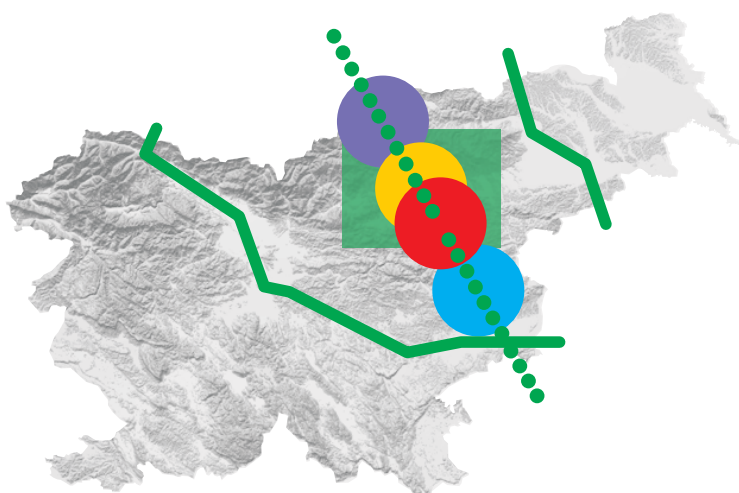


via-vita

3. STROKOVNI SIMPOZIJ

3. RAZVOJNA OS OD IDEJE DO REALIZACIJE



**MESTNA OBČINA
VELENJE**



DRUŽBA ZA RAZISKAVE
V CESTNI IN PROMETNI
STROKI SLOVENIJE D.O.O.

ZBORNİK

Velenje, 23.10.2009

3. STROKOVNI SIMPOZIJ

3. RAZVOJNA OS OD IDEJE DO REALIZACIJE

23.10.2009
Hotel Paka
Velenje

Organizator

UNIVERZA V MARIBORU
FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO
MESTNA OBČINA VELENJE
DCM DRUŠTVO ZA CESTE
SEVEROVZHODNE SLOVENIJE
DRUŽBA ZA RAZISKAVE V CESTNI
IN PROMETNI STROKI SLOVENIJE

UREDNIKA

Ana-Marija LJUBIČ
Silvo CESNIK

ISBN 978-961-248-185-8



CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Univerzitetna knjižnica Maribor

656.1.01(497.4)(082)

**STROKOVNI simpozij 3. razvojna os - izzivi
načrtovanja in financiranja (3 ; 2009 ; Velenje)**

Zbornik / 3. strokovni simpozij 3. razvojna os
- od ideje do realizacije, 23. 10. 2009, Hotel
Paka, Velenje ; [organizatorji Fakulteta za gradbeništvo
[et al.] , urednika Ana-Marija Ljubič, Silvo Cesnik]. - Maribor : Fakulteta
za gradbeništvo : DCM društvo za ceste severovzhodne Slovenije, 2009

ISBN 978-961-248-185-8

1. Ljubič, Ana-Marija 2. Silvo Cesnik 3. Fakulteta za gradbeništvo
(Maribor)

COBISS.SI-ID 63700481



via-vita

3. STROKOVNI SIMPOZIJ

**3. RAZVOJNA OS
OD IDEJE
DO REALIZACIJE**

23.10.2009
Hotel Paka
Velenje

ORGANIZATOR

MESTNA OBČINA VELENJE

DCM - DRUŠTVO ZA CESTE
SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

Smetanova 17, 2000 Maribor

Tel.: 02 2294-367

E-mail: dcm@uni-mb.si,

http://dcm.fg.uni-mb.si

DŠ: 76603474, MŠ: 1049364

TRR: 04515-0000970605

UNIVERZA V MARIBORU

FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO

in

DRUŽBA ZA RAZISKAVE V CESTNI IN

PROMETNI STROKI SLOVENIJE



MESTNA OBČINA
VELENJE



SPONZORJI

Sponzorji 1

HOLDING SLOVENSKE ELEKTRARNE
PREMOGOVNIK VELENJE
TERMoeLEKTRARNA ŠOŠTANJ
GORENJE

Sponzorji 2

DARS
DDC SVETOVANJE INŽENIRING
CMC CELJE
SCT
PRIMORJE
SGP POMGRAD
IRGO CONSULTING

Sponzorji 3

PROJEKT NIZKE ZGRADBE
PONTING
LINEAL

BPI BIRO ZA PROJEKTIRANJE

Sponzorji 4

IGMAT
DOLENJSKA PROJEKTIVA
APROS
URBIS

ALPINE BAU GMBH

SLOVENSKA CESTNA PODJETJA

RAZVOJNI CENTER PLANIRANJE d.o.o. CELJE

Sponzorji 5

BRP KONSTRUKCIJSKI BIRO SKORNŠEK
PROJEKT NIZKE GRADNJE

Skupina hse



TERMoeLEKTRARNA ŠOŠTANJ

gorenje



DDC svetovanje Inženiring,
Družba za svetovanje in
Inženiring, d.o.o.



CESTE MOSTOVI CELJE d.d.
Družba za nizke in visoke gradnje



sgp pomgrad

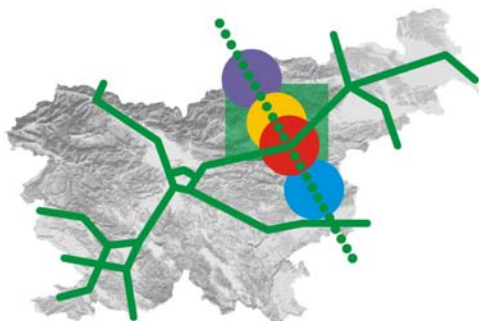


PROJEKT
NIZKE ZGRADBE d.o.o.
LJUBLJANA



RAZVOJNI CENTER PLANIRANJE d.o.o. CELJE





via-vita

3. STROKOVNI SIMPOZIJ

3. RAZVOJNA OS OD IDEJE DO REALIZACIJE

23.10.2009

Hotel Paka
Velenje

ORGANIZATOR

MESTNA OBČINA VELENJE

DCM - DRUŠTVO ZA CESTE
SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

Smetanova 17, Maribor

Tel.: 02 2294-367

E-mail: dcm@uni-mb.si, http://dcm.fg.uni-mb.si

Davčna št.: 76603474, matična št.: 1049364

TRR: 04515-0000970605

UNIVERZA V MARIBORU
FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO
in
DRUŽBA ZA RAZISKAVE V CESTNI IN
PROMETNI STROKI SLOVENIJE

ČASTNI POKROVITELJI

MINISTRSTVO ZA PROMET

Minister dr. Patrick VLAČIČ

MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Minister Karl Viktor ERJAVEC

MINISTRSTVO ZA GOSPODARSTVO

Minister dr. Matej LAHOVNIK

Program

■ 8.30 – 9.30 **Registracija udeležencev**

■ 9.30 – 10.30 **Nagovori gostiteljev in pokroviteljev**

■ 11.00 – 12.30

Teme referatov – dopoldanski del:

Predstavitve vizije nadaljnega razvoja izgradnje AC v RS

Ministrstvo za promet Republike Slovenije

Financiranje cestne infrastrukture v času gospodarske krize – primer dokončanja NPIA v RS

Dr. Žan Jan OPLOTNIK – Ekonomsko – poslovna fakulteta Maribor

Vključevanje javnosti v postopke priprave DPN, poudarek na primeru 3. razvojne osi

Mag. Lenča Helena ŠOLAR – Ministrstvo za okolje in prostor Republike Slovenije

Splošen pregled nad postopki priprave DPN in možne poti nadaljevanja do čim boljših rešitev

Irena Anica OVEN – Ministrstvo za okolje in prostor Republike Slovenije

■ 12.30 – 13.00 **Odmor Novinarska konferenca**

■ 13.00 – 14.30 **Odmor Kosilo**

■ 14.30 – 16.30

Teme referatov – popoldanski del:

Srednji in južni del 3. razvojne osi kot sestavni del Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture 2007 – 2013 ter možnosti in pogoji črpanja finančnih sredstev iz Evropskih skladov

Irena ZORE WILLENPART – DRSC

Strokovne podlage in upravičenost gradnje srednjega dela trase bodoče hitre ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje ter južnega dela trase bodoče hitre ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje in državno mejo z Republiko Hrvaško

Mag. Tomaž KOŠIČ – DDC svetovanje inženiring d.o.o.

Simona PERME – DDC svetovanje inženiring d.o.o.

Razvoj prometa v Sloveniji na ključnih smereh, prometni izzivi 3. razvojne osi

Franci ŠOBA – DDC svetovanje inženiring d.o.o.

Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - povzetek

Rado ROMIH – RC planiranje Celje d.o.o.

Milivoj Ročenovič – BPI d.o.o. Maribor

Strokovne podlage južnega dela 3. razvojne osi

Mag. Radovan NIKIČ – ACER Novo mesto d.o.o.

■ 16.30 – 17.30

Vodena diskusija in sprejem zaključkov simpozija

Organizator si pridržuje pravico
do manjših sprememb programa



ČASTNI ODBOR

Prof.dr. Ludvik TRAUNER – predsednik, Franjo BOBINAC, mag. Gregor FICKO,
dr. Matej LAHOVNIK, dr. Milan MEDVED, Srečko MEH, Alojzij MUHIČ, Bojan ŠROT,
Matjaž ZANOŠKAR

STROKOVNI ODBOR ORGANIZACIJSKI ODBOR

Prof.dr. Tomaž TOLLAZZI – predsednik, Ana SODNIK PRAH, Samo Peter MEDVED
mag. Stanislav TOMINC – predsednik, mag. Barbara BRATINA, Silvo CESNIK,
Zvonko KUHELNIK, Ana Marija LJUBIČ, mag. Maša KOČEVAR, Marko VUČINA

Vsebina

<i>Uvodne besede</i>	VI
<i>Žan Jan OPLOTNIK</i>	
Financiranje cestne infrastrukture v času gospodarske krize – primer dokončanja NPIA v RS –	1
<i>Lenča Helena ŠOLAR</i>	
Vključevanje javnosti v postopke priprave DPN, poudarek na primeru 3. razvojne osi	7
<i>Irena Anica OVEN</i>	
Splošen pregled nad postopki priprave DPN in možne poti nadaljevanja do čim boljših rešitev	13
<i>Irena ZORE WILLENPART</i>	
Srednji in južni del 3. razvojne osi kot sestavni del Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture 2007 – 2013 ter možnosti in pogoji črpanja finančnih sredstev iz Evropskih skladov	21
<i>Tomaž KOŠIČ, Simona PERME</i>	
Strokovne podlage in upravičenost gradnje srednjega dela trase bodoče hitre ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje ter južnega dela trase bodoče hitre ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje in državno mejo z Republiko Hrvaško	25
<i>Franci ŠOBA</i>	
Razvoj prometa v Sloveniji na ključnih smereh, prometni izzivi 3. razvojne osi	31
<i>Rado ROMIH, Milivoj ROČENOVICH</i>	
Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - povzetek	35
<i>Radovan NIKIČ</i>	
Strokovne podlage južnega dela 3. razvojne osi	43



Ob 50 letnici Fakultete za gradbeništvo Univerze v Mariboru bo sočasno potekal 3. strokovni simpozij o tretji razvojni osi z delovnim naslovom 'OD IDEJE DO REALIZACIJE'.

Tesen vzajemni odnos slovenskega družbenega življenja, gradbene industrije, širšega gospodarskega okolja in naše izobraževalne institucije prispeva k pomembnim rezultatom v razvoju regij in širšega okolja.

Z znanjem in razvojem novih tehnologij pripomoremo k izboljšanju življenjskih pogojev. Priznani raziskovalci in ugledni strokovnjaki, ki smo jih vzgajali na FG v preteklih 50-tih letih že preko 3500, odlično opravljamo svoje poslanstvo. Naši rezultati se zrcalijo v zglednih objektih. Sposobni smo se spopasti z najbolj zahtevnimi izzivi gradbeništva, prometa in arhitekture, ki je naš novi študijski program.

Naša znanstvena in strokovna usposobljenost pomeni pomembno dodano vrednost pri izgradnji prometnega omrežja v Sloveniji. Pomagamo graditi najsodobnejše cestne in železniške povezave, ki nas bodo še bolj strnile v homogeni narod, ki lahko še izrazitejše vpliva na prihodnost.

V pol stoletja smo razvili prepoznavno fakulteto, ki je na pedagoškem in znanstvenem področju primerljiva s številnimi sestrskimi fakultetami v EU, ki uživajo bistveno boljše financiranje in opremljenost ter lahko uveljavljajo akademsko avtonomijo v pravem pomenu besede.

Skrbno preučena in nato tudi dejansko izgrajena 3. slovenska razvojna os za novo tisočletje, o kateri bo tekla beseda na tem simpoziju, bo pomemben kamenček v barvitom mozaiku zemeljske površine, na tem prelepem predelu naše domovine.

Na FG smo ponosni, da sodelujemo v organizaciji že tretjega strokovnega srečanja, tokrat v MO Velenje, ki bo sigurno pomembno zaznamovalo nadaljnji razvoj perspektivnih regij za boljše življenje novih generacij v novem tisočletju.

*Dekan Fakultete za gradbeništvo Univerze v Mariboru
Predsednik Častnega odbora Simpozija
Prof.dr. Ludvik TRAUNER*

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Trauner', with a long horizontal stroke extending to the right.



Že od leta 1982 ko je bilo ustanovljeno Društvo za ceste Maribor s svojo dejavnostjo vzpodbuja in krepi: druženje in izobraževanje članstva, seznanjanje članstva s pomembnimi novostmi na področju cest in prometa, skrbi za kvaliteto cestno prometnih rešitev v domačem okolju, prispeva strokovna mnenja svojih članov ali društva k reševanju obstoječih cestno-prometnih problemov, vzpodbuja svoje članstvo k sodelovanju in kreativnosti na področju izgradnje prometne infrastrukture ter pripravlja okrogle mize, simpozije in strokovne posvete ter izobraževanja o problematiki cest, okolja, in cestnega prometa v sodelovanju z institucijami in zainteresiranimi strokovnjaki tega področja .

Zaradi iskanja najboljših rešitev smo v letu 1991 z Društvom za ceste Ljubljana ustanovili Družbo za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije , ki tudi operativno veže vse cestne strokovnjake in strokovne institucije . Ker dejansko predstavlja in vzpodbuja cesta življenje (V I A - V I T A) in bi želeli še tesnejše sodelovanje z vsemi regijami severovzhodne Slovenije smo se v letu 2009 preimenovali v DCM društvo za ceste severovzhodne Slovenije.

Zavedamo se , da samo sprememba imena brez vsebine ni dovolj zato bi želeli v svoje vrste pritegniti še več strokovnjakov teh področij . Sodelovanje z Univerzo v Mariboru in Ljubljani pa nam nudi izbor rešitev, ki so dejansko v strokovnem vrhu.

Letošnji 3. strokovni simpozij na temo 3. razvojna os z delovnim naslovom OD IDEJE DO REALIZACIJE bo dopolnil že izrečene misli in dognanja drugega simpozija v Slovenj Gradcu z naslovom IZZIVI NAČRTOVANJA IN FINANCIRANJA in prvega v Mariboru z delovnim naslovom 3. RAZVOJNA OS SLOVENSKI PROJEKT TISOČLETJA.

Referati objavljeni v Zbornikih posameznih posvetov strokovno in utemeljeno izkazujejo nujno po čimprejšnji izgradnji ceste 3. razvojne osi Slovenije. Upam, da bo kmalu nastopil čas ko bodo dejansko današnje ideje in rešitve prenesene na teren in bodo kraju in prebivalcem ob cesti predstavljale novo kvaliteto življenja.

V imenu organizatorjev se zahvaljujem pokroviteljem, vsem avtorjem prispevkov in referatov ter vsem , ki so kakorkoli pripomogli k realizaciji tega posveta in na ta način še podkrepili potrebo po izgradnji te tako nujne ceste življenja. Posebna zahvala gostitelju simpozija MO Velenje in vsem sponzorjem , ki so s svojimi finančnimi prispevki omogočili to prireditev.

*Predsednik DCM društva za ceste severovzhodne Slovenije
Predsednik Organizacijskega odbora Simpozija
Mag. Stanislav TOMINC*



Simpozij na temo 3. razvojne osi v Velenju, v Šaleški dolini je v bistvu zadnji poizkus razumno obvestiti javnost, predvsem pa odgovorna ministrstva, direkcije in stroko, da so prometne razmere na relaciji Koroške, Šaleške in Zgornje-savinjske doline kaotične, neurejene in presegajo razumne norme.

130.000 prebivalcev je vezano na edino cestno povezavo Arja vas-Velenje, in naprej proti Koroški. Seveda so kazalniki števila vozil, samo eden od pokazateljev. Vedno slabše so perspektive za gospodarski razvoj. Seveda s tem tudi perspektive splošnega razvoja.

Zatorej govorimo, in zahtevamo, da se natančno določi:

- 1. stanje postopkov in dokumentacije;*
- 2. odgovorno osebo za koordiniranje vseh aktivnosti;*
- 3. načrt izdelave dokumentacij;*
- 4. projekt izvedbe postopkov;*
- 5. načrt financiranja.*

Od Vlade Republike Slovenije pričakujemo, da:

- 1. pripravi resolucijo o rešitvi prometa na relaciji Arja vas-Velenje-Koroška;*
- 2. imenuje odgovorno osebo (ministrstvo)*
- 3. sprejme program izvedbe projekta od Šentruperta do Velenja in naprej proti Dravogradu.*

Danes je stanje na cesti Arja vas-Velenje zelo zaskrbljujoče. Po tej cesti dnevno pelje 18 tisoč vozil, od tega je več kot 15 tisoč osebnih vozil in približno 2 tisoč tovornih vozil. Povprečni letni prirastek vozil od leta 2000 je 3 %.

Prav tako je kritična obremenitev ceste proti Slovenj Gradcu, kjer dnevno pelje skoraj 10 tisoč vozil, od tega je 8 tisoč osebnih vozil in približno 1500 tovornih vozil. Promet pa narašča povprečno za skoraj 4 % na leto.

Izračuni kažejo, da bo leta 2015 na cesti Arja vas-Velenje dnevno peljalo 22 tisoč vozil ob enakem letnem prirastku. Na cesti Velenje-Slovenj Gradec pa naj bi leta 2015 dnevno peljalo 12 tisoč vozil dnevno ob upoštevanju pričakovanega letnega prirastka.

Po podatkih prometne študije izdelane leta 2006 je tega leta vsak dan po Foitovi cesti (vstop v Velenje proti podjetju Gorenje) peljalo več kot 15 tisoč vozil, po Partizanski cesti (cesta v smeri proti Šoštanju) več kot 16 tisoč vozil dnevno, po Šaleški cesti (v smeri proti Koroški) pa 22 tisoč vozil dnevno. Po predvidevanjih te študije se bo leta 2026 promet na Foitovi povečal na skoraj 23 tisoč vozil dnevno, kar predstavlja 47 % porast prometa, na Partizanski se bo število vozil dnevno povečalo na 20 tisoč, kar predstavlja 23 % prirastek, na Šaleški cesti pa je predviden 27 % prirastek in jo bo leta 2026 po izračunih dnevno prevozilo 28 tisoč vozil.

Na logistične probleme zaradi slabih prometnih povezav še posebej opozarja gospodarstvo v Šaleški in Koroški regiji. Problematično je dejstvo, da vsaka prometna nesreča na relaciji Arja vas-Velenje pomeni večurni zastoj. Na trasi te ceste sta dva aktivna kamnoloma, ob vsakem večjem deževju pa je cesta v Pirešici zaprta.

Vsi ti podatki le argumentirajo zahteve po nujnem urgentnem ukrepanju.

Župan Mestne občine Velenje
Srečko MEH



3. razvojna os odpira veliko priložnosti

Danes živimo v okolju, ko nenehno iščemo informacije, želimo imeti hitri dostop do podatkov, krajše poti si želimo še poenostaviti, razvoj je vse hitrejši. Delo, znanje in ideje so nas pripeljale do točke, ko smo se začeli zavedati, da se bo potrebno regionalno in lokalno še močneje povezovati. Velik prispevek k intenzivnejšemu povezovanju in napredku bo zagotovo prinesla 3. razvojna os, ki je že nekaj časa predmet različnih strokovnih in političnih razprav v slovenskem prostoru.

3. razvojna os bo odprla veliko priložnosti. Kot župan Mestne občine Celje se tega zavedam in verjamem, da bo Celje kot pomembno regijsko središče in središče nacionalnega pomena z njeno izgradnjo pridobila in prepoznala priložnosti ter iz njih iztržila kar največ. Povezava bo omogočila hitrejši dostop iz podeželja do regijskih središč in nenazadnje tudi do prestolnice, sodelovanje s središči na osi se bo okrepilo, posledično se bo turizem razvijal na zelo široki relaciji in bo pripomogel k večjemu gospodarskemu razvoju. Prav tako se bodo občinam, ki morda do sedaj niso bile prometno in gospodarsko ter turistično najbolj prepoznavne, odprle nove možnosti pri razvoju in iskanju novih idej.

Mestna občina Celje si od 3. razvojne osi obeta veliko, ne samo v smislu povezovanja, ampak predvsem zaradi izgradnje učinkovitejšega prometnega sistema, ki bo omogočil izkoriščanje tako ekonomskih in socialnih priložnosti, kar bo pozitivno vplivalo na celotno družbo. Povečala se bo učinkovitost in tržna uspešnost obstoječih podjetij ter vplivala na prihod novih podjetij na območje. 3. razvojna os bo tista, ki bo med sabo povezala sekundarna središča in njihove razvojne potenciale, pripomogla pa bo tudi k reševanju prekomernega onesnaženja zraka. In kar je bistveno – prispevala bo k bolj uravnoteženemu razvoju slovenskega in evropskega prostora.

3. razvojna os je projekt, pri katerem bo potreben velik politični konsenz. Ne glede na končno odločitev, kje bo potekala izbrana trasa, bodo regije pridobile razvojni impulz, ki ga bodo morale znati izkoristiti. Ta impulz bo pomenil tako prometni, razvojni, turistični kot tudi okoljevarstveni učinek. Savinjska regija, v kateri je tudi Mestna občina Celje si zaradi ugodne geografske lege in kot pomembno zaposlitveno, gospodarsko, storitveno, prometno, kulturno in izobraževalno središče od 3. razvojne osi obeta veliko. Skrajni čas je za njeno izvedbo še v naravnem okolju.

Udeležencem 3. strokovnega simpozija o tematiki 3. razvojne osi pa želim dobro vsebinsko razpravo in veliko izmenjanih mnenj.

Župan Mestne občine Celje
Bojan ŠROT



V vseh planskih dokumentih koroških občin je ena od osnovnih, vendar neuresničenih zahtev in želja prav vzpostavitev sodobne prometne in komunalne infrastrukture, ki bi olajšala in motivirala kapitalske prilive v regijo. Hitra cesta je eden od tistih projektov, ki bo močno vplival na regionalno zasnovano prostorskega razvoja Koroške regije.

Potek trase bo, usklajen na državni in lokalni ravni, moral biti definiran kar najhitreje, saj je v mnogih lokalnih skupnostih prostorske plane potrebno ustrezno revidirati, predvsem v smislu sprememb namenske rabe prostora, nove prometne infrastrukture, ki bo omogočala ustrezne vstopne na hitro cesto, okoljevarstvenih pogojev in meril ter komunalno opremo naselij. Nekatere lokalne skupnosti, med njimi tudi naša, so k temu že pristopile z vso resnostjo in odgovornostjo. Marsikje nam je že uspelo poiskati konsenz tudi z ožjimi lokalnimi skupnostmi in prihodnje korake načrtovalcev čakamo z optimizmom.

Veseli smo, da se Vlada RS in Ministrstvo za promet zavedata prometne in gospodarske pomembnosti in nujnosti izgradnje odseka hitre ceste, saj bo v bodočnosti navsezadnje navezoval zelo pomembno gospodarsko in turistično področje med avstrijsko in slovensko Koroško ter Šaleško dolino z avtocesto med Mariborom, Celjem in Ljubljano.

Prav tako nas veseli, da so se organizatorji odločili sklicati že tretji strokovni simpozij na to temo, na njem pa bodo nedvomno osvetlili dodatna poglavja tega, za naše območje tako pomembnega in skorajda odločilnega projekta. Umeščanje trase hitre ceste v prostor je, poleg financiranja izgradnje ceste, najbrž eden od najbolj ključnih problemov, s katerim se načrtovalci srečujejo, zato je prav, da se na simpoziju temu poglobljeno posvetite. Če je simpozij, ki smo ga v oktobru leta 2007 organizirali pri nas, v Slovenj Gradcu, izpostavil nekaj ključnih izhodišč, ki so bile snovalcem hitre ceste in celotne 3. razvojne osi lahko v pomoč in oporo pri nadaljnjem delu, potem z zaupanjem pričakujem, da Vam bodo pretekli zaključki in strokovne pripombe, nadgrajene s tokratnimi, v pomoč tudi vnaprej.

Organizatorjem, Mestni občini Velenje na čelu z županom, kolegom Srečkom Mehom ter Društvu za ceste SV Slovenije, Fakulteti za gradbeništvo Maribor in Družbi za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije se iskreno zahvaljujem za še en korak več na tej naši skupni poti, udeležencem pa želim konstruktivno in uspešno delo.

Župan Mestne občine Slovenj Gradec
Matjaž ZANOŠKAR

A handwritten signature in dark ink, reading 'Matjaž Zanoškar' in a cursive script.



Sedež v mestu sredi Šaleške doline je za mednarodno družbo, kakršna je Gorenje, ki izvozi na 70 trgov, po svoje prednost, po drugi strani pa ovira. Prometne povezave, v katere je vpeta celotna Savinjsko-šaleška regija vključno s Koroško, so namreč povsem neustrezne. Sodobna cestna povezava ni vitalnega pomena samo za več kot 35 tisoč prebivalcev Velenja in njegove okolice, temveč tudi za velike gospodarske družbe, ki v naši regiji predstavljajo 70-odstotni delež celotnega gospodarstva. Gorenje je politične in državne institucije večkrat na različne načine opozarjalo na pomen in nujnost hitre realizacije tretje razvojne osi na kraku od avtoceste do Velenja in dalje do meje z Republiko Avstrijo, saj je obstoječa prometna ureditev nedvomno velik zaviralni dejavnik, ki nas sili tudi v razmišljanja o iskanju primernejše lokacije za svoje delovanje. Na neizprosнем gospodarskem trgu namreč čas pomeni denar, zato je nesprejemljivo, da podjetja dragoceni čas izgubljamо na cestah, ki so neustrezne in neprimerne.

Gorenje je do letošnjega kriznega leta povečevalo dnevno proizvodnjo gospodinskih aparatov. Posledično so se povečevali tudi prometni tokovi na velenjski lokaciji. V lanskem letu je v Gorenje vsak dan vstopilo skoraj 400 tovornih oziroma kombiniranih vozil. V času največje prometne obremenitve v Gorenje vstopi ali izstopi tovorno vozilo vsakih 30 sekund. Velika večina teh vozil pride ali pa se usmeri proti najbližji avtocesti na relaciji Arja vas - Velenje. Te številke jasno povedo, da je ustrezna cestna povezava Velenja z avtocesto Maribor - Ljubljana za Gorenje tako rekoč življenjskega pomena.

Investicijski cikel preteklih let je Gorenje zaokrožilo s pomembnimi investicijami v logistično infrastrukturo podjetja, ki jo je najbolj zaznamovala izgradnja avtomatskega visokoregalnega skladišča na proizvodni lokaciji v Velenju leta 2004. Sledila je serija distribucijskih centrov v državah, kjer Gorenje računa na dolgoročno prisotnost na trgu. Ciklus vlaganj v infrastrukturo smo lani zaključili z izgradnjo skladišča trgovskega blaga, s čimer smo skladiščenje in zaloge skoncentrirali na Velenje. To pa pomeni preusmeritev blagovnega toka in števila tovornih vozil z drugih lokacijah po Sloveniji v Šaleško dolino.

Sami smo vložili veliko truda, da bi naše proizvodne in distribucijske centre opremili z železniškim tirom, vendar se že nekaj let se soočamo z dejstvom, da je v Evropi vse manj destinacij opremljenih z železniško infrastrukturo. Olje na ogenj trenutno prilivajo še visoke cene železniških prevozov, ki nas silijo v izbiro cestnega transporta. Če smo pred petimi leti še govorili, da tretjino pošiljk odpremimo po železnici, je danes njihov delež manjši od 20 odstotkov. Pričakujemo, da se bo situacija v prihodnjih letih še poslabšala ter da se bo delež cestnih transportov v in iz Gorenja še povečal.

Letošnje leto je sicer zaznamovala svetovna gospodarska kriza, kar se je odrazilo tudi v zmanjšani frekvenci tovornih vozil na poti v in iz Gorenja. Prometne obremenitve v tem letu so se glede na leto 2008 zmanjšale za skoraj 40 odstotkov, vendar pričakujemo, da bo ob normalizaciji razmer po gospodarski krizi frekvenca tovornih vozil, vezanih na Gorenje, še večja, kot je bila doslej. Prve številke v času gospodarskega okrevanja, ki ga v Gorenju v jesenskih mesecih letošnjega leta že zaznavamo, nam to potrjujejo: število izhodnih transportov v mesecu septembru letošnjega leta je le za 5 odstotkov nižje od rekordnih števil v istem mesecu leta 2008.

Ob nadaljevanju teh trendov in ob upoštevanju naštetih smeri razvoja logističnih rešitev podjetja je jasno, da pomeni tretja razvojna os oziroma sodobna cestna navezava Velenja z avtocesto Ljubljana - Maribor, enega ključnih pogojev za nemoten razvoj Gorenja v prihodnosti... ali pa veliko coklo razvoju podjetja, v kolikor ne pride do uresničitve tega projekta v doglednem času.

V Gorenju si želimo in pričakujemo, da bo do ustreznih postopkov za hitrejše reševanje problema prometne infrastrukture in urejanja cestnih povezav prišlo v najkrajšem možnem času. S tem se ne bo le izboljšalo delovanje in razvoj najbolj mednarodne slovenske družbe, za katero je ustrezna rešitev tovornega prometa ključna, ampak bo nenadajno omogočena tudi varnejša in prijetnejša vožnja vsem udeležencem v prometu.

Predsednik uprave Gorenja
Franjo BOBINAC

Dr. Žan OPLOTNIK

Univerza v Mariboru, Ekonomsko poslovna fakulteta Maribor

Financiranje cestne infrastrukture v času gospodarske krize – primer dokončanja NPIA v RS –

POVZETEK

Narava vlaganj v prometno infrastrukturo je v času krčenja gospodarske rasti lahko pomemben dejavnik stabiliziranja, sicer strmo padajočega povpraševanja, pri čemer pa se pojavlja dilema iskanja ravnovesja med njihovo pozitivno vlogo pri vzdrževanju domačega povpraševanja na eni strani ter zmožnostjo in racionalnostjo povečevanja finančnega vzvoda (zadolževanja) kot edinega vira financiranja, na drugi strani. Čeprav kratkotrajna gospodarska kriza ne more bistveno spremeniti postavljenih parametrov programa, pa bi dolgotrajna kriza ter nadaljnja odsotnost javnega financiranja, lahko resno ogrozila finančne projekcije. Po obstoječem načrtu se investicijska faza programa zaključuje v letu 2013. Potem sledi faza koriščenja javnega dobra, ki naj bi skozi princip 'uporabnik plača', torej cestninjenje, zagotovila pokritje stroškov tekočega upravljanja, vzdrževanja in obnov 572 km omrežja ter poplačilo, v času gradnje akumuliranega dolga. Če želimo slediti načelu samofinanciranja, lahko slednje zagotovi zgolj ustrezen cestninski sistem, ki bo ob bazenu okoli 2,5 milijona osebnih vozil ter milijon tovornih vozil, maksimalno prihodkovno funkcijo. Ključna šibkost preteklega sistema je bila njegova 'odprtost', sedanjega pa njegova zgornja prihodkovna meja pri osebnih (vinjete) in cenovna 'zmernost' pri tovornih vozilih, pri čemer pa analiza pokaže, da bi projektu zadostil le tisti cestninski sistem, ki bo zmozel zagotoviti vsaj 300 mio € neto cestninskega prihodka, oz. okoli do 50% nad obstoječim. Alternativa navedenemu je proračunsko financiranje oz. t.i. 'shadow toll', prikrito cestninjenje, ki pa bo najbrž ostala tudi edina možnost financiranja dodatnega programa, torej tudi odseka med Celjem in Dravogradom oz. tretje razvojne osi.

1. Uvod

Izgradnja javne gospodarske infrastrukture, preko katere se gospodarstvu omogoči dobava in dostop do javnih dobrin, je ključnega pomena za nemoteno delovanje družbe, tako z ekonomskega kot družbeno-socialnega vidika. Del takšne infrastrukture je (poleg komunalne, stanovanjske, upravne, izobraževalne, ipd) tudi prometna infrastruktura v okvir katere spada omrežje državno-regionalnih in lokalnih cest ter avtocest. Kvalitetna povezava ekonomskih subjektov s trgov oz. drugimi geografskimi okolji, pripomore k zmanjševanju transakcijskih stroškov, izboljša in olajša napajanje z resursi, nena zadnje pa izboljša tudi kvaliteto bivanja v okviru možnosti, ki jih povezanost ponuja. Slednjega se zaveda tudi EU, ki v strategijah postavlja kohezivnost trgov znotraj unije visoko na lestvico prioritet.

Poleg povezanosti, prinaša ustrezen razvoj prometne (cestne) infrastrukture tudi enakomernejši razvoj posameznih delov gospodarstva, bodisi gledano lokalno, regionalno ali z vidika EU kot celote (Turró, 1999). V tem okviru EU daje prioriteto razvoju t.i. prometnih koridorjev, imenovanih tudi TEN-t (Trans-European Network-Transport). Slovenija si skozi omrežje deli stičišče dveh koridorjev, V. in X., ki povezujeta skrajni zahod in vzhod EU ter sever z jugom.

Investicije v prometno (cestno) infrastrukturo so ekonomsko, finančno in tehnično obsežne, zahtevne in dolgotrajne. Prav ta njihova lastnost ima poleg neposrednih učinkov, tudi posredne učinke. Projekti se načrtujejo leta vnaprej, angažirajo množico strokovnjakov, tehnologij, podpornih institucij in kapitala. Glede na to je pričakovano, da vplive čuti širok krog subjektov. Tako lahko govorimo o multiplikativnih in akceleratorijskih učinkih, kjer povečano povpraševanje v enem sektorju generira povpraševanje v preostalih sektorjih, predvsem pa skozi povečano povpraševanje in ekonomsko dinamiko inducira nove investicije. Navedeno se na narodnogospodarski ravni kaže kot

povečano povpraševanje, proizvodnja, zaposlenost in v končni fazi tudi v povečanih stopnjah gospodarske rasti. Učinki so še posebej močni v manj razvitih okoljih. Ob tem ni odveč omeniti, da predstavlja odločitev o vlaganjih oz. pričetek investiranja in razvoja gospodarske infrastrukture šele nujen ne pa tudi zadosten pogoj za doseganje vseh navedenih pozitivnih vplivov na gospodarstvo (Flyvbjerg, 2003).

Financiranje izgradnje (kasneje pa tudi vzdrževanja in obnavljanja) prometne infrastrukture je sicer lahko urejeno bodisi izključno skozi sistem javnega financiranja (proračun – t.i. 'shadow toll' oz. prikrito cestninjenje) ali skozi plačilo uporabe javne dobrine s strani uporabnika (princip 'uporabnik plača' – 'user pay principle'). Poleg navedenega, financiranje omogoča tudi kombinacija obeh sistemov, pri čemer pa moramo ločiti t.i. investicijsko fazo izgradnje infrastrukture (kjer se za financiranje uporabljajo tudi dolžniški viri) in fazo izkoriščanja javnega dobra, kjer se dolžniški viri poplačajo, ustvarja pa se tudi akumulacija za širitev, vzdrževanje in obnovo obstoječe infrastrukture. Pri tem ni odveč omeniti še možnost vključevanja zasebnih virov, ki prav tako prispevajo določen del finančnih sredstev, od katerih pa ob zaključku projekta ali koncesijskega obdobja pričakujejo primeren donos (javno zasebno partnerstvo).

Prispevek v nadaljevanju analizira finančne vidike izgradnje avtocestnega omrežja v Sloveniji, kot enega najboljšežnejših, finančno zahtevnih in dolgoročnih projektov pri nas, predvsem skozi vprašanje vzdržnosti modela (samo)financiranja. Najprej podajamo nekaj osnovnih informacij o investicijah, nato pa se osredotočamo na vidik financiranja le teh in poplačila dolga, ki je oz. še bo angažiran za namene dokončanje osnovnega avtocestnega omrežja, najverjetneje pa tudi za financiranje načrtovane dodatnega programa AC in HC ter preostalih t.i. razvojnih prometnih osi.

2. Fizična in finančna realizacija investicij v avtocestno omrežje

Slovensko avtocestno omrežje (AC) se v tem trenutku razteza na okoli 500 km in v obliki križa povezuje državne meje s presečiščem v Ljubljanski kotlini. Gradnja prvega odseka (Vrhniko-Postojna) je bila postavljena v leto 1972, vendar lahko o graditvi sodobnih avtocest govorimo šele po letu 1994, ko so bili sprejeti temeljni dokumenti investicij v tovrstno omrežje (t.i. Nacionalni program izgradnje avtocest v RS, NPJA). Omrežji avtocest in hitrih cest sovpadata s potekom V. in X. koridorja vseevropskega prometnega omrežja kar Sloveniji daje zanimivo geostrateško lego.

Zaradi večjih sprememb prometnih tokov, kot posledica pridruženja EU, globalizacije in več let trajajoče konjunktore, se je že kmalu po prelomu tisočletja pokazalo, da bo potrebno celotno omrežje dopolniti in nadgraditi v skladu s sodobnimi standardi, predvsem pa integrirati v širše vseevropsko prometno omrežje, na osnovi interoperabilnosti in intermodalnosti. Glede na to je bil začetni investicijski program iz leta 1994 v letu 2004 prenovljen, t.i. Resolucija NPJA pa je določila, da se do leta 2013 izgradi skupaj 572 km avtocest v skupni investicijski vrednosti 6,3 milijarde evrov.

Tabela 1: Fizična realizacija izgradnje Slovenskega AC omrežja

v km	1994-02	2004-08	Skupaj do sedaj	2009-13	Skupaj
predvideno po ReNPJA	283	165,5	448,5	124,1	572,6
realizacija	283	191,1	474,1	98,5	572,6
odstotek realizacije	100%	115%	106%	79%	100%

Vir: Ministrstvo za promet RS, DARS d.d.

