanja je za večino projektov predviden po letu 2018, saj v letu 2014 in 2015 ni predvidenih finančnih sredstev.

Ugotavljamo, da predvideno investicijsko vzdrževanje ne bi izboljšalo stanja na glavnih cestah I. reda, saj v programu obnove ni niti enega odseka, prav tako pa predvidena dinamika, ki predvideva pričetek obnove oz. rekonstrukcije ceste šele po letu 2018 ne predvideva večjega izboljšanja tudi na drugih državnih cestah. Zaskrbljujoča je predvsem cesta G1-4 (predstavlja povezavo na bodoči 3. razvojni osi), ki spada med najpomembnejše ceste na Koroškem, vendar DRSC ne predvideva njene obnove. Razlog za zelo slabo stanje te ceste je tudi v izdelavi DPN, ki je predvideval preusmeritev prometa na hitro cesto, vendar se projekt ne odvija v predvidenih časovnih rokih.

Po že obstoječih projektih bi bilo potrebno nujno vključiti v Nacionalni razvojni program (NRP) tudi obnovo naslednjih odsekov državnih cest:

- G1-1/240 od km 0+500 do km 2+800;
- R2-112/1254 od km 1+950 do km 3+881;
- R2-431/1350 od km 0+000 do km 2+300;
- G2-112/1255 od km 0+000 do km 1+500;
- G2-112/1256 od km 4+000 do km 5+500;
- G1-1/241 od km 1+100 do km 3+800;
- G1-4/1258 od km 2+100 do km 3+600, od km 4+200 do km 4+600, od km 5+300 do km 7+100;
- G1-4/1259 od km 2+000 do km 5+000, od km 7+200 do km 10+000;
- G1-4/1260 od km 0+000 do km 2+260.

7.1.3 Prometna varnost

Prometna varnost na državnih cestah v Sloveniji se v zadnjih letih izboljšuje, kar je najverjetnejša posledica večjega nadzora prometa ter varnejših avtomobilov. Veliko je k splošnemu izboljšanju varnosti prispevala tudi izgradnja 606 km avtocest, ki so veliko varnejše od glavnih in regionalnih cest. V povprečju je na avtocestah do 3-krat manj prometnih nesreč. Izboljšanje prometne varnosti v preteklih letih prikazuje tudi graf 14 odvisnosti števila umrlih glede na prevožene kilometre na državnih cestah. Kljub konstantnemu povečanju prevoženih kilometrov, se je prometna varnost izboljšala. Leta 2007 je na cestah umrlo skoraj 300 udeležencev, medtem ko se je do leta 2012 ta številka zmanjšala na 129, kar predstavlja več kot 50 % izboljšanje.

Graf 14: Prevoženi kilometri ter število umrlih na cestah med leti 2001 in 2012



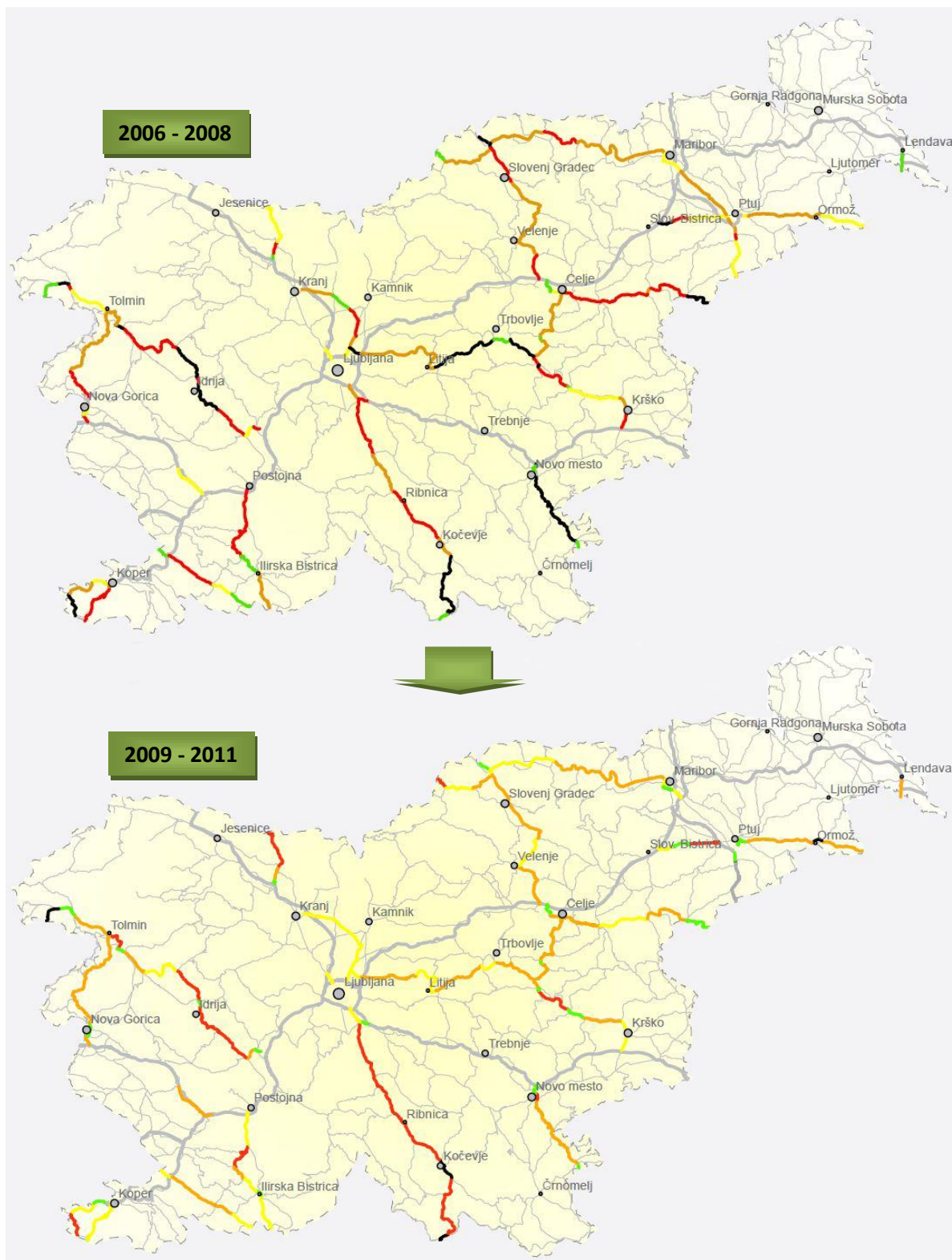
Vir: EuroRAP, 2012

Organizacija EuroRAP Slovenija je leta 2012 opravila raziskavo oz. oceno stopnje tveganja na državnih cestah med leti 2009 in 2011. Ocena tveganja cest temelji na analizi podatkov o prometnih nesrečah s hudimi telesno poškodovanimi in mrtvimi, podatki o prevoženih kilometrih vozil na cesti in podatki o cestah državnega cestnega omrežja. Opravili so tudi primerjavo med leti 2006-2008 in 2009-2011.

Rezultati kažejo (slika 54), da se je ocena tveganja na glavnih cestah v povprečju izboljšala. V prvem ocenjevalnem obdobju so bile glavne ceste na Koroškem ocenjene večji del z srednjo stopnjo tveganja, nekateri deli tudi z srednje-visoko in visoko. Le odsek Poljana - MMP Holmec je bil med leti 2006 in 2008 ocenjen z nizko stopnjo tveganja. Najslabše je bil ocenjen odsek MMP Vič – Dravograd. V ocenjevanju med leti 2009 in 2011 so bile glavne ceste na Koroškem označene z srednjo oz. srednje-nizko stopnjo tveganja. Odsek Poljana – MMP Holmec je bil v tem obdobju ocenjen najslabše oz. z srednje-visoko stopnjo tveganja, medtem ko je bil odsek MMP Vič – Dravograd ocenjen najboljše.

Med leti 2006 in 2011 se prometno varnost najverjetneje ni izboljšala zaradi boljšega stanja cest, saj večjih investicij v obnovo cest ni bilo. Odsek MMP Vič – Dravograd, ki je bil ocenjen z najnižjo stopnjo tveganja je predstavlja enega najbolj poškodovanih odsekov na Koroškem. Izboljšanje stopnje

tveganja na glavnih cestah je tako najverjetnejša posledica slabe infrastrukture, ki ne omogoča višjih hitrosti ter poostren nadzor prometa. Glavne ceste na Koroškem so v primerjavi z celotno Slovenijo glede na stopnjo tveganja v povprečju, vendar je možnosti za izboljšanje še veliko. Prometno omrežje v prihodnosti bi moralo biti zasnovano s ciljem po zagotavljanju večje pretočnosti in višjih povprečnih hitrosti ob enem pa še boljši prometni varnosti. Trend zadnjih obnov glavnih cest je bil usmerjen preveč v umirjanje prometa, kar ima lahko dolgoročne negativne posledice na razvoj regije.



Slika 54: Karta tveganja na glavnih cestah – primerjava med leti 2006-2008 in 2009-2011 (EuroRAP).

7.1.4 Omejitve obstoječega prometnega omrežja

Glavne prometne povezave v Koroški statistični regiji predstavljajo glavne ceste I. in II. reda. Njihova naloga je povezovanje središč regionalnega pomena ter navezovanje na ceste enake ali višje kategorije v državi in na cestne sisteme sosednjih držav. Za konkurenčnost regije je zelo pomembna kakovost te povezave, predvsem zadostna kapaciteta cest ter zagotavljanje tekočega in hitrega prometa. Ključni razlogi za neustreznost glavnih cest so:

- preozko vozišče,
- neustrezna preglednost,
- neustrezni horizontalni elementi,
- potek skozi naselje in
- pomanjkljivo urejena križišča.

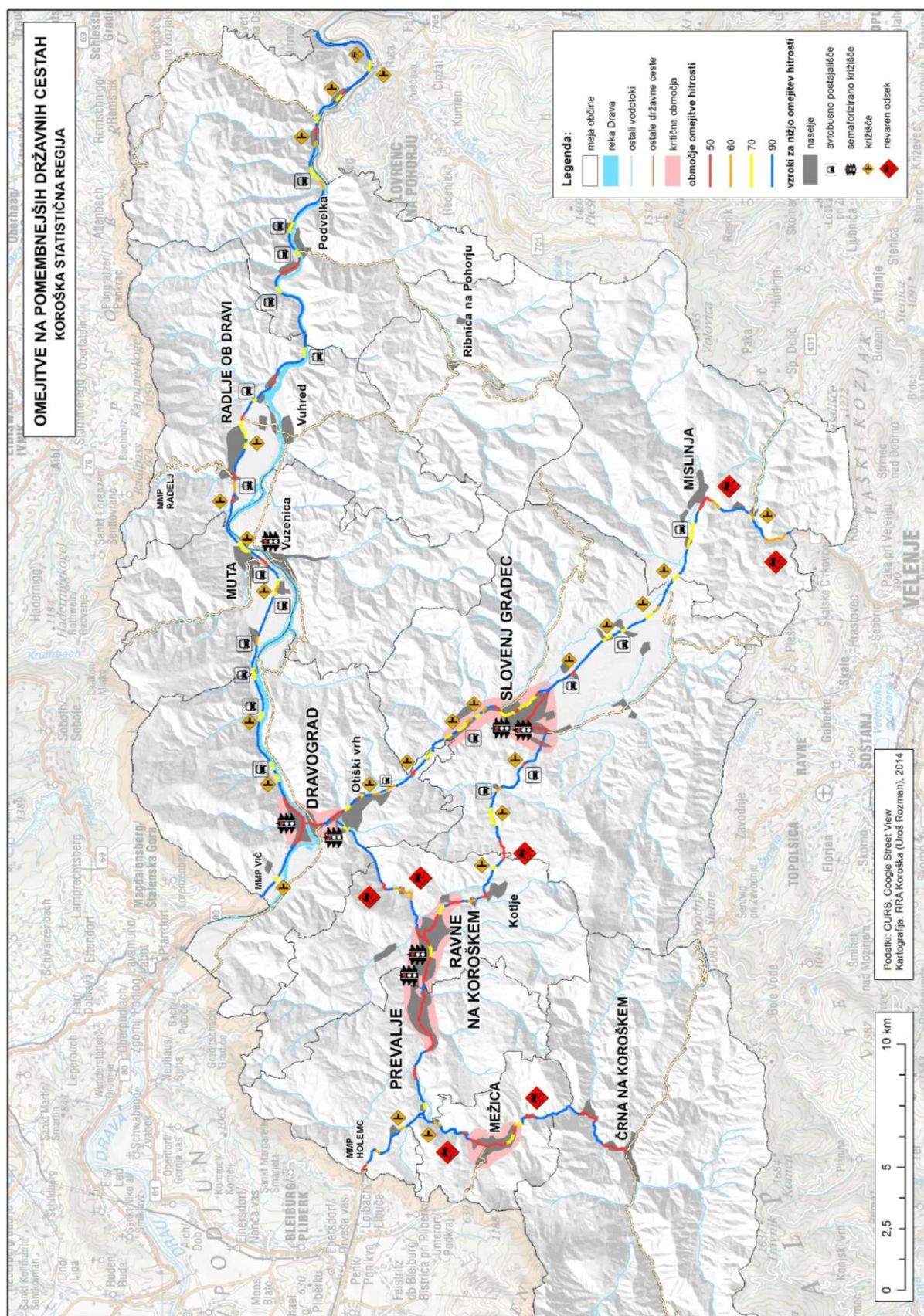
Vrednotenje stanja cest in obcestja so za 3 glavne ceste (G1-1, G2-103, G2-106) v Sloveniji opravili v organizaciji EuroRAP, za ostale pomembnejše državne ceste smo analizo omejitev pripravili na RRA Koroška.



