

## PROJEKT IZGRADNJE TRETJE RAZVOJNE OSI MED ŠENTRUPERTOM IN DRAVOGRADOM

*mag. Gregor Ficko*

### Uvod

Prvi operativni korak k uresničitvi projekta 3. razvojne osi, ki se v razvojnih programih takratne SR Slovenije prvič pojavi v 70. letih prejšnjega stoletja, je bil storjen v februarju 2004, ko je Državni zbor RS sprejel Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (UL RS št. 50/2004). Nacionalni program je v svojem dodatnem programu zajel prvi del sodobne daljinske cestno-prometne povezave na 3. razvojni osi: odsek hitre ceste med Dravogradom in Arjo vasjo, določil pa je, da mora biti državni prostorski načrt za ta odsek sprejet do decembra 2010. Projekt 3. razvojne osi je bil v svoji osnovi zamišljen kot strukturni projekt, ki bo med seboj povezal sekundarna središča in njihove razvojne potenciale ter jih pripel na omrežje mednarodnih prometnih povezav. Njegov glavni namen je bil opredeljen kot povečanje konkurenčnosti tega, geografsko zelo širokega območja skozi povečano dostopnost ter posledično okrepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ob sami razvojni osi. Na ta način bi 3. razvojna os postala instrument, ki bi v bodočnosti prispevala k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji ter bolj uravnoteženemu razvoju evropskega prostora, temelječ na skupnih strateških interesih: razvoj gospodarstva, prometa in turizma. Zato je bilo uresničevanje projekta 3. razvojne osi zamišljeno kot rezultat mnogih posamičnih odločitev različnih sodelujočih akterjev, ki bi usklajeno v skupnem interesu delovali v različnih območjih in časovnih obdobjih.

Vsekakor pa si v času sprejema Resolucije o Nacionalnem programu pred dobrimi 17. leti nobeden ni predstavljal, da projekt v vsem tem času še ne bo v celoti umeščen v prostor, prav tako pa so se prva javna naročila za pripravljala dela za gradnjo, kot so reševanje pravno premoženjskih zadev (parcelacije, odkupi zemljišč in nepremičnin) ter izdelava projektne dokumentacije faze PGD/PZI, začela izvajati šele konec leta 2017. V strateških razvojnih dokumentih pa je projekt doživel degradacijo, saj je Državni zbor RS na predlog Vlade RS s sprejetjem Resolucije o Nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (UL RS št. 75/2016) tehnična izhodišča načrtovanja 3. razvojne osi med Slovenj Gradcem in Dravogradom s politično odločitvijo, ki ni imela praktično nobene strokovne podlage, iz predvidene štiripasovne hitre ceste znižal na rekonstrukcijo in obnovo obstoječe glavne ceste G1-4.

Izvajanje osnovnega Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji se je po skoraj 25. letih intenzivnega načrtovanja in gradnje zaključilo, saj so vsi avtocestni odseki v mednarodnih prometnih koridorjih, ki potekajo preko ozemlja naše države, zgrajeni. Država je tako povezana s sodobnimi štiripasovnimi avtocestami, ki v smeri severozahod–jugovzhod potekajo od Karavank do Obrežja (X. mednarodni prometni koridor), v smeri severovzhod–jugozahod pa od Lendave in Šentilja do Kopra (V. mednarodni prometni koridor). Prav tako od vseh avtocestnih odsekov, ki se iz obeh glavnih mednarodnih prometnih koridorjev, po katerih

poteka slovenski avtocestni križ, navezujejo v smereh proti sosednjim državam: proti Italiji na odseku AC Divača–Dane, ki poteka proti Trstu in odseku AC Razdrto–Šempeter, ki poteka proti Gorici, proti Hrvaški na odseku AC Slivnica–Gruškovje, ki poteka proti Zagrebu in odseku AC Postojna/Divača–Jelšane, ki poteka proti Reki, ni zaključen samo slednji, ki je še vedno v fazi prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor. Ta odsek je sestavni del jadransko-jonskega avtocestnega koridorja in poteka preko Italije, Slovenije, Hrvaške, Črne Gore, Albanije in Grčije. Glede jadransko-jonskega avtocestnega koridorja Slovenija v primerjavi z drugimi evropskimi državami, ki prav tako sodelujejo pri načrtovanju in gradnji odsekov, ki v koridorju potekajo po njihovih nacionalnih ozemljih, daleč najbolj zaostaja. Glede na to, da je Slovenija tudi pri gradnji odseka AC Slivnica-MMP Gruškovje zaradi nespametnih političnih odločitev o »nepotrebnosti« tega odseka – je sestavni del Pyhrnskega koridorja ter X.a. evropskega koridorja in poteka preko Nemčije, Avstrije, Slovenije in Hrvaške naprej proti Srbiji, Makedoniji in Grčiji – zamujala več kot dve desetletji, našo državo takšne »odločitve« v Evropski uniji predstavljajo v dokaj čudni luči, še posebej, ker je velik del sredstev za gradnjo zagotovljen iz evropskih razvojnih in kohezijskih finančnih skladov.

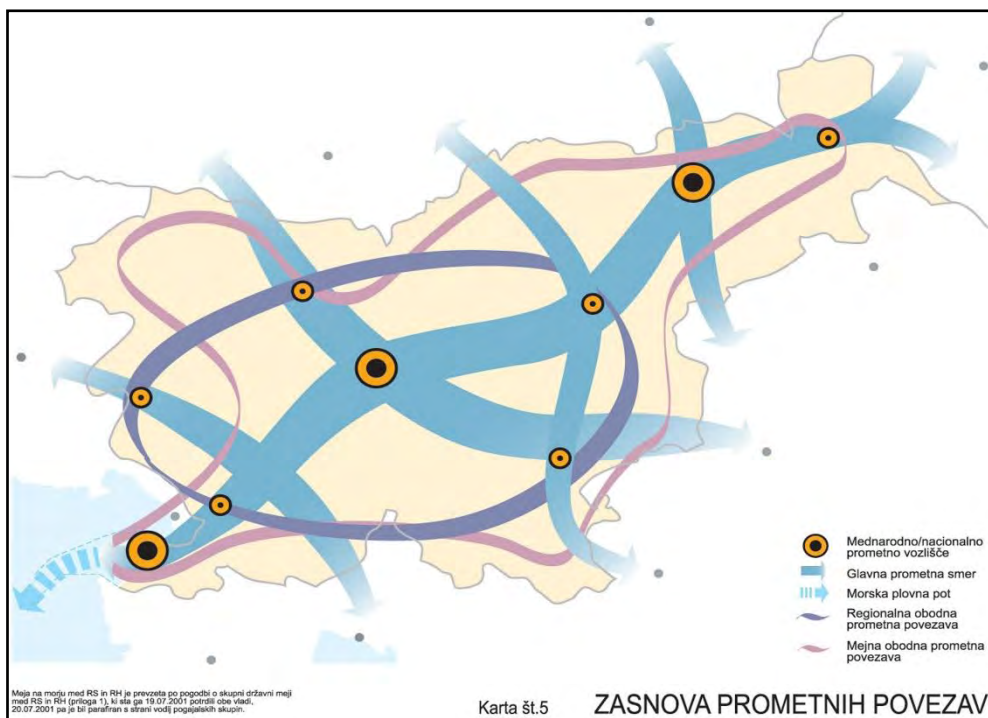
Na drugem slovenskem državnem cestnem omrežju se že od leta 2004 načrtujejo oziroma prostorsko umeščajo tri nove razvojne osi, ki bodo v prihodnosti predstavljale prometne povezave tistih območij v Sloveniji, ki v tem trenutku nimajo avtocestnega omrežja, niti na njega niso navezane:

- III. razvojna os, ki bi potekala med slovensko-avstrijsko mejo pri Holmecu in Viču ter slovensko-hrvaško mejo pri Metliki in Vinici,
- III. a razvojna os, ki bi potekala med Ljubljano (ljubljski avtocestni obroč) ter Kočevjem in slovensko-hrvaško mejo pri Petrini,
- IV. razvojna os, ki bi potekala med Gorenjsko in Primorsko skozi Poljansko dolino preko Cerkljanskega v Posočje.

Žal tudi pri načrtovanju razvojnih osi država – razen za fazo prostorskega umeščanja severnega dela – še ni postavila jasnih časovnih okvirjev, v katerih bi posamezne faze projekta, kot so umeščanje v prostor, projektiranje ter navsezadnje tudi izgradnja, morale biti zaključene, zato se pri takšnem vsebinsko nedefiniranem pristopu upravičeno postavlja vprašanje, ali je načrtovanje teh prometnic dejansko v njenem interesu. V zadnjih letih so sicer bile zaključene posamezne faze izvedbe projekta 3. razvojne osi, kot so sprejem državnih prostorskih načrtov za odseke med Šentrupertom in Velenjem ter Velenjem in Slovenj Gradcem na severnem delu ter za odsek od Novega mesta do Metlike na južnem delu. Konec leta 2017 je DARS d. d. pod pritiskom Mladinske civilne iniciative za 3. razvojno os Hoč'mo cesto ter Sveta Koroške regije le pristopil k izvedbi javnih naročil za pripravljala dela za gradnjo, kot so reševanje pravno premoženjskih zadev (parcelacije, odkupi zemljišč in nepremičnin), ustvarjanje finančnih pogojev za gradnjo ter izdelava projektne dokumentacije faze PGD/PZI. Leta 2020 se je pričela težko pričakovana gradnja prvega odseka severnega dela 3. razvojne osi pri Gabrkah pri Velenju, DARS d. d. kot nosilec gradnje oziroma kot naročnik pa je začel s pripravo razpisov oddaje del za gradnjo še dodatnih odsekov na Koroškem in na južnem delu 3. razvojne osi okoli Novega mesta.

