



Dravograd, 23.12.2014

Ministrstvo za infrastrukturo
Langusova ulica 4
1535 Ljubljana

Zadeva: Pripombe na predlog Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Spoštovani.

V sodelovanju z akterji in sopodpisniki v Koroški regiji vam posredujemo pripombe na predlog dokumenta Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, kateri je bil javnosti posredovan 15.12.2014. Glavnina pripomb se nanaša na pomanjkljivo obravnavo problematike regijske dostopnosti, prevelik poudarek prometnemu modelu in ekonomski analizi, neupoštevanje dosedanjih projektov in že pripravljene dokumentacije ter **premajhnemu obsegu predlaganih rešitev, ki ne rešujejo problema dostopnosti Koroške regije**. V nadaljevanju tako povzemamo glavne pripombe na predlog strategije.

Strategija v dokumentu ne upošteva obstoječih dokumentov in postopkov na severnem delu 3. razvojne osi. Menimo, da bi upoštevanje že obstoječih študij in dokumentov imelo velik vpliv na predvidene ukrepe v strategiji, zato jih povzemamo v nadaljevanju. Na odseku med avtocesto A1 in MMP Holmec je med leti 2006 in 2013 potekal postopek priprave Državnega prostorskega načrta (DPN), ki je predvideval gradnjo hitre ceste. V letu 2013 je bil sprejet DPN na odseku Velenje – Slovenj Gradec, medtem ko se postopki na preostalih treh odsekih še niso zaključili. Za odsek Velenje – Slovenj Gradec se pridobiva okoljevarstveno soglasje, katero bo predvidoma izdano do prve polovice leta 2015. Sledi izdelava projektne dokumentacije, pridobivanje nepremičnin in pravic na njih ter ostala pripravljala dela, ki bodo zaključena do leta 2017. Samo investicijo pa lahko vključimo v Junckerjev investicijski program. Operativni program za obdobje 2014-2020 prav tako predvideva financiranje preostale projektne dokumentacije na vseh odsekih 3. razvojne osi (tudi na odseku Slovenj Gradec – Dravograd in Dravograd – Holmec) v okviru tehnične pomoči.

Strategije razvoja prometa (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. Mednje spada Koroška regija s somestjem (Ravne na Koroškem, Slovenj Gradec, Dravograd) z javnimi dejavnostmi najvišjega ranga, ki edini v Sloveniji nima neposrednega dostopa do avtoceste ali hitre ceste (kar prikazujete na sliki 7, stran 18 v SRP) oz. je le ta oddaljen več kot 45 min. Obstoječa cesta G1-4 je relativno obremenjena, saj ima visoko povprečje letnega dnevnega prometa (14000 – 12000 vozil/dan). V nekaterih delih poteka po



RRAKOROŠKA

REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO

zelo zahtevnem terenu, kjer njeni geometrski elementi niso primerni za funkcijo in kategorijo ceste in tako ne zagotavljajo ustrezne ravni prometnih uslug. Ob večjih poplavah prihaja tudi do popolnih zapor ter posledično prebivalcem in gospodarstvu ne zagotavlja zanesljivih prometnih povezav. Slaba prometna dostopnost negativno vpliva na gospodarstvo, saj se povečujejo stroški transporta. Glavnina gospodarstva se nahaja v Mežiški dolini, ki je od avtoceste oddaljena več kot 60 minut. Podjetja posledično iščejo priložnosti v infrastrukturo bolj razvitih regijah v Sloveniji ali v tujini. Slaba prometna dostopnost vpliva tudi na odseljevanje mladih, saj se indeks staranja prebivalstva na Koroškem povečuje hitreje od slovenskega povprečja. Trend odseljevanja delno rešuje le bližina Avstrije, kjer se zaposluje vedno več Korošcev.