Slika 55: Rezultat ocene tveganja na glavnih cestah v letu 2014 (EuroRAP).

Rezultati vrednotenja (slika 55) s strani EuroRAP omogočajo rangiranje cest glede na stanje, opremljenost ter raven zaščite, ki jo nudijo udeležencem v prometu v primeru prometnih nesreč. Pripravljalci so med ključne pomanjkljivosti ceste izpostavili preozko vozišče ter neustrezna preglednost. 80 % obravnavane ceste je bilo ocenjeno z 2 ali 1 zvezdico. Daleč najslabše sta bila ocenjena odseka avtocesta A1 – Mislinja in Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem, ki sta skoraj v celoti ocenjena z eno zvezdico.

Analiza omejitev na sliki 56 prikazuje omejitve na pomembnejših državnih cestah. Prikazuje hitrostne omejitve na posameznih odsekih ter vzroke za te omejitve. Med najpogostejšimi vzroki za upočasnitev prometa so potek ceste skozi naselja, križišča oz. krožišča, avtobusna postajališča ter nevarni odseki, kjer je zaradi povečanja prometne varnosti hitrost omejena na 60 km/h. Analiza ne upošteva vpliva preozkih vozišč, neustrezne preglednosti ter neustreznih horizontalnih elementov, saj večji del obravnavanih cestnih odsekov na Koroškem ne dosega ustreznih normativov. Povprečne hitrosti so tako na odsekih, kjer je dovoljena največja hitrost v resnici veliko nižje in se v povprečju gibljejo med 60 in 80 km/h. Kritične so predvsem ceste G1-4, G2-112, R1-227 in R2-425.



Slika 56: Omejitve na pomembnejših državnih cestah.

Največje omejitve na omrežju obravnavanih državnih cest so predvsem na odsekih, ki potekajo skozi naselja. Kritične so predvsem državne ceste, ki potekajo skozi Prevalje, Ravne na Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec in Mežico. Dodatno omejitev v naseljih predstavlja tudi zgoščen promet ter krožišča in semaforizirana križišča, kjer se ob prometnih konicah promet tudi povsem ustavi. Ta območja smo opredelili kot kritična pri zagotavljanju tekočega in hitrega prometa, kot generatorja razvoja regije. Reševanje prometnih problemov na teh območjih je tako prioriteto.

Ob večjih naseljih na omejitve hitrosti vplivajo tudi manjša naselja, avtobusna postajališča ter slabo zavarovana križišča. Največje število tovrstnih omejitvenih faktorjev je predvsem na cesti G1-4 med Dravogradom in Slovenj Gradcem. Cesta poteka mimo dveh večjih industrijsko-obrtnih con ter več manjših naselji, tako da je na več kot polovici odseka omejitev hitrosti manjša od 90 km/h.

Še posebej problematični so »nevarni odseki«, kjer je hitrost omejena zaradi večje možnosti prometnih nesreč ter odseki, kjer so cestni zavoji načrtovani tako, da ne omogočajo vožnje pri hitrosti 90 km/h. Ti odseki so na cesti G2-112 (Otiškim vrhom in Ravnam na Koroškem), G1-4 (med Doličem in Velenjem), R2-425 (med Poljano in Črno na Koroškem) in R1-227 (med Kotljami in Slovenj Gradcem).

7.2 Prostorske analize

7.2.1 Naselja

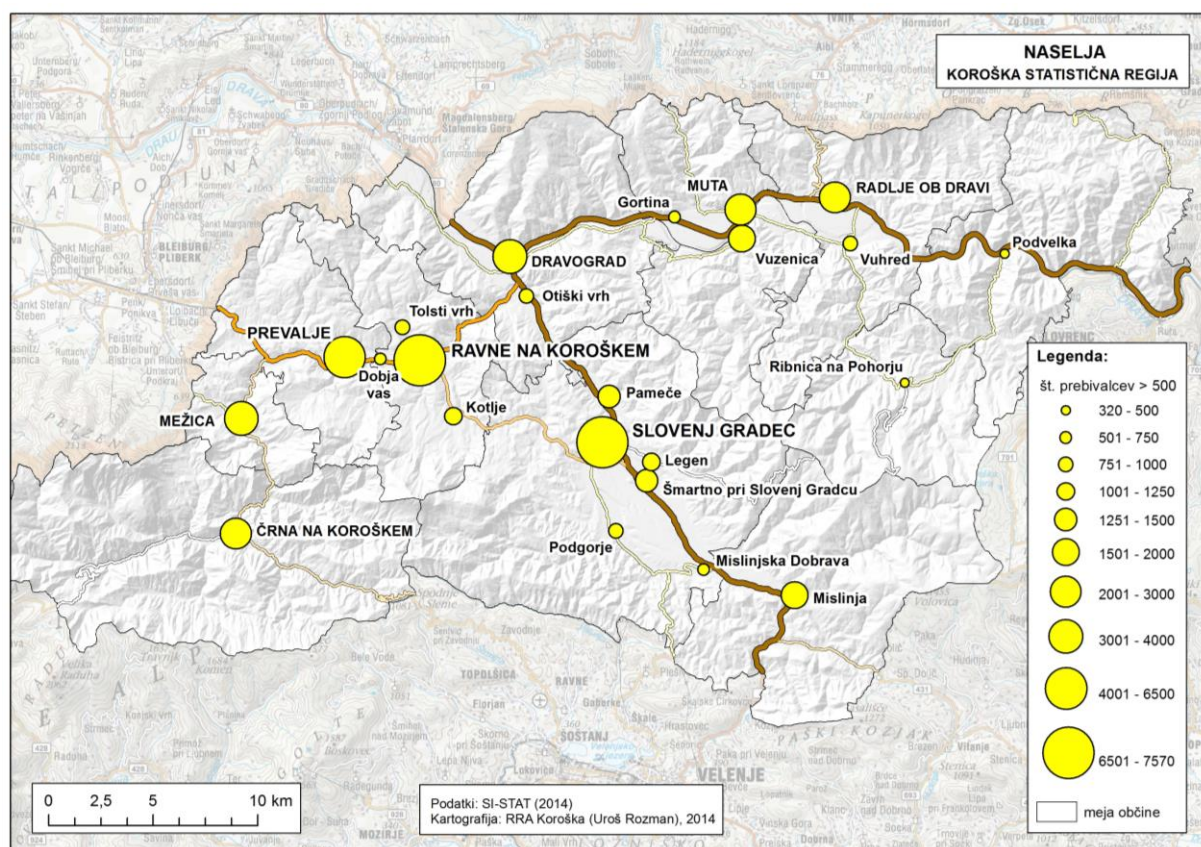
Koroška regija je del kohezijske regije Vzhodna Slovenija. S površino 1.041 km² in 72.000 prebivalci spada med manjše slovenske regije. Predstavlja 5,1 % ozemlja in 3,5 % prebivalstva države, kar jo med slovenskimi regijami uvršča na 10. oz. 9. mesto. Na severu regija v dolžini 100 km meji z Avstrijo, na vzhodu na Podravsko ter na jugozahodu na Savinjsko regijo. Koroško regijo sestavlja 12 lokalnih skupnosti: Črna na Koroškem, Mežica, Prevalje, Ravne na Koroškem, Slovenj Gradec, Mislinja, Dravograd, Muta, Radlje ob Dravi, Vuzenica, Podvelka in Ribnica na Pohorju (RRP, 2014).

Glede na ruralno-urbano tipologijo OECD se Koroška regija uvršča med pretežno podeželske regije, v katerih sicer živi 43,8 % prebivalstva Slovenije. Po površini je največja MO Slovenj Gradec (174 km²), sledita ji Občina Črna na Koroškem (156 km²) in Občina Mislinja (112 km²), najmanjša pa je Občina Mežica (26 km²). Večji del prebivalcev Koroške živi v urbanih naseljih. Po številu prebivalcev so največje MO Slovenj Gradec, Občina Ravne na Koroškem in Občina Dravograd, kjer živi več kot polovica prebivalcev regije. Po gostoti prebivalstva na km² se regija uvršča na 9. mesto med 12 regijami Slovenije, nadpovprečno gostoto prebivalstva pa beležijo občine Ravne na Koroškem, Mežica in Prevalje (2013, SURS).

Na Koroškem je 22 naselij, ki imajo več kot 500 prebivalcev. Največji sta Slovenj Gradec (7570 preb.) in Ravne na Koroškem (6798 preb.), ki so skupaj z Dravogradom (3273 preb.) v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljevanju SPRS) (2004) opredeljena kot somestje ter središče nacionalnega pomena. Po pomenu jim sledijo Radlje ob Dravi (2826 preb.), kot središče medobčinskega pomena. Kljub manjšemu pomenu po SPRS, so glede na število prebivalcev pomembna tudi naselja Prevalje (4609 preb.), Mežica (3193 preb.), Črna na Koroškem (2331 preb.) in Muta (2265 preb.), ki imajo več kot 2000 prebivalcev. Med občine brez naselja z več kot 500 prebivalci lahko štejemo občini Podvelka in Ribnica na Pohorju (2013, SURS).

Poleg velikosti posameznih naselij je pomembna tudi velikost z upoštevanjem bližnjega zaledja. Ravne na Koroškem, skupaj z naselji Prevalje, Dobbo vasjo in Tolstim vrhov tvorijo območje z največ prebivalci, skupaj 13.008. Naselji Ravne na Koroškem in Prevalje skupaj tvorita manjše somestje, kjer Prevalje prevzema vlogo spalnega naselja, Ravne na Koroškem pa vlogo zaposlitvenega centra s

pomembnejšimi javnimi funkcijami. Po številu prebivalcev mu sledi Slovenj Gradec skupaj z naselji, Pameče, Legen in Šmartno pri Slovenj Gradcu z 11.211 prebivalci. Slovenj Gradec je kljub temu po številu javnih funkcij najbolj opremljen, saj ima v njem (poleg ostalih funkcij) sedež splošna bolnišnica in okrožno sodišče.



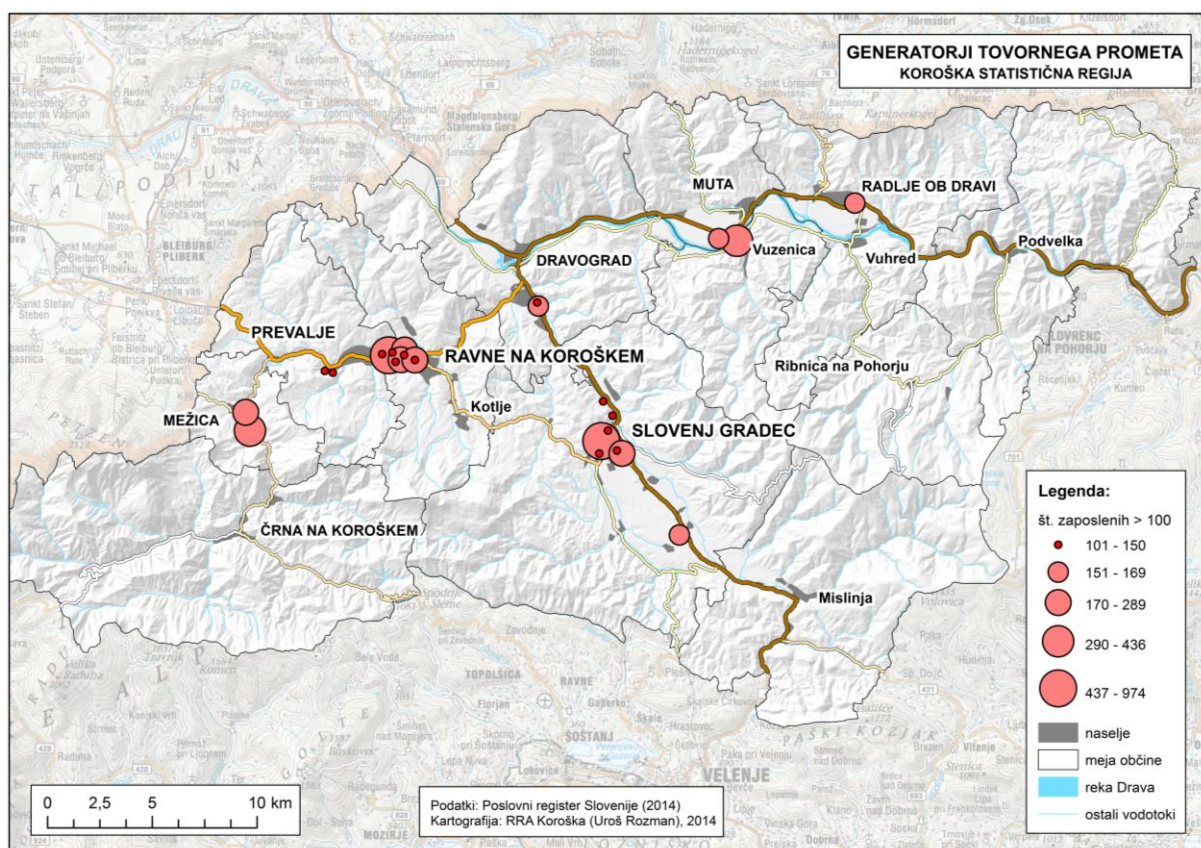
Slika 57: Velikost naselij glede na število prebivalcev.

Slovenj Gradec kot samostojno naselje je po številu prebivalcev največje, medtem ko je z upoštevanjem obrobni naselij najbolj poseljeno širše območje Raven na Koroškem v Mežiški dolini. Somestje s pomembnim prometnim vozliščem in središčno lego ter nekaterimi dopolnilnimi javnimi funkcijami zaokrožuje Dravograd, kjer imajo sedež Avto moto zveza Slovenije, Regionalna razvojna agencija za Koroško in Gospodarska zbornica. Skupaj na širšem območju somestja Slovenj Gradec - Raven na Koroškem - Dravograd prebiva več kot tretjina vseh prebivalcev Koroške statistične regije.