Ideja o 3. razvojni osi se je porodila konec šestdesetih let prejšnjega stoletja, ko je takratna SR Slovenija pričela razvijati avtocestno omrežje. Tedanji predsednik Izvršnega sveta SR Slovenije Stane Kavčič je skupaj s strokovnimi službami »narisal« slovenski avtocestni križ (t.i. 1. in 2. razvojna os), ki bi potekal med Jesenicami in Obrežjem ter med Šentiljem in Novo Gorico. Nastala je tudi ideja o 3. razvojni osi, ki naj bi segala od severa na Koroškem, preko Velenja in Celja skozi Zasavje do Novega mesta in preko Bele Krajine do meje z Republiko Hrvaško. 3. razvojna os je bila najprej leta 1974 določena v slovenskem Regionalnem prostorskem planu kot glavni medregionalni koridor. V devetdesetih letih prejšnjega stoletja so bili v Dolgoročnem prostorskem planu ob tej osi načrtovani glavni železniški in cestni koridorji in intermodalni terminali. Idejo o izgradnji 3. razvojne osi je že v samostojni državi leta 1994 obudil tedanji poslanec Državnega zbora Republike Slovenije Janez Komljanec. Pri tem pa je država vedno znova pozabila na Koroško, ki je z več kot 60-kilometrsko oddaljenostjo od avtocestnega križa postala regija z najdaljšo oddaljenostjo od centra razvoja. Leta 2004 je bil intermodalni koridor sprejet v Strategiji prostorskega razvoja Republike Slovenije kot 3. razvojna os (1. razvojna os poteka V. mednarodnem prometnem koridorju, 2. razvojna os pa X. mednarodnem prometnem koridorju). Poleg ceste vzdolž celotne 3. razvojne osi poteka tudi železniška proga, razen dela proge med Slovenj Gradcem (Otiški vrh) in Velenjem, katerega izgradnja pa je še vedno načrtovana v Strategiji prostorskega razvoja Republike Slovenije.

Zaradi zelo slabih prometnih povezav Savinsko-Šaleške in Koroške regije je bilo na prelomu tisočletja jasno, da bo načrtovanje cestno-prometnega vidika 3. razvojne osi za našo državo izjemno pomembno. Pogled na osrednje območje 3. razvojne osi namreč pokaže, da zajema in povezuje vplivna območja posameznih regionalnih središč tako v naši soseščini kot tudi v notranjosti države. Na severu predstavlja njen začetek Beljak na avstrijskem Koroškem, ki je pomembno prometno vozlišče ob X. mednarodnem prometnem koridorju, na svoji poti proti jugu pa 3. razvojna os povezuje središča, kot so na avstrijskem Koroškem Celovec, v naši državi Slovenj Gradec, Velenje, Celje in Novo mesto, na Hrvaškem pa Karlovac. Regije, ki jih poveže v svojem poteku, so v Avstriji Dežela Koroška, pri nas Koroška, Savinjsko-Šaleška regija, kjer prečka V. mednarodni prometni koridor, Posavje, Zasavje, Dolenjska, kjer prečka X. mednarodni prometni koridor, ter Bela Krajina, na Hrvaškem pa Karlovska Županija, kjer se zaključi na V.b mednarodnem prometnem koridorju, v katerem poteka avtocesta med Zagrebom in Reko. Širše prometno območje 3. razvojne osi je bilo zasnovano tako, da se na severu lahko nadaljuje po alpskih dolinah v smeri proti zahodu ali severozahodu, na jugu pa v smeri proti Dalmaciji oziroma Splitu, na vzhodu pa v smeri proti Bosni in Hercegovini oziroma Sarajevu.



Slika1: Zasnova prometnih povezav Republike Slovenije [1].

Prvi korak k operativni uresnitvi tega projekta je bil storjen februarja 2004, ko je Državni zbor RS sprejel Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (UL RS št. 50/2004), ki je v svojem »dodatnem« programu zajela tudi prvi del sodobne daljinske cestno-prometne povezave na 3. razvojni osi: odsek hitre ceste med Dravogradom in Arjo vasjo. Žal program ni zajel sredinskega in južnega dela od Celja do Novega mesta in od Novega mesta do Bele krajine, kar se je kasneje pokazalo kot napaka, saj sta oba dela na operativnem nivoju prišla pod pristojnost takratne Direkcije RS za ceste, ki pa je imela stalne težave pri zagotavljanju finančnih sredstev za pripravo strokovnih podlag, ki so bile potrebne za izdelavo obeh državnih prostorskih načrtov.

Pred izbruhom ekonomske krize v Sloveniji je na gospodarskem področju vladal izredno velik optimizem. Politika je s svojimi največkrat nerealnimi obljubami dajala občutek, da je denarja za izvajanje velikih investicij več kot dovolj. Gradbeni sektor je bil sicer na višku aktivnosti, predvsem v okviru gradnje avtocest in stanovanj, posledično pa na robu svojih zmogljivosti. Izvajanje avtocestnega programa je počasi prehajalo v zaključno fazo, zato so si mnogi zastavljali vprašanje, katere investicijske projekte na področju prometne infrastrukture, pa ne samo na njem, bo država izvajala po zaključku avtocestnega programa. Pobude o različnih investicijskih projektih, upravičenih in neupravičenih, smiselnih in nesmiselnih, so kar deževale. Na Sliki 2 je z rdečo barvo prikazano območje poteka 3. razvojne osi med slovensko–avstrijsko mejo pri Holmcu in Viču ter slovensko–hrvaško mejo pri Metliki in Vinici, z modro 3.a razvojna os med Ljubljano (ljubljski avtocestni obroč) ter Kočevjem in slovensko–hrvaško mejo pri Petrini in z zeleno 4. razvojna os med Gorenjsko in Primorsko skozi Poljansko in Idrijsko dolino preko Cerkljanskega v Posočje.



Slika 2: Omrežje razvojnih osi iz leta 2006 [2].

Vlada RS je 12.10.2006 sprejela Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih 2007–2023 [3], ki je med 35 drugimi investicijskimi projekti na področju nadaljnega razvoja prometne infrastrukture določala izgradnjo 3., 3.a in 4. razvojne osi, dodatnega avtocestnega programa iz resolucije o nacionalnem programu izgradnje avtocest [4] ter izredno obsežen in pomemben program razvoja in modernizacije železniškega omrežja v V. in X. evropskem prometnem koridorju. Javnost je še posebej zanimalo načrtovanje razvojnih osi, ki bi v prihodnosti predstavljale prometne povezave tistih območij v Sloveniji, ki nimajo avtocestnega omrežja, niti na njega niso navezane:

- 3. razvojne osi, ki bi potekala med slovensko–avstrijsko mejo pri Holmcu in Viču ter slovensko–hrvaško mejo pri Metliki in Vinici,
- 3.a razvojne osi, ki bi potekala med Ljubljano (ljubljski avtocestni obroč) ter Kočevjem in slovensko–hrvaško mejo pri Petrini,
- razvojne osi, ki bi potekala med Gorenjsko in Primorsko skozi Poljansko dolino preko Cerkljanskega v Posočje.

Na podlagi prvega odstavka 45. člena takratnega Zakona o urejanju prostora (UL RS, št. 110/02, 08/03–popr in 55/03) je takratno Ministrstvo za promet podajalo Ministrstvu za okolje in prostor pobude za pripravo državnih lokacijskih načrtov na 3. razvojni osi v naslednjem časovnem zaporedju:

- 15. 10. 2004 za severni del hitre ceste Dravograd–Velenje–Arja vas med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in državno mejo z Republiko Avstrijo,
- 20. 1. 2006 za južni del državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu in MMP Metlika,
- 25. 1. 2006 za srednji del državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana na priključku Celje–Lopata in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu.

