



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR

DIREKTORAT ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzp@gov.si
www.mzip.gov.si

REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO
Meža 10
2370 DRAVOGRAD
g. Uroš Rozman
uros.rozman@rra-koroska.si

Številka: 350-72/2010/390-00721217
Datum: 23.5.2014

Zadeva: Severni del 3. razvojne osi – informacija o poteku projekta

Spoštovani,

Na podlagi vašega zaprosila vam posredujemo informacijo o trenutnem stanju projekta državne ceste na severnem delu 3. razvojne osi ter aktivnostih, ki naj bi v nadaljevanju sledile in omogočile njegovo konkretizacijo.

Z vidika razvojne politike je projekt 3. razvojne osi prepoznan kot ena od ključnih razvojnih prioritet. Kot ste seznanjeni se projekt na severnem delu, od avtoceste A1 do meje z R Avstrijo, načrtuje v okviru štirih ločenih odsekov oziroma sklopov.

Na prvem odseku od AC A1 do Velenje jug je bilo v okviru študije variant leta 2008, z razvojno-urbanističnega, prometno-ekonomskega, gradbeno-tehničnega in okoljskega vidika, proučenih šest realno izvedljivih variant. Variante so potekale v treh koridorjih in sicer na zahodnem, od Šentruperta do Velenja, v sredinskem od Podloga do Velenja ter vzhodnem od Arje vasi Velenja.

Varianta F2-2 (Šentrupert) je bila v študiji variant ocenjena kot celostno najustreznejša, skupaj z varianto F3b pa tudi kot ustrezna s prometnega vidika. Za varianto F2-2 je že izdelan osnutek državnega prostorskega načrta in okoljskega poročila. Ker varianta posega na najboljša kmetijska zemljišča Savinske doline, jo je Ministrstvo za kmetijstvo in okolje ocenilo kot nesprejemljivo. Zaradi negativnega mnenja kmetijskega resorja je Vlada RS, oktobra 2012, sprejela sklep, da se izdela dopolnitev študije variant in oblikuje nov predlog izvedljive variante,

ob upoštevanju, da mora nova izvedljiva varianta po zmogljivosti ustrezati štiripasovni cesti, omogočiti etapnost izgradnje, biti najbolj prometno-ekonomsko učinkovita, prostorsko in okoljsko sprejemljiva ter mora zagotavljati navezavo na verificirano varianto na odseku med Velenjem in Slovenj Gradcem. Navedenim zahtevam ustreza v sredinskem koridorju - F3b (Podlog).

Gradnja nove ceste v koridorju obstoječe glavne ceste med Arjo vasjo in Velenjem (varianta F-6), ki bi bila prometno sicer uspešna, bi bilo potrebno vzpostaviti paralelne cestne povezave za notranji regionalni in lokalni promet ter vse druge vrste prometa (kolesarji, pešci, kmetijski stroji). Poleg tega pri tej variantni rešitvi ostaja tudi izredna pereča problematika reševanje prometa v času gradnje. Z ohranitvijo obstoječe cestne povezave in gradnjo na novi lokaciji se doseže, da gradnja dodatnih prometnih povezav ni potrebna, ker bo za ta namen služila obstoječa glavna cesta, in bo promet med Celjem in Velenjem, v času gradnje nove hitre ceste, pa bo promet potekal kot sedaj. Bistveni problem te variante je torej reševanju prometa v času gradnje, neustrezna rešitev prometa v mestu Velenje in nepovezanost s prostorsko že umeščenim odsekom ceste med Velenjem in Slovenj Gradcem.

Trenutno se zaključuje dopolnitev študije variant in okoljskega poročila za varianto F3b (Podlog). Glede na to, da rezultati dosedanjih usklajevanj na optimizirani varianti F3b (Podlog) s pristojnimi nosilci urejanja prostora s področja ohranjanja narave in varovanja vodnih virov, niso najbolj optimistični, minister za infrastrukturo in prostor, kot predstavnik koordinatorskega odbora, in pobudnika konkretnega državnega prostorskega načrta ocenjuje, da bo potrebno ponovno proučiti, za kmetijski resor, nesprejemljivo varianto F2-2 (Šentrupert).