7.2.2 Industrijska območja

Industrijska območja oz. večja podjetja so poleg tranzitnega prometa največji generatorji tovarnega prometa na Koroškem. Omejevanje tovarnega prometa, ki na nekaterih odsekih državnih cest poteka skozi poselitvena območja, ni dovoljeno, saj bi s tovrstnimi dejanji škodovali lokalni industriji. Edina možna rešitev je tako gradnja obvozov na območjih, kjer je delež tovarnega prometa velik.

Slika 58 prikazuje 30 največjih zasebnih podjetij na Koroškem po številu zaposlenih. Največji delež se nahaja v Mežiški dolini, predvsem v Ravnah na Koroškem, kjer so štiri 4 podjetja z več kot 150 zaposlenimi in 5 z 100 do 150 zaposlenimi. Podjetja so skoncentrirana na območju »stare železarne«. Ob Ravnah so v Mežiški dolini večja podjetja v Mežici in Prevaljah. Mežiški dolini sledi Mislinjska dolina, kjer so največja podjetja skoncentrirana v Slovenj Gradcu. Manjša podjetja so še v Otiškem vrhu in Mislinjski dobravi. Najmanjše število velikih podjetij je v Dravski dolini, kjer so podjetja z več kot 100 zaposlenimi v Vuzenici, Muti in Radljah ob Dravi.



Slika 58: Generatorji tovarnega prometa.

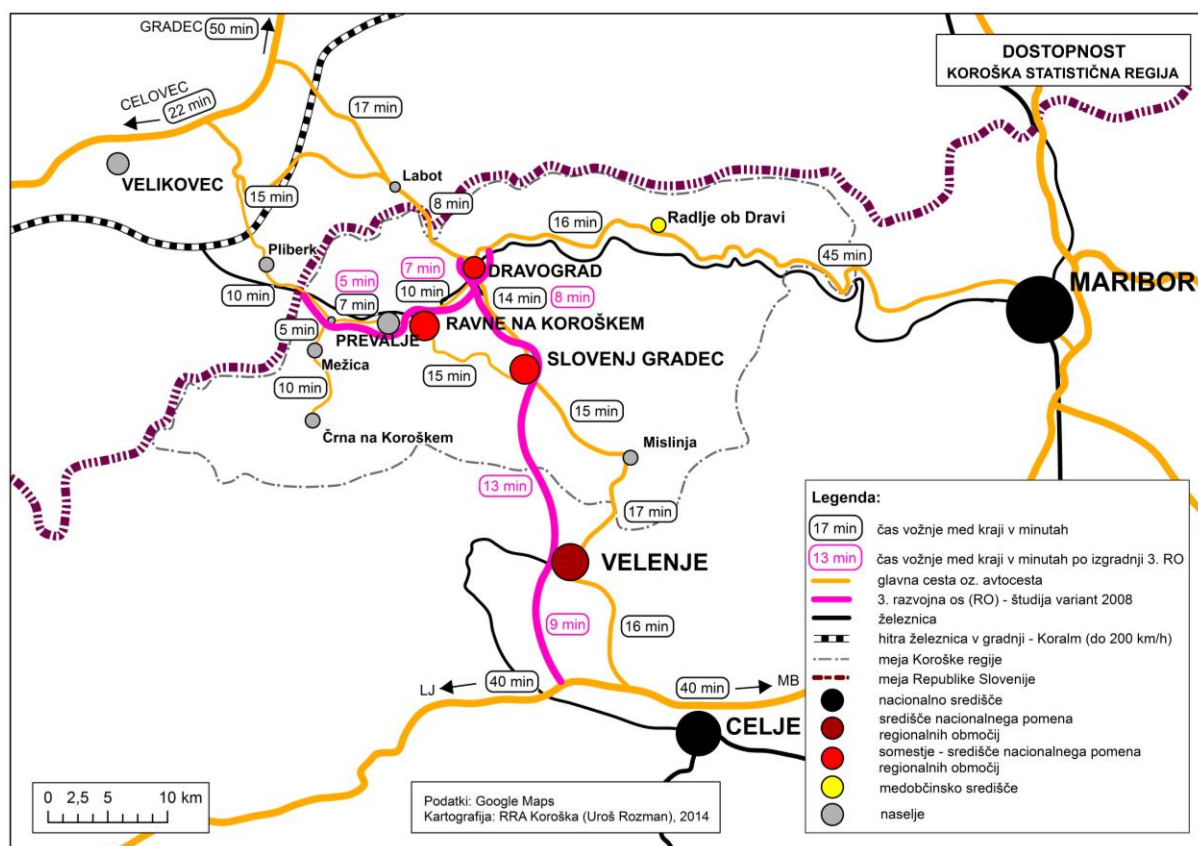
Največja generatorja tovarnega prometa na Koroškem sta Ravne na Koroškem in Slovenj Gradec. Pri nadaljnjem načrtovanju je tako potrebno upoštevati te ugotovitve in tem območjem zagotoviti hiter in zanesljiv prometni dostop, saj je le-ta pomemben faktor za nadaljnji razvoj podjetij na Koroškem.

7.2.3 Dostopnost

Boljšo prometno dostopnost z ostalimi regijami potrebujejo tudi prebivalci regije. Koroška je edina statistična regija v Sloveniji, ki nima neposrednega dostopa do avtoceste oz. hitre ceste. Je tudi edina regija v Sloveniji, kjer je dostop do avtoceste oz. hitre ceste v tujini hitrejši kot do avtoceste v Sloveniji. Prav tako se v neposredni bližini državne meje načrtuje hitra železnica (Koraln), ki bo dokončana do leta 2023 in bo povezovala Gradec s Celovcem.

Analiza dostopnosti, ki je prikazana na sliki 59, prikazuje povprečen čas vožnje iz večjih urbanih območij do najbližjih avtocestnih odsekov oz. večjih mest (Ljubljana, Maribor, Celovec, Gradec). Iz središča Koroške znaša povprečen čas vožnje do avstrijske avtoceste A2 najmanj 30 minut, medtem ko do slovenske avtoceste A1 najmanj 1 uro. Med večjimi mesti je časovno najbližji Celovec (45 min), sledijo mu Maribor (60 min), Gradec (80 min) in Ljubljana (100 min). Čas vožnje se lahko zaradi počasnega tovarnega prometa in obnovitvenih del na cesti tudi zelo poveča. Do največjih odstopanj lahko prihaja predvsem v smeri avtoceste A1.

Dostopnost med večjimi naselji znotraj regije je dobra, saj so največja naselja med seboj oddaljena med 10 in 15 minutami, dostopnost manjših mest do nacionalnih središč regionalnega pomena (somestje Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd) prav tako v poprečju ne preseže 30 min. Z gradnjo hitre ceste med glavnimi naselji tako ne bi bistveno izboljšali prometne dostopnosti. Iz vidika prometne dostopnosti je potrebno izboljšati predvsem prometne povezave izven regije.



Slika 59: Regionalna in izven regionalna dostopnost prebivalcev na Koroškem.

Železniška povezava Prevalje – Maribor potnikom nudi dnevno le 5 povezav, povprečen čas vožnje znaša 1 uro in 52 minut. Čas vožnje med Prevaljami in Ljubljano s prestopom v Mariboru znaša od 3 ure in 50 minut do 5 ur in 15 minut. Povezava je tako nekonkurenčna javnemu prevozu z avtobusom. Železniška proga, ki je v preteklosti povezovala Dravograd z Velenjem in naprej z Ljubljano je bila opuščena in odstranjena leta 1968. Prebivalci Koroške regije tako ob relativno slabi dostopnosti ob uporabi glavnih državnih cestnih povezav ob avtobusnem javnem potniškem prometu nimajo konkurenčne oz. sprejemljive alternative.

Preglednica 5: Povprečen čas vožnje na posameznem odseku pred in po izgradnji hitre ceste

odsek	A1 – VEL (min)	VEL – SG (min)	SG – DRA (min)	DRA – RAV/PRE (min)	skupaj (min)	SG – RAV/PRE (min)
obstoječa cesta (čas vožnje)	16	32	14	12	74	15 (čez Kotlje)
hitra cesta (čas vožnje)	9	13	8	8	38	16
razlika	-7	-19	-6	-4	-36	+1

Preglednica 5 prikazuje povprečen čas vožnje med urbani središči po izgradnji 3. razvojne osi, kot je bila leta 2008 predlagana v študiji varianta (URBIS). Zmanjšanje časa vožnje bi bilo največje na odseku Velenje Slovenj Gradec, kjer, kjer bi se čas vožnje zmanjšal za več kot polovico oz. iz 32 minut na vsega 13 minut. Sledi mu odsek Velenje – avtocesta A1 ker bi se čas vožnje zmanjšal iz 17 minut na 9 minut in odsek Slovenj Gradec – Dravograd kjer bi se čas zmanjšal iz 14 minut na 8 minut. Ostali odseki bi imeli le manjši vpliv na boljšo dostopnost med urbani središči.

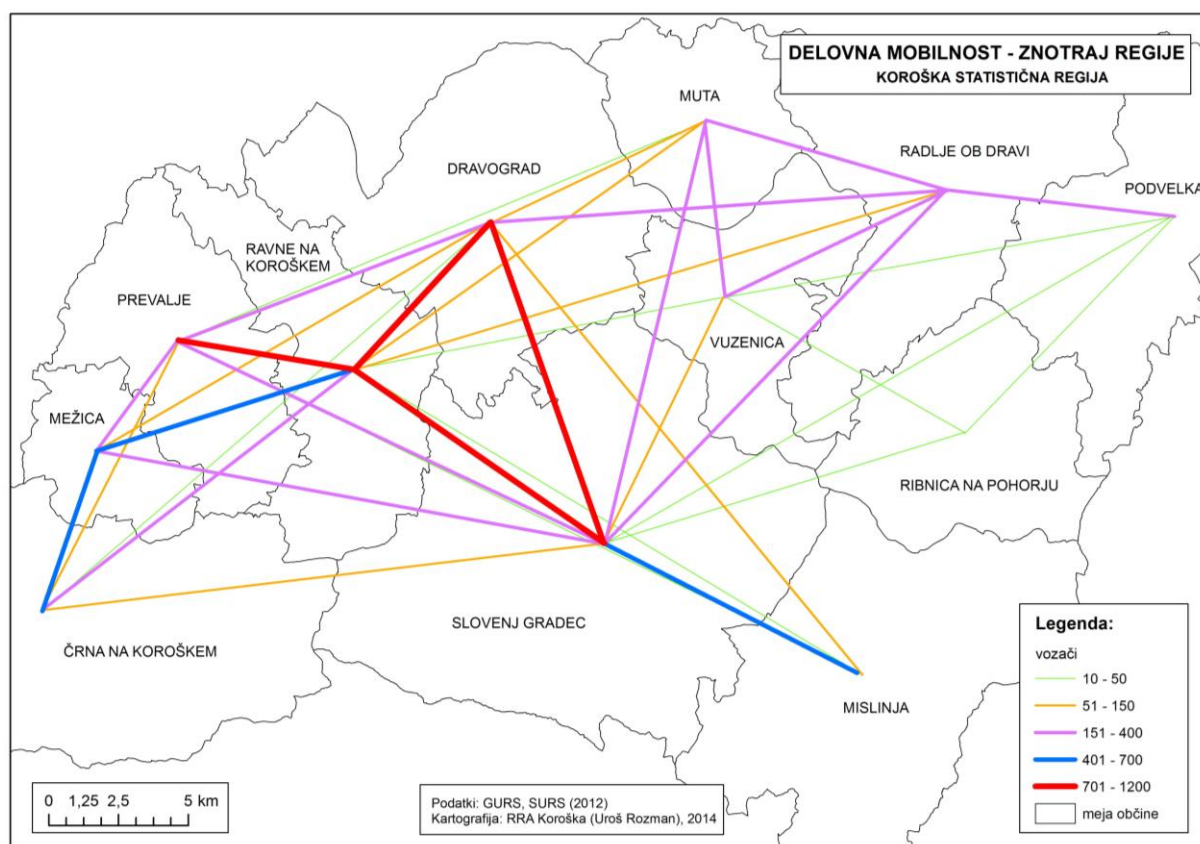
Dostopnost regije z osrednjo Slovenijo bi tako izboljšala le hitra cesta med avtocesto A1 in Slovenj Gradcem ter delno tudi naprej proti Dravogradu, medtem ko nadaljevanje prosti Mežiški dolini ne bi izboljšalo dostopnosti. Čas vožnje do avtoceste A1 se po izgradnji hitre ceste v Mežiško dolino ne bi zmanjšal, saj bi se izenačil s časom vožnje po regionalni cesti mimo Kotelj. Po izgradnji hitre ceste, bi se skupen čas vožnje iz Slovenj Gradca zmanjšal iz 48 minut na 22 minut, kar je 26 minut manj. Čas vožnje iz Dravograda bi se izboljšal še za dodatnih 6 minut.