Na strani 18, slika 8 je prikazana dostopnost do priključka na avtocesto oz. hitro cesto leta 2025 po izgradnji 3. razvojne osi, kot nove ceste povezave, kot je bila zastavljena leta 2004. Na strani 19 nato navajate, da je izboljšanje dostopnosti do teh regij mogoče doseči z modernizacijo cest, kar je popolnoma v nasprotju z sliko 8, kjer je na 3. razvojni osi prikazana hitra cesta s priključki. Nadalje na strani 22 (v SRP) navajate »*Marsikatera državna cestna povezava lahko 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. Koroška regija je od avtoceste oddaljena več kot 50 km. Z minimalnimi vlaganji v obstoječo prometno infrastrukturo se dostopnost ne bi bistveno izboljšala, saj glavna cestna povezava poteka skozi Hudo luknjo in večje število naselij, ki ne omogočajo višjih hitrosti. Večji del prometne povezave poteka tudi v neustreznih elementih. Z minimalnimi vlaganji bi se lahko izboljšala le prometna varnost in fizično stanje cestišča.

Na strani 22 (v SRP) prav tako navajate »Ker so državne ceste v splošnem zgrajene, je potrebno največjo skrb posvetiti vzdrževanju in obnavljanju državne cestne mreže«. Ta ugotovitev je napačna, saj je organizacija EuroRAP (2012) ugotovila, da večji del državnih cest ne ustreza minimalnim pogojem. V organizaciji so med glavnimi pomanjkljivostmi navedli predvsem preozka vozišča, neustrezna preglednost, neustrezni horizontalni elementi in potek cest skozi naselja. Navedenega z vzdrževanjem in obnavljanjem državne ceste mreže ni mogoče izboljšati.

Na strani 153 prikazujete analizo dostopnosti do kohezijskih središč – Ljubljane in Maribora. Analiza ne prikazuje realnih potreb določenih območij, saj večji del Koroške dnevno migrira na Ljubljano in ne na Maribor. Z upoštevanjem realnih potreb bi slika 82 (v SRP) prikazovala veliko večji problem dostopnosti regije do Ljubljane, saj je v celoti oddaljena več kot 90 minut. Podrobno analizo te problematike smo pripravili v Strategiji glavnega prometa na Koroškem, ki vam jo lahko posredujemo.

V poglavju 3.10.6. je obravnavano stanje vozišč na državnih cestah in avtocestah ter hitrih cestah. Stanje dobro prikazuje velike razlike med stanjem vozišč na državnih cestah in hitrih cestah ter avtocestah. Pogrešamo podrobno predstavitev te problematike na gospodarstvo in odseljevanje iz posameznih regij oz. kakšen vpliv ima tako različno vzdrževanje glavnih infrastruktur na regije, ki nimajo avtocestnih povezav.

Swot analiza za področje prometa na strani 173 in 174 (v SRP) med »slabostmi« navaja le »zastoji v okolici večjih mest zmanjšujejo dejansko dostopnost in poslabšujejo kvaliteto življenja«, ne pa tudi



RRAKOROŠKA

REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO

zmanjšanje dostopnosti in poslabšanje kvalitete življenja na tistih območjih, kjer promet še vedno poteka skozi naselja, v nekaterih primerih celo skozi sama mestna središča. Med »nevarnosti« bi bilo dodati tudi problem neenakomernega razvoja Slovenije, odseljevanje mladih iz obrobni regij in slaba gospodarska privlačnost regij, ki niso primerno navezane na avtocestno omrežje.

Na strani 183 navajate, da bo »potrebno zajeti tiste razvojne projekte na državnih cestah, za katere je na podlagi izdelane predhodne študijske, projektne in investicijske dokumentacije razvidno, da bodo s svojo realizacijo prinesli tolikšne prihranke uporabnikom državnih cest in prebivalcem ob njih, da bodo ekonomsko upravičeni«. Menimo, da navedeno ne more biti glavni kriterij za določitev prioriteten projektov, ampak je potrebno enakovredno ocenjevati tudi vpliv teh posegov na enakomeren regionalni razvoj, kot posledica večje konkurenčnosti in manjšega odseljevanja mladih, kar praviloma ne moremo izračunati. Le tako bomo lahko govorili o enakomernem regionalnem razvoju Slovenije.