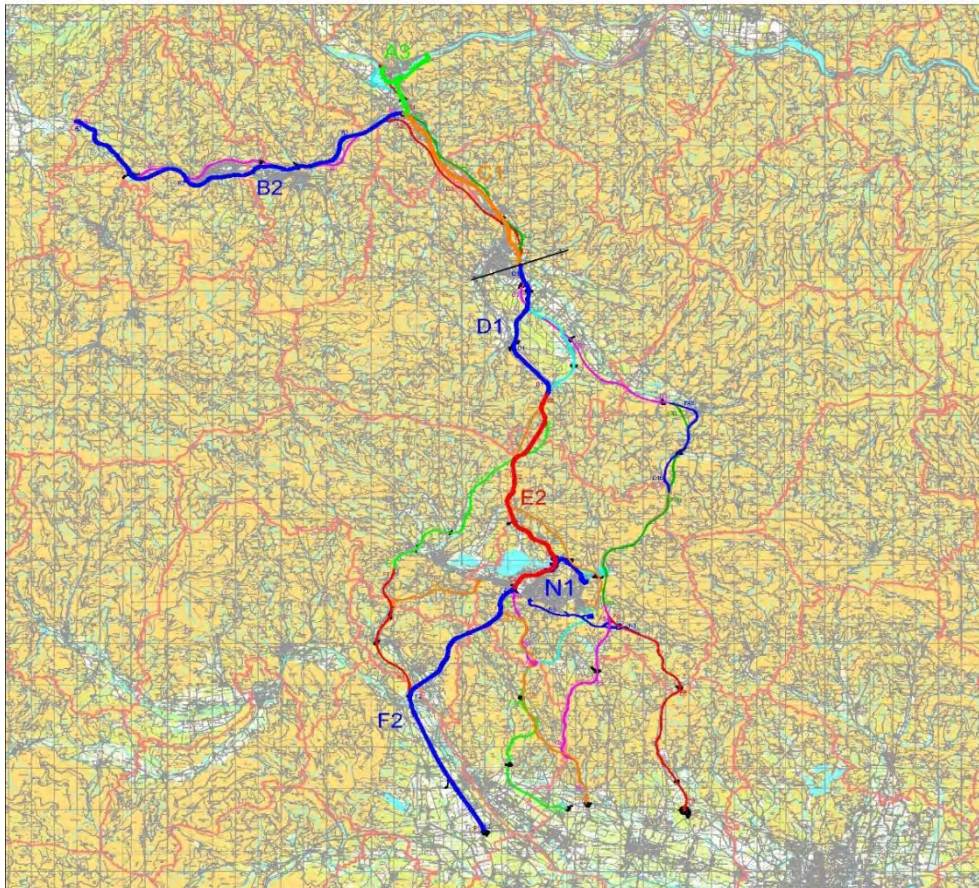
### Severni del 3. razvojne osi

Na severnem delu hitre ceste Dravograd–Velenje–Arja vas med avtocesto A1 Maribor-Ljubljana in državno mejo z Republiko Avstrijo, za katerega je Resolucija Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (UL RS št. 50/2004) v svojem dodatnem programu določila, da mora biti državni prostorski načrt za ta odsek sprejet do decembra 2010, je osnovo za pripravo državnega prostorskega načrta predstavljala študija variant, ki je bila vključno s predlogom najustreznejše variante zaključena septembra 2007 [5a]. Zaradi lažjega vrednotenja je bil odsek razdeljen na šest pododsekov, označenih z A, B, C, D, E, F in N, vsak pododsek pa je imel še podvariante, ki so bile oštevilčene s števili [5a]. Najustreznejša varianta je bila sestavljena iz kombinacije A3-B2-C1-D1-E2-N1-F2 (slika 3), ki je bila kot najugodnejša prepoznana iz vseh vidikov vrednotenja in medsebojnih primerjav [5a].

**Priključevanje na avtocesto A1 Maribor-Ljubljana je bilo torej že v letu 2007 predvideno s priključkom v Šentrupertu.** Razlogov za takšno odločitev je bilo več: priključek v Šentrupertu je v primerjavi s priključkom v Arji vasi omogočal direkten potek trase do velikega industrijskega območja med Šoštanjem in Velenjem, kjer se nahajajo večji gospodarski subjekti, kot so Termoelektrarna Šoštanj, Premogovnik Velenje in tovarna Gorenje. S takšno rešitvijo se gospodarska cona Šoštanja in Velenja direktno priključita na hitro cesto, tako da tovorni promet ne obremenjuje ostalega cestnega omrežja Šoštanja in Velenja. V skladu z v januarju 2017 sprejeto Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje-jug (UL RS št. 3/2017) je namreč v neposredni bližini industrijskega območja predviden priključek Velenje-jug.

Zakaj je priključek v Šentrupertu ustrežnejši kot priključek v Arji vasi? V primeru priključka v Arji vasi bi trasa hitre ceste potekala v območju sedanje glavne ceste G1-4 Arja vas-Velenje-Slovenj Gradec-Dravograd, kar pomeni, da bi za dostop do industrijskega območja bilo potrebno zgraditi še dodatno prometno povezavo med vzhodnim in zahodnim delom Velenja, saj obstoječe mestne povezave tovornega prometa, namenjenega v območje industrijske cone, prometno ne bi prenesle zaradi premajhne prometne pretočnosti, pa še tovorni promet bi potekal skozi urbanizirano območje Velenja. Drugi problem, povezan z priključkom v Arji vasi, pa predstavlja prečenje trase hitre ceste preko območja Hude Luknje v smeri Mislinje, ki bi zahtevalo ogromne gradbene posege z gradnjo visokih viaduktov in predorov. Zanimivo je, da so predstavniki političnega in gospodarskega življenja Savinjsko–Šaleške regije na srečanju z Vlado RS z dne 29.06.2005 v Velenju podprli predstavljen potek trase mimo Šoštanja in Velenja s priključkom na avtocesto A1 Ljubljana-Maribor pri Šentrupertu, zato je bil medel odziv te regije na kasnejše zavlačevanje s strani ministrstev za infrastrukturo ter okolje in prostor na eni strani, ter nasprotovanju s strani civilnih iniciativ na drugi strani, toliko bolj presenetljiv. Ne glede na dejstvo, da so vsi vidiki vrednotenja in medsebojnih primerjav podvarianto F2, ki je vključevala priključevanje v Šentrupertu, določili kot najprimernejšo izmed vseh podvariant F, je namreč vse od leta 2008 pa do začetka leta 2017, ko je Vlada RS sprejela Uredbo o DPN, politika grobo posegala v strokovno določene parametre izbora podvariante F2 ter lociranja priključevanja 3. razvojne osi na avtocesto A1 Šentilj-Koper pri Šentrupertu. Prevladovati so pričeli parcialni interesi, tako Mestne Občine

Celje, ki je zaradi zahteve po direktni navezavi severnega dela trase hitre ceste na celjske mestne vpadnice, odkrito nasprotovala podvarianti F-2, kot posamezniki in določene skupine iz območja občin Polzele, Braslovč in Šmartnega ob Paki, ki so tej varianti nasprotovali zaradi po njihovem prepričanju prevelikega posega v življenjski prostor vseh treh občin. Po sedaj veljavnem državnem prostorskem načrtu je namreč na trasi predvidena rušitev okrog 40 stanovanjskih hiš, zato so prebivalci, združeni okoli nekaterih civilnih iniciativ, ustavnost uredbe konec leta 2017 predali v presojo Ustavnemu sodišču RS.



*Slika 3: Najustreznejša varianta poteka trase hitre ceste na severnem delu 3. razvojne osi med avtocesto A1 Maribor-Ljubljana in državno mejo z Republiko Avstrijo po študiji variant, ki jo je leta 2007 izdelal Urbis d.o.o. Maribor [12.]*

Drugi, zelo velik, vendar še vedno nerešen primer, pa predstavlja umestitev trase hitre ceste na odseku Otiški vrh-Holmec, kjer sta občini Ravne na Koroškem in Prevalje vseskozi nasprotovali predlagani podvarianti B-2, po njunem mnenju zaradi prevelikega posega v prostor na območju industrijske cone, ki leži med obema mestoma. Predvsem občina Prevalje je vztrajala na predorski varianti poteka trase, ki pa sta jo tako ministrstvo za infrastrukturo kot ministrstvo za okolje in prostor označili za nesprejemljivo zaradi zahtevnih gradbenih posegov ter posledično prevelikih investicijskih stroškov. Ker se ministrstvi z obema občinama nikakor nista mogli dogovoriti glede poteka trase, so se v letih 2012 in 2013 posledično vse aktivnosti pri pripravi DPN na tem odseku zaustavile, leta 2014 pa je ministrstvo za infrastrukturo ministrstvu za okolje in prostor podalo predlog za ustavitev državnega prostorskega načrta, kar se je pri umeščanju državne prometne infrastrukture v prostor zgodilo prvič [5b].

Tudi pri umeščanju odseka med Slovenj Gradcem in Dravogradom ni šlo brez zapletov. Občina Dravograd je namreč nasprotovala predlagani podvarianti C-1, saj je želela, da se vzhodna obvoznica Dravograda izvede v predorski obliki, prav tako pa se ni strinjala s potekom zahodne obvoznice. Občina Dravograd je že leta 2010 predlagala, da se zaradi vse gostejšega tranzitnega prometa prostorsko umeščanje obvoznic izvzame iz prostorskega načrtovanja oziroma umeščanja odseka Slovenj Gradec-jug-Dravograd v prostor. S tem bi postopki priprave DPN stekli hitreje, saj bi bila usklajevanja med posameznimi resorji vezana samo na eno lokalno skupnost.