7.2.4 Delovna mobilnost

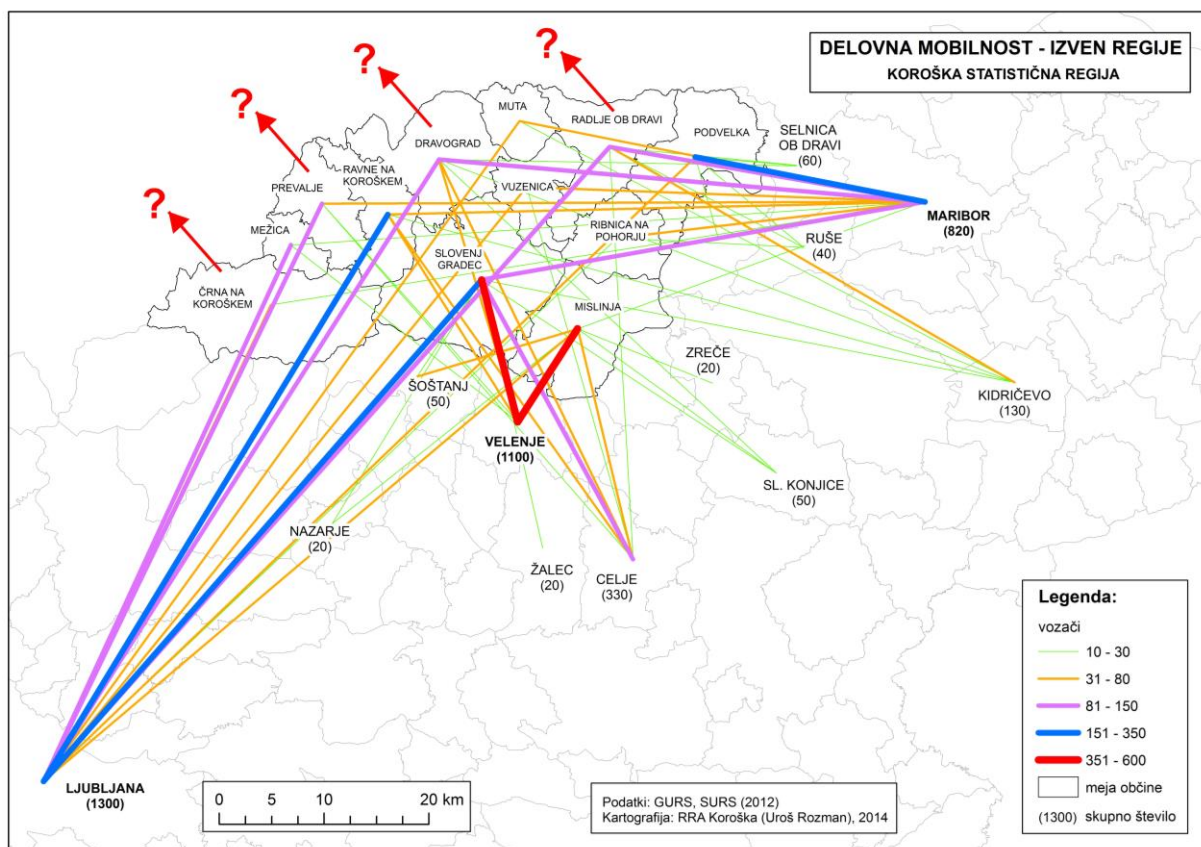
Mobilnost trga delovne sile je pomemben faktor za doseganje zastavljenih ciljev ter prilagajanje ob gospodarskih šokih. Mobilnost namreč omogoča hitro odzivanje na ekonomske spremembe, hitrejšo integracijo v prostoru ter nenazadnje tudi večjo ekonomsko učinkovitost.

Ko govorimo o mobilnosti delovne sile na mikro ravni, govorimo o dveh vidikih: poklicni mobilnosti in geografski mobilnosti, katero bomo obravnavali v tem poglavju. Geografska mobilnost pomeni vsakodnevno vožnjo na delo izven kraja prebivanja, preselitev v drug kraj zaradi slabe dostopnosti ali preseljevanje oz. vsakodnevno vožnjo izven domače države iz vzroka pridobitve novega delovnega mesta v tujini.

Koroška statistična regija je zaradi položaja v prostoru in svoje majhnosti deležna vseh treh oblik geografske oz. delovne mobilnosti. Na slikah 60 in 61 je prikazana delovna mobilnost znotraj in izven regije v Sloveniji, žal SURS ne zbira natančnih podatkov o delovni mobilnosti v Avstrijo, ki se je v zadnjih letih povečala predvsem kot posledica finančne krize. Kljub pomanjkljivim podatkom za tujino lahko ugotovimo, da je delovna mobilnost znotraj regije za 50 % večja kakor v ostale slovenske regije.



Slika 60: Delovna mobilnost znotraj Koroške statistične regije.



Slika 61: Delovna mobilnost izven Koroške statistične regije.

Največja delovna mobilnost znotraj regije poteka med največjimi Koroškimi mesti Slovenj Gradcem, Ravnami na Koroškem, Prevaljami in Dravogradom. Sledi mobilnost med Črno na Koroškem, Mežico in Prevaljami ter med Slovenj Gradcem in Mislinjo. Veliko manjša je delovna mobilnost v Dravski dolini. Večja mobilnost je tudi iz manjših krajev v somestje.

Delovna mobilnost izven regije je največja v glavno mesto Slovenije Ljubljano, sledi ji zaposlitveno možno središče Velenje ter drugo največje mesto v Sloveniji Maribor. Med manj pomembnimi zaposlitvenimi središči lahko omenimo še Celje in Kidričevo. V Ljubljano dnevno migrirajo predvsem prebivalci iz zahodnega dela Koroške regije (Mežiška in Mislinjska dolina), medtem ko v Maribor migrirajo prebivalci zahodnega dela regije. V Velenje prebivalci dnevno migrirajo večji del le iz občine Mislinja in Slovenj Gradec. Za prebivalce Koroške statistične regije je tako iz vidika dnevne mobilnosti najpomembnejša prometna povezava z Ljubljano, kljub temu, da je po trenutnih povezavah oddaljena več kot 100 minut. Odseljevanje delovnih migrantov v Ljubljano je v primeru nadaljnega poslabšanja prometnih povezav logičen trend v bližnji prihodnosti. Regija bo tako postopoma izgubila večji del visoko izobraženega kadra.

Preglednica 6: Delovna mobilnost v Avstrijo – nepopolni podatki.

Vrstni red glede na število prebivalcev	Vrstni red glede na delovno mobilnost v Avstrijo	Občina prebivališča	Slovenski državljani, ki delajo v Avstriji vendar so zdravstveno zavarovani v Sloveniji
3	1	Dravograd	160
5	2	Radlje ob Dravi	131
2	3	Ravne na Koroškem	122
4	4	Prevalje	95
1	5	Slovenj Gradec	74
9	6	Muta	64
7	7	Mežica	51
10	8	Vuzenica	38

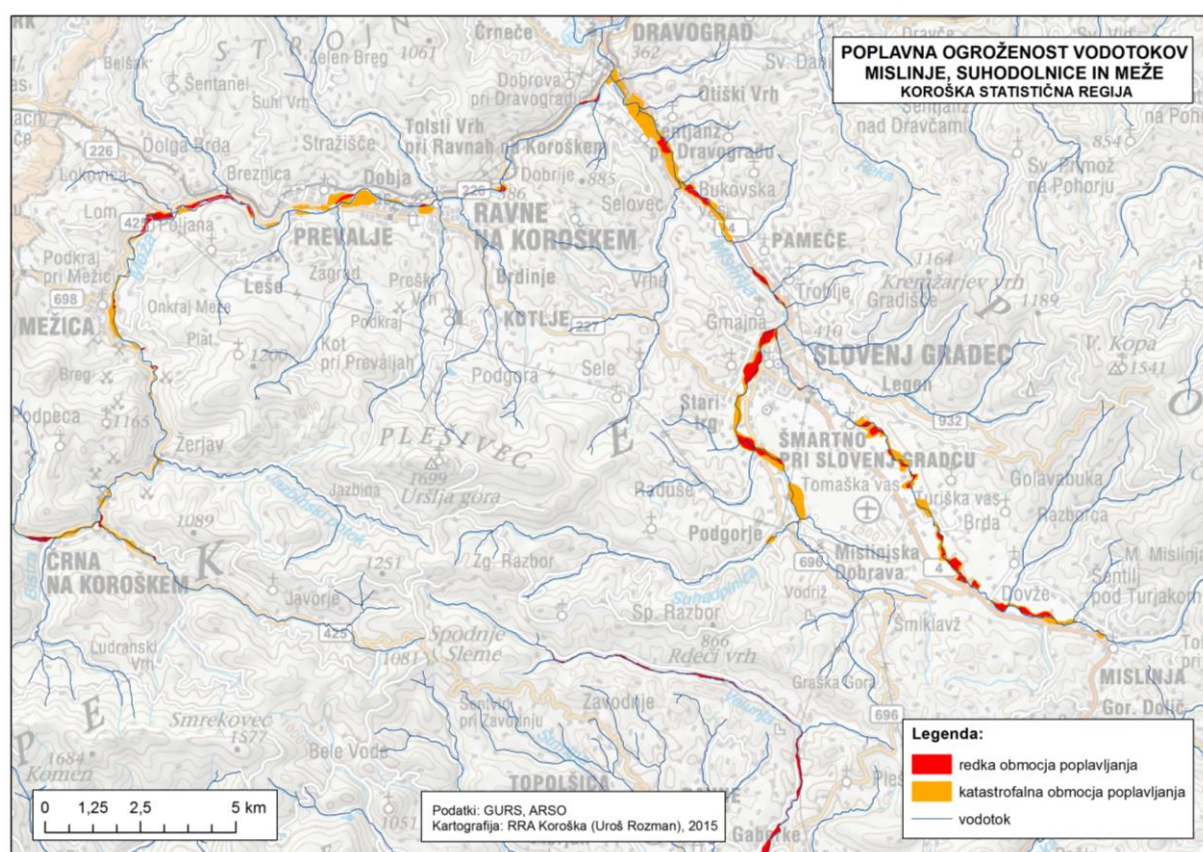
11	9	Podvelka	32
8	10	Črna na Koroškem	20
12	11	Ribnica na Pohorju	17
6	12	Mislinja	7
		Skupaj občine Koroške statistične regije	811

Vir: SURS, 2013

Kljub le delnim podatkom o delovni mobilnosti v Avstrijo iz podatkov v preglednici 6 lahko ugotovimo, da je delovna mobilnost večja predvsem v obmejnih občinah. Izstopa predvsem občina Dravograd, kjer največ prebivalcev dnevno migrira v Avstrijo, občina pa je glede na število prebivalcev na tretjem mestu. Primerjava števila prebivalcev in števila dnevniških migracij prikazuje, da je Avstrija najbolj privlačna za prebivalce občine Dravograd, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Muta, Vuzenica in Podvelka. Z izjemo Raven na Koroškem je Avstrija najbolj privlačna za občine v Dravski dolini, kar je najverjetneje posledica pomanjkanja večjih industrijskih centrov ter posledično manjših zaposlitvenih možnosti.

7.2.5 Poplavna območja

Obstoječe prometno omrežje na koridorju 3. razvojne osi je bilo v preteklosti ob večjem vodostaju vodotokov Meže in Mislinje poplavljen na najbolj izpostavljenih mestih. Posledično so bile onemogočene prometne povezave na strateško pomembnih odsekih. Značilnost koroškega prometnega omrežja je, da v večjem delu poteka neposredno ob vodotokih.



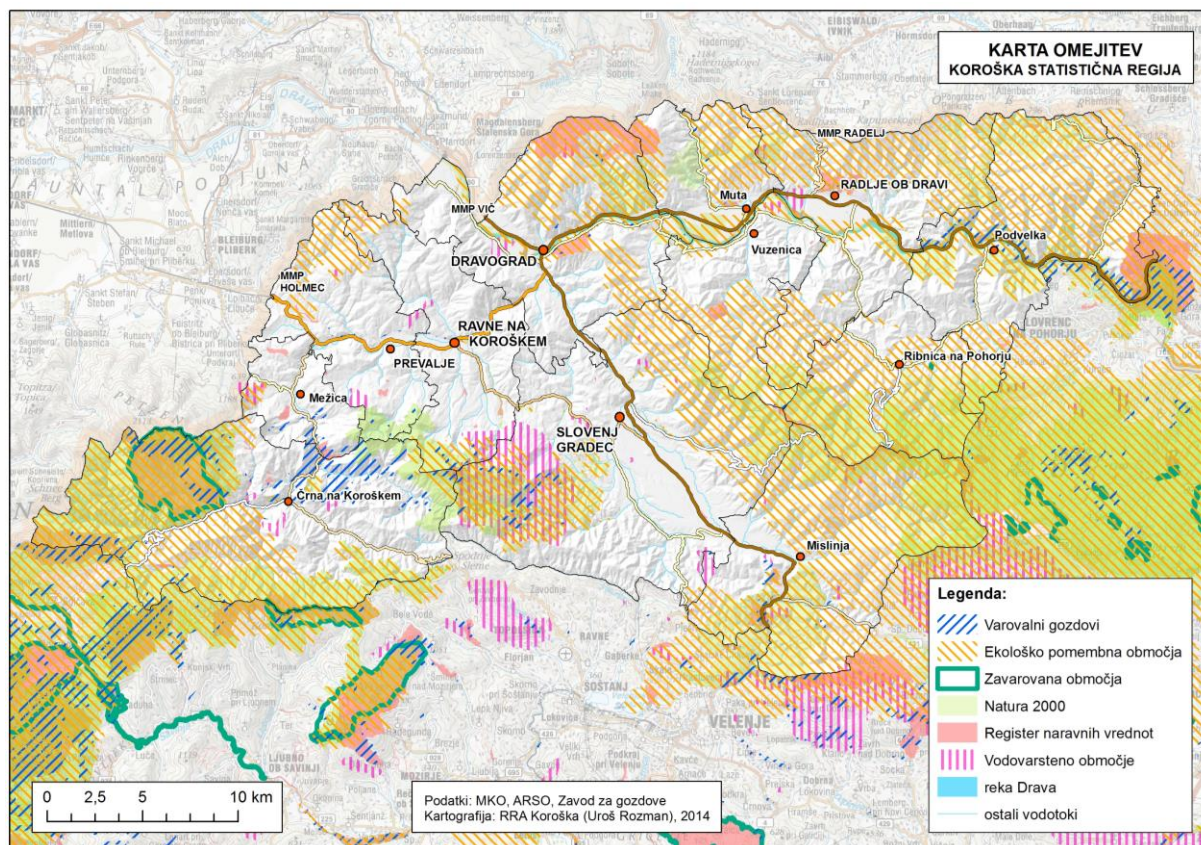
Slika 62: Poplavna ogroženost vodotokov Meže, Mislinje in Suhodolnice.