Finančna realizacija dosedanje gradnje, v obdobju 1994-2008, znaša 4.9 mrd EUR (tekoče cene) do konca leta 2013 pa je predvideno še za okoli 1,4 mrd € investicij. Poleg tega je v času realizacije ReNPJA iz leta 2004, v ospredje prišla tudi razprava o razširitvi obstoječega programa na t.i. *dodatni program in razvojne osi*. V tem okviru so predhodne ocene projektov postavile približno vrednost teh investicij na nivo 4,2 mrd € (okoli 1,6 mrd € dodatni program in okoli 2,6 mrd € razvojne osi) ¹.

Tabela 2: Finančna realizacija gradnje Slovenskega AC omrežja med 1994 in 2008

v mio €	1994-02	2003	2004	2005	2006	2007	2008	SKUPAJ
AC osnovno omrežje po ReNPJA iz 2004	1.732	383	399	353	452	520	561	4.400
Navezovalne ceste in investicije zunaj AC	217	21	46	26	38	15	12	376
Obnavljanje avtocest	-	14	13	22	38	40	61	189
SKUPAJ	1.949	419	459	401	529	575	633	4.965

Vir: Ministrstvo za promet RS, DARS d.d.

Kot prikazano v tabelah, je bilo v zadnjih šestih letih v AC investirano okoli 3 mrd € oz. približno 500 mio € letno, kar pomeni 1,73% takrat ustvarjenega BDP na leto. V primerjavi z obdobjem 1994 in 2002, so se investicije v

AC, na letnem nivoju, podvojile, temu primeren pa je bil tudi njihov agregatni učinek na gospodarstvo².

Tabela 3: Predvidene investicije do leta 2013 po ReNPJA in dodatnih programov

	2009	2010	2011	2012	2013	po l. 2013	Skupaj
ReNPJA iz 2004	495	394	282	125	80	0	1.376
Dodatni AC program	0	50	150	150	150	1.100	1.600
Razvojne osi	20	70	100	250	300	1.860	2.600
Skupaj	515	514	532	525	530	2.960	5.576

Vir: Ministrstvo za promet RS, DARS d.d.

Glede na navedeno danes ugotavljamo, da izhodiščni parametri niso več veljavni. Pri tem mislimo predvsem na kazalnike ekonomske sprejemljivosti projekta, strukturo virov financiranja ter način generiranja prihodkov skozi spremembe sistema cestninjenja. Nove okoliščine zato zahtevajo njihovo preveritev, pa tudi spremembo poslovnih praks. V tem okviru nas zlasti zanima primernost obstoječe strukture virov financiranja, prihodek iz cestninjenja in posledično sposobnost zagotavljanje zadostnega reziduala (koncesijske dajatve) za poplačilo dolžniških virov financiranja v prihodnjih letih.

3. DARS in model financiranja investicij v avtocestno omrežje

Za namene izvedbe NPJA, je bila v letu 1994 ustanovljena družba DARS kot javno podjetje. Vse do statusnega preoblikovanja podjetja v delniško družbo kot gospodarsko družbo po ZGD, katere ustanovitelj in edini delničar je država, je bil to tudi njen edini namen. V letu 2004 pa je družba, s podpisom dveh pogodb prevzela na eni strani vlogo agenta za organizacijo in vodenje gradnje AC po NPJA (agentska pogodba), na drugi strani pa vlogo koncesionarja (koncesijska pogodba) z obveznostjo upravljanja ter vzdrževanja AC omrežja. S koncesijsko pogodbo je družba pridobila tudi pravico do cestninjenja in obračuna storitve upravljanja ter vzdrževanja v dogovorjeni višini, hkrati pa prevzela obveznost plačevanja t.i. *koncesijske dajatve*, kot osnovnega vira za poplačilo dolžniških virov financiranja iz obdobja faze investiranja. Vzpostavljeni model tako tudi formalno loči med agentsko bilanco družbe, skozi katero se spremljajo in financirajo AC investicije ter poslovno bilanco družbe, ki neposredno ne izkazuje obveznosti do dolžniških virov najetih za realizacijo NPJA ampak izkazuje strošek plačila koncesijske dajatve. Nastavljeni model financiranja AC projektov je bil postavljen na nekaterih smiselnih in strokovno podprtih načelih, in sicer (ReNPJA, Ur.l. RS št. 50/04):

² Nekatere analize kažejo, da je investicijska aktivnost v AC omrežje v letih med 2003-08, v povprečju dodala k stopnji gospodarske rasti okoli 1,4%, pred tem pa malo manj kot 0,9% letno, pri čemer je bilo v obdobju med 1994 in 2002 zaznati veliko variabilnost tovrstnih učinkov (od 0,5% do 1,3%), predvsem zaradi nihanja letnega obsega investiranja. Slednje je bila tudi ena bistvenih izboljšav načrtovanja AC investicij z ReNPJA v 2004, saj se je veliko nihanje v letnem obsegu investiranja izkazalo kot škodljivo, predvsem zaradi relativne zaprtosti trga in absorpcijske sposobnosti operative v procesu realizacije javnih naročil. Tako je npr. empirična analiza učinkov AC investicij med leti 1994 in 2002 pokazala, da prekomerna vlaganja povzročajo višje cene na razpisih, medtem ko premajhen obseg letnih vlaganj rezultira v večji nezaposlenosti ekonomskih subjektov, ki so preko medsektorskih povezav vezani na AC projekte (Oplotnik, Križanič, 2003)

¹ Investicije, katerih glavni del je postavljen v obdobje po l. 2013 zajemajo nedokončan Pyhrmske AC do Gruškovja, priključek na Istro od Postojne, razširitev Ljubljanskega obroča, obvoznica Maribor, ipd. Razvojne osi zajemajo hitro cesto od Dravograda do Metlike, ipd..

- dinamika investiranja je bila prilagojena absorpcijskim in proračunskim zmoglostim domačega gospodarstva z vidika dolgoročne narave projekta (upoštevajoč makroekonomske posledice in nihanja v gospodarski dinamiki),
- struktura virov financiranja investicij je predvidevala približno 45% udeležbo lastnih virov (proračun, EU), preostanek pa je bil predviden iz naslova zadolževanja.
- faza poplčila dolžniških virov je bila predvidena pretežno iz naslova koncesijske dajatve (cestnin), s projekcijo poplčila do leta 2025,

Navedena načela so tako predvidevala relativno stabilen obseg letnega investicijskega programa v višini okoli 1,6% BDP, oz. 450 mio €, s sodelujočimi lastnimi viri iz naslova t.i. Zakona o namenskih sredstvih (Ur.l.RS št.57/02) (znan tudi kot 'bencinski tolar') v višini okoli 170 mio € letno. Postavljena finančna struktura je zagotavljala pozitivno neto sedanjo vrednost (NSV) projekta za obdobje med 2004 do 2033 pri diskontni stopnji 5%, v višini okoli 0,67 mrd € in poplčilom vseh obveznosti do leta 2025.

Po petih letih izvajanja programa ugotovljamo, da je prišlo do bistvenega odstopanja od parametrov postavljenih z ReNPiA iz leta 2004. Če v tem trenutku zanemarimo prihodnje potencialne učinke gospodarske krize, lahko kot prvo ugotovimo, da je delež lastnih sredstev v finančni strukturi investicij upadel iz predvidenih 45% na okoli 20%, pri čemer so se najbolj znižala sredstva države, ki so sicer iz predvidenih 175 mio € letno povsem izpadla. Temu primerno so se povečali dolžniški viri financiranja, ki danes obsegajo skupno 4,2 mrd €, pri čemer znaša obveznost iz naslova glavnice 3 mrd €, iz naslova obresti pa 1,2 mrd €. Amortizacijski načrt dolga tako z današnje perspektive predvideva odplačilo vseh obveznosti do leta 2037, pri čemer obveznost servisiranja za leto 2009 znaša 167 mio €, v letih 2010 in 2011 naraste na okoli 180 mio EUR, po tem pa se letne obveznosti povečajo in v 2014 presežejo 250 mio €/letno, vse do leta 2021, ko se ponovno zmanjšajo (glej tudi Sliko 1)³. Kot navedeno zgoraj, družba za servisiranje dolga uporablja *koncesijsko dajatev*, ki se oblikuje kot razlika med skupnimi prihodki (cestnina, agentsko nadomestilo, prihodki od služnosti, ipd) ter priznanimi stroški po koncesijski pogodbi (stroški rednega vzdrževanja, upravljanja in cestninjenja). Koncesijska dajatev je tako pridobljena '*kalkulativno*' skozi pogodbeno določila koncesijske pogodbe in je npr. v letu 2006 znašala 103 mio €, v letu 2007, 123 mio €, v letu 2008 pa dobrih 140 mio €. Kot omenjeno, naj bi koncesijska dajatev pomenila osnovni vir za pokrivanje zapadlih obveznosti iz naslova dolžniških virov financiranja, po možnosti pa tudi kot lasten vir letnih investicij.

Glede na projekcije prihajamo v obdobje, ko koncesijska dajatev sama zase ne zadošča več za servisiranje letnih obveznosti, še posebej, če bodo še preostale investicije v okviru realizacije ReNPiA (okoli 1,4 mrd €) financirane podobno kot zadnje obdobje, to je s povečevanjem finančnega vzvoda - zadolževanjem. V tem primeru se bo

zadolžitev povečala za dodatno 1 mrd €, ocena neto sedanje vrednosti (NSV) projekta za referenčno obdobje med 2004 in 2033, pa se bo prevesila v negativno območje.

Tabela 4: Temeljni kazalnik uspešnosti projekta NPiA med 2004 in 2033 ob IRR=5%

	NSV saldo projekta
Predvideno po ReNPiA iz leta 2004	+673 mio €
Realizacija investicij brez novega zadolževanja	+332 mio €
Realizacija investicij z novim zadolževanjem do 2013*	-335 mio €

*ob predpostavki obstoječega obsega proračunske udeležbe in dodatnega dolga

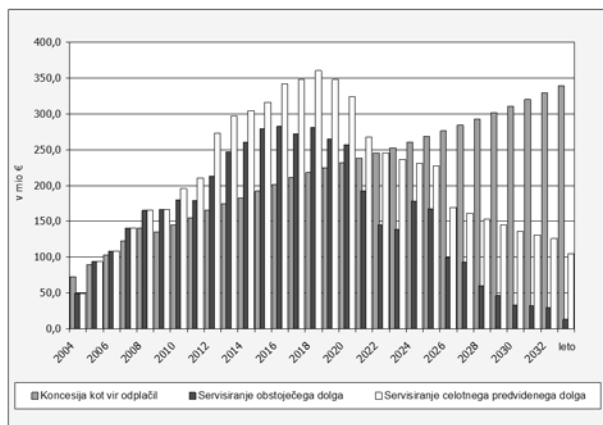
Čeprav je cestninski sistem, ki naj bi po načelu samofinanciranja projektu zagotavljal odplačilo vseh dolžniških virov financiranja, eden ključnih dejavnikov prihodkovne funkcije projekta, pa analiza vendarle pokaže več vzrokov za nastalo situacijo, in sicer:

- povečan delež zadolževanje za izvedbo programa ob sočasnem krčenju namenskih sredstev (v 2004-09 predvideno 1.025 mio €, realizirano le 242 mio € ali 24%),
- naraščajoča vrednost projektov, bodisi zaradi zahtev po investicijah zunaj osnovnega AC omrežja bodisi zaradi presejanja izhodiščno postavljenih investicijskih vrednosti skozi spremembe projektov (cca. +10%),
- odprt cestninski sistem, ki je pred letom 2008 omogočal pobiranje cestnine zgolj za okoli 70% dejansko prevoženih kilometrov, nato pa uvedba pavšalnega sistema za osebna vozila (vinjete), ki ob povečevanju omrežja ne prinaša dodatnega priliva,
- zamuda pri uvedbi celovitega cestninskega sistema v prostem prometnem toku, ki bi omogočal pobiranje cestnine po dejansko prevoženih kilometrih za vse uporabnike ter relativno nizek nivo cestnine za tovarna vozila v tranzitu.

Kot je razvidno iz Slike 1, bi ob sedanjih projekcijah prihodkov in posledično generirani koncesijski dajati kot temeljnemu viru za odplačilo zunanjih virov financiranja, bilo servisiranje obstoječega dolga oteženo med leti 2009 in 2020. Ob tem ni nepomembno poudariti, da v prihodnjem obdobju ne bi smeli več izdatneje povečevati zadolževanja. V tem primeru bi znašal skupen primanjkljaj do leta 2013 okoli -200 mio €, od leta 2009 do leta 2020 pa -645 mio €. Kljub temu pa projekcije celotnega obdobja kažejo, da ostaja skupna NSV projekta pozitivna (Tabela 4).

Slednje v nadaljevanju pomeni, da bi se projekt avtocestne gradnje lahko v celoti samofinanciral z relativno enostavnim prerazporejanjem odplačil skozi obdobje, vendar pod predpostavko, da je ustrezna tudi projekcija cestninskih prihodkov in posledično sposobnost generiranja letne koncesijske dajatve (prostega denarnega toka), ki trenutno ostaja na ravni malo pod 4% skupnih obveznosti iz naslova zadolževanja. Če pa upoštevamo še dejstvo, da bo zaradi nadaljnje odsotnosti proračunskih virov prišlo do dodatnega zadolževanja za realizacijo osnovnega programa (v višini približno 1 mrd €) in možne učinke gospodarske krize, pa finančna konstrukcija, tako z vidika prostega denarnega toka, kot z vidika NSV dolgoročno ni več vzdržna.

³ Trenutno angažirani dolžniški viri financiranja se delijo predvsem na dolgoročne kredite domačih in/ali tujih finančnih institucij ter izdane obveznice. Približno 41,7% zunanjih virov pripada zadolževanju pri mednarodnih finančnih institucijah (EIB, EBRD), 36,7% jih je bilo pridobljenih pri domačih bankah, okoli 15,7% pri tujih bankah, medtem ko dobrih 6% pripada trem serijam izdanih obveznic. Povprečna obrestna mera zunanjih virov znaša v tem trenutku okoli 4%, pri čemer je okoli 42% dolga najetega po fiksni obrestni meri, 56% pa je vezane na eno izmed referenčnih obrestnih mer s pribitkom.



Slika 1: Finančni tok prilivov in servisiranja dolga - obstoječi in načrtovani z RenPIA

Vir: DARS d.d. in lastni izračuni

4. Cestnine kot vir odplačila dolžniških virov financiranja

Do zadnje spremembe cestninskega sistema v Sloveniji (prehod na vinjetni sistem za osebna vozila), ki se je zgodila v juliju 2008, je DARS za vsa vozila pobiral cestnino na t.i. *klasičen način*⁴. Cestninski sistem je bil zastavljen kot *'odprti sistem'*, kar pomeni da se je cestnina pobirala večinoma na t.i. *čelnih cestninskih postajah*, medtem ko je bilo kar nekaj AC odsekov in priključkov na omrežje takšnih, ki cestninskih postaj niso imeli. Slednje je omogočalo uporabnikom *'brezplačno'* uporabo lokalnega AC omrežja, znotraj širšega urbanega območja in/ali izmikanje plačila cestnine z obvozi cestninskih postaj⁵. Obstajajo ocene, da je bil razkorak med t.i. potencialno pobrano cestnino (dejansko opravljenimi kilometri) in pobrano cestnino (ocestnjenimi kilometri) do 30% (primer za leto 2006 kaže potencialno razliko v višini okoli +69 mio €).

Tabela 5: Potencialna/dejanska cestnina v klasičnem sistemu cestninjenja, I. 2006

	opravljeni km	ocestnjenino	v %
vse ceste v upravljanju DARS	4.104.893.245	2.763.945.589	67%
cestninske ceste	3.231.722.483	2.763.945.589	86%
v mio €	Potencialna cestnina	dejansko pobrano	v %
vse ceste v upravljanju DARS	221	152	69%
cestninske ceste	179	152	85%

Vir: Interni izračuni DARS (2007)

Cestninski prihodki iz naslova *klasičnega sistema*, so sicer v zadnjih letih naraščali precej različno, predvsem v odvisnosti od odpiranja novih kilometrov in rasti prometa. Slednje je bilo pretežno odraz povečane splošne gospodarske

⁴ Izraz klasični cestninski sistem bomo v nadaljevanju uporabljali za sistem cestninjenja, ki je veljal v Sloveniji do prehoda na vinjetni sistem in je v glavnem temeljil na ročnem pobiranju cestnine na čelnih in stranskih cestninskih postajah, manjši del pa na t.i. ABC sistemu, ki je omogočal brezgotovinsko cestninjenje brez ustavljanja za osebna vozila, glede na prevoženo razdaljo med cestninskimi postajami in glede na razred vozila (R1 do R4, od motornih koles do tovornih vozil z več osmi).

⁵ Tak cestninski sistem je bil v devetdesetih zastavljen zaradi zamisli o pospeševanju intra-regionalne mobilnosti in usklajenega razvoja regij okoli posameznih regionalnih središč (Ljubljana, Celje, Maribor, itd), marsikdaj pa kakšna cestninska postaja ni bila izgrajena tudi zaradi pritiska lokalnih interesnih skupin.

aktivnosti in vstopa Slovenije v EU, ki je dokončno umestil Slovenijo na zemljevid vseevropskih koridorjev. V navedenem obdobju so prihodki iz naslova cestninjenja v povprečju rasli za +12% letno, pri čemer smo največjo rast zabeležili v letu 2004 (okoli +20%). V absolutnem znesku so v analiziranem obdobju cestninski prihodki narasli iz 111 mio € v 2003, na 175 mio € v 2007. Glede na zgoraj opisane šibkosti starega cestninskega sistema ter zaradi ambicije prehoda na zaprt sistem v prostem prometnem toku (*free flow*) je Vlada v letu 2006 sprejela t.i. *Akcijski načrt uvedbe zaprtega sistema cestninjenja v prostem prometnem toku (AN06)*. Slednje naj bi bistveno povečalo cestninske prihodke, poleg finančnih učinkov pa naj bi to pomenilo tudi večjo varnost in pretočnost omrežja. Na tem mestu se sicer ne bomo ukvarjali z razlogi zakaj, dejstvo pa je, da je Vlada v letu 2007 realizacijo AN06 preklcala in sprejela nov akcijski načrt cestninjenja (AN07), ki je predvideval prehod na satelitski sistem cestninjenja za tovorna vozila do 2009 in za osebna v čim krajšem možnem času. Kot že povedano se je sistem nato še enkrat korigiral, ko je Vlada sprejela sklep, da mora DARS, za prehodno obdobje, uvesti t.i. *Vinjetni sistem cestninjenja za osebna vozila*, toverni promet pa mora v čim krajšem času preiti na satelitski sistem cestninjenja⁶.

Glede na opisano je DARS s 1.7.2008 pričel cestniniti osebna vozila s pomočjo vinjet in v letu 2008 prodal 2,4 mio kosov in zabeležil priliv v neto višini slabih 70 mio €. Skupaj s tovornimi vozili, ki se še naprej cestninijo klasično, je bil tako v letu 2008 zabeležen priliv v skupni neto višini 207 mio €, skupni prilivi (predvsem zaradi prehoda na vinjete sredi leta in ugodni rasti prometa) pa so bili za okoli +19% višji kot v letu 2007.

Tabela 6: Prilivi cestnine za leto 2008 - hibridni (klasično-vinjetni sistem)

	Neto	Bruto
Prihodki cestnine za kategorije R1-R4 do 1.7.2008	91,2 mio €	109,4 mio €
od tega kategoriji R1-R2 do 30.6.2008	48,1 mio €	57,7 mio €
od tega kategoriji R3-R4 do 30.6.2008	43,1 mio €	51,7 mio €
Vinjete - prodaja v letu 2008	68,9 mio €	82,7 mio €
Vozila nad 3.5t (tovorni promet od 1.7. do 31.12.2008)	47,3 mio €	56,8 mio €
Skupaj cestnina v letu 2008:	207,4 mio €	248,9 mio €
od tega kategoriji R1-R2 za leto 2008	117,0 mio €	140,4 mio €
od tega vozila nad 3.5t za leto 2008	90,4 mio €	108,5 mio €
Skupaj cestnina v letu 2008 - po tipu vozil:	207,4 mio €	248,9 mio €

Tabela 7: Prihodki cestnine za leto 2007

	neto	bruto
Osebna vozila - kategoriji R1-R2	98,9 mio €	118,7 mio €
Vozila nad 3.5t - kategoriji R3-R4	75,8 mio €	91,9 mio €
Skupaj prihodki iz naslova cestnin v letu 2007:	174,7 mio €	209,6 mio €

Kljub ugodnim prihodkom v letu 2008 pa projekcije za leto 2009 predvidevajo nekoliko manjši prihodek (okoli 200 mio € neto). *Gre predvsem za dejstvo, da ima vinjetni sistem svojo zgornjo mejo, ki je pogojena s številom (bazenom) voznikov, ki uporabljajo oz. so pripravljena uporabljati AC omrežje, za kar izvedejo enkratno pavšalno plačilo, ne glede na pogostost uporabe ter neodvisno od širitve omrežja, kar je realna pomanjkljivost tega sistema.* Podatki o prodaji iz leta 2008 kažejo, da znaša takšen 'bazen' potencialnih kupcev vinjet za Slovenijo okoli 2,5 milijona voznikov, ki so pri postavljenih cenah in pogojih pripravljene uporabljati AC omrežje (po naši oceni gre za okoli 40% domačih in 60% tujih, občasnih in/ali tranzitnih uporabnikov).

⁶ ob tem naj opomnimo, da je oblikovalec sistemov cestninjenja Ministrstvo za promet, DARS pa sistem po naročilu Vlade le operativno aplicira na AC omrežje

Tabela 8: Projekcija prilivov v letu 2009 – ocene

	Neto	bruto	
Od tega osebna vozila za leto 2009	88 mio €	106 mio €	44%
Od tega vozila nad 3.5t za leto 2009	112 mio €	134 mio €	56%
Skupaj:	200 mio €	240 mio €	Razmerje O:T

Vinjetni sistem, kot je bil vzpostavljen v letu 2008 je s prihodkovnega vidika, ta ki ob danih predpostavkah maksimira prihodek (imenujmo ga 'švicarski', saj je slednjemu podoben in tudi za zgolj tranzitne voznike ne pozna vinjet za krajše obdobje). Prednost slednjega je, da z relativno nizko ceno letne vinjete, AC omrežje kar najbolj približa širšemu krogu uporabnikov, pri čemer pa se večji del bremena 'ekonomije obsega' prenese na občasne, večinoma tranzitne uporabnike. Glede na dejstvo, da je evropska komisija takšen sistem opredelila kot nepravilčen, pa smo s 1.7.2009 prešli na t.i. 'avstrijski model' z uvedbo tedenske in mesečne vinjete, kar ob hkratnem dvigu cene letne vinjete, pomeni tudi nekoliko nižje prihodke in manjšo pripravljenost domačih voznikov za uporabo AC omrežja. V Tabeli 9 predstavljamo primerjavo vseh navedenih sistemov, pri čemer gre za projekcije ob grobih predpostavkah med 2009 in 2012.

Tabela 9: Primerjalna analiza zmožnosti generiranja prihodkov različnih sistemov

v mio €	Klasični (odprti pred 2008)	Klasični-vinjetni ('švicarski')	Klasični-vinjetni ('avstrijski')	Zaprti sistem (ETCS)
2004	116			
2005	139			
2006	152			
2007	175			
2008	198	208	-	-
2009*	203	200	185	235
2010*	210	207	187	255
2011*	218	215	200	270**
2012*	225	223	210	300**

*grobe ocene za osebni in tovorni promet skupaj

** zaprt in elektronski sistem za tovorna in osebna vozila

Tabela 9 prikazuje od leta 2009 naprej grobe primerjave vseh sistemov, pri čemer se v časih gospodarske krize tveganje napake ocene povečuje, saj projekcije temeljijo na že predvidenih ocenah tranzitnih tokov tovornih vozil, ki pa lahko začasno upadejo. Ob tem ni nepomembno dejstvo, da trenutne cestnine za tovorna vozila še dopuščajo določen dvig cene, kar bi hkrati z zapiranjem cestninskega sistema in uvedbo elektronskega sistema (ETCS), postopoma prineslo, po naši oceni maksimalen cestninski prihodek v višini okoli 300 mio €/leto. Omenjeni znesek pomeni neto cestninski prihodek iz naslova vseh cestninskih razredov na dokončanem, celotnem 572 km omrežju avtocest in hitrih cest s katerimi bo po zaključku gradnje osnovnega RenPIA upravljal DARS. Istočasno bi takšen prihodek zmožni zagotoviti dolgoročno pokrivanje akumuliranega dolga, pokrivanje stroškov rednega vzdrževanja in upravljanja omrežja, ne bi pa nujno tudi zadostil potrebam po financiranju preostalih investicij, ki so po dodatnem nacionalnem programu in Resoluciji o nacionalnih razvojnih projektih predvidene kot investicije v AC in HC prometno infrastrukturo. Slednje se kot necestninske ceste, ne bodo mogle financirati iz tekočih cestninskih prihodkov, zato je ostane kot edina zmožnost njihove realizacije, javno finančni vir – proračun oz. zadolževanje v fazi investiranja, ki pa mora imeti v ozadju jasno mejo in namero o poplačilu iz javnih sredstev v prihodnosti.

5. Gospodarska kriza, investiranje in financiranje NPIA

Dolgoročnost, relativna robustnost, pretežno javno financiranje in pozitivni učinki na gospodarstvo so lastnosti investicij, zaradi katerih jih gospodarska situacija kot smo ji priča, ne bi smela zaustaviti, vprašanje pa je, ali je Slovenska država v tem trenutku in voljna nadaljevati tovrstne aktivnosti. Glede na že podpisane pogodbe in izvedene javne razpise, se bodo vsaj na področju avtocestne gradnje, investicije v neokrnjeni obliki nadaljevale tudi v letu 2010, negativni učinki gospodarske in finančne krize pa bi se lahko pokazali šele v primeru, da bi slednja trajala dlje časa. V tem primeru obstaja nevarnost, da tudi država ne bo več pripravljena na svoja ramena prevzemati garancije za zadolževanje, še posebej, če bi za daljše obdobje znatno upadli tudi prometni tokovi. Dopuščanje potencialnega razkoraka med koncesijsko dajativo in letno obveznostjo servisiranja dolga namreč povečuje možnost nesolventnosti projekta in posledično prenosa dolga na državo. Pregled stanja konsolidiranega dolga širše države po metodologiji ESA95 sicer pokaže, da ima država v tem trenutku še relativno nizko stopnjo zadolženosti (okoli 9 mrd € ali 23% BDP), ki pa bo z napovedanim in že realiziranim zadolževanjem države v letu 2009 močno narasel. Glede na to spada Slovenija med relativno malo zadolžene članice EU, kjer povprečje dolga sektorja države znaša okoli 60% (največje 'dolžnice' so npr. Italija npr. 104% BDP, Grčija 95% BDP, Belgija 84% BDP, itd). V primeru, da bi v dolg države vključili tudi dolg DARS, bi v tem trenutku slednji narasel za okoli +9%, kar pa je še vedno bistveno pod povprečjem EU-27. Kljub temu je malo verjetno, da bi dolg DARS v celoti 'padel' v breme države, vsaj dokler je vsaj delno uveljavljeno načelo »samofinanciranja«.

Tabela 6: Dolg sektorja države, dolg DARS-NPIA in dana poročstva s projekcijo

kot % BDP	2008	2009*
Dolg države RS	23%	32%
Dolg DARS-NPIA	8%	9%
Dolg Skupaj	31%	41%
Povprečje EU-27	60%	65%

*projekcije

6. Zaključne ugotovitve

Obsežne infrastrukturne investicije, predvsem na področju izvajanja avtocestnega programa, so se v preteklosti že izkazale kot relativno močan generator domače gospodarske aktivnosti. V zadnjih nekaj letih so tako prispevale tudi do tretjine letne gospodarske rasti, multiplikativni in akceleratorni učinki pa so generirali marsikatero poslovno odločitev, pripomogli k skladnejšemu in hitrejšemu regionalnemu razvoju, povečali zaposlenost, nastanek novih ekonomskih subjektov, ipd. Močan investicijski cikel na področju avtocestne gradnje, ki se je pričel v devetdesetih in močno pospešil po sprejetju t.i. Resolucije o izgradnji avtocestnega omrežja v letu 2004, se počasi izteka. Do leta 2013 bo v namene realizacije programa porabljenih še okoli 1,4 mrd €. Kljub zaključku avtocestne gradnje, pa nekateri nacionalni razvojni dokumenti (Resolucija o NRP, 2006) predvidevajo še dodatne investicije na področju hitrih cestnih povezav, razvojnih osi, železniške infrastrukture, energetike, stanovanjske gradnje, gospodarskih središč, turistične infrastrukture, ipd. Ključni problem in nevarna točka realizacije navedenih projektov, kakor

tudi avtocestnega programa ostaja njihovo financiranje. Empirične analize kažejo, da se večina javnih infrastrukturnih projektov prične z bolj ali manj jasnim modelom financiranja, kjer načrtovalci breme financiranja smiselno porazdelijo med javni sektor, finančne inštitucije in uporabnika infrastrukture (proračun, zadolževanje in plačilo uporabe javnega dobra), kasneje pa se le ta spreminja, največkrat v smeri preveč 'lahkotnega' povečevanja finančnega vzvoda ter prestavljanja odplačil v prihodnost, predvsem zaradi pomanjkanja javnih sredstev. Tovrstni problemi so še posebej vidni in izpostavljeni v času gospodarskih in finančnih kriz, čemur smo priča tudi danes.

Sodobno AC in HC omrežje je za Slovenijo postala nujna in ne več zgolj nadstandardna javna dobrina. Geografska lega, usklajen in enakomeren regionalni razvoj, razvijanje regionalnih središč in umeščenost na zemljevid vseevropskih prometnih koridorjev je dejstvo, ki bo zaznamovalo načrtovanje naložb v prometni podsistem tudi v prihodnje. Slovenija bo kmalu opremljena s skupno okoli 600 km AC in HC, katerih ocenjena vrednost znaša okoli 6 mrd €. Projektni dokumenti so kot temeljni vir financiranja investicij določili namenska sredstva proračuna ('v preteklosti t.i. bencinski tolar') in pobrano cestnino, ki naj bi v približno enakem razmerju pokrivala finančne potrebe projekta, pri čemer naj bi namenska sredstva proračuna večji del bremena, skupaj z zadolževanjem, nosila v fazi investiranja (do l. 2013), nato pa bi 'štafetno palico' odplačil dolgovi, obnov, upravljanja in vzdrževanja prevzela cestnina. Analiza pokaže, da so po letu 2004 namenska sredstva, kot vir financiranja skoraj popolnoma izpadla, saj je bilo od predvidenih 1.025 mio € dejansko realiziranih zgolj 242 mio € ali 24% predvidenega. Glede na to se je sorazmerno povečalo zadolževanje in dolg, ki danes znaša slabe 3 mrd € (z obrestmi 4,1 mrd €). Finančna konstrukcija projekta predvideva postopno odplačilo akumuliranega dolga do leta 2037, pri čemer pa bo za dosego tega cilja pomembna tudi odločitev o načinu financiranja zadnje etape investicij.

Ob odsotnosti proračunskega financiranja, tako za nemoženo servisiranje dolga, še načrtovanih investicij v okviru dodatnega programa in 3. razvojne osi, pokrivanje obnov, vzdrževanja in upravljanja AC in HC omrežja, ostaja ključnega pomena zgolj dober cestninski sistem, kot generator lastnega prihodka (samofinanciranja) projekta. V preteklosti je bil slednji zamišljen in postavljen kot 'odprti' sistem, ki je uporabnike cestninil na nekaj ključnih čelnih in stranskih cestninskih postajah po principu ustavljanja. Prihodki cestnin so naraščali v skladu z odpiranjem novih AC odsekov. Sodobni standardi, interoperabilnost EU prometne mreže in želja po brezgotovinskem cestninjenju brez ustavljanja so iniciirali niz poskusov sprememb, ki pa so zaenkrat rezultirale zgolj v uvedbi t.i. prehodnega kombiniranega sistema, kjer se tovorna vozila še cestninijo po klasičnem načinu na cestninskih postajah, osebna vozila pa s cestninskimi nalepkami (vinjetami). V letu 2008 je bil s takšnim načinom sicer zabeležen nadpovprečen prihodek (neto 207 mio €), ki pa je bil enkratne narave zaradi medletne uvedbe vinjet. V prihodnje bo slednji manjši (okoli 200 mio €). Dejstvo je namreč, da ima vinjetni sistem cestninjenja svojo zgornjo mejo, pogojeno z 'bazonom' vozil, ki so pod danimi pogoji pripravljena uporabljati AC omrežje ne glede na frekventnost uporabe (princip pavšala, okoli 2,5 mio uporabnikov, okoli 100 mio €). Primerjava cestninskih prihodkov in predvidenih obveznosti iz naslova akumuliranega dolga in stroškov vzdrževanja AC omrežja pokaže, da sedanji cestninski sistem dolgoročno zato ne zmore zadostiti identificiranim finančnim potrebam, kar narekuje nujnost celovite spremembe sistema cestninjenja in uvedbo t.i. zaprtega ETCS sistema, ki bo

sedanji nivo prihodkov dvignil vsaj na raven okoli 300 mio €. Slednja je tudi tista raven cestninskih prihodkov, ki bi zadoščala za pokrivanje še preostalih investicij znotraj osnovnega investicijskega programa, pokrivanje stroškov upravljanja, vzdrževanja in servisiranja akumuliranega dolga. Financiranje še načrtovanih širitiv omrežja AC in HC v okviru razvojnih osi bo tako morala najti vir financiranja v proračunu ali pa bistveni nadgradnji obsega cest, ki se cestninijo. Ob tem ni nepomembno, da tudi morebitni zasebni partner v okviru javno-zasebnega partnerstva, brez »shadow toll« premije države ne bi mogel prevzeti investicij v nove projekte.

Viri in literatura

1. Banister, D., Berechman, J. (2000); *Transport Investment and Economic Development*
2. Pg. 370, Routledge Publishing,
3. Bole, V. (2009); Kje dopolniti ekonomsko politiko za težje čase?, *Gospodarska Gibanja* št. 411, str. 6-13, EIPF Ljubljana
4. Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. (2003); *Megaprojects and Risk*, Cambridge University Press, UK
5. Merna, T., Njiru, C. (2002); *Financing Infrastructure Projects*, Thomas Telford Ltd.
6. Merrow, E., McDonnell, L. in Argu" den, R. (1988); *Understanding the outcomes of megaprojects: a quantitative analysis of very large civilian projects*. Rand Corporation Publication Series.
7. Oplotnik, Ž., Križanič, F.; *Macroeconomic and development consequences of motorway construction in Slovenia*. Est-Ovest, 2003, anno 34, n. 3, str. 175-195,
8. Oplotnik, Ž., Križanič, F.; *Impacts of the National Motorway Construction Program in Slovenia in view of different terms of realisation*. Est-Ovest, 2004, anno 35,
9. Oplotnik, Ž., Križanič, F., Romih, D.; *Infrastrukturne investicijske prioritete Slovenije v prihodnji finančni perspektivi EU*. Gospod. gibanja, maj 2006, št. 381, str. 31-48,
10. Oplotnik, Ž., Romih, D., Dajčman, S.; *Investicije - ključ do višje gospodarske rasti in razvoja*. Gospod. gibanja, jun. 2006, št. 382, str. 6-11,
11. Oplotnik, Ž.; *Infrastructure development in Slovenia : the status and planning of traffic and transport flows*. V: BÖHM, Bernhard (ur.), FRISCH, Helmut (ur.), STEINER, Michael (ur.). *Slovenia and Austria : bilateral economic effects of Slovenian EU accession : Schriftenreihe des Institutes für Technologie- und Regionalpolitik der Joanneum Research*, Bd 3, Leykam, cop. 2004,
12. Oplotnik, Ž., Križanič, F.; *Is investment in highway construction a substitute or a complement to the state investment in R & D activity : (the case of Slovenia)*. V: *4th Conference on Public Sector*, 2006. Ljubljana: Faculty of Economics, 2006,
13. Turró, M. (1999); *Going Trans-European, Planning and financing transport networks for Europe*, Elsevier Sc. Ltd., Oxford, UK
14. DARS d.d., *Podatkovne baze in poročila*, interno gradivo in www.dars.si
15. Ministrstvo za finance RS (2008), *Poročilo o primanjkljaju in dolgu države*, <http://www.mf.gov.si/>

mag. Lenča Helena ŠOLAR
Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor

Vključevanje javnosti v postopke priprave državnih prostorskih načrtov, poudarek na primeru 3. razvojne osi

POVZETEK

Posledica uvedbe demokracije tudi v prostorsko načrtovanje je vključevanje vse več akterjev v procese priprave prostorskih aktov. Z vključevanje različnih zainteresiranih javnosti pa prihaja do težav pri doseganju konsenza za določen poseg v prostor. Umeščanje državnih prostorskih ureditev v prostor je dolgotrajen proces, ki pomeni postopek usklajevanja z vsemi, ki v tem prostoru živijo oziroma z njim upravljajo - z vsemi nosilci urejanja prostora in vsemi prebivalci v bližnji in daljni okolici, še posebej pa z lastniki zemljišč, na katerih bo predvideni poseg v prostor. Sodelovanje javnosti je sicer v Sloveniji vključeno v vse faze pripravljavanja in sprejemanja prostorskih aktov na vseh ravneh, saj se je presoja vplivov na družbeno okolje skozi prakso izkazala kot nujnost v postopku umeščanja prostorskih ureditev v prostor. Jasno namreč je, da je dobra prostorska rešitev samo tista, ki poleg tega, da sledi načrtovalskim izhodiščem in dosega vsaj minimalno stopnjo ekonomske upravičenosti hkrati doseže tudi čim večjo družbeno sprejemljivost v okolju, v katerega se umešča.

1. Uvod

Z uvedbo demokracije med drugim tudi v prostorsko načrtovanje in posledično potrebno vključevanje vse več akterjev v ta proces prihaja do težav pri doseganju konsenza za določen poseg v prostor. Najbolj legitimen splošen cilj (prostorskega in okoljskega) razvoja je namreč zagotavljanje kakovosti življenja v skladu z načeli trajnostnega razvoja in s tem spoštovanje temeljnih vrednot človekovega življenja.

