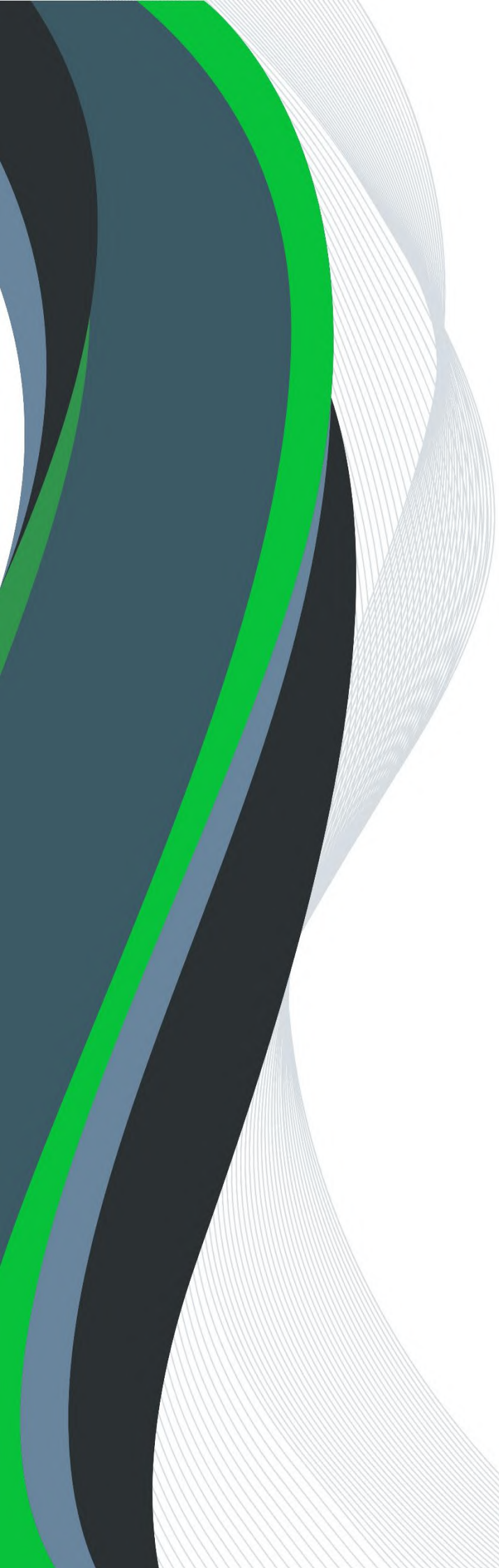




Strokovni posvet

RAZVOJNA IN PROMETNA INFRASTRUKTURA NA KOROŠKEM

Društvo za ceste SV Slovenije

STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE
RAZVOJNA IN PROMETNA INFRASTRUKTURA NA KOROŠKEM

23. maj 2024

Organizator

Društvo za ceste severovzhodne Slovenije

Pokrovitelji

Inženirska zbornica Slovenije

Občina Dravograd

GZS – Zbornica gradbeništva in industrije gradbenega materiala

Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in infrastrukturo

Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije

Regionalna razvojna agencija za Koroško



RRAKOROŠKA
REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO

Program dogodka



via vita

STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

RAZVOJNA IN PROMETNA INFRASTRUKTURA NA KOROŠKEM

ČETRTEK,
23. MAJ 2024

DVOREC BUKOVJE
DRAVOGRAD



ORGANIZATOR
DCM DRUŠTVO ZA CESTE
SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

Smetanova 17, Maribor
Tel.: 02/ 2294-326
e-pošta: info@dcn-svs.si
http://www.dcn-svs.si
facebook.com/DCMdrustvo
TRR: 04515-000970605



POKROVITELJI
OBČINA DRAVOGRAD

UNIVERZA V MARIBORU
FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO,
PROMETNO INŽENIRSTVO IN
ARHITEKTURO

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE

DRC - ZDRUŽENJE ZA PROMET IN
PROMETNO INFRASTRUKTURO

GZS - ZBORNICA GRADBENIŠTVA
IN INDUSTRIJE GRADBENEGA
MATERIALA

PROGRAM DOGODKA* - DOPOLDANSKI DEL

08.30 REGISTRACIJA UDELEŽENCEV

09.00 NAGOVORI GOSTITELJEV IN POKROVITELJEV

Anton PREKŠAVEC, župan Občine Dravograd

Uroš ROZMAN, predsednik Društva za ceste SV Slovenije

Karmen PRAPROTNIK, direktorica Direkcije RS za infrastrukturo

Evstahij DRMOTA, direktor DRC – Združenja za promet in prometno infrastrukturo

10.00 UVODNI REFERATI

DOLGOROČNA VIZIJA JE KLJUČ DO USPEHA

Milan KRAJNC, Zavod za Spoznavanje Narave in Družbe

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANE NA KOROŠKEM

Peter ZAJC, RRA Koroška

10.30 STROKOVNI REFERATI – CESTNA INFRASTRUKTURA – DOPOLDANSKI DEL

GRADNJA SEVERNEGA DELA 3. RAZVOJNE OSI

Janez KUŠNIK, DARS

PROSTORSKO UMEŠČANJE SEVERNEGA DELA 3. RAZVOJNE OSI

Ana SODNIK-PRAH, Družba za avtoceste v RS

NAČRTOVANI PROJEKTI REDNEGA IN INVESTICIJSKEGA VZDRŽEVANJA IN RAZVOJA
DRŽAVNEGA CESTNEGA OMREŽJA NA KOROŠKEM

Alojzij BOH in Miloš DULAR, Direkcija RS za infrastrukturo

12.00 ODMOR IN NOVinarska KONFERENCA

12.30 STROKOVNI REFERATI – TRAJNOSTNA MOBILNOST IN ODPORNOST NA
PODNEBNE SPREMEMBE - POPOLDANSKI DEL

DRŽAVNI NAČRTI PRENOVE ŽELEZNIŠKE PROGE MARIBOR - HOLMEC

mag. Dejan JURKOVIČ, Direkcija RS za infrastrukturo

POTENCIAL HITRE ŽELEZNICE »KORALMBAHN« ZA KOROŠKO REGIJO

Eric KIRSCHNER in Nicholas KATZ, Joanneum research

SISTEMSKO POVEZANI UKREPI UREDITVE POREČJA MEŽE S PRITOKOM MISLINJE

Tijana MIČIĆ, Vodnogospodarski biro Maribor



RAZVOJNA IN PROMETNA INFRASTRUKTURA NA KOROŠKEM

14.00 OKROGLA MIZA:

**KDAJ IN KAKO BO KOROŠKA POSTALA INFRASTRUKTURNO RAZVITA IN
PROMETNO POVEZANA REGIJA Z ENAKOVREDNIMI POGOJI ZA
GOSPODARSKI IN SOCIALNO-DRUŽBENI RAZVOJ?**

Sodelujoči:

Uroš ROZMAN, RRA Koroška

Bojan BOROVIK, Razvojni svet koroške regije

Jernej MOČNIK, SIJ METAL Ravne na Koroškem

Katja POKERŽNIK, Koroška gospodarska zbornica

Moderator okrogle mize:

Gregor FICKO, Društvo za ceste SV Slovenije

15.00 ZAKLJUČEK SIMPOZIJA

ORGANIZACIJSKI ODBOR

* organizator si pridržuje pravico do
spremembe programa

mag. Gregor FICKO, mag. Uroš ROZMAN, Miha STERGAR, Katja HANŽIČ, Suzana FRAS, izr.
prcf. dr. Marko RENČELJ, mag. Matej MOHARIČ, Karmen KOŠUTAR, mag. Barbara BRATINA

Pooblaščen in nadzorni inženirji za udeležbo na strokovnem posvetu pridobijo kreditne točke iz izbirnih vsebin skladno s Splošnim aktom o stalnem
poklicnem usposabljanju pooblaščenih inženirjev (število kreditnih točk se še določa)

Sponzorji



ATRIVA d.o.o.



BPI d.o.o.



BPN d.o.o.



Javno komunalno podjetje Slovenj
Gradec d.o.o.



GRADBENIŠTVO KUSTER d.o.o.



VOC CELJE d.o.o.



SLEMENŠEK d.o.o.



ZDRUŽENJE DRC



SIGNACO d.o.o.



Dravske elektrarne Maribor

DRAVSKE ELEKTRARNE MARIBOR



MIT GRNJAK d.o.o.

Spoštovani,

Društvo za ceste severovzhodne Slovenije je organiziralo posvet posvečen razvoju in prometni infrastrukturi na Koroškem. Veseli nas, da se je tudi letos zbrala strokovna javnost, ki jo povezuje skupna vizija izboljšanja prometne infrastrukture, spodbujanja trajnostne mobilnosti in celovitega razvoja našega prostora.

Društvo za ceste SV Slovenije že vrsto let ostaja pomemben povezovalni člen med strokovnjaki, raziskovalci, upravljavci infrastrukture in lokalnimi skupnostmi. Naša želja je ohranjati in nadgrajevati strokovni dialog o izzivih in priložnostih, ki jih prinaša razvoj prometne infrastrukture, pri čemer si prizadevamo za celovite rešitve, ki bodo prispevale k trajnostnemu razvoju severovzhodne Slovenije.

Posvet je bil odlična priložnost, da osvetlimo ključne projekte in razpravljamo o strateških ukrepih, ki oblikujejo prihodnost našega prostora. Posebej bi izpostavil naslednje referate:

- **Dolgotrajno vizijo kot ključ do uspeha**, ki jo je predstavil ddr. Milan Krajnc. Njegovo poudarjanje povezanosti vizije in odgovornega vodenja je tudi naš cilj – ustvariti trajnostne rešitve, ki bodo presegle zgolj kratkoročne koristi.
- **Gradnjo severnega dela 3. razvojne osi**, ki je za Koroško regijo eden najpomembnejših projektov. Kot smo slišali od Katje Pogoršek in Ane Sodnik-Prah, ta projekt ne bo le izboljšal prometne povezave, temveč bo regiji prinesel gospodarski zagon in večjo povezanost.
- **Sistemske povezane ukrepe za zmanjšanje poplavne ogroženosti**, ki jih je predstavila Tijana Mičić. Ta tema opozarja na potrebo po interdisciplinarnem sodelovanju za zagotavljanje varnosti prebivalcev pred poplavami.

Izjemno pomembno je, da pri teh prizadevanjih upoštevamo tudi potencial hitrih železniških povezav, kot sta **Koralmbahn**, o kateri sta govorila Eric Kirschner in Nicholas Katz, ter prenova železniške proge Maribor–Holmec. Te železniške povezave niso le infrastrukturni projekti, temveč tudi priložnosti za gospodarsko sodelovanje in zmanjšanje prometnega bremena na cestah.

Prepričan sem, da bomo s skupnimi prizadevanji, izmenjavo strokovnega znanja in povezovanjem dosegli pomembne premike na področju razvoja infrastrukture. Hvaležen sem vsem, ki s svojim znanjem in delom prispevate k napredku na področju prometne infrastrukture.

Hvala vsem za sodelovanje.

Uroš Rozman
Predsednik Društva za ceste SV Slovenije

Kazalo

Dolgoročna vizija je ključ do uspeha	8
ddr. Milan Krajnc.....	8
Celostno prometno načrtovanje na Koroškem.....	9
Peter Zajc.....	9
Prostorsko in projektno načrtovanje ter gradnja severnega dela 3. razvojne osi	10
Janez Kušnik, Katja Podgoršek, Ana Sodnik Prah.....	10
Načrtovani investicijski projekti na državnem cestnem omrežju na Koroškem.....	34
Tadej Mirkac	34
Nadgradnja regionalne železniške proge št. 34 Maribor–Prevalje–državna meja.....	36
mag. Dejan Jurkovič, mag. Suzana Habjanič Gorše	53
Koraln Railway – An Opportunity for Southern Austria?.....	57
Eric Kirschner, Nicholas Katz.....	57
Sistemske povezane ukrepe za zmanjševanje poplavne in erozijske ogroženosti na porečju Meže z Mislinjo	61
Tijana Mičić.....	67
Zahvala.....	72

Vse predstavitve so dosegljive na

<https://www.dcm-svs.si/razvojna-in-prometna-infrastruktura-na-koroskem/>



Dolgoročna vizija je ključ do uspeha

ddr. Milan Krajnc

Zavod za Spoznavanje Narave in Družbe

Povzetek predstavitve

1. Dinamilogija

Dinamilogija predstavlja aktivno proučevanje živih procesov in pojavov v povezavi s človekom in naravo. Vključuje metode za osebno (Sirius Personal Transformation) in poslovno preobrazbo (Sirius Business Transformation, Dynamic Communication Model, Projektno vodenje). Skupaj te metode tvorijo **Dinamični model vodenja (Dynamic Leadership Model)**.

2. Koraki preoblikovanja regij v dinamične razvojne regije

- Analiza trenutnega stanja
- Vključitev interesnih skupin
- Oblikovanje dinamičnega modela vodenja
- Izobraževanje in usposabljanje
- Pilotni projekti
- Postopno uvajanje
- Evalvacija in prilagajanje

3. Ustvarjanje regij po meri prebivalcev

Uspešna strategija za razvoj regij temelji na vključevanju prebivalcev v proces odločanja ter sodelovanju lokalnih skupnosti, javnih institucij in gospodarskih subjektov. Ključna je medsebojna povezanost in usklajenost vseh deležnikov.

4. Vizija prihodnosti

Regije morajo imeti dolgoročne cilje, ki segajo vsaj 100 let v prihodnost, oblikovane glede na njihove naravne vire, zgodovino, osebnosti in geografsko lego. Izpostavljeni so bili primeri držav z dolgoročnimi vizijami:

- Kitajska (200 let)
- Singapur (70 let)
- Savdska Arabija (40 let)
- Arabski Emirati (40 let)

Zaključek:

Dolgoletna vizija in dinamično vodenje sta ključna za uspešen razvoj regij, kjer so prebivalci aktivni soustvarjalci trajnostne in strateške prihodnosti.

Celostno prometno načrtovanje na Koroškem

Peter Zajc

RRA Koroška

Povzetek predavitve:

1. Celostni pristop k prometnemu načrtovanju

Predstavitev je izpostavila pomen celostnega načrtovanja, ki združuje vse ključne elemente v skladno celoto. Poudarjena je bila potreba po obravnavi prometne problematike na način, ki presega zgolj mobilnost in vključuje dostopnost ter prostorsko načrtovanje.

2. Integracija prostorskega in prometnega načrtovanja

Čeprav je pomen integracije priznan, se v praksi pogosto ne izvaja. To omejuje možnosti za trajnostni razvoj regij in zmanjšuje dostopnost za prebivalce.

3. Geografska marginalnost Koroške

Koroška je regija z minimalno opazno marginalnostjo, vendar je potrebno obravnavati njene geometrične, okoljske, gospodarske in družbene vidike. Marginalnost ne bi smela omejevati razvojnih priložnosti regije.

4. Participativno načrtovanje in reševanje konfliktov

Učinkovitost participativnega pristopa pri umeščanju projektov, kot je tretja razvojna os, je ključna za zmanjševanje konfliktov. Pri tem pa pogosto prihaja do izključevanja določenih strok, kar ovira trajnostne prometne rešitve.

5. Trajnostni razvoj regije

Infrastrukturni ukrepi sami po sebi niso dovolj za dolgoročen uspeh. Za zagotavljanje pozitivnih gospodarskih in demografskih učinkov je potrebna podpora ustrezne regionalne politike.

Zaključek:

Celostno prometno načrtovanje, vključujoč prostorski in participativni pristop, je ključno za trajnostni razvoj Koroške. Regija potrebuje infrastrukturne ukrepe, dopolnjene z ustreznimi politikami, da bi zagotovila dolgoročne koristi za prebivalce in gospodarstvo.

Prostorsko in projektno načrtovanje ter gradnja severnega dela 3. razvojne osi

Janez Kušnik, Katja Podgoršek, Ana Sodnik Prah

DARS

Povzetek predstavitve:

1. Strateška izhodišča

Gradnja severnega dela tretje razvojne osi temelji na **Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (SPRS)** in **Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa (ReNPRP30)**, ki določata cilje prometne infrastrukture do leta 2030.

2. Glavni odseki severne osi

- **Šentrupert – Slovenj Gradec jug** (17,5 km): Vključuje hitre ceste, predore, viadukte, nadvoze, in regulacije vodotokov.
- **Velenje – Slovenj Gradec** (14 km): Obsega hitre ceste, galerije, mostove ter obsežne regulacije.
- **Slovenj Gradec – Dravograd** in **Otiški Vrh – Prevalje**: Trase vključujejo dvopasovne in štiripasovne ceste z ločilnimi pasovi ter obvozne ceste.

3. Koristi projekta:

- Zmanjšanje stroškov goriva in vozil.
- Izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanjem onesnaženja.
- Pospeševanje razvoja poselitve, gospodarskih dejavnosti in povezovanja regij z mednarodnimi omrežji.
- Spodbujanje integracije obmejnih regij z osrednjo Slovenijo.

4. Izvedeni ukrepi in stanje gradnje

- **Pridobivanje gradbenih dovoljenj**: Večina pozitivnih mnenj je že pridobljena, vendar so postopki ponekod zavrti zaradi nasprotovanj ali manjkajočih soglasij.
- **Gradnja posameznih odsekov**: Nekateri odseki so že zgrajeni ali v fazi projektiranja, drugi pa čakajo na pravnomočna dovoljenja in razpise za izvajalce.

5. Tveganja in izzivi

- Zamude zaradi pridobivanja zemljišč in soglasij.
- Pravno-formalni zapleti pri razpisih.
- Poplavni dogodki, ki so zahtevali dodatne hidrološke študije in prilagoditve projektov.

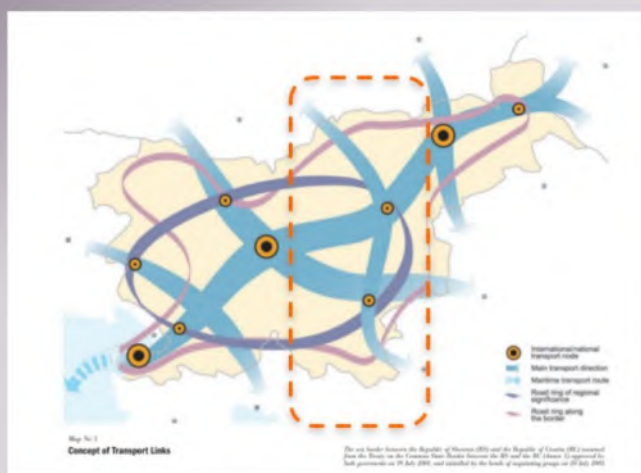
6. Poplavna varnost

Po poplavah avgusta 2023 so bili uvedeni dodatni ukrepi za izboljšanje protipoplavne zaščite na območjih Meže in Mislinje. Prilagoditve vključujejo spremembe hidroloških izhodišč in načrtov kolesarskih poti.