Reševanje poplavne ogroženosti se bo v prihodnosti reševalo s protipoplavnimi ukrepi, kot so razširitev in čiščenje strug ter gradnja zadrževalnikov. Pripravljeni so načrti za vodotoke Meža,

Mislinja in Suhodolnica. Na posameznih odsekih so se protipoplavni ukrepi že pričeli izvajati oz. so v izvajanju, aktivnejše izvajanje pa je predvideno v obdobju 2014-2020.

7.2.6 Varstvo narave

Koroška statistična regija spada med naravovarstveno srednje zaščitene regije. Med najbolj zaščitena območja spadajo (slika 63) Pohorje, Kozjak, Dravska dolina in območje Plešivca ter Pece. Na širšem območju ceste G1-4 in G2-112 ter somestja ni večjih zavarovanih območij, kar močno poenostavi umeščanje novih cestnih odsekov ter gradnjo obvoznic. Med naravovarstveno bolj problematična območja spada le Dravograd z Dravograjskim jezerom.



Slika 63: Delovna mobilnost izven Koroške statistične regije.

Varovalna območja narave vključujejo zavarovana območja in območja omrežja Natura 2000. Zavarovana območja so namenjena ohranjanju naravnih vrednot. Razlikujemo širša (narodni, regijski, krajinski park) in ožja (strogi naravni rezervat, naravni rezervat ali naravni spomenik) zavarovana območja. Območja Natura 2000 (ekološko omrežje EU) so v Sloveniji določena z Uredbo o posebnih varstvenih območjih iz leta 2004, na podlagi Direktive o pticah in Direktive o habitatih. Na območju Natura je treba v skladu s 7. členom Uredbe o posebnih varstvenih območjih posege in dejavnosti načrtovati tako, da se v čim večji možni meri:

- ohranja razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih in živalskih vrst;
- ohranja ustrezne lastnosti abiotskih in biotskih sestavin habitatnih tipov, njihove specifične strukture ter naravne procese in ustrezno rabo;
- ohranja in izboljša kakovost habitata rastlinskih in živalskih vrst, zlasti tistih delov habitata, ki so bistveni za najpomembnejše življenjske faze, kot so zlasti mesta za razmnoževanje, skupinsko prenočevanje, prezimovanje, selitve in prehranjevanje živali;

- ohranja povezanost habitatov populacij rastlinskih in živalskih vrst in omogoča ponovno povezanost, če je ta prekinjena.

Na teh območjih je treba izvesti presojo sprejemljivosti posega v naravo v skladu s 33.a členom Zakona o ohranjanju narave (ZON). V primeru izvajanja posega je treba predvideti in izvesti vse možne tehnične in druge ukrepe tako, da je neugoden vpliv (na habitate, rastline in živali) čim manjši (Stritih, Leban, Simonič, 2012).

Sistem varstva naravnih vrednot temelji na varovanju predvsem tistih delov narave, ki jih sedanja družba spozna za vrednoto. Naravne vrednote v skladu s 4. členom ZON obsegajo vso naravno dediščino na območju Republike Slovenije. Poznamo predvsem površinske geomorfološke, podzemne in geološke naravne vrednote (Stritih, Leban, Simonič, 2012).

V območjih varovalnih gozdov niso dovoljeni posegi. Le izjemoma so dopustni ukrepi in posegi, ki so opredeljeni z veljavnimi gozdnogospodarskimi načrti, skladno s varstvenimi režimi (Uredba o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom; Ur. l. RS, št. 88/05), ter zagotavljajo ohranitev in krepitev varovalne, hidrološke, biotopske ali podnebne funkcije gozda (Stritih, Leban, Simonič, 2012).

7.3 Oblikovanje vizije in določitev ciljev

Reševanje prometnih problemov in prometne dostopnosti Koroške regije z osrednjo Slovenijo je v preteklosti potekalo preveč optimistično in necelovito. Predlagane rešitve so reševale le določene prometne probleme, ki bi delno ostali tudi po izgradnji 3. razvojne osi. Načrtovana razvojna cesta je bila predvidena v takšnih gabaritih, ki bodo glede na današnji predviden razvoj Koroške, čez 20 let (predvidena življenjska doba) izkoriščeni le 30 %, ob tem je finančna ocena investicije za 60 kilometrski odsek dosegla nesprejemljivo vrednost 1,3 milijarde evrov. Pričetek gradnje nove razvojne ceste se je zaradi problemov umeščanja v prostor in pomanjkanja denarja pomaknil v za Koroško nesprejemljivo oddaljeno prihodnost. Po letu 2012 je bila izdelana novelacija prometnega modela in ugotovitev neupravičenosti gradnje 3. razvojne osi po prvotno načrtovanih gabaritih. Postopki na pripravi DPN na odseku med Slovenj Gradcem in MMP Holmec so po letu 2012 zastali ter se ne nadaljujejo zaradi pomanjkanja nadaljnje strategije razvoja. Upoštevati je potrebno tudi dejstvo, da obnova obstoječih državnih cest ob trasi 3. razvojne osi v preteklosti zaradi načrtovanja nove razvojne osi ni bila predvidena, prav tako je bilo zelo omejeno obnavljanje drugih državnih cest, kar je nesprejemljivo, saj bi tudi ob izgradnji nove razvojne ceste obstoječe omrežje državnih cest prevzelo sekundarno vlogo povezovanja.

Slabo stanje državnih cest, časovno odmikanje izgradnje 3. razvojne osi ter pomanjkanje vizije razvoja prometnega omrežja med Slovenj Gradcem in MMP Holmec, so razlogi za določitev nove celovite strategije razvoja glavne prometne infrastrukture v Koroški statistični regiji. Ta mora sistematično, hitreje in glede na realne potrebe reševati prometne probleme regije. Osnova za določitev nadaljnje vizije in oblikovanje ciljev predstavlja določitev glavnih problemov:

- slabo stanje več kot polovice državnih cest;
- slabo stanje glavnih državnih cest, na katerih v finančni perspektivi 2014 – 2020 ni prevedena večja obnova oz. modernizacija;
- neprimerne karakteristike glavnih državnih cest (preozko vozišče, neustrezna preglednost, neustrezni horizontalni elementi, potek skozi naselja, pomanjkljivo urejena križišča);
- nekonkurenčna dostopnost regije do osrednje Slovenije (pomankanje alternative državnim cestam v obliki hitre ceste, avtoceste ali moderne železnice);
- časovno odmikanje nadaljnja priprave DPN in gradnje 3. razvojne osi;

- nedoločena strategija nadaljnega načrtovanja 3. razvojne osi med Slovenj Gradcem in avstrijsko mejo;
- negativni trendi v regiji (zmanjševanje prebivalcev regije, nadpovprečna starost prebivalstva, zmanjševanje delovnih mest).

Vizija Koroške do leta 2030 je, da:

- postane z avtocesto A1 odlično povezana regija, z dobrimi povezavami znotraj regije;
- se promet umakne iz mestnih središč, zato se v njih razvija družbeno življenje;
- se industrija razvija v skladu s slovenskimi trendi ter se ne oddaljuje od slovenskega poprečja, saj ima dobre povezave z mednarodnimi tokovi;
- so industrijske cone tudi po izboljšanju dostopnosti ostale celovite;
- se tudi po izboljšanju dostopnosti ohrani turistična atraktivnost regije.

Osnovi cilji nove strategije razvoja glavnega prometnega omrežja glede na vizijo ter predhodne analize in določitev problemov so:

- hitro in ekonomsko sprejemljivo izvajanje ukrepov;
- izboljšanje stanja cestišč na minimalno 75 % ustreznost;
- izboljšanje kvalitete potovanj;
- izboljšanje prometne varnosti;
- izboljšanje dostopnosti regije do avtoceste A1;
- umik prometa iz mestnih središč;
- povečanje atraktivnosti regije ter posledično rast gospodarstva ter ustavitev negativnega trenda odseljevanja mladih.

7.4 Določitev možnih scenarijev

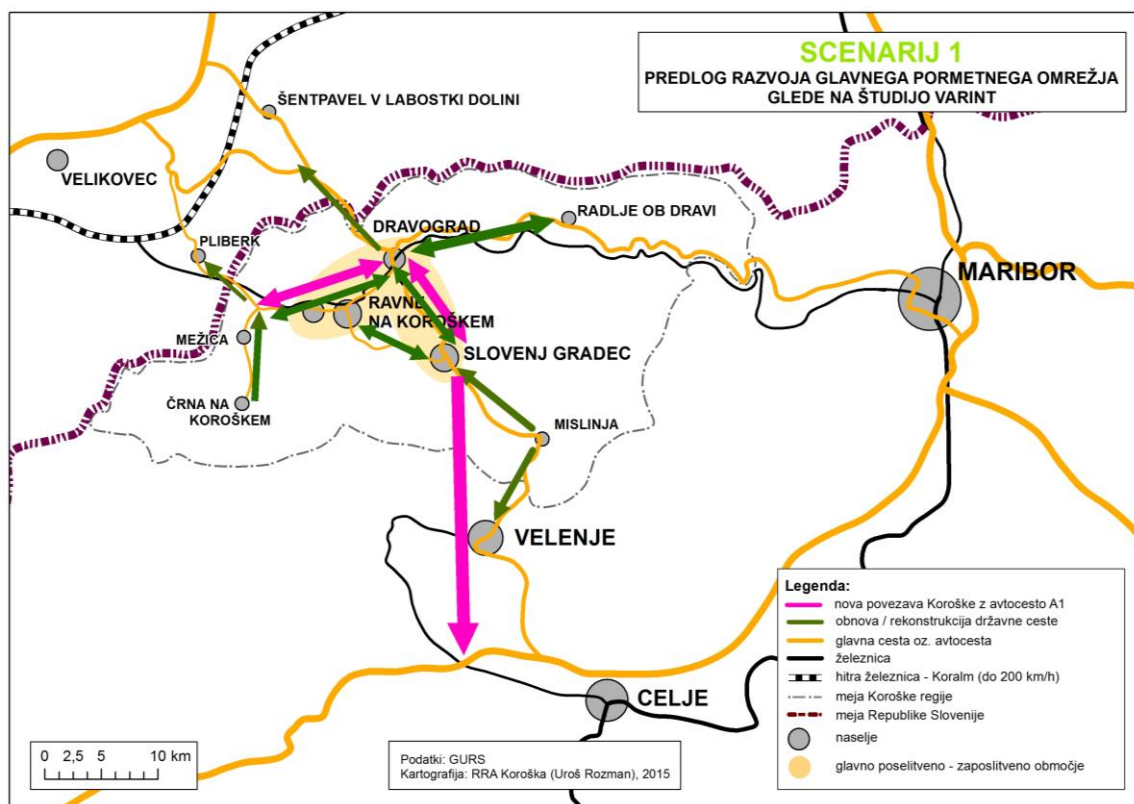
Ob določitvi vizije in osnovnih ciljev želimo predstaviti tudi predlog ukrepov, ki bi pripomogel k čimprejšnji uresnitvi le-teh. Pri določitvi ukrepov smo analizirali možne scenarije nadaljnega razvoja glavnega prometnega omrežja na Koroškem. Pri določitvi scenarijev smo uporabili vsa v strategiji znana dejstva.

Prvi scenarij (slika 64) predstavlja pristop, ki je bil predstavljen ob začetku priprave DPN. Zajema gradnjo 4 pasovne hitre ceste med avtocesto A1, Velenjem, Slovenj Gradcem, Dravogradom in MMP Holmec po povsem novi trasi. Ob tem je predvidena obnova obstoječega omrežja državnih cest, tudi na koridorju 3. razvojne osi, čemur v obdobju od leta 2006 ni bilo namenjene večje pozornosti.