Prostorski in okoljski razvoj prinašata spremembe tudi v družbenem okolju, zato je sodelovanje predstavnikov zainteresirane javnosti pri odločanju o zadevah, ki so skupne vsem in zadevajo vse ljudi nujno. Presoje vplivov na družbeno okolje ni mogoče izvajati brez komuniciranja z javnostmi in vključevanja le teh v proces prostorskega načrtovanja, kakor brez tega tudi ni mogoče doseči legitimnosti projekta, ki se umešča v prostor.

Javnosti je potrebno v proces prostorskega načrtovanja vključiti v čim zgodnejši fazi, dokler so odprte različne možnosti, ob čemer jih je potrebno seznaniti z vsemi informacijami, potrebnimi za njihovo aktivno sodelovanje. Načela sodelovanja in pričakovanja o tem, kaj naj bo prispevek, vpliv javnosti morajo biti jasna. Glavni namen sodelovanja javnosti je le-tej omogočiti posredovanje pripomb, ki jih je potrebno obravnavati in podati povratno informacijo glede vpliva pripomb na končno odločitev. Da bi sodelovanje javnosti vodilo do konstruktivnih rezultatov je potrebno poznati in upoštevati ključna načela komunikacije z javnostmi - načelo enakopravnosti, načelo transparentnosti, načelo odprtosti in načelo korektnih medsebojnih odnosov.

Osnovni pogoj za uspešno sodelovanje je dobro in učinkovito obveščanje. Informacije morajo biti dostopne vsem, posebej (ciljno) pa je potrebno informirati posamezne interesne skupine oziroma posameznike, ki so izrazili interes za aktivno sodelovanje. Pomembno je, da so vsaj najpomembnejše informacije zapisane v razumljivem jeziku.

Dobrih rešitev brez upoštevanja in uskladitve različnih interesov v prostoru ni, zato je ključni namen prostorskega načrtovanja interdisciplinarna in mednivojska presoja interesov, na podlagi katerih se sprejme kompromisna odločitev. Trije ključni okviri, ki jih je prostorski načrtovalec

pri svojem delu dolžan upoštevati, so tako zakonski, strokovni in okvir družbene sprejemljivosti, ob čemer pa ne gre brez upoštevanja načela ekonomske upravičenosti.

2. Pravna podlaga

Ključni dokumenti, ki bodo v tem poglavju predstavljeni kot pravna podlaga za vključevanje javnosti v postopke priprave prostorskih aktov so Aarhuška konvencija, Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 41/04 - ZVO-1 in 70/08 - ZVO-1B) in veljavna prostorska zakonodaja. Zakon o dostopu do informacij javnega značaja (Uradni list RS, št. 51/2006), ki je podlaga za vključevanje javnosti v postopke priprave prostorskih aktov na tem mestu ne bo posebej predstavljen, saj itak predstavlja obvezo za pripravljavce vseh prostorskih aktov.

Aarhuška konvencija

Republika Slovenija je podpisala in maja 2004 tudi ratificirala konvencijo o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah. V 6. in 7. členu konvencije so podrobno določene možnosti za sodelovanje javnosti pri načrtih, programih in politikah v zvezi s prostorom oz. okoljem. Relevantna določila so predvsem naslednja:

- pogodbenica javnosti zagotovi potrebne informacije in sprejme ustrezne praktične in/ali druge ukrepe, da zagotovi pregledno in pravično udeležbo javnosti pri pripravi načrtov in programov;
- zagotoviti je treba ustrezno časovno obdobje za posamezne faze pri udeležbi javnosti, da je na voljo dovolj časa za obveščanje javnosti in da se javnost lahko pripravi in učinkovito sodeluje pri odločanju;
- pogodbenica zagotovi udeležbo javnosti na začetku odločanja, ko so še vse možnosti odprte in lahko javnost učinkovito sodeluje;
- pogodbenica zagotovi, da se pri odločitvah ustrezno upošteva izid udeležbe javnosti;
- ustrezen organ javne oblasti ob upoštevanju ciljev te konvencije opredeli javnost, ki lahko sodeluje;

- pogodbenica si primerno prizadeva zagotoviti možnost za udeležbo javnosti pri pripravi politik, ki se nanašajo na prostor oz. okolje.

Slovenska zakonodaja s področja dostopa do informacij javnega značaja

Vsa zakonodaja s področja prostorskega načrtovanja, ki je do sprejema Aarhuške konvencije že obravnavala dostopnost do različnih informacij in sodelovanje (zainteresirane) javnosti, je temeljila na sistemu samoupravnega družbenega planiranja, po letu 1991 pa na ustavni določbi, ki vsakomur priznava pravico do informacije javnega značaja, za katero ima v zakonu utemeljen pravni interes. Sistemska ureditev dostopa do informacij, udeležbe javnosti v postopkih sprejemanja odločitev in varstva njihovih pravic je danes urejena v Zakonu o dostopu do informacij javnega značaja.

Konkretno določbe slovenske prostorske zakonodaje o vključevanju oziroma sodelovanju javnosti v postopku priprave in sprejemanja prostorskih aktov

Ureditev prostorskega načrtovanja pred letom 2002 so poznale več formalnih oblik sodelovanja javnosti pri oblikovanju in sprejemanju odločitev o urejanju prostora (javne razgrnitve prostorskih izvedbenih aktov in njihove javne obravnave), vendar se je izkazalo, da takrat uveljavljene oblike sodelovanja javnosti niso omogočale zadostnega vpliva lokalnega okolja in civilne družbe na odločanje o bodočih prostorskih ureditvah. V letu 2002 sprejeti Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1) je po zgledu drugih držav uvedel nove oblike sodelovanja javnosti pri oblikovanju in sprejemanju odločitev o urejanju prostora: prostorske konference, na katerih sodelujejo poleg predstavnikov organizirane civilne družbe tudi subjekti, ki s svojimi legitimnimi zahtevami vplivajo na načrtovane prostorske ureditve. Ostali, že uveljavljeni instrumenti sodelovanja javnosti, so se v Zakonu o urejanju prostora ohranili.

V letu 2007 sprejeti Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07 in 70/08 – ZVO-1B) v 5. členu določa, da ima vsakdo pravico biti obveščen o postopkih priprave in sprejemanja prostorskih aktov ter o drugih zadevah urejanja prostora v skladu z zakonom. Poleg tega določa, da ima vsakdo pravico s pobudami, mnenji in na druge načine sodelovati pri zadevah urejanja prostora. Nosilci urejanja prostora morajo vsakomur omogočiti vpogled v zadeve urejanja prostora ter o teh zadevah obveščati javnost v skladu z zakonom.

Določbe 5. člena imajo logično nadaljevanje v 19. členu Zakona o prostorskem načrtovanju, ki določa, da imajo vsi prostorski akti med svojimi obveznimi prilogami povzetek za javnost, ki mora biti na vpogled na sedežu pripravljavca v vseh fazah priprave in veljavnosti prostorskega akta. Enako velja za hrambo prostorskih aktov, ki je predpisana v 21. členu Zakona o prostorskem načrtovanju.

Ključna člena Zakona o prostorskem načrtovanju, ki predpisujeta sodelovanje javnosti sta 32.¹ in 50.², v katerih so

zapisane konkretne določbe glede sodelovanja javnosti v postopkih priprave državnih in občinskih prostorskih aktov.

Zakon o varstvu okolja

Zakon o varstvu okolja je uvedel postopek, ki ga je treba, zaradi uresničevanja načel trajnostnega razvoja, celovitos-

2. kraju in času javne obravnave,

3. načinu dajanja pripomb in predlogov javnosti ter roku za njihovo posredovanje.

(3) Ministrstvo obvesti javnost o javni razgrnitvi in javni obravnavi dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta najmanj sedem dni pred začetkom javne razgrnitve.

(4) V okviru javne razgrnitve ima javnost pravico dajati pripombe in predloge na dopolnjen osnutek državnega prostorskega načrta.

(5) Ministrstvo preuči pripombe in predloge javnosti in v roku 30 dni po končani javni razgrnitvi do njih zavzame stališče, ki ga objavi v svetovnem spletu.

(6) Če je za državni prostorski načrt treba izvesti celovito presojo vplivov na okolje, mora ministrstvo javnost seznaniti sočasno ter na način iz prejšnjih odstavkov tudi z okoljskim poročilom.

(7) V okviru javne razgrnitve dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta je s tistimi njegovimi deli, ki so zaradi obrambnih ali drugih varnostnih razlogov določeni kot tajni, treba ravnati skladno s predpisi o tajnih podatkih.

(8) Če se v primeru čezmejnih vplivov država članica Evropske unije odloči, da bo sodelovala v postopku celovite presoje vplivov na okolje, se rok iz prvega odstavka tega člena nadomesti z rokom, dogovorjenim skladno z zakonom, ki ureja varstvo okolja.

² (1) Občina mora v postopku priprave občinskega prostorskega načrta omogočiti javnosti seznanitev z njegovim dopolnjenim osnutkom v okviru javne razgrnitve, ki traja najmanj 30 dni in v tem času zagotoviti tudi njegovo javno obravnavo.

(2) Občina z javnim naznanilom in v svetovnem spletu na krajevno običajen način obvesti javnost o:

1. kraju in času javne razgrnitve ter spletnem naslovu, kadar je načrt elektronsko dostopen,

2. kraju in času njegove javne obravnave in

3. načinu dajanja mnenj in pripomb javnosti ter roku za njihovo posredovanje.

(3) Javno naznanilo iz prejšnjega odstavka mora vsebovati tudi navedbo vseh zemljiških parcel, katerih namenska raba se spreminja, razen pri pripravi prvega občinskega prostorskega načrta.

(4) Občina obvesti javnost o javni razgrnitvi in javni obravnavi dopolnjenega osnutka občinskega prostorskega načrta najmanj sedem dni pred začetkom javne razgrnitve.

(5) V okviru javne razgrnitve ima javnost pravico dajati pripombe in predloge na dopolnjeni osnutek strateškega prostorskega načrta.

(6) Občina preuči pripombe in predloge javnosti in do njih zavzame stališče, ki ga objavi na krajevno običajen način in v svetovnem spletu. Lastnice ali lastnike (v nadaljnjem besedilu: lastniki) zemljišč iz tretjega odstavka tega člena mora občina pisno seznaniti s svojimi stališči glede pripomb in predlogov, ki so jih izrazili v okviru javne razgrnitve.

(7) Če je za občinski prostorski načrt treba izvesti celovito presojo vplivov na okolje, mora občina javnost seznaniti sočasno ter na način iz prejšnjih odstavkov tudi z okoljskim poročilom.

(8) V okviru javne razgrnitve dopolnjenega osnutka občinskega prostorskega načrta je s tistimi njegovimi deli, ki so zaradi obrambnih ali drugih varnostnih razlogov določeni kot tajni, treba ravnati skladno s predpisi o tajnih podatkih.

(9) Če se v primeru čezmejnih vplivov država članica Evropske unije odloči, da bo sodelovala v postopku celovite presoje vplivov na okolje, se rok iz prvega odstavka tega člena nadomesti z rokom, dogovorjenim skladno z zakonom, ki ureja varstvo okolja.

¹ (1) Ministrstvo mora v postopku priprave državnega prostorskega načrta javnosti omogočiti seznanitev z njegovim dopolnjenim osnutkom v okviru javne razgrnitve, ki traja najmanj 30 dni, in v tem času zagotoviti tudi njegovo javno obravnavo. Če so pripravljene variantne rešitve, se v okviru javne razgrnitve razgrnejo vse variantne rešitve z obrazložitvijo predloga izbora rešitve.

(2) Ministrstvo z javnim naznanilom v svetovnem spletu in v enem od dnevnih časopisov, ki pokriva celotno območje, ki je predmet državnega prostorskega načrta, obvesti javnost o:

1. kraju in času javne razgrnitve ter o spletnem naslovu, kadar je načrt elektronsko dostopen,

ti in preventive, izvesti v postopku priprave prostorskega (ali kateregakoli drugega) akta, katerega izvedba lahko pomembno vpliva na okolje. Postopek celovite presoje vplivov na okolje je potrebno izvesti v fazi obravnave variantnih rešitev prostorske ureditve, ki je predmet priprave konkretnega akta. Postopek celovite presoje vplivov na okolje, s katerim se ugotovi in oceni vplive na okolje, uvaja še dodatne instrumente vključevanja oziroma seznanitve javnosti pri pripravi prostorskih aktov:

- javno objavo odločitve;
- javno razgrnitev in javno obravnavo predloga najustreznejše variantne rešitve in okoljskega poročila in
- obvestilo o sprejeti najustreznejši variantni rešitvi.

Zakon v 34a členu³ posebej predpisuje sodelovanje javnosti pri sprejemanju predpisov.

3. Vključevanje javnosti v postopke priprave prostorskih aktov

Za velike projekte je pomembno, da gredo skozi proces javnih razprav in vključevanja strokovne in laične javnosti v njihovo oblikovanje, saj s tem pridobijo legitimnost, pripadnost in podporo prebivalcev, kar je predpogoj za njihovo uspešno izvedbo. Načelo partnerstva (posvetovanje in vključevanje ekonomskih in socialnih partnerjev v programiranje, izvajanje in evalvacijo programov in projektov) je eno od ključnih načel Evropske kohezijske politike 2007–2013, ki jih Evropska komisija preverja skozi obvezne presoje predlogov projektov. Participativni proces vključuje prebivalce in družbene skupine od začetne faze priprave programov, pa vse do izvedbe in ocene doseženega. Pomen sodelovanja javnosti je iskanje soglasja v družbi o razmestitvi dejavnosti v prostoru ob največji racionalnosti in gospodarski učinkovitosti ter najmanjših posledicah za prostor in okolje.

Vključevanje javnosti v postopke priprave prostorskih aktov prinaša na poti do umestitve projekta v prostor številne prednosti:

1. predstavniki interesnih skupin spoznajo stališča, interese in argumente drugih skupin za obravnavano vsebino,

2. zaradi predlogov javnosti se oblikuje večji nabor možnih idej in rešitev,
3. v rešitve se vključujejo lokalno znanje in izkušnje,
4. postopki priprave prostorskih aktov so bolj pregledni in sami prostorski akti so praviloma večje kakovosti;
5. zaradi večje družbene sprejemljivosti plana ima leta boljše možnosti za implementacijo.

Seveda vključevanje javnosti v postopke priprave prostorskih aktov prinaša tudi ovire, med katerimi so najbolj pogosto izpostavljene:

1. dodatno delo s strani pripravljavcev prostorskih aktov;
2. časovno podaljšanje postopka priprave;
3. težavno vodenje postopkov sodelovanja javnosti;
4. finančni stroški sodelovanja javnosti;
5. neusposobljenost javnosti za sodelovanje;
6. nezainteresiranost javnosti za sodelovanje;
7. neusposobljenost pripravljavcev prostorskega akta za sodelovanje javnosti;
8. oteženo komuniciranje zaradi različnih strokovnih jezikov in strokovnih miselnih okvirov;
9. razlike v argumentaciji strokovnjakov in drugih interesnih skupin;
10. prepletenost strokovnega dela in političnih interesov.

Za čim večji izkoristek prednosti in čim manj ovir pri vključevanju javnosti v postopke priprave prostorskih aktov je potrebno poznati oziroma predvideti naslednje sestavine učinkovitega sodelovanja javnosti:

1. ugotavljanje interesa javnosti za sodelovanje,
2. načrt sodelovanja javnosti,
3. namen sodelovanja,
4. cilji sodelovanja,
5. potek sodelovanja,
6. metode,
7. terminski plan,
8. seznam informacij in gradiv potrebnih za sodelovanje javnosti in
9. način zbiranja, obravnave in upoštevanja pripomb in predlogov.

Za uspešno sodelovanje ni dovolj le odpreti komunikacijske kanale in ponuditi možnosti za sodelovanje znotraj procesa priprave prostorskega akta. Potrebno je aktivno poiskati interesne skupine, jih motivirati za sodelovanje in jim pomagati, da bi lahko polno sodelovale. Osnovni interes ciljnih skupin za sodelovanje pri oblikovanju strateških dokumentov pogosto ni velik, več interesa za sodelovanje je navadno pri pripravi izvedbenih prostorskih aktov, od katerih javnost pričakuje hitrejše in bolj neposredne posledice. Za uspešno sodelovanje je potrebno poznavanje tematike, seznanjenost s strokovnimi gradivi in zmožnost strateškega razmišljanja.

4. Družbena sprejemljivost načrtovanih ureditev

Pri umeščanju objektov v prostor prihaja do različnih konfliktov. Prostorski načrtovalci so večinoma usmerjeni na predvidene in želene posledice posegov v prostor, skoraj vedno pa se zgodi, da poseg v okolje sproži tudi nepredvidene in neželene reakcije. Poleg negativnih vplivov na sestavine okolja gre predvsem za posledice v bivalnem okolju, zato je v postopku umeščanja prostor potrebno

³ (1) Ministrstvo, druga ministrstva in pristojni organ samoupravnih lokalnih skupnosti morajo v postopku sprejemanja predpisov, ki lahko pomembneje vplivajo na okolje, omogočiti javnosti seznanitev z osnutkom predpisa in dajanje mnenj in pripomb.

(2) Za predpis, ki lahko pomembneje vpliva na okolje, se šteje predpis, izdan na področju varstva okolja, ohranjanja narave, in upravljanja, rabe ali varstva delov okolja, vključno z ravnanjem z gensko spremenjenimi organizmi, pa tudi drug predpis, za katerega je njegov pripravljavec v postopku sprejemanja ugotovil, da vpliva na okolje.

(3) Organ iz prvega odstavka tega člena z javnim naznanilom v svetovnem spletu obvesti javnost o kraju, kjer je osnutek predpisa dostopen, načinu in času dajanja mnenj in pripomb.

(4) Javnost ima pravico vpogleda in možnost dajanja mnenj in pripomb na osnutek predpisa v trajanju najmanj 30 dni.

(5) Organ iz prvega odstavka tega člena preuči mnenja in pripombe javnosti in jih v primeru sprejemljivosti na primeren način upošteva pri pripravi predpisa, v svetovnem spletu pa objavi obrazloženo stališče, v katerem se opredeli do mnenja in pripomb javnosti, ter navede razloge za upoštevanje oziroma njihovo neupoštevanje pri pripravi predpisa.

(6) Določbe prejšnjih odstavkov se ne uporabljajo za predpise, kjer je za njihov sprejem z drugimi zakoni že predpisano sodelovanje javnosti.

predvideti tudi vplive načrtovanega posega na družbeno okolje.

Presoja vplivov na družbeno okolje je smiselno razvijati v kontekstu procesa celovite presoje vplivov na okolje, vendar je potrebno poudariti, da bi se presoja vplivov na družbeno okolje morala izdelati v dveh fazah. Prvo fazo presoje vplivov na družbeno okolje bi bilo potrebno začeti takoj po pobudi za pripravo prostorskega akta, še pred začetkom postopka priprave prostorskega akta. Druga faza pa se, kakor je uveljavljeno v praksi, izdelava v okviru celovite presoje vplivov na okolje za konkreten poseg v prostor, v fazi priprave prostorskega akta.

Družbena sprejemljivost v prvi fazi presoje vplivov na družbeno okolje primarno teži k minimalizaciji konfliktnih situacij tako s posamezniki, kot s širšimi družbenimi oziroma interesnimi skupinami. Najbolj smotno jo je proučevati hierarhično na različnih ravneh, odvisno od tega, kdo sprejema odločitve (vlada, parlament, občina). Glavni in težko rešljiv problem je predvideti družbeno sprejemljivost. Ko pride v določeno skupino informacija o predvidenem posegu, so reakcije lahko zelo različne, čeprav so si vsi edini v želji po spremembah oziroma čim manj negativnih posledic posega. Ključni fazi proučevanja družbene sprejemljivosti sta pridobitev potrebnih informacij glede posega v prostor in izdelava ocene odzivov na spremenjene pogoje življenja in dela.

Namen izdelave presoje družbenih vplivov ni razločevanje med popravljivo in nepopravljivo škodo, ki jo nek poseg naredi v družbi, temveč priložnost, da se v procesu načrtovanja oz. umeščanja objekta v (tudi družbeni) prostor načrtovalci zavejo vseh posledic, ki se povzročijo z umestitvijo določenega objekta v prostor.

V današnjem času je presoja vplivov na družbeno okolje v razvitih državah integralni del prostorskega načrtovanja, vključevanje javnosti pa izredno pomembna komponenta znotraj tega procesa.

5. Vključevanje javnosti na primeru projekta 3. razvojna os

Razlog za izbor primera projekta 3. razvojne osi je v dejstvu, da je že pri projektu načrtovanja in izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji prihajalo in še prihaja do težav pri umeščanju posameznih odsekov v prostor. Pri projektih, ki jih v prostor umeščamo v sedanjem obdobju, pa bo zaradi rasti splošne zavesti nasprotovanje javnosti še veliko bolj izraženo in bo potrebno z vseh strani (tako s strani pripravljavca prostorskega akta, investitorja in javnosti) več komunikacije in poznavanja strokovnih argumentov, da bosta dosežena tako legalnost kot legitimnost načrtovanih prostorskih ureditev.

Zakonska in vsebinska izhodišča, ki jim sledimo pri umeščanju 3. razvojne osi v prostor:

1. Umeščanje tretje razvojne osi v prostor ima kot temeljno postavljeno izhodišče, da gre za razvojno povezavo, ki bo med seboj povezala 5 razvojnih in statističnih regij, ki ležijo vzdolž tretje razvojne osi oz. njihovih regionalnih središč, urbanih in gospodarskih jeder. Zato ni slučaj, da poteka po dolinah in relativno blizu teh središč, saj lahko le takšna da zadovoljiv odgovor na postavljeno izhodišče.
2. Drugo izhodišče, ki ga država kot dober gospodar mora zasledovati, je sledenje vsaj minimalni stopnji ekonomske upravičenosti posegov, v katere investira, da upraviči porabo proračunskega denarja.
3. Postopek priprave državnega prostorskega načrta, s katerim se tovrstni posegi umeščajo v prostor, je

določen v Zakonu o prostorskem načrtovanju, iz katerega izhaja tudi metodologija za izbor najustreznejše variante.

4. Pripravljavec je v postopku priprave vsakega prostorskega akta zavezan k sodelovanju z javnostmi.

V nadaljevanju prispevka je opisan postopek priprave državnega prostorskega načrta za severni del 3. razvojne osi, s poudarkom na formalnem in neformalnem vključevanju oz. sodelovanju javnosti.

Izdelava državnega prostorskega načrta za severni del 3. razvojne osi se je začela po določbah Zakona o urejanju prostora in se po sprejetju nove zakonodaje v aprilu 2007 nadaljuje po določbah Zakona o prostorskem načrtovanju. V do sedaj opravljenih korakih v postopku priprave državnega prostorskega načrta je bila javnost v postopek vključena v skladu s predpisi. Poleg predpisanega sodelovanja je bila javnost v postopek vključena tudi sicer, v fazah, ko se je pripravljavcu to zdelo smotno zaradi uskladitve načrtovane ureditve z lokalnim okoljem, v katerega se leta umešča.

V skladu z uveljavljeno prakso je bila v postopku priprave prostorskega akta izdelana študija variant, v kateri so se na podlagi analize stanja in razvojnih težav ter študije ranljivosti v prvi fazi opredelile realno izvedljive variante poteka nove cestne povezave. Te so se v drugi fazi vrednotile in medsebojno primerjale po štirih kriterijih (prostorski, ekonomski, funkcionalni in varstveni). Rezultat študije variant je predlog najustreznejše variantne rešitve, ki je osnova za izdelavo podrobnih strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

Pripravljavec državnega prostorskega načrta je po prejemu v septembru 2007 izdelane študije variant in okoljskega poročila ter predloga najustreznejše variantne rešitve gradiva posredoval v recenzijo strokovnjakom s področja prostorskega in prometnega načrtovanja ter s področja varstva okolja, takoj po uskladitvi gradiv z mnenji recenzentov pa v oktobru 2007 organiziral predstavitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve in okoljskega poročila vsem občinam iz območja državnega prostorskega načrta.

Na predstavitvi smo vsem občinam izročili izvod študije variant, njen kratek povzetek in karto s prikazanimi proučevanimi in predlagano najustreznejšo varianto. Občine smo zaprosili, da pripravljavcu posredujejo svoje stališče glede predlagane variante, nas opozorijo na zadrege ali težave in, če je to mogoče, že predlagajo tudi optimizacije. Občinam smo predlagali, naj se, če je seveda mogoče, njihovi odzivi osredotočijo na predloge "izboljševanja" predlagane variante in ne v njeno zavračanje.

Večina občin je svoje pripombe in predloge posredovala v roku 1 meseca, posamezni odzivi s strani civilnih iniciativ, gospodarskih subjektov in posameznikov pa še kar prihajajo tako na naše mize, kakor tudi v medije. Vse pripombe in predlogi so bili sproti posredovani izdelovalcem študije variant, okoljskega poročila in projektantom, saj smo se zaradi transparentnosti postopka odločili, da do vsake pripombe zavzamemo strokovno stališče in predloge za drugačen potek variante preverimo iz gradbeno-tehničnega vidika in okoljskega vidika. V tem procesu, ki je zaradi obsega pripomb in predlogov potekal šest mesecev, so z vsemi občinami, iz območja katerih smo pripombe in predloge prejeli, bili izvedeni tudi delovni sestanki s ciljem, da se v konstruktivnem dialogu dogovorimo, kaj od predlogov občin je mogoče oziroma je smiselno upoštevati pri nadaljnjem načrtovanju. Pri odločitvi o (ne)upoštevanju pripomb se je potrebno zavedati, da je predlagana varianta na meji ekonomske učinkovitosti. Vsi predlogi in pri-

pombe v smeri umika trase izven predlaganega koridorja in gradbeno-tehnično zahtevnejših rešitev (predori, nasipi,...) pomenijo zmanjševanje ekonomske učinkovitosti, s tem pa odmik roka za realizacijo projekta v prostoru.

Pripravljaivec prostorskega akta je začel voditi tudi aktivnosti v povezavi z uskladitvijo predlaganega poteka trase nove ceste s posameznimi resornimi ministrstvi (Ministrstvo za kmetijstvo, Ministrstvo za okolje in prostor – področje ohranjanja narave in področje urejanja voda, Ministrstvo za kulturo). Cilj usklajevanja predloga najustrežnejše variante z občinami in resornimi ministrstvi je doseči največji možen konsenz glede poteka trase nove ceste z vsemi, pri čemer pa je predvsem v dialogu med državo in občinami potrebno ohraniti izhodišče, na katerem se je umeščanje nove ceste v prostor sploh pričelo - tretja razvojna os je regionalna razvojna hrbtenica, katere osnovni cilj je ohranjanje in razvijanje razvojnih potencialov območja, v katerega se umešča in ne zgolj reševanje perečih prometnih problemov.

Na podlagi opisanih preveritev je bil v marcu 2008 izdelan optimiziran predlog najustrežnejše variantne rešitve, v katerem so upoštevani izvedljivi predlogi za optimizacije. Z optimiziranim predlogom smo v aprilu 2008 seznanili Vlado Republike Slovenije in to dejanje smatramo kot zeleno luč za nadaljevanje postopka priprave državnega prostorskega načrta za 3. odseke severnega dela 3. razvojne osi in sicer od priključka Šentrupert na avtocesti A1 do Dravograda z obvoznici. Za navedene tri odseke veljajo odstavki v nadaljevanju, odseku od Otiškega vrha do MMP Holmec na meji z Republiko Avstrijo pa bo namenjena posebna pozornost v zaključku tega poglavja.

Poleg opisanega postopka smo s ciljem čim večje transparentnosti postopka umeščanja nove ceste v prostor postavili spletno stran, ažurno odgovarjamo na vprašanje medijev in aktivno nastopamo na strokovnih srečanjih.

Usklajevanja konfliktnih interesov, preučevanje in tehnično preverjanje vseh predlogov in pripomb, ki smo jih prejeli od občin in vseh ostalih, ki so se zaradi predloga čutili prizadete, po javni predstavitvi, kakor tudi potrjevanja predlagane variante na občinski svetih občin iz območja državnega prostorskega načrta in na Vladi Republike Slovenije Zakon o prostorskem načrtovanju v tej fazi ne predvideva. Ministrstvo za okolje in prostor, ki je pripravljavec državnega prostorskega načrta, se je za tovrsten pristop skupaj z Ministrstvom za promet, ki je pobudnik priprave prostorskega akta in z DARS d.d., ki je naročnik in plačnik vseh predpisanih strokovnih podlag, za takšen pristop odločil prav s ciljem poiskati čim bolj kompromisno končno rešitev že v tej fazi. Potrebno pa je razumeti, da večji odmiki od koncepta, ki je vsebovan v predlogu najustrežnejše variante pomenijo odmik od načrtovalskih izhodišč in podirajo že tako minimalno ekonomsko upravičenost predlagane trase, kar pa v skrajnem primeru lahko ogrozi tudi realizacijo projekta tretje razvojne osi.

Končno rešitev iščemo v smeri, ki bo strokovno argumentirana in utemeljena s predpisanimi strokovnimi normativi in uveljavljeno prakso. Naš cilj je izbrati traso, ki bo najbolje odgovorila na načrtovalska izhodišča in bo dosegla čim višjo družbeno sprejemljivost v okolju, v katerega se umešča. Tudi skozi pričujoči prispevek apeliramo na vse, ki izražajo bolj ali manj argumentirane pomisleke glede predlagane variante, da pošteno pretehtajo interese, ki jih zagovarjajo nasproti interesom tistih ljudi, gospodarskih subjektov in območij, ki novo, sodobno cesto potrebujejo za svoj nadaljnji obstoj in prosperiteto.

Posebno pozornost želimo nameniti odseku severnega dela 3. razvojne osi po Mežiški dolini (od Otiškega vrha do

MMP Holmec na meji z Republiko Avstrijo), za katerega niti v študiji variant, niti v preveritvah predlogov za optimizacijo nismo našli rešitve, ki bi dosegala tako robne pogoje, ki jih postavljajo načrtovalska izhodišča, finančne in okoljske omejitve in pravila stroke, kakor tudi ne minimalne potrebne sprejemljivosti v lokalnem okolju.

V nadaljnjem postopku zato želimo tudi z vključevanjem javnosti poiskati nove rešitve, ki bodo poleg strokovnih v večji meri zadovoljevale vrednote in potrebe čim širšega števila občanov. V ta namen smo skupaj z Regionalnim centrom za okolje, Inštitutom za politike prostora in Pravnim informacijskim centrom začeli ustvarjati dobro prakso in v ta namen bomo uporabili nov pristop vključevanja javnosti v postopke priprave DPN.

Prizadevanja za boljše vključevanje javnosti so izraz resnične volje ministrstva za okolje in prostor in ministrstva za promet, da poiščemo take rešitve, ki bodo tudi družbeno sprejemljive. Zavedamo se, da bo sprejemljivost nove ceste moč doseči le skozi učinkovito vključevanje javnosti ter z ustreznim upoštevanjem mnenj, vrednot in predlogov lokalnih prebivalcev. Ministrstvo za okolje in prostor si v zadnjem letu intenzivno prizadeva tudi za prenovu postopka iskanja optimalnih lokacij za prostorske ureditve državnega pomena. Poudarek je na prenovi metodologije vrednotenja in medsebojne primerjave variant ter na boljšem vključevanju javnosti v postopke priprave državnih prostorskih načrtov, ki bo omogočilo učinkovit in konstruktiven dialog od zgodnje faze skozi celoten proces priprave DPN.

6. Predlogi za kvalitetnejše vključevanje javnosti v postopke priprave prostorskih aktov

V primeru umeščanja objektov državne infrastrukture v prostor je potrebno upoštevati naslednja priporočila Aarhuške konvencije:

- da se javnost vključi v čim zgodnejši fazi, dokler so odprte različne možnosti;
- da se javnost seznani z vsemi informacijami, potrebnimi za njeno sodelovanje;
- da so jasna načela sodelovanja in pričakovanja o tem, kaj naj bo prispevek / vpliv javnosti;
- da se javnosti omogočijo ustrezne oblike posvetovanj;
- da se javnosti omogoči izražanje in posredovanje pripomb;
- da se pripravljavec zaveže k obravnavi in upoštevanju pripomb javnosti ter objavi odločitve;
- da se predstavi, kako so predlogi javnosti vplivali na kakovost odločitve.

V izogib kasnejšim zapletom je priporočljivo, da se že na samem začetku pripravi jasen načrt obveščanja, posvetovanja in sodelovanja javnosti, ki ga sooblikujejo in potrjuje vsi udeleženi. Osnovna izhodišča za tak načrt daje Aarhuška konvencija, v skladu s katero načrt:

- jasno opredeli namen sodelovanja javnosti,
- identificira javnosti, ki se lahko vključijo v sodelovanje,
- določi faze postopka, v katerih se javnost lahko vključi in časovna obdobja, ki so namenjena sodelovanju javnosti,
- predstavi informacije, ki so zagotovljene in mesta, kjer jih je mogoče dobiti,

- predstavi oblike pomoči, namenjene sodelovanju interesnih skupin (motiviranje javnosti),
- opiše način obravnave pripomb in mnenj javnosti,
- določi čas in mesto, kjer bosta predstavljena poročila o rezultatih in učinkih sodelovanja javnosti ter končni predlog rešitve o kateri se odloča.

Na v prejšnjem poglavju predstavljenem primeru se jasno vidi, da zgolj zakonsko določeno sodelovanje z lokalnimi skupnostmi in prebivalci območja, na katerem je predviden poseg v prostor niso dovolj. Za doseg legitimnosti objekta v prostoru je nujno potrebno stalno sodelovanje in komuniciranje z javnostmi ter izdelava vseh potrebnih analiz in študij. Pravzaprav bi komunikacija morala steči že na stopnji, ko se politika šele odloča za projekte, ki jih bo predlagala v realizacijo, kar pa se razen redkih izjem v Sloveniji ne dogaja.

Kot kritiko postopka opisanega v prejšnjem poglavju lahko ugotovimo, da v primeru izdelanih vseh faz presoje vplivov na družbeno okolje do velike večine zapletov ne bi prišlo. Sleherni kompleksnejši poseg v prostor poleg strokovnih podlag zahteva tudi izdelavo strategije družbene sprejemljivosti oz. informiranja in participacije javnosti.

7. Zaključek

Umeščanje državnih prostorskih ureditev v prostor je dolgotrajen proces, ki pomeni postopek usklajevanja z vsemi, ki v tem prostoru živijo oziroma z njim upravljajo. Pomeni usklajevanje z vsemi nosilci urejanja prostora in vsemi prebivalci v bližnji in daljni okolici še posebej pa z lastniki zemljišč, katera bo predvideni poseg tangiral.

Sodelovanje javnosti je sicer v Sloveniji vključeno v sistem urejanja prostora že tradicionalno v vse faze pripravljanja in sprejemanja prostorskih aktov na vseh ravneh. Cilj je omogočiti vsem zainteresiranim stranem da dejansko sodelujejo pri načrtovanju in upravljanju prostora.

Široki javnosti je v skladu z Zakonom o prostorskem načrtovanju namenjena javna razgrnitev in obravnava predloga državnega prostorskega načrta. Razgrnjena je sicer že izbrana varianta, vendar so morale biti pri pripravi rešitve v največji možni meri upoštevane smernice nosilcev urejanja prostora, kot tudi priporočila, usmeritve in legitimni interesi. Kljub temu javnost oz. posamezniki, ki se z razgrnitveno rešitvijo ne strinjajo, ponavadi nimajo posluha za strokovno utemeljene argumente.

Iz izkušenj smo se naučili, da pa je vključevanje javnosti prepozno in premalo učinkovito, zato se na testnem primeru preizkuša nov pristop, katerega glavni namen je zgodnejše in večkratno vključevanje javnosti v postopke priprave državnih prostorskih načrtov.

Več o testnem primeru si lahko prebereta na spletni strani: http://www.mop.gov.si/si/drzavni_prostorski_nacrti/. Računamo, da bo prinesel dobre rezultate, ki jih želimo tako formalno, kakor tudi sicer vključiti v postopke priprave državnih prostorskih načrtov in drugih prostorskih aktov.

Umeščanje objektov državne infrastrukture (državne ceste, daljnovodi, plinovodi, vodnogospodarske ureditve,...) predstavljajo praviloma velike posege v prostor, ki na eni strani prinašajo koristi širokemu krogu ljudi, na drugi strani pa lahko močno prizadenejo posameznika. V bližini večjih infrastrukturnih objektov se praviloma zmanjšata bivalna kvaliteta in cena zemljišč, spremenijo se komunikacijske poti in podoba prostora. V najslabšem primeru (psihološko gledano) pride do rušitve objektov in selitev ljudi (pa tudi dejavnosti), kar predstavlja spremembo v načinu življenja

in strukturi socialnega okolja. Zato so v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov za državne prostorske ureditve javnosti in posamezniki vključena v celotni postopek in seznanjeni z vsemi aktualnimi fazami in vsebinami. Poleg javnih razgrnitev ter obravnave, ki jih predvideva zakonodaja, pripravljavec skozi ves postopek javnosti in posameznike vključuje tudi na neformalne načine, kakršne smo opisali v prejšnjih poglavjih.

Sodelovanja (načeloma) nikoli ni preveč, le mejo »kdaj je dovolj« je težko potegniti. Vsak postopek priprave in sprejema državnega prostorskega načrta zahteva svoj pristop oziroma prilagoditve znotraj mogočega, predpisanega in dovoljenega.

Viri in literatura

1. Aarhuška konvencija v Sloveniji: strokovna priporočila REC za implementacijo Konvencije o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah, Ljubljana, 2002;
2. Ana Vidmar, Vključevanje javnosti v postopke prostorskega umeščanja ureditev državnega pomena, Strokovni prispevek na za seminar Zelena mediacija za trajnostne rešitve posegov v prostor, Referat, Ljubljana 2008;
3. Barbara Perovič, Presoja vplivov na družbeno okolje pri načrtovanju državnih prostorskih ureditev, Seminarska naloga, Ljubljana 2005;
4. Konvencija o dostopu do informacij, udeležbi javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva v okoljskih zadevah (besedilo Aarhuške konvencije) Aarhus, Danska, 1998;
5. Marjetica Ilich Štefanec, Načrtovanje in usklajevanje dinamike javnega soglasja z normativnim postopkom, Strokovni prispevek za Izobraževalni posvet Problemi in pristopi pri umeščanju naložb v lokalna okolja Ljubljana, 2006;
6. Milena Škrl – Marega, Načrtovanje z ljudmi ne za ljudi! Strokovni prispevek za monografijo slovenski regionalni dnevi, Ljubljana 2007;
7. Milena Škrl – Marega, Vključujoče lokalno partnerstvo, Ljubljana 2006;
8. Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04);
9. Uredba o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Uradni list RS, št. 54/03, 68/05);
10. Zakon o dostopu do informacij javnega značaja (Uradni list RS, št. 24/03; ZDIJZ);
11. Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07).
12. Zakon o urejanju prostora (Uradni list SRS, št. 18/84, 15/89 ter Uradni list RS, št. 71/93, 23/02-odločba US; ZUPr);

Irena Anica OVEN

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor

Splošen pregled nad postopki priprave DPN in možne poti nadaljevanja do čim boljših rešitev

POVZETEK

Tretja razvojna os naj bi povezovala pomembna (regionalna) središča Koroške, Savinjske, Zasavja, Spodnjega Posavja, in Jugovzhodne Slovenije s pomembnimi središči v Avstriji in na Hrvaškem.

