



REPUBLIKA SLOVENIJA  
**MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO**

MINISTER

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 82 82

F: 01 478 81 39

E: gp.mzip@gov.si

**GOSPODARSKA ZBORNICA SLOVENIJE**  
**Območna zbornica Koroška**  
**Koroška cesta 47**  
**2370 DRAVOGRAD**  
**ga. Mojca Kert**

Številka: 350-72/2010/409-00721217

Datum: 1.12.2014

**Zadeva: Odgovori na vprašanja v zvezi s 3. razvojno osjo**

**Zveza: vaše pismo z dne 13.10.2014**

Spoštovana ga. Kert,

V omenjenem pismu izražate zaskrbljenost, glede dogajanj okrog projekta 3. razvojne osi, predvsem z njegovo opredelitvijo v nastajajočih strateških dokumentih za dolgoročni razvoj prometne infrastrukture, odmikanjem od prvotno predvidene časovne dinamike ter preverjanjem prometno ekonomske upravičenosti projekta.

3. razvojna os predstavlja investicijo v prometno infrastrukturo, ki je ekonomsko, finančno in tehnično obsežna, zahtevna in dolgotrajna. Trenutna gospodarska situacija žal spreminja postavljene terminske plane za realizacijo posameznih javnih investicij iz predkrizne vizije.

V nadaljevanju vam podajamo odgovore na zastavljena vprašanja.

1. *Kdo je zadolžen za pripravljanje dokumentacije za gradnjo 3. RO in kako je mogoče, da je severni del kot prioritetni del 3. RO v zaostanku?*

V postopku prostorskega umeščanja za severni del 3. razvojne osi Ministrstvo za infrastrukturo nastopa kot pobudnik priprave državnega prostorskega načrta, Ministrstvo za okolje in prostor kot koordinator priprave, DARS, d.d., pa kot investitor prostorskega akta. DARS, d.d., na podlagi Zakona o DARS-u izvaja investitorske naloge v imenu in za račun države, obseg teh aktivnosti pa je vsako leto dogovorjen z letno pogodbo.

Projekt severnega dela 3. razvojne osi v Resoluciji o nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS nima opredeljene finančne in časovne dinamike, zato je zaostanke težko opredeliti. S

prostorsko umeščeni odsek med Velenjem in Slovenj Gradcem na severnem delu ter odsek od AC A2 (Novo mesto) do Malin (Gorjanci) na južnem delu lahko ugotovimo, da so aktivnosti na obeh delih 3. razvojne osi primerljive in med njima ni zaznati bistvenih prednosti. Vzrok za odstopanja od prvotnih časovnic priprave posameznih državnih prostorskih načrtov na severnem delu 3. razvojne osi predstavlja:

- družbeno in okoljska nesprejemljivost trase na odseku od priključka Šentrupert na AC A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug,
- presoja prometno ekonomske upravičenosti prvotnih načrtovalskih izhodišč (4-pasovna cesta na celotnem severnem delu) ter nesprejemljivih investicijskih stroškov in denarno ovrednotenih koristi uporabnikov in eksternih koristi na odseku od Otiškega vrha do MMP Holmec,
- okoljska problematika na sredinskem koridorju med Velenjem in Podlogom, ki je s prometno funkcionalnega in ekonomskega vidika še edina izvedljiva rešitev.

2. *Za traso velenje – Slovenj Gradec je že sprejet DPN, zanima nas, v kakšni fazi so aktivnosti za pripravo projektne dokumentacije in odkup zemljišč za ta odsek razvojne osi in kdo vodi oziroma bo vodil te aktivnosti, DARS ali DRSC?*

S sprejemom Uredbe o državnem prostorskem načrtu, ki jo je Vlada RS sprejela v avgustu 2013, je bil zaključen postopek prostorskega umeščanja drugega odseka od Velenja do Slovenj Gradca, katerega trasa obsega 17,5 km hitre in 1,9 km navezovalne ceste.