Zaključek:

Projekt severnega dela tretje razvojne osi je ključen za izboljšanje povezljivosti regij in gospodarske konkurenčnosti. Uspešna izvedba zahteva tesno sodelovanje vseh deležnikov, upoštevanje okoljskih vplivov in trajnostno načrtovanje.

Strateška izhodišča



- Strategija prostorskega razvoja Slovenija (SPRS)
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30)

Odseki tretje razvojne osi v pristojnosti DARS



DPN

3. RAZVOJNA OS SEVER,
od priključka Slovenj Gradec jug do
Dravograda z obvoznici
in od Otiškega Vrha do Prevalj

GRADITEV

3. RAZVOJNA OS SEVER, od
priključka Šentrupert do
priključka Slovenj Gradec jug

3. RAZVOJNA OS JUG,
od priključka Novo mesto vzhod
do priključka Maline in od
priključka Maline do MMP
Metlika(Črnomelj)

3

DARS

Prostorski planski podlagi

- Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št. 72/13 in 3/17)
- Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug (Uradni list RS, št. 03/17)

4

DARS

Koristi razvojnih projektov tretje razvojne osi

Koristi	
Koristi uporabnikov	✓
Koristi iz naslova porabe goriva	✓
Koristi iz naslova ostalih obratovalnih stroškov vozil (olja, pnevmatike, vzdrževanje, amortizacija)	✓
Časovne koristi	✓
Eksterne koristi (onesnaženje zraka)	✓
Koristi iz naslova prometnih nesreč	✓
Širše koristi	✓
Razvoj poselitve in gospodarskih dejavnosti ter njihovo vključevanje v mednarodna infrastrukturna omrežja	✓
Spodbujanje razvoja in integriranosti šibkejših ter obmejnih regij z območjem osrednje Slovenije	✓
Pozitivni učinki na gospodarstvo in zagotavljanje gospodarske konkurenčnosti	✓

5

DARS



3RO SEVER, Šentrupert–Slovenj Gradec jug

ODSEK 2

Od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, v dolžini 17,5 km

→ začetek projektiranja junij 2018

ODSEK 1

Od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug, v dolžini 14 km

→ začetek projektiranja junij 2019

6

DARS

3RO SEVER – glavni tehnični elementi

2. odsek :

- hitra štiri pasovna hitra cesta, dolžine 17,5 km
- navezovalna cesta v dolžini 1,9 km
- 5 priključkov
- 2 dvocevna predora (skupne dolžine ca. 2050 m)
- 1 enocevni predor (dolžine 490 m)
- 3 pokriti vkopi
- 18 viaduktov
- 6 podvozov
- 3 nadvozi
- 7 mostov
- več deviacij cest
- 21 regulacij vodotokov

Skupna dolžina trase HC, ki poteka na/v objektih znaša 7.024,00 m, kar je 40 % celotne trase.

1. odsek :

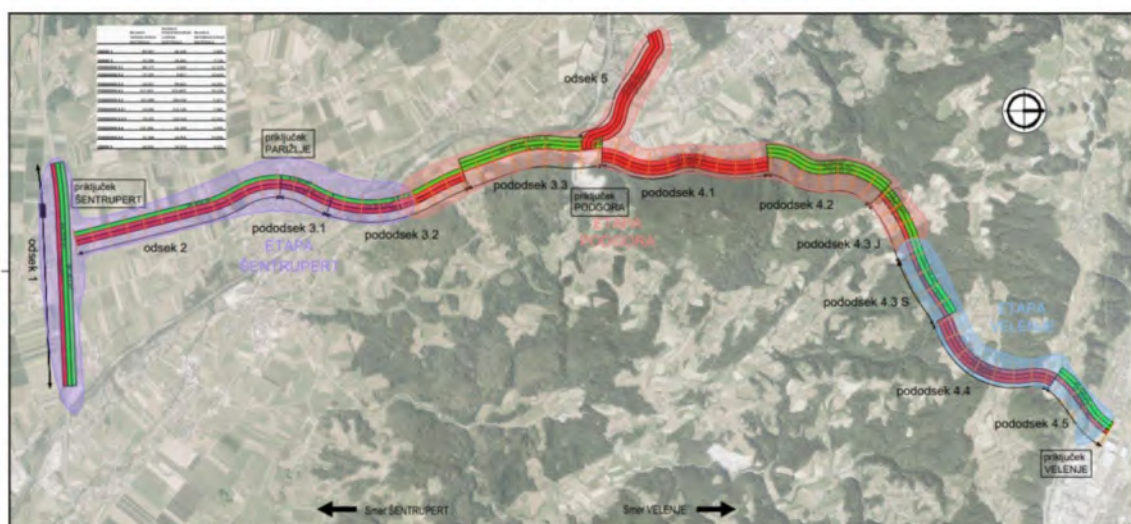
- hitra štiri pasovna hitra cesta dolžine 14 km
- navezovalna cesta 1,5 km
- 4 priključki
- 3 dvocevni predori (skupne dolžine ca. 1.300 m)
- 3 galerije
- 1 pokriti vkop
- 9 viaduktov
- 9 podvozov
- 3 podhodi
- 8 nadvozov
- 3 mostovi
- več deviacij cest
- 20 regulacij vodotokov

Skupna dolžina trase HC, ki poteka na/v objektih znaša 4.316,62 m, kar je 31 % celotne trase.

7

DARS

1. odsek 3RO SEVER, Šentrupert–Velenje



Etapa Šentrupert

Etapa Podgora-Velenje

8

DARS

1. odsek 3. R. O. sever, od priključka Šentrupert do priključka Velenje jug

GLAVNI ELEMENTI

Dolžina: 14 km (HC) in 1,5 km (navezovalna cesta)

Glavni elementi:

4 priključki, 3 dvocevni predori (skupne dolžine ca. 1.300 m), 3 galerije, 1 pokriti vkop, 10 viaduktov, 9 podvozov, 1 podhod, 7 nadvozov, 1 most, 20 regulacij vodotokov in več deviacij cest

GRADBENO DOVOLJENJE

Zahteva za izdajo GD je bila vložena 22. 4. 2022.

GD:

Pridobljena vsa pozitivna mnenja razen ene od občin, po pridobitvi lahko MNVP prične z javno objavo DGD in PVO

GRADNJA

Etapa Šentrupert:

1. faza razpisa za izvajalca del: pravnomočna

Etapa Podgora-Velenje

1. faza razpisa za izvajalca del: pregled ponudb

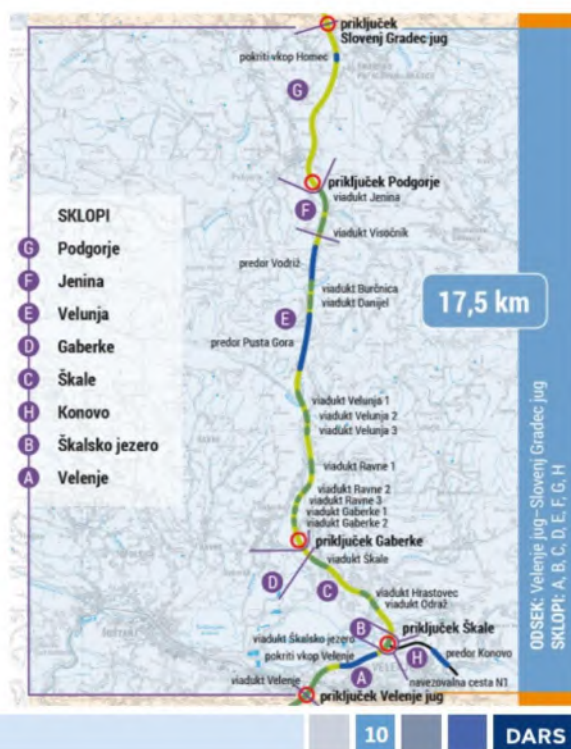
2. faza razpisa za izvajalca del: po pridobitvi pravnomočnega GD

Pričetek gradnje: po izvedeni 2. fazi razpisa



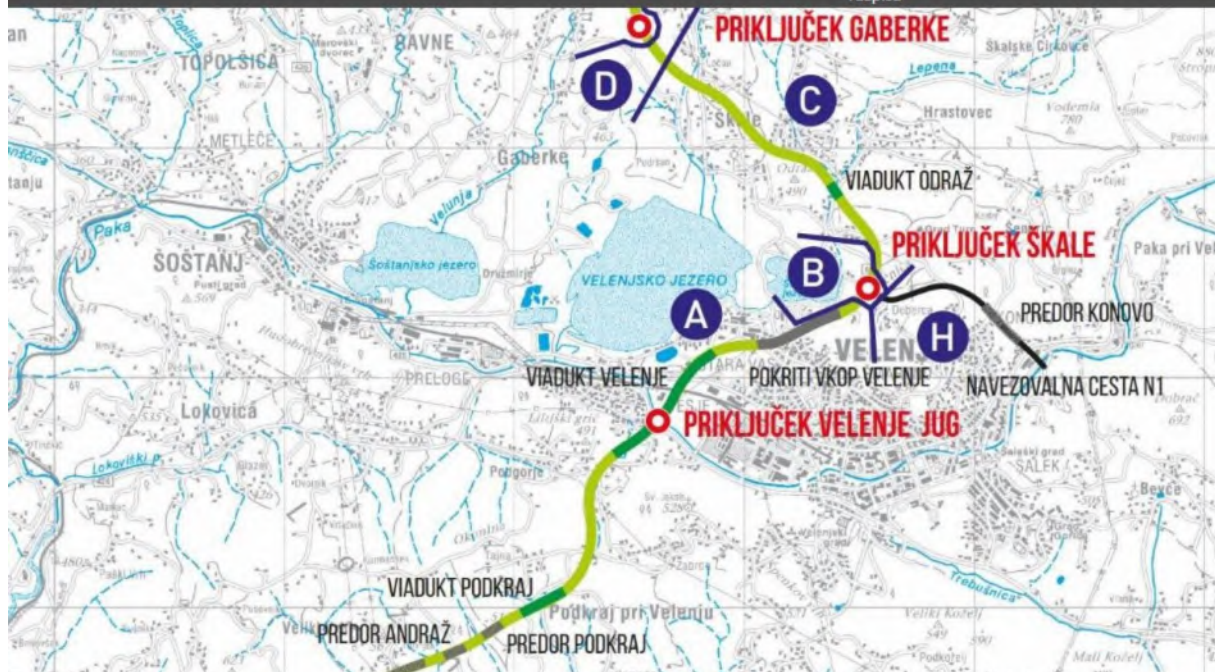
2. odsek 3RO SEVER – delitev na sklope

- A – VELENJE
- B – ŠKALSKO JEZERO *gradnja
- C – ŠKALE
- D – GABERKE *gradnja zaključena
- E – VELUNJA
- F – JENINA *gradnja
- G – PODGORJE
- H – KONOVO *gradnja



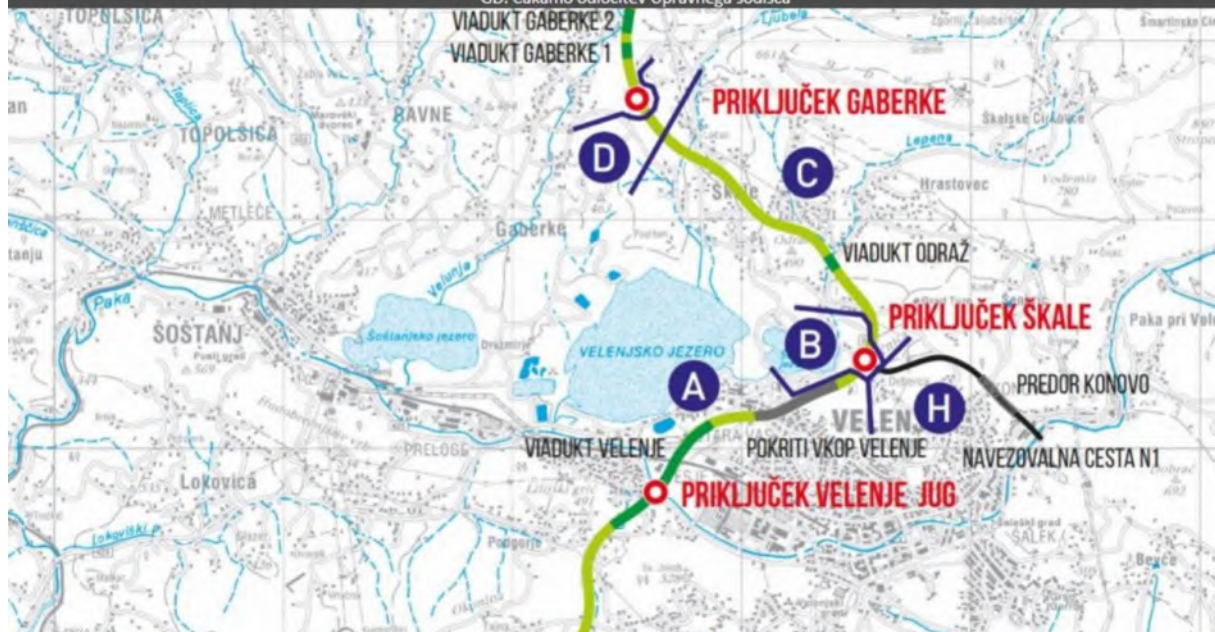
A – Velenje

	GRADBENO DOVOLJENJE	GRADNJA
Dolžina: 2,4 km	Zahteva za izdajo GD vložena 10. 8. 2023.	1. faza razpisa za izvajalca del: v pripravi za objavo, julij 2024
Glavni elementi: priključek Velenje jug, 1 viadukt (780 m), 2 pokrita vkopa (skupaj 650 m), 2 kesona (skupaj 320 m), podvoz	GD: poteka postopek izdaje GD, pridobljena so vsa mnenja	2. faza razpisa za izvajalca del: po pridobitvi pravno močnega GD
Ocenjena vrednost GOI: v pripravi za 1. fazo razpisa		Pričetek gradnje: po uspešno zaključeni 2. fazi razpisa



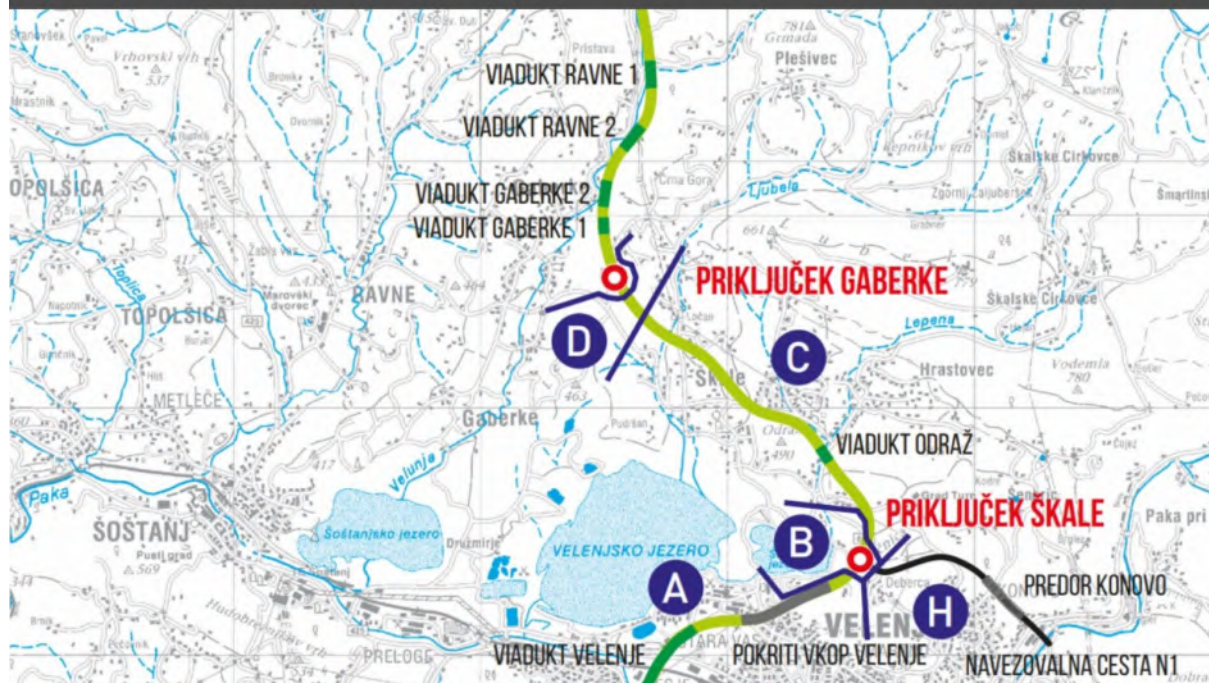
B – Škalsko jezero in H – Konovo

	GRADBENO DOVOLJENJE	GRADNJA
Dolžina: 0,5 km (HC) in 1,9 km (dvopasovna navezovalna cesta)		Pričetek gradnje: delna uvedba marec 2023
Glavni elementi: priključek Škale, 2 viadukta (skupaj 250 m), 2 mostova, 1 enocestveni predor (497 m), 1 podhod, Pogodbena vrednost GOI (brez DDV): 55,45 mio EUR	GD za pododsek 1 na sklopu B+H je bilo pridobljeno 29. 4. 2022, pravno močno 9. 6. 2022. GD za pododsek 2 (del sklopa H navezovalna cesta Konovo) je bilo izdano 12. 6. 2023. GD ni pravno močno zaradi vložene tožbe na izdano GD. Čakamo odločitev Upravnega sodišča	Načrtovan zaključek gradnje: september 2025, (v odvisnosti od pridobitve pravno močnega GD na sklopu H)



D – Gaberke

	GRADBENO DOVOLJENJE	GRADNJA
Dolžina: 0,5 km	Vloga: julij 2019	Pričetek gradnje: oktober 2020
Glavni elementi: priključek Gaberke, nadvoz (200 m), izvedba dostopa do lokacije odlaganja viškov materialov – premogovnik Velenje	GD izdano: marec 2020	Gradnja zaključena
Pogodbena vrednost GOI (brez DDV): 9,27 mio EUR	GD pravnomočno: junij 2020	



D – Gaberke



E – Velunja

GRADBENO DOVOLJENJE

GRADNJA

Dolžina: 6,8 km

Glavni elementi: 10 viaduktov (2040 m),
2 predora (2050 m)