V prometnem smislu je umeščanje tretje razvojne osi razdeljeno na tri glavne odseke: severni, srednji in južni. Umeščanje v prostor poteka na podlagi zakonsko določenih postopkov. Do sedaj so bile izdelane študije variant s predlogom najustrežnejše variante za vsak posamezen odsek. Po predstavitvi najustrežnejše variante zainteresirani javnosti, so bili, na podlagi prejetih pripomb, izdelani optimizirani predlogi najustrežnejših variant.

Zaradi velike dolžine celotne trase, velikega števila občin skozi katere poteka ter različne stopnje sprejemljivosti predlaganih variant na posameznih odsekih, ki pogojujejo različen obseg optimizacij, so bili posamezni odseki razdeljeni na pododseke. Za pododseke, ki so v dosedanjem postopku dosegli vsaj minimalno družbeno sprejemljivost v lokalnem okolju, se izdelujejo podrobne strokovne podlage ter dopolnjeni osnutki državnih prostorskih načrtov. Za ostale odseke oz. pododseke se bo preverilo dodatne variante, rezultat tega preverjanja pa bo vplival na nadaljnji potek postopka.

1. Uvod

Osnovni cilj nove prometne povezave je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru t.i. tretje razvojne osi. V Odloku o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04 in 33/07 - ZPNačrt) je tretja razvojna os opredeljena kot ena izmed razvojnih prioritet, ki naj bi z izgradnjo novih prometnih povezav preko Koroške, Savinjske, Zasavja, Spodnjega Posavja in Jugovzhodne Slovenije omogočila navezavo pomembnih središč na ustrezna razvojna območja tako v Sloveniji kot tudi na Avstrijskem in Hrvaškem. Hkrati z izgradnjo nove prometnice se bo povečala konkurenčnost območja ob razvojni osi, dostopnost, okrepile se bodo institucionalne in gospodarske povezave. Nova prometnica bo vplivala tudi na večjo integracijo prostora izven obstoječih pan-evropskih prometnih koridorjev. Pomembno je tudi, da se bo z izboljšanimi prometnimi povezavami skrajšalo trajanje potovanj, kvaliteta le-teh se bo izboljšala, povečala se bo tudi prometna varnost.

Postopek umeščanja tretje razvojne osi se je pričel konec leta 2004 s pobudo ministra za promet za pripravo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in Velenjem, Slovenj Gradcem, Dravogradom in mejo z republiko Avstrijo. Pobudi za začetek priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in A2 Karavanke-Obrežje ter med A2 Karavanke-Obrežje in mejo z republiko Hrvaško sta bili podani v začetku leta 2006. Zaradi velikega števila regij preko katerih naj bi bila speljana celotna trasa, ki se odražajo z različnimi možnostmi razvoja, različno stopnjo razvitosti, je bilo nujno pristopiti k celovitemu načrtovanju posega v prostor v okviru projekta celovitega razvoja območja ob tretji razvojni osi. Rezultat projekta je bil izbor najustrežnejšega scenarija prostorskega razvoja od avstrijske do hrvaške meje, ki pa ni opredeljeval le boljših pogojev za obstoječi promet, ampak tudi čim boljše pogoje za razvoj na drugih področjih in v priho-

dnosti. To je glavna vsebinska razlika projekta celovitega razvoja območja od študije variant, ki se sicer izdelava v postopku priprave posameznega prostorskega akta.

Prednosti takega pristopa so predvsem v izbiri scenarija celovitega razvoja območja in opredelitvi možnih scenarijev razvoja prometne ponudbe s predlogom najustrežnejšega scenarija. Skratka na podlagi takega pristopa so bila izdelana boljša izhodišča za podrobnejše načrtovanje konkretnih prostorskih ureditev na tej osi. V okviru projekta se je primerjalna študija variant izdelala na strateški ravni z namenom izbire poteka celotne prometne osi v prostoru. Rezultat študije je bil predlagan koridor tretje razvojne osi. Podrobnejše razdelave, optimizacije in tehnične rešitve naj bi se opravile v nadaljnjih postopkih priprave državnih prostorskih načrtov skozi pripravo podrobnih strokovnih podlag in dopolnjenih osnutkov državnih prostorskih načrtov.

2. Potek osi in delitev tretje razvojne osi

Tretja razvojna os se začne na meji z Republiko Avstrijo, od koder poteka preko Koroške in Savinjske regije do avtoceste A1 Koper-Šentilj in naprej proti Novemu mestu, kjer prečka avtocesto A2 Karavanke-Obrežje. Od avtoceste A2 Karavanke-Obrežje poteka naprej skozi Dolenjsko in Belo Krajino do meje z Republiko Hrvaško. Os poteka večinoma po novih koridorjih, deloma po obstoječih prometnih koridorjih. Najustrežnejši koridorji poteka tretje razvoje osi skozi posamezne regije v njenem severnem, srednjem in južnem delu so določeni v t.i. prvi fazi postopka priprave državnih prostorskih načrtov, to je v študiji variant.

V prometnem smislu je območje tretje razvojne osi razdeljeno na tri glavne odseke za katere se je v letu 2006, na podlagi pobud ministra za promet pričela izdelava državnih prostorskih načrtov. Ti odseki so naslednji:

- severni del se v prostor umešča pretežno kot štiri-pasovna hitra cesta in poteka od meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1 Koper-Šentilj (dolžina odseka pribl. 62 km),
- srednji del se v prostor umešča kot dvo-pasovna cesta in poteka med avtocesto A1 Koper-Šentilj in avtocesto A2 Karavanke-Obrežje pri Novem mestu (dolžina odseka pribl. 61 km),
- južni del se v prostor umešča kot dvo-pasovna cesta in poteka od avtoceste A2 Karavanke-Obrežje pri Novem mestu do meje z Republiko Hrvaško (dolžina odseka pribl. 79 km).

Skupna dolžina trase 3. razvojne osi je pribl. 202 km.

3. Študije variant

Postopki priprave državnih prostorskih načrtov za tretjo razvojno os so se začeli na podlagi Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr., 58/03 – ZZK-1 in 33/07 – ZPNačrt) ter se s spremembo zakona v letu 2007 nadaljujejo na podlagi Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07 in 70/08 – ZVO-1B).

Trasa tretje razvojne osi se v prostor umešča z državnimi prostorskimi akti na podlagi postopkov priprave, ki so določeni v Zakonu o prostorskem načrtovanju in v podzakonskih aktih, kateri določajo vsebino, obliko in način priprave teh prostorskih aktov.

Začetki umeščanja tretje razvojne osi v prostor segajo v leto 2006, ko so bile na podlagi takrat veljavnega zakona o urejanju prostora za vse tri odseke sklicane prve prostorske konference z namenom, da bi se pridobila in uskladila priporočila, usmeritve in interesi lokalnih skupnosti, gospodarstva in interesnih združenj glede predvidene prostorske ureditve. Sledilo je sprejetje programa priprave državnega lokacijskega načrta za posamezen odsek. V posameznem programu priprave je bil opredeljen predmet, programska izhodišča državnega prostorskega načrta ter ureditveno območje. Okvirno ureditveno območje je bilo določeno z obsegom prostorskih ureditev, ki jih zajema državni prostorski načrt, to je območje zadevnih občin. Na osnovi prvotne pobude ministra in naknadno naslovljenih več pobud za obravnavo alternativnih potekov nove cestne povezave, so bile v programih priprave opredeljene variante, ki so bile kasneje v študiji variant tudi preučevane.

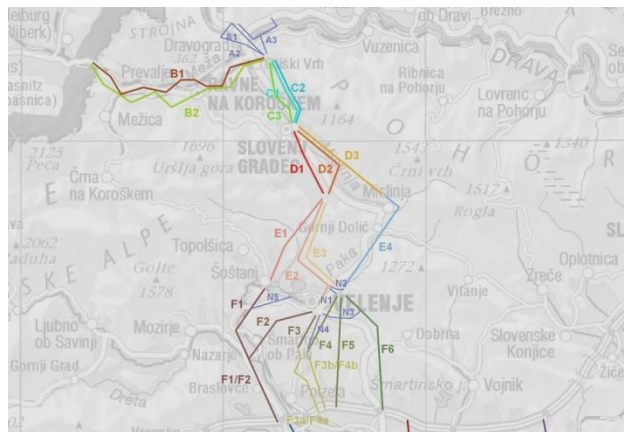
Dodatne pobude variantnih potekov tras so bile pridobljene s strani nosilcev urejanja prostora, ki so bili v postopku priprave državnega prostorskega načrta pozvani, da v okviru svojih zakonskih pristojnosti podajo smernice za načrtovanje. Poleg novih oz. dodatnih pobud potekov tras so bili pridobljeni tudi pogoji, ki se nanašajo na ustrezno umestitev trase v prostor, varovanja okolja ter primerno navezavo obstoječih in predvidenih območij naselij in gospodarskih con na predvideno cesto.

Prva in hkrati najzahtevnejša faza postopka priprave državnega prostorskega načrta, v kateri se proučijo, vrednotijo in medsebojno primerjajo različne variantne rešitve načrtovanega posega, je izdelava študije variant. Študija variant predstavlja strokovno osnovo za sprejemanje odločitve o najustreznejši varianti ter s tem tudi o nadaljnjem postopku priprave državnega prostorskega načrta. Vse realno izvedljive variante so proučene in ocenjene z razvojno-urbanističnega, prometno-ekonomskega, gradbeno-tehničnega in okoljskega vidika.

3.1 Severni del

V okviru priprave državnega prostorskega načrta so se v študiji variant vrednotile in med seboj primerjale variante v treh koridorskih povezavah, ki potekajo od slovensko-avstrijske meje do avtoceste A1 Koper-Šentilj in sicer: vzhodni in zahodni ter naknadno še sredinski koridor. Poleg izhodiščnih koridorjev so bile preverjene tudi druge možnosti poteka tras znotraj obravnavanih koridorjev. Predhodno obravnavane variante so bile zaradi možnih različnih medsebojnih kombinacij manjših odsekov, za namen vrednotenja in medsebojne primerjave, razdeljene na podvariete, ki so bile ločeno obdelane z vseh vidikov z namenom, da bi tako prišli do najboljše možne kombinacije na celotnem odseku.

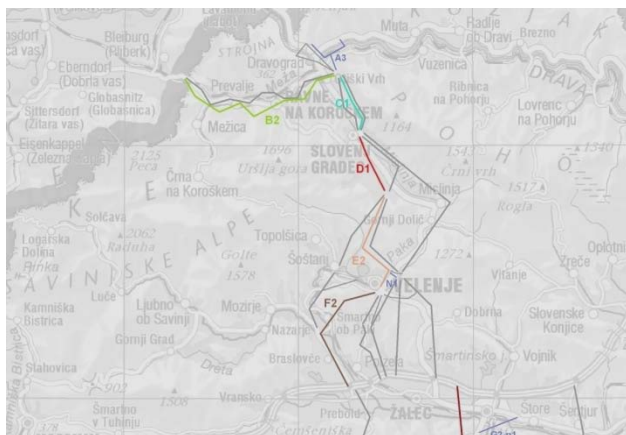
V študiji variant so bile na odseku pri Dravogradu primerjane tri variante, v Mežiški dolini dve varianti, v zgornjem delu Mislinjske doline tri variante, med Slovenj Gradcem in Mislinjsko Dobravo tri variante, na odseku nad Šoštanjem in Velenjem štiri oz. pet variant ter na odseku med Velenjem in avtocesto A1 Koper-Šentilj šest variant. Rezultat primerjave vseh obravnavanih variant je predlagan potek nove cestne povezave, ki povezuje posamezne odseke variant in sicer: A3 – B2 – C1 – D1 – E2 – F2 – N1. Predlagana varianta je sestavljena iz posameznih odsekov, ki so bili kot najustreznejši prepoznani po sintezi vseh vidikov vrednotenja in primerjave. Predlagan potek nove cestne povezave je bil na podlagi pripomb zainteresirane javnosti še optimiziran.



Slika 1: Shematičen prikaz vseh proučevanih variant na severnem delu tretje razvojne osi¹

Predlagana najustreznejša kombinacija variant poteka od mednarodnega mejnega prehoda Homec do Poljane, po Mežiški dolini južno od Prevalj in severno od Raven na Koroškem ter pri Otiškem vrhu preide v Mislinjsko dolino. Okoli Dravograda poteka kot vzhodna, južna in zahodna obvoznica, na glavno smer pa se priključi pri Otiškem vrhu. Naprej poteka v koridorju obstoječe glavne ceste, skozi predor Graška gora, vzhodno mimo Škalskega jezera, skozi pokriti vkop po zahodni strani Velenja, skozi predore severno od Gore Oljke in pri Letušu preide v Savinjsko dolino. Od tu naprej poteka v koridorju obstoječe regionalne ceste, zahodno mimo Polzele in se pri Šentrupertu priključi na avtocesto A1 Koper-Šentilj.

¹ Shematičen prikaz vseh proučevanih variant je zgolj informativne narave in kot tak ne odraža vseh podrobnosti, ki so navedene v Študiji variant, Urbis, Maribor 2007.



Slika 2: Shematičen prikaz predlagane kombinacije variant na severnem delu tretje razvojne osi²

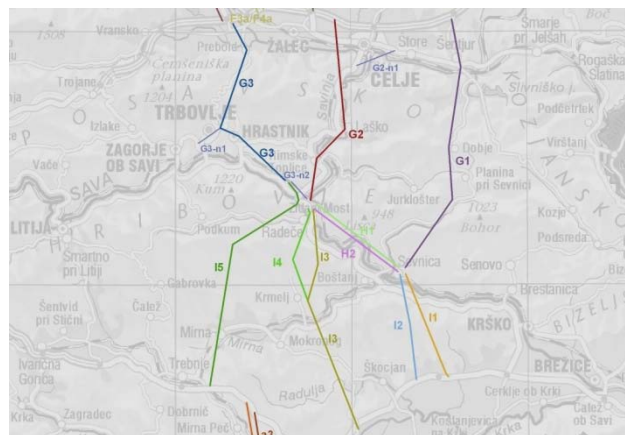
Predlagana kombinacija variant ima svoje prednosti in tudi pomanjkljivosti, ki naj bi se zmanjšale pri pripravi optimizacij. Ugotovljene prednosti so naslednje: ustrezne rešitve na območjih posameznih mest, učinkovito priključevanje, na nekaterih delih največja prometno ekonomska upravičenost, najugodnejša z vidika vplivov na podnebne spremembe in kakovost zraka, najprimernejša glede na število zahtevanih objektov, delna izvedba v vkupu nima negativnih vplivov na bivalno okolje in stanovanjska območja, na posameznih delih zelo primerna z vidika geoloških razmer, na posameznih delih ne posega v varovana območja, v nekaterih delih časovno najmanj zahtevna varianta. Slabosti oz. pomanjkljivosti pa se nanašajo predvsem na dejstvo, da je predlagana varianta ponekod daljša, dosega visoko investicijsko vrednost, deloma poteka po geotehnično problematičnih območjih, po varstvenih območjih, preči območja katastrofalnih poplav idr. Na podlagi ugotovljenih pomanjkljivosti so bili že v študiji variant podani predlogi za nadaljnjo optimizacijo, s katero se bodo navedene slabosti odpravile ali vsaj omilile.

3.2 Srednji del

V programu priprave so bile na osnovi pobude ministra za promet ter številnih drugih pobudnikov opredeljene variante v treh koridorjih, ki so bile v študiji variant tudi izhodišče za preučevanje. In sicer:

- variante v vzhodnem koridorju potekajo čez Kozjansko, z odcepom pri Damljah in naprej mimo Šentjurga, Planine ter Sevnice na dolenski krak avtocestnega križa;
- srednji koridor poteka med avtocesto A1 Koper-Šentilj, mimo Celja do Radeč in naprej proti jugovzhodu, jugu in jugozahodu do avtoceste A2 Karavanke-Obrežje;
- zahodni koridor se začne na območju navezave Zasavja na avtocesto A1 Koper-Šentilj, nadaljuje po dolini Save mimo Hrastnika do Zidanega mosta in naprej do priključka na A2 Karavanke-Obrežje po variant vzhodnega ali srednjega koridorja, ali po novi trasi do priključka na A2 Karavanke-Obrežje.

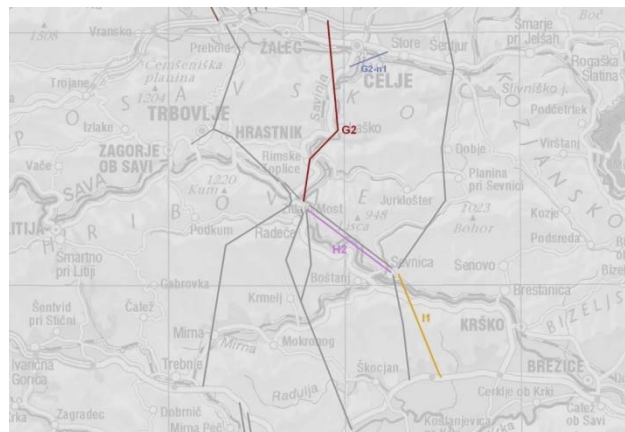
² Shematičen prikaz predlagane kombinacije variant na severnem delu tretje razvojne osi ne prikazuje optimizacije, ki je bila narejena po predlagani kombinaciji variant. Vir: Študija variant, Urbis, Maribor 2007.



Slika 3: Shematičen prikaz predlagane kombinacije variant na srednjem delu tretje razvojne osi³

V postopku načrtovanja državne ceste se je od skupno 36 obravnavanih variant preverilo 10 sprejemljivih optimiziranih variant. Poleg tega so se optimizirale in vključile v vrednotenje še ceste na odsekih: Trbovlje – Hrastnik – Zidani most, Zidani most – Trebnje ter mimo Celja.

V okviru študije je bila maja 2008 kot najprimernejša varianta opredeljena varianta G2 (G2-n1) - H2 - I1, ki poteka od Celja po zahodu – razcep Lopata (na vzhodu je navezovalna cesta) proti jugu mimo Laškega in Rimskih Toplic ter v nadaljevanju mimo Radeč, Sevnice in Zavratca proti Smedniku, kjer se z razcepom priključi na avtocesto A2 Karavanke-Obrežje.



Slika 4: Shematičen prikaz predlagane kombinacije variant na srednjem delu tretje razvojne osi⁴

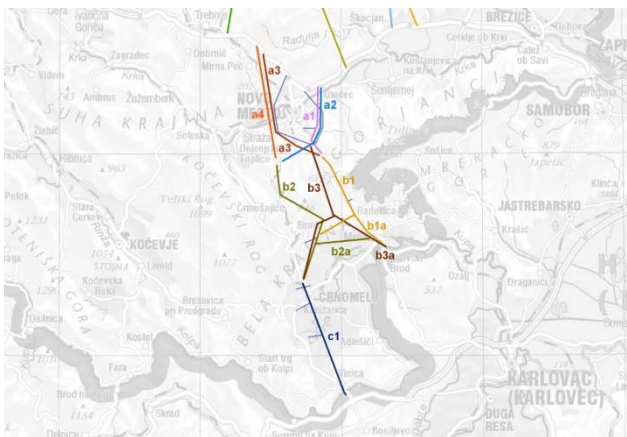
Prednosti in pomanjkljivosti izbrane kombinacije variant se medsebojno prepletajo in jih je kot take s splošnega vidika zelo težko opredeliti. Saj, kar se pri enem odseku izkaže za prednost, je na drugem slabost.

³ Shematičen prikaz vseh proučevanih variant je zgolj informativne narave in kot tak ne odraža vseh podrobnosti, ki so navedene v Študiji variant, Razvojni center planiranje, Celje 2008.

⁴ Shematičen prikaz predlagane kombinacije variant na srednjem delu tretje razvojne osi ne prikazuje optimizacije, ki je bila narejena po predlagani kombinaciji variant. Vir: Študija variant, Razvojni center planiranje, Celje 2008.

3.3 Južni del

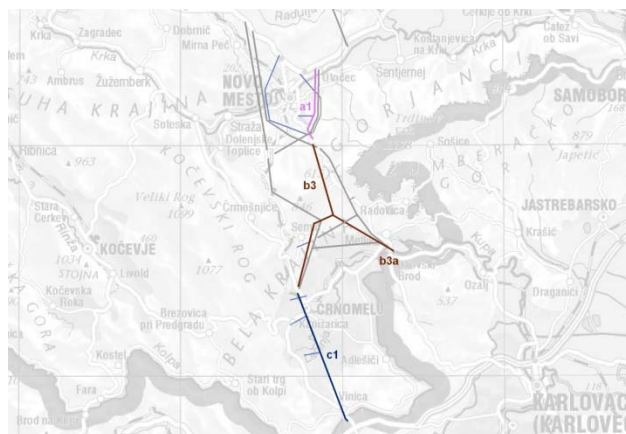
Program priprave je na južnem delu tretje razvojne osi predvideval, da se v študiji variant prouči šest variant, od tega po tri variante, ki vključujejo Novo mesto z vzhodne strani in po tri variante, ki vključujejo Novo mesto z zahodne strani. Variante se med seboj razlikujejo glede na to, kako potekajo na območju Novega mesta (vzhodno ali zahodno) in naprej proti Beli krajini. Zahodne variante pri tem potekajo bolj zahodno in prečno ležeči masiv Gorjancev prečkajo v predoru, vzhodne pa potekajo bolj vzhodno, približno v koridorju obstoječe ceste in prečkajo Gorjance v predoru pod Vahto. V nadaljevanju, za izhodom iz predora, je predviden razcep, iz katerega se cesta nadaljuje v dve smeri: z variantnimi poteki proti mednarodnemu mejnemu prehodu Metlika in v smeri proti mednarodnemu mejnemu prehodu Vinica.



Slika 5: Shematičen prikaz vseh proučevanih variant na južnem delu tretje razvojne osi⁵

Na podlagi predlogov nosilcev urejanja prostora so bile izdelane tudi nove variante. Vse variante so vključevale navezovalne ceste mimo Novega mesta in Črnomlja, s čimer mesti v celoti rešujeta neustrezen potek državnega cestnega omrežja in njuno navezavo na tretjo razvojno os. Po proučitvi vseh variant z ustreznimi vidiki se je kot najprimernejša izkazala varianta V-vzhodna C (a1, b3, c1). Predlog najustrežnejše variante se na severu prične na predvidenem razcepu Lešnica na avtocesti A2 Karavanke–Obrežje. Trasa prečka reko Krko in poteka po zahodni strani Smolenje vasi, Velike Cikave ter vzhodni strani Novega mesta do Pogancev. Na tem delu so predvideni trije izvennivovski priključki (AC Novo mesto-vzhod, Revoz, zahodna obvoznica Novega mesta). V nadaljevanju se cesta usmeri proti jugu in se usmeri v predor dolžine 3,300 km pod vrhom Gorjancev. Iz predora pride vzhodno od vasi Maline. Tukaj je predviden razcep za smeri Vinica in Metlika. Na območju izhoda iz predora je predviden priključek Maline, ki se naveže na obstoječo regionalno cesto Jugorje – Semič. Na območju Semiča je predviden priključek in povezovalna cesta do Semiča. Del trase, ki se od razcepa po izhodu iz predora pod Vahto (Gorjanci) nadaljuje proti mednarodnemu mejnemu prehodu Metlika, se na severozahodni strani približa mestu Metlika in poteka po zahodni strani Metlike proti mednarodnemu mejnemu prehodu.

⁵ Shematičen prikaz vseh proučevanih variant je zgolj informativne narave in kot tak ne odraža vseh podrobnosti, ki so navedene v Študiji variant, Acer, Novo mesto 2008.



Slika 6: Shematičen prikaz predlagane kombinacije variant na južnem delu tretje razvojne osi⁶

V nadaljevanju proti Črnomlju poteka trasa po gričevnatem terenu Bele krajine, na severnem delu Črnomlja je predviden priključek. Trasa nato prečka železniško progo Ljubljana - Novo mesto - Karlovac in poteka zahodno od Črnomlja, prečka dolino reke Lahinje, nato sledi tudi drugi priključek za Črnomelj. Od priključka proti Vinici trasa poteka po gričevnatem predelu. Priključek je predviden še na območju Dragatuša. Trasa se nadaljuje proti mejni reki Kolpi, kjer je predviden priključek Vinica, s katerim se navezujemo na obstoječo regionalno cesto.

Na območju predlagane variante so se kot prednost izkazali naslednji vidiki: najmanjši vplivi z okoljskega vidika, razbremenitev najbolj obremenjenih obstoječih daljinskih cestnih povezav, prometno-ekonomska upravičenost, ustrezna navezava Novega mesta, ustrezna navezava in ohranjanje razvojnih potencialov Semiča in Metlike ter ključnih razvojnih središč idr. Pomanjkljivosti so se, na tem delu tretje razvojne osi, odražale le v manjši meri.

4. Priprava optimiziranih tras ter dopolnjenih osnutkov državnih prostorskih načrtov

Za celoten potek trase tretje razvojne osi so bile v letu 2007/2008 zaključene študije variant, katerih rezultat so bile predlagane najustrežnejše variante za vse tri odseke. Ministrstvo za okolje in prostor je lokalne skupnosti na območju celotnega poteka trase tretje razvojne osi seznanilo s predlogi najustrežnejših variant. Odzivi lokalnih skupnosti so si bili v večini primerov podobni, to pomeni, da so navkljub številnim variantam, ki so bile obdelane v posamezni študiji variant, ponovno predlagali nove, dodatne variante, ali pa vztrajali na variantah, ki so se izkazale kot neustrezne. Najmanj pripomb je bilo podanih na južnem delu tretje razvojne osi. Posamezni predlogi ponovno pregledani in kjer so bili upravičeni, so bile izdelane smiselne optimizacije.

⁶ Shematičen prikaz predlagane kombinacije variant na južnem delu tretje razvojne osi ne prikazuje optimizacije, ki je bila narejena po predlagani kombinaciji variant. Vir: Študija variant, Acer, Novo mesto 2008.

4.1 Severni del

Predlagano varianto, ki je bila na podlagi pripomb zainteresirane javnosti ter ob upoštevanju smiselnih predlogov še optimizirana, je 25. 4. 2008 obravnavala Vlada RS na 167. redni seji dne in sprejela sklep, da se seznani z »Informacijo o postopku priprave in predlaganih rešitvah državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo«, iz katere izhaja predlog, da se postopek nadaljuje v skladu z optimiziranim predlogom najustrežnejše variantne rešitve na odsekih A, C, D, E, F in N, na odseku B pa se izdelajo in proučijo nove variantne rešitve.

Navedeni sklep Vlade RS je bil podlaga za pobudo ministra za promet v juniju 2008, da se postopek priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste na območju severnega dela tretje razvojne osi deli na štiri ločene odseke. Vzrok za tak predlog je v veliki dolžini celotne trase, velikem številu občin skozi katere poteka ter različne stopnje sprejemljivosti predlagane variante na posameznih odsekih, ki pogojujejo različen obseg optimizacij.

Na 25. dopisni seji vlade, dne 11. 9. 2008 so bili sprejeti sklepi vlade, s katerimi se je prej enovit postopek priprave državnega prostorskega načrta za severni del tretje razvojne osi razdelil na štiri ločene postopke priprave državnih prostorskih načrtov na naslednjih pododsekih:

- Pododsek od priključka Šentrupert na AC A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug - območje oz. koridor državnega prostorskega načrta za državno cesto do priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug sovpada z odsekom oz. koridorjem odseka F optimiziranega predloga najustrežnejše variantne rešitve, ki je bil izdelan v postopku priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo. Predlagana trasa poteka po območju občin Braslovče, Polzela, Šmartno ob Paki in Velenje; dolžina trase je ca 13,80 km. Na tem območju je nujna izgradnja štiri-pasovnice.
- Pododsek od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug - območje oz. koridor državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug sovpada z odseki oz. koridorji odsekov D in E in N optimiziranega predloga najustrežnejše variantne rešitve, ki je bil izdelan v postopku priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo. Koridor poteka skozi Velenje, vzhodno od velenjskih jezer do Slovenj Gradca. Predlagana trasa poteka po območju občin Slovenj Gradec, Šoštanj in Velenje; dolžina trase je ca 17,20 km. Na območju med Velenjem in Slovenj Gradcem je smiselna, ne pa tudi neobhodno nujna, izgradnja štiri-pasovnice.
- Pododsek od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda z obvoznici oz. koridor državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda z obvoznici sovpada z odsekom oz. koridorjema odsekov A in C optimiziranega predloga najustrežnejše variantne rešitve, ki je bil izdelan v postopku priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo. Koridor poteka po vzhodni strani od Slovenj Gradca do Dravograda, ki ga ki ga obide z obvoznici za smer proti Viču in proti Mariboru.

Predlagana trasa poteka po območju občin Slovenj Gradec in Dravograd; dolžina trase je ca 13,60 km. Na območju med Slovenj Gradcem in Dravogradom je štiri-pasovnica strokovno utemeljena, možne pa so tudi drugačne rešitve (dvo-pasovnica oz. rekonstrukcija obstoječega omrežja).

- Pododsek Holmec – Otiški vrh do meje z Republiko Avstrijo – na območju Mežiške doline sovpada z odsekom B v študiji variant. Predlagana trasa poteka po območju občin Dravograd, Prevalje in Ravne na Koroškem; dolžina trase je ca 17,80 km. V študiji variant sta bili vrednoteni in primerjani dve varianti, od katerih pa nobena ni dosegla sprejemljivosti v lokalnih skupnostih občin Ravne na Koroškem in Prevalje. Ker tudi v fazi usklajevanja z občinama Prevalje in Ravne na Koroškem ni bil dosežen kompromis glede nadaljevanja postopka priprave državnega prostorskega načrta, se bodo nove rešitve iskale v nadaljnjih fazah načrtovanja.

Postopki priprave prvih treh državnih prostorskih načrtov se nadaljujejo in so trenutno v fazi izdelave optimizacije predlagane trase, podrobnih strokovnih podlag in dopolnjenih osnutkov državnih prostorskih načrtov. Za pododseke od avtoceste A1 Koper–Šentilj do Dravograda z obvoznici bodo, če bodo postopki priprave državnega prostorskega načrta v nadaljevanju potekali brez večjih zapletov, uredbe o državnih prostorskih načrtih sprejete v začetku leta 2012. Terminalni plan postopka priprave državnega prostorskega načrta do sprejema uredbe o državnem prostorskem načrtu na vladi za pododsek od Otiškega vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu bo izdelan naknadno, po zaključku postopkov oddaje javnih naročil za podrobne strokovne podlage in državni prostorski načrt.

4.2 Srednji del

Prometna študija, ki se je izdelala v okviru študije variant umeščanja srednjega dela tretje razvojne osi v prostor, je pokazala, da je na tem delu smiselno načrtovati največ dvo-pasovno cestno povezavo. Konec leta 2008 je bila študija variant dopolnjena s smiselnimi optimizacijami predlagane trase, predvsem na območju Laškega ter v južnem delu trase. Na južnem delu je bil prvotni predlog poteka po vzhodnem koridorju zaradi pripomb zainteresirane javnosti in recenzentov nadomeščen s potekom variante v centralnem koridorju, bližje Novemu mestu. Optimiziran predlog najustrežnejše variante tretje razvojne osi na srednjem delu je dolg 61 km. Po kriteriju ekonomskih koristi ne dosega praga za direktno ekonomsko upravičenost.

Iz obstoječih prometnih potreb, strokovnih podlag in rezultatov študije variant izhaja, da bo potrebno urediti tudi druge navezave, ki bodo odražale pozitivni učinek izgradnje sredinskega dela tretje razvojne osi. Urediti bo potrebno navezavo Hrastnik - Zidani most, navezavo od Zidanega mostu proti Sevnici in rešiti glavne prometne probleme Kozjanskega.

Glede na to, da nobena od predlaganih variant poteka tretje razvojne osi na srednjem delu (niti optimizirani predlog najustrežnejše variante, v nadaljevanju: OPNV) ne dosega potrebne direktne ekonomske upravičenosti in še posebej, ker OPNV ne dosega potrebnega soglasja v lokalnem okolju, je možnost dokončne umestitve te variante na sredinskem delu tretje razvojne osi težko uresničljiva. Pred nadaljevanjem postopka priprave državnega

prostorskega načrta je zato v koridorju predlagane OPNV smiselno razmisliti tudi o drugačni rešitvi, ki jo sestavljajo deloma novogradnje, deloma rekonstrukcije, deloma pa bi - na odsekih, kjer so elementi obstoječe ceste ustrezni – povezava potekala po obstoječem omrežju. Opozoriti je potrebno, da bi pričakovana hitrost bila v primeru minimalne variante nižja od 90 km/h, kar pomeni spremembo enega izmed izhodišč za načrtovanje v predmetnem državnem prostorskem načrtu.

Preveritev minimalne alternative oziroma občutnejša optimizacija predloga najustreznejše variante je utemeljena z dejstvi:

- da je v sedanjih razmerah obseg prometa med območjem Celja, Šentjurja in Šentruperta na eni in Novega mesta na drugi strani razmeroma majhen;
- da je pri napovedih upoštevana dodatna rast prometa zaradi novih razvojnih con (hitrejša rast prometa) in večjega prometnega povpraševanja, pogojenega s prihranki časa zaradi nove cestne povezave (pojav dodatnega – inducirane – prometa), kar pa razmerij med obremenitvami omrežja bistveno ne spremeni;
- da pričakovani obseg prometnih tokov med območjem Celja in Novega mesta tudi na koncu planskega obdobja ne presega vrednosti 3.000 vozil na dan, ob čemer pa posege v prostor v koridorju OPNV opravičuje potreba po rešitvi najbolj kritičnih točk obstoječega omrežja in hkrati vzpostavitvi pretočne prometne povezave v smeri tretje razvojne osi.

Glede na spoznane težave s predlagano varianto je zelo smiselno razmislek v smeri iskanja rešitve v smislu potrebnih ukrepov v okviru predlaganega koridorja, ki bodo omogočili normalno pretočen promet v smeri sever - jug. Hkrati je potrebno pospešiti iskanje rešitev tudi za najbolj pereče prometne probleme na območju Kozjanskega, Zasavja, Sevnice in Mirenske doline (predvsem v okviru potrebnih ukrepov na obstoječem omrežju).

Dinamika nadaljevanja aktivnosti je odvisna od odločitve o predlaganih rešitvah. Projektna naloga za dopolnitev študije variant z »minimalno alternativo« je izdelana, delo bo predvidoma oddano do konca leta 2009. Terminski plan postopka priprave državnega prostorskega načrta do sprejema uredbe o državnem prostorskem načrtu na vladi bo izdelan po zaključku postopkov oddaje javnih naročil za podrobne strokovne podlage in državni prostorski načrt. Dopolnitvi študije variant, ki bo kot rezultat ponudila nov predlog najustreznejše variante, bo sledila predstavitev le-te javnosti. Na podlagi pridobljene vsaj minimalne sprejemljivosti v lokalnem okolju, se bo postopek nadaljeval s pripravo podrobnih strokovnih podlag in dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta ter naprej v skladu z zakonskimi določili.

4.3 Južni del

Vlada RS na svoji 33. redni seji dne 24. 6. 2009 sprejela sklepe o začetku priprave državnih prostorskih načrtov za državno cesto od avtoceste A2 Karavanke-Obrežje pri Novem mestu do meje z republiko Hrvaško. Predvidena cestna povezava se bo v prostor umeščala s tremi ločenimi državnimi prostorskimi načrti, zaradi velike dolžine celotne trase (ca 80 km), velikega števila občin skozi katere poteka ter različne stopnje sprejemljivosti predlagane variante na posameznih odsekih, ki pogojujejo različen

obseg optimizacij, ki jih bo potrebno izvesti v naslednjih fazah in sicer:

- pododsek od priključka na avtocesti A2 Karavanke-Obrežje (novomeški obroč) s predorom Gorjanci do priključka Maline. V sklopu tega državnega prostorskega načrta se bo načrtovalo še zahodno povezovalno cesto Novega mesta, povezovalno cesto Mačkovec - Cikava, povezovalno cesto Žabja vas in povezovalno cesto Maline - Jugorje. Skupna dolžina pododseka je ca. 34 km. Trasa ceste je zasnovana kot dvopasovnica z izvennivojskimi križišči.
- Pododsek Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in priključka Črnomelj jug. Območje oz. koridor državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Maline v smeri proti Metliki do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in v smeri proti Vinici do priključka Črnomelj jug sovpada z optimiziranim predlogom najustreznejše variante na odseku od priključka Maline v smeri proti Metliki do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in v smeri proti Vinici do priključka Črnomelj jug. Skupna dolžina pododseka je ca. 40,4 km. Trasa ceste je zasnovana kot dvopasovnica z izvennivojskimi križišči.
- Pododsek od priključka Črnomelj jug do mednarodnega mejnega prehoda Vinica. Območje državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Črnomelj jug do mednarodnega mejnega prehoda Vinica sovpada z optimiziranim predlogom najustreznejše variante na odseku od priključka Črnomelj jug do mednarodnega mejnega prehoda Vinica. Skupna dolžina pododseka je ca. 10,5 km. Trasa ceste je zasnovana kot dvopasovnica z izvennivojskimi križišči.

Postopek priprave državnega prostorskega načrta od priključka na avtocesti A2 Karavanke-Obrežje (novomeški obroč) s predorom Gorjanci do priključka Maline je trenutno v fazi analize dopolnjenih smernic nosilcev urejanja prostora, izdelave optimizacije predlagane trase, podrobnih strokovnih podlag in dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta. V kolikor bodo postopki priprave državnega prostorskega načrta v nadaljevanju potekali brez večjih zapletov, bo uredba o državnem prostorskem načrtu sprejeta poleti 2012.