Po sprejetju državnega prostorskega načrta, v letu 2013, je DARS, d.d. pričel z aktivnostmi za pridobitev Poročila o vplivih na okolje za pridobitev okoljevarstvenega soglasja, ki je potrebno za zaključen postopka presoje vplivov na okolje. Pogoji okoljevarstvenega soglasja, ki naj bi bilo izdano v prvi polovici leta 2015 so hkrati tudi projektni pogoj za izdelavo projektne dokumentacije.

Nadaljnje aktivnosti v zvezi s pripravljalnimi deli naj bi v imenu in za račun države izvajal DARS, d.d.. Naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin in pravic na njih, skladno z Zakonom o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji, na odsekih avtocest (in hitrih cest), za katere so se postopki prostorskega umeščanja pričeli pred uveljavitvijo Zakona o uravnoteženju javnih financ in so vključeni v Resolucijo o nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS, opravlja DARS, d.d..

3. *Zakaj je bo mnogih obstoječih študijah prometne obremenitve prejšnja vlada leta 2012 izdelala ponovno študijo, kdo je sprejel odločitev, da se opravi nova študija in koliko ja ta študija stala?*

Vlada RS je na 35. seji dne 25.10.2012, v zvezi s severnem delom 3. razvojne osi sprejela sklep, s katerim je ugotovila in naložila:

- da na odseku Slovenj Gradec – Dravograd prometna obremenitev sedanjega cestnega omrežja ter njena prognoza v načrtovani planski dobi, v celoti več ne utemeljuje prvotno načrtovanega profila ceste, zato je kot racionalna in realno izvedljiva rešitev smiselna proučitev modernizacija obstoječe prometnice, ki bo prevzela funkcijo »razvojne osi« na tem odseku (z rekonstrukcijo in modernizacijo se zagotovi standard glavne ceste za hitrost 90 km/h med naselji, 70 oz 60 km/h pri poteku ceste skozi naselja, oz. morebitne obvoznice, ki so z vidika vodenja prometa nujno potrebne).
- za odsek Otiški vrh – MMP Holmec rezultati študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve kažejo, da z vidika investicijskih stroškov in denarno ovrednotenih koristi uporabnikov in eksternih koristi nobena od variant ni družbenoekonomsko smotrna, saj glede na izkazane koristi variante izkazujejo zelo visoke investicijske stroške. Neto sedanja vrednost in relativna neto sedanja vrednost sta pri vseh variantah negativni in samo dve varianti izkazujeta izredno nizko pozitivno interno stopnjo donosa (od 0,2% in 0,05%). Z ekonomskega vidika je nujna optimizacija tehnične rešitve v smislu znižanja investicijskih stroškov – rekonstrukcija in modernizacija obstoječega odseka ceste z uvedbo obvoznih cest ter izven nivojskih križišč v pomembnejših vozliščih.

Po izdelani analizi potrebnih ukrepov se sprejme odločitev glede nadaljnje priprave prostorskih aktov na omenjenih odsekih.

Na podlagi navedenega sklepa je DARS, d.d. v začetku leta 2013 naročil izdelavo Novelacije prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od R Avstrije do AC A1, ki je sestavljena iz dveh delov – novelacija prometne študije in v nadaljevanju izračun ekonomske upravičenosti. Marca 2014 je bila izdelana novelacija prometne študije iz leta 2008, v kateri sta bila na podlagi obstoječega in pričakovanega prihodnjega prometa do leta 2040 preverjena prepustnost in nivo uslug na obstoječi in načrtovani cestni mreži. Novelacijo prometne študije je izdelalo podjetje PNZ d.o.o. iz Ljubljane. Vrednost celotne naloge je 29.016,22 EUR z DDV.

4. *Kdaj je bil objavljen javni razpis za izdelavo študije in katere organizacije so se na razpis prijavile?*

Javni razpis za izdelavo »Novelacije prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od R Avstrije do AC A1«, je DARS, d.d. objavil 7.12.2012, odpiranje ponudb pa je potekalo 4.1.2013. Ponudbo sta oddala dva ponudnika in sicer podjetje PNZ, svetovanje projektiranje d.o.o., iz Ljubljane in Lineal d.o.o., iz Maribora. Najugodnejša je bila ponudba podjetja PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., s katerim je DARS, d.d. 2.4.2013 podpisal pogodbo za izdelavo obravnavane naloge.

5. *Kdo je opravljal prejšnje študije obremenitve prometa na odsekih koroških cest in kakšne so razlike med prejšnjimi študijami in zadnjo študijo iz leta 2012 (2014)?*

Predhodno študijo »Izdelava prometnega in ekonomskega dela študije variant za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo« je leta 2008 izdelalo podjetje Omega consult d.o.o. iz Ljubljane.

V študiji je predvideno, da bo v letu 2035, povprečni letni dnevni promet (PLDP) znašal na odseku med Otiškim vrhom in MMP Holmec okoli 14.400 vozil, na odseku Dravograd – Slovenj Gradec pa okoli 14.000 vozil. Na obstoječi cesti je predvideno na odseku Ravne – Dravograd okoli 7.200 vozil, na odseku Dravograd – Sl. Gradec okoli 4.300 vozil.

V letu 2009 je Vlada RS sprejela sklep, da se na odseku od Otiškega vrha do Holmca izdelajo in proučijo nove variante oz. izvede dodatni krog vrednotenja. V ta namen je bil naročen in v avgustu 2013 izdelan »Prometno ekonomski elaborat na odseku od Otiškega vrha do MMP Holmca v okviru študije variant za izgradnjo državne ceste – dodatni krog vrednotenja« (izdelovalec Omega consult d.o.o. iz Ljubljane).

V predmetnem prometno ekonomskem elaboratu je napoved prometnih obremenitev izdelana za več scenarijev za odsek med Otiškim vrhom in MMP Holmec.

Prometne obremenitve načrtovanega omrežja, oziroma napoved dnevnega prometa za leto 2035 na odseku med Otiškim vrhom in MMP Holmec je znašala do 11.700 vozil, na odseku Dravograd – Slovenj Gradec pa do 15.300 vozil. Na obstoječi cesti je po tej študiji predvideno na odseku Ravne – Dravograd 5.300 vozil in na odseku Dravograd – Slovenj Gradec okoli 4.400 vozil.

Preglednica 1: Primerjave prometnih obremenitev PLDP za leto 2035 za načrtovano omrežje

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

Z »Novelacijo prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1«, ki jo je februarja 2014 izdelalo podjetje PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., je z namenom preveritve možnosti rekonstrukcije in modernizacije obstoječe ceste za odseka Otiški vrh – MMP Holmec in Slovenj Gradec - Dravograd izdelana prognoza prometa za leto 2040 samo za obstoječe omrežje (brez investicij v novogradnje).

Za primerjavo rezultatov napovedi prometa z zadnjimi rezultati (PNZ 2014) so uporabljeni podatki iz prometnih študij 2008 in 2013 (obe je izdelalo podjetje Omega consut) in sicer za omrežje brez investicij v novogradnje. Napovedi prometa v slednjih dveh študijah sta bili izdelani za leto 2035.

Preglednica 2: Primerjave 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) leto 2035	Omega (2013) leto 2035	PNZ (2014) 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-Sl. 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 investicije je poleg prometa na obstoječi cesti upoštevan tudi promet na novogradnji na odseku Dravograd-Slovenj Gradec

Ob upoštevanju načrtovanega omrežja (AC A1- Slovenj Gradec) se s študijo PNZ 2014, za leto 2040 napoveduje na odseku od AC A1 do priključka Arnače 11 000 vozil (izraženo v enoti PLDP) med priključkom Arnače in Velenje jug pa do 7 700 vozil ter med priključkom velenje jug in Slovenj Gradec do 8.800 vozil. Na podlagi prometne prognoze je visoko zmogljivostna cesta na odseku AC A1 – Velenje potrebna in prometno upravičena.

Primerjava med napovedjo bodočih prometnih obremenitev na severnem delu 3. razvojne osi, izdelano v študiji PNZ (2014), in predhodno napovedjo (Omega) na območju severno od Velenja kaže, da sta na tem območju obe napovedi (predhodna za leto 2035 in nova za leto 2040) istega velikostnega reda. Napoved, izdelana v študiji PNZ(2014), je sicer nekoliko nižja kot tista, izdelana v predhodni študiji, toda to gre pripisati dejstvu, da je bila predhodna študija izdelana v predkriznem obdobju, študija PNZ(2014) pa v pokriznem obdobju. V pokriznem obdobju je prišlo do sprememb glede prihodnjih socioekonomskih vsebin, zlasti pa do spremenjene napovedi bruto družbenega proizvoda, ki ima ključni vpliv na rast motorizacije in mobilnosti. To povzroči razliko med predhodno in novo napovedjo.

6. *Zakaj se zadnja študija kljub obljubi pristojnega ministrstva ne predstavi tudi zainteresirani javnosti na Koroškem?*

Novelacija prometnega modela predstavlja posodobitev modela z vidika socioekonomskih razmer, cestnega omrežja ter prometnih tokov in predstavlja strokovno podlago za nadaljnje odločitve v postopkih snovanja določenega projekta. Gre torej za strokovno podlago, ki nima formalne osnove za samostojno javno razgrinjanje. Rezultati prometnega modela oziroma prometne študije so le del strokovnih podlag, katerih javna razgrnitev poteka v sklopu posameznih faz prostorskega umeščanja projekta

7. *Ali zaradi pomanjkanja denarja v proračunu v vladi razmišljate o možnosti, da bi pospešili modernizacijo prometne infrastrukture v državi z alternativno obliko financiranja po modelu javno zasebnega partnerstva?*

Z namenom zagotovitve financiranja projektov javne prometne infrastrukture, ministrstvo kontinuirano izvaja aktivnosti za pridobitev potencialnih investitorjev oziroma koncesionarjev. Zavedamo se, da je čas klasičnega pristopa, po katerem se javne investicije v celoti financirajo iz javnih virov minil in je kot alternativo temu klasičnemu pristopu nujno uvesti institut javno zasebnega partnerstva, po katerem se tveganja iz projekta razdelila med javnega in zasebnega partnerja. Izvajanje gradenj hitrih cest v okviru koncesije in v skladu z zakonom, ki

ureja javno zasebna partnerstva ter po modelu BOT (zgradi-upravljal-prenesi), nas zavezuje že aktualna zakonodaja.

Projekt 3. razvojne osi je prijavljen med projekte t.i. Junckerjevega paketa, kjer se izvaja nabor projektov pomembnih za celotno EU. V ta paket sodijo projekti s katerimi bi lahko zagotovili pospešitev investicij na področjih spodbujanja inovativnosti, okolja, energije, prometa, družbene infrastrukture in informacijskih tehnologij ter prispevali k hitrejšemu izhodu iz gospodarske krize.

Dinamiko gradnje projekta v tem trenutku žal še ni možno natančno napovedati. Uresničevanje projekta 3. razvojne osi je dolgoročen in postopen proces, rezultat mnogih posamičnih odločitev različnih sodelujočih akterjev, ki usklajeno delujejo v različnih območjih in v različnih časovnih obdobjih za skupen interes. Uspešno uresničevanje projekta zahteva povezovanje posameznih sektorskih pristopov v skupno in usklajeno razvojno vizijo, gospodarstva, prometa, turizma, poselitve in okolja.

S spoštovanjem,



Poslati:

- naslovniku ( [oz.koroska@gzs.si](mailto:oz.koroska@gzs.si) )

Vložiti

- zbirka dokumentarnega gradiva