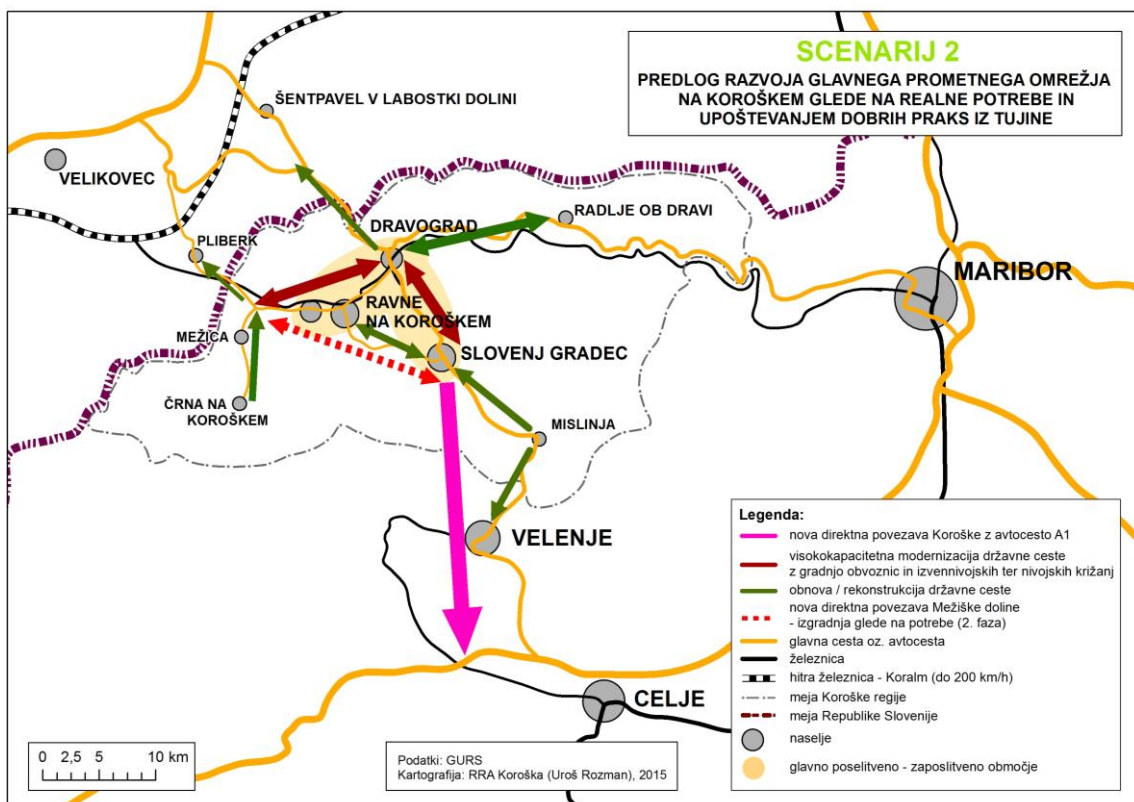
Drugi scenarij (slika 65) upošteva realne potrebe Koroške regije ter dobre prakse iz tujine. Zajema gradnjo nove neposredne povezave med avtocesto A1 in Slovenj Gradcem ter visokokapacitetno modernizacijo državne ceste z gradnjo obvozov, obvoznic, izven nivojskih in nivojskih križanj ter krožišč na odseku med Slovenj Gradcem, Dravogradom in MMP Holmec. V nadaljnjih fazah se predlaga gradnja neposredne povezave med Slovenj Gradcem in Mežiško dolino. Predvidena je obnova preostalega prometnega omrežja z ureditvijo ustreznih križišč.

Tretji scenarij (slika 66) povzema predvidene ukrepe, ki so predvideni v osnutku Strategije razvoja prometa v RS. Pod ukrepi je zapisano: »Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in

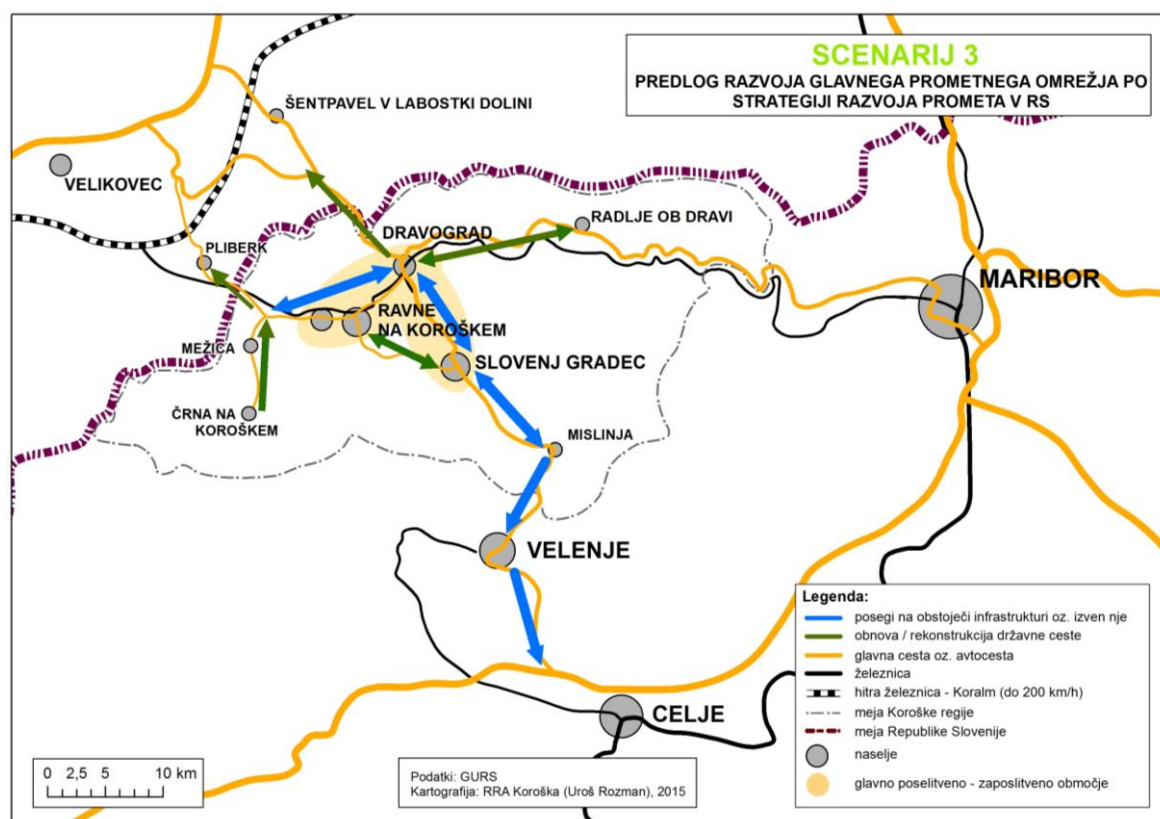
rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture.»



Slika 64: Scenarij 1.



Slika 65: Scenarij 2.



Slika 66: Scenarij 3.

Namen določitve možnih scenarijev je preveritev prednosti in slabosti različnih pristopov, ter na podlagi primerjave določitve najbolj ustreznega scenarija. Scenariji predstavljajo zelo različni pristop k reševanju prometnih izzivov, saj zajemajo zelo različne rešitve, tako iz vidika dostopnosti, prepustnosti, kot tudi ekonomske upravičenosti.

8. Predlog razvoja glavnega prometnega omrežja na Koroškem

8.1 Primerjava različnih pristopov reševanja prometnih izzivov

Scenariji obravnavajo tri različne pristope k reševanju prometnega razvoja glavnega prometnega omrežja. Preglednica 7 prikazuje prednosti in slabosti reševanja problemov na posameznem odseku na Koroškem glede na obstoječe stanje infrastrukture, možnosti (ki jih obstoječa infrastruktura ponuja), dostopnosti, finančno oceno, vplive na prostor, poselitvena območja in industrijske cone. Za vsak odsek predstavlja prednosti in slabosti posameznih pristopov: (P1) gradnja hitre ceste, (P2) gradnja obvoznic, večje spremembe poteka trase, gradnja nivojskih in izven nivojskih križišč, krožišč, (P3) razširitev vozišč, manjši popravki trase, gradnja krožišč in nivojskih križišč.

Preglednica 7: Prednosti in slabosti posameznih pristopov (P) reševanja prometnih izzivov na posameznem odseku

Odsek	Prednosti/ slabosti	P1: Gradnja HC	P2: Gradnja obvoznic, večje spremembe poteka trase, gradnja nivojskih in izven nivojskih križišč, krožišč..	P3: Razširitev vozišč, manjši popravki trase, gradnja krožišč in nivojskih križišč.
Velenje – Slovenj Gradec	Prednosti	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 19 minut (-65 %) - zmanjšanje dolžine cestne povezave za 7 km (-30 %) - omogočena konstantna vožnja min. 80 km/h - ob gradnji HC po DPN se ohrani obstoječa cestna povezava - izboljšanje prometne varnosti - iz vidika dostopnosti regije ima ta odsek največji doprinos - DPN za HC na tem odseku je že sprejet	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 7 minut (-20 %) - izboljšanje prometne varnosti - umik prometa iz večjih poselitvenih območij	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 3 minute (-10 %) - izboljšanje prometne varnosti - nizka cena investicije
	Slabosti	- visoka cena investicije - velik poseg v prostor - dodatne investicije v obstoječo cestno povezavo, ki je v slabem stanju	- cesta skozi Hudo luknjo ne omogoča nadaljnje izboljšave poteka - majhen vpliv na boljšo dostopnost - Koroška regija ostane	- zanemarljiv vpliv na boljšo dostopnost regije - Koroška regija ostane z le eno prometno povezavo z osrednjo Slovenijo

			- z le eno prometno povezavo z osrednjo Slovenijo - zaradi velikega števila lokalnih priključkov in neustreznega poteka, je za izboljšanje stanja predviden večji poseg v prostor - cesta ne omogoča konstantne vožnje min. 80 km/h	- ostaja problem neustreznega poteka ceste skozi Hudo luknjo - cesta ne omogoča konstantne vožnje min. 80 km/h - cesta še naprej poteka skozi poseljena območja
Slovenj Gradec – Dravograd	Prednosti	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 6 minut (-40 %) - omogočena konstantna vožnja min. 90 km/h - izboljšanje prometne varnosti - ob gradnji HC po DPN se ohrani obstoječa cestna povezava - umik prometa iz večjih poselitvenih območij	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 4 minute (-30 %) - izboljšanje prometne varnosti - umik prometa iz mestnih središč in poseljenih območij - minimalen vpliv na industrijsko cono Otiški vrh - obstoječa cesta se v posameznih odsekih ohrani za uporabo navezovanja lokalnih naselij	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 2 minuti (-15 %) - izboljšanje prometne varnosti - minimalen vpliv na industrijsko cono Otiški vrh
	Slabosti	- velika cena investicije - velik poseg v prostor - velik poseg v industrijsko cono - velik poseg v strnjeno stanovanjsko naselje Meža - dodatne investicije v obstoječo cestno povezavo, ki je v slabem stanju	- zaradi neprimerne poteka in velikega števila priključkov je predviden večji poseg v prostor - cesta ne omogoča konstantne vožnje min. 90 km/h	- cesta ne omogoča konstantne vožnje min. 90 km/h - zanemarljiv vpliv na boljšo dostopnost - cesta še naprej poteka skozi poseljena območja
Dravograd – Dobja vas	Prednosti	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 4 minute (-33 %) - izboljšanje prometne varnosti - omogočena konstantna vožnja min. 90 km/h - ob gradnji HC po DPN se ohrani obstoječa cestna	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 2 minuti (-15 %) - izboljšanje prometne varnosti - minimalen vpliv na industrijsko cono Dobja vas - rešuje problem prometa skozi središče mesta Ravne na	- minimalen vpliv na industrijsko cono Dobja vas - izboljšanje prometne varnosti

		povezava - umik prometa iz večjih poselitvenih območij	Koroškem	
	Slabosti	- velika cena investicije - velik poseg v prostor - velik poseg v industrijsko cono - dodatne investicije v obstoječo cestno povezavo, ki je v slabem stanju - ne rešuje problema prometa skozi središče mesta Ravne na Koroškem - glede na predvideno investicijo, majhen vpliv na boljšo dostopnost	- cesta delno poteka skozi mesto (Ravne na Koroškem) - cesta ne omogoča konstantne vožnje min. 90 km/h	- cesta ne omogoča konstantne vožnje min. 90 km/h - zanemarljiv vpliv na boljšo dostopnost - ohranijo se nevarni odseki, ki zelo upočasnijo promet - cesta poteka skozi središče naselja Ravne na Koroškem
Dobja vas - Holmec	Prednosti	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 3 minute (-40 %) - omogočena konstantna vožnja min. 80 km/h - ob gradnji HC po DPN se ohrani obstoječa cestna povezava - umik prometa iz večjih poselitvenih območij	- zmanjšanje časa vožnje za cca. 2 minuti (-18 %) - izboljšanje prometne varnosti - minimalen vpliv na industrijsko cono Dobja vas - umik prometa iz večjih poselitvenih območij	- izboljšanje prometne varnosti
	Slabosti	- velika cena investicije - velik poseg v prostor - velik poseg v industrijsko cono - dodatne investicije v obstoječo cestno povezavo, ki je v slabem stanju - glede na predvideno investicijo, majhen vpliv na boljšo dostopnost	- cesta ne omogoča konstantne vožnje min. 90 km/h	- cesta ne omogoča konstantne vožnje min. 90 km/h - zanemarljiv vpliv na boljšo dostopnost - cesta poteka skozi središče mesta

Na odseku Velenje – Slovenj Gradec je glede na analizo prednosti in slabosti kot najugodnejša rešitev predstavljen pristop 1, kot najslabša rešitev pa pristop 3. Na preostalih odsekih pa je kot najugodnejša rešitev predstavljen pristop 2, kot najslabša pa pristop 3.

8.2 Določitev optimalnega scenarija

Analiza različnih pristopov reševanja glavnega prometnega omrežja na Koroškem je kot popolnoma neustrezen predstavila scenarij 3, saj se na nobenem obravnavanem odseku pristop 3 ni izkazal za najprimernejšega. Na odsekih Velenje – Slovenj Gradec se je kot najprimernejši izkazal pristop 1, saj edini celovito rešuje problematiko tega odseka. Konfiguracija terena na tem območju ne omogoča alternativnih rešitev. Na odseku Dravograd – Dobja vas in Dobja vas – Holmec se je kot najprimernejši izkazal pristop 2. Na odseku Slovenj Gradec – Dravograd, pa je rezultat le malenkostno v prid pristopu 2 pred pristopom 1.

Glede na vizijo in zastavljene cilje ter analizo različnih pristopov se kot najprimernejša rešitev za Koroško regijo izkazuje scenarij 2. Predstavlja optimalno rešitev med potrebami regije, pozitivnimi vplivi in finančno vrednostjo.

Prednosti scenarija 2:

- izboljšanje prometne dostopnosti regije,
- rešitev nevarnih križišč,
- zmanjšanje števila posameznih priključkov,
- odstranitev nevarnih odsekov,
- nižja cena investicije – hitrejša izgradnja,
- optimalnejša izkoriščenost cestnih kapacitet,
- ohranitev industrijskih con,
- manjša atraktivnost za nov tranzitni promet,
- lažja umestitev v prostor,
- na nekaterih odsekih ni predvidena dvojna investicija (gradnja nove in obnova obstoječe ceste),
- boljša prometna varnost,
- odstranitev prometa iz mestnih središč,
- gradnja posameznih krajših odsekov, obvoznic, nivojskih in izven nivojskih križišč lahko poteka neodvisno od drugih zaključenih odsekov,
- dolgoročno ustrežnejše reševanje dostopnosti Mežiške doline ter odstranitev tranzitnega prometa iz glavnih poselitvenih območij in ozkih dolin.