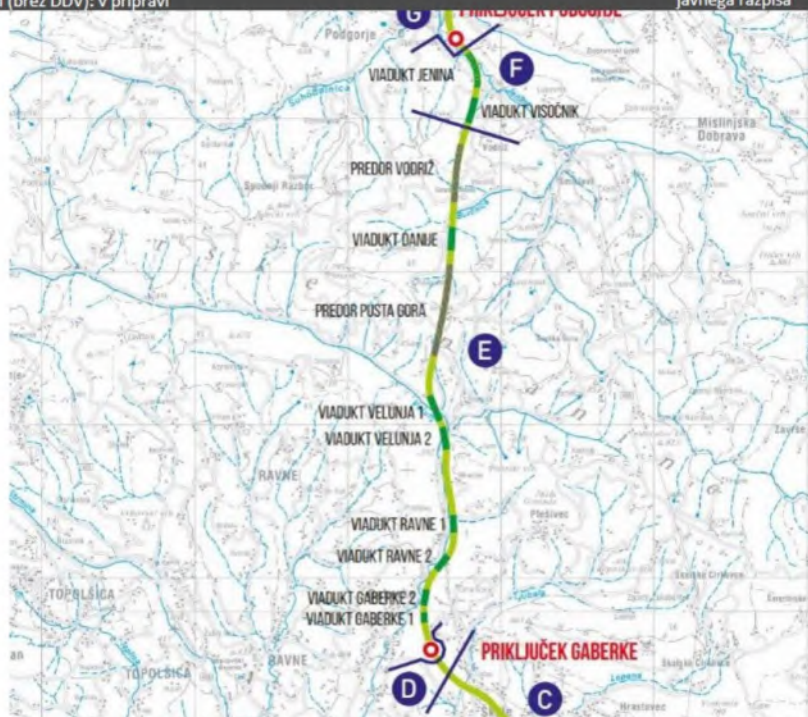
7.5.2024 izdano GD za sklop E, razen za del viadukt Ravne 1

1. faza razpisa za izvajalca del: november 2021,
pravnomočna

2. faza razpisa za izvajalca del: po pridobitvi
pravnomočnega GD

Pričetek gradnje: po uspešno zaključeni 2. fazi
javnega razpisa

Ocenjena vrednost GOI (brez DDV): v pripravi



F – Jenina

GRADBENO DOVOLJENJE

GRADNJA

Dolžina: 1,8 km

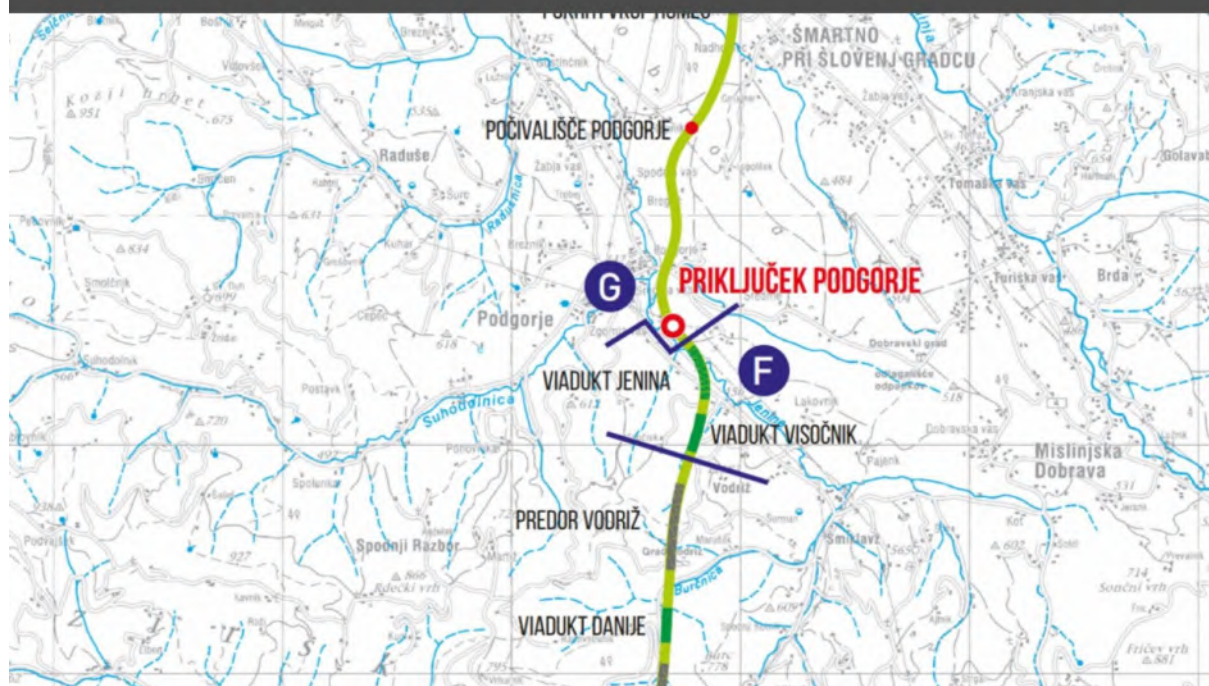
Glavni elementi: 2 viadukta (skupaj 610 m), oporni zidovi, 1 most

GD izdano: maj 2021

Pričetek gradnje: avgust 2021

Načrtovan zaključek gradnje: junij 2024

Pogodbena vrednost GOI (brez DDV): 37,39 mio EUR



F – Jenina



19

DARS

G – Podgorje

Dolžina: 3,3 km

Glavni elementi: pokriti vkop (110 m), 1 most, 2 nadvoza, 2 podvoza, 1 podhod

Ocenjena vrednost GOI (brez DDV): v pripravi

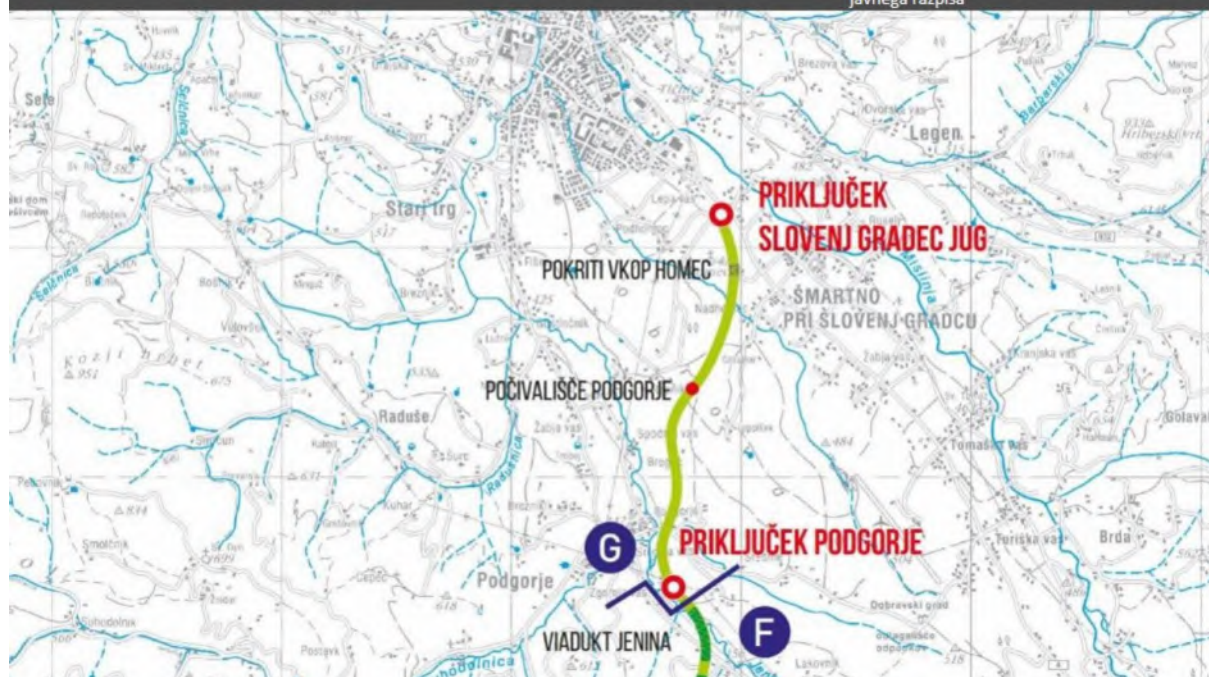
GRADBENO DOVOLJENJE

GD: poteka postopek izdaje GD, 7.5.2024 je MNVP pozval stranske udeležence k priglasitvi v postopek.

GRADNJA

1. faza razpisa za izvajalca del: 2022, pravnomočna
2. faza razpisa za izvajalca del: po pridobitvi GD

Pričetek gradnje: po uspešno zaključeni 2. fazi javnega razpisa



3RO SEVER – Investicijske vrednosti

Naziv investicije	nivo stalnih cen	Stalne cene	Tekoče cene	Vir
3.r.o. sever, 1. odsek	nov 2019	363.630.792	394.777.721	potrjen IP
3.r.o. sever, 2. odsek	dec 2018	573.990.421	625.749.041	potrjen IP

- Neto cene brez zemljišč, brez stroškov financiranja in brez DDV
- V pripravi novelacije investicijskih vrednosti

21

DARS

Stanje odkupa nepremičnin na 3ROS, 1. odsek, Šentrupert-Velenje

katastrska občina	potrebna površina po k.o.	pridobljena površina - DOKAZILA	% pridobljena površina - DOKAZILA	% nepridobljenega
964 VELENJE	323.376	277.793	85,90%	14,10%
968 PODKRAJ	223.287	210.888	94,45%	5,55%
969 VELIKI VRH	70.101	69.886	99,69%	0,31%
972 ŠMARTNO OB PAKI	12.573	12.113	96,34%	3,66%
973 REČICA OB PAKI	575.235	540.507	93,96%	6,04%
980 ANDRAŽ	38.672	38.672	100,00%	0,00%
982 PODVIN	115.368	110.905	96,13%	3,87%
983 MALE BRASLOVČE	52.913	52.913	100,00%	0,00%
984 LETUŠ	12.766	12.458	97,59%	2,41%
987 BRASLOVČE	1.174	1.174	100,00%	0,00%
988 SPODNJE GORČE	215.241	185.773	86,31%	13,69%
990 TRNAVA	245.839	234.815	95,52%	4,48%
991 ORLA VAS	97.737	97.086	99,33%	0,67%
	1.984.282	1.844.983	92,98%	7,02%

15.05.2024

Komunalna infrastruktura: sklepanje služnostnih pogodb je v fazi pridobivanja.
Objekti: odkupljenih je 45 od 47 objektov predvidenih za odstranitev.

22

DARS

Stanje odkupa nepremičnin na 3ROS, 2. odsek, Velenje-Slovenj Gradec

SKLOP	potrebna površina po sklopih	pridobljena površina - DOKAZILA	% pridobljena površina - DOKAZILA	% nepridobljenega
SKLOP A	180.697	150.580	83,3%	16,67%
SKLOP B	67.866	67.866	100%	0%
SKLOP C	225.239	225.239	100%	0%
SKLOP D	160.427	160.427	100%	0%
SKLOP E	481.329	481.329	100%	0%
SKLOP F	114.461	114.461	100%	0%
SKLOP G	320.855	320.855	100%	0%
SKLOP H	79.627	79.627	100%	0%
	1.630.501	1.600.384	98,2%	1,85%

15.05.2024

Komunalna infrastruktura: sklepanje služnostnih pogodb je za sklope, za katere gradbeno dovoljenje še ni izdano, v fazi pridobivanja.
Objekti: Odkupljeni so vsi objekti v območju državnega prostorskega načrta.

23

DARS

TVEGANJA:

- Pridobivanje soglasij lastnikov zemljišč za izvedbo arheoloških in GGH raziskav;
- Časovni potek usklajevanja projektnih rešitev z mnenjedajalci v fazi pridobitve mnenj in uskladitev sporazumov o sočasni gradnji;
- Morebitni zapleti pri pridobivanju zemljišč in nepremičnin potrebnih za pridobitev gradbenih dovoljenj;
- Pravnomočnost gradbenega dovoljenja;
- Morebitne pritožbe ponudnikov v vseh fazah javnih razpisov za pridobitev izvajalca gradbenih del.

24

DARS

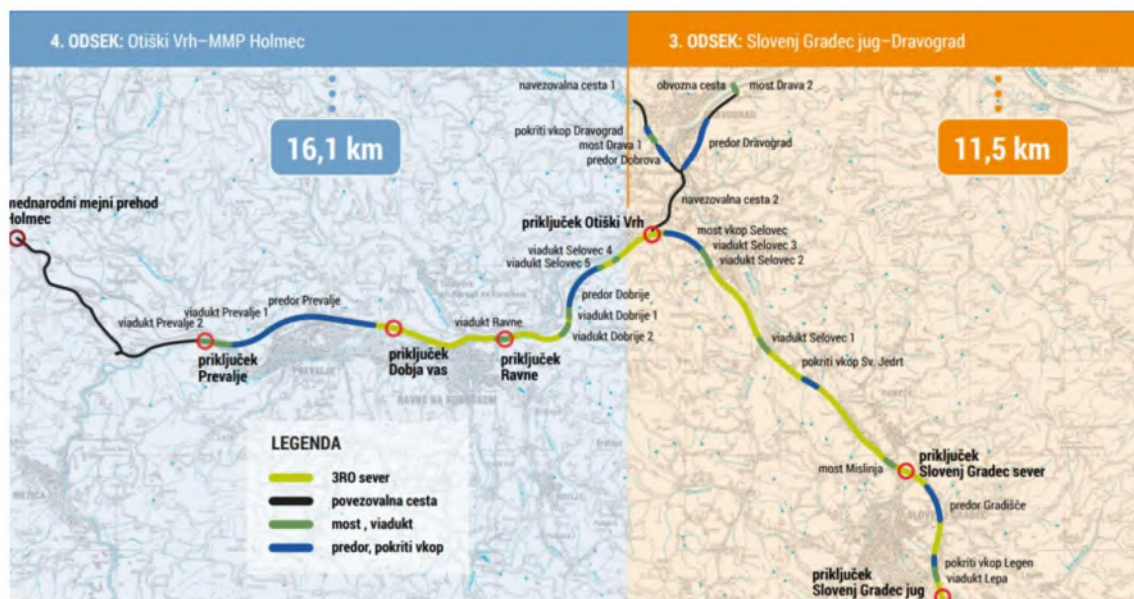


DARS

PROSTORSKO NAČRTOVANJE IN UMEŠČANJE SEVERNEGA DELA 3. RAZVOJNE OSI V PROSTOR

25

DARS



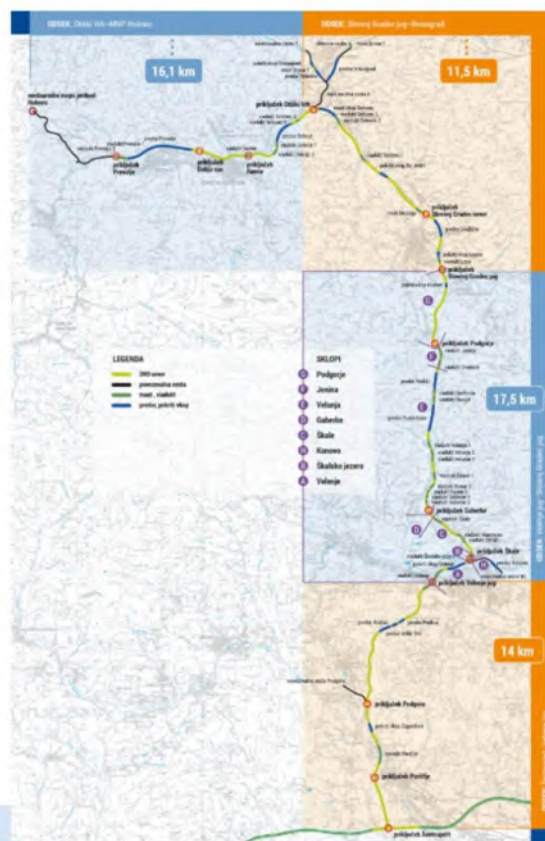
UMEŠČANJE SEVERNEGA DELA 3. RAZVOJNE OSI V PROSTOR

1. DPN ZA DRŽAVNO CESTO SLOVENJ GRADEC—DRAVOGRAD
2. DPN ZA DRŽAVNO CESTO OTIŠKI VRH—PREVALJE

Severni del 3RO: državna cesta od Šentrupert do meje z Republiko Avstrijo

ODSEKI:

1. Šentrupert na AC A1—Velenje
2. Velenje—Slovenj Gradec
3. Slovenj Gradec—Dravograd
4. Otiški Vrh—Prevalje
5. Prevalje—MMP Holmec (ni v pristojnosti DARS)



UMEŠČANJE V PROSTOR Državno prostorsko načrtovanje

2004: Pobuda za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj - Koper in mejo z Republiko Avstrijo

2006: sprejet Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo

2008: Seznanitev vlade s PNV (na odseku Otiški Vrh—Holmec se izvede nov krog ŠV, ker nobena varianta ni bila sprejemljiva v lokalnih skupnostih)

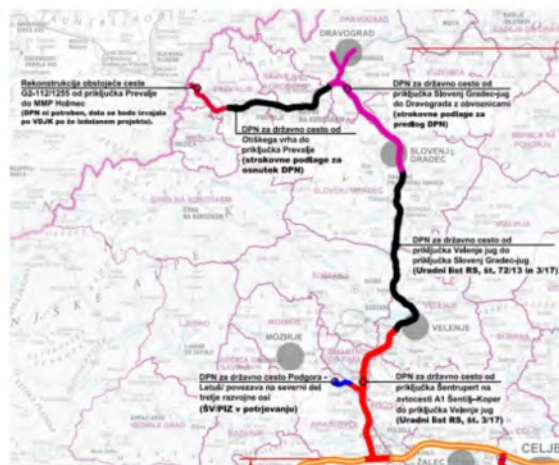
2008: na podlagi pobude MZI je bil sprejet sklep o delitvi celotne trase na 4 ločene DPN

1. DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec—Dravograd:

- faza - strokovne podlage za predlog DPN
- postopek priprave DPN poteka po ZUreP-3

2. DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh—Prevalje:

- faza - strokovne podlage za osnutek DPN
- postopek priprave DPN poteka po ZUPUDPP



DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

OSNOVNI PODATKI

- štiripasovnica, dolžine ca. 12 km, z vmesnim ločilnim pasom in odstavnimi nišami (predvidena je fazna gradnja, najprej kot dvopasovnica, po letu 2040 dograditev v štiripasovnico), projektna hitrost štiripasovne ceste 100 km/h
- dvopasovna navezovalna cesta med Dravogradom in Otiškim vrhom in dvopasovna obvozna cesta Dravograda za smer proti MMP Vič in za smer Maribor, dolžine ca. 5,5 km, projektna hitrost dvopasovne ceste 70 km/h
- predvideni so trije izvennivojski priključki (Slovenj Gradec jug, Slovenj Gradec sever in Dravograd) ter nivojski priključki na dvopasovnici
- na trasi je predviden bencinski servis Slovenj Gradec-sever, v DPN je vključena vzdrževalna baza Podgorje



29

DARS

DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

IZVEDENE AKTIVNOSTI

- 2008 sprejet Sklep o začetku priprave DPN za državno cesto Slovenj Gradec-jug–Dravograd.
- 2011 izdelan osnutek DPN, ki je bil javno razgrnjen v maju 2012.
- Na javni razgrnitvi je bilo izraženo močno nasprotovanje javnosti in lokalnih skupnosti na potek trase (predvsem po Mislinjski dolini, na območju Otiškega Vrh in Dravograda). Izdelana so bila stališča do pripomb in predlogov z javne razgrnitve.
- Postopek priprave in sprejema DPN je bil začasno ustavljen in je bil v mirovanju od leta 2012–2018.
- 2018 Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec–Dravograd in Otiški Vrh–Holmec (v nadaljevanju Študija posodobitve). Potek predvidene 4-pasovne ceste iz Študije posodobitve v veliki meri upošteva pripombe in predloge javnosti iz javne razgrnitve leta 2012, zato je na večjem delu potek trase spremenjen.
- V oktobru 2018 med MZI in MOP sprejeta odločitev, da se priprava DPN nadaljuje od tiste faze dalje, kjer se je leta 2012 ustavila.