Posledica vseh teh zapletov, ki jim je v dobršni meri botrovala politika, kar je v naši državi pravzaprav stalen pojav, je bila ta, da se je država enostavno želela izogniti nadaljnjim postopkom glede načrtovanja in umeščanja odseka med Slovenj Gradcem in Dravogradom v prostor, zato je začela iskati razloge, s katerimi bi opravičila zaustavitev postopka, kot je to naredila že v primeru trase hitre ceste med Otiškim vrhom in Holmcem. Kljub temu, da je maja 2012 potekala javna razgrnitev predloga državnega prostorskega načrta, se je ministrstvo za infrastrukturo pod političnim pritiskom vodstva državnega inženirja DRI odločilo, da javne razgrnitve ne bo zaključilo s stališči do predlogov in pripomb, ki so bile s strani zainteresirane javnosti podane v mesecu dni, kolikor je trajala razgrnitev in kot to predvideva prostorska zakonodaja, ampak se je odločilo, da zaradi prevelike »družbene in okoljske nesprejemljivosti« ter premajhne prometne obremenjenosti glavne ceste G1-4 med Slovenj Gradcem in Dravogradom začne razmišljati o možnosti njene rekonstrukcije in načrtovanja nekaterih obvoznic. To potezo ministrstva za infrastrukturo lahko ocenimo kot popolni umik od operativnega reševanja zapletov, do katerih je prišlo pri prostorskem načrtovanju hitre ceste tako med Slovenj Gradcem in Dravogradom kot tudi med Otiškim vrhom in Holmcem, čeprav so se podobni zapleti dogajali tudi pri umeščanju nekaterih avtocestnih odsekov v prostor v okviru izvajanja Nacionalnega programa izgradnje avtocest, kot sta razvpita odseka mimo Radovljice in Trebnjega, načrtovanje hitre ceste med Koprom in Izolo, reševanje prostorskih problemov pri načrtovanju priključkov v Hajdini in Slivnici, če naštejemo samo nekaj najbolj prostorsko težavnih oziroma družbeno problematičnih odsekov.

Vlada RS je tako oktobra 2012 sprejela sklep, da načrtovanje hitre ceste med Slovenj Gradcem in Dravogradom zaradi trenutne in prognoziranе prometne obremenitve ni več upravičeno v načrtovanem profilu hitre ceste – čeprav prometna obremenitev seveda ni edini kriterij, ki se ga proučuje pri analiziranju ekonomske upravičenosti gradnje, ampak obstaja še kar nekaj parametrov, ki jih je potrebno ovrednotiti, kot npr. ekonomski, tehnični, okoljski in družbeni – ampak da bo proučila možnost modernizacije obstoječe cestne infrastrukture. Tovrstno odločitev, ki jo je vlada popolnoma nerazumno sprejela na politični in ne strokovni osnovi, lahko razumemo kot popolnoma neambiciozno delovanje uradniških struktur na Direktoratu za kopenski promet, ki bi probleme, ki so nastajali pri prostorskem načrtovanju, skupaj z ministrstvom za okolje in prostor morale reševati proaktivno. Od sprejetja vladnega sklepa pa vse do danes, torej dobrih pet let, se namreč na trasi med Slovenj Gradcem in Dravogradom v okviru prostorskega načrtovanja ni dogajalo praktično nič, razen da so se izdelovale nove prometne študije, ki bi upravičile sprejeti vladni sklep. Pri tem je potrebno še poudariti, da so k takšni pasivnosti države in njenih institucij, ki bi morale skrbeti za proaktivno izvajanje projekta, k čemur jih je navsezadnje zavezal tudi Državni zbor, prispevali tudi nekateri koroški politiki, ki so s svojim defetizmom in celo nasprotovanju načrtovanju štiripasovnice, Koroški regiji zavedno ali nezavedno povzročili

veliko škodo, saj je država na podlagi takšnih stališč smatrala, da regija ceste ne samo, da je ne potrebuje, ampak je tudi noče.

Prva uredba o državnem prostorskem načrtu, ki je bila sprejeta na kateremkoli odseku 3. razvojne osi od Koroške do Bele Krajine, je bila uredba za odsek državne ceste od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. Vlada RS je to uredbo sprejela 20.12.2012. Vse postopke v okviru ministrstva za infrastrukturo je vodila Direkcija RS z ceste in v datumu sprejetja te uredbe se pravzaprav kaže paradoks do vseh aktivnosti, ki so potekale na severnem delu, saj so se postopki na srednjem in južnem delu pričele skoraj 15 mesecev kasneje kot na severnem delu. Druga uredba, ki je bila s strani Vlade RS sprejeta 29.08.2013, je bila uredba za odsek državne ceste od priključka Velenje-jug do priključka Slovenj Gradec-jug. Zadnja, tretja do sedaj sprejeta uredba v okviru umeščanja 3. razvojne osi v prostor, pa je bila uredba za odsek državne ceste od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj-Koper do priključka Velenje-jug. Vlada RS jo je sprejela 12. 1. 2017.

Osnovni cilj nove sodobne daljinske prometne povezave na območju 3. razvojne osi je bil zagotovitev ustrezne medsebojne povezanosti središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v njenem širšem prostoru, ki obsega pet statističnih razvojnih regij v Sloveniji (oziroma občin, ki v te regije spadajo): Koroško, Savinjsko, Zasavje, Posavje in Jugovzhodne Slovenije ter neposredni sosedi - deželo Koroško v Avstriji in Karlovško županijo na Hrvaškem. Njena funkcija bi morala biti predvsem zagotovitev naslednjih osnovnih ciljev:

- zagotoviti medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Republike Slovenije ter zagotoviti njihovo povezanost z mednarodnimi središči in povezavami ustreznega pomena,
- zagotoviti prometno povezavo v okviru V. in X. mednarodnega prometnega koridorja ter povezanost tujih središč mednarodnega pomena preko ozemlja Republike Slovenije,
- navezati pomembnejša lokalna središča v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave,
- približati in povezati gospodarski prostor 3. razvojne osi z evropskim gospodarskim prostorom in s tem povečati njegovo konkurenčno sposobnost,
- razbremeniti sedanje prometnice, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet,
- izboljšati kvaliteto in čas potovanj,
- znižati stroške cestnega transporta,
- izboljšati in povečati nivo prometne varnosti udeležencev v cestnem prometu,
- zmanjšati prekomerne negativne prometne vplive na okolje v območju državnega cestnega omrežja;

Nova daljinska prometna povezava bi tako morala omogočiti preusmeritev obstoječega cestnega prometa na obravnavanem območju na sodobno, varno in zmogljivo prometno infrastrukturo. Z novo daljinsko prometno povezavo bi se namreč bistveno izboljšale prometne razmere na

obstojećem državnem cestnem omrežju na obravnavanem območju, razbremenile bi se obstoječe prometnice in izboljšala bi se prometna varnost. Podpirala bi razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij v Sloveniji, 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. Izbor posameznih koridorjev in tras nove prometne povezave bi moral omogočati uravnotežene in enakomerno obremenjene prometne podsisteme, prednost pa bi morale imeti gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike prometa ter poteki koridorjev in tras. Namen nove prometne povezave je povečati konkurenčnost območja 3. razvojne osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav in doseči večjo integracijo prostora izven obstoječih pan-evropskih prometnih koridorjev.

Vendar se sedaj postavlja ključno vprašanje, zakaj država ne sledi tem ciljem, ki si jih je skozi že navedene strateške dokumente sama postavila? Pri tem se sama po sebi ponuja primerjava z izgradnjo Pomurskega avtocestnega kraka, kjer so nove geopolitične spremembe našo državo na področju prometa ujele popolnoma nepripravljeno, čeprav bi se večini zapletov, ki so se na prelomu tisočletja zgodili v Pomurju in za katere še sedaj plačuje visoke odškodnine, lahko izognila.

Vstop v novo tisočletje je slovenskemu cestnemu gospodarstvu prinesel številne nove izzive in tudi korenite spremembe njegovega nadaljnjega delovanja. Slovenija se je s pristopnimi pogajanjmi z Evropsko komisijo pospešeno pripravljala na vstop v Evropsko unijo, s tem pa tudi na sprejem številnih novih pravil. Ena najpomembnejših sprememb se je zgodila na področju prostega pretoka blaga in ljudi med državami članicami skupnosti. Med pomembnejšimi ukrepi – kot se je izkazalo kasneje v Pomurju, je ta kar nekaj let še kako vplival na življenje Pomurcev – ki ga je morala država izvesti po vstopu v skupnost, je bila ukinitve vseh carinskih in drugih administrativnih postopkov, povezanih s prevozi blaga na notranjih mejah držav članic. Ta ukrep je po 1. 5. 2004, ko je Slovenija skupaj z Ciprom, Malto, Madžarsko, Češko, Slovaško, Poljsko in baltskimi državami Estonijo, Latvijo in Litvo postala polnopravna članica Evropske unije, povzročil skokovito povečanje težkega tovornega prometa v X. evropskem prometnem koridorju, še bolj pa po vstopu Romunije in Bolgarije z 01.01.2007. Koridor je, izvemši Ukrajino, tedaj v celoti potekal po administrativnem območju skupnosti. Predvsem tovornjaki, ki so v Slovenijo prihajali iz jugovzhodne Evrope oziroma Balkana, so se zaradi še vedno veljavnih prometnih in carinskih omejitev začeli ogibati X. evropskega prometnega koridorja skozi Makedonijo, Srbijo in Hrvaško ter se usmerjati na ceste skozi Bolgarijo, Romunijo in Madžarsko, in to kljub temu da te države niso imele razvitega avtocestnega omrežja in so bile zato poti in s tem potovalni časi daljši, vendar zaradi liberalizacije pretoka blaga brez dolgotrajnih čakalnih dob na državnih mejah.