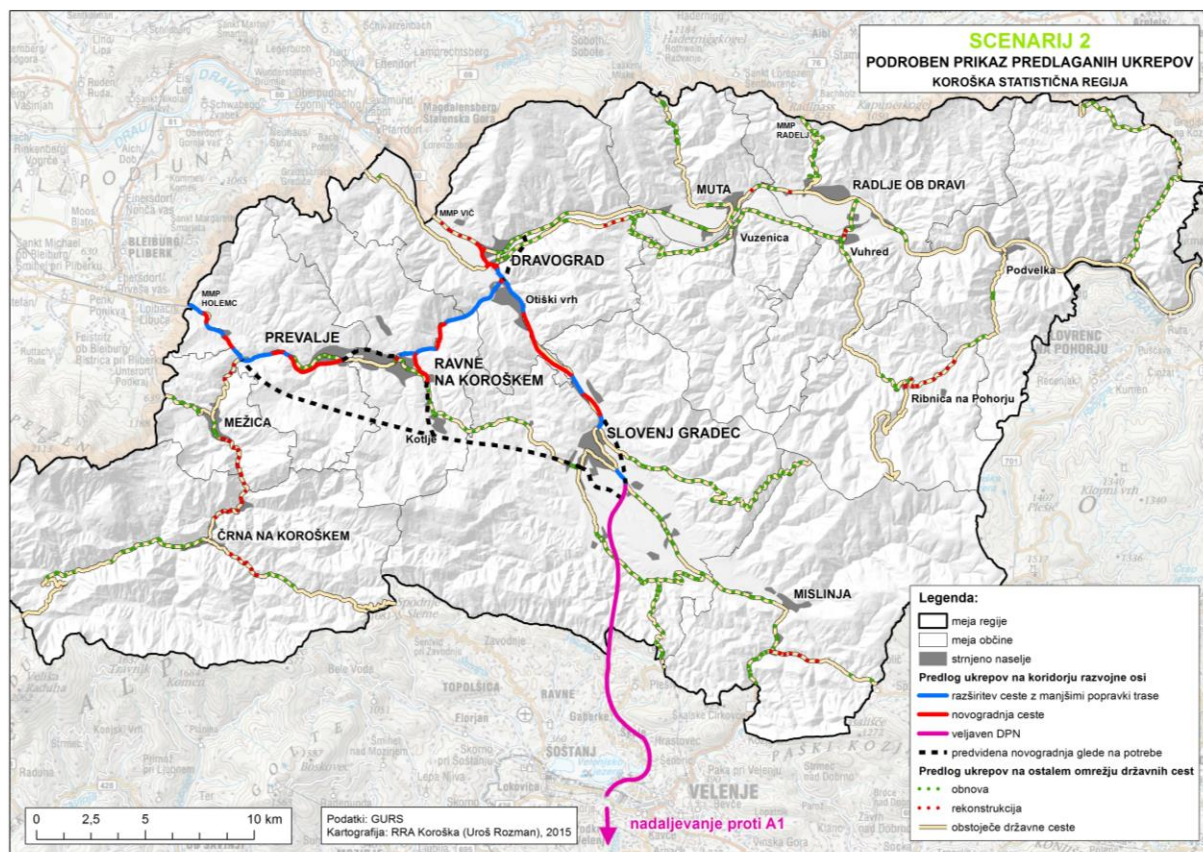
Slabosti scenarija 2:

- omejitev hitrosti na nekaterih odsekih je manjša od 90 km/h,
- na nekaterih odsekih se obstoječa cesta ne ohrani kot sekundarna povezava.

Scenariju 2 po ustreznosti sledi scenarij 1, s slabostmi na področju optimalne izkoriščenosti, ekonomske sprejemljivosti, negativnega vpliva na industrijske cone, necelovito reševanje dostopnosti Mežiške doline in zahtevnega umeščanja v prostor. Scenarij 3 je najmanj primeren, saj ne rešuje problema dostopnosti regije, ki je eden od ključnih problemov ter ne rešuje s prometom obremenjena mestna središča.

8.3 Predstavitev optimalnega scenarija ter opredelitev predvidenih ukrepov

Scenarij 2 predstavlja zelo kompleksno prometno rešitev, ki je sestavljena iz kombinacij različnih tipov cest, kar je za slovenski prostor prej izjema kot pravilo. V največji možni meri ustreza vizij in ciljem, ki smo si jih zastavili v poglavju 7.3. Scenarij 2 se lahko izvaja postopoma, z manjšimi posegi, zato se lahko gradnja posameznih odsekov oz. obvoznic prične hitreje, kot pri gradnji daljših zaključenih odsekov, ki se gradijo iz smeri avtoceste proti avstrijski meji. Tako se lahko istočasno rešujejo posamezni problemi na območju Šaleške doline, Mislinjske doline ter Mežiške doline.



Slika 67: Podroben prikaz predlaganih ukrepov po scenariju 2.

Ukrepe, ki so predstavljeni v scenariju 2 lahko razdelimo na tiste, ki so prioriteta pomena in tiste, ki se načrtujejo dolgoročno, njihova izgradnja pa je odvisna od razvoja prometa. Njihovo izvajanje se lahko upraviči, skozi povečanje prometa kot posledica boljših prometnih povezav na Koroškem in s tem večje gostote prometa.

Scenarij 2 sestavljajo naslednji ukrepi prioriteta pomena:

- rekonstrukcija/obnova državnih cest z gradnjo novih nivojskih križišč z levo zavijalnimi pasovi oz. krožišči (ceste, kjer je predvidena rekonstrukcija imajo prednost);
- gradnja nove neposredne prometne povezave med avtocesto A1 in Slovenj Gradcem, s preveritvijo možnih pocenitev investicije;
- gradnja zahodne obvoznice Dravograda, južne obvoznice Prevalj, zahodne obvoznice Raven na Koroškem;

- novogradnja ceste na odseku Dobrije in na odseku Šentjanž pri Dravogradu – Troblje (na tem odseku je predviden sistem izmeničnega menjavanja prehitevalnega pasu);
- razširitev, manjši popravki poteka in modernizacija obstoječe državne ceste v visokokapacitetno cesto na ostalih odsekih med Slovenj Gradcem in Dravogradom ter naprej proti Poljani.
- Na odseku med Poljano in MMP Holmec je predvidena razširitev, manjši popravki poteka in modernizacija obstoječe državne ceste. Na kratkem odseku je predvidena gradnja 3 prehitevalnega pasu.

Scenarij 2 sestavljajo naslednji ukrepi, ki se načrtujejo dolgoročno (glede na potrebe):

- gradnja nove neposredne povezave med Slovenj Gradcem in Mežiško dolino (izgradnja te povezave je predvidena ob povečanju tranzitnega prometa zaradi izgradnje srednjega in južnega dela 3. razvojne osi);
- gradnja vzhodne obvoznice Slovenj Gradca, vzhodne obvoznice Dravograda in severne obvoznice Raven na Koroškem.

Na koridorju 3. razvojne osi se predvidevajo naslednji profili cest:

- PROFIL 1: 3 pasovna cesta (vozni pas 3,5 m) z izmenjevanjem prehitevalnega pasu ter ločilni pas debeline 0,5 m (širina celotnega profila ceste 11 m) – do 30.000 vozil



- PROFIL 2: 2 pasovna cesta (vozni pas 3,75 m,) z odstavnim pasom širine 1,75 m (širina celotnega profila ceste 11 m) – do 20.000 vozil



- PROFIL 3: 2 pasovna cesta (vozi pas 3,75 m) z odstavnim pasom 0,5 m (širina celotnega profila ceste 8,5 m) – do 18.000 vozil



- PROFIL 4: 2 pasovna cesta (vozni pas 3,5 m) (širina celotnega profila ceste 7 m) – do 14.000 vozil



Uporaba različnih profil je odvisna predvsem od omejenosti prostora, poteka trase ter prometne obremenitve. Profil 1 predstavlja inovativno rešitev, si je lahko uporabljena za večjo pretočnost kot tudi za prehitevanje tovornih vozil v klanec. Širina profila je enaka profilu 2, posledično je kombiniranje teh dveh profilov hitro in enostavno. Odvisno je predvsem od števila priključkov. Scenarij 2 predvideva kombinacijo profila 1 in 2 na odseku med Slovenj Gradcem in Dravogradom. Profil 1 pa je v vlogi prehitevanja tovornih vozil v klanec predlagan na odseku Poljana – MMP Holmec.

Praktičen prikaz uporabe različnih profilov cest je prikazan v prilogi. Prikazana je rešitev vseh prioritetenih odsekov med Slovenj Gradcem in MMP Holmec. V prikazu je uporabljena različna kombinacija križišč, pri katerih smo uporabili levo zavijalne, zaviralne in pospeševalne pasove, s čimer smo v največji možni meri izboljšali pretočnost prometa. Na križiščih, ker je predvidena večja gostota vozil smo predlagali uporabo izven nivojskih križišč oz. krožnih križišč, ker so bile omejitve s prostorom večje.

9. Sklep

Strategija glavnega prometnega omrežja na Koroškem predstavlja celovito problematiko Koroške statistične regije. Problemi so se pričeli pojavljati kot posledica neustreznega prometnega omrežja. V kronološkem delu so predstavljeni vsi problemi, ki so nastali med pripravo DPN. Opis problematike je pomemben za razumevanje ustavitve priprave DPN na dveh odsekih med Slovenj Gradcem in MMP Holmec v letu 2012. Hkrati ugotavljamo, da se je brez predstavitve ustrezne variante zaključila tudi študija variant na odseku Dravograd – MMP Holmec. Za celotni odsek med avtocesto A1 in MMP Holmec je bila izdelana novelacija prometnega modela, saj so bila načrtovalska izhodišča glede na gostoto prometa (pre)optimistično zastavljena. Na posameznih odsekih namreč ni bilo mogoče zagotoviti ekonomske upravičenosti investicije. To dokazuje skokovit dvig ocene vrednosti severnega dela 3. razvojne osi iz 500 milijonov (v letu 2007) na 1,3 milijarde (v letu 2014). Kljub temu pa pristojno ministrstvo oz. Vlada RS ni sprejela strateških odločitev, ki bi omogočale nadaljnjo načrtovanje.

Omejene oz. zmanjšane so bile tudi večje investicije v obstoječo infrastrukturo na državnih cestah zaradi načrtovane gradnje 3. razvojne osi. Posledično se iz leta v leto dodatno poslabšuje prometna dostopnost regije. Več kot 50 % državnih cest na Koroškem je potrebno obnoviti. Delež je žal še nekoliko višji na odseku Mislinja – Dravograd, ki je zelo pomemben, saj je kategoriziran kot glavna cesta prve kategorije. Povprečen čas vožnje do avtoceste znaša več kot 60 minut, do Ljubljane več kot 100 minut. Kombinacija slabega stanja državnih cest in ne-izgradnja alternativnih prometnih povezav negativno vplivata tako na gospodarski razvoj kot tudi na priseljevanje mladih. Med leti 2008 in 2013 se je iz Koroške odselilo 2600 prebivalcev več kot se jih je priselilo. Poleg tega se z leti poslabšuje tudi razmerje med BDP Koroške statistične regije in slovenskim povprečjem.

Odseljevanje prebivalstva, slabši razvoj gospodarstva in slabo stanje cest je negativno vplivalo tudi na gostoto prometa na obstoječem omrežju državnih cest. V času gospodarske rasti se promet ni povečeval z enakim trendom, kot na drugih prometnih oseh oz. kot je bilo predvideno v prometnih napovedih iz leta 2007. Padec PLDP po gospodarski krizi, pa je na nekaterih odsekih dosegel nižje vrednosti kot v letu 2000. Nizka vrednost PLDP kaže na to, da do prometnih zastojev na Koroškem ne prihaja. Rezultat povezujemo tudi z ostalimi opravljanimi analizami (odseljevanje prebivalstva, slabši razvoj gospodarstva, slabšo stanje cest) in menimo, da prometni zastoji niso poglavitni razlog za boljše prometne povezave. Ugotavljamo namreč, da Koroška nujno potrebuje boljše prometne povezave in sicer iz drugih prehodno omenjenih razlogov.

Pregled načrtovanja prometnih osi v drugih razvitih evropskih državah je pokazal, da se lahko prometne težave rešujejo z različnimi profili cest, kot jih poznamo in načrtujemo v Sloveniji. Predstavili smo 2 pasovne ceste z odstavnimi pasovi ter 3 pasovne ceste z izmenično menjujočimi prehitevalnimi pasovi. Tudi na takšnih prometnicah uporabljajo izven nivojska križanja ter nivojska križanja z pospeševalnimi in zaviralnimi pasovi. Takšni tipi cest so stroškovno do 30 % ugodnejši od 4 pasovnih hitrih cest (kot novogradnje), in omogočajo PLDP do 30.000 vozil ter visok nivo prometnih uslug. Ob nadgradnji obstoječe prometnice je lahko prihranek v primerjavi z novogradnjo 4 pasovne hitre ceste večji od 30 %.