30

DARS

DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

- *Aprila 2019 so bila sprejeta stališča do pripomb in julija 2019 zaključena Analiza dopolnjenih smernic nosilcev urejanja prostora.*
- *Na podlagi stališč in rezultatov Študije posodobitve so bile spremenjene in dopolnjene strokovne podlage s področja geodezije, geologije in geomehanike, hidrologije, urejanja voda, kmetijstva, hrupa in onesnaženosti zraka, izdelan je bil katastrski elaborat, elaborat rušitev in elaborat za sprejem začasnega ukrepa zavarovanja prostora. Dopolnjen je idejni projekt in okoljsko poročilo.*
- *V letu 2022 so z DRSV potekala obsežna usklajevanja tehničnih rešitev protipoplavnih ukrepov, ki jih načrtuje DRSV na Meži in Mislinji za zagotavljanje poplavitne varnosti na območju Pameč in Otiškega vrha, s cestnimi ureditvami, ki se načrtujejo v okviru DPN.*
- *Konec leta 2022 je bila izdelana hidrološko hidravlična študija (HHŠ), ki je podlaga za dokončanje IdP, OP in vseh ostalih strokovnih podlag. Poslana je bila v recenzijo na DRSV.*
- *Februarja 2023 je bila spremenjena Uredba o vodovarstvenem območju za vodna telesa vodonosnikov na območju Slovenj Gradca na območju Bukovske vasi.*

31

DARS

DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

Zaradi usklajevanja HHŠ z DRSV se je dinamika postopka priprave DPN upočasnila:

1. Pridobitev pozitivnega mnenja DRSV na HHŠ pred poplavnim dogodkom avgusta 2023

HHŠ je bila izdelana decembra 2022 in poslana v mnenje na DRSV. V skladu z njihovimi pripombami in mnenji je bila večkrat popravljena in dopolnjena. Najobsežnejše je bilo reševanje dveh odprtih vprašanj:

- *povečanje globin poplavnih voda na območju kmetijskih zemljišč*
- *načrtovanje/prestavitev dela obstoječe kolesarske poti, ki je potrebno zaradi umestitve ceste na območju Pameč, v območju poplav*

DARS je pristopil k iskanju rešitev za potek kolesarske poti izven območja poplav. Novembra 2023 je bil elaborat poteka alternativne kolesarske poti zaključen in poslan v potrditev na MNVP DzPG in DRSV.

32

DARS

DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

Konec leta 2023 je bilo dorečeno reševanje odprtih vprašanj vezanih na potrditev HHŠ.
Dogovorjeno je bilo:

- potrdi se predlog alternativne kolesarske poti. Rešitev se vključi v strokovne podlage OP in DPN, ki se ustrezno dopolnijo.
- območje DPN se ne širi na območje kmetijskih zemljišč, kjer se gladina poplav poveča, se pa območje, z navedbo parcel in ukrepov, vključi v HHŠ. DRSV poskrbi, da se podatki vključijo v Atlas voda, zadevnim kmetijskim površinam pa se določi režim v OPN, kar DRSV uveljavi ob prvi spremembi OPN.

33

DARS

DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

2. Izdelava hidrološko hidravlične študije po poplavnem dogodku avgusta 2023

Zaradi poplavnega dogodka je bilo treba, pred nadaljevanjem izdelave HHŠ od DRSV pridobiti naslednje informacije:

- potrditev hidroloških izhodišč,
- potrditev da so načrtovani projekti protipoplavnih ureditev na Meži (nosilec je DRSV), še vedno aktualni,
- informacija o načrtovanem obsegu sanacijskih del na območju že izvedenih protipoplavnih ukrepov na Mislinji, kjer je prišlo do erozije brežine in
- potrditev načrtovalskih izhodiščih za sanacijo poškodovanega mostu na javni poti v Pamečah.

34

DARS

DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

Usklajevanja z DRSV so se pričela septembra 2023, zaključena so bila marca 2024. Dogovorjene so bile naslednje aktivnosti:

- HHŠ in ostale strokovne podlage se dopolnijo s spremenjenim potekom kolesarske steze, dodatnimi ukrepi za ureditev izvira in prepustov na platoju Dobrava ter spremembo poteka deviacije ceste na območju mostu v Pamečah, ki je bil poškodovan v poplavnem dogodku avgusta 2023. HHŠ se dopolni na podlagi obstoječih hidrološko hidravličnih izhodišč, torej pred poplavnim dogodkom 2023.
- Izdela se poenostavljena analiza poplavnega dogodka avgusta 2023.
- Izdela se analizo odpornosti projekta.

35

DARS

DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

PRESEK STANJA

- DARS je konec marca 2024 izdelal poenostavljeno analizo poplavnega dogodka, v aprilu pa sta bili, skladno z upoštevanjem vseh dogovorov, dopolnjeni še HHŠ in izdelana analizo odpornosti projekta.
- Na podlagi analize odpornosti je bilo ugotovljeno, da so bile načrtovane ureditve projektirane tako, da bi bile odporne na nivo visokih voda iz avgusta 2023. Upoštevajoč rezultate poenostavljene analize in analizo odpornosti projekta se je, na podlagi ekspertne ocene, na posameznih odsekih DPN določilo "tolerančno območje" (razširjena meja DPN), za potrebe morebitnih dodatnih ukrepov za zagotavljanje poplavne varnosti.
- DRSV je pregledal prejeta gradiva in 20. 5. 2024 posredoval končno mnenje na HHŠ.
- Strokovne podlage IDP, OP in predlog DPN so bile na MNVP oddane 20. 5. 2024

36

DARS

DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

NADALJNE AKTIVNOSTI

- Sledi javna razgrnitev predloga DPN in OP. Po javni razgrnitvi se analizirajo pripombe in predlogi, pripravijo in sprejmejo se stališča do pripomb in predlogov ter pridobijo mnenja občin, projektne skupine in mnenje o sprejemljivosti vplivov izvedbe plana na okolje.
- Sledi izdelava investicijske zasnove, morebitna dopolnitev vseh gradiv, izdelava dopolnjenega predloga DPN ter sprejem Uredbe o DPN na Vladi RS.
- V fazi DGD/PZI oziroma do pridobitve uporabnega dovoljenja, se izdelava nova HHŠ.

37

DARS

DPN za državno cesto na odseku Slovenj Gradec–Dravograd

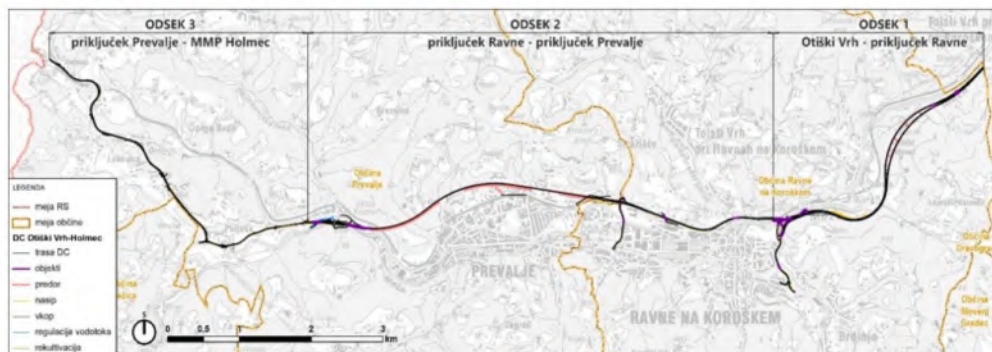
V postopku priprave DPN so potekale dodatne aktivnosti, predvsem zaradi poplavnega dogodka avgusta 2023, ki prvotno niso bile načrtovane:

- 1: usklajevanja tehničnih rešitev protipoplavnih ukrepov (ukrep DRSV) na Meži in Mislinji za zagotavljanje poplavne varnosti na območju Pameč in Otiškega vrha;
- 2: usklajevanje z DRSV glede poteka kolesarske steze v Pamečah in definiranja kmetijskih zemljišč, kjer se gladina poplav poveča;
- 3: usklajevanje z DRSV v zvezi z izdelavo HHŠ ob upoštevanj poplavnega dogodka avgusta 2023;
- 4: izdelava dodatnih gradiv (vezanih na HHŠ), ki prvotno niso bila predvidena.

38

DARS

DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh–Prevalje



OSNOVNI PODATKI

- cestninska cesta, dolžine ca. 11 km, projektna hitrost štiripasovna cesta 100 km/h; dvopasovna cesta 90 km/h;
- izven nivojska križanja in priključki: Ravne, Dobja vas ter Prevalje.
- odsek 1: Otiški Vrh–priključek Ravne: nova štiripasovnica; 3,78 km;
- Odsek 2: priključek Ravne–priključek Prevalje: nova dvopasovnica; 7,19 km;
- Odsek 3: priključek Prevalje–MMP Holmec: temeljita rekonstrukcija obstoječe ceste; 5,08 km (v pristojnosti DRSI);

39

DARS

DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh–Prevalje

IZVEDENE AKTIVNOSTI

- 2008 sprejet Sklep o začetku priprave DPN za državno cesto od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu
- 2013 nova ŠV, ki ne podaja predloga najustreznejše variante, saj obdelane variante, glede na investicijski vložek, ne dajejo zadostnih družbeno ekonomskih učinkov. Postopek priprave DPN je bil od januarja 2013 do oktobra 2018 v mirovanju.
- 2018 Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec–Dravograd in Otiški Vrh–Holmec (v nadaljevanju Študija posodobitve). Na tej podlagi je bila sprejeta odločitev, da se postopek priprave DPN nadaljuje z izvedbo novega kroga ŠV (utemeljitev rešitve), z obravnavo variante, ki je bila kot najustreznejša predlagana v Študiji posodobitve.
- 2021 izdelana nova ŠV/PIZ, oktobra 2021 je bil sprejet Sklep Vlade RS, da se strinja s predlogom najustreznejše rešitve poteka trase.

40

DARS

DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh–Prevalje

- DPN bo izdelan za novogradnjo od Otiškega Vrha do priključka Prevalje, od priključka Prevalje do Holmca je predvidena temeljita rekonstrukcija obstoječe ceste (v pristojnosti DRSI).
- Postopek priprave DPN se na podlagi prehodnih določb ZUreP-3, ki se je začel uporabljati junija 2022, nadaljuje po ZUPUDPP.
- V prvi fazi je bil skladno z usmeritvami KIOP izdelan Elaborat optimizacij in preveritve smiselnosti izvedbe štiripasovne ceste na prvem odseku državne ceste (december 2022), na podlagi katerega je MZI maja 2023 sprejelo odločitev, da se na prvem pododseku Otiški Vrh–Ravne načrtuje štiripasovnica.
- V izdelavi so strokovne podlage za DPN.

41

DARS

DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh–Prevalje

PRESEK STANJA

- Poplave 4. 8. 2023 so spremenile okoliščine v postopku priprave DPN – potreba po izvedbi nekaterih dodatnih aktivnosti:

1. Izvedba geološko geotehničnih raziskav (GGR) na prvem pododseku Otiški Vrh–Ravne

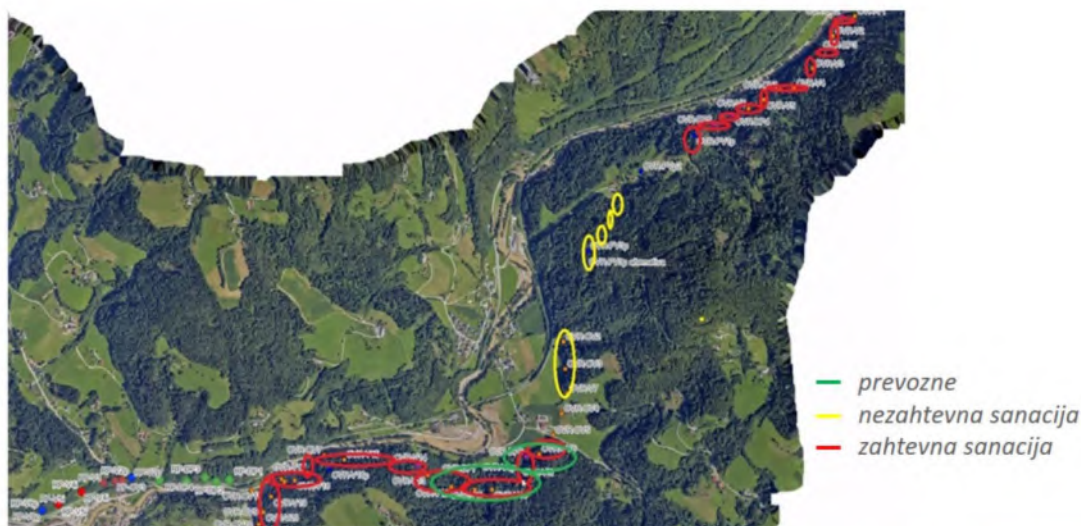
Neurja v juniju in juliju in poplave v avgustu 2023 so poškodovala oz. uničila dostopne poti in gozdne vlake, po katerih so bili predvideni dostopi do lokacij za izvedbo vrtin. Zato se izvedba GGR dalj časa ni mogla pričeti. Podatki, pridobljeni z navedenimi raziskavami, predstavljajo eno izmed izhodišč za izdelavo idejnega projekta. V zvezi s tem so potekala usklajevanja z Zavodom za gozdove, v sklopu katerih je bilo med drugim ugotovljeno, da so za sanacijo gozdnih vlak pristojni lastniki zemljišč. V sodelovanju z MZI je bila januarja 2024 sprejeta odločitev, da se sanacija izvede v sklopu izdelave GGR, tj. v sklopu izdelave strokovnih podlag za DPN.

DARS je zagotovil sanacijo gozdnih vlak, ki so potrebne za izvedbo GGR. Sanacija je bila zaključena aprila 2024. Nadaljuje se izvedba GGR.

42

DARS

DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh–Prevalje



43

DARS

DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh–Prevalje

2. izdelava hidrološko hidravlične študije (HHŠ)

Zaradi poplavnega dogodka in spremenjene struge reke Meže je bilo treba pred nadaljevanjem izdelave HHŠ od DRSV pridobiti naslednje informacije:

- Ali ostajajo v veljavi že potrjena hidrološka izhodišča (iz faze ŠV/PIZ) ali pa bo treba upoštevati nova?
- Kako upoštevati sanacijska dela na Meži pri načrtovanju in izdelavi HHŠ? Ali se načrtuje zgolj povrnitev v prvotno stanje, ali dodatne ureditve oz. ukrepi?
- Od DRSV pridobiti tudi potrditev ustreznosti projekta zadrževalnika Poljana, čeprav pri načrtovanju (oz. hidrologiji) za zadrževalnik niso upoštevane podnebne spremembe.

44

DARS

DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh—Prevalje

Usklajevanja z DRSV v zvezi z navedenimi vprašanji so se pričela septembra 2023, zaključena pa so bila marca 2024. Dogovorjene so bile naslednje aktivnosti v zvezi z izdelavo HHŠ:

- Konec marca 2024 je bila izdelana poenostavljena analiza poplavnega dogodka avgusta 2023 (obravnavana sta oba odseka, Otiški Vrh – Prevalje in Slovenj Gradec – Dravograd).
- Izdela se primerjava padavinskih podatkov avgusta 2023 s podatki iz obstoječe HHŠ (iz faze ŠV/PIZ).
- Izdela se ekspertno mnenje za ustrezno odstotno povečanje pretokov in hidroloških izhodišč (varnostni faktor, določen na podlagi primerjave padavinskih podatkov avgusta 2023 s podatki z obstoječe HHŠ).
- Na DRSV se posreduje v potrditev ekspertno mnenje za ustrezno odstotno povečanje pretokov in hidroloških izhodišč skupaj s poenostavljeno analizo poplavnega dogodka 2023.
- V nadaljevanju se izdela HHŠ.

45

DARS

DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh—Prevalje

NADALJNJE AKTIVNOSTI

- Sledi dokončanje in recenzija strokovnih podlag za DPN, izdelava osnutka DPN, javna razgrnitev osnutka DPN in okoljskega poročila, priprava in sprejem stališč do pripomb in predlogov javnosti, izdelava investicijske zasnove, pridobitev mnenj nosilcev urejanja prostora in odločbe o sprejemljivosti vplivov plana na okolje ter sprejem Uredbe o DPN na Vladi RS.

46

DARS

DPN za državno cesto na odseku Otiški Vrh–Prevalje

- V postopku priprave DPN je prišlo do dodatnih aktivnosti, ki so posledica poplav v avgustu 2023:

1: sanacija v poplavih uničenih dostopnih poti (gozdnih vlak), šele nato je bilo možno pričeti z izvajanjem GGR na pododseku Otiški Vrh–Ravne;

2: dolgotrajna usklajevanja z DRSV v zvezi z izdelavo HHŠ ob upoštevanju poplavnega dogodka, ki so bila zaključena marca 2024;

3: izdelava dodatnih gradiv (vezanih na HHŠ), ki prvotno niso bila predvidena.