Za preostala dva pododseka bodo postopki oddaje javnih naročil za podrobne strokovne podlage in državni prostorski načrt izvedeni naknadno.

5. Vpliv javnosti na strokovne odločitve

Vsak posameznik in/ali zainteresirana javnost ima možnost, da se v vseh fazah postopka priprave državnega prostorskega načrta seznani s postopki, gradivi ter nanje poda predloge, mnenja, rešitve. Umeščanje velikih infrastrukturnih objektov v prostor namreč spreminja razmerja v prostoru in pogoje bivanja, posega na zavarovana območja narave, kulturne dediščine, kmetijskih zemljišč idr. Zaradi naštetega je pomembno, da je javnost v kar največji možni meri seznanjena s celotnim postopkom, kar naj bi pripomoglo k večji sprejetosti predlagane prostorske ureditve v lokalnem okolju, in ne šele v fazi javne razgrnitve, kot predvideva zakon o prostorskem načrtu. Vključevanje javnosti in usklajevanje pa pogosto zahteva več (redkeje manj časa), kar vpliva na podaljševanje rokov do sprejetja uredb o državnih prostorskih načrtih.

5.1 Severni del

Kljub dejstvu, da je predlog najustrežnejše variante, bil na podlagi mnenj recenzentov, občin, varstvenih resorjev in zainteresiranih prebivalcev že optimiziran in da se je Vlada RS v aprilu 2008 že seznanila s predlagano varianto, lahko tudi na tem delu še vedno pričakujemo nasprotovanje izbrani oz. optimizirani trasi.

Iz prometnih študij izhaja, da je na območju med avtocesto A1 Koper-Šentilj in Velenjem nujna izgradnja štiripasovnice, ki bo na eni strani predstavljala grob poseg v prostor, na drugi pa omogočila varnejšo in hitrejšo prometno povezavo. Predlagani rešitvi pododseka od priključka Šentrupert na avtocesto A1 Koper-Šentilj do priključka Velenje jug nasprotujejo civilne iniciative (v nadaljevanju CI) Braslovče, Šmartno ob Paki, Regionalna gospodarska zbornica Celje (v nadaljevanju RGZ) in Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (v nadaljevanju MKGP). MKGP in CI Braslovče zaradi varovanja kmetijskih zemljišč preko katerih poteka varianta E2 zagovarjata koridor variante F6, RGZ Celje poudarja prednost koridorja F6 pred koridorjem F2 zaradi najkrajše povezave Velenja in Celja. CI Šmartno ob Paki povzema razloge prej navedenih.

Na območju med Velenjem in Slovenj Gradcem je smiselna, ne pa tudi neobhodno nujna, izgradnja štiripasovnice. Predlog najustrežnejše variante je strokovno korekten, z nekaterimi še dodatnimi, smiselnimi optimizacijami bo umeščanje severnega dela 3. razvojne osi v prostor na tem odseku verjetno še najmanj problematično. Predlagani rešitvi nasprotuje CI Šaleške doline, predvsem zaradi okoljskih razlogov.

Na območju med Slovenj Gradcem in Dravogradom je štiri-pasovnica strokovno utemeljena, možne pa so tudi drugačne rešitve (dvopasovnica oz. rekonstrukcija obstoječega omrežja). Predlagani rešitvi nasprotujeta: CI za Koroško zaradi domnevnega neupoštevanja Alpske konvencije in zagovarja stališče, da bi morali rešitev iskati v drugače projektirani cesti oz. v rekonstrukcijah obstoječega omrežja ter CI Šentjanž, ki zagovarja stališče, da bo Mislinjska dolina zaradi nove ceste še bolj obremenjena, kot je že dosedaj. CI Šentjanž se zavzema za bistveno dražje pobočne rešitve.

Na območju Mežiške doline tudi v fazi usklajevanja z občina Prevalje in Ravne na Koroškem ni bilo doseženo soglasje glede nadaljevanja postopka priprave državnega prostorskega načrta, zato se nove rešitve iščejo v nadaljnjih fazah načrtovanja. V skladu z izhodiščem, da gre za načrtovanje razvojne in ne tranzitne povezave, je bila s sklepom o začetku priprave državnega prostorskega načrta za ta pododsek sprejeta odločitev, da se na območju Mežiške doline poiščejo nove variantne rešitve in se ponovi postopek medsebojne primerjave in vrednotenja vseh realno izvedljivih variant, ki bodo skladne z izhodišči za načrtovanje in okoljskimi omejitvami. V ponovljeni študiji variant se bodo preučile možnosti za izgradnjo štiri- in dvo-pasovnice ter tudi variante nujnih ukrepov na obstoječem omrežju oz. rekonstrukcije. Strokovne podlage so bodisi že oddane v izdelavo, postopek oddaje javnega naročila za dopolnitev študije variant, pa bo predvidoma zaključen do konca leta 2009.

Ministrstvo za okolje in prostor si v zadnjem letu intenzivno prizadeva za prenovo postopka iskanja optimalnih rešitev za prostorske ureditve državnega pomena. V tej zvezi bo prenovljena metodologija vrednotenja in medsebojne primerjave variantnih rešitev, v pripravo državnih prostorskih načrtov pa bodo bolje kot do sedaj vključeni vsi pomembni deležniki in zainteresirana javnost. Slednje se

izvaja na primeru priprave državnega prostorskega načrta za državno cesto od Otiškega vrha do mednarodnega mejnega prehoda Holmec na meji z Republiko Avstrijo. V sklopu vključevanja javnosti bo zagotovljeno obširno informiranje, v celotnem postopku pa bo izvedenih tudi več posvetovanj. Načrt vključevanja javnosti predvideva 1. posvet v začetni fazi izdelave državnega prostorskega načrta, nato v fazi izdelave osnutka državnega prostorskega načrta sledijo ciljne občinske delavnice in 2. regionalni posvet v fazi proučitve variant ter javne razgrnitve in javne obravnave v fazi dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta. Cilj takšnega načina vključevanja javnosti v postopke priprave državnega prostorskega načrta je zgodnja predstavitev načrtovane cestne ureditve javnosti in uskladitev ciljev ter pridobitev povratnih mnenj in predlogov, kateri se bodo smiselno upoštevali v nadaljnjem procesu priprave državnega prostorskega načrta.

5.2 Srednji del

Ministrstvo za okolje in prostor je v decembru 2008 lokalne skupnosti na območju poteka koridorja srednjega dela tretje razvojne osi, seznanilo z optimiziranim predlogom najustrežnejše variante in s stališči do pripomb zainteresirane javnosti. Odzivi lokalnih skupnosti kažejo, da navkljub opravljenim optimizacijam varianta še vedno nima ustrezne družbene sprejemljivosti v lokalnem okolju. Predlagani varianti nasprotujejo: občine iz vzhodnega in zahodnega koridorja, CI krajanov Laškega, CI za oživitve zdravilišča Rimske Toplice, Gozdarska zbornica, Območna enota Celje. Velik problem vseh obravnavanih variant je tudi njihova ekonomska neupravičenost.

5.3 Južni del

Predlagana varianta je strokovno ustrezna in družbeno sprejemljiva v občinah, skozi katere poteka. Zaradi poseganja na najboljša kmetijska zemljišča, bo v prihodnosti potrebno intenzivno usklajevanje z MKGP. Občine, ki ležijo na zahodni strani Novega mesta so se zavemale za potek tretje razvojne osi po zahodni strani Novega mesta, vendar je obvoznica okoli Novega mesta kompromis, ki v pretežni meri zadovolji tudi njihove potrebe. Predlagani varianti nasprotujejo: Občinski sveti občin zahodno od Novega mesta ter Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano.

6. Zaključek

Glede na zakon o prostorskem načrtovanju ni nobenega zadržka, da s postopki umeščanja v prostor ne bi nadaljevali, se je pa potrebno zavedati nekaterih problemov tras, ki so osnova za pripravo dopolnjenih osnutkov državnih prostorskih načrtov za celotno potezo tretje razvojne osi:

- predlogi najustrežnejših variant v nekaterih delih ne dosega niti minimalne stopnje ekonomske upravičenosti (pri čemer se pripombe, zahteve ali pričakovanja javnosti gibljejo v smeri predlogov za dodatne optimizacije, ki praviloma pomenijo odmik od ciljev načrtovane prostorske ureditve in še dražje rešitve);
- v nekaterih delih trase potekajo čez območja najboljših kmetijskih zemljišč (zlasti severni in južni del), kar seveda povzroča neusklajenost s stališči ministrstva pristojnega za kmetijstvo;

- predlogi najustreznejših variant na nekaterih delih tras ne dosegajo družbene sprejemljivosti.

Cilj pripravljalca, pobudnika in naročnika državnega prostorskega načrta je, da se postopek priprave državnega prostorskega načrta, kljub nasprotovanjem tako organiziranje javnosti, kot tudi posameznih nosilcev urejanja prostora, v realnem času zaključi. Zaradi tega je tukajšnje ministrstvo s ciljem večje transparentnosti postopka umeščanja nove ceste v prostor postavilo spletno stran, redno odgovarja na vprašanja medijev, aktivno nastopa na strokovnih srečanjih. Prav na primeru tretje razvojne osi je ministrstvo pristopilo k drugačnim načinom sodelovanja z javnostjo: k usklajevanju konfliktnih interesov, preučevanju in tehničnem preverjanju vseh predlogov in pripomb, ki so jih posredovale občine in posamezniki, potrjevanju predlagane variante na občinskih svetih občin iz območja državnega prostorskega načrta, seznanitev Vlade RS, k intenzivnemu sodelovanju z javnostjo v vseh ključnih fazah postopka priprave državnega prostorskega načrta. Pripravljač prostorskega akta je začel voditi tudi aktivnosti v povezavi z uskladitvijo predlaganega poteka trase nove ceste s posameznimi resornimi ministrstvi, pristojnimi za kmetijstvo, ohranjanje narave, urejanje voda, kulturo. Vse aktivnosti so usmerjene v končno rešitev, ki bo sprejemljiva s strokovnega vidika, hkrati pa bo dosegla tudi čim višjo družbeno sprejemljivost v okolju.

Viri in literatura:

1. Izzivi načrtovanja in financiranja, Zbornik 2. Strokovnega simpozija, Slovenj Gradec, 2007;
2. Kartografska obdelava, Dejan Cvijanovič in Irena Oven, MOP – Direktorat za prostor, 2009;
3. Kartografska podlaga, MOP, GURS, 2008;
4. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, Zbirno poročilo, Omega consult, d.o.o., Ljubljana 2006;
5. Sektor za državne prostorske načrte; Redno delo sodelavke mag. Helene Šolar iz katerega je nastalo večina besedila, uporabljenega v prispevku. MOP – Direktorat za prostor, Ljubljana, 2004-2009;
6. Šolar, H., Perovič, B.: Načrt vključevanja javnosti v pripravo državnega prostorskega načrta za državno cesto od Otiškega vrha do MMP Holmec na meji z Republiko Avstrijo, Bilten okolje&prostor, september 2008;
7. Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj- Koper in mejo z Republiko Avstrijo, Urbis d.o.o., št. proj. 189-ŠV/2006, Maribor, 2007;
8. Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, Razvojni center planiranje d.o.o., št. proj. 302-3-2/07, Celje, 2008;
9. Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško, ACER Novo mesto d.o.o., št. proj. ŠV – S/3-07, Novo mesto, 2008;
10. Zakon o prostorskem načrtovanju(Uradni list RS, št. 33/07 in 70/08 – ZVO-1B);
11. Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr., 58/03 – ZZK-1 in 33/07 – ZPNačrt).

Irena ZORE WILLENPART

Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste

Srednji in južni del 3. razvojne osi kot sestavni del Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013 ter možnosti in pogoji črpanja finančnih sredstev iz Evropskih skladov

1. Uvod

Direkcija Republike Slovenije za ceste je upravljavec 5950 kilometrov državnih cest, ranga glavne in regionalne ceste. V preteklih desetletjih vlaganja v omrežje teh cest niso zadoščala za doseganje vse višjih standardov in potreb urbanega razvoja, predvsem pa niso sledila vse hitrejši motorizaciji ter spremembi poselitve in migracijskih tokov znotraj države. Sredstva so bila bolj ali manj namenjena obnovi dotrajanih objektov in vozišč, zagotavljanju minimalne varnosti in le redko večjim rekonstrukcijskim posegom in drugim ukrepom za povečanje kapacitet državnih cest.

Takšen razvoj dogodkov in splošno slabo stanje na glavnih in regionalnih cestah je vsekakor porodilo idejo po iskanju novih virov za izvedbo posodobitve cestne infrastrukture, ki so se Sloveniji ponudila z vstopom v Evropsko unijo. Skladno z Uredbo Sveta (ES) št. 1083/2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu (v nadaljevanju: Uredba Sveta) je Slovenija postala, na podlagi geografske upravičenosti, v obdobju 2007-2013 upravičena tudi do financiranja iz Strukturnih skladov v okviru cilja "konvergenca". V okviru tega cilja in na podlagi meril (BDP na prebivalca za obdobje 2001-2003) je Slovenija upravičena do maksimalne, 85-odstotne stopnje sofinanciranja tako iz Kohezijskega sklada kot tudi iz Strukturnih skladov.

Za uspešno kandidaturo in pridobitev sredstev Skupnosti, katerih del je namenjen tudi posodobitvi omrežja glavnih in regionalnih cest, je morala vsaka država članica EU v prvi fazi pripraviti programske dokumente na dveh hierarhičnih ravneh. To je lažji del poti do sredstev Skupnosti, ki smo ga že prehodili. Težji del poti, to je učinkovito črpanje razpoložljivih sredstev, pa je v resnici šele pred nami, kljub temu, da so od začetka nove finančne perspektive (1. 1. 2007) minila že skoraj tri leta.

2. Nacionalni strateški referenčni okvir 2007-2013

Nacionalni strateški referenčni okvir (v nadaljevanju: NSRO) je temeljni programski dokument, ki zagotavlja, da je pomoč iz skladov usklajena s strateškimi smernicami Skupnosti o koheziji in določa povezavo med prednostnimi nalogami Skupnosti na eni strani ter nacionalnim programom reform na drugi strani. NSRO torej opredeljuje nacionalno strategijo in prednostne naloge Slovenije za kohezijsko politiko. Osnova za NSRO je bil Državni raz-

vojni program 2007-2013, ki je osredotočen na nacionalne in regijske projekte, ki predstavljajo investicije v razvoj. Argumenti za vključitev posodobitve državnega cestnega omrežja med prednostne naloge so nekatere ključne pomanjkljivosti omrežja obstoječih državnih cest:

- slaba povezanost obrobni regij z osrednjo Slovenijo
- slaba navezanost obrobni regij na mednarodne daljinske ceste
- neprimerno urejena križanja različnih prometnic in s tem povezana slaba varnost

Splošna usmeritev NSRO je izboljšanje blaginje prebivalcev Republike Slovenije. Za uresničitev te usmeritve si je Slovenija zadala pet specifičnih tematskih in teritorialnih ciljev, ki jih bo uresničevala s sredstvi kohezijske politike:

1. spodbuditi podjetništvo, inovativnost in tehnološki razvoj;
2. izboljšati kvaliteto sistema izobraževanja in usposabljanja ter raziskovalno-razvojne dejavnosti;
3. izboljšati fleksibilnost trga dela ob zagotavljanju varnosti zaposlitve še posebej z ustvarjanjem delovnih mest ter spodbujanjem socialne vključenosti;
4. zagotoviti možnosti za rast z zagotavljanjem trajnostne mobilnosti, trajnostnega ravnanja z energijo, izboljšanja kakovosti okolja in ustrezne infrastrukture;
5. skladen razvoj regij

Cilje NSRO bo Republika Slovenija dosegla z izvedbo operativnih programov, ki so pravna podlaga za črpanje sredstev iz evropskih skladov, saj jih Evropska komisija potrdi z odločbo. Operativni programi z nizom razvojnih prioritet določajo razvojno strategijo in cilje razvoja, ki jih želi država na posameznem področju doseči s finančno pomočjo evropskih skladov. Načeloma operativni programi prejemajo sredstva samo iz enega sklada, vendar Uredba Sveta (člen 34) dela izjemo na področju operativnih programov za prometno in okoljsko infrastrukturo, katerim nudita skupno pomoč Evropski sklad za regionalni razvoj (v nadaljevanju: ESRR) in Kohezijski sklad, vendar samo v državah članicah, ki prejemajo podporo iz Kohezijskega sklada. Ti programi, financirani iz dveh različnih finančnih instrumentov Skupnosti in predloženi v okviru cilja "konvergenca", so izdelani na nacionalni ravni.

3. Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture

Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture (v nadaljevanju: OP ROPI) se v celoti nanaša na četrti cilj NSRO, to je zagotoviti pogoje za rast z zagotavljanjem trajnostne mobilnosti, trajnostnega ravnanja z energijo, izboljšanja kakovosti okolja in ustrezne infrastrukture. Za izvajanje tega programa je namenjenih 1,4 milijarde evrov iz Kohezijskega sklada in 224 milijonov evrov iz ESRR (to je, 13,7 % sredstev, namenjenih za izvajanje OP ROPI). S sredstvi Kohezijskega sklada se izvajajo izključno projekti prometne infrastrukture na TEN omrežju (Trans European Network) in okoljski projekti, pretežni del sredstev ESRR (184 milijonov evrov) pa je namenjen posodobitvi omrežja glavnih in regionalnih cest.

OP ROPI je strukturiran na razvojne prioritete, te pa nadalje na prednostne usmeritve, znotraj katerih so nanizani indikativni prioritetni projekti, imenovani tudi operacije. Projekt 3. razvojne osi tako najdemo v prednostni usmeritvi Cestna infrastruktura v okviru 3. razvojne prioritete Prometna infrastruktura-ESRR. S predvideno izgradnjo cestne povezave 3. razvojne osi je OP ROPI v okviru razvojne prioritete Prometna infrastruktura-ESRR tudi neposredno povezan s strateško smernico Skupnosti, to je "naložbe v sekundarne povezave".

Med celotnim naborom prioritetnih projektov iz prednostne usmeritve Cestna infrastruktura je OP ROPI prednost namenil "razvojnim osem". SWOT analiza je na področju prometa in prometne infrastrukture izkazala kot eno večjih slabosti "slabo stanje državnih cest, ki prometno napajajo avtocestno omrežje in povezujejo regije, kjer ni avtocest" skupaj z "razpršeno poselitvijo prebivalstva in posledično drago infrastrukturo, ki lahko zadovolji te potrebe". Te slabosti se na drugi strani kažejo kot priložnost po razvoju tretje prometne osi, ki bo povezala regionalna središča ob osi in omogočila navezavo cestnega prometa teh regij na glavne prometne evropske smeri.

Uvrstitev izgradnje in posodobitve državnih cest na "razvojnih oseh" med prioritetne projekte OP ROPI je utemeljena z možnostjo odpiranja in povezovanja težje dostopnih oziroma prehodnih območij. Realizacija teh projektov bo omogočila razvoj in razvojno integracijo virov šibkejših in obmejnih regij Koroške, jugovzhodne Slovenije in Goriške z območjem osrednje Slovenije ter zagotovila primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi. Zmogljivost in kakovost slovenskega državnega cestnega omrežja v smeri razvojnih osi je neustrezna glede na potrebe gospodarstva in prebivalstva. Največje obremenitve obstoječih cest so ob večjih gospodarskih središčih, gre pa predvsem za prevoze na kratke in srednje razdalje, kjer ob razpršeni poselitvi potreb po tovrstnih prevozi ni mogoče pokrivati z drugimi ukrepi na področju prometne infrastrukture.

Za izgradnjo in posodobitev cestnih povezav na razvojnih oseh govorijo razlogi:

- izboljšanje zmogljivosti z odpravo ozkih grl, na obstoječi državni cestni mreži z neposrednimi ekonomskimi učinki pri uporabnikih;
- posredno bo omogočeno izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva območij ob oseh in s tem ugoden vpliv na razvoj regij;
- omogočeno bo izkoriščanje poselitvenih, proizvodnih, storitvenih, rekreacijskih in turističnih potencialov prostora.

Ti pričakovani učinki so skladni s ciljem Skupnosti, imenovanim "konvergenca", prispevali pa bodo tudi k doseganju drugega cilja, to je "regionalna konkurenčnost in zaposlovanje".

Z **Odločbo Komisije** z dne 27/VIII/2007 o sprejetju operativnega programa "Razvoj okoljske in prometne infrastrukture" pomoči Skupnosti Evropskega sklada za regionalni razvoj in Kohezijskega sklada, ki spada pod cilj konvergenca v Sloveniji (CCI 2007 SI 16 1 PO 002) **so bile dane možnosti** za začetek izvajanja projektov iz OP ROPI in črpanja sredstev pomoči Skupnosti. Direkcija RS za ceste je edini upravičenec do sredstev v okviru prednostne usmeritve Cestna infrastruktura-ESRR.

4. Odločitev o dodelitvi pomoči

Na podlagi vsebinske opredelitve programa OP ROPI je v naslednjem koraku za vsako operacijo (projekt ali aktivnost) potrebno pripraviti Vlogo za odobritev pomoči. O odobritvi finančne pomoči za male projekte odloča organ upravljanja (v nadaljevanju OU) države prejemnice sredstev. V Sloveniji to funkcijo opravlja Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Velike projekte (kadar skupni stroški operacije presegajo 25 milijonov evrov za okoljske projekte in 50 milijonov evrov za projekte z drugih področij, vključno s prometno infrastrukturo) pa oceni Komisija in sprejme odločitev najkasneje v treh mesecih po predložitvi velikega projekta s strani OU. V okviru prednostne usmeritve Cestna infrastruktura-ESRR sta na indikativnem seznamu prioritetnih projektov evidentirana dva velika projekta: cestna povezava 3. razvojne osi in rekonstrukcija ceste Cerkljeva-Hotavlje na 4. razvojni osi.

Priprava vloge za dodelitev pomoči, brez posebne razlike ali gre za mali ali za veliki projekt, zahteva ogromno energije in natančnosti pri delu. Za korektno in sprejemljivo pripravo Vloge je potrebno vedenje o razvoju projekta od njegovih najzgodnejših nastankov (preučevanje možnih variant, umeščanje v prostor, posvetovanja z okoljskimi organi) do kasnejših vplivov in učinkov (spremljanje vplivov na okolje, spremljanje doseganja zastavljenih ekonomskih in drugih neovrednotenih ciljev), ki jih bo projekt imel, ko bo stal v prostoru.

Projektna vloga mora vsebovati najmanj naslednje podatke:

1. podatke o organu, ki je odgovoren za izvajanje;
2. podatke o naravi naložbe ter njen opis, finančni obseg in lokacijo;
3. rezultate študije izvedljivosti (idejni projekti, prometne študije, študije variant);
4. časovni raspored za izvedbo projekta in če je pričakovano obdobje izvajanja zadevne operacije daljše od programskega obdobja tudi faze, za katere je zaproseno sofinanciranje Skupnosti v programskem obdobju 2007-2013;
5. analizo stroškov in koristi (uporabljajo se smernice za metodologijo, sprejeto s strani Komisije), vključno z oceno tveganja in predvidenega učinka na zadevni sektor in socialno-gospodarske razmere v državi članici ter če je mogoče in primerno, v ostalih regijah Skupnosti;
6. analiza učinka na okolje;
7. utemeljitev javnega prispevka;
8. finančni načrt, ki prikazuje celotne načrtovane finančne vire in načrtovani prispevek iz vseh virov financiranja Skupnosti, vključno z okvirnim letnim

načrtom finančnega prispevka ESRR ali Kohezijskega sklada.

Poleg tega je v Vlogah posebno poglavje namenjeno prepoznavnosti in preglednosti projektov, ki jih sofinancira Skupnost iz skladov. V tem poglavju so predpisane aktivnosti o informiranju in obveščanju, informacije pa so naslovljene na državljane Evropske unije in upravičence.

Pripravi in predložitvi Vloge pristojnemu organu (OU ali Komisiji) sledi večinoma dolgotrajno obdobje vsebinskega usklajevanja. Šele sprejem odločitve o odobritvi finančne pomoči iz skladov je zadosten pogoj za začetek izvajanja projektov iz OP ROPI in črpanja sredstev pomoči Skupnosti. V vsebini odločitve so zapisani le ključni podatki o projektu: navedba predmeta, znesek za katerega velja stopnja sofinanciranja (upravičeni izdatki), letni načrt finančnega prispevka ESRR ali Kohezijskega sklada.

Upravičeni izdatki

Skladno z določili Uredbe Sveta so do prispevka iz skladov upravičeni izdatki, če so bili poravnani med datumom predložitve operativnega programa Komisiji (oziroma 1. januarjem 2007) in 31. decembrom 2015 ter zajemajo celotne izdatke, prijavljene v okviru operativnega programa. Pri tem je treba upoštevati tudi dejstvo, da morajo biti sredstva za pokrivanje upravičenih izdatkov angažirana (izdane odločbe za odobritev pomoči in podpisane izvajalske pogodbe) najmanj do konca leta 2013.

Ne glede na zgornje določilo pa v Sloveniji za zdaj velja pravilo, da so upravičeni le tisti izdatki, ki so bili poravnani v letu, ko je bila s strani OU izdana odločba o odobritvi pomoči za posamezno operacijo/projekt, saj predpisi s področja izvrševanja proračuna RS onemogočajo preknjižbo izdatkov po zaključenem proračunskem letu. Zato je pravočasno sprejemanje odločitev o odobritvi pomoči bistvenega pomena za uspešno črpanje sredstev iz skladov Skupnosti.

5. Južni in srednji del 3. Razvojne osi - razvoj projekta

Projekt Cestna povezava 3. razvojne osi je, kot že rečeno, vključen v prednostno usmeritev Cestna infrastruktura-ESRR, ter ima njegova izvedba možnost sofinanciranja iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. Upravičenec do sredstev tega sklada v okviru OP ROPI je Direkcija RS za ceste, ki v svojem delu proračuna RS vodi tudi dva ločena projekta, srednji in južni del 3. razvojne osi.

Srednji in južni del 3. razvojne osi potekata po območju štirih statističnih in razvojnih regij: Savinjske, Zasavske, Spodnjeposavske in Jugovzhodne Slovenije. Vendar pa dobra prometna ponudba sama po sebi še ni dovolj za uspešno uresničevanje razvojne osi. Ker tovrsten projekt zahteva celovito obravnavo območja tudi z drugih vidikov, kot so gospodarstvo, urbani razvoj in okolje, je bila leta 2007 izdelana študija "Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi", katere namen je bil ovrednotiti in medsebojno primerjati več scenarijev razvoja prometne ponudbe ter poiskati koridor nove cestne povezave, ki bo nudila ustrezen prispevek k trajnostnemu razvoju območij ob osi. Rezultati SWOT analize so pokazali, da se obravnavano območje srečuje z vrsto slabosti, hkrati pa se ponujajo tudi določene priložnosti za nadaljnji razvoj, vendar razvoj prometne infrastrukture le eden od potrebnih razvojnih nalog.

PREDNOSTI (S)	SLABOSTI (W)
1. Učinkovitost industrije nad slovenskim povprečjem 2. Pospešena internacionalizacija poslovanja 3. Zaposlenost v JV Sloveniji nad povprečjem 4. Visoka gostota avtocestnega omrežja v Spodnjeposavski regiji 5. Vključenost v nacionalne razvojne programe 6. Skladnost med nacionalnimi in regionalnimi razvojnimi načrti	1. Visok delež dodane vrednosti iz industrije in rudarstva, nizek delež storitvenih dejavnosti 2. Slaba podjetniška aktivnost 3. Slabša izobrazbena struktura 4. Nezaposlenost presega slovensko povprečje 5. Nezaposlenost mladih (Zasavje) 6. Mobilnost prebivalstva 7. Slaba dostopnost do evropskih prometnih koridorjev 8. Slaba dostopnost do središč mednarodnega pomena (Ljubljana, Maribor) 9. Slaba dostopnost Črnomlja in Metlike do središč nacionalnega pomena (Novo mesto) 10. Slaba dostopnost do prometnih vozlišč sosednjih držav (Avstrija, Hrvaška) 11. Nizka gostota cestne mreže v obrobni regiji (Koroška, JV Slovenija) 12. Nezagotove povezave javnega prometa znotraj območja 3. razvojne osi
PRILUŽNOSTI (O)	NEVARNOSTI (T)
1. Sredstva pomoči iz EU skladov 2. Naravni in kulturni viri ter privlačno podeželje, možnosti za razvoj turizma 3. Geografski položaj regij (v bližini evropskih prometnih koridorjev) 4. Odprava fizičnih meja med državami EU, možna večja mobilnost 5. Sinitiv EU (Hrvaška)	1. Neugodna demografska gibanja 2. Povečana konkurenčnost drugih regij 3. Težje prehajanje Schengenske meje (oteženo povezovanje s Hrvaško)

SWOT analiza, z vidika stanja in razvojnih potreb regij ob 3. razvojni osi, podpira odločitev, da se projekt Cestna povezava 3. razvojne osi uvrsti med prednostne projekte Republike Slovenije že v finančni perspektivi 2007-2013. Projekt v celoti sodi v okvir cilja "konvergenca", katerega izvedba projektov se napaja iz strukturnih skladov, ki so v prvi vrsti namenjeni zmanjševanju razlik v razvitosti evropskih regij ter ustvarjanju okolja za enakomeren in uravnotežen razvoj držav in regij EU.

Z namenom, da nova prometna povezava na 3. razvojni osi čim prej najde svoje mesto v prostoru, se je v letu 2006 začela priprava dveh ločenih Državnih prostorskih načrtov za srednji (od avtoceste A1 do avtoceste A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu) in južni del (od avtoceste A2 do meje z Republiko Hrvaško) 3. razvojne osi. Kljub veliki želji po čim prejšnji izgradnji nove prometnice v regijah ob 3. razvojni osi pa razvoj projekta ne poteka dovolj hitro, če želimo za izvedbo projekta koristiti tudi sredstva Skupnosti v finančni perspektivi 200-2013.

Medtem ko je bilo na južnem delu doseženo soglasje o poteku koridorja, pa so v srednjem delu (ki zajema razmeroma široko območje od Zasavja do Kozjanskega) razhajanja med rezultati primerjalne študije variant ter pričakovanji in željami lokalnega okolja videti skoraj nepremostljive. Ker so vse obravnavane variante poteka trase ceste v srednjem delu, vključno s predlagano, ekonomsko neupravičene, je seveda smiselna in potrebna tudi preveritev "minimalne variante" (kot jo predpisuje Uredba o metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju državnih cest), to je variante posodobitve obstoječega cestnega omrežja na širšem območju z vložki novogradenj in rekonstrukcij, na odsekih, kjer se z drugimi posegi ne da zagotoviti višjega nivoja uslug.

Umeščanje južnega dela cestne povezave na 3. razvojni osi se, po doseženem konsenzu o poteku, nadaljuje na treh ločenih odsekih. Glavni razlog je velika dolžina preučevanega območja, cilj delitve pa je čim hitreje priti do zaključka študij in potrditve prostorskih načrtov, ter nadaljevati delo na ostalih aktivnostih (odkupi zemljišč, projektna dokumentacija), ki so potrebne za pripravo dobre projektne Vloge in realizacijo projekta v prostoru.

Trenutno zastavljena dinamika priprave Državnih prostorskih načrtov na odsekih nove cestne povezave 3. razvojne osi nas verjetno ne bo pravočasno pripeljala do zastavljene cilja, to je, do priprave projekta s katerim bomo lahko kandidirali za sredstva iz ESRR.

6. ZAKLJUČEK

Izgradnja novih cestnih povezav na območju 3. razvojne osi je velik finančni zalogaj za državo. Ena izmed temeljnih komponent izvedbe tako dragega, pa vendar, za regije in za državo kot celoto, pomembnega projekta, je oblikovanje finančne konstrukcije investicije. In tu si je država veliko obetala od prispevka iz skupne vreče Skupnosti.

Žal pa tok dogodkov pri pripravi prostorskih načrtov ne kaže v korist "velikim projektom", ki so tako ali drugače prišli na indikativni seznam prioritetenih projektov v okviru prednostne usmeritve Cestna infrastruktura-ESRR. Potrebno bi bilo vložiti bistveno več energije pri iskanju rešitev in doseganju konsenzov, tako s strani aktualne politike, vseh ostalih resorjev (kmetijstvo, okolje, kultura, regionalna politika) vpetih v pripravo prostorskih načrtov, kot tudi večje razumevanje lokalnega okolja, ki te projekte v prvi vrsti želi in potrebuje.

Še naprej si moramo prizadevati, da vsaj katerega od velikih projektov pripeljemo do realizacije še v tej finančni perspektivi, saj je malo verjetno, da bo taka priložnost Sloveniji dana tudi v naslednji.

Viri in literatura

1. Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julij 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu;
2. Nacionalni strateški referenčni okvir 2007-2013, Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, Ljubljana, 2008;
3. Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013, Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, Ljubljana, 2008;
4. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, OMEGA consult, januar 2007
5. Prometne obremenitve, Direkcija Republike Slovenije za ceste, 2008

Mag. Tomaž KOSIČ

DDC svetovanje inženiring d.o.o.

Simona PERME

DDC svetovanje inženiring d.o.o.

Strokovne podlage in upravičenost gradnje srednjega dela trase bodoče hitre ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje ter južnega dela trase bodoče hitre ceste med avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje in državno mejo z Republiko Hrvaško

POVZETEK

Direkcija RS za ceste je zadolžena za pripravo strokovnih podlag v okviru umestitve trase v prostor za projekta srednjega in južnega dela tretje razvojne osi. Sam postopek se je začel v letu 2006 z objavo programa priprave. Na obeh delih tretje razvojne osi (jug in sredina) je izdelana primerjalna študija variant, ki vsebuje gradbeno tehnični, prostorski, prometni, okoljski, ekonomski del in zaključek s predlogom optimalne variante. Na južnem delu teče priprava DPN-ja in idejnega projekta (za prvo fazo), na srednjem delu pa predlagana varianta iz primerjalne študije variant ne dosega soglasja v prostoru niti ni direktno ekonomsko upravičena. Potrebna je priprava dopolnitve s ti. Minimalnimi alternativami in primerjavo le teh glede na predhodno predlagano varianto. Vzporedno s pripravo primerjalne študije variant je tekla tudi priprava investicijske dokumentacije, na osnovi le te je potrebno realizirati sklep o preučitvi tudi faznosti in etapnosti realizacije III. razvojne osi. Faznost, etapnost je bila preverjana tudi že v predhodnih dokumentih, ob sicer nekoliko drugačnih izhodiščih. Vezano na pripravo investicijske dokumentacije je v sprejemanju tudi uredba, ki ureja pripravo investicijske dokumentacije. Ta uvaja novosti na segmentu priprave investicijske dokumentacije, za projekte, ki se umeščajo v prostor. Projekt tretje razvojne osi je tudi ti. Evropski projekt. Zanj so predvidena EU sredstva, zato pa mora projekt izpolniti določene pogoje.

1. Uvod

V predstavitvi obravnavamo potek priprave dveh državnih prostorskih načrtov in sicer za projekt tretje razvojne osi na srednjem in južnem delu. Povzamemo ključne mejnike pri nastajanju primerjalne študije variant in ostalih strokovnih osnov. Na koncu podajamo usmeritve za nadaljnje delo ter dileme s katerimi se srečujemo pri načrtovanju bodoče razvojne osi.

2. Južni del tretje razvojne osi

Za južni del je MOP – DP izvedlo prvo prostorsko konferenco, kjer so bile zbrane pobude in predlogi lokalnih skupnosti. Program priprave DLN je objavljen v Ur. L. RS št. 97/2006 z dne 19.9.06. Sledila je izdelava gradiva za pridobitev smernic, za smernice so bile pozvane občine (skupno 6) ter ostali nosilci urejanja prostora, skupno 21.

Okvirno ureditveno območje državnega lokacijskega načrta je določeno z obsegom prostorskih ureditev, ki so vezane na izgradnjo ceste in so predmet državnega lokacijskega načrta. V okviru izdelave državnega lokacijskega načrta so se v študiji variant vrednotile in med seboj primerjale variante v dveh koridorskih povezavah od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do meje z Republiko Hrvaško. Primerjala sta se dva koridorja in sicer vzhodni in zahodni potek mimo Novega Mesta ter nadalje kraki proti Metliki in Črnomlju oz. Vinici. V projekt je na področju Novega Mesta vključena tudi povezovalna cesta na zahodu.

Za pripravo primerjalne študije variant je MZP – DRSC sklenila pogodbo z ACER d.o.o. Vzporedno s pripravo celovite primerjalne študije variant je bilo izdelano okoljsko poročilo, OIKOS d.o.o.. Primerjalna študija (PŠV) s predlogom variant je bila izdelana in predana na MOP 22.02.2008. Študija variant s strokovnimi podlagami je bila predana v recenzijo na MOP, pridobljeni so tudi odzivi lokalnih skupnosti.

Prometna študija je pokazala potrebo zgolj po dvopasovni cesti, zato bo območje DPN široko za štiripasovno cesto in znotraj tega kot 1. faza DPN dvopasovna cesta. Variante (skupno šest variant A,B,C,D,E,F) so bile tako z gradbeno-tehničnega ter prometno-ekonomskega dela vrednotene na dvopasovno cesto, za razvojno-urbanistični in okoljski del pa na štiripasovno cesto.

Tabela 1: Investicijski stroški po variantah

Varianta	Investicijski stroški [mio EUR]	Investicijski stroški [EUR]
Vzhodna A	504,7	504.721.567,44
Vzhodna B	561,1	561.135.416,85
Vzhodna C	458,4	458.436.690,59
Zahodna D	539,1	539.104.770,40
Zahodna E	567,7	567.709.041,49
Zahodna F	503,2	503.235.110,69

Predlagana je bila varianta C, ta poteka po vzhodnem delu Novega mesta, po zahodnem delu teče povezovalna cesta, nadalje je predor pod Gorjanci v dolžini 3,3 km nato sledi odcep proti Metliki in drugi odcep proti Semiču mimo Črnomlja proti Vinici.