Pri analizi obstoječega omrežja in trase nove hitre ceste smo ugotovili, da je odsek obstoječe ceste med Velenjem in Slovenj Gradcem med najpomembnejšimi iz vidika dostopnosti regije in predstavlja največje ozko grlo. Promet poteka skozi ozko sotesko Huda luknja, kjer se povprečna hitrost vozil giblje med 40 in 60 km/h. Gradnja hitrejše nove cestne povezave na tem odseku je najpomembnejša za boljše dostopnost Koroške regije. Med glavne slabosti obstoječega omrežja državnih cest lahko štejemo preozka vozišča (< 6m), neustrezna preglednost, neustrezni horizontalni elementi, potek skozi naselja in pomanjkljivo urejena križišča.

Opravljen je bila tudi analiza želj koroških občin na koridorju 3. razvojne osi. Ugotovili smo, da občinam predstavlja največji problem potek prometa skozi naselja oz. mestna središča. Ob enem pa nasprotujejo gradnji novih prometnic preko načrtovanih industrijskih con, ki zaradi pomanjkanja prostora občinam predstavljajo strateška območja nadaljnega razvoja. Obvoznice mest, predvsem pa umik prometa iz mestnih središč so tako najpomembnejše, zato je potrebno zagotoviti način, da se izgradnja le-teh lahko prične neodvisno od preostalih odsekov.

Strategija glavnega prometnega omrežja na Koroškem prikazuje drugačen pristop k strateškemu načrtovanju regionalnih prometnih povezav oz. razvojnih osi, ki se ne nahajajo na glavnih prometnih koridorjih z visokim PLDP. Uveljavlja pristop prostorskega načrtovanja, ki z interdisciplinarnim analiziranjem problematike podaja drugačne rešitve, kot že uveljavljen postopek prometno-ekonomskega modela. Takšen pristop podaja veliko bolj sprejemljive rešitve tako iz vidika ekonomske upravičenosti kot tudi iz vidika reševanja realnih potreb regije. Območjem, ki so bolj oddaljena od avtocestnega križa (Dravograd, Ravne na Koroškem, Prevalje), omogoča hitrejšo izboljšanje prometnih povezav ter gradnjo nujno potrebnih obvoznic, na katere bi s fazno gradnjo hitre ceste morali čakati vse do izgradnje prvega in drugega odseka med avtocesto A1 in Slovenj Gradcem.

Predlog izbranega scenarija predvideva gradnjo nove neposredne povezave med avtocesto A1 in Slovenj Gradcem. Na odseku med Slovenj Gradcem, Dravogradom in MMP Holmec predlagamo modernizacijo obstoječe glavne ceste z gradnjo obvozov na območjih, kjer ni mogoče zagotoviti primerne nivoja uslug. Predvidena je gradnja obvoznic, nivojska in izven nivojska križanja ter krožišča. Na tem odseku so predvideni 4 različni tipi cestnih profilov. Tipi profilov so bili določeni na podlagi analize potreb in možnosti prostora. Scenarij predlaga tudi gradnjo neposredne povezave med Slovenj Gradcem in Mežiško dolino. Povezava bi izboljšala dostopnost Mežiške doline (tudi Črne na Koroškem in Mežice) ter ustrezno rešila meddržavno povezavo na MMP Holmec. Predlagana rešitev bi dolgoročno odmaknila tranzitni promet v goste poseljenih dolinah. Izgradnja te povezave se predlaga, v kolikor bi dolgoročno ob izgradnji ostalega omrežja prišlo do večjega dviga tranzitnega prometa. Glavni razlog za povečanje tranzitnega prometa bi bila lahko izgradnja celotne 3. razvojne osi med avstrijsko in hrvaško mejo.

Povsem novi koridorji 4 pasovnih hitrih cest so splošno gledano najboljša rešitev na vseh koridorjih tako glavnih kot tudi regionalnih povezav, vendar se njihova izvedba zaradi slabe ekonomske upravičenosti ter visokih finančnih ocen praviloma pomika v daljno prihodnost, obstoječe prometne povezave pa iz leta v leto bolj propadajo. Takšno stanje Koroški regiji ne omogoča pravičnega razvoja ter ji povzroča dolgoročno škodo na vseh področjih. Načrtovanje 4 pasovnih hitrih cest na razvojnih oseh, kjer za to ni ekonomske upravičenosti se lahko rešuje tudi s fazno gradnjo, torej v začetku kot 2 pasovne in nato 4 pasovne ceste. Vendar se na severnem delu 3. razvojne osi do danes ni preverilo, kakšna bi bila ekonomska upravičenost takšne fazne gradnje. Poleg tega menimo, da stroka takšni gradnji ni naklonjena zaradi preteklih izkušenj fazne gradnje avtoceste A1 (odsek Maribor-Celje je bil do izgradnje 4 pasov zelo nevaren).

Viri in literatura

Bregar, D., Kocjan, D., 2014. Severni del 3. razvojne osi – informacije o poteku projekta. Dopis. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za infrastrukturo. Ljubljana.

Čezmejno okvirno načrtovanje za območje Spodnje Koroške - Promet. 2005. Projekt Interreg III a. Urad Koroške deželne vlade. Avstrija.

Direkcija Republike Slovenije za ceste, DRSC. 2000 – 2013. Promet.
http://www.dc.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/ (julij 2014)

EuroRAP, 2014. Slovenia vehicle occupant star ratings. SENSOR.

Ficko G., Jamnik J., 2013. Poškodbe na omrežju državnih cest in vzdrževalna potreba. DRSC, Ljubljana.

Gradivo za pridobitev smernic za izdelavo DPN med avtocesto A1 Šentilj – Koper z Republiko Avstrijo. DDC svetovanje inženiring, d.o.o.

Guzelj, T., Trošt, D., 2013. Prometna študija mesta Slovenj Gradec. PNZ d.o.o., Ljubljana.

Kosič T., Perme S., 2011. Ekonomika gradnje srednjega in južnega dela tretje razvojne osi. Društvo za ceste JV Slovenije.

Ministrstvo za infrastrukturo. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji – predlog 15.10.2014.
http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_objava_SLO_10122014.pdf (januar 2015)

Medved, S. P., 2010. Državna cesta Šentrupert – Dravograd (3. razvojna os), Sklop III: od priključka Slovenj Gradec - jug do Dravograda z obvoznici. IDP. Lineal d.o.o., Maribor.

Medved, S. P., 2010. Nova državna cesta na odseku MMP Holmec – Otiški vrh. Lineal d.o.o., Maribor.

Medved, S. P., 2011. Nova državna cesta na odseku MMP Holmec – Otiški vrh. Optimizacija po usmeritvah PRE, OP in PEE. Lineal d.o.o., Maribor.

OMEGA CONSULT, 2006. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi. Ljubljana.

OMEGA CONSULT, 2007. Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje. Ljubljana.

Prispevek Alpske konvencije k procesu oblikovanja makroregionalne strategije za Alpe. 2013. Stalni sekretariat Alpske konvencije.

Šolar, H. 2007. Umeščanje tretje razvojne osi, hrbtenice vzhodne kohezijske regije, v prostor. V: Cesnik S. (ur.). 3. razvojna os izzivi načrtovanja in financiranja - 2. strokovni simpozij. Zbornik. Slovenj Gradec.

Sistem cest v Avstriji. Wikipedia. 2014.
http://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fensystem_in_%C3%96sterreich (junij 2014)

Sonjak, K., idr., 2014. Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014 – 2020. RRA Koroška, Dravograd.

Sterguljc, R. 2008. Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo. Urbis d.o.o., Maribor.

Sterguljc, R. 2008. Preveritev predlogov Občine Prevalje. Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo. Urbis d.o.o., Maribor.

Stritih, J., Leban, J., Simonič, B. 2012. Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo prehoda Slovenije na nizkoogljično Družbo do leta 2050. Ljubljana, Služba vlade RS za podnebne spremembe 50 str.

SURS, SI-Stat podatkovni portal, 2000 - 2013. <http://www.stat.si/statweb> (december 2014)

Štaba R., 2012. Evropsko primerljivo vrednotenje stanja prometne varnosti cest v Sloveniji. EuroRAP Slovenija 2012. AMZS, Ljubljana.

Vetters, A. 2012. Die neuen „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ RAL– Stand 2012. [http://www.vsvi-mv.de/fileadmin/Medienpool/Seminarunterlagen/Seminare_2012/Vortrag_1 -
_neue_RAL_Frau_Vetters.pdf](http://www.vsvi-mv.de/fileadmin/Medienpool/Seminarunterlagen/Seminare_2012/Vortrag_1_-_neue_RAL_Frau_Vetters.pdf) (januar 2015)

Willenpart, T., et. al., 2013. Letno poročilo Direkcije Republike Slovenije za ceste za leti 2011 in 2012. Ljubljana.
http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/pdf_datoteke/LP_DRSC_slo_web.pdf (junij 2014)

Priloga

- Predlog ukrepov: Slovenj Gradec
- Predlog ukrepov: Slovenj Gradec – Dravograd
- Predlog ukrepov: Dravograd
- Predlog ukrepov: Ravne na Koroškem
- Predlog ukrepov: Poljana – Prevalje
- Predlog ukrepov: Poljana - Holmec

PREDLOG UKREPOV - SLOVENJ GRADEC

PROFIL 2

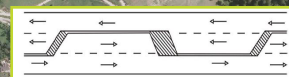
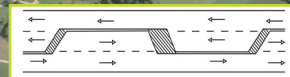
**DPN VELENJE -
SLOVENJ GRADEC**

**PRIKLJUČEK SMER
MISLINJA**

Uroš Rozman, mag. prost. načrt., dipl. inž. grad.



PROFIL 2



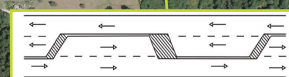
PROFIL 1

PROFIL 2

PROFIL 1

PROFIL 1

PROFIL 1



PRIKLJUČEK
PAMEČE

PRIKLJUČEK
VRHE

PREDLOG UKREPOV - DRAVOGRAD

PROFIL 4

**ZAHODNA
OBVOZNICA**

PROFIL 4

PROFIL 4

PROFIL 3

PROFIL 4

Uroš Rozman, mag. prost. načrt., dipl. inž. grad.

**PREDLOG UKREPOV
RAVNE NA KOROŠKEM**

PROFIL 3

PROFIL 3

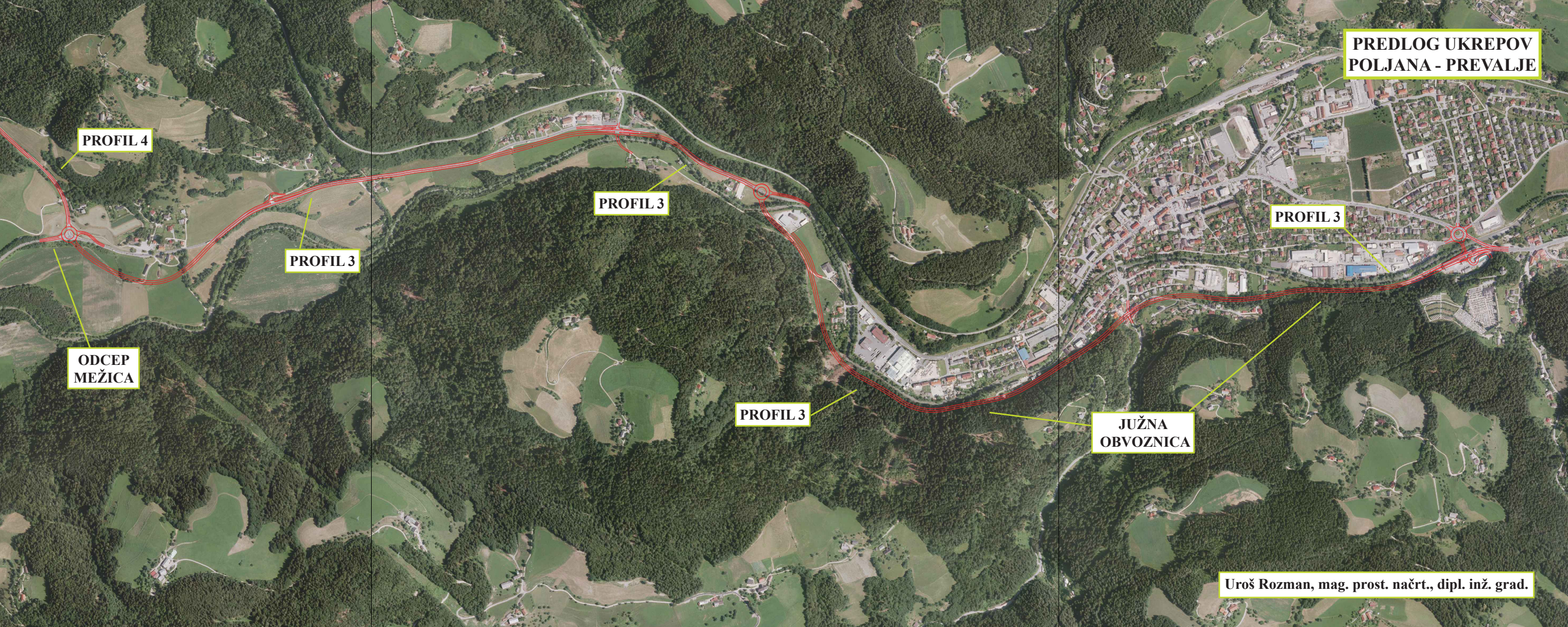
PROFIL 3

**VZHODNA
OBVOZNICA**

PROFIL 4

Uroš Rozman, mag. prost. načrt., dipl. inž. grad.

**PREDLOG UKREPOV
POLJANA - PREVALJE**



PROFIL 4

PROFIL 3

**ODCEP
MEŽICA**

PROFIL 3

PROFIL 3

PROFIL 3

**JUŽNA
OBVOZNICA**

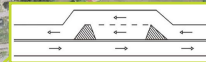
Uroš Rozman, mag. prost. načrt., dipl. inž. grad.

**PREDLOG UKREPOV
POLJANA - HOLMEC**

PROFIL 4

PROFIL 4

PROFIL 1



PROFIL 4