47

DARS

Načrtovani investicijski projekti na državnem cestnem omrežju na Koroškem

Tadej Mirkac

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Povzetek predstavitve:

1. Predvidene investicije (2024–2025)

- **Črna na Koroškem:** Obnova in rekonstrukcija cest (npr. Črna–Šentvid, Sleme–Črna) ter sanacije plazov in zidov. Gradijo se nadomestni mostovi čez Helenski potok in Mežo.
- **Mežica:** Obnova ceste skozi središče Mežice, izgradnja krožišč, pločnikov in avtobusnih postajališč ter rekonstrukcija ceste med Mežico in Črno. Vključen je projekt gradnje kolesarske poti z brvmi čez reko Mežo.
- **Prevalje:** Rekonstrukcija križišča Poljana in ureditev cestne infrastrukture, vključno z vodnogospodarskimi ureditvami.
- **Ravne na Koroškem:** Ureditev križišč (npr. v Kotljah), mostov (npr. Zelenbreški potok) in kolesarskih poti.

- **Slovenj Gradec:** Rekonstrukcije odsekov (npr. Anžič–Colatio, Podgorje–Rogina) ter nadomestne gradnje mostov (npr. čez Kolarico in Suhodolnico).
 - **Dravograd:** Nadomestna gradnja mostov čez Dravo in Mislinjo ter sanacija posledic poplav.
2. **Kolesarska infrastruktura na Koroškem**
- Razvoj kolesarskih povezav, vključno z Dravsko kolesarsko potjo, kolesarsko potjo Huda luknja in povezavami med Dravogradom, Mežico in Črno.
 - Projekti vključujejo ureditev kolesarskih poti, gradnjo predorov, mostov in počivališč ter sanacijo obstoječe infrastrukture.
3. **Posebni projekti in izzivi**
- **Sanacija posledic poplav (avgust 2023):** Obnova poškodovane infrastrukture, vključno z mostovi in cestami.
 - **Omejitve zemljišč:** Potekajo odkupi zemljišč in prilagoditve projektov, da se zagotovi prostor za načrtovano infrastrukturo.
 - **Financiranje in časovni okvir:** Nekateri razpisi in gradnje so odvisni od zagotovitve finančnih sredstev, kar lahko vpliva na izvedbene roke.

Zaključek:

Načrtovane investicije na Koroškem so usmerjene v izboljšanje prometne varnosti, mobilnosti in trajnostne infrastrukture. Projekti vključujejo celovite prenovе cest, gradnjo mostov in kolesarskih poti ter odpravo posledic naravnih nesreč. Uspešna izvedba zahteva tesno sodelovanje med deležniki, pridobitev soglasij in rešitev financiranja.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025: - ČRNA NA KOROŠKEM

• Obnova ceste Črna-Šentvid na R2-425, odsek 1265



- Predmet investicije je obnova vozišča od km 12,420 do km 14,420 z dograditvijo manjkajočih pločnikov.
- Izvedena bo tudi sanacija območja plazu »Brezov gaj«.
- Izdelan in recenziran je PZI projekt.
- V teku so odkupi zemljišč.
- V letu 2024 je predvidena izvedba razpisa za izvedbo del in začetek del.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025: - ČRNA NA KOROŠKEM

• Rekonstrukcija ceste Sleme- Črna na Koroškem

- V teku je javno naročilo za izdelavo PZI projekta rekonstrukcije regionalne ceste RT-926/6506 od km 3,200 do 6,900 Koprivna – Črna na Koroškem. Prispelo je 7 ponudb:
- Rok izdelave projekta je 350 dni po uvedbi v delo.

Zap. št.	Ponudnik	Ponudbena cena (z DDV)
1	LINEAL biro za projektiranje, inženiring, storitve in gradbeništvo d.o.o., Jezdarska ulica 003, 2000 Maribor	641.278,36
2	ANDREJČ nizke gradnje, urejanje okolja d.o.o., Topolišica 199B, 3325 Šoštanj	658.458,40
3	PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Vojkova cesta 065, 1000 Ljubljana	890.364,30
4	GPI gradbeno projektiranje in inženiring d.o.o. Novo mesto, Kočevarjeva ulica 31, 8000 Novo mesto	741.797,04
5	GEOPORTAL, podjetje za projektiranje, svetovanje in inženiring d.o.o., Tehnološki park 021, 1000 Ljubljana	750.170,56
6	ELEA IC projektiranje in svetovanje d.o.o., Dunajska cesta 021, 1000 Ljubljana	926.442,62
7	PROINFRA inženirski biro d.o.o., Gosposvetska cesta 084, 2000 Maribor – vodilni partner	604.505,85
	MEGALIT inženirski biro d.o.o. - partner	

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- ČRNA NA KOROŠKEM

- **Sanacija območja plazu „Brezov gaj“ na cesti R2-425/1265 Poljana - Šentvid med km 12,322 in km 12,471 - po ujmi 2023**
- Projekt predvideva izboljšane rešitve odvodnje na že saniranem plazu na tej lokaciji.
- Projektna dokumentacija je izdelana.
- Pripravlja se razpis za izbiro izvajalca sanacijskih del na tem delu odseka ceste. Sanacija bo izvedena v okviru projekta obnove ceste Črna-Šentvid na R2-425, odsek 1265
- **Sanacija zidov in brežin "Pristava" na cesti R3-926/6506 Koprivna – Črna od km 6,900 do km 7,600, z rekonstrukcijo ceste in izgradnjo pločnika**
- Določena je lokacija novega občinskega mostu, poškodovanega ob ujmi. S tem so določeni tudi elementi državne ceste, na katero se most priključuje.
- Projektna dokumentacija za rekonstrukcijo ceste je izdelana in predana na DRSV v soglasje.
- Sledi potrebna korekcija projekta in v letu 2024 izbira izvajalca ter začetek gradnje.
- Sicer se cesta na tem delu vzdržuje v stanju prevoznosti.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- ČRNA NA KOROŠKEM

- **Most čez Helenski potok v Pristavi (MB0305)**
- Objekt se nahaja na cesti RT-926, odsek 6506 v km 5.477.
- V sklopu investicije je **predvidena nadomestna gradnja dotrajanega premostitvenega objekta**.
- Projektna dokumentacija na nivoju PZI je izdelana in zaključene zemljiško knjižne zadeve.
- Javno naročilo za izbor izvajalca gradbenih del je zaključen, pogodba z izbranim izvajalcem je bila podpisana.
- **Vrednost izbrane ponudbe znaša 1.166.530,82 EUR.**
- Rok za izpolnitev vseh del po gradbeni pogodbi je 180 dni od uvedbe v delo, ki je potekala dne 9.4.2024.
- Izvedena so pripravljala dela, kot so čiščenje terena in predstavitev komunalnih vodov. Izvajajo se zemeljska dela na trasi in na brežini vodotoka za potrebe izvedbe opornega zidu.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- ČRNA NA KOROŠKEM



- **Most čez Mežo v Koprivni**

- Objekt se nahaja na cesti RT-926, odsek 6519 Sleme – Koprivna v km 5.888.
- V sklopu investicije je **predvidena nadomestna gradnja dotrajanega premostitvenega objekta**.
- Projektna dokumentacija na nivoju **PZI** je izdelana. Zaradi leta izdelave bo potrebna njena novelacija.
- V letih 2024 in 2025 je predvideno spremljanje stanja mostu.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- MEŽICA



- **Ureditev ceste R2-425/1265 skozi središče Mežice**

- **Izdelan in recenziran je projekt za izvedbo (PZI)** ureditve ceste R2-425, odsek 1265 skozi središče Mežice med km 2,870 in 5,080.
- **Podpisan je sporazum o sofinanciranju**, potekajo odkupi potrebnih zemljišč za **izgradnjo manjkajočih pločnikov ter načrtovanih krožnih križišč**. Zaradi težav s pridobivanjem zemljišč bo treba na posameznih odsekih nekoliko spremeniti projektno rešitev.
- Površine za kolesarje niso predvidene. **Kolesarska povezava je predvidena ločeno od regionalne ceste ob reki Meži**.
- **Urejenih bo tudi več parov avtobusnih postajališč**.
- **Razpis za izbiro izvajalca gradbenih del bo objavljen po letu 2024**. Razlog za to je poleg nepridobljenih zemljišč tudi **preveliko število delovnih zapor** (odsek skozi Mežico in nato še na odseku med Mežico in Črno na Koroškem),

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- MEŽICA

- **Ureditev ceste R2-425/1265 skozi središče Mežice**
- V sklopu ureditve ceste skozi Mežico bo izvedena **obnova vozišča**, pri čemer se trasa ceste ohranja, z izjemo nekaterih križišč, kjer bo poseg nekoliko večji. Predvidena je ureditev **dveh krožnih križišč**, preurejeni pa se bosta tudi **dve štirikraki križišči**. Vozišče se v večini križišč širi za pasove za leve zavijalce. vzdolž odseka je predviden večinoma dvostranski pločnik, ponekod pa zaradi prostorskih omejitev le enostranski.



Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- MEŽICA

- **Rekonstrukcija ceste R2-425/1265 Mežica–Črna na Koroškem**
- Načrtovana je izgradnja kolesarske steze med Mežico in Črno na Koroškem od km 5,050 do km 10,900 skupaj z dokončanjem rekonstrukcije regionalne ceste.
- Trasa je razdeljena na **dva odseka**: med **Mežico in Žerjavom** in med **Žerjavom in Črno na Koroškem**.
- Ureditev ceste skozi Žerjav je zaključena, v okviru izgradnje kolesarske poti bo v Žerjavu zgrajen le še nov oporni zid namesto dotrajanega obstoječega.
- Zaradi omejenosti razpoložljivega prostora za umestitev kolesarske steze **bo le ta potekala deloma ob regionalni cesti, deloma pa po obstoječih lokalnih poteh**, ki bodo v ta namen ustrezno urejene in asfaltirane. Kolesarska steza bo večkrat prečkala reko Mežo, za kar bo zgrajeno **pet brvi** preko Meže.
- V teku je javno naročilo za izbiro izvajalca gradbenih del. Rok za oddajo ponudb je bil 21.3.2024. Prispelo je 5 ponudb.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- MEŽICA

• **Rekonstrukcija ceste R2-425/1265 Mežica–Črna na Koroškem**

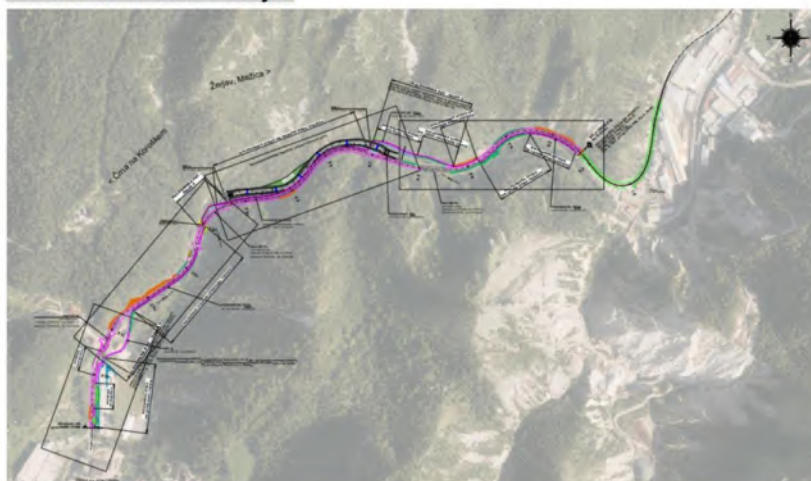
Zap. št.	Ponudnik	Ponudbena cena (z DDV)	Rok izvedbe
1.	VOC CELJE, vzdrževanje in obnova cest d.o.o., Lava 042, 3000 Celje – vodilni partner Prohaus d.o.o. – partner CVP d.o.o. – partner	19.092.734,50	15 mesecev
2.	GRADNJE ŽVEPLAN d.o.o., Železarska cesta 9, 3220 Store	21.240.972,69	24 mesecev
3.	GIC GRADNJE, gradbeništvo, izvajanje in inženiring d.o.o., Sv. Florijan 120, 3250 Rogaška Slatina – vodilni partner TRGOGRAD d.o.o. – partner IPI d.o.o. – partner	20.552.536,78	15 mesecev
4.	V3, gradnja in inženiring, d.o.o., Pot k sejmišču 030A, Ljubljana, 1231 Ljubljana – Črnuče – vodilni partner GARNOL d.o.o. – partner	20.967.234,44	15 mesecev
5.	KIT-AK, gradnje, d.o.o., Kidričeva ulica 028, 3250 Rogaška Slatina – vodilni partner MAPRI PROASFALT d.o.o. – partner	21.261.248,23	20 mesecev

- Merilo za izbiro izvajalca del je bilo poleg cene tudi rok izvedbe. V neuspelem razpisu iz leta 2022 je bil zahtevan rok izvedbe 30 mesecev (rok ni bil merilo za izbiro). V aktualnem razpisu smo za najdaljši dopusten rok, ki ga lahko ponudi ponudnik določili 30 mesecev od datuma uvedbe v delo (maksimalni rok), najkrajši dopusten rok pa je bil 15 mesecev (minimalni rok).
- Dne 13.5.2024 je bila objavljena odločitev o izbiri izvajalca.
- Po pravnomočnosti odločitve sledi podpis pogodbe ter takoj nato uvedba izvajalca v delo.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- MEŽICA

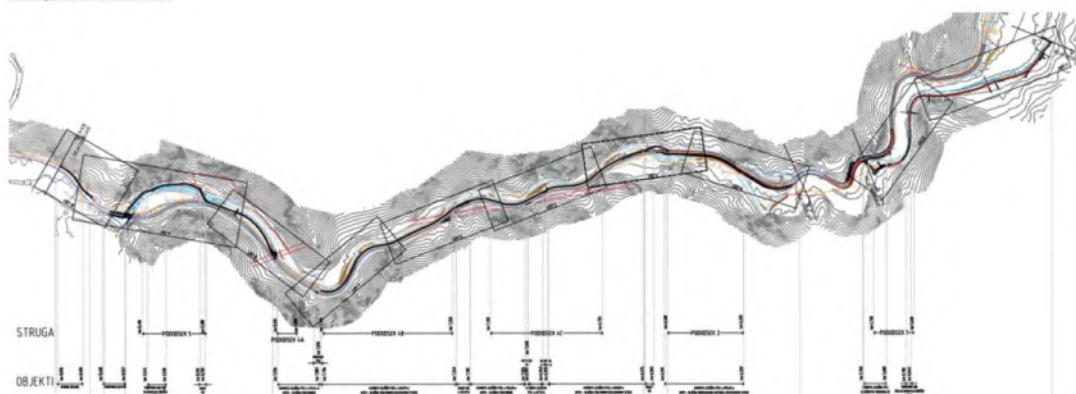
• Črna na Koroškem - Žerjav



Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- MEŽICA

- **Žerjav - Mežica**



Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- PREVALJE

- **Ureditev skozi Prevalje**
- Do roka 15.5. je prispelo pet ponudb:
- Rok za izdelavo izvedbenega načrta je 120 dni po uvedbi v delo.

Zap. št.	Ponudnik	Ponudbena cena (z DDV)
1	PROJEKTIVA NVG, projektiranje in inženiring, d.o.o., Opekarniška cesta 015B, 3000 Celje	114.963,04
2	GPI gradbeno projektiranje in inženiring, d.o.o. Novo mesto, Kočevarjeva ulica 31, 8000 Novo mesto	152.709,84
3	TRASA projektiranje, inženiring in storitve, d.o.o., Kettejeva ulica 016, 2000 Maribor	143.481,52
4	PROINFRA inženirski biro d.o.o., Gosposvetska cesta 084, 2000 Maribor – vodilni partner	157.139,17
5	MEGALIT inženirski biro d.o.o. - partner AC&P inženirski biro, podjetje za geotehniko, infrastrukturo in raziskave, d.o.o. Žapuze 019, 5270 Ajdovščina	131.756,95

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:



- PREVALJE

- **Ureditev križišča Poljana z rekonstrukcijo ceste G2-112, odsek 1255 od km 0,080 do km 1,500 (Štopar).**
- Predvidena je ureditev križišča z rekonstrukcijo ceste:
 - rekonstrukcijo državne ceste v dolžini 1,42 kilometra (skozi naselje Poljana),
 - ureditev 1 krožnega križišča in 2 priključkov lokalne ceste,
 - novogradnja prepusta v km 0,378 in rekonstrukcija prepusta v km 1,034,
 - ureditev 2 avtobusnih postajališč,
 - ureditev javne razsvetljave v območju naselja,
 - vodnogospodarske ureditve na območju novogradnje prepusta v km 0,378,
 - ureditev odvodnjavanja in ostalih komunalnih vodov na obravnavanem območju,
 - ureditev hodnikov za pešce v območju urejanja avtobusnih postajališč.
- Trenutno so še v teku odkupi zemljišč.
- Treba je še skleniti sporazum o sofinanciranju.
- Razpis za gradnjo bo objavljen, ko bodo zagotovljena potrebna finančna sredstva, predvidoma po letu 2025.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:



- RAVNE NA KOROŠKEM

- **Ureditev križišča v Kotljah**
- V zaključni fazi je ureditev križišča cest R1-227, odsek 1264 Ravne–Kotlje, R1-227, odsek 1423 Kotlje–Slovenj Gradec ter dveh lokalnih cest.
- **Ureditev Ravne (kino)**
- Projekt poleg ureditve križišča vključuje tudi izgradnjo mostu preko Meže ter več podpornih zidov.
- **Investicija bo sofinancirana s strani Občine Ravne.**
- V teku je recenzija projekta.
- Razpis za gradnjo bo objavljen, ko bodo zagotovljena potrebna finančna sredstva, predvidoma po letu 2025.
- **Most čez Zelenbreški potok v Ravnah (MB0106)**
- Objekt se nahaja na državni cesti G2-112, odsek 1256 v km 0,400.
- Rehabilitacija mostu se bo izvajala na projektu št. 98-0794 (projekt ceste vzhod)

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- RAVNE NA KOROŠKEM

1. Odsek od km 0,500 do 3,500

- **Rekonstrukcija ceste G2-112**, odsek 1256 od km 0,500 do 3,500 **vključuje tudi izgradnjo kolesarske poti v dolžini 1.350 metrov** (na preostalem delu odseka bo kolesarska pot potekala izven območja ceste).
- V zaključni fazi so odkupi zemljišč.
- **Podpisan je sporazum o sofinanciranju z Občino Ravne na Koroškem in DRSI**
- **V teku je javno naročilo za izvedbo del.** Rok za oddajo ponudb je bil 8.4.2024. Prispelo je pet ponudb.
- Merilo za izbiro izvajalca del je bilo poleg cene tudi rok izvedbe. V razpisu smo za najdaljši dopusten rok, ki ga lahko ponudi ponudnik določili 30 mesecev od datuma uvedbe v delo (maksimalni rok), najkrajši dopusten rok pa je bil 15 mesecev (minimalni rok).
- Vsi ponudniki so ponudili enak rok izvedbe 15 mesecev od uvedbe v delo.
- Ponudbe so v pregledu- pripravljeni so pozivi ponudnikom za posredovanje pojasnil.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- RAVNE NA KOROŠKEM