Drugi vzrok za dodatno preusmeritev težkega tovornega prometa na slovenske ceste pa je bila uvedba elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku za vozila, težka nad 3,5 tone, v sosednji Avstriji. Težki tovornjaki, ki so v Slovenijo prihajali iz severovzhodne Evrope, so pred 1. 1. 2004, ko je Avstrija uvedla cestninjenje za tovornjake, večinoma uporabljali avstrijsko avtocestno omrežje, saj je bilo brezplačno. Po uvedbi plačila uporabe avstrijskih avtocest za težke

tovornjake pa so se le-ti po 1. 1. 2004 začeli preusmerjati proti vzhodu in v Slovenijo vstopati preko Madžarske.



*Slika 4: Uvedba elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku za težke tovornjake na avstrijskih avtocestah je v začetku leta 2004 povzročila preusmerjanje težkega tovornega prometa na slovenske ceste [6].*

V obeh primerih so največje posledice čutili prebivalci ob glavni cesti G1-3 med Mariborom in Lendavo, na katero se je preusmeril celotni tranzitni težki tovorni promet iz vzhodne Evrope in Balkana, ki je v konvojih potekal na zahod proti Italiji, Franciji in Španiji. Prometne obremenitve glavne ceste G1-3 so začele skokovito naraščati, kar je ljudi prignalo na rob obupa in jih sililo v nenehne proteste in zapore ceste, ki je takrat predstavljala glavno prometno žilo med vzhodno in osrednjo Slovenijo. Od maja 2004, ko je Slovenija vstopila v Evropsko unijo, do oktobra 2008, ko je bil zgrajen pomurski avtocestni krak, je to cesto prevozilo 4.753.234 težkih tovornjakov: 601.624 leta 2004, 863.339 leta 2005, 984.489 leta 2006, 1.290.119 leta 2007 in 1.013.663 leta 2008, kar pomeni, da se je težki tovorni promet v samo treh letih povečal za 115 % [2]. Dnevni rekord je bil dosežen 13. 5. 2008, ko je cesto prevozilo 6.107 težkih tovornjakov oziroma več kot štiri v minuti [2].

Slovenija se je znašla v nezavidljivem položaju, saj je bil po eni strani pomurski avtocestni krak, ki bi prevzel ta promet, šele v gradnji, po drugi strani pa so Pomurci, ki so se organizirali v učinkovito civilno iniciativo, med drugimi postavili tudi zahtevo, da država do izgradnje pomurske avtoceste popolnoma prepove odvijanje težkega tovornega prometa skozi Pomurje, kar pa je bilo zaradi prevzetih pravil Evropske unije glede prostega pretoka blaga in ljudi in dejstva, da je glavna cesta G1-3 potekala po X. evropskem prometnem koridorju, nemogoče. Poleti 2004 so jezni prebivalci le dosegli obljubo vlade, da bo na obstoječi glavni cesti izvedla niz kratkoročnih

ukrepov za izboljšanje prometne varnosti, kot so preplastitve vozniških površin, izgradnja dodatnih pločnikov, kolesarskih in traktorskih poti, rekonstrukcij križišč, prehodov za pešce, otokov za umirjanje prometa in omejitve hitrosti ter izvedba pasivne in aktivne protihrupne zaščite z menjavo oken na stanovanjskih objektih v neposredni bližini ceste ter protihrupnimi zidovi ob cesti. Kot glavni dolgoročni ukrep je civilna iniciativa postavila zahtevo, da se pomurski avtocestni krak v celoti zgradi do konca leta 2008 kot štiripasovna avtocesta, čeprav je Resolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest [4], ki jo Državni zbor sprejel 27. 2. 2004, določila, da bo do konca leta 2010 zgrajena štiripasovna avtocesta od Pesnice do Beltincev in polovična avtocesta od Beltincev do Pinc, ki bi jo v štiripasovno avtocesto dogradili do leta 2013 [4]. V skladu z nacionalnim programom izgradnje avtocest iz leta 1995 bi morala biti pomurska avtocesta zgrajena že leta 1999 [7], zato so lastniki stanovanjskih hiš ob glavni cesti G1-3 leta 2005 na okrožnem sodišču v Murski Soboti in na okrajnih sodiščih v Lenartu, Gornji Radgoni, Murski Soboti in Lendavi vložili preko 2.500 odškodninskih zahtevkov zoper državo zaradi povzročene nepremoženjske škode, ki je nastala zaradi povečanega težkega tovornega prometa na tej cesti. Glavni očitki tožnikov je bil, da jim je država s stalnim odlaganjem gradnje avtoceste povzročila nevzdržne prometne razmere v njihovem okolju in s tem krtila ustavno zajamčeno pravico do zdravega bivalnega okolja. Slovenija je tožbe izgubila, zato je tožnikom med letoma 2009 in 2012 izplačala kar 12,6 milijonov evrov prisojenih odškodnin [2].

Vlada je pod pritiskom civilne iniciative 29.07.2004 sprejela vladno gradivo, s katerim je zagotovila 14,8 milijonov evrov za izvedbo kratkoročnih ukrepov na glavni cesti G1-3, ki jih je med letoma 2004 in 2009 izvajala Direkcija RS za ceste [2], obenem pa skrajšala rok za izgradnjo pomurskega avtocestnega kraka iz leta 2010 oziroma 2013 na oktober 2008, ko je bil Pomurski avtocestni krak tudi zgrajen. S tem vladnim sklepom sta bili seveda zrušeni finančna struktura in dinamika financiranja nacionalnega programa izgradnje avtocest, ki ga je Državni zbor sprejel nekaj mesecev prej, ki je predvidevala letno porabo investicijskih finančnih sredstev v maksimalni višini 400 milijonov evrov. To je bila namreč vrednost, ki je DARS d.d. zagotavljala normalno financiranje gradnje in vzdrževanja avtocestnega omrežja in vzdržno izvrševanje sprejetih obveznosti do domačih in tujih kreditodajalcev s prihodki od pobrane cestnine, obenem pa normalno delovanje slovenskega gradbenega trga in sektorja, saj je 400 milijonov evrov po zagotovilih nekaterih slovenskih makroekonomistov predstavljalo zgornjo mejo letne absorpcijske sposobnosti slovenske gradbene operative [2]. Seveda so zahteve Pomurcev kljub njihovi upravičenosti, predvsem pa pristanek vlade na njihovo realizacijo, sprožili plaz zahtev po hitrejši gradnji avtocest tudi v ostalih delih države.



*Slika 5: Protesti v Gornji Radgoni zaradi nemogočih življenjskih pogojev, ki jih je povzročal težek tovorni promet, so se vrstili vse do otvoritve pomurskega avtocestnega kraka oktobra 2008 [8].*

Zaradi množičnih protestov v Pomurju poleti 2004, ki so sprožili zahteve po hitrejšem izvajanju nacionalnega programa tudi v ostalih delih države, je Vlada RS – predvsem zaradi volilnega leta – popustila in začela časovne roke za dokončanje posameznih avtocestnih odsekov, ki so bili samo nekaj mesecev prej določeni z resolucijo, bistveno skrajševati. Osnovna načela resolucije so bila porušena. Pomurski avtocestni krak so tako namesto leta 2010 in 2013 prometu predali že jeseni 2008, skrajševala pa se je tudi dinamika gradnje drugih odsekov, predvsem v V. evropskem prometnem koridorju med Mariborom, Ljubljano in Koprom. Posledično se je spremenila tudi letna dinamika financiranja, ki je med letoma 2007 in 2009 iz predvidenih 400 milijonov evrov letne realizacije poskočila na 800 milijonov evrov ter pomembno vplivala na konjunkturo in skokovito rast bruto družbenega proizvoda v tem časovnem obdobju. Žal se je rast gradbenega sektorja po letu 2009 zaradi ekonomske krize popolnoma zaustavila in se obrnila v negativno smer, kar je skupaj z neustreznimi modeli lastninjenja in prezadolženostjo povzročilo propad velikega števila nekoč močnih slovenskih gradbenih podjetij.