Tabela 2: Neto sedanja vrednost (NSVe)

Varianta	NSVe [mio EUR]	NSVe [EUR]
Vzhodna A	213,5	213.520.632,20
Vzhodna B	79,6	79.584.872,47
Vzhodna C	257,1	257.051.555,92
Zahodna D	118,0	118.006.570,10
Zahodna E	63,1	63.072.772,44
Zahodna F	158,1	158.078.279,28

Tabela 3: Interna stopnja donosa (ISDe)

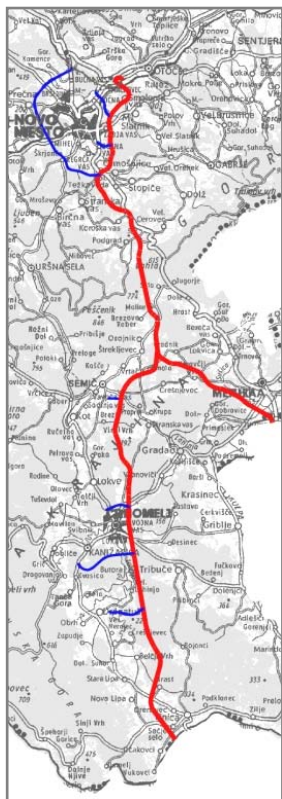
Varianta	ISDe [%]
Vzhodna A	9,87
Vzhodna B	8,05
Vzhodna C	10,72
Zahodna D	8,58
Zahodna E	7,83
Zahodna F	9,20

Investicijska vrednost predlagane variante C po PŠV znaša 438,5 mio EUR (po optimizaciji pa 458,4 mio EUR), NSV je 257,1 mio EUR, ISD pa je 10,7%, kar pomeni, da je varianta upravičena z vidika direktnih koristi uporabnikov. Vse variante so se izkazale za direktno ekonomsko upravičene.

Predstavitev študije variant in predloga najustreznejše variantne rešitve lokalnim skupnostim je bila 27.03.2008. Do konca aprila so občine posredovale pripombe na predlog najustreznejše variantne rešitve.

Študija variant s strokovnimi podlagami dopolnjenimi po recenziji in z upoštevanjem odzivov lokalnih skupnosti je bila konec julija 2008 zaključena. Končni predlog variante je varianta C, ki vključuje predloge optimizacij. Te se nanašajo predvsem na potek variante na teritoriju občine Metlika.

Na osnovi izbrane variante DRSC vodi postopek priprave podrobnih strokovnih podlag za predlagano varianto do priključka pri Malinah. Tudi ta del predvideva preučitev faznosti in etapnosti realizacije posameznih delov (vzhodni potek mimo Novega mesta, zahodni potek s priključno cesto, tunel pod Gorjanci,...).

**Slika 1:** Predlagani potek južnega dela tretje razvojne osi, po PŠV ACER d.o.o.

3. Srednji del tretje razvojne osi

Na osnovi programa priprave DPN (DLN, po tedaj veljavnem zakonu), ki je bil objavljen v Uradnem listu RS, št. 97/2006 z dne 19.09.2006 je Direkcija RS za ceste začela z naročilom strokovnih podlag za ti. Primerjalno študijo variant PŠV.

Za izdelavo PŠV (Študija variant s prostorskim delom ter predlogom najustreznejše variantne prostorske rešitve, z gradbeno tehničnim in prometno ekonomskim delom) je bila pogodba podpisana dne 26.02.2007 (Mzp – DRSC in RC planiranje Celje s partnerji). Za izdelavo okoljskega poročila, katerega povzetek je sestavni del PŠV, pa je bila podpisana pogodba 19.02.2007 (MzP-DRSC in Oikos d.o.o.).

V okviru izdelave DPN se v je primerjalni študiji variant (PŠV) vrednotilo in med seboj primerjalo variante v treh koridorskih povezavah med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in sicer ti.:

- zahodni koridor skozi Zasavje ter nadalje proti AC med Ljubljano in Obrežjem,
- sredinski koridor pri Celju, mimo Laškega in Rimskih Toplic ter nadalje ob cesti G1-5 skozi Zidani most in nadalje proti AC med Ljubljano in Obrežjem,
- vzhodni koridor čez Kozjansko mimo Šentjurja ter nadalje proti AC med Ljubljano in Obrežjem.

Rezultati prometne študije in opravljenih analiz v okviru izdelave primerjalne študije variant kažejo potrebnost načrtovanja 2 pasovne cestne povezave. Napovedi prometnih obremenitev za plansko dobo praktično nikjer niso izkazale potrebe po 4 pasovni cesti. Variante so tako z gradbeno-tehničnega (razen posameznih delov ukrepov) ter prometno-ekonomskega dela vrednotene na dvopasovno cesto, za razvojno-urbanistični (1.faza dvopasovna cesta) in okoljski del pa na štiripasovno cesto. Za prometno in ekonomsko oceno so bile različice združene, tako je bilo skupno obravnavanih 16 različic.

Tabela 4: Potek različic nove ceste

različica	potek nove ceste
primerjalna	glavna cesta G1-5
različica 1	G1, I1
različica 2	G1, I2
različica 3	G2, H1, I1
različica 4	G2, H2, I1
različica 5	G2, H1, I2
različica 6	G2, H2, I2
različica 7	G2, I3
različica 8	G2, I4
različica 9	G2, I5
različica 10	G3, H1, I1
različica 11	G3, H2, I1
različica 12	G3, H1, I2
različica 13	G3, H2, I2
različica 14	G3, I3
različica 15	G3, I4
različica 16	G3, I5

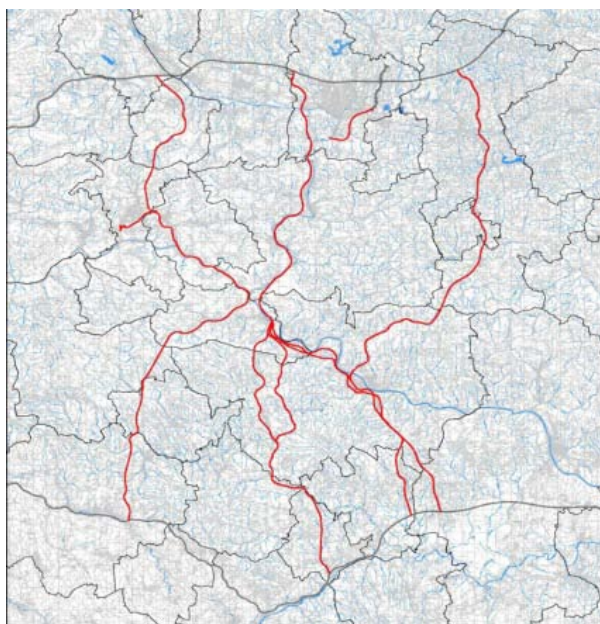
Tabela 5: Višina investicije za posamezne različice, cene junij 2007

različica	vrednost investicije [EUR]	razlika od najnižje vr. [EUR]	indeks	rang
1	736.993.512	261.607.479	155,0	10
2	788.200.088	312.814.056	165,8	13
3	806.243.241	330.857.208	169,6	14
4	766.727.129	291.341.096	161,3	11
5	857.449.817	382.063.785	180,4	16
6	817.933.705	342.547.673	172,1	15
7	697.240.519	221.854.487	146,7	8
8	715.809.475	240.423.443	150,6	9
9	781.328.168	305.942.136	164,4	12
10	612.926.608	137.540.575	128,9	6
11	544.872.642	69.486.609	114,6	3
12	635.595.330	160.209.298	133,7	7
13	598.079.218	120.693.186	125,4	5
14	475.386.033	0	100,0	1
15	493.954.989	18.568.956	103,9	2
16	559.473.681	84.067.649	117,7	4

Študija variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve ter strokovne podlage so bile predane 19.05.2008. Rezultat študije (PŠV) kot najprimernejšo opredeljuje varianto (R 4) to je: G2 (G2-n1)-H2-I1, ki poteka od Celja po zahodu – razcep Lopata (na vzhodu je navezovalna ceste) dalje teče mimo Laškega, Rimskih Toplic. Nadalje poteka mimo Radeč, Sevnice, Zavratca proti Smedniku, kjer se z razcepom priključi na avtocesto.

Tabela 6: Neto sedanja vrednost in interna stopnja donosnosti, cene junij 2007

različica	NSV [EUR]	indeks	rang	ISD [%]	rang	število točk	skupni rang
1	-627.463.180,85	508,388	15	0,00	13	28	13
2	-724.232.874,77	596,793	16	0,00	14	30	15
3	-167.326.664,98	135,573	2	5,26	2	4	2
4	-287.844.529,01	233,219	8	3,61	6	14	6
5	-408.350.505,13	330,857	12	2,33	10	22	11
6	-292.843.429,56	237,27	9	3,73	5	14	7
7	-123.422.163,46	100	1	5,46	1	2	1
8	-318.267.635,68	257,869	11	2,70	9	20	10
9	-581.595.207,85	471,224	14	0,00	15	29	14
10	-241.939.931,28	196,026	7	3,11	8	15	8
11	-167.952.741,65	136,08	3	4,10	3	6	3
12	-233.788.352,47	189,422	6	3,33	7	13	5
13	-195.481.629,05	158,385	4	3,78	4	8	4
14	-223.716.684,06	181,261	5	2,23	11	16	9
15	-299.243.951,27	242,456	10	0,05	12	22	12

**Slika 2:** Shematski potek različnih obravnavanih v PŠV

Investicijska vrednost predlagane variante **znaša 766,7 mio EUR**, NSV je negativna in je **-287 mio EUR**, ISD pa je 3,6%, kar pomeni, da ni dosegla praga za ekonomsko upravičenost.

Tudi nobena od skupno 16 različnih preučevanih v PŠV ni izkazala pozitivne NSV oz. nobena nima ISD nad 7%, kar

bi v obeh primerih – kazalci pomenilo ekonomsko upravičenost projekta z vidika direktnih koristi uporabnikov.

Nova cesta bo razbremenila obstoječe ceste, bolje povežala regionalna in druga središča ter izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti obravnavanega območja. S prometnega vidika bi bile najugodnejše različice sredinskega koridorja (Celje-Novo mesto), zlasti pa različice 7, 8 in 9.

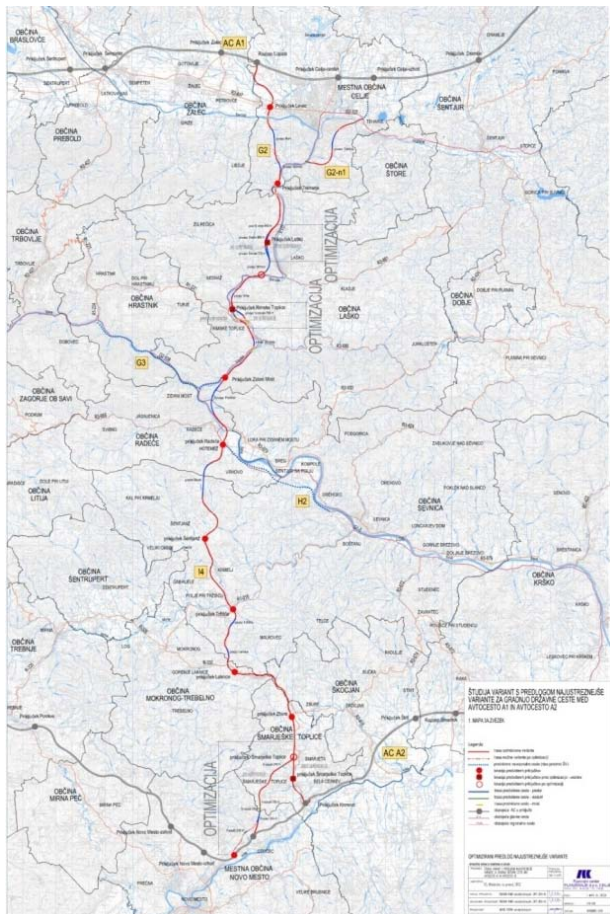
Prestavitev predloga najustrežnejše variantne rešitve občinam je bila 27.05.2008 v Sevnici. Recenzija študije variant s strokovnimi podlagami je bila 13.06.2008. Sledila je dopolnitev primerjalne študije variant z odgovori po recenziji in po predlogih lokalnih skupnosti.

**Slika 3:** Predlog variante po osnovni študiji

Med pripombami iz lokalnega okolja je potrebno omeniti predvsem potek mimo Laškega. Nasprotovanja predlaganemu poteku po PŠV vodijo v optimizacije poteka na področju občine Laško predvsem v smislu poteka zahodnejše od sedaj predlaganega. Optimizacija je v teku. Med pripombami recenzije pa je potrebno omeniti predvsem pripombe vezane na potek tretje osi sredina pred AC A 2. Predlog iz PŠV gre v smeri vzhodne variante, medtem ko so recenzenti opozorili, da bi morala tretja os na južnem delu zaključiti svoj potek bližje Novemu mestu. Na severnem delu Variante G 1 in G3 (ta poteka od Prebolda nadalje predor in mimo Trbovelj) se v študiji niso pokazale kot ekonomsko ustrežnejše, nasprotno rezultati so še slabši. Najboljše rezultate so dosegle ravno variante s potekom G2 (sredinski potek) na severnem delu (Celje Laško Rim-ske toplice).

Na osnovi vseh pridobljenih mnenj in pripomb je izdelovalec študije variant študijo dopolnil, predlagano najustrez-

nejšo varianto pa optimiziral (potek trase je deloma spremenjen na območju Laškega, na odseku I pa prvotni predlog poteka po vzhodnem koridorju nadomeščen s potekom variante v centralnem koridorju, bližje Novemu mestu, kar je bilo eno od bistvenih priporočil recenzentov). Študija je bila konec leta 2008 dopolnjena.



Slika 4: Predlog variante po optimizaciji in dopolnitvah (OPNV)

Predlagana varianta tretje razvojne osi (OPNV) na srednjem delu je skupno dolga 61 km. Vrednost investicije znaša 768,8 mio EUR, neto koristi uporabnikov znašajo (nediskontirano) 1.326,3 mio EUR, neto sedanja vrednost te variante pa je negativna in znaša (-) 222,7 mio EUR. Optimizirana varianta torej po kriteriju direktnih ekonomskih koristi ne dosega praga za direktno ekonomsko upravičenost.

V primeru, ko nobena od predlaganih variant poteka tretje razvojne osi na srednjem delu (niti optimizirani predlog najustrežnejše variante - OPNV) ne dosega potrebne direktne ekonomske upravičenosti in še posebej, ko OPNV ne dosega niti potrebnega soglasja v lokalnem okolju, je možnost dokončne umestitve take variante na celotnem poteku sredinskega dela tretje razvojne osi, izrazito težavna. Zato je smiselno pred nadaljevanjem postopka priprave državnega prostorskega načrta preveriti tudi minimalno alternativo, v koridorju predlagane OPNV. To sestavljajo deloma novogradnje, deloma rekonstrukcije, deloma pa bi - na odsekih kjer so elementi obstoječe ceste ustrezni – povezava potekala po obstoječem omrežju. Z minimalno alternativo bi sicer dosegli deloma slabše vozne pogoje, bila pa bi investicijsko ugodnejša.

Ker iz obstoječih prometnih potreb, strokovnih podlag in rezultatov študije variant izhaja tudi:

- da je potrebno urediti, izven projekta tretje razvojne osi na srednjem delu, navezavo Hrastnik - Zidani most (poseben DPN),
- da je smiselno urediti, izven projekta tretje razvojne osi na srednjem delu, tudi navezavo od Zidanega mostu proti Sevnici (z rekonstruirano oz. deloma novo navezavo) in
- da je bi bilo tudi smiselno urediti, ravno tako izven projekta tretje razvojne osi na srednjem delu, glavne prometne probleme oz. navezave Kozjanskega, je predlog za obdelavo alternative, ki bi vključevala tudi potrebne ukrepe na zgoraj navedenih območjih, ki so sestavni del tretje razvojne osi, več kot utemeljen.

Okvirni predlog ukrepov v primeru minimalne alternative:

- novogradnja mimo Celja (po zahodnem koridorju) do Tremarij (priključek),
- novogradnja, dela navezave iz priključka Celje Vzhod (do ceste G 2-107),
- uporaba sedanje G 1-5 mimo Laškega proti Zidanemu mostu s potrebnimi rekonstrukcijami,
- predorske rešitve pri Zidanem mostu,
- navezava proti Sevnici z rekonstrukcijami ali novogradnjami,
- navezava Sevnice proti Tržišču oz. Mokronogu po obstoječi in rekonstruirani R 1 -215,
- uporaba sedanjih prometnic z rekonstrukcijami cest od Tržišča do A2 oz. od Tržišča do A2 po novi trasi (dve alternativni).

Čeprav je predlog najustrežnejše variante državne ceste med avtocesto A1 Maribor-Ljubljana in avtocesto A2 pri Novem mestu izdelan v skladu z veljavno zakonodajo in je strokovno utemeljen, obstajajo trije ključni razlogi, zaradi katerih menimo, da brez temeljitega razmisleka ni smiselno nadaljevati postopka umeščanja v prostor:

- predlagana varianta (kakor tudi vse ostale obravnavane variante) ne dosega potrebne direktne ekonomske upravičenosti,
- predlagana varianta ne reši vseh razvojnih problemov prostora in
- predlagana varianta ne dosega potrebne sprejemljivosti v lokalnem okolju.

Ocenjujemo, da bi minimalna alternativa (ena ali več) z zgoraj navedenimi ukrepi ustrezno rešila prometno problematiko na širšem delu obstoječega omrežja na obravnavanem območju. Na predlagani način bi se vzpostavila učinkovita tretja razvojna os, ki ne pomeni samo izgradnje hitre ceste v predlaganem koridorju, pač pa vzpostavitev pogojev in možnosti za razvoj celotnega obravnavanega območja.

V nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta se torej obdelata tudi minimalna varianta oz. celo več njih. Prednosti in slabosti obdelane minimalne alternative je potrebno primerjati s prednostmi in slabostmi že izdelanega optimiziranega predloga najustrežnejše variante, potem pa se glede na rezultat te primerjave odločiti, katera od obeh variant (OPNV ali minimalna alternativa) je prava osnova za nadaljnje delo.

4. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi

Najučinkovitejši scenarij poteka tretje razvojne osi je bil izbran s študijo »Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi«, Omega consult d.o.o., 2007, kjer je bilo vrednotenje in izbor najučinkovitejšega scenarija izdelano na osnovi multikriterijske analize. Osnova so bile na podlagi TIA metodologije izdelane ocene posameznih scenarijev za okoljski vidik, prostorsko-razvojni vidik in ekonomski vidik. Kot najučinkovitejša sta se izkazala scenarij 5 in 9. Scenarija sem med seboj razlikujeta le na srednjem delu tretje razvojne osi in sicer od Radeč do Novega mesta.



Slika 3: Idejni potek trase najučinkovitejšega scenarija

5. Povzetek študije upravičenosti – prometno-ekonomsko vrednotenje

V študiji upravičenosti – prometno-ekonomsko vrednotenje predlaganega koridorja tretje razvojne osi, ki jo je izdelalo podjetje Omega consult, d.o.o., 2007, so bile opredeljene in prometno ekonomsko vrednotene funkcionalne etape ter opredeljena faznost investicije glede na ekonomsko učinkovitost posameznih etap.

Celotno območje tretje razvojne osi je bilo razdeljeno na 15 funkcionalnih odsekov (po 5 na severnem, srednjem in južnem delu). Na podlagi prometne preveritve predvidenih obremenitev je na severnem delu med Dobjo vasjo in avtocesto A1 upoštevana štiripasovnica s projektno hitrostjo 100 km/h, na severnem delu med mednarodnim mejnim preходом Holmec in Dobjo vasjo, na osrednjem (med A1 in A2) in južnem (med A2 in Hrvaško) pa dvopasovnica s projektno hitrostjo 90 km/h. Iz analiz že zgrajenih odsekov avtocest in hitrih cest je bil določen povprečen strošek izgradnje ceste po terenu (na 1 km) ter strošek izgradnje

viadukta in predora (na 1 km) ločeno za dvopasovno in štiripasovno cesto.

Prometno-ekonomsko vrednotenje je določeno na podlagi koristi kot razlike med stroški uporabe infrastrukture z in brez cestnega projekta ter investicijskimi stroški. Izračun stopnje upravičenosti izgradnje posameznega funkcionalnega odseka kot razlike med sedanjo vrednostjo koristi uporabnikov in investicijskih stroškov je bil izveden v dveh korakih:

1. določitev faznosti gradnje soodvisnih projektov: izračun prvega leta, v katerem je izgradnja posameznega odseka ekonomsko upravičena pri predpostavkah gradnje v štirih letih ter življenjske dobe 20 let,
2. izdelava terminskega načrta izgradnje 15 funkcionalnih odsekov od leta 2013 do leta 2050. Znotraj tega obdobja so iskali prvo možno 20-letno obdobje, v katerem se bo investicija posameznega funkcionalnega odseka izkazala za ekonomsko upravičeno. Na ta način je izdelan terminski plan z optimalnimi leti izgradnje posameznih funkcionalnih odsekov, pri čemer je upoštevan prioriteten vrstni red izgradnje soodvisnih odsekov iz 1. koraka.

Na podlagi izračuna ekonomske upravičenosti izgradnje posameznega odseka je bil kot rezultat prometno-ekonomskega vrednotenja prikazan prioriteten vrstni red. Med najbolj nujne ukrepe na poteku 3. razvojne osi uvršča odseke 5 (Velenje – Arja vas), 2 (Dobja vas – Otiški Vrh), 10 (Boštanj – AC A2 priključek Štrit), 7 (Trbovlje – Radeče) in 3 (Otiški Vrh – Slovenj Gradec). Ti odseki izkazujejo ekonomsko upravičenost že pri prvem letu uporabe v letu 2013. Ostali odseki presežejo prag 7 % interne stopnje donosa v kasnejših letih.

6. Povzetek študije upravičenosti – ekonomsko-finančna analiza

Izdelana je bila tudi študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – ekonomsko-finančna analiza – preveritev modela financiranja predlaganega koridorja tretje razvojne osi.

V študiji je opisan tako koncept klasičnega, proračunskega financiranja kot koncept javno-zasebnega partnerstva z različnimi oblikami, postopki ter prednostmi in slabostmi enega in drugega koncepta.

Korektno je opisan proračun in proračunsko financiranje z analizo uveljavljenih virov proračuna (davek na pogonska goriva, davek na motorna vozila, sredstva EU) s predstavitvijo, pogoji, prednostmi in slabostmi financiranja ter možnostmi financiranja. Kot možni ostali viri so navedeni in opisani spremembe davčnih stopenj, dodatna sredstva kot posledica gospodarske rasti, prerazporeditve znotraj proračuna, zadolževanja (obveznice, zakladne menice, posojila) ter prodaja državnega premoženja (nepremičnine, kapitalski deleži). Tu sta korektno in izdatno opisani predvsem zadolževanje proračuna in prodaja državnega premoženja. Možna vira financiranja so tudi cestnine (letno povračilo za uporabo cest, cestnin cestninskih cest) ter zasebni kapital.

Pri določitvi modela financiranja je izdelovalec uporabil dvostopenjski model. Na prvi stopnji je odločitev o oblikah financiranja (klasično financiranje s sredstvi proračuna, javno-zasebno partnerstvo), na drugi stopnji pa odločitev o virih financiranja. Na drugi stopnji sta izdelana dva scena-

rija, in sicer z uporabo modela javno-zasebnega partnerstva in brez njega.

Iz zaključka je razvidno, da:

- Navkljub številnim prednostim v primeru uporabljenih predpostavk pri izgradnji predlaganega koridorja tretje razvojne osi javno-zasebno partnerstvo ni najprimernejša oblika financiranja, predvsem zaradi predrage investicije, prekratkih odsekov in premalo prometa;
- Zanimanje zasebnega kapitala je zaradi določitve tretje razvojne osi kot projekta v nacionalnem interesu še zmanjšala;
- Cestnina v primeru predlaganega koridorja tretje razvojne osi ni zanimiva, ker je na obravnavanem koridorju premalo prometa;
- Evropska sredstva zaradi skromnega deleža kot pomemben vir financiranja niso upoštevana;
- Pomemben vir financiranja za izgradnjo in predvsem vzdrževanje so spremembe davčnih stopenj (pri trošarinah, davku na motorna vozila);
- Zadolževanje je upoštevano zgolj kot nujno zlo v primeru likvidnostnih težav;
- Prodaja državnega premoženja (stvarno in finančno) je opredeljen kot zelo pomemben vir financiranja;

Primerjava v študiji je pokazala, da je vrednost investicije v predlagani koridor tretje razvojne osi v primeru uporabe javno-zasebnega partnerstva precej večja, vendar pa je dinamika plačil ugodnejša kot v primeru uporabe klasične oblike financiranja z lastnimi viri, kar ob upoštevanju diskontiranja bodočih denarnih tokov pomeni manjšo razliko v vrednosti celotne investicije. Predlog v študiji je, da se čim prej pripravi poziv zasebnikom k podaji vlog o zainteresiranosti za izvedbo javno-zasebnega partnerstva, s katerim bi bilo možno preveriti njihov morebitni interes po sodelovanju v javno-zasebnem partnerstvu pri realizaciji investicijskega projekta tretje razvojne osi.

7. Sklepne ugotovitve

Oba projekta tretje razvojne osi, za katere strokovne podlage zagotavlja DRSC zsta v različnih fazah:

- Na južnem delu že teče priprava podrobnih strokovnih podlag za zgornji del tretje osi, potrebno je zagotoviti tudi ustrezne strokovne podlage za določitev faznosti in etapnosti tudi znotraj tega dela projekta (predor, vzhodni, zahodni koridor mimo Novega Mesta,...).
- Na srednjem delu pa je potrebno opraviti še dodatne preveritve. Te bodo dale odgovor ali obstaja možnost projekta, ki bo imel soglasje v lokalnem okolju in bo tudi ekonomsko upravičen. Ekonomska upravičenost je tudi pogoj, da je projekt lahko financira iz evropskih sredstev.

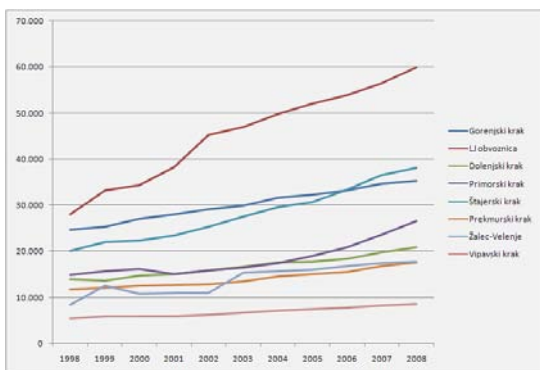
Na koncu je potrebno omeniti še spremembe, ki so v teku in zadevajo investicijsko dokumentacijo v povezavi z dokumentacijo, ki se izdeluje v postopku umeščanja tras v prostor. Po novi ureditvi bo PŠV izenačena s predinvesticijo zasnovo v celoti oz. gre za en sam dokument v katerem bo izdelan predlog izbora optimalne variante. Ostali deli, gradbeno tehnični elaborat, prometna študija, prostorsko urbanistični elaborat, okoljsko poročilo bodo potrebne strokovne podlage, da se opravi ustrezno vrednotenje v okviru ŠV/PIZ. S takim načinom dela se bomo srečali na srednjem delu tretje razvojne osi, saj gre za dodaten krog vrednotenja.

Viri in literatura

1. Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno ekonomsko vrednotenje, Omegaconsult d.o.o. avgust 2007, naročnik MOP in SVLR
2. Projekt celovitega razvoja področja tretje razvojne osi, zbirno poročilo januar 2007, Omegaconsult d.o.o., januar 2007, naročnik SVLP in MOP
3. Študija variant in ostale strokovne podlage za srednji del tretje razvojne osi, RC Planiranje Celje, PNZ, BPI
4. Študija variant in ostale strokovne podlage za južni del tretje razvojne osi, ACER NM d.o.o., Omegaconsult d.o.o.
5. Študija upravičenosti predlaganega koridorja tretje razvojne osi – prometno-ekonomsko vrednotenje, IPMIT d.o.o. sept. 2007

Tabela 2: Prometne obremenitve v enoti PLDP za vsa vozila po smereh in faktor povečanja prometa v obdobju 1998-2008

VSA VOZILA	Gorenjski krak	LJ obvoznica	Dolenjski krak	Primorski krak	Štajerski krak	Prekmurski krak	Vipavski krak	Žalec-Velenje
1998	24.753	27.980	13.971	14.851	20.030	11.715	5.365	8.400
1999	25.421	33.287	13.582	15.590	21.976	12.110	5.836	12.482
2000	27.199	34.254	14.702	16.060	22.308	12.498	5.879	10.700
2001	28.080	38.304	14.951	15.000	23.438	12.602	5.922	11.000
2002	29.180	45.230	15.749	15.758	25.306	12.784	6.146	11.000
2003	29.936	47.032	16.561	16.468	27.408	13.449	6.581	15.286
2004	31.776	49.920	17.595	17.458	29.476	14.579	7.077	15.711
2005	32.368	52.069	17.745	18.957	30.697	15.013	7.462	16.961
2006	33.272	53.961	18.372	20.950	32.289	15.525	7.748	16.266
2007	34.655	56.476	19.786	23.666	36.505	16.870	8.214	17.379
2008	35.337	59.992	20.887	26.672	38.102	17.600	8.605	17.757
faktor 08/98	1,4	2,1	1,5	1,8	1,9	1,5	1,6	2,1
plsr 98-08	3,6	7,9	4,1	6,0	6,6	4,2	4,8	7,8



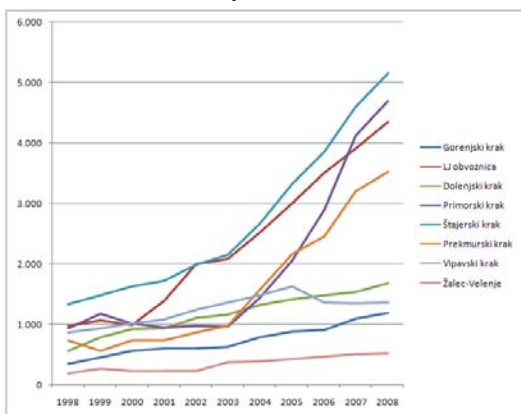
Graf 1: Prikaz obsega prometa za vsa vozila v obdobju 1998-2008

Tabela 3: Prometne obremenitve v enoti PLDP za priklopnike in vlačilce po smereh in faktor povečanja prometa v obdobju 1998-2008

priklopniki	Gorenjski krak	LJ obvoznica	Dolenjski krak	Primorski krak	Štajerski krak	Prekmurski krak	Vipavski krak	Žalec-Velenje
1998	345	981	550	937	1.336	733	873	180
1999	453	1.070	787	1.183	1.483	558	936	262
2000	552	996	922	1.014	1.636	726	1.023	225
2001	522	1.388	937	948	1.720	790	1.084	232
2002	596	2.004	1.102	976	1.984	862	1.236	232
2003	632	2.088	1.161	960	2.156	976	1.356	372
2004	784	2.574	1.374	1.440	2.676	1.573	1.477	392
2005	882	3.012	1.416	2.060	3.326	2.183	1.623	432
2006	901	3.512	1.480	2.893	3.851	2.446	1.955	465
2007	1.088	3.918	1.542	4.126	4.608	3.195	1.344	501
2008	1.186	4.352	1.683	4.694	5.150	3.520	1.359	518
faktor 08/98	3,4	4,4	3,0	5,0	3,9	4,8	1,6	2,7
plsr 98-08	13,2	16,1	11,7	17,5	14,4	17,0	4,5	10,6

Iz analize rasti obsega priklopnikov in vlačilcev je razvidno, da je bila rast na vseh krakih AC v preteklem 10 letnem obdobju izjemno visoka in nad vsemi pričakovanji. Povprečna letna stopnja rasti (PLSR v %) je bila od 11,7 na Dolenjskem kraku do 17,5% na Primorskem kraku. Do povečanja prometa je prišlo po vstopu Slovenije v EU, kar se pozna predvsem na V. koridorju, ki ga sestavljajo Primorski, Štajerski in Prekmurski krak. Rast obsega prometa med Žalcem in Velenjem je znašala 10,6% letno, obseg prometa priklopnikov in vlačilcev se je povečal za 2,7 krat.

Graf 2: Prikaz obsega prometa za priklopnike in vlačilce v obdobju 1998-2008

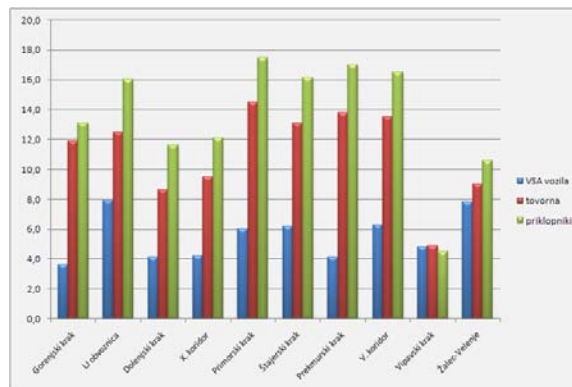


Na osnovi analize po krakih so analizirane tudi povprečne letne stopnje rasti za obdobje 1998-2008 in 2006-2008.

Tabela 4: Povprečne letne stopnje rasti za obdobje 1998-2008

plsr [%] 1998-2008	VSA vozila	tovorna	priklopniki
Gorenjski krak	3,6	11,9	13,1
LJ obvoznica	7,9	12,5	16,0
Dolenjski krak	4,1	8,6	11,6
X. koridor	4,2	9,5	12,1
Primorski krak	6,0	14,5	17,5
Štajerski krak	6,2	13,1	16,1
Prekmurski krak	4,1	13,8	17,0
V. koridor	6,3	13,5	16,5
Vipavski krak	4,8	4,9	4,5
Žalec-Velenje	7,8	9,0	10,6

V obdobju 1998-2008 je promet vseh vozil na X. koridorju naraščal z 4,2% letno, tovorna vozila z 9,5% letno, medtem ko je kategorija priklopnikov in vlačilcev naraščala z 12,1% povprečno letno stopnjo rasti. Na V. koridorju so stopnje rasti še višje, kar je tudi posledica hitrejši rasti obsega tranzitnega prometa. Obseg vseh vozil se je povečeval z 6,3% povprečno letno stopnjo rasti, obseg tovornega prometa z 13,5% in obseg priklopnikov in vlačilcev z 16,5% povprečno letno stopnjo rasti. Prometne obremenitve med Žalcem (od AC A1) do Velenja so se povečevale z 7,8% povprečno letno stopnjo rasti, medtem ko se je obseg vseh tovornih vozil povečeval z 9,0% povprečno letno stopnjo rasti.



Graf 3: Prikaz povprečnih letnih stopenj rasti za obdobje 1998-2008

Tabela 5: Povprečne letne stopnje rasti za obdobje 2006-2008

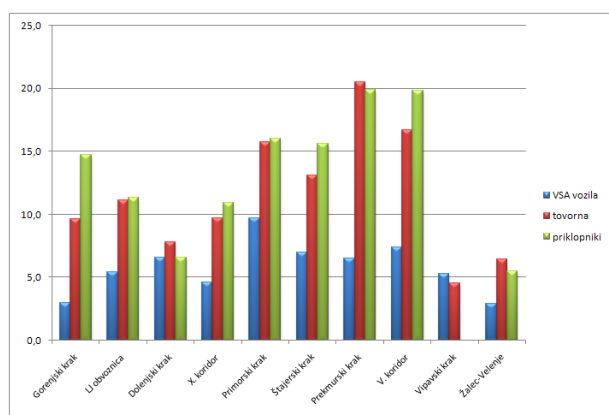
plsr [%] 2006-2008	VSA vozila	tovorna	priklopniki
Gorenjski krak	3,0	9,6	14,7
LJ obvoznica	5,4	11,1	11,3
Dolenjski krak	6,6	7,8	6,6
X. koridor	4,6	9,7	10,9
Primorski krak	9,7	15,7	16,0
Štajerski krak	7,0	13,1	15,6
Prekmurski krak	6,5	20,5	19,9
V. koridor	7,4	16,7	19,8
Vipavski krak	5,3	4,5	0,0
Žalec-Velenje	2,9	6,4	5,5

V zadnjih dveh letih (2006-2008) so bile povprečne letne stopnje rasti še vedno visoke: vsa vozila so imela povprečno letno stopnjo od 3,0% na Gorenjskem kraku do 9,7% na Primorskem kraku. Kategorija tovornih vozil je imela izredno visoke rasti: v V. koridorju nad 16%, priklopniki pa skoraj 20% povprečno letno stopnjo rasti v zadnjih dveh letih.

V okviru ugotavljanja učinkov izvedenih projektov je bilo ugotovljeno, da se obseg prometnih obremenitev, ki je bil napovedan v devetdesetih letih za obdobje 20 let, realiziral bistveno prej kot v 20-ih letih, v nekaterih primerih so bile planirane obremenitve (posebej še tovorni promet) dosežene tudi v manj kot desetih letih po predaji projekta v promet.

Navedene analize za obdobje preteklih 10 let in preteklih dveh let kažejo izrazito visoke povprečne stopnje rasti. Posebej to velja za kategorije tovornih vozil, še posebej priklopnikov in vlačilcev. Prav kategorije težkih tovornih vozil imajo največji negativni vpliv na vozišča in ob avtocestni prostor.

Take razmere pa narekujejo veliko skrb upravljavcu, da še naprej zagotovi ustrezne vozno tehnične pogoje uporabnikom avtocest (ustrezna kapaciteta ceste, redno in investicijsko vzdrževanje cest) ter da ustrezno zavaruje prostor ob avtocestah (hrup, ostale emisije). Za oboje je potreben sproten monitoring obsega in strukture prometa.



Graf 3: Prikaz povprečnih letnih stopenj rasti za obdobje 2006-2008

Za oceno kapacitetne analize in s tem analize izkoriščenosti posameznih AC odsekov je bila izdelana kapacitetna analiza vseh prometnih odsekov. Uporabljena je bila metodologija HCM 2000 (Highway Capacity Manual 2000), ki je uveljavljena v svetu in jo uporablja večina držav.

Na strateškem nivoju je bila ocenjena kapaciteta posameznega odseka tako za kapaciteto v urni konici kot za enoto PLDP. Pri izračunu kapacitete so bile uporabljena naslednja izhodišča:

- prometna obremenitev 9% PLDP,
- usmerjenost prometa v urni konici 55:45,
- dejanski delež tovornega prometa,
- ravninski teren,
- prometne obremenitve za posamezen odsek.

Kapacitetna analiza kaže, da bo v letu 2024 okoli 30 odsekov imelo prekoračeno kapaciteto oz. bi prihajalo do velikih zastojev. Na določenih odsekih prihaja do zastojev že danes. Posebej so problematični z vidika kapacitete AC in HC na ljubljanskem obroču in odsek Domžale – Zadobrova. Z večanjem prometnih obremenitev se bodo zastoji povečevali, hitra rast tovornega prometa pa kapaciteto še znižuje, tako da z večanjem deleža tovornih vozil je kapaciteta nižja, kar pomeni, da v eni uri določen odsek prevozi manjše število vozil.