1. Odsek od km 0,500 do 3,500

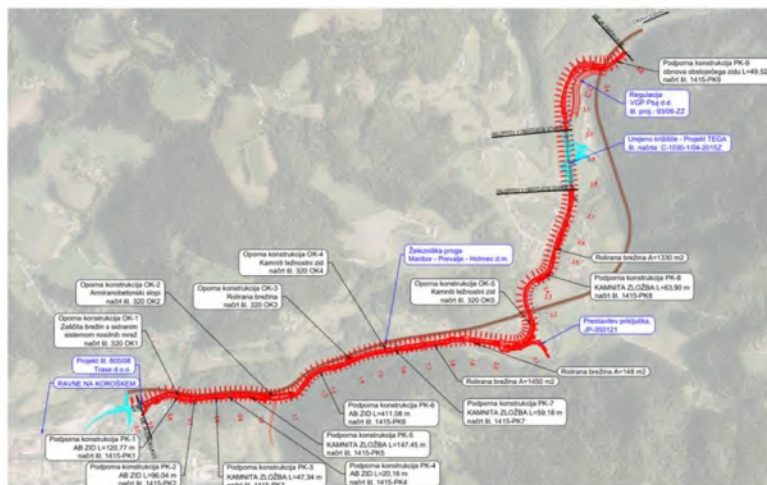
- Prispelo je pet ponudb:

Zap. št.	Ponudnik	Ponudbena cena (z DDV)	Rok izvedbe
1.	VOC CELJE, vzdrževanje in obnova cest d.o.o., Lava 042, 3000 Celje – vodilni partner Prohaus d.o.o. – partner CVP d.o.o. – partner	18.969.935,42	15 mesecev
2.	GMW, gradbeništvo, mehanizacija Weindorfer, d. o. o., Turjanci 026, 9252 Radenci	18.387.454,05	15 mesecev
3.	GIC GRADNJE, gradbeništvo, izvajanje in inženiring d.o.o., Sv. Florijan 120, 3250 Rogaška Slatina	22.788.789,16	15 mesecev
4.	V3, gradnja in inženiring, d.o.o., Pot k sejmišču 030A, Ljubljana, 1231 Ljubljana – Črnuče – vodilni partner GARNOL d.o.o. – partner	20.186.460,87	15 mesecev
5.	KIT-AK, gradnje, d.o.o., Kidričeva ulica 028, 3250 Rogaška Slatina – vodilni partner MAPRI PROASFALT d.o.o. – partner	18.607.566,97	15 mesecev

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025: - RAVNE NA KOROŠKEM



1. Odsek od km 0,500 do 3,500



Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025: - RAVNE NA KOROŠKEM



2. Odsek od km 3,500 do km 7,000

- Za odsek od km 3,500 do km 7,000 (nadaljevanje rekonstrukcije do Otiškega vrha) je v teku javno naročilo za izdelavo projekta PZI rekonstrukcije ceste z ureditvijo površin za pešce in kolesarje.
- Rok za izdelavo projekta je 360 dni od uvedbe v delo.
- Prispele so štiri ponudbe:

Zap. št.	Ponudnik	Ponudbena cena (z DDV)
1	LINEAL biro za projektiranje, inženiring, storitve in gradbeništvo d.o.o., Jezdarska ulica 003, 2000 Maribor	788.962,78
2	PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Vojkova cesta 065, 1000 Ljubljana	1.034.860,12
3	ELEA IC projektiranje in svetovanje d.o.o., Dunajska cesta 021, 1000 Ljubljana	1.106.518,89
4	PROINFRA inženirski biro d.o.o., Gosposvetska cesta 084, 2000 Maribor – vodilni partner	603.062,23
	MEGALIT inženirski biro d.o.o. - partner	

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- SLOVENJ GRADEC



- **Rekonstrukcije odseka Anžič – Colatio**
- Predvidena je **ureditev križišča Sele** na R1-227/1423 Ravne-Kotlje–Slovenj Gradec v km 4,938, ki vključuje preureditev obstoječega klasičnega štirikrakega križišča v štirikrako krožno križišče. Izvedeni bodo **ukrepi za umirjenje prometa, hodniki za pešce in kolesarje** s cestno razsvetljavo in zgrajen **novi mostiček** zaradi poteka kolesarske poti.
- **Investicije bo sofinancirana s strani Mestne občine Slovenj Gradec.**
- Potrebna zemljišča so pridobljena.
- Razpis za gradnjo bo objavljen, ko bodo zagotovljena potrebna finančna sredstva, predvidoma po letu 2025.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- SLOVENJ GRADEC



- **Ureditev Podgorje – Rogina**
- V zaključni fazi so dela na ureditvi odseka ceste R3-696, odsek 6904 za odsek od km 1,600 do 3,610 Podgorje – Rogina.
- Obnovljeno je vozišče, zgrajen pločnik na celotnem odseku, cestna razsvetljava ter urejeno odvodnjavanje ceste in pločnika.
- Dela bodo zaključena letos razen izgradnja novega meteornega kanala, za kar je v pridobivanju gradbeno dovoljenje.
- **Ureditev križišča in para avtobusnih postajališč na DC G1-4, odsek 1259 Sl. Gradec-Gornji Dolič, km 3,915 do km 4,110 – Turiška vas**
- **Pogodba z izvajalcem v vrednosti 724.354.80 EUR je podpisana.**
- Izvajalec je 28. 2. 2024 pričel z deli. Rok za dokončanje del na gradbišču je 25. 6. 2024.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- SLOVENJ GRADEC



- **Most čez Kolarico pri Šmiklavžu (MB0325)**
 - Objekt se nahaja na državni cesti R3-696, odsek 6904 Slovenj Gradec – Mislinjska Dobrava, v km 6,550.
 - Namen investicije je **nadomestna gradnja tehnično neustreznega premostitvenega objekta**, s čimer bo **zagotovljena ustrezna nosilnost in širina objekta**, povečala se bo prometna varnost in pretočnost prometa. V sklopu projekta je prav tako predvidena rekonstrukcija navezovalne ceste na objekt, ureditev odvodnjavanja, zamenjava prepusta, vodnogospodarske ureditve Kolarice ter izgradnja novega para avtobusnih postajališč.
 - Projektna dokumentacija na ravni **PZI je izdelana in revidirana**.
 - Zemljiškoknjižne zadeve na vplivnem območju gradnje so urejene.
 - **Trenutno poteka javno naročilo za izbor izvajalca gradbenih del.**
 - Po uspešnem izboru izvajalca gradbenih del se bodo gradbena dela izvajala predvidoma v letih 2024-2025.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- SLOVENJ GRADEC



- **Most čez Suhodolnico v Podgorju (MB0310)**
 - Objekt se nahaja na državni cesti R3-696, odsek 6904 Slovenj Gradec – Mislinjska Dobrava, v km 3,620.
 - Namen investicije je **nadomestna gradnja tehnično neustreznega premostitvenega objekta**, rekonstrukcija navezovalne ceste v območju objekta ter vodnogospodarske ureditve.
 - Projektna dokumentacija na ravni **PZI je izdelana in revidirana**.
 - Zemljiškoknjižne zadeve na vplivnem območju gradnje so urejene.
 - Javno naročilo za izbor izvajalca gradbenih del je zaključeno, pogodba z izbranim izvajalcem del pa je bila podpisana v marcu 2024.
 - **Pogodbena vrednost gradbenih del znaša 472.953,19 EUR.**
 - Rok za dokončanje del je 210 dni od uvedbe v delo, ki je potekala dne, 16. 4. 2024.
 - Trenutno poteka pridobitev vseh potrebnih soglasij in dovoljenj za zaporo ceste, predvidoma v mesecu juniju pa se bodo začela dela na gradbišču.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- SLOVENJ GRADEC



- **Ureditev ceste Otiški vrh - Slovenj Gradec**
- **Predvidena je ureditev odseka glavne ceste G1-4**, odsek 1258 Otiški vrh – Slovenj Gradec skozi naselja Otiški vrh, Šentjanž pri Dravogradu, Bukovska vas ter mimo naselij Pameče in Troblje do Slovenj Gradca od **km 0,200 do km 8,600**. Ureditev ceste ne vključuje izgradnje kolesarske poti, ki na tem odseku potekala po drugi trasi.
- Trasa predmetnega odseka ceste leži v občinah Dravograd in Slovenj Gradec. Projekt **PZI je izdelan in recenziran**. Na podlagi tega projekta bo **zgrajen nov most pred Otiškim vrhom**, ki je bil porušen zaradi ujme. Projekt mostu bo sicer moral biti spremenjen (zasnova) zaradi spoznanj ob posledicah ujme.
- **V teku je javno naročilo za izdelavo novega projekta mostu**. Datum za oddajo ponudb je 19.6.2024. projekt bo predvidoma izdelan v začetku leta 2025.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- DRAVOGRAD



- **Most čez Dravo v Trbonjah (MB0323)**
- Objekt se nahaja na državni cesti R3-702, odsek 2703 v km 7,750.
- Predvidena je **rekonstrukcija tehnično neustreznega premostitvenega objekta** z rekonstrukcijo navezovalne ceste v območju objekta, ureditvijo površin za pešce in/ali kolesarje ter potrebne vodnogospodarske ureditve območja Drave.
- **Projektna naloga je izdelana in potrjena**.
- Trenutno poteka **postopek javnega naročila za izbor projektanta**. Po zaključenem postopku javnega naročila sledi izdelava projektne dokumentacije na ravni PZI.
- Po uspešno opravljeni reviziji in ureditvi zemljiškoknjižnih dovolil na vplivnem območju gradnje, se bo skladno s proračunom pristopilo k izboru izvajalca gradbenih del.

Predvidene investicije na koroških cestah v letih 2024 in 2025:

- DRAVOGRAD

• Most čez Mislinjo v Otiškem Vrhu

- Objekt se nahaja na državni cesti G1-4, odsek 1258 v km 1.497.
- Močno deževje v začetku avgusta 2023 je povzročilo porušitev mostu. V času interventne sanacije je bil porušeni most v celoti odstranjen. **Izveden je obvoz z začasnima premostitvenima objektoma tipa Mabey Compact 200**, ki omogočata dvosmerni promet.
- **Projektna naloga za nadomestno gradnjo premostitvenega objekta je izvedena in potrjena.** V teku je javno naročilo za izbor projektanta za izdelavo projektne dokumentacije na ravni PZI.
- Po uspešno zaključenem javnem razpisu bo sledila izdelava projektne dokumentacije na ravni PZI.

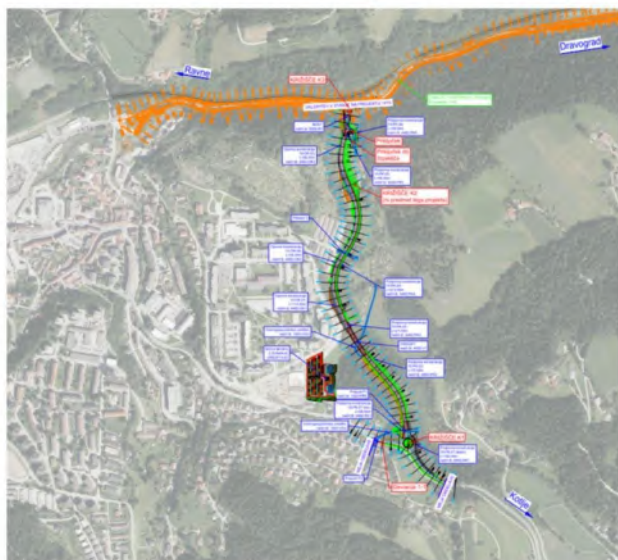


POSNET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

RAZVOJNA IN PROMETNA INFRASTRUKTURA NA KOROŠKEM

26

Navezovalna cesta 3. razvojne osi - Vzhodna obvoznica Ravne na Koroškem



POSNET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

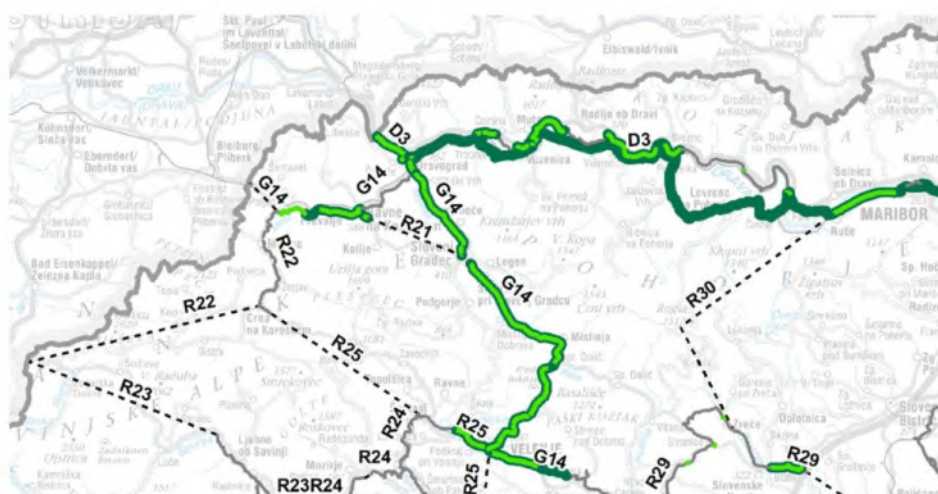
RAZVOJNA IN PROMETNA INFRASTRUKTURA NA KOROŠKEM

27

Navezovalna cesta 3. razvojne osi - Južna obvoznica Slovenj Gradec



KOLESARSKA INFRASTRUKTURA - KOROŠKA



KOLESARSKA INFRASTRUKTURA - KOROŠKA

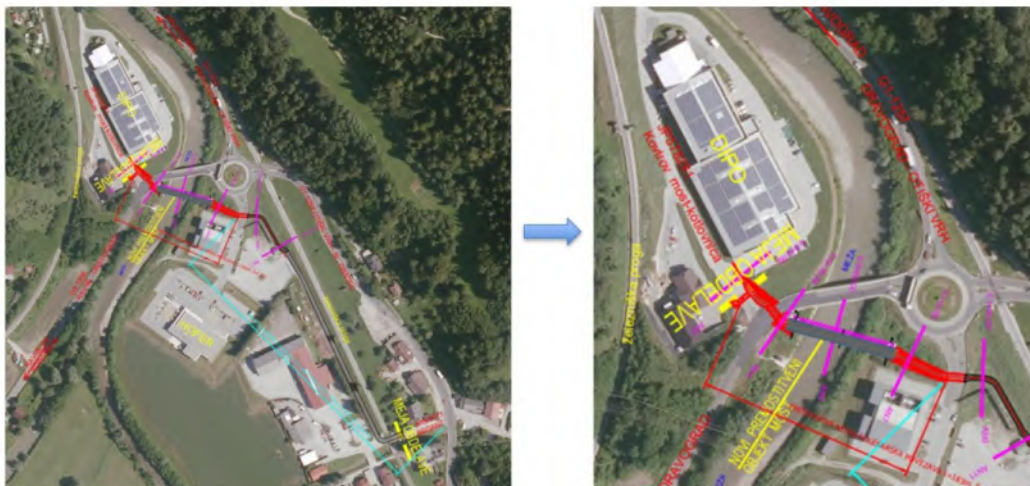


- Kolesarsko omrežje Koroške regije
- Izdelava IZP, DGD in PZI za ureditev DKP Dravograd - Ravne na Koroškem, pododsek Otiški vrh – Dobrije
- Izdelava IZP, DGD, PZI in IZN za ureditev DKP R22 Poljana - Mežica - Črna na Koroškem - Pavličevo sedlo, pododsek Poljana – Mežica
- Ureditev DKP R22, odsek 1: POLJANA – ŠTRIKER (ob G2-112, odsek 1255 od km 0,200 do km 0,000 in ob R2-425/1265 od km 0,000 do km 1,190)
- Izdelava PGD in PZI za ureditev DKP – Dravska kolesarska povezava – Sklop od 1-4 in 6-11
- Kolesarske poti Dravograd-Mežica DRR
- Kolesarske poti Muta in Vas-Brezno DRR

KOLESARSKA INFRASTRUKTURA – KOROŠKA - ŠTREKNA



- Državna kolesarska povezava Otiški vrh - Dobrije v km 6+080 - FAZA A



KOLESARSKA INFRASTRUKTURA – KOROŠKA - ŠTREKNA

• Kolesarska pot Huda luknja DRR

- ureditev kolesarske poti v dolžini 9,4 km od Sela pri Velenju do Gornjega Doliča,
- preureditev para avtobusnih postajališč ob glavni cesti G1-4 Gornji Dolič – Velenje,
- gradnja štirih počivališč za kolesarje,
- sanacija treh obstoječih predorov: Paka 1 dolžine 67,74 m, Paka 2 dolžine 74,78 m in Huda luknja dolžine 421,70 m,
- gradnja novega predora Legi kamen v dolžini 105 m,
- gradnja štirih novih nadvozov preko glavne ceste
 - nadvoz N1 dolžine 48,40 m
 - nadvoz N2 dolžine 36,40 m
 - nadvoz N3 dolžine 39,40 m
 - nadvoz N4 dolžine 39,90 m
- Gradnja dveh mostov:
 - most M1 dolžine 22,80 m
 - most M2 dolžine 36,90 m
- sanacija obstoječih kamnitih opornih in podpornik zidov,
- gradnja novih opornih/podpornih konstrukcij,
- gradnja galerije v dolžini 34 m,
- rekonstrukcija obstoječih lesenih mostov: most čez Jeseničnico in most čez Jablanski graben,
- ureditev odvodnjavanja,
- cestna razsvetljava

POSNET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

RAZVOJNA IN PROMETNA INFRASTRUKTURA NA KOROŠKEM

32

KOLESARSKA INFRASTRUKTURA – KOROŠKA - ŠTREKNA

• Kolesarska pot Huda luknja DRR



POSNET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

RAZVOJNA IN PROMETNA INFRASTRUKTURA NA KOROŠKEM

33

KOLESARSKA INFRASTRUKTURA – KOROŠKA - ŠTREKNA

- Kolesarska pot Huda luknja DRR



KOLESARSKA INFRASTRUKTURA – KOROŠKA - ŠTREKNA

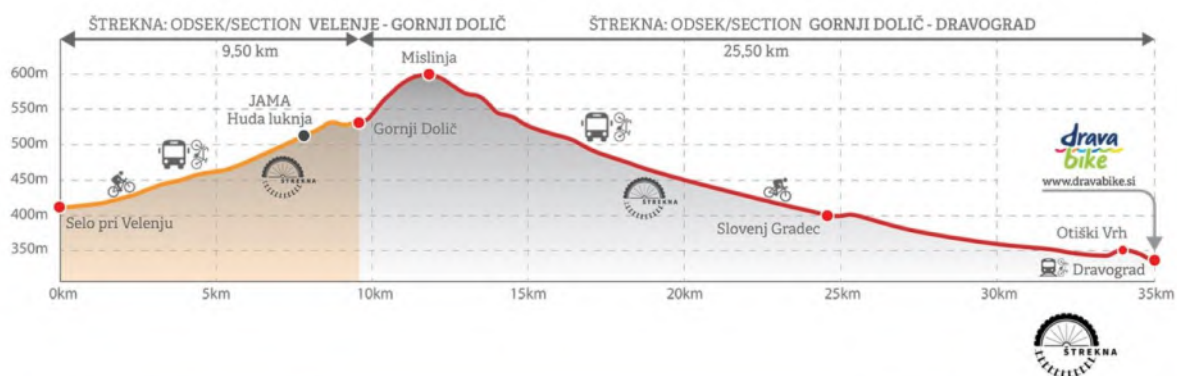


Odsek/Section Velenje–Gornji Dolič

9,5 km 1:00 h 119 m 0 m

Odsek/Section Gornji Dolič–Dravograd

25,5 km 2:00 h 69 m 250 m



Nadgradnja regionalne železniške proge št. 34 Maribor–Prevalje–državna meja

mag. Dejan Jurkovič, mag. Suzana Habjanič Gorše

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Povzetek predstavitve:

1. Splošni cilj nadgradnje

Projekt nadgradnje železniške proge Maribor–Prevalje–državna meja (proga št. 34) je razdeljen na štiri etape in vključuje uvedbo daljinskega vodenja prometa za izboljšanje varnosti, učinkovitosti in udobja potnikov.