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor je že pripravilo predlog vladnega gradiva, ki je trenutno v medresorskem usklajevanju z Ministrstvom za kmetijstvo in okolje. Na podlagi odločitve Vlade bo mogoče podati tudi konkretno časovno oceno o nadaljnjem poteku priprave državnega prostorskega načrta, na tem odseku.

Na drugem odseku od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug je bil s sprejemom Uredbe o državnem prostorskem načrtu, ki jo je Vlada RS sprejela v avgustu 2013, zaključen postopek prostorskega umeščanja tega odseka in sicer za 17,5 km hitre in 1,9 km navezovalne ceste.

Za tretji odsek od Slovenj Gradca do Dravograda in četrti odsek od Otiškega vrha do meje z Avstrijo je Vlada RS v oktobru 2012 sprejela odločitev, da se ponovno preveri prometna obremenitev obstoječega cestnega omrežja in izdela prognoza bodočih prometnih obremenitev ter s prometno ekonomskega vidika preveri sprejemljivost in upravičenost načrtovanih cestno prometnih ureditev.

Rezultati novelirane prometne študije izkazujejo, da prepustnost sedanjega cestnega omrežja na teh dveh odsekih zadošča prometnemu povpraševanju, nikakor pa ne ustreza zahtevanemu nivoju prometnih uslug.

Zaradi čimprejšnje zagotovitve ustreznega nivoja prometnih uslug je na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda ter odseku od Otiškega vrha do Holmca nujno potrebno izvesti določene ukrepe, s katerimi se bo zagotovil ustrezen standard prometnice. S temi ukrepi se bo kratkoročno zagotovila pretočna in distribucijska funkcija ceste, tako, da se bodo napovedani prometni tokovi, do realizacije novih rešitev, lahko normalno odvijali.

Sodobna nova prometnica, ki je poleg svoje prometne funkcije tudi bistveni indikator razvoja, še vedno ostaja aktualna rešitev.

Na odsekih, kjer so postopki prostorskega umeščanja zaključeni in je s tem trasa definitivna, se pričinja faza pripravljanih del, s katero bodo izvedena vsa potrebna predhodna dela na podlagi katerih se lahko prične z gradnjo. Med ta pripravljala dela na začetku vsekakor sodi študija

izvedljivosti posameznega dela projekta, s katero se opredeli etapnost izvajanja načrtovanih ureditev glede na samo razvojno in ekonomsko upravičenost. Temu sledijo zahtevane raziskave in v končni fazi priprava investicijske in projektne dokumentacije, ki je osnova za pridobitev nepremičnin in pravic na njih ter vseh formalnih dovoljenj.

Po grobih dosedanjih ocenah naj bi investicijska vrednost izgradnje načrtovane prometne povezave na severnem delu 3. razvojni osi, znašala preko 1.3 mrd EUR. Natančnost ocene investicijske vrednosti izhaja iz razpoložljivih strokovnih podlag, ki so za posamezni odsek pripravljene. Tako znaša groba investicijska ocena za proučevane variante na prvem prvi od 260 do 342 mio EUR, za verificirano rešitev na drugem odseku 501 mio EUR, za tretji in četrti odsek, pa zaradi nedefiniranih rešitev, ocen trenutno ni možno podati.

Odgovor na časovno in finančno dinamiko uresničevanju projekta naj bi detajlnejše podala Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2020, z vizijo do leta 2030, ki je v pripravi.

S projektom 3. razvojne osi se ne rešuje samo prometna politika države, zato njegovo uspešno uresničevanje zahteva povezovanje posameznih sektorjev v skupno razvojno vizijo. Z vidika regionalne politike je bil projekt 3. razvojne osi že v sedanjem programskem obdobju prepoznan kot ena od ključnih razvojnih prioritet in bi moral biti v naslednjem programskem obdobju vključen v regionalne razvojne programe in predstavljati ključni sektorski projekt v dogovorih za razvoj posamezne tangirane regije.

S spoštovanjem.

Drago Bregar
podsekretar



Poslati (po e-pošti):

- naslovníku

Vložiti:

- zbirka dokumentarnega gradiva

mag. Darja KOCJAN
generalna direktorica