3. Ocena napovedi prometnih obremenitev do leta 2024

Za izdelavo ocene napovedi prometnih obremenitev za celotno omrežje AC in HC v RS so izdelani 4 scenariji povečanja prometnih obremenitev v obdobju 2008-2024. Napovedi prometnih obremenitev so izdelane po metodi enotnih faktorjev rasti prometa za posamezno kategorijo vozil:

- osebna vozila,
- avtobusi,
- lahka tovorna vozila,
- srednja tovorna vozila,
- težka tovorna vozila in
- priklopniki in vlačilci.

Pri metodi enotnih faktorjev rasti se upošteva povprečno letno stopnjo rasti (PLSR v %) za posamezno kategorijo vozil.

Izdelani so naslednji scenariji povečanja prometnih obremenitev za obdobje 2008-2024:

- osnovni scenarij,
- optimistični scenarij,
- realni scenarij in
- predlagani scenarij.

Pri vseh scenarijih smo izhajali iz naslednjih predpostavk:

- izhodiščne prometne obremenitve v letu 2008 po strukturi vozil (vir: DRSC, DARS),
- upoštevanjem sedanjega cestninskega sistema (leto 2009),
- upoštevanjem enakih povprečnih letnih stopenj rasti za posamezne krake AC (smeri),
- upoštevanjem izgradnje celotnega AC in HC omrežja,
- različne stopnje rasti za obdobje 2008-2015 in 2015-2024.

3.1 Osnovni scenarij

Pri osnovnem scenariju so upoštevane enake povprečne letne stopnje rasti prometa za celotno omrežje AC in HC po kategorijah vozil do leta 2024. Izhodišče so predstavljale povprečne letne stopnje rasti na celotnem omrežju, pri napovedi tovornih vozil so bile upoštevane zadnje napovedi gospodarske rasti. Zaradi nižje gospodarske rasti so kot povprečje celotnega opazovanega obdobja upoštevane nižje rasti za kategorijo težkih tovornih vozil in priklopnikov.

Tabela 6: Povprečne letne stopnje rasti prometa pri osnovnem scenariju

osnovni scenarij - PLSR v %	MO	OA	BUS	TOV-L	TOV-S	TOV-T	TOV-P
2008-2015	2,8	2,8	1,0	3,0	2,0	2,0	4,0
2015-2024	2,8	2,8	1,0	3,0	2,0	2,0	4,0

3.2 Optimistični scenarij

Pri optimističnem scenariju smo upoštevali enake povprečne letne stopnje rasti prometa za celotno omrežje AC in HC po kategorijah vozil do leta 2024 s tem, da smo za kategorijo priklopnikov in vlačilcev upoštevali višjo stopnjo

rasti v celotnem obdobju do leta 2024. Pri tem smo upoštevali bolj optimistično napoved gospodarske rasti v Sloveniji in ostalih sosednjih državah, ki imajo vpliv na prometne obremenitve na Slovenskem cestnem omrežju.

Tabela 7: Povprečne letne stopnje rasti prometa pri optimističnem scenariju

optimistični scenarij - PLSR v %	MO	OA	BUS	TOV-L	TOV-S	TOV-T	TOV-P
2008-2015	2,8	2,8	1,0	3,0	2,0	2,0	6,0
2015-2024	2,8	2,8	1,0	3,0	2,0	2,0	6,0

3.3 Realni scenarij

Pri realnem scenariju smo upoštevali enake povprečne letne stopnje rasti prometa za celotno omrežje AC in HC po kategorijah vozil do leta 2015, od leta 2015 do 2024 pa nižje stopnje rasti za kategorijo priklopnikov in vlačilcev.

Tabela 8: Povprečne letne stopnje rasti prometa pri realnem scenariju

realni scenarij - PLSR v %	MO	OA	BUS	TOV-L	TOV-S	TOV-T	TOV-P
2008-2015	2,8	2,8	1,0	3,0	2,0	2,0	7,0
2015-2024	2,8	2,8	1,0	3,0	2,0	2,0	4,0

3.4 Predlagani scenarij

Pri predlaganem scenariju smo izhajali iz realnega scenarija s tem, da smo za vsako smer AC (posamezen krak) določili različne stopnje rasti. Razlike med posameznimi kraki so minimalne. Glavne razlike so pri kategoriji osebnih vozil, kjer so uporabljene povprečne letne stopnje rasti v razponu od 2,0% do 4,0% za opazovano obdobje 2008-2015 oz. od 2,0% do 3,0% za obdobje po letu 2015. Pri kategoriji srednjih tovornih vozil smo upoštevali nekoliko nižje stopnje rasti prometa. Za težka tovorna vozila in priklopnike pa smo uporabili nekoliko višje stopnje rasti za obdobje 2008-2015. Upoštewane povprečne letne stopnje rasti so naslednje:

Tabela 9: Povprečne letne stopnje rasti prometa pri predlaganem scenariju

predlagani scenarij - PLSR v %	MO	OA	BUS	TOV-L	TOV-S	TOV-T	TOV-P
2008-2015	2,0-4,0	2,0-4,0	1,0-2,0	4,0-5,0	1,0	1,0-4,0	4,0-8,0
2015-2024	2,0-3,0	2,0-3,0	1,0	3,0	1,0	1,0-3,0	3,0-4,0

Pri predlaganem scenariju se skupen obseg prometa v obdobju 2008-2024 poveča od 60% na Gorenjskem kraku (najmanj) ter do 80% na Primorskem kraku AC (največ).

Tabela 10: Ocena prometnih obremenitev za vsa vozila pri predlaganem scenariju v obdobju 2009-2024

VSA	Gorenjski krak	LJ obvoznica	Dolenjski krak	Primorski krak	Štajerski krak	Prekmurski krak	Vipavski krak	Zelenje
2009	36.404	62.006	21.610	27.880	39.668	18.212	8.870	18.769
2010	37.511	64.095	22.361	29.204	41.309	18.856	9.163	18.809
2011	38.657	66.263	23.143	30.599	43.027	19.534	9.450	19.348
2012	39.841	68.511	23.958	32.067	44.828	20.248	9.759	19.912
2013	41.068	70.845	24.805	33.613	46.718	21.000	10.079	20.494
2014	42.334	73.267	25.688	35.246	48.696	21.794	10.392	21.093
2015	43.645	75.782	26.609	36.965	50.774	22.631	10.732	21.710
2016	44.776	77.605	27.385	38.143	52.192	23.227	11.005	22.267
2017	45.937	79.883	28.185	39.360	53.650	23.840	11.285	22.839
2018	47.128	82.019	29.008	40.616	55.152	24.472	11.572	23.426
2019	48.352	84.214	29.856	41.913	56.698	25.122	11.867	24.028
2020	49.607	86.470	30.730	43.253	58.289	25.791	12.169	24.647
2021	50.897	88.788	31.624	44.637	59.927	26.480	12.480	25.281
2022	52.202	91.170	32.556	46.066	61.613	27.190	12.796	25.929
2023	53.579	93.619	33.510	47.542	63.349	27.921	13.125	26.600
2024	54.974	96.136	34.493	49.066	65.137	28.674	13.461	27.286
faktor 24/09	1,5	1,6	1,6	1,8	1,8	1,6	1,5	1,5
PLSR 09-24	2,8	3,0	3,2	3,8	3,4	3,1	2,8	2,7

Tabela 11: Povprečne letne stopnje rasti prometa pri predlaganem scenariju po smereh

smer	MO	OA	BUS	TOV-L	TOV-S	TOV-T	TOV-P
gorenjski krak	2,8-2,5	2,8-2,5	1,0	4,0-3,0	1,0	3,0	8,0-4,0
dolenjski krak	3,0-2,8	3,0-2,8	2,0-1,0	4,0-3,0	1,0	4,0-3,0	8,0-4,0
LJ obroč	3,0-2,5	3,0-2,5	1,0	4,0-3,0	1,0	4,0-3,0	7,0-4,0
primorski krak	4,0-3,0	4,0-3,0	1,0	5,0-3,0	1,0	4,0-3,0	8,0-4,0
štajerski krak	3,5-2,5	3,5-2,5	1,0	4,0-3,0	1,0	4,0-3,0	8,0-4,0
prekmurski krak	2,0	2,0	1,0	5,0-3,0	1,0	4,0-3,0	8,0-4,0
vipavski krak	3,0-2,5	3,0-2,5	1,0	5,0-3,0	1,0	1,0	4,0-3,0

4. Zaključki

Analiza prometnih obremenitev v zadnjem desetletnem obdobju kaže, da se je obseg prometa na avtocestah in hitrih cestah močno povečal. Obseg celotnega prometa se je v desetih letih povečal od 40 do 110%, obseg težkega tovornega prometa pa še bistveno več, tudi za 400% na določenih smereh. Vzroki za visoke rasti predvsem težkega tovornega prometa so različne, od visoke gospodarske rasti v Sloveniji in sosednjih državah, liberalizaciji cestnega tovornega prometa z vstopom novih držav v Evropsko zvezo do drugih vzrokov, ki so povzročili dodaten promet težkih tovornih vozil v smeri V. in X. evropskega koridorja. Ocene napovedi prometa za naslednje 20 letno obdobje so izredno nezanesljive. Na razpolago ni izdelanih ustreznih makroekonomskih študij, ki bi predstavljale dovolj zanesljive osnove za pripravo posameznih scenarijev rasti obsega prometa v naslednjih letih. Groba ocena napovedi prometa v prispevku samo nakazuje izzive, s katerimi se bomo soočali v naslednjih letih v primeru nadaljevanja rasti težkega cestnega tovornega prometa. Glede na izkušnje s tujino, ne moremo pričakovati bistveno nižjih letnih stopenj rasti težkega tovornega prometa, ker tudi v razvitih državah zahodne in osrednje Evrope promet še vedno narašča. Umiritev rasti težkega tovornega prometa v zadnjem letu je posledica svetovne gospodarske krize, ki pa v daljšem obdobju ne bo bistveno vplivala na rasti prometa. Izdelana je ocena napovedi prometnih obremenitev za vsa leta od vključno 2009 do vključno 2024 za štiri scenarije: osnovni, optimistični, realni in predlagani. Pri tem je upoštevano izhodišče, da je sitem AC in HC dograjen v celoti. Kapacitetna analiza je izdelana za vsako leto in za vsak analizirani odsek. Ugotovljeno je, da bo vsaj 30 odsekov AC in HC imelo prekoračeno kapaciteto, na večjem delu avtocestnega omrežja v bližini večjih mest bodo zastoji v času jutranje in popoldanske urne konice. Potovalni čas se bo daljšal, kar bo vplivalo tudi na dostopnost, hkrati pa se bodo povečevali tudi celotni stroški uporabnikov, kot tudi stroški upravljavcev avtocestnega omrežja, ker bodo višje prometne obremenitve zahtevale tudi višje stroške vzdrževanja, v kolikor bomo želeli ohranjati sedanje stanje cestne infrastrukture.

VIRI IN LITERATURA

1. Publikacije PROMET za posamezna leta (1990-2008), DRSC.
2. Highway Capacity Manual, HCM 2000, Transportation Research Board, Washington, 2000.
3. Navodila za izdelavo študij upravičenosti cest, 1974, 1998.
4. Investicijska dokumentacija za posamezne odseke AC in HC v RS v obdobju 1994-2008.
5. Prometne študije in analize za posamezne odseke AC in HC v RS v obdobju 1996-2008.

Radovan ROMIH
RC Planiranje Celje d.o.o.

Milivoj ROČENOVČ
BPI d.o.o. Maribor

Študija variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - povzetek

1. Uvod

Prostorske ureditve, ki so predmet državnih prostorskih načrtov, se določijo s primerjavo več variantnih rešitev. Namen študije variant je med variantnimi rešitvami predlagati najboljšo, ki zadovoljuje največ primerjalnih meril v okviru predpisanih vidikov primerjave. Zakonodaja določa, da se variantne rešitve vrednoti in medsebojno primerja s prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in ekonomskega vidika. V ta namen se za vsak vidik primerjave izdelajo strokovne podlage za vrednotenje, v katerih se variantne rešitve vrednotijo po posameznih sklopih in med seboj primerjajo. Če je za državni prostorski načrt treba izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolje, predstavlja okoljsko poročilo okoljski vidik vrednotenja. Variantne rešitve se vrednotijo in primerjajo s pomočjo ključnih podatkov in ugotovitev strokovnih podlag za vrednotenje in z interpretacijo njihovih zaključkov.

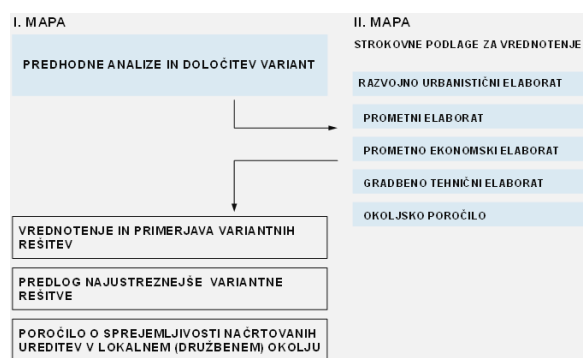
Pri vrednotenju, presoji in medsebojni primerjavi variant po posameznih vidikih se upošteva:

- prostorski vidik racionalna raba prostora in prostorski razvoj širšega območja;
- funkcionalni vidik presoja relevantnih tehničnih in tehnoloških značilnosti in možnosti gradbeno tehnične izvedbe;
- okoljski vidik presoja ustreznosti posega pri ohranjanju narave, (sestavin) okolja in varstvu kulturne dediščine;
- ekonomski vidik presojo ustreznosti posega glede stroškov izvedbe, odškodnin, nadomestil, obratovanja in vzdrževanje, omilitvenih ukrepov, koristi za uporabnike, sanacije;

Osnova za izdelavo študije variant so strokovne podlage za posamezne vidike:

- razvojno urbanistični elaborat,
- gradbeno tehnični elaborat,
- prometno ekonomski elaborat in
- okoljsko poročilo.

Struktura študije variant



2. Obravnavano območje

Osrednji del 3. razvojen osi pomeni prometno povezavo med avtocesto A1 Šentilj – Koper in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu. Obravnavano območje se nahajajo vzhodno od osrednjega dela Slovenije. Severno meji na Celjsko regionalno središče, na jugu na regionalno središče Novo mesto, na vzhodu na Hrvaško in na zahodu na Posavsko hribovje, ki se preko Litije postopno spusti do Ljubljanske kotline.

Ureditveno območje posega na območje občin Braslovče, Celje, Dobje, Hrastnik, Krško, Laško, Litija, Mirna Peč, Mokronog-Trebelno, Prebold, Radeče, Sevnica, Šentjur, Šentrupert, Škocjan, Šmarješke toplice, Trbovlje, Trebnje in Žalec.



Slika 1: Prikaz širšega obravnavanega območja

nekaterih primerih posamezni kriteriji dopuščajo optimizirati najslabše ocenjeno varianto do te mere, da ji v skupnem seštevku pripišemo boljšo oceno.

4.1 Prostorski vidik

vsečina	opis primernosti	predlagane variante
demografija	primerno stanje, demografski razvoj	G2-n1, H1 in I3 oz. I4
navezovanje in povezovanje naselij	ustrezno ohranjanje obstoječe povezave z naselji in primerno navezujeta občinska ter pomembna lokalna središča	G2-n1, in G3-n1-n2, H1, I3 in I4
poselitev	presekajo najmanj stanovanjskih površin, izogibajo se območjem gostejše poselitve, območja proizvodnih dejavnosti navezujejo z zadostnimi odmiki od stanovanjskih površin, porušijo najmanj objektov	G3 in G3-n2, H1 in I2 in I5
kakovost bivalnega okolja	najmanj vplivajo na bivalne pogoje	G3 in G3-n2, H1 ter I2 in I5
rekreacija in turizem	navezujejo turistična in rekreacijska območja	G1 in G2-n1, H1 ter I1 in I2
mineralne surovine	izogibajo se območjem mineralnih surovin	G1, G2 in G2-n1, I1, I2 oz. I5
kmetijstvo	najmanj vplivajo na dejavnost	G2, G3 in G3-n1, H1 in I3 oz. I4
gozdarstvo	najmanj vplivajo na dejavnost	G3 in G3-n2, H2 in I1
energetska in komunalna infrastruktura	najmanj vplivajo na dejavnost	G3, H1 in I5
prometna infrastruktura	najmanj vplivajo obstoječe ceste in železnico	G3-n1 in G3, H1 in I2
obramba in zaščita	potekajo po geološko manj zahtevnem terenu mimo poplavno ogroženih območij so prilagojene morfologiji prostora izogibajo se območjem namenjenim za potrebe obrambe	G2, H2 in I1 oz. I2

Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant s prostorskega (razvojno urbanističnega) vidika

odsek G	odsek H	odsek I
G2	H1	I1

Na odseku G se z razvojno urbanističnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje varianta G2. Glede na kriterij demografije, navezovanja in povezovanja naselij, mineralnih surovin, kmetijstva ter obrambe in zaščite, je trasa ovrednotena kot bolj ustrezna, medtem ko je z vidika poselitve, kakovosti bivalnega okolja ter energetske, telekomunikacijske in komunalne ureditev ocenjena precej slabše. Omenjene sestavine je možno optimizirati do te mere, da je bila trasa v končnem vrednotenju uvrščena na prvo mesto.

Na odseku H se z razvojno urbanističnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje varianta H1. Glede na kriterij demografije, gozdarstva ter obrambe in zaščite, je bil potek trase ocenjen kot primeren, medtem ko je vpliv nove ceste na ostale sestavine bistveno manjši. Traso se uvršča na prvo mesto.

Na odseku I se z razvojno urbanističnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje varianta I1. Glede na kriterij rekreacije in turizma, mineralnih surovin, gozdarstva, prometne infrastrukture ter obrambe in zaščite, je trasa ovrednotena kot bolj ustrezna, medtem ko je vpliv na ostale sestavine večji. V nadaljnjih fazah obdelave bo zaradi natančnejše obdelave lahko prišlo do manjših optimizacij predvsem z vidika poselitve, kakovosti bivalnega okolja in energetske, telekomunikacijske in komunalne ureditev.

4.2 Gradbeno tehnični vidik

vsečina	opis primernosti / lastnosti	predlagane variante
dolžino cestnega odseka	najkrajši potek	G2, H1 in I2
število in lokacija križišč in priključkov	števila priključkov, razdalje med priključki in primernost lokacije	G2, H2 in I1
dolžino deviacij	odstotka dolžine deviacij glede na dolžino odseka	G1, H2, I2
količino zemeljskih del	trase z najmanj zemeljskimi deli	G3, H2, in I1
število in dolžino predorov in pokritih vkopov	predvideno manjše število oziroma dolžina objektov	G3, H1 in I2
število in velikost premostitvenih objektov	manjšim številom oziroma površino objektov	G1, H2 in I1
število večjih zidov	manjša površina objektov	G3, H2 in I5
geološke razmere	geološke razmere na odseku G so zelo neugodne, predvsem pri variantah G1 in G3	G2, H2 in I1
hidrološke razmere	površinske, podzemne vode	G2, H1 in I5
regulacije	najkrajšimi reguliranimi odseki	G2, H2 in I1
potreben čas za gradnjo	krajši čas za izgradnjo	G2, H1 in I1
potek prometa med gradnjo		G1, H1 in I1
etapnost izgradnje	omogoča postopno izgradnjo teh odsekov ob uporabi obstoječe glavne ceste na tistih odsekih, ki zadostujejo prometnim potrebam	G2, H1 in I1
rušitve	predvidenih manj rušitev	G1, H1 in I2
investicije	nižje investicijsko vrednostjo	G2, H1 in I1

Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant z gradbeno tehničnega vidika

odsek G	odsek H	odsek I
G2	H2	I1

Skupna ocena primernosti posamezne variante po odsekih je določena na osnovi seštevka vseh delnih ocen oz. vrstnega reda variant, od zelo primerne do najmanj primerne. Največji seštevek predstavlja torej varianto, ki je bila največkrat uvrščena na prvo mesto.

Na odseku G se s prometno tehničnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje varianta G2. Glede na kriterij dolžina odseka, število in lokacijo priključkov, potreben čas za gradnjo, ter faznost gradnje je trasa ovrednotena kot zelo primerna, medtem ko je z vidika količine zemeljskih del, dolžine predorov in pokritih vkopov, predvidenih večjih zidov, geoloških razmer, hidroloških razmer, dolžine potrebnih regulacij, potek prometa med gradnjo in velikosti investicije ocenjena kot bolj primerno. Slabše je bila ocenjena glede kriterija dolžine deviacij, števila in velikosti premostitvenih objektov ter potrebnih rušitev. Traso se v končnem vrednotenju uvršča na prvo mesto.

Na odseku H se s prometno tehničnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje varianta H2. Glede na kriterij dolžine odseka, število in lokacijo priključkov, dolžino deviacij, količino zemeljskih del, število in velikosti premostitvenih objektov, predvidenih večjih zidov, hidroloških razmer, dolžine regulacij, ter potek prometa med gradnjo, je potek trase ocenjen kot bolj primeren, medtem ko je primernost nove ceste glede ostalih kriterijev manjša. Varianta se uvršča na prvo mesto.

Na odseku I se s prometno tehničnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje varianta I1. Glede na kriterij dolžine odseka, število in lokacijo priključkov, dolžino deviacij, količino zemeljskih del, število in velikosti premostitvenih objektov, geološke razmere, dolžino regulacij, potreben čas za gradnjo, potek prometa med gradnjo, faznost gradnje ter velikost investicije, je trasa ovrednotena kot zelo primerna, medtem ko je primernost glede kriterijev dolžine predorov in pokritih vkopov, predvidenih večjih zidov, hidroloških razmer ter potrebnih rušitev manjša. V nadaljnjih fazah

obdelave bo zaradi natančnejše obdelave lahko prišlo do manjših optimizacij.

4.3 Funkcionalno (prometni) in ekonomski vidik

Primerjava variant po kazalcih prometne učinkovitosti

Iz analize prometnih obremenitev izhaja:

- PLDDP tudi leta 2026 na cestah obravnavanega območja ne bi presegel kapacitete dvopasovne ceste 3. razvojne osi,
- nova cestna povezava bi razbremenila druge ceste in zagotovila boljšo povezanost severnega dela Slovenije z južnim,
- nova cestna povezava bi omogočila boljše prometne navezovanje predvidenih razvojnih območij,
- glede prometne učinkovitosti bi bile v prednosti različice s sredinskim potekom nove ceste, kar je dokazano v naslednjem poglavju.

Na podlagi prometne analize je ugotovljeno:

- do leta 2026 bi bile lahko vse različice dvopasovne,
- nova cesta bo razbremenila obstoječe ceste, bolje povezala regionalna in druga središča ter izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti obravnavanega območja,
- s prometnega vidika so najugodnejše različice sredinskega koridorja (Celje-Novno mesto).

Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na prometno vrednotenje

odsek G	odsek H	odsek I
G2	/	I5

Primerjava variant po kazalcih ekonomske učinkovitosti

Kazalci, ki določajo ekonomsko učinkovitost so:

kazalci ekonomske učinkovitosti	opis primernosti/lastnosti	predlagane variante
višina investicije		G3, I3
koristi uporabnikov	največje neto koristi	G2, H1, I1
neto sedanja vrednost in interna stopnja donosnosti	najvišja neto sedanjo vrednost in največja interna stopnja donosa	G2, I3
relativna neto sedanja vrednost		G2, I3
razmerje stroškov in koristi		G2, H1, I1

Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na ekonomsko upravičenost

odsek G	odsek H	odsek I
G2	/	I3

Ekonomske je najbolj upravičena različica 7 (kombinacija variant G2, I3), sledi različica 3 (kombinacija variant G2, H1, I1), obe sta iz srednjega koridorja. Sledijo različice 11, 13 in 12, ki so v območju zahodnega koridorja. Najmanj primerni sta različici 1 (kombinacija variant G1, I1) in 2 (kombinacija variant G1, I2), obe in edini iz vzhodnega koridorja.

4.4 Okoljski vidik

Pri izboru variant oziroma različic so bile med seboj primerjane posamezne variante glede na jakost vplivov na posamezne »elemente« okolja. Zaradi medsebojnih razlik v vplivih in različne pomembnosti oz. teže vplivov in njihovih posledic, je pri vrednotenju skupnih vplivov in izboru variante oz. različice upoštevano predvsem:

- reverzibilnost posledic (ocena, ali je možno vzpostaviti prvotno stanje),
- intenzivnost vpliva (trenutni ali potencialni vpliv ugotovitve),
- obseg vpliva (ocenjeno območje, število ljudi, rastl./žival. vrst,... pod vplivom ugotovitve),
- možnost ukrepanja (velikost, možnost izvedbe omilitvenih ukrepov).

vsebina	opis vpliva / primernosti	predlagane variante
površinske vode	varianete z najmanjšim vplivom	G3, G3-n2, H1, I2
podzemne vode	varovanja podzemne vode, ki se jo uporablja za vodooskrbo, najbolj primerna	G3, G3-n2, I5
kmetijska zemljišča	najmanjši vpliv na kmetijstvo	G2 (G2-n1) in I5
gozd	najmanjši vpliv na gozd in njegove funkcije	G3/G3 – n2, G3 – n1, H2 in I1
varstvo narave	varianete G1, I3, I4, predvsem pa I5 so s tega vidika ocenjene kot najmanj primerno oziroma praktično nesprejemljive.	G2, H2 in I1
hrup	varstva pred hrupom	G1 in I1
kulturna dediščina	najmanjši vpliv na kulturno dediščino	G1, H2 in I1
krajina	najmanjši vpliv na krajino	G3-n1 in I5

Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na varstveni (okoljski) vidik

odsek G	odsek H	odsek I
G2	H1	I1

Pri odseku G variant G1 poteka čez nekaj območij Natura 2000, kjer lahko pride do večjih vplivov na kvalifikacijske vrste območja, poleg tega pa bi lahko znatno vplivala na populacije zavarovanih vrst, ki so značilne za to naravno dobro ohranjeno okolje. Zato je bila z vidika varstva narave ocenjena kot neprimerna. Poleg tega se ob izteku približa črpalni vrtni pitne vode, na katero lahko znatno vpliva. G3 je bila z vidika varstva narave prav tako ocenjena kot neprimerna, saj gre za nov prometni koridor v območju številnih naravnih vrednot, pričakovani so predvsem znatni vplivi na vode in obvodne habitate ter nanje vezane vrste rastlin in živali, saj poseže v večje število vodotokov v njihovem zgornjem toku. Varianta G2, ki je z vidika narave na odseku G edina sprejemljiva, je nesprejemljiva zaradi poteka po robu ožjega vodovarstvenega območja v Medlogu. Ker je optimizacija poteka na tem delu relativno enostavna, na odseku G kljub vsemu predlagamo varianto G2 kot najugodnejšo ob pogoju, da se umakne iz ožjega vodovarstvenega območja.

Varianti H1 in H2 sta si skorajda enakovredni, vendar je odsek H1 glede na zgoraj navedene kriterije (predvsem reverzibilnost posledic in možnost ukrepanja) ugodnejši z vidika vplivov na okolje.

Podobno kot za odsek G velja za odsek I. Z vidika varstva narave sta sprejemljivi le varianti I1 in I2, ki pa potekata tik ob manjših vodnih zajetjih ali preko njihovih vodovarstvenih območij. Zato na odseku I kot najugodnejšo varianto predlagamo I1 ob pogoju, da se izogne zajetjem oz. njihovim vodovarstvenim območjem.

4.5 Sklepna ugotovitev in predlog najustrežnejše variante

Na podlagi primerjave in vrednotenja variant po razvojno urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem ter varstvenem (okoljskem) vidiku je bila kot najustrežnejša predlagana kombinacija variant G2-n1 + H2+ I1.

5. Optimizacija predlagane variante

V času po javni predstavitvi rezultatov študije variant je bilo od občin, gospodarskih združenj in civilnih iniciativ podanih več predlogov in pripomb na predlagano varianto, ki so se v glavnem nanašali na izbor koridorja. Študija variant je bila recenzirana s strani petih neodvisnih strokovnjakov. Kljub splošni ugotovitvi recenzentov, da je študija variant izdelana strokovno korektno in da so predlogi (rezultati) študije primerni, so recenzenti opozorili na naslednje pomanjkljivosti:

- Prostorski vidik - glede na načrtovalska izhodišča in razvojne potrebe je na odseku »K« najprimernejša ena od sredinskih variant.
- Urbanistični vidik - predlagana varianta ne ustreza osnovnemu namenu povezave Celja in Novega mesta. Z eno cestno povezavo ni mogoče rešiti prometnih zagat celotnega prostora. Edini logični izbor variante je G2 in nadaljevanje po varianti I3 ali I4.
- Okoljski vidik - poleg predlagane variante G2 sta najbolj sprejemljivi varianti I1 in I2. Vodni viri okoli Sevnice nimajo opredeljenih varovalnih pasov, na osnovi katerih bi se dalo preveriti sprejemljivost variante.
- Gradbeno tehnični vidik - pripomba se nanaša na metodo. Kot pravilno za umeščanje tovrstnih prostorskih ureditev v prostor predlaga recenzent izbor koridorja na splošni ravni načrtovanja, potem pa umeščanje optimalne variante znotraj izbranega koridorja.
- Prometno ekonomski vidik - poleg predlagane variante G2 najbolj sprejemljivi varianti I3 in I4.

Na podlagi pripomb recenzentov, organov in organizacij in zainteresirane javnosti, so bile izdelane optimizacije predlagane variante G2-n1 + I4.

Optimizirana varianta G 2 – n1 je glede gradbeno tehničnih lastnosti podobna osnovni varianti G 2 – n1. Glede na geološke in hidrološke razmere ter regulacije, količino zemeljskih del, potreben čas za gradnjo, potek prometa med gradnjo, rušitve in etapnost izgradnje med osnovno in optimizirano varianto ni bistvenih razlik.

Optimizirana varianta I 4 je glede gradbeno tehničnih lastnosti podobna osnovni varianti I 4. Trasa do km 22.827 (priključek Zbure) poteka po nespremenjeni trasi, od tu do razcepa Otočec pa optimizirana varianta poteka po novi trasi.

Glede na geološke in hidrološke razmere ter regulacije, količino zemeljskih del, potreben čas za gradnjo, in etapnost izgradnje med osnovno in optimizirano varianto ni bistvenih razlik.

5.1 Optimizirana varianta G2 – n1

Optimizacija variante G2 obsega:

- optimizacijo variante na delu mimo Laškega in
- optimizacijo na delu mimo Rmskih Toplic)

Dolžina odseka je 26,129 km, predvidena je kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 5,0%.



Varianta je od začetka do priključka Tremerje enaka predlogu iz študije variante.

Začetek trase ceste je v obstoječem priključku Lopata na avtocesti A1 Šentilj – Koper, ki se preuredi v razcep. Za razcepom Lopata se usmeri proti jugu in sledi obstoječi G1-5 do Levca. Tu je predviden nov priključek Levec, kjer se na glavno cesto priključuje R2-447 Medlog- Žalec. Regionalno cesto prečka z viaduktom v km 3+300 dolžine 65m, ki hkrati premošča tudi železniško progo Celje – Velenje v km 3+375 in lokalno cesto za dostop do Vodarne. V nadaljevanju, v km 3+950, prečka reko Savinjo z mostom dolžine 150m in zavije po dolini Šahovega in Lajnarjevega grabna z vzponom 5,0% v hrib Košnica, ki ga preide s predorom »Hum« dolžine 1150 m – leva cev oz. 1140 m – desna cev. Za predorom »Hum« se spusti s sklonom 3,4% proti Savinji. Pred reko Savinjo preide hrib Slomnik s predorom »Slomnik« dolžine 460 m – leva cev oz. 545 m – desna cev in se v km 7+600 vklopi v koridor obstoječe glavne ceste G1-5 Celje – Rimske toplice - Zidani most. V km 7+850 prečka železniško progo Zidani most – Celje – Maribor in v km 8+200 preloži glavno cesto G1-5, kjer je tudi predviden nov priključek »Tremerje«.

Od priključka Tremerje v 8+200 do km 19+000 južno od Rmskih Toplic je trasa optimizirana.

Za priključkom »Tremerje« se nadaljuje trasa proti jugu, prečka okljk reke Savinje z dvema viaduktoma v km 8+400 in km 8+820 in se vzpne s sklonom 4,5% na hrib Debro, kjer je predviden ca. 18m globok usek. Za vrhom se trasa spusti s sklonom 4,0%. Trasa je na tem delu ca. 10m vkopana, in poteka po pokritem vkopu oz. galeriji. Za pokritim vkopom preide v predor »Debro« dolžine 690m, ki se konča pred dolino potoka Rečica. Dolino prečka z dvema viaduktoma dolžine 190m. V nadaljevanju se vzpne s sklonom 3,0% v predor »Šmihel«, dolžine 770m. Trasa se v km 13+500 vklopi v osnovno varianto in se spusti s sklonom 2,5% proti Savinji z novim predorom »Strmca« dolžine 645m – leva cev oz. 685m – desna cev, pod Boštjanovim hribom, kjer je v km 12+040 predviden priključek Laško (Strmca). V nadaljevanju v km 15+000 prečka z novim viaduktom Savinjo in železniško progo Zidani most–Celje–Maribor. Dalje sledi koridorju železniš-

ke proge po vzhodni strani. Pred Rimskimi Toplicami se trasa odmakne o železniške proge in preide v predor »Vrhe« dolžine 230m – leva cev oz. 190m – desna cev (v osnovni varianti predviden priključek »Rimske Toplice« se ukine). Za predorom trasa zavije proti vzhodu s predorom »Globoko« dolžine 520m mimo Rimskih Toplic. Za predorom oz. za naseljem Loka trasa prečka reko Savinjo z viaduktom dolžine 115m in se v km 19+000 vklopi v koridor obstoječe variante G2. Trasa v nadaljevanju poteka po koridorju obstoječe glavne ceste G1-5, ki mu sledi do km 19+500, nakar zavije v hrib Grmada s predorom »Grmada« dolžine 420m – leva cev oz. 710m – desna cev. Za predorom »Grmada« ponovno prečka reko Savinjo in železniško progo z viaduktom in sledi železniški progi po južni strani proge do Zidanega mostu, kjer je v km 22+750 je predviden priključek »Zidani Most«. Za priključkom trasa preide v predor »Površnik« dolžine 1820 m – leva cev oz. 1560 m – desna cev, preide v dolino reke Save in poteka v nadaljevanju severno od železniške proge Ljubljana - Zagreb mimo Radeč do km 26+152, kjer se varianta naveže na variante odseka I oz. H.

5.2 Navezovalna cesta G2-n1 :

Predstavlja navezavo Celja – vzhod na predvideno cesto. Navezuje gospodarsko cono Celja, Štor, preko glavne ceste G2 – 107, kakor tudi Kozjansko in Obsotelje s predlagano hitro cesto.

Prične se v krožišču Teharje (Slance), kjer trasa zavije proti zahodu in prečka z viaduktom dolžine 190m železniško progo Celje – Maribor, reko Voglajno in Teharsko cesto. V nadaljevanju prečka Podgorje, kjer je južno pod pokopališčem predvideno novo krožišče za dostop do pokopališča, RTP in stanovanjskega naselja. Za krožiščem zavije proti jugu pod Grajski hrib, ki ga prečka s predorom »Osenica« dolžine 990m med km 1+900 in km 2+890. Trasa pride iz predora v Zagradu, kjer je predvideno novo krožišče na mestu križanja navezovalne ceste z obstoječo Cesto v Zagradu v km 3+284. V nadaljevanju poteka trasa v loku proti jugozahodu preko obstoječega streljšča proti Pečovniku, kjer je predviden med km 4+440 in km 4+805 pokriti vkop »Pečovnik« dolžine 365m. Za pokritim vkopom je predvideno novo krožišče, kjer se na navezovalno cesto priključi lokalna cesta iz Celjske koče. Za krožiščem prečka navezovalna cesta z viaduktom dolžine 135m železniško progo Zidani most – Celje in reko Savinjo. Na levem bregu Savinje je predvideno novo krožišče z glavno cesto G1-5, kjer se navezovalna cesta naveže na obstoječo cestno mrežo, po kateri poteka do priključku »Tremereje«, kjer se naveže na varianto G1.

Priključki	Na trasi optimizirane variante G-2 je predvidenih pet priključkov: – razcep Lopata – preureditev obstoječega priključka na avtocesti A1, – priključek Levec je oblikovan kot polovična detelja, – priključek Tremereje je zasnovan v obliki diamanta, – priključek Laško (Sirmica) je kombinacija detelje na severni strani in diamanta na južni, – priključek Zidani Most je zaradi omejitve prostora zasnovan v obliki diamanta.
Deviacije	Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 36 obstoječih prometnic od tega šest glavnih in eno regionalno cesto.
Predori in pokriti vkopi	Na trasi optimizirane variante G-2 je predvidenih devet predorov, pokriti vkop in dve galeriji: – predor »Hum« dolžine 1150m, – predor »Slomnik« dolžine 545m, – pokriti vkop oz. galerija »Debro« dolžine 440m, – predor »Debro« dolžine 560m, – predor »Šimihel« dolžine 700m, – predor »Sirmica« dolžine 645m, – predor »Vrhe« dolžine 230m, – predor »Globoko« dolžine 700m, – predor »Grmada« dolžine 420m, – galerija na vzhodni strani hitre ceste dolžine 190m med km 20+563 – 20+843, – galerija na vzhodni strani hitre ceste dolžine 280m med km 21+200 – 21+390, – predor »Površnik« dolžine 1820m. Na trasi navezovalne ceste G-2 n1 sta predvidena predori in dve galeriji: – predor »Osenica« dolžine 990m in – pokriti vkop »Pečovnik« dolžine 365m.
Objekti	Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja osmih nadvozov, dveh podvozov, 15 viaduktov in štirih mostov.
Regulacije	Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je predvidenih 22 regulacij.

5.3 Optimizirana varianta I 4

Optimizacija variante I 4 obsega spremembo trase na odseku med priključkom Zbure in razcepom Kronovo, to je del trase na poteku mimo Šmarjeških toplic. Dolžina odseka je 31.220km. Predvidena je kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 6,0%.



Začetek trase je nasproti Radeč na levem bregu Save v vasi Obrežje pri Zidanem mostu. Trasa prečka železniško progo Zidani most – Dobova, cesto R3-679 Radeče – Breg in Savo z viaduktom dolžine 450m. Nato poteka po ca. 5m visokem nasipu po Dvorskem polju do vasi Hote-mež, kjer križa cesto G1-5 in kjer je lociran priključek Radeče. Trasa se nadaljuje po dolini Brunškega grabna do km 3.020, kjer je začetek predora Brunk dolžine 1980m. Na koncu predora (km 5.000) cesta vstopi v dolino Kameniškega potoka, po kateri poteka ca. 2 km, nato pa zavije desno proti Birni vasi in Gomili, kjer je lociran priključek Šentjanž. Nato trasa zavije v ozko dolino Gomilšči-ce, zaradi česar so potrebna večja zemeljska dela, zidovi, regulacija potoka po celi dolžini in obsežne prestativite ceste R3-738 Tržišče – Hotemež. V kraju Krmelj je trasa pomaknjena proti zahodu in zato krepko vkopana v Papežev hrib. Zatem se spušča po gozdnatem pobočju in se bliža reki Hinji. Najbolj se ji približa med km 11.735 in km 11.965, kjer je dolina zelo zožena in je zato potreben podporni zid in prestativitev Hinje. V km 12.470 je začetek 330m dolgega viadukta ki premosti reko Hinjo, cesto R3-738 in železniško progo Trebnje – Sevnica. Sledi most dolžine 40m preko Mirne v km 12.915. V zaselku Mostec pri Tržišču je projektiran priključek Tržišče navezan na cesti R3-738 in R1-215 Mokronog – Boštanj. Trasa se nadaljuje po dolini Tržiškega potoka in nato v predor Lak-nice dolžine 500m. Na drugi strani prečka cesto R2-418 Mokronog – Zbure in potok Laknica z viaduktom dolžine 100m. Nato je trasa speljana pod kamnolomom, v km 17.866 je lociran priključek Laknice. Dalje poteka po severnem robu doline in v vasi Spodnji Lakenc ostro zavije

desno proti Zburam, kjer je v km 22.827 tudi priključek Zbure.

Od priključka Zbure do razcepa Otočec v km 31.220 je trasa optimizirana.

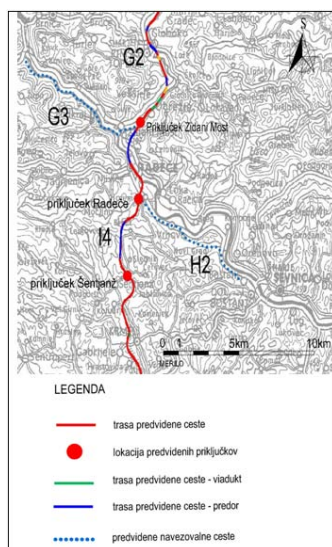
V nadaljevanju se trasa spusti v dolino Radulje, ki jo prečka z viaduktom dolžine 250m, nadaljuje se po neposeljenem prostoru med vasema Šmarjeta in Gorenja vas pri Šmarjeti, kjer je v km 25.250 lociran priključek Šmarješke Toplice. V nadaljevanju se nad vasjo Brezovica trasa usmeri proti zahodu in med km 25.900 in km 26.112 z viaduktom dolžine 215m prečka potok Prinovec. Vzpne se proti Gorenjim Toplicam in preko dveh viaduktov dolžin 168m in 145m spusti proti obstoječi AC A2 Karavanke – Obrežje. Zaselku pri Herinji vasi se trasa izogne s predorom dolžine 530m. Trasa se konča pri Otočcu, kjer je navezava na AC A2 Karavanke - Obrežje z razcepom Otočec.

Priključki	Na trasi variante I 4 je predvidenih 6 priključkov in razcep:
	– priključek Radeče v km 1.202 ima obliko polovične deteljice, – priključek Šenjanž v km 8.400 v obliki zamaknjenega diamanta, – priključek Tržišče v km 13.482 je polovična deteljica, – priključek Laknice v km 17.866 je oblika trobente, – priključek Zbure v km 22.827 v obliki diamanta, – priključek Šmarješke Toplice v km 25.250 je polovična deteljica, – razcep Otočec je trikraki razcep v obliki trobente
Deviacije	Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 31 obstoječih prometnic od tega ene glavne ceste in sedem regionalnih cest.
Predori in pokriti vkopi	Na trasi variante I 4 so predvideni: – predor Brunk, dolžine 1980m, – predor Tržišče dolžine 620m, – predor Laknice dolžine 500m in – predor Herinja vas dolžina 530m
Objekti	Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja petih nadvozoj, 23 podvozoj, 12 viaduktov in enega mostu.
Regulacije	Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je predvidenih 16 regulacij.

5.4 Navezovalna cesta G 3 in H2

Navezovalni cesti G3 iz smeri Zasavja in H2 iz smeri Posavja nista predmet optimizacije. Obe varianti sta bili v študiji variant že obravnavni.

Dolžina odseka je 9.680km. Predvidena je kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 5,5%.



Varianta G3 je bila sicer ocenjena kot manj primerna, vendar velja to za cel odsek od Šentruperta v Savinjski dolini, mimo Trbovelj, Hrastnika do Zidanega Mostu. Slednji odsek je bil povzet po trasi glavne ceste, za katero je v izdelavi poseben državni prostorski načrt.

Trasa je bila projektirana tako, da se navezuje na varianto G2 preko priključka Zidani Most.

Varianta H2 je bila v študiji variant na odseku od Radeč do Sevnice ocenjena kot najprimernejša. V primeru izbora variante I3, I4 ali I5 pomeni sodobno prometno navezavo Posavja na hitro cesto osrednjega dela tretje razvojne osi. Projektirana je tako, da se na varianto I4 priključuje na priključku v Radečah. Podobne prometne učinke je možno zagotoviti tudi z rekonstrukcijo obstoječe glavne ceste.

6. Sklepna ugotovitev

Optimizirani varianti G2 – n1 in I4 je nastala po javnih predstavitvah rezultatov študije variant, na osnovi proučitve predlogov in pripomb občin, gospodarskih združenj in civilne iniciative ter predlogov in pripomb recenzentov. Optimizacija variante G2 – n1 in variante I4 obsega:

- optimizacijo variante G2-n1 na delu trase mimo Laškega,
- optimizacijo variante G2-n1 na delu mimo Rinskih Toplic,
- spremembo trase variante I 4 na odseku med priključkom Zbure in razcepom Kronovo, to je del trase na poteku mimo Šmarjeških toplic.

Opis prednosti in slabosti optimiziranih variantnih rešitev se nanaša na ugotovljene razlike med osnovnimi in optimiziranimi variantami, pri čemer je bil smiselno upoštevan tudi odnos optimiziranih variant do vseh variant, obravnavanih v študiji variant.

6.1 Funkcionalni (gradbeno tehnični) vidik.

Optimizirana varianta G2 – n1 je nekoliko krajša kot osnovna varianta, predvidena izgradnje enega priključka manj in dveh viaduktov dolžine 180m in 240 m kot pri osnovni varianti. Zaradi optimizacije pa je predvidena izgradnja ca. 240m novih deviacij, 440m pokritega vkopa in 1370m predorov, nadvoza dolžine ca. 65m in viadukta dolžine ca. 115m. Ocenjena investicija optimizirane je v primeru štiripasovnice za 5,4% več od osnovne variante, v primeru dvopasovnice pa 7,4% več od osnovne variante.

Optimizirana varianta I 4 je glede gradbeno tehničnih lastnosti podobna osnovni varianti I 4. Trasa je ca. 3328m daljša od osnovne, število in lokacija križišč in priključkov je enako kot pri osnovni varianti. Pri optimizirani varianti odpade potreba po deviaciji obstoječe regionalne ceste R 3-667 skozi Šmarješke Toplice v skupni dolžini ca. 1400m, poleg tega ni potrebno zgraditi štirih nadvozoj, dveh viaduktov dolžine 300m, ni potrebno rušiti sedem objektov. Predvidena pa je izgradnja ca 400m novih deviacij, gradnja 530m predora (predor Herinja vas), treh viaduktov skupne dolžine 528m, enega nadvoza in enega mostu. Ker optimizirana varianta I4 poteka izven obstoječe cestne mreže, je vpliv na potek prometa med gradnjo bistveno ugodnejši.

Ocenjena investicija optimizirane variante I 4 je v primeru štiripasovnice 13,4% višja od osnovne variante, v primeru dvopasovnice pa 4,9% višja od osnovne variante.

6.2 Prostorski vidik

Optimizirana varianta G2-n1 je s prostorskega vidika podobna kot osnovna varianta G2-n1, v nekaterih vidikih celo boljša, zato optimizacijo ocenjujemo kot zelo utemeljeno.

Optimizirana varianta I 4 je s prostorskega vidika po treh kriterijih ocenjena bolje od osnovne, glede na ostale kriterije pa enaka kot osnovna varianta. Skupna ocena primerosti, v primerjavi z vsemi ostalimi variantami (I 1 do I 5) jo razvršča na prvo do drugo mesto med vsemi obravnavanimi variantami.

Kombinacija optimiziranih variant G2 – n1 + I 4 je s prostorskega vidika ocenjena bolje kot osnovna varianta, zato jo ocenjujemo kot najprimernejšo. Kombinacija variant se na treh odsekih (laško, Rimske Toplice, Šmarješke Toplice) odmika od obstoječe poselitve, hkrati pa ta naselja primerno navezuje nase.

6.3 Prometno ekonomski vidik

S prometnega vidika je optimizirana različica 8 med vsemi 17 obravnavanimi najugodnejša. V primerjavi z osnovno različico 8, ki je na 5. mestu, je zlasti izboljšana, kar zadeva prometno delo, še bolj pa glede dosegljivosti največjih razvojnih območij.

Optimizirana različica 8 je zaradi vseh izboljšav v primerjavi z osnovno različico 8 dražja za ca. 53 mio EUR. Po ekonomskih kazalcih se tako uvršča šele na 15. mesto, medtem ko je osnovna različica 8 uvrščena na 10. mesto.

Kombinacija optimiziranih variant G2 – n1 + I 4 oziroma optimizirana različica 8 je s prometno ekonomskega vidika primerna. S prometnega vidika je ocenjena najbolje med vsemi variantami, z ekonomskega pa je, zaradi povečanja stroškov, med manj primernimi. To velja predvsem za optimizirano varianto I 4, kar je mogoče z dodatnimi optimizacija mi v fazi projektiranja izboljšati.

6.4 Okoljski vidik

Varianta G2 – n1 je bila z vidika vplivov na okolje v študiji variant ocenjena kot najprimernejša ob pogoju, da se umakne iz ožjega vodovarstvenega območja v Medlogu, zahodno od Celja. Optimizirana varianta G2 ima na določene sestavine okolja (podnebne razmere in kakovost zraka ter hrup, kulturna dediščina) manjše vplive, zato je primernejša od osnovne variante.

Na odseku I je sta bili v študiji variant z vidika varstva narave kot sprejemljivi ocenjeni le varianti I1 in I2. Varianta I 4 je bila zaradi vplivov na okolje v zaključni fazi že optimizirana, sicer bi bila ocenjena kot nesprejemljiva. Dodatna optimizacija variante I 4 pomeni še manjše vplive na okolje, razen na kulturno dediščino, kjer pa gre za vplive na arheološka območja.

Z vidika vplivov na okolje ocenjujemo, da je kombinacija optimiziranih variant G2 – n1 + I 4 sprejemljiva, v fazi nadaljnjega načrtovanja pa predlagamo optimizacijo projektnih rešitev v tistih delih, ki najbolj vplivajo na okolje (prečkanje Laknice in ostalih vodotokov ter ohranjenih naravnih območij, predvsem na območju gozdnih kompleksov pri Brezovici, odmik od območij in objektov kulturne dediščine...).

Na podlagi primerjave in vrednotenja optimiziranih variant po razvoju urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem ter varstvenem (okoljskem) vidiku je bilo ugotovljeno, da je kombinacija variant G2-n1 + I 4 primerna tej je bila kot taka predlagana za nadaljnjo obravnavo.

Ker je del variante G3 predmet drugega državnega prostorskega načrta je bilo predlagano, da se ta odsek neposredno ne vključi v končni predlog variante srednjega dela tretje razvojne osi, da pa se gradbeno tehnične, prostorske in okoljske rešitve, na delu priključevanja na optimizirano varianto G2-n1 v Zidanem Mostu, v naslednjih fazah izdelave strokovnih podlag in DPN uskladijo in po potrebi dodatno optimizirajo.

Hkrati je bilo predlagano, da se varianta H 2, v celoti (cel odsek) ali delno (del odseka), vključi v končni predlog variante, kot sestavni del srednjega dela tretje razvojne osi.



Viri in literatura

NAROČNIK:

MINISTRSTVO ZA PROMET, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

NALOGO IZDELALI:

Razvojni center PLANIRANJE d.o.o. Celje
BPI d.o.o. Maribor
PNZ d.o.o. Ljubljana
Tempus Babnik s.p. Ljubljana
Hidrosvet d.o.o. Celje
Gradbeni inštitut ZRMK d.o.o.
OIKOS d.o.o. Domžale
IRGO consulting d.o.o.

IZDELANO:

December 2008

mag. Radovan NIKIĆ
ACER Novo mesto d.o.o

Strokovne podlage južnega dela 3. razvojne osi

1. Uvod

Priprava državnega lokacijskega načrta (po novem ZPNačrt, Ur. l. RS 33/07 državni prostorski načrt) se je začela na predlog Ministra za promet, ki je v januarju 2006 podal pobudo za pripravo državnega lokacijskega načrta.

V programu priprave za državni lokacijski načrt so bili določeni nosilci urejanja prostora, ki so v fazi izdelave študije variant glede na poziv Ministrstva za okolje in prostor podali smernice za njegovo pripravo. Na podlagi pridobljenih smernic je bila v prvi fazi priprave državnega prostorskega načrta izdelana študija variant z vsemi ustreznimi strokovnimi podlagami (Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško, Acer Novo mesto d.o.o., št. proj. ŠV-S/3-07, junij 2008). Izdelano je bilo tudi Okoljsko poročilo za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško (Oikos d.o.o., št. projekta 757/07, junij 2008).

Študija je bila po recenziji zaključena v marcu 2008 in vsebuje:

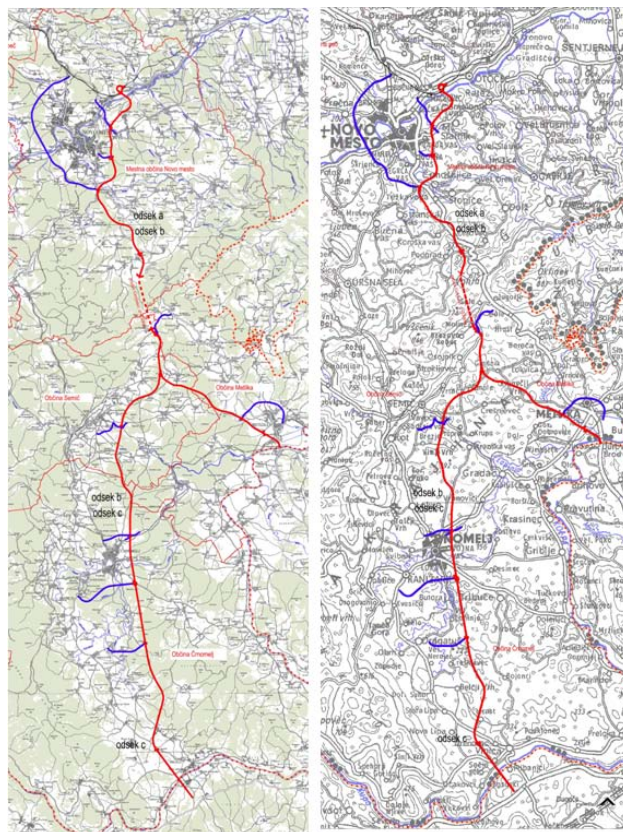
- predhodne analize in določitev variant
- vrednotenje in primerjava variantnih rešitev
- predlog najustreznejše variante
- razvojno urbanistični elaborat
- gradbeno tehnični elaborat
- prometni in ekonomski elaborat
- okoljsko poročilo.

Po končani študiji variant je bila izvedena predstavitev zaključkov študije vsem tangiranim občinam (Novo mesto, Metlika, Črnomelj in Semič ter Dolenjske Toplice in Stráža). Glede na mnenja občin je bila v juniju 2008 izdelana še dopolnitev predloga najustreznejše variante.

Pri izdelavi študije je sodelovala izrazito interdisciplinarno sestavljena delovna skupina, kar je omogočalo preverjanje različnih rešitev in njihovih značilnosti. Po začetnih analizah in določitvi primernih variant je bilo v študiji primerjanih 6 variant, ki so se med seboj razlikovale glede poteka na območju Novega mesta (vzhodno ali zahodno), Gorjancev in naprej proti Beli krajini. Variante so bile ovrednotene in medsebojno primerjane s prostorskega vidika in z vidika vplivov na okolje ter z gradbeno - tehničnega in prometno-ekonomskega vidika. Po začetnih različnih interesih posameznih tangiranih občin je bil v procesu seznanjanja lokalnih skupnosti in iskanja optimalnih potekov tras vendarle dosežen konsenz – najustreznejša varianta, s katero so se strinjale vse občine. Izbrana varianta trase 3. razvojne osi skupaj s povezovalnimi cestami okoli Novega mesta, Metlike in Črnomlja ustrezno navezuje

razvojna območja in je skladna z aktualnimi prostorskimi plani (načrti) vseh tangiranih občin.

Po poteku mimo Novega mesta trasa 3. razvojne osi v predoru prečka Gorjance vzhodno od sedanjega prelaza Vahta in se nadaljuje v dveh smereh: proti Metliki in proti Črnomlju ter Vinici. S svojim potekom omogoča uravnotežen in celovit razvoj celotne Bele krajine, ki je bila doslej odmaknjena od razvojnih tokov. S tretjo osjo bo omogočena boljša povezanost Bele krajine in območja Novega mesta z osrednjo Slovenijo, kar je tudi eden od osnovnih ciljev Strategije prostorskega razvoja Slovenije.



Slika 1: Prikaz najustreznejše variante trase 3. razvojne osi in povezovalnih cest na južnem delu v širšem območju. Po vzhodni strani Novega mesta proti jugu poteka trasa 3. razvojne osi (rdeča linija), z modro linijo so označene vse povezovalne ceste.

2. Programska in planska izhodišča pri izdelavi strokovnih podlag

Po končani študiji variant in izbrani najustreznejši varianti je Vlada Republike Slovenije v juniju 2009 sprejela sklep o začetku priprave državnega prostorskega načrta za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. V sklepu je zapisano, da se že začetni državni prostorski načrt zaradi velike dolžine celotne trase, velikega števila občin, skozi katere poteka, ter različne stopnje sprejemljivosti predlagane variante na posameznih odsekih, ki pogojujejo različen obseg optimizacij, ki jih bo potrebno izvesti v naslednjih fazah, razdeli na tri državne prostorske načrte in sicer:

- odsek 1: od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje do priključka Maline,
- odsek 2: od priključka Maline do MMP Metlika in priključka Črnomelj – jug,
- odsek 3: od priključka Črnomelj – jug do MMP Vinica.

Trenutno so v pripravi strokovne podlage in državni prostorski načrt za odsek 1. Strokovne podlage nastajajo na podlagi številnih gradiv, od katerih so bila nekatera izdelana že v fazi izdelave študije variant, nekatera pa nastajajo vzporedno s strokovnimi podlagami. Poleg tega so v pridobivanju dopolnitve smernic pristojnih nosilcev urejanja prostora, ki jih bo treba upoštevati pri pripravi strokovnih podlag in DPN.

V času, ko nastaja prostorska in projektna dokumentacija za 3. razvojno os, so zaradi spremenjene zakonodaje v vseh tangiranih občinah v pripravi novi prostorski akti (občinski prostorski načrti). Posamezne občine so že v podanih smernicah navedle, da naj se upoštevajo že izdelane strokovne podlage za pripravo občinskih prostorskih načrtov in doslej izdelani dokumenti, zato so bili le-ti že doslej upoštevani pri pripravi strokovnih podlag za 3.os.

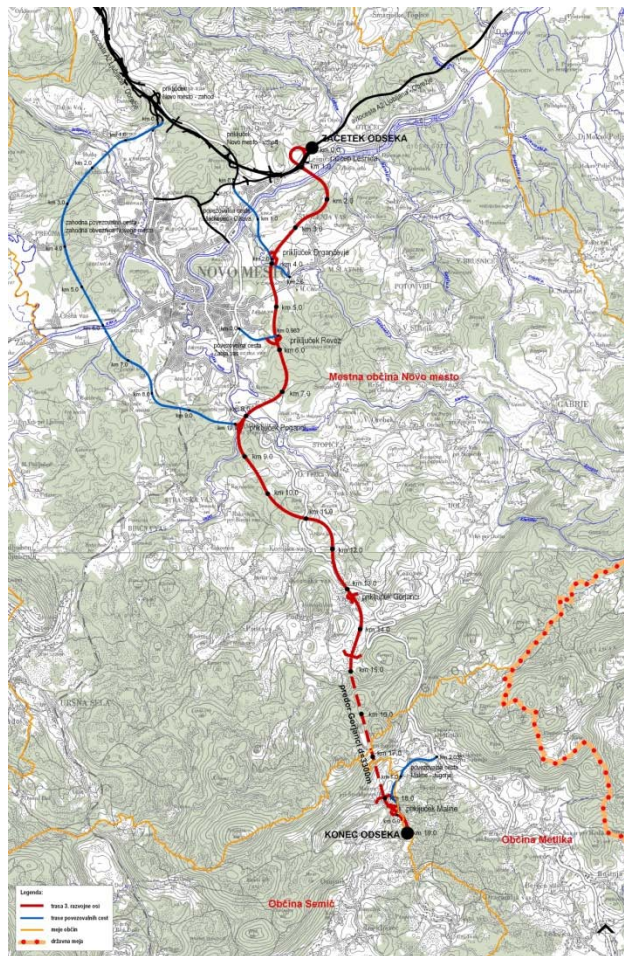
Državni prostorski načrt za odsek 1 se načrtuje na območju Mestne občine Novo mesto ter občin Metlika in Semič. Trenutno je priprava občinskega prostorskega načrta v Mestni občini Novo mesto v fazi pridobivanja mnenj nosilcev urejanja prostora k predlogu, v občini Metlika je v pripravi dopolnjen osnutek, v občini Semič pa osnutek. Vsi občinski prostorski načrti traso 3. razvojne osi in povezovalnih cest vključujejo kot pomembne prometne povezave in jih funkcionalno integrirajo v namensko rabo prostora in v funkcionalne povezave na območju občine in na območju širšega navezovanja naselij in občine na prometne tokove.

Pridobljene smernice občin izražajo aktualna izhodišča lokalnih skupnosti, ki jih je mogoče združiti v naslednje ključne ugotovitve:

1. Tangirane občine podpirajo čimprejšnjo izgradnjo trase 3. razvojne osi, ki jo vidijo kot močan razvojni moment.
2. Mestna občina Novo mesto izpostavlja, da je v sklopu 3. razvojne osi potrebno načrtovati ustrezno navezavo vseh razvojnih območij tako na vzhodu kot na zahodu Novega mesta. Prav tako bi bilo potrebno primerno nadomestiti sedanje neustrezne poteke državnih cest (R2-419, R3-664, R3-651 in G2-105), ki potekajo skozi strnjeno območje mesta in ne omogočajo ustrezne rekonstrukcije na obstoječih trasah.
3. Občine Semič, Metlika in Črnomelj poudarjajo pomen ceste za celotno Belo krajino, zato zagovar-

jajo tudi izpeljavo južnega kraka razvojne osi do Črnomlja oz. Vinice.

4. Občine Mirna peč, Dolenjske Toplice, Semič in Črnomelj zaradi želje po čim hitrejši navezavi na avtocesto A2 proti Ljubljani zagovarjajo zahodni koridor 3. razvojne osi.
5. Občine poudarjajo, da je pri izboru variante in trasi-ranju ceste treba upoštevati navezave na razvojna območja posameznih občin (turistična, poslovno – storitvena, stanovanjska in gospodarska območja).
6. Posebno pozornost je treba nameniti urejanju tangirane prometne in komunalno energetske infrastrukture ter urejanju obcestnega prostora.



Slika 2: Prikaz poteka trase 3. razvojne osi - odseka 1: od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje (novomeški obroč) do priključka Maline v širšem območju

3. Predstavitev strokovnih podlag in načrtovanih ureditev

Strokovne podlage trase 3. razvojne osi na odseku 1 od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje do priključka Maline se izdelujejo na nivoju idejnega projekta. Skupna dolžina vseh tras cest znaša cca. 34 km in poleg same trase 3. razvojne osi vključuje tudi zahodno povezovalno cesto Novega mesta, povezovalno cesto Mačkovec – Cikava, povezovalno cesto Žabja vas in povezovalno cesto Maline – Jugorje.

Strokovne podlage se izdelujejo na nivoju idejnega projekta ceste in predora (vključno z izdelavo geološko-geotehničnega elaborata, načrta dimenzioniranja vozišč-

ne konstrukcije in hidravlično-hidrološke analize), idejne zasnove vseh premostitvenih objektov in idejnih rešitev za ureditev deponij. Prav tako se izdelujejo še prometna in ekonomska analiza ter dopolnitev okoljskega poročila.

Osnovne značilnosti poteka najustreznejše variante, ki se obravnava v podrobnejših strokovnih podlagah so:

Varianta se na severu prične na predvidenem razcepu Lešnica na avtocesti A2 Ljubljana – Obrežje, ki leži vzhodno od sedanjega avtocestnega priključka Novo mesto vzhod. Trasa prečka reko Krko in poteka po zahodni strani naselja Smolenja vas in Velika Cikava, v nadaljevanju poteka po vzhodni strani Novega mesta. Južno od Novega mesta, v Pogancih se na 3.os priključuje zahodna povezovalna cesta. Povezovalna cesta Mačkovec – Cikava poteka od obstoječega priključka Novo mesto – vzhod do predvidenega priključka Drgančevje in naprej do navezave na obstoječo regionalno cesto proti Šentjerneju.

Od Pogancev naprej se trasa 3. razvojne osi usmeri proti jugu in poteka po vzhodni strani mimo Koroške vasi, nato pa vzporedno z obstoječo glavno cesto do Vinje vasi, kjer se usmeri v predor dolžine 3,300 km pod vrhom Gorjancev. Iz predora pride vzhodno od vasi Maline, kjer je predvidena ureditev priključka Maline in povezovalne ceste od Malin do križišča z glavno cesto G2-105 južno od naselja Jugorje. Trasa ceste 3. razvojne osi je zasnovana kot dvopasovnica z izvennivojskimi križišči in projektno hitrostjo 100 (90) km/h. Glede na funkcijo in vrsto ceste jo je v skladu s Pravilnikom o projektiranju cest (Ur. l. RS št. 91/2005) možno uvrstiti v kategorijo daljinskih cest – DC kot glavno cesto oz. hitro cesto. Trase povezovalnih cest so zasnovane kot dvopasovnice z nivojskimi križišči in projektno hitrostjo 70 (60) km/h.

Na obravnavanem odseku 3. razvojne osi je predvidenih pet izvennivojskih priključkov:

- Priključek Drgančevje z navezavo predvidene povezovalne ceste Mačkovec - Cikava,
- Priključek Revoz z navezavo predvidene povezovalne ceste Žabja vas,
- Priključek Poganci z navezavo zahodne povezovalne ceste Novega mesta,
- Priključek Gorjanci z navezavo na sedanjo obstoječo glavno cesto,
- Priključek Maline z navezavo predvidene povezovalne ceste Maline - Jugorje.

Večji objekti na obravnavanem odseku 3. razvojne osi in povezovalnih cest so trije mostovi čez reko Krko, sedem viaduktov na območju prečkanja dolin ter enocevni dvosmerni predor Gorjanci dolžine l=3300m.

Na podlagi prometne in ekonomske analize bo določena, optimalna dinamika faznosti oziroma etapnosti gradnje in sicer:

- zahodna povezovalna cesta (od obstoječega zahodnega priključka na AC Ljubljana – Obrežje do priključka Poganci), kot dvopasovnica ali štiripasovnica;
- povezovalna cesta Mačkovec – Cikava (od obstoječega križišča na vzhodnem priključku Novega mesta na AC do priključka Drgančevje), kot dvopasovnica ali štiripasovnica;
- pododsek od razcepa Lešnica do priključka Drgančevje;
- pododsek od priključka Drgančevje do priključka Poganci, kot dvopasovnica ali štiripasovnica;
- pododsek od priključka Poganci do priključka Gorjanci in

- pododsek od priključka Gorjanci do priključka Maline.

4. Nadaljnje aktivnosti pri pripravi strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta

Za strokovno rešitev prostorske ureditve se poleg zgoraj opisanih strokovnih podlag izdelajo tudi morebitne druge strokovne podlage, ki izhajajo iz smernic nosilcev urejanja prostora. Izdelane bodo tudi druge strokovne podlage, za katere bi se v postopku priprave državnega prostorskega načrta izkazalo, da so potrebne. Na osnovi izdelanih strokovnih podlag bo pripravljen dopolnjen osnutek državnega prostorskega načrta, ki bo javno razgrnjen in javno obravnavan. Na podlagi stališč do pripomb z javne razgrnitve in javnih obravnav ter stališč do pripomb in predlogov občin bodo izdelane dopolnitve strokovnih podlag ter predlog oz. dopolnjen predlog državnega prostorskega načrta. Sprejet dokument bo podlaga za izdelavo projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja in za odkupovanje zemljišč.

5. Zaključek

Pri dosedanjem delu na pripravi dokumentacije za 3. razvojno os – južni del se je pokazalo, da je možno tako pomemben infrastrukturni objekt umestiti le na osnovi utemeljenih strokovnih rešitev in s sprotim vključevanjem in upoštevanjem lokalnih skupnosti in nosilcev urejanja prostora. Doslej je bilo temu namenjenega zelo veliko časa, zato je bila v študiji variant predlagana najustreznejša varianta sprejemljiva za vse tangirane občine.

V času javne razgrnitve občinskega prostorskega načrta za območje mestne občine Novo mesto in občine Črnomelj, kjer je bila prikazana tudi neustreznejša varianta trase 3. razvojne osi in povezovalnih cest, so bili podani različni predlogi za optimizacijo trase.

Utemeljene strokovne rešitve ter konstruktivno sodelovanje lokalnih skupnosti in nosilcev urejanja prostora v vseh nadaljnjih fazah bo ključno za uspešno realizacijo projekta 3. razvojne osi.

Viri in literatura

1. Acer Novo mesto d.o.o.; »Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško« Novo mesto, junij 2008.
2. Oikos d.o.o.; »Okoljsko poročilo za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško« Ljubljana, junij 2008.
3. Acer Novo mesto d.o.o.; »Osnutek državnega prostorskega načrta za 3. razvojno os – južni del, odsek 1 od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje do priključka Maline« Novo mesto, julij 2009.
4. Uradni list RS; »Zakon o prostorskem načrtovanju«, Ljubljana, št. 33/2007.
5. Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste; »Projektna naloga za izdelavo strokovnih podlag k državnem lokacijskem načrtu 3. razvojne osi – južni del, odsek 1 od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje (novomeški obroč) do priključka Maline« Ljubljana, januar 2009

3. STROKOVNI SIMPOZIJ

3. RAZVOJNA OS OD IDEJE DO REALIZACIJE

23.10.2009

Hotel Paka
Velenje

ORGANIZATOR

MESTNA OBČINA VELENJE

DCM - DRUŠTVO ZA CESTE
SEVEROVZGOHNE SLOVENIJE

Smetanova 17, 2000 Maribor

Tel.: 02 2294-367

E-mail: dcm@uni-mb.si,

http://dcm.fg.uni-mb.si

DŠ: 76603474, MŠ: 1049364

TRR: 04515-0000970605

UNIVERZA V MARIBORU

FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO

in

DRUŽBA ZA RAZISKAVE V CESTNI IN

PROMETNI STROKI SLOVENIJE



MESTNA OBČINA
VELENJE



SPONZORJI

Sponzorji 1

HOLDING SLOVENSKE ELEKTARNE
PREMOGOVNIK VELENJE
TERMoeLEKTRARNA ŠOŠTANJ
GORENJE

Sponzorji 2

DARS
DDC SVETOVANJE INŽENIRING
CMC CELJE
PRIMORJE
SGP POMGRAD

Sponzorji 3

PROJEKT NIZKE ZGRADBE
PONTING
LINEAL
BPI BIRO ZA PROJEKTIRANJE
IGMAT

Sponzorji 4

DOLENJSKA PROJEKTIVA
APROS
URBIS
ALPINE BAU GMBH
SLOVENSKE CESTNE PODJETJA
RAZVOJNI CENTER PLANIRANJE CELJE

Sponzorji 5

BRP KONSTRUKCIJSKI BIRO SKORNJEK
PROJEKT NIZKE GRADNJE



Velenjski premogovnik deluje na največjem slovenskem nahajališču premoga in na eni od najdebelejših znanih plasti premoga na svetu. V lignitnih plasteh, debelih kar 165 metrov, je bilo doslej odkopanega več kot 180 milijonov ton lignita. Če bi ga naložili na vagone, bi lahko z njimi sestavili kompozicijo, ki bi dvakrat obkrožila Zemljo.

Prve omembe nahajališč segajo v 18. stoletje, prva vrtanja v leto 1875, prvo jamsko odpiranje pa v leto 1887. Daniel pl. Lapp je bil prvi, ki mu je po odkritju glavnega lignitnega sloja leta 1875, ki šteje kot »rojstno leto« velenjskega premogovnika, zares uspelo pridobivati omembe vredne količine lignita. Rudarji so v času po odprtju prvega jaška, kljub zgolj ročnemu delu, uspešno večali proizvodnjo, k čemur je pripomogla tudi nova železniška proga, ki je omogočila prodajo bolj oddaljenim kupcem.

Že leta 1905 je bila v bližini premogovnika zgrajena prva termoelektrarna, ki je delovala na osnovi lignita. Pridobivanje premoga v Šaleški dolini je doživelo največji razmah po 2. svetovni vojni, ko so potrebe po premogu skokovito narasle.

Količine izkopanega premoga so naraščale do sredine 90. let 20. stoletja. Velenjski premogovnik je zagotavljal kar tri četrtine vsega slovenskega premoga. Moderna mehanizacija in lastna odkopna metoda sta bili v osemdesetih letih prejšnjega stoletja komaj dovolj za pokritje vseh potreb po premogu. Lakota tedanje države po energiji je povzročila, da so v velenjskem premogovniku sredi 80. let dosegli vrhunec količin odkopanega premoga na leto, to je bilo 5 milijonov ton premoga. Danes je celotna količina odkopanega velenjskega lignita uporabljena za delovanje Termoelektrarne Šoštanj, kjer iz letne odkopane količine premoga pridobijo eno tretjino električne energije, ki jo porabimo v Sloveniji. Pomen Premogovnika Velenje pa se ne meri samo z zadovoljevanjem te temeljne potrebe družbe, temveč tudi z vplivi, ki jih ima premogovniška dejavnost neposredno na okolje in z odnosom do okolja. Slednje je predvsem povezanost s krajem in njegovimi prebivalci. Razvoj Velenja je tesno povezan s premogovništvom, saj so rudarji mesto zgradili s svojimi rokami ob nešteti urah prostovoljnega dela. Vpliv Premogovnika je čutili tudi danes. Podjetje podpira in spodbuja dejavnosti na športnem, kulturnem, šolskem področju. Na nekdanj poškodovanih površinah zaradi rudarjenja je nastal Turistično rekreacijski center Jezero, ki na športne terene, v naravo ter na športne in zabavne prireditve privablja veliko obiskovalcev. Leta 1999 je bil v opuščnem delu jame Škale urejen Muzej premogovništva Slovenije, kjer lahko obiskovalci spoznajo razvoj premogovništva v Sloveniji.



Termoelektrarna Šoštanj ima danes 839 MW inštalirane moči in je pred novim investicijskim ciklusom. Ekološko sanacijo, ki smo jo z veliko skrbjo za okolje pričeli že v letu 1983, smo s tehnološko posodobitvijo dotrajanih in zastarelih blokov že končali.

Zmanjšali smo emisije SO₂, NO_x in prahu ter zmanjšali porabo in onesnaževanje vode. Ko sta v lanskem letu začeli obratovati še dve plinski enoti skupne moči 84 MW, se je z izkoriščanjem toplote izpušnih plinov turbin izboljšal izkoristek obstoječih velikih blokov in posledično se je zmanjšala emisija CO₂, na enoto proizvedene električne energije.

Odločitev o gradnji 600 MW bloka 6, ki že poteka, pa z ekološkega vidika pomeni nadaljevanje ekološke sanacije, saj se bodo emisije CO₂ glede na današnje stanje zmanjšale za 35 %, pa tudi hrup bo znatno pod dovoljeno mejo. Blok 6, ki naj bi poskusno začel obratovati konec leta 2014, zagotavlja viden ekonomski učinek, saj zagotavlja nižjo ceno električne energije kot jo dosegamo trenutno v Termoelektrarni Šoštanj, zagotavlja pa tudi bistven ekološki učinek.

V okolje bomo namreč že leta 2015, ko bo začel obratovati blok 6, spuščali 55 odstotkov manj žveplovih oksidov ter za 50 % manj dušikovih oksidov glede na doseženo emisijo obeh polutantov v letu 2008. Blok 6, ki bo zgrajen z najsodobnejšo tehnologijo in napravami, bo zadovoljeval vse kriterije veljavnih ekoloških predpisov. Sicer pa si Šaleška dolina kot močan gospodarski potencial ne more zamišljati pravega gospodarskega razvoja brez dobre logistične povezave. TEŠ, kot eden vodilnih energetskih sistemov v Sloveniji, je cestno močno povezan ;po vsej Sloveniji in s sosednjimi državami Evropske Unije.

Ocenjujemo, da bo z načrtovano novo prometno povezavo tudi Termoelektrarna Šoštanj zagotovljeno nemoteno prometno povezovanje, saj že vrsto let opažamo, da je promet iz smeri Koroške v smeri središča Slovenije zelo obremenjen in v danih momentih velik problem, pri čemer se v TEŠ-u že danes soočamo s težavami, ki bodo nastale pri gradnji 600 MW Bloka 6 in pri čemer vidimo problem hitrega prevoza opreme. Ob tem pa ugotavljamo, da bi bilo potrebno ugoditi tudi obstoječo železniško infrastrukturo in jo prilagoditi potrebam današnjega časa.