2. Etape nadgradnje

- **Etapa 1: Maribor–Ruše (2025–2029)**
 - Nadgradnja železniških postaj in postajališč.
 - Zamenjava zgornjega in spodnjega ustroja za nosilnost 22,5 t.
 - Sanacija podvozov, mostov in prepustov ter gradnja novih.
 - Ocenjena vrednost: 132,89 milijona EUR (37,75 milijona iz EU sredstev – ESRR).
- **Etapa 2: Sv. Danijel–Dravograd–Prevalje–državna meja (2025–2026)**
 - Podobna dela kot v prvi etapi, vključno z ureditvijo križanj.
 - Ocenjena vrednost: 146,50 milijona EUR (86 milijonov iz NOO).
- **Etapa 3: Ruše–Sv. Danijel (po letu 2026)**
 - Nadgradnja postaj in postajališč ter ureditev križanj.
- **Etapa 4: Daljinsko vodenje in nadgradnja SV/TK naprav (po letu 2026)**
 - Elektronske signalno-varnostne naprave (SV).
 - Sistemi za obveščanje potnikov, video nadzor in SCADA.
 - Izboljšana strežniška infrastruktura in podatkovno omrežje.

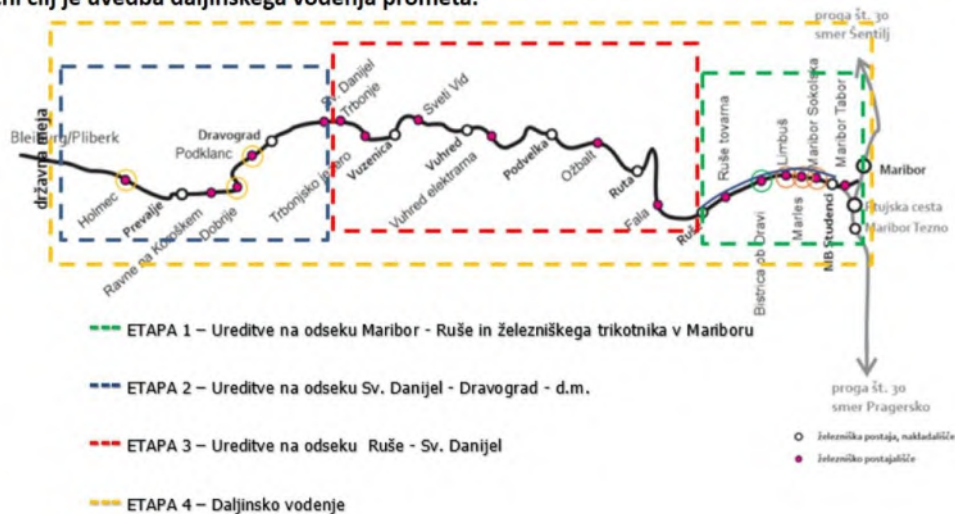
3. Pomen projekta

- Izboljšanje prometne varnosti in pretočnosti železniške infrastrukture.
- Prispevek k trajnostni mobilnosti in zmanjšanju okoljskega vpliva.
- Modernizacija proge za večjo zanesljivost in uporabnost za potnike ter tovor.

Zaključek:

Nadgradnja železniške proge št. 34 je ključna za razvoj regionalne prometne infrastrukture, pri čemer se modernizacija usmerja v večjo varnost, energetske učinkovitost in kakovost uporabniške izkušnje. Štiri etape zagotavljajo celovit pristop k izboljšanju proge, podprt z nacionalnimi in evropskimi sredstvi.

Nadgradnja regionalne železniške proge št. 34 Maribor–Prevalje–državna meja bo potekala v 4 etapah, ključni cilj je uvedba daljinskega vodenja prometa.



ETAPA 2 - Ureditve na odseku Sv. Danijel–Dravograd–Prevalje–d.m.

Nadgradnja železniškega odseka Sv. Danijel–Dravograd–Prevalje–d.m. in ureditev križanj na odseku

Obseg:

- izvedba nadgradnje oz. ureditev železniških postaj in postajališč,
- zamenjava zgornjega in spodnjega ustroja proge za nosilnost 22,5 t,
- sanacija obstoječih podvozov in mostov,
- ureditev križanj na odseku Sv. Danijel–Dravograd–Prevalje–d. m.,
- sanacija obstoječih prepustov in gradnja nadomestnih novih prepustov,
- prilagoditev SVTK naprav.

Predvidena izvedba: 2025–2026

Ocenjena vrednost: 146,50 milijona evrov (od tega predvideno 86 mio EUR sredstev iz NOO)

Aktivnosti:

- V teku je javno naročilo za izdelavo IZN dokumentacije za nadgradnjo odseka železniške proge 34 Sv. Danijel–Dravograd–d.m.



ETAPA 3 - Ureditve na odseku Ruše–Sv. Danijel

Nadgradnja železniških postaj in postajališč na odseku Ruše–Sv. Danijel ter ureditev križanj na odseku

Obseg:

- Izvedba nadgradnje oz. ureditev železniških postaj in postajališč,
- Ureditve križanj na odseku Ruše–Sv. Danijel.

Predvidena izvedba: po letu 2026

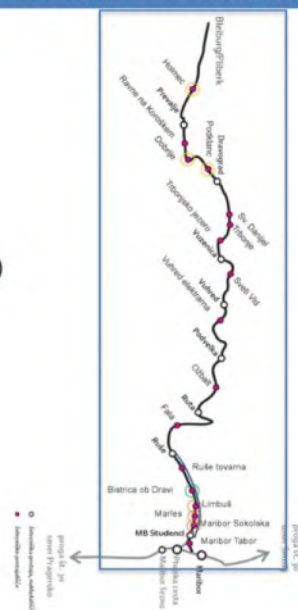


ETAPA 4 - Uvedba daljinskega vodenja na progi Maribor–Prevalje–d.m. ter nadgradnja SV in TK naprav

Obseg:

- nadgradnja SV naprav iz obstoječih mešanih tipov (relejne, žicevodi,...) na elektronsko,
- vzpostavitev sistema za obveščanje potnikov (najava prihoda vlakov, zamude, SOS) in sistema za video nadzor na postajah/postajališčih,
- vzpostavitev nadzornega sistema SCADA (razsvetljava postaje, gretje kretnic,...),
- podatkovno omrežje in strežniška infrastruktura.

Predvidena izvedba: po letu 2026



ETAPA 1 - Ureditve na odseku Maribor–Ruše



Nadgradnja železniškega odseka Maribor–Ruše in ureditev križanj na odseku Maribor–Ruše

Obseg:

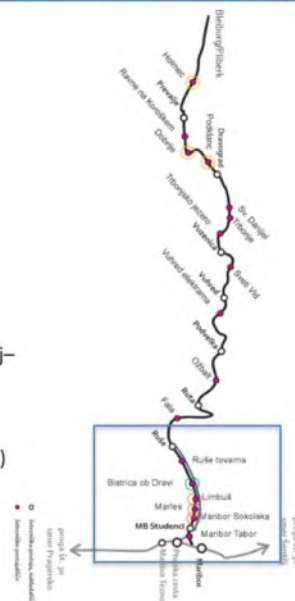
- izvedba nadgradnje oz. ureditev železniških postaj in železniških postajališč
- zamenjava zgornjega in spodnjega stroja proge za nosilnost 22,5 t,
- sanacija obstoječih podvozov in mostov,
- ureditev križanj na odseku Maribor–Ruše,
- sanacija obstoječih prepustov in gradnja nadomestnih novih prepustov,
- prilagoditev SVTK naprav,
- gradnja dveh novih železniških postajališč v trikotniku na železniški progi Zidani Most–Šentilj–d.m. in železniški progi št. 34 MB–Prevalje–d.m.

Predvidena izvedba: 2025–2029

Ocenjena vrednost: 132,89 milijona evrov (od tega predvideno 37,75 mio EUR EU sredstev – ESRR)

Aktivnosti:

- V teku je izdelava projektne dokumentacije IZN za nadgradnjo odseka Maribor–Ruše,
- V teku je izdelava projektne dokumentacije IZN za ureditev križanj na odseku Maribor–Ruše.



Koralmbahn Railway – An Opportunity for Southern Austria?

Eric Kirschner, Nicholas Katz

JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH

Povzetek predstavitve:

1. Uvod v projekt Koralmbahn Railway

Otvoritev železniške povezave Koralmbahn Railway, predvidena za december 2025, bo drastično izboljšala dostopnost južne Avstrije, povezala mesti Gradec in Celovec v dnevnem migracijskem dosegu ter preoblikovala oddaljena območja, kot sta Wolfsberg in Deutschlandsberg, v nova urbana središča.

2. Vpliv na regionalni razvoj

- Boljša dostopnost stabilizira število prebivalcev v krčljivih regijah in povečuje razpoložljivost človeškega kapitala.
- Uvedba Koralmbahn Railway bo spodbujala ekonomski in demografski razvoj v jedrnih območjih, zmanjšala regionalne razlike ter ustvarila nove možnosti za zaposlovanje in gospodarsko rast.

3. Rezultati modelnih analiz

- **Gravitacijski model:** Povezava z železnico znatno povečuje tokove medregijskega prevoza, pri čemer so učinki najmočnejši pri časih potovanja do 40–50 minut.
- **Dinamično modeliranje:** Prisotnost železniške postaje pozitivno vpliva na rast prebivalstva (+2,86 %). To je ključno za regije, kot sta Wolfsberg in Völkermarkt, ki se soočata z demografskimi izzivi.

4. SWOT analiza in priporočila

- **Prednosti:** Povezava z osrednjo regijo, močan proizvodni sektor, dobra kvalifikacijska struktura.
- **Priložnosti:** Krepitev javnega prevoza, razvoj regijskih projektov in medregijsko sodelovanje (npr. z Gradecem in Deutschlandsbergom).
- **Slabosti:** Oddaljenost železniških postaj od regionalnih središč, majhnost podjetij in demografski pritiski.
- **Grožnje:** Neenaka dostopnost do storitev in povečana konkurenca za delovno silo.

5. Polja delovanja

- Strateško upravljanje in razvoj območij blizu železniških postaj.
- Povezovanje posameznih občin z nadregionalnim železniškim omrežjem.
- Postavitev južne Avstrije kot mednarodno privlačne regije z inovativnimi izobraževalnimi in gospodarskimi politikami.

Zaključek:

Koralm Railway je ključni projekt za izboljšanje regionalne konkurenčnosti in trajnostnega razvoja. Uspeh bo odvisen od strateškega pristopa, usklajenega prostorskega in prometnega načrtovanja ter medregijskega sodelovanja. Projekt bo pripomogel k večji integraciji južne Avstrije in povečal gospodarske ter demografske možnosti.

2 About the research project



Introduction

Chapter 1: The impact of accessibility – infrastructure, commuting links and the future urban agglomeration Graz-Klagenfurt

Chapter 2: Economic dynamics, socio-economic and structural change – demographic development as a challenge

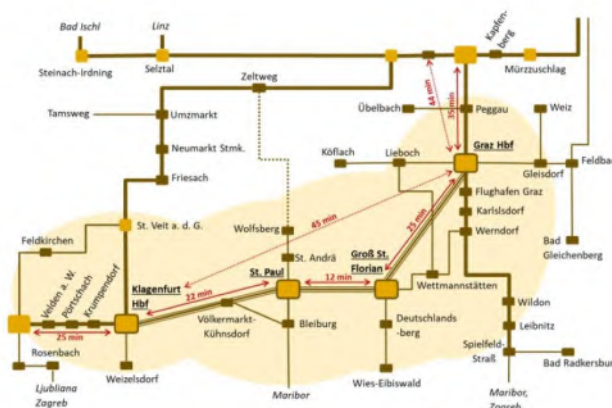
Chapter 3: Model estimates – A quantitative estimate of the direct and indirect effects that the opening of the Koralm Railway will have on the regions

Chapter 4: Conclusions – Implications for a "new" strategically oriented and equally cross-regional transport and regional policy

Chapter 5: Small-scale implications – strengths, weaknesses, opportunities and challenges in the districts along the Koralm Railway

Recommendations for action

THE INNOVATION COMPANY



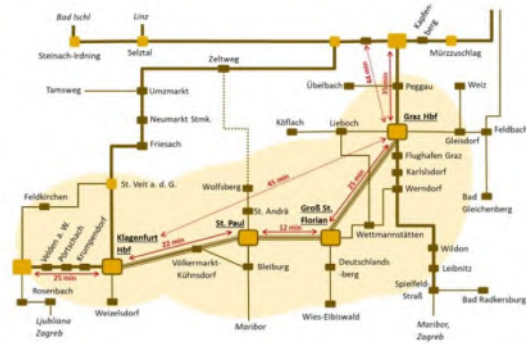
Introduction

As of December 2025, the accessibility of the Southern Austrian regions is going to change drastically.

The cities of Graz and Klagenfurt will be within a day's commute, while the currently rather remote districts of Wolfsberg and Deutschlandsberg will be located in the middle of an extended urban agglomeration in Southern Austria.

The opening of the Koralm Railway can certainly be described as a major socio-economic experiment.

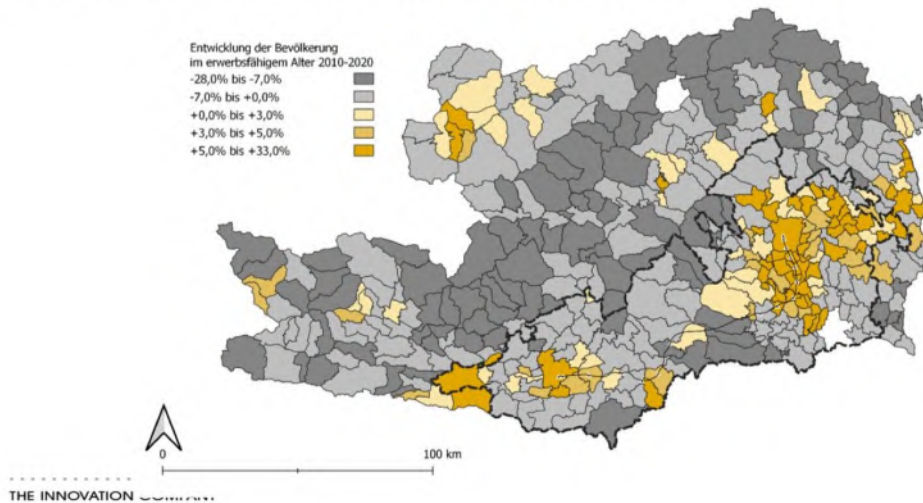
In the context of this project, small-scale implications resulting from the opening of the Koralm Railway are derived. Carinthia and Styria are growing together and can jointly utilize the newly emerging agglomeration advantages.



THE INNOVATION COMPANY

Development of the working-age population

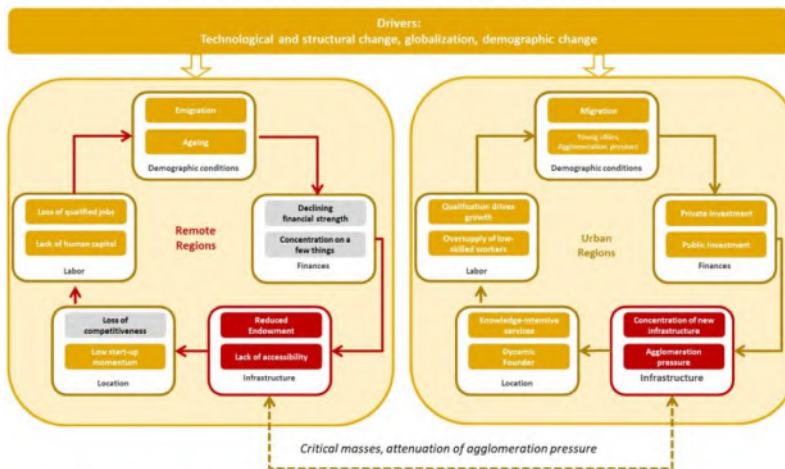
It is clear that the dynamics (population growth) are concentrated in a few, predominantly urban municipalities. In Styria, these are Graz and regions that are located in the direct catchment area of the provincial capital or are well connected to it. The situation is similar in Carinthia, with only a few municipalities recording positive growth rates (primarily Klagenfurt, Villach and some lakeside municipalities).



THE INNOVATION COMPANY

6 Accessibility as a factor

A lack of infrastructure leads a priori to a **locational disadvantage**, regional competitiveness decreases. Jobs are lost and hardly any new jobs are created. It is mainly young people who leave the periphery in order to find jobs, to be able to reconcile family and career, to be able to benefit from an urban environment and consume education, training and qualifications.



Urban agglomerations benefit from this structural and demographic change. The dynamic population growth is promoting structural change due to the supply of qualified people, although problems are also arising here – the increasing agglomeration pressure is leading to an increase in the volume of traffic. Rental, housing and living costs are rising. **Better connections between peripheral regions and urban agglomerations have a double effect in this context.**

THE INNOVATION COMPANY

7 Model estimations

We analyze how accessibility or infrastructure and commuting distances (travel/commuting times) affected employment, work and unemployment, population development, etc. in the past and how these determinants influence each other.

Methodologically, two models are applied: a **gravity model** to estimate the implications on commuting behaviour/labour market, and a **dynamic model** to forecast the expected effects on demographic development.

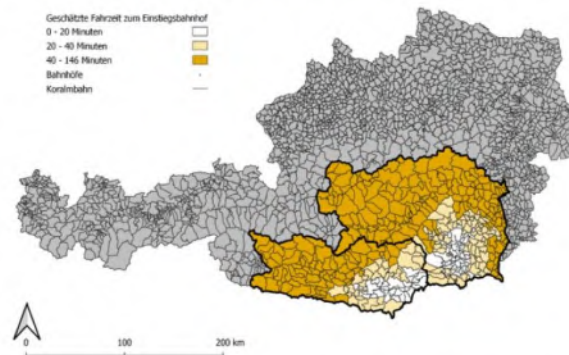
Finally, we ask the following questions:

- How would people's behaviour, unemployment, employment and population development change?
- What small regional differences or implications will arise?

The **aim** of this modeling is to **estimate the effects** of the Koralm Railway on the affected areas:

- commuting behaviour
- population development

The quantitative analyses are based on a distance matrix D, in which all distances between locations (municipalities) are mapped; each distance and the resulting average travel time between each region is recorded, i.e. the time required to travel from one municipality to any other municipality. A distinction is made between private transport (cars) and public transport (rail connections).



THE INNOVATION COMPANY

4 Accessibility as a factor

Carinthia and Styria are among the **highly developed** European **industrial regions** and are in competition with them.

Growth – in terms of value added, jobs and population – is **unevenly distributed** across the regions; growth is **concentrated** in the **central** regions.

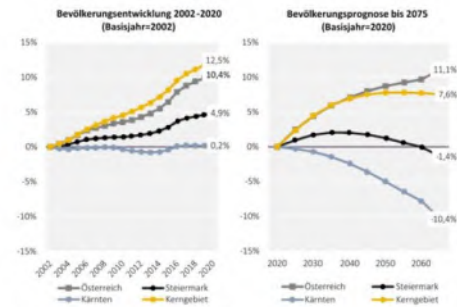
Infrastructure is a necessary prerequisite for further regional growth, as numerous studies have shown.

An **improvement in accessibility** can lead to a **stabilization** of the number of inhabitants in a shrinking region, and the same applies to the number of people working in a region.

Outward and inward commuter movements are influenced by the transport infrastructure. An improvement in the transport infrastructure leads to an increase in the availability of human capital in the region.

The **search radius** and thus the chances of finding work are increased, but at the same time competition with neighboring regions increases.

An assessment of intra-regional development differences as a key determinant of regional competitiveness must always take small-scale disparities in economic development into account. It is becoming increasingly important to **allow market forces to work** in the direction of agglomeration and to **rely on (infrastructure-supported) spillover effects** from the centers for the development of peripheral areas.



Quelle: Statistik Austria; eigene Darstellungen JRPOLICIES

THE INNOVATION COMPANY

5 Gravitation Model - Commuting

This family of models is essentially based on two assumptions: (1) the interregional links between two regions are positively proportional to their size, i.e. the higher the number of inhabitants in the respective municipalities, the higher the commuting movements between them, and (2) an increasing distance (geographical distance or travel times) has a negative effect.

The commuting figures are estimated using a Poisson model. The model in (3) is modified econometrically.

Instead of a single distance measure (travel time by car), additional indicators are used:

- Is there a train station in both municipalities?
- Does the connection lead from 'countryside' to 'city'?
- Does the connection lead to a provincial capital?

Tabelle: Ergebnisse Gravitationsschätzung, ohne Rasterdaten

	(1) baseline	(2) Variante 1	(3) Variante 2
Ursprungsort	1,287***	1,283***	1,279***
Bevölkerung	(0,181)	(0,184)	(0,181)
Zielort Bevölkerung	-0,151	-0,139	-0,128
	(0,169)	(0,170)	(0,170)
Land-Stadt		-0,842***	
		(0,0615)	
Zugverbindung (0/1)	-0,192***	-0,233***	-0,0899***
	(0,0195)	(0,0247)	(0,0173)
Zug ⊗ Schienen-km	0,00627***	0,00162***	0,00760***
	(0,000471)	(0,000496)	(0,000697)
Zug ⊗ Land-Stadt		0,214***	
		(0,0331)	
Zug ⊗ Schienen-km, nicht Land-Stadt		0,00547***	
		(0,000787)	
Zug ⊗ Landeshauptstadt			-0,208***
			(0,0319)
Zug ⊗ Schienen-km, Ziel nicht LH			-0,00408***
			(0,000782)
Fahrtzeit PKW	-0,105***	-0,110***	-0,110***
	(0,0003555)	(0,000391)	(0,000347)
Fahrtzeit ⊗ Land-Stadt		0,0210***	
		(0,000707)	
Fahrtzeit ⊗ Landeshauptstadt			0,0240***
			(0,000826)
Beobachtungen	559.680	559.680	559.680
Robuste Standardfehler in Klammern			
*** p<0,01; **p<0,05; *p<0,1			

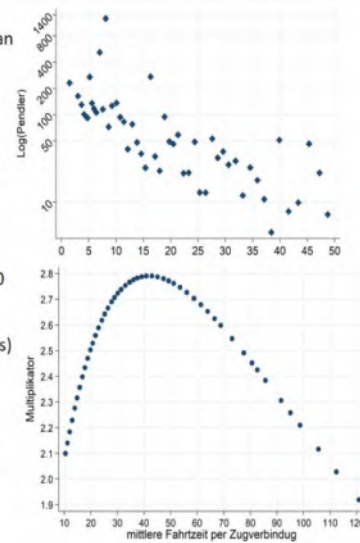
THE INNOVATION COMPANY

9 Gravitation Model - Commuting

The results are highly significant in all variants. For example, if the model is estimated without travel time and only with a 'train connection available' indicator, the estimated mean increase in commuting linkages is just under 35 %.

Even if the full model is specified, the core statement remains the same:

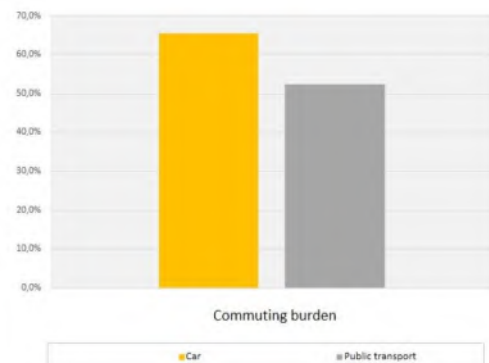
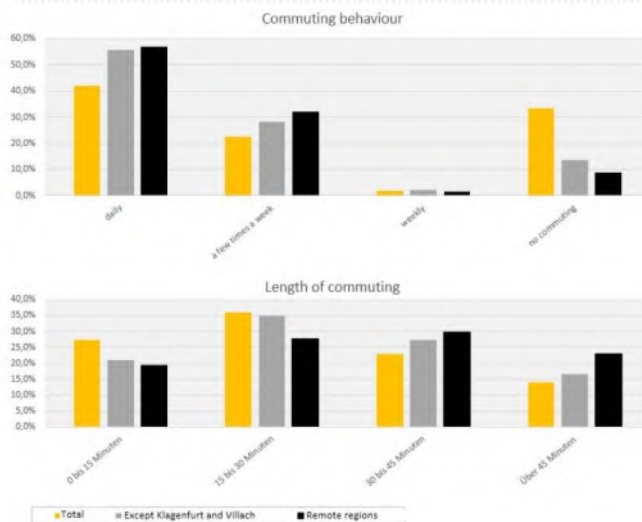
- A train connection has a significant impact on commuter flows (interregional linkages), which decreases with the distance between origin and destination. This is illustrated by the average number of commuters and the distances traveled. The figure to the right shows the negative impact of an increasing distance/travel time; the marginal effect decreases with increasing distance. An increase in journey time of ten minutes for a journey time of 20 minutes has a greater effect than an increase in journey time from 30 to 40 minutes.
- The elasticity can also be interpreted as follows: Commuting flows (interregional linkages) intensify with decreasing distance, and the effects will be highest for travel times up to 40–50 minutes.
- It should be noted that the results indicate that longer travel times are generally more accepted in local public transport than in private transport. The number of connections, frequency and intermodal nodes play a key role in this context.



THE INNOVATION COMPANY

Burden of distances in commuting

10



11 Dynamic modeling of population development

The population development is estimated using dynamic modeling approaches.

In addition, potential influencing factors, which may also be related to access to the rail network, are included. Control variables are the population at the starting point as well as the unemployment rate, proportion of pensioners, people under 15 and participation rates.

The results can be interpreted as follows:

- The presence of a train station is associated with a 2.86 percentage points higher population growth.
- The supply of jobs and participation in the labour market (approximated by the participation rate of the working-age population) have a significant positive effect.
- These results are particularly important for the districts of Wolfsberg and Völkermarkt, which are facing population decline, but also for Deutschlandsberg.
- We see that better commuting infrastructure can dampen the decline in population.

Tabelle: Modellanalyse Bevölkerungsentwicklung

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Jahre	2002-2018		2009-2018			
Bevt0	0,0279***					
	(0,00286)					
Bevto/km2		0,0485***	0,0679***	0,0306***	0,0147***	0,0413***
		(0,00243)	(0,00846)	(0,00129)	(0,00399)	(0,00433)
ALQt0				-0,171***	-0,389*	-0,392
				(0,0525)	(0,232)	(0,238)
Partizipationsratet0				0,669***	0,435**	0,435**
				(0,0725)	(0,179)	(0,190)
% Pensionisten t0				0,0239	-0,279	-0,332*
				(0,0591)	(0,177)	(0,181)
Indikator Bhf			0,0286**		0,0197***	
			(0,0126)		(0,00701)	
Anteil Bev. Umkreisto						0,237**
						(0,00976)
Bundesland-FE	Ja	ja	ja	ja	ja	ja
Beobachtungen	2.094	2.094	262	2.094	262	262
R2	0,124	0,271	0,390	0,404	0,554	0,552

Robuste Standardfehler in Klammern

*** p<0,01; ** p<0,05; * p<0,1

THE INNOVATION COMPANY

12 Implications

Our analyses have clearly shown that the Koralm Railway can have a significant positive impact on economic and demographic development in the core area and in the respective municipalities.

An additional dynamic is induced in the regional labour markets, with employees in the manufacturing sector in particular, but also companies in the production of material goods, having the potential to benefit.

- For employees, the search radius expands – it becomes possible for them to accept new and better jobs in regions that are currently not within their daily commuting distance. The opportunities to find suitable employment increase significantly.
- For companies (especially in Deutschlandsberg and Wolfsberg), the "catchment area" of potential employees expands, which increases the chances of attracting qualified human capital and key employees.

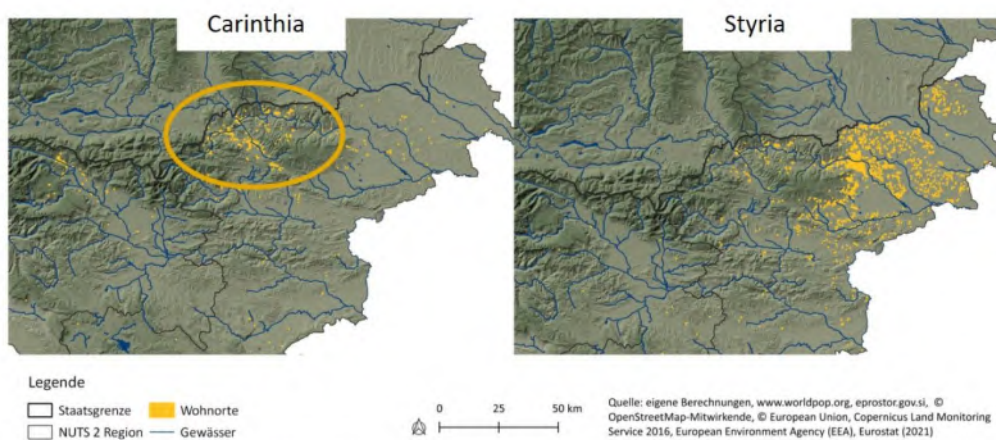
The framework conditions must be designed accordingly and synergy effects must be used proactively. Improving accessibility can significantly improve the determinants of regional competitiveness, but this does not happen automatically.

Regions that succeed in taking a strategic approach ceteris paribus, that have coordinated spatial and transport planning, education, training and qualification offers that are tailored to the needs of the region, etc. will be the winners of this structural change. In any case, there will be disruptive changes:

- Companies that already find it rather difficult to attract qualified human capital will find it even harder to compete – as will regions.
- Furthermore, industrial regions in particular will be able to emerge stronger due to the additional supply of labour and the spreading agglomeration effects. They have the potential to attract additional workers and qualified human capital from the entire region.

THE INNOVATION COMPANY

Places of residence of Slovenian commuters in Carinthia and Styria



THE INNOVATION COMPANY

Most employees from Slovenia work in the production sector in Wolfsberg and Völkermarkt. Higher wages in the industrial sector allow for longer commuting times. Topography plays a major role in commuting behaviour.

Origin	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CZE	4	7	24	62	88	91	97	103	93	102	139	139	104	111	120
GER	68	98	200	250	233	226	181	186	163	166	169	188	197	218	250
HRV	2	3	6	8	10	11	16	30	38	42	59	89	115	252	387
HUN	23	31	90	225	451	497	417	535	641	798	886	936	791	968	1.280
ITA	26	35	62	76	95	105	126	155	173	196	200	205	213	246	281
POL	3	17	90	209	280	258	290	307	321	408	457	577	481	560	761
SVK	1	3	9	36	91	117	110	119	146	205	284	378	337	455	530
SVN	101	99	138	281	612	842	1.077	1.398	1.642	1.756	1.830	1.966	2.007	2.151	2.278
Total	228	293	619	1.148	1.861	2.147	2.315	2.833	3.216	3.673	4.025	4.478	4.244	4.960	5.885

THE INNOVATION COMPANY

Regional implications SWOT profile

16 STRENGTHS

- Future connection to the central region
- Strong manufacturing sector
- Companies in the region are already attractive employers (centre for commuters)
- Qualification structure corresponds to the economic structure (focus on dual training, educational structure will improve considerably in the medium term)

OPPORTUNITIES

- Strengthen connections to the public transportation network
- Strengthen scientific/technical services
- Use favourable areas and develop a clear regional positioning
- Develop the St. Paul location in a targeted, long-term and equally strategic manner
- New collaborations with direct neighbors (Deutschlandsberg) and Graz

WEAKNESSES

- Train station is located away from the regional centres
- Small-scale economic structure (there are only a few large and medium-sized companies)
- Gender differences according to professional orientation of training (and also income differences)
- Demographic development (negative population development, increasing ageing, demographic pressure on the dual system)

THREATS (if unaddressed)

- Public transport in the region
- Accessibility to city centre partially inadequate
- Strong regional disparities within the districts
- Drive structural change towards greater technology and knowledge intensity
- Technology transfer to SMEs
- Positioning of the St. Paul location within the core region

Fields of action

17 Long-term and strategic management, but quick action to make up for lost time

- **Field of action 1** – Quickly secure and strategically develop areas
- **Field of action 2** – Setting thematic priorities along the areas of strength (quality instead of quantity), developing and promoting joint projects and plans
 - Interregional cooperation is the key to success
- **Field of action 3** – Ensure sufficient regional accessibility; this is a basic criterion for being able to take advantage of the opportunities arising from the opening of the Koralm Railway
 - The individual municipalities must be connected to the supra-regional rail network, this is a public task; Carinthia and Styria must act together and demand corresponding federal funding
- **Field of action 4** – Position Southern Austria as an internationally attractive location: The development of the Klagenfurt/Villach-Graz location must contribute to positioning Southern Austria as an internationally attractive location (strategic development direction)
 - Medium to long-term success largely depends on the availability of a qualified workforce; the individual locations should not be in direct competition in terms of human capital
- **Field of action 5** – Utilization of supra-regional spillover effects: Strategies that subsequently link the location with other regions and centres would be sensible, especially with regard to strategic orientation (use of supra-regional spillover effects)

15 Implications for Koroška - Wolfsberg and Völkermarkt

These districts are strongly characterized by the manufacturing sector. Many Slovenians who work in Carinthia are employed in industrial companies at these locations.

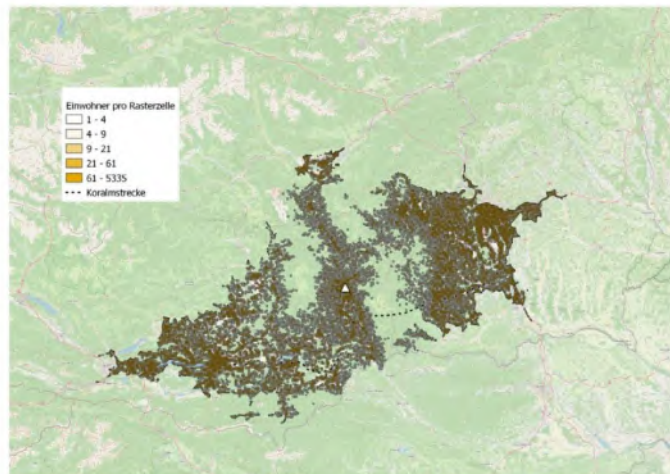
On the one hand, it is important to secure the areas near the railroad station or in the direct catchment area of the station and then to manage them strategically. Complementary skills need to be developed in a targeted manner. Simply duplicating existing initiatives, such as the Lakeside Park, will hardly be sufficient.

The construction of the Koralm Railway will bring the Lavanttal railroad station closer to the center, with the district capitals of Wolfsberg and Völkermarkt also being indirectly connected.

Growth in these regions is to be expected and employment opportunities are likely to expand. The caveat is that competition for workers in the region of Koroška is likely to increase.

Increased connectivity can be beneficial (tourism, mobility, etc.), however many industrial employers in Graz are situated to the south of the city where cars will remain competitive in cost and time.

THE INNOVATION COMPANY



Sistemske povezane ukrepi za zmanjševanje poplavne in erozijske ogroženosti na porečju Meže z Mislinjo

Tijana Mičić

Vodnogospodarski biro Maribor, d.o.o.

Povzetek predavitve:

1. Cilji in namen naloge

Priprava strokovnih podlag za zmanjšanje poplavne in erozijske ogroženosti ter izboljšanje hidromorfološkega stanja voda. Naloga vključuje:

- Ustvarjanje nabora celovitih ukrepov.
- Prostorsko umeščanje ukrepov in usklajevanje z