Tako kot v Pomurju so tudi na Koroškem prišli do spoznanja, da bo za dosego cilja, to je izgradnje 3. razvojne osi, potrebno več družbene angažiranosti. Za razliko od pomurskega Odbora za spremljanje izgradnje Pomurske avtoceste, ki je bil ustanovljen poleti 2004, v njem pa so sodelovali tako predstavniki političnega in gospodarskega življenja kot civilne družbe – odbor je zelo učinkovito vodil takratni župan Gornje Radgone Anton Kampuš – pa je Mladinsko iniciativo za 3. razvojno os 15. 7. 2014 ustanovil upravni odbor Mladinskega sveta Ravne na Koroškem. Civilna iniciativa je nastala na podlagi ugotovitev, ki so bile podane v Strategiji za mlade v občini Ravne na Koroškem 2014-2020, in sicer, da je za perspektivno prihodnost mlade generacije v regiji nujna ureditev dobrih prometnih povezav tako s centrom, kot tudi s širšim območjem države in Evropske unije. Dne 18. 7. 2014 se je iniciativa koroški in slovenski javnosti predstavila na novinarski konferenci, ki je potekala na Občini Ravne na Koroškem, koordiniranje iniciative pa je prevzel Aljaž Verhovnik. Iniciativa je legitimnost med prebivalci pridobila z zbiranjem podpore peticiji za gradnjo hitre ceste na Koroško, ki je v nekaj mesecih zbrala več kot 7.000 podpisov s strani podpornikov. Podpisi podpore peticiji so bili predani predstavnikom Vlade RS ob obisku na Koroškem. Odtlej Mladinska iniciativa tvorno sodeluje v Odboru za izgradnjo hitre ceste na Koroško, ki deluje pri Svetu koroške regije. Na nujnost izgradnje hitre ceste opozarja z različnimi akcijami, kot so npr. kolesarjenje po bodoči trasi 3. razvojne osi, snemanje propagandnih filmov,

priprava ustreznih dokumentov za javnost in medije, sodelovanje z odločevalci in mnogimi drugimi aktivnostmi. Inicijativa je pripravila tudi posebno študijo o Koroški in 3. razvojno osi z naslovom HOČ'MO CESTO!.

Mladinska inicijativa za 3. razvojno osi si je od vsega začetka prizadevala, da bi se v skladu z obljubo Vlade RS, leta 2019 pričel graditi severni krak 3. razvojne osi, posledično pa bi se morala zgraditi tudi celotna 3. razvojna os med Avstrijo, Slovenijo in Hrvaško. Mladinska inicijativa za 3. razvojno osi se je v javnosti prvič pojavila julija 2014, ko je pripravila Peticijo za izgradnjo 3. razvojne osi in sicer z naslednjo utemeljitvijo: »Ministrstvo za infrastrukturo je dne 10.02.2014 na Gospodarsko zbornico Slovenije OZ Koroška naslovilo dopis, v katerem je naslovnika seznanilo o odločitvi, ki jo je sprejela Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne 25.10.2012. Tega dne je vlada sprejela odločitev, da trasa 3. razvojne osi na relaciji avtocesta A1 – Velenje ni primerna za nadaljnje načrtovanje hitre ceste. Odločitev vlade se opira predvsem na izdano negativno mnenje Ministrstva za kmetijstvo in okolje, po mnenju katerega trasa hitre ceste Šentrupert–Velenje ni primerna, za odsek Slovenj Gradec–Dravograd pa vlada v tem dopisu meni, da več ne utemeljuje prvotno načrtovanega profila hitre ceste in s tem ni več upravičena do kategorizacije hitre ceste. Posledično vlada predvideva zgolj obnovo obstoječe cestne povezave, ki bo prevzela nalogo, ne pa dejanske zmožnosti in funkcije 3. razvojne osi, na njej pa bodo omejitve od 60 do 90 km/h. Vlada še ugotavlja, da relacija Dravograd–Holmec ni družbenoekonomsko smotrna, zato tudi na tej relaciji predvideva zgolj obnovo obstoječe stare ceste.

Na podlagi podanih stališč obeh zadnjih vlad in seznanitve z neuradnim osnutkom Resolucije o razvoju prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2030 z vizijo do leta 2040 [10], ki predvideva dvig ravni prometnih uslug na Koroškem šele v obdobju 2030-2040, prebivalci Koroške na pobudo Mladinskega sveta Ravne na Koroškem, v okviru »Mladinske inicijative za 3. razvojno osi« zahtevamo:

1. dopolnitev Resolucije o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture do leta 2020 z vizijo do leta 2030, ki bo v svoji vsebini zajela celoten odsek severnega dela hitre ceste, v okviru t. i. 3. razvojne osi;
2. natančen in realen terminski plan izvedbe severnega dela 3. razvojne osi:
  - a) s pričetkom priprave na gradnjo (dokumentacija, odkupi zemljišč) takoj (2014) in pričetkom gradnje pred letom 2017 za odsek z že sprejetim DPN (Velenje jug - Slovenj Gradec jug);
  - b) potrditvijo izbora variante, pričetkom odkupa zemljišč in izdelave potrebne dokumentacije za odsek Velenje jug- A1 pred koncem leta 2016 in začetkom gradnje najpozneje v letu 2018,
  - c) ponovno ovrednotenje družbenoekonomske upravičenosti odseka Slovenj Gradec-Holmec in začetek priprav na gradnjo najpozneje do leta 2016.

3. takojšnji pričetek izvajanja potrebnih aktivnosti za realizacijo in dokončanje projekta 3. razvojne osi na odseku:
  - a) Velenje–A1,
  - b) Velenje–Slovenj Gradec,
  - c) Slovenj Gradec–Ravne na Koroškem–Holmec;
4. umestitev 3. razvojne osi v prostor na odseku Slovenj Gradec–Dravograd–Holmec naj se zaradi dolgotrajne izvedbe izgradnje 3. razvojne osi nemudoma prične obnova dotrajanih državnih cest na Koroškem;
5. jasno izražen točen datum začetka in zaključka projektantskih ter gradbenih del na 3. razvojni osi;
6. da se o vsakem koraku realizacije/nerealizacije projekta 3. razvojne osi nemudoma in na primeren način vsakič znova obvešča javnost;
7. da Vlada RS pripravi Zakon o podporni pomoči Koroški, v katerem tudi finančno in vsebinsko opredeli realizacijo projektov, ki bodo podkrepili razvoj koroške regije.«

Peticijo [11] je Mladinska iniciativa za 3. razvojno os širila med Korošce in tudi širše. Njeni člani so obiskovali tudi kraje v Šaleški dolini, mimo katerih bo vodila 3. razvojna os. Za cilj so si zastavili vsaj 5.000 podpisov, kot jih je v Sloveniji potrebnih za zakonodajno iniciativo. V zelo kratkem času so jih zbrali nekaj manj kot 7.400 in jih marca 2015 ob obisku Vlade RS na Prevaljah, predali v roke ministru za infrastrukturo dr. Petru Gašperšiču ter podpredsedniku Vlade RS Borisu Koprivnikarju. S tem je bila priznana legitimnost iniciative in vzpostavljeni so bili pogoji za nadaljnje aktivnosti Mladinske iniciative.

Leta 2004 se je severni krak 3. razvojne osi pričel umeščati v prostor. Razdelili so ga na štiri odseke (avtocesta A1-Velenje; Velenje-Slovenj Gradec; Slovenj Gradec-Dravograd in Dravograd-Holmec). Leta 2013 je bil v prostor umeščen odsek Velenje-Slovenj Gradec. Odsek od avtoceste A1-Velenje je bil v prostor umeščen šele januarja 2017. Skupno je odsek A1 (Šentrupert)-Velenje-Slovenj Gradec dolg nekaj več kot 31 km.

Projekt 3. razvojne osi za Koroško ne predstavlja zgolj nove in sodobne cestne povezave s centrom države, temveč bi spodbudil nadaljnjo rast slovenskega gospodarstva, omogočil dnevne migracije na delo predvsem mladim kadrom in jim hkrati omogočil obstanek v domačem kraju. Predvsem pa bi z rastjo koroškega gospodarstva zajezili socialno krizo katera zadnja leta pesti vse Slovence, še posebej pa nas Korošce. Živimo namreč v združeni Evropi, zato je v duhu vsesplošne globalizacije in potreb po medsebojnem povezovanju, nujna povezava slovenske 3. razvojne osi na severu z Republiko Avstrijo in na jugu z Republiko Hrvaško.

Mladinska iniciativa za 3. razvojno os je zaradi nujnosti utemeljitve devetih razvojnih vidikov pripravila strokovno študijo o Koroški in 3. razvojni osi z naslovom HOČ`MO CESTO! [9]. Avtorja te sta bila Andrej Grobelnik in Aljaž Verhovnik. Recenzijo je opravil dr. France Križanič. Za ilustracije je poskrbel Ciril Horjak – dr. Horowitz. Ta študija je bila predstavljena vsem, ki lahko kakorkoli pomagajo k izgradnji 3. razvojne osi. To so predstavniki vlade, poslanci, župani, mediji,

strokovnjaki, fakultete, strokovne knjižnice in druga zainteresirana javnost. Študija je posvečena vsem Koroščicam in Koroščem, ki so morali zaradi zanemarjanja regije s strani oblastnikov zapustiti svoj dom. Prav tako je posvečena vsem žrtvam koroških cest! Študija raziskuje devet razvojnih problemov, katere bi rešila izgradnja 3. razvojne osi:

1. **Razvojni vidik:** 53 kilometrov je od avtocestnega križa oddaljeno največje gospodarsko središče na Koroškem – Ravne na Koroškem. Če podatek primerjamo z drugimi središči po Sloveniji, to pomeni največjo oddaljenost od avtocestnega križa pri nas. 3. razvojna os bi regiji omogočila razvoj številnih panog ter odpiranje in povezovanje regije s svetom. Hkrati pa bo regija postala zanimivejša za investitorje.
2. **Gospodarski vidik:** Slabe prometne povezave s Koroško onemogočajo konkurenčen razvoj našega gospodarstva. Številni paradni konji Koroške so zaradi tega že propadli in povzročili veliko socialno stisko med Korošci. Koroška za državnim povprečjem v BDP-ju na prebivalca zaostaja za 22,2% (podatek iz leta 2016). 3. razvojna os bi rešila in še okrepila koroško gospodarstvo, kar je predpogoj za ohranitev in razvoj novih delovnih mest v regiji.
3. **Socialni vidik:** Ker je Koroška zaradi nerazvitosti in slabe prometne povezanosti regija z manj priložnostmi, se mladi s Koroške množično selijo v center države ali pa celo čez mejo. Demografska slika regije se slabša in je v obliki »žare«. V zadnjih petindvajsetih letih se je število mladih na Koroškem zmanjšalo skoraj za 37%! 3. razvojna os bi mladim omogočila dnevne migracije na delovno mesto v večja središča Slovenije in s tem obstanek mladine v naši regiji. Tako bi država omogočila enakomeren razvoj regij v Sloveniji.
4. **Varnostni vidik:** Koroške glavne prometnice so večinoma v katastrofalnem stanju in sprožajo resno vprašanje ustrezne prometne varnosti. Zaradi vedno večjega števila avtomobilov, predstavlja trenutna prometna povezava s centrom države vsakokratni izziv za šoferje, saj pelje cesta skozi številna strnjena naselja. Vlaganja države v obstoječo infrastrukturo so zanemarljiva. Za primerjavo: na regionalni cesti G1-4 Arja vas-Dravograd se zgodi 71% več prometnih nesreč kot na primerljivi razdalji avtoceste med Trojanami in Tepanjami. Zato je cesta G1-4 označena za najbolj »smrtonosno« cesto v Sloveniji. 3. razvojna os bi kot sodobna in urejena prometnica, zaradi večje pretočnosti prometa ter kvalitetne cestne podlage doprinesla k povečanju prometne varnosti na Koroškem.
5. **Ekonomski vidik:** Koroška je zaradi slabe dostopnosti regija, ki ni zanimiva za investitorje. Posledično to ne omogoča zelenega razvoja regije, ki je večinoma prepuščen na milost in nemilost koroških občin ter nekaj gospodarskih družb, ki še kljubujejo razmeram. 3. razvojna os bi že s samo izgradnjo pomenila zagon gradbenega sektorja in s tem nova delovna mesta. Izračuni kažejo, da bi nova prometnica v proračun države letno doprinesla okoli 40 milijonov evrov.
6. **Vidik enakopravnosti:** Kljub temu, da Korošci vplačujejo v državni proračun popolnoma enak delež za cestnine, živijo v regiji z najslabšo prometno povezanostjo. Razočarani so, da se denar iz centra ne vrača nazaj v regijo. Izračuni kažejo, da Korošci več kot 22%

preplačajo letne dajatve za državne ceste oz. vplačajo več kot se teh dajatev povrne nazaj v naše ceste. 3. razvojna os bi z izgradnjo Koroško vključila kot enakopraven del Slovenije in njenega decentraliziranega razvoja.

7. **Časovni vidik:** Pot Korošca do centra države predstavlja več kot dve uri časa z osebnim avtomobilom. V obe smeri pa to pomeni že polovico obveznosti dnevne obveznosti delavca. Časovni vidik oddaljenosti predstavlja veliko težavo v redkih avtobusnih linijah iz regije v center in obratno. Železniške povezave so še v slabši časovni »kondiciji«. 3. razvojna os bi Koroščem za vsaj polovico časa skrajšala pot do centra države in s tem omogočila kvaliteten izkoristek časa vsem državljanom.
8. **Vidik decentralizacije:** Slovenija postaja vse bolj centralizirana. Vsake toliko časa država v periferiji ukinja svoje izpostave in urade. V zadnjih letih je bilo na Koroškem ukinjenih kar devet takšnih uradov oz. institucij. 3. razvojna os bo omogočila lažjo komunikacijo med izpostavami države po terenu. Z decentralizacijo pa se bodo okrepila tudi regijska središča. Posledično bo presežena neenakost med regijami.
9. **Geostrateški vidik:** Trenutne cestne povezave med Slovenijo in Avstrijo so fokusirane predvsem na koridorja skozi Karavanke in Šentilj. Železniška povezava med Avstrijo in Slovenijo na Koroškem je praktično prekinjena. 3. razvojna os bo Slovenijo povezovala predvsem z Avstrijo in preko tretjega koridorja naprej v osrednjo Evropo. Prav tako na jug na Hrvaško. Zato je povezava pomembna tudi iz vidika prometnih koridorjev Evropske unije.

Ministrstvo za infrastrukturo je vseskozi nasprotovalo podpisu posebnega dogovora o izgradnji 3. razvojne osi med Koroško regijo in državo. Kot razlog za takšno nasprotovanje so navajali šestletni operativni plan izvedbe nacionalnega programa za ceste, ki še vedno ni sprejet (marec 2018). Mladinska iniciativa za 3. razvojno os je vseskozi po vzoru pomurske civilne iniciative zahtevala podpis takšnega dokumenta. O nujnosti priprave in podpisa takšnega dokumenta so pozivali tudi sveta regij Koroške in Savinjsko-Šaleške, kjer pa so bili odzivi bolj medli. Pobudo mladinske civilne iniciative sta s skupno izjavo podprli gospodarski zbornici Koroške in Savinjsko-Šaleške regije. Ker Ministrstvo za infrastrukturo še vedno ni želelo podpisati dogovora o izgradnji hitre ceste z regijama, je mladinska civilna iniciativa v maju 2017 napovedala protest, poimenovan »Koroška vstaja – HOČMO CESTO!«.



*Slika 6: Propagandni plakat, ki ga je izdala Mladinska iniciativa za 3. razvojno os ob pripravi protesta, poimenovanega »Koroška vstaja – HOČ'MO CESTO!« [9]*

Nekaj dni pred tem protestom, ki se je zgodil 5. 6. 2017 na Ravnah na Koroškem, je minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič na operativnem sestanku zatrdil, da bo prišlo do dogovora o izgradnji 3. razvojne osi. Po protestu so potekala aktivna pogajanja glede vsebine samega protokola, ki je bil dokončno usklajen in podpisan 3. 7. 2017. Podpisali so ga minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič, predsedujoči Svetu koroške regije dr. Tomaž Rožen in predsednik Sveta županov Savinjsko-Šaleške regije Darko Menih.

V protokolu so se podpisniki pravno-formalno zavezali, da bo na odseku Šentrupert-Slovenj Gradec do leta 2023 zgrajena 4-pasovna hitra cesta. Na odseku Slovenj Gradec-Dravograd-Holmec so se podpisniki strinjali, da je potrebno ta odsek temeljito posodobiti in izgraditi cestno infrastrukturo v skladu z veljavnimi standardi, ki bodo zagotavljali zahtevano prepustnost omrežja in kakovost prometnih uslug. Za ta odsek je v optimalnih razmerah predvidena realizacija v letu 2027. Vsebina protokola vsebuje terminski plan izgradnje celotnega odseka od Šentruperta do Holmca. Poleg tega določa, da je za izvedbo vseh aktivnosti zadolžen DARS d.d. ter da bo nadzorstvo nad vsebino protokola izvajala posebna delovna skupina, ki jo sestavljajo predstavniki Ministrstva za infrastrukturo, DARS d.d. in obeh regij.

Vse od leta 2014, ko je pričela delovati Mladinska iniciativa za 3. razvojno os pa vse do začetka leta 2017, se je pristojno ministrstvo za infrastrukturo izgovarjalo, da se aktivnosti na zgornjem delu 3. razvojne osi ne morejo nadaljevati, dokler trasa hitre ceste ne bo umeščena na odseku med avtocesto A1 in Velenjem. Januarja 2017 je Vlada RS tako z skoraj 10-letno zamudo sprejela težko pričakovano uredbo o državnem prostorskem načrtu (DPN) za odsek Šentrupert-Velenje, na katerem kot tudi na DPN Velenje-Slovenj Gradec bazira sprejeti Protokol o izgradnji 3. razvojne osi. Trasa 3. razvojne osi na odseku Slovenj Gradec-Otiški vrh-Holmec pa še zdaleč ni umeščena. Na tem odseku je DARS d.d. na podlagi protokola naročil posebno študijo, ki bo ugotovila, kakšna umestitev ceste v prostor je smiselna. Mladinska iniciativa je sicer vztrajala na stališču, da je potrebno na odseku Slovenj Gradec-Otiški vrh dokončati zamrznjeni DPN iz leta 2013, ki na tem odseku predvideva izgradnjo štiripasovne hitre ceste, vendar njena legitimna in strokovno upravičena zahteva ne s strani Ministrstva za infrastrukturo in DARS d.d. ni bila uslišana. Na

odseku Otiški vrh-Holmec pa je je minimalna zahteva umestitev nove dvopasovnice rezervirane za motorni promet. Dokončni rezultati te študije naj bi bili znani junija 2018.

S tem političnih vplivov na izvajanje projekta še vedno ni bilo konec. V začetku marca 2018 je koroško javnost pretresla informacija, da je bil za DPN Šentrupert-Velenje sprožen postopek za oceno ustavnosti in zakonitosti pred Ustavnim sodiščem Republike Slovenije. Ustavno sodišče je ugotovilo, da je bil postopek priprave DPN voden v skladu s slovensko zakonodajo. To je pomenilo, da ne obstajajo več nikakršni pravni ali drugi zadržki za nemoteno realizacijo protokola in za pričetek gradnje hitre ceste v letu 2019, kar se je s pričetkom razpisa za oddajo del tudi zgodilo.

Potek projekta 3. razvojne osi z gradnjo hitre ceste od avstrijsko-slovenske do slovensko-hrvaške meje je še enkrat več pokazal, da država in njene institucije projektov, ki so nacionalnega pomena, enostavno ali ne znajo ali ne želijo izvajati v skladu s cilji, ki so si jih same postavile v različnih planskih dokumentih in ki so za njih zavezujoči. To lahko trdimo tako za izvajanje nacionalnega programa izgradnje avtocest, kjer so se nekateri avtocestni odseki (Pomurski, Gorenjski) v primerjavi z prvim avtocestnim programom iz leta 1996, zaradi političnega zavlačevanja, ki se je iz političnega nivoja preneslo še na državne institucije, zadolžene za njegovo izvedbo (ministrstva, DARS d.d.), zgradili s skoraj desetletno zamudo, kot tudi za nekatere druge velike infrastrukturne projekte, ki so bili v primerjavi z osnovnimi izhodišči preseženi tako časovno kot tudi finančno (TEŠ6). Tudi problematika, povezana s projektoma 2. železniškega tira med Divačo in Koperom ter 3. razvojne osi, je zelo podobna. Nerazumljivo zavlačevanje, nedejavnost pristojnih državnih in paradržavnih institucij, nejasna finančna konstrukcija, vpletanje politike na različnih nivojih in preko različnih akterjev so skupni imenovalci teh dveh velikih daljinskih infrastrukturnih projektov, ki nikakor ne stečeta. S tem seveda posredno nastaja gospodarska škoda, ki smo jo lahko videli že v primeru zamud pri izgradnji pomurske avtoceste, kaže pa se na različnih segmentih delovanja družbe: od gospodarstva, turizma, demografskih problemov, prometa in logistike do nepotrebnih izdatkov, ki nastajajo zaradi zamud pri izgradnji prepotrebne infrastrukture, kot so sodne tožbe zaradi preobremenjenosti okolja in zdravja.

Država bo slej ko prej morala zagotoviti kontinuitetno izvajanje razvojnih investicijskih projektov, ki jih potrebuje za normalno funkcioniranje družbe in to brez cikličnih nihanj, ki ne omogočajo optimalne izkoriščenosti ne projektantskih ne izvajalskih kapacitet. Kaj se zgodi ob cikličnem izvajanju investicij, smo videli po letu 2010, ko je država popolnoma zaustavila ne samo izvajanje ampak tudi kakršnokoli načrtovanje projektov, ki si jih je sama zastavila kot cilj. Žrtev takšnega nerazumnega političnega odločanja je bil žal tudi projekt 3. razvojne osi. Odpravljanje težav, ki se kažejo na popolnoma dotrajani prometni infrastrukturi železnic in državnih cest, državo namreč ravno tako finančno zelo stanejo, saj država s svojim razvojem državnega prometnega omrežja že nekaj časa zaostaja za prometno najbolj razvitimi državami Evropske unije, kot so Nemčija, Francija, Švica, Avstrija, Nizozemska. Nerazvojne ambicije, pomanjkanje vizije in strateških usmeritev glede nadaljnjega razvoja prometnih sistemov, ki so v zadnjih nekaj letih v največji možni meri posledica popolnega nerazumevanja države in njene neustrezne vladne politike do tega vprašanja, se namreč že odražajo na področju financiranja velikih prometnih infrastrukturnih projektov s strani Evropske komisije.

Dejstvo je, da če želimo nastale razvojne zaostanke nadoknaditi in doseči takšen razvoj državnega prometnega omrežja, ki se bo lahko primerjal s stanjem v Evropski uniji, bo Slovenija poleg ostalih konvencionalnih virov financiranja nujno morala uvesti javno-zasebno partnerstvo na področju investicij cestne in železniške infrastrukture. Nič kolikokrat je bilo v zadnjem desetletju poudarjeno, da kvalitetna prometna infrastruktura predstavlja enega od temeljnih pogojev za skladen regionalni razvoj, ustvarjanje optimalnih pogojev za učinkovito odvijanje gospodarskih dejavnosti in posredno za poselitev za to primernih območij države. Gre za pomembno vprašanje zagotavljanja skladnega regionalnega razvoja – tako gospodarskega kot prostorskega, za medsebojno povezanost regij, izboljšanje kakovosti prometnih storitev in odpravo ozkih grl, znižanje prometnih stroškov, izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje. Poudarek bi seveda moral biti na tistih ekonomsko upravičenih investicijskih projektih, ki jih s proračunskimi sredstvi ne bo mogoče realizirati. Seveda pa se poraja vprašanje, ali je Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je Vlada Republike Slovenije sprejela na svoji 48. redni seji dne 29.07.2015, Državni zbor pa ga je potrdil konec leta 2016, strateško tako kvaliteten dokument, da bi na njegovi osnovi pristojno Ministrstvo za infrastrukturo lahko vodilo vse potrebne postopke za pridobivanje zasebnih vlagateljev v državno prometno infrastrukturo. Kot kažejo zadnji zapleti pri financiranju izgradnje 2. železniškega tira med Divačo in Koperom ter tretjega pomola v Luki Koper, temu ni tako. Vendar je ravno projekt 3. razvojne osi tak projekt, kjer bo tovrstni model nujno potrebno uporabiti. Seveda pa bi z uvedbo učinkovitega, predvsem pa za državo finančno vzdržnega javno-zasebnega partnerstva, bilo možno odpraviti zaostanke pri investicijskem vzdrževanju, posodobitvah ter nadaljnjemu razvoju državnega prometnega omrežja z ukrepi, ki odpravljajo kapacitetne probleme ter z ukrepi, s katerimi se zagotavlja ustrezen standard povezav glede tehničnih elementov cestnega in železniškega omrežja.

Predvsem pa bo potrebno spremeniti dosedanja politično prakso obravnave tistih projektov, ki so v nacionalnem ali še boljše državnem interesu in ne bi smeli biti odvisni od vsakokratne politične volje vladajoče koalicije. Lep primer so ravno v tem članku opisan projekt 3. razvojne osi, pa tudi primera gradnje 2. železniškega tira Divača-Koper in avtocestnega odseka med Draženci in Gruškovjem. Za vse tri projekte, ki so nedvomno najvišjega nacionalnega pomena, je aktualni minister za promet dr. Peter Gašperšič na svojem predstavitvenem nastopu ob svoji ministrski kandidaturi na Odboru za infrastrukturo in okolje v Državnem zboru izjavil, da navedeni projekti še nekaj desetletij ne bodo aktualni in se tako ne bodo gradili. Postavlja se vprašanje, na kakšnih izhodiščih in kriterijih politika pri obravnavi državnih projektov nacionalnega interesa sprejema takšne odločitve. Še večji presedan pa se je zgodil dve leti po tej ministrovski izjavi, ko Vlada RS za dosego ciljev, da realizira zastavljene projekte, predvsem 2. železniškega tira, ne izbira sredstev. Ključni cilj vsake vlade bi moral biti, da projekte nacionalnega pomena res prepozna kot takšne in da jih tako tudi izvaja ne glede na politično opcijo, ki je s temi projekti začela. Tako počnejo tudi razvite države, ki so prometno razvitejše kot Slovenija. Ali smo tega zmožni, pa je že drugo vprašanje.

### Viri in literatura

1. *Ministrstvo RS za okolje in prostor – Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije 2004*
2. *Direkcija RS za infrastrukturo, arhiv*
3. *Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2007-2023, Vlada RS, Ljubljana, 2006, str. 1*
4. *Resolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, Uradni list RS, 2004, št. 50/04.*
5. *Strategija razvoja glavnega prometnega omrežja na Koroškem, RRA Koroška, Dravograd, marec 2015, (a.) str. 13, (b.) str. 17,*
6. *Spletna stran Asfinag, dosegljivo na <http://www.asfinag.at/>.*
7. *Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, Uradni list RS, 1996, št. 13/96.*
8. *Večer d.d., arhiv.*
9. *HOČ'MO CESTO, Koroška in 3. razvojna os - analiza stanja v regiji, Mladinski svet Ravne na Koroškem, Ravne na Koroškem, 2016*
10. *Resolucija o Nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (UL RS št. 75/2016)*
11. *Peticija za izgradnjo 3. razvojne osi, Mladinski svet Ravne na Koroškem, Ravne na Koroškem, 2014*
12. *Urbis d.o.o., arhiv.*