Na strani 197 (v SRP) ugotavljate, 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)«. Nato na strani 208 med ukrepi za reševanje te problematike navajate »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«. Te rešitve ne bodo rešile problema dostopnosti do avtocestnega omrežja, saj obstoječa infrastruktura ne omogoča takšnih rekonstrukcij, ki bi imele večji vpliv na dostopnost. Izboljšalo bi se le fizično stanje cest in prometna varnost. Glavni problemi, ki vplivajo na dostopnost (poteka skozi Hudo luknjo (hitrost od 50-60km/h), naselja (hitrost 50 km/h), neustrezni tehnični elementi), bi tako še vedno ostali. Dostopnost regije bi reševali le večji projekti izven obstoječe infrastrukture.

V preglednici 7.4.3. na strani 221 (v SRP) je prikazan vpliv posameznih ukrepov na posebne cilje. Ukrep »Ro.9« ima vpliv le na cilj »*Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije*«. Menimo, da bi moral ukrep imeti pomemben vpliv tudi na cilj »*Izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami*«. Mejni prehod Vič je namreč zelo pomemben in strateški mejni prehod tako za Koroško kot Slovenijo. Med pripravo Izhodišč za Strategijo glavnega prometnega omrežja na Koroškem smo ugotovili, da je bilo v zadnjih letih premalo komunikacije med pristojnim ministrstvom v Sloveniji in Koroško deželno vlado v Avstriji. Posledica je zelo različno in neusklajeno reševanje prometnih problemov na tem območju. Le z usklajenimi dogovori med državama, bomo lahko dosegli sprejemljive prometne rešitve na tem območju. V Dravograd namreč dnevno iz štirih smeri pripelje več kot 1000 tovornih vozil, medtem ko jih mejni prehod Vič prečka dnevno več kot 300 (DRSC, 2013).

Strategije razvoja prometa 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 pomankanje poznavanja problematike in možnosti, ki jih nekatere prometne povezave nudijo. Kljub temu, da dokument prepoznava bistvene



RRAKOROŠKA

REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO

probleme Koroške regije – dostopnost, pa v nadaljevanju med ukrepi ne navaja primernih rešitev, ki bi reševale navedeno problematiko.

Zato predlagamo, da v strategijo vključite Izhodišča za pripravo Strategije glavnega prometnega omrežja na Koroškem, ki podrobneje obravnavajo problematiko obstoječih prometnih povezav na Koroškem.

Vsi akterji, ki v lokalnem okolju Koroške povezano in usklajeno delujemo s ciljem pospešenega nadaljevanja projekta severnega dela tretje razvojne osi zato od pripravljavcev Strategije razvoja prometa v RS pričakujemo, da bo dopolnjena tako, da bo podpirala naslednje cilje:

1. Nadaljevanje aktivnosti na trasi Slovenj Gradec - Velenje za pridobitev okoljevarstvenega soglasja in projektnih pogojev, izdelava projektne dokumentacije, pridobivanje nepremičnin in pravic na njih ter ostala pripravljalna dela z zaključkom najkasneje do leta 2017,
2. Nadaljevanje aktivnosti na odsekih Slovenj Gradec - Dravograd in Dravograd - Holmec za pripravo strokovnih podlag in prostorsko umeščanje najustrežnejše rešitve v sodelovanju s sosednjo Avstrijo z zaključkom najkasneje do leta 2017,
3. Pričetek gradnje za vse tri navedene odseke leta 2017, do takrat pa izvajanje najnujnejših vzdrževalnih del na obstoječih cestah.

Lep pozdrav.

Pripravil:
Uroš Rozman

Regionalna razvojna agencija za Koroško
Karmen Sonjak, direktorica, l.r.

GZS Območna zbornica Koroška
Mojca Kert, predsednica upravnega odbora, l.r.

Koordinator projekta 3.RO za Koroško
Dr. Matic Tasič, župan Občine Prevalje, l.r.

Mladinska iniciativa za 3. razvojno os
Aljaž Verhovnik, vodja iniciative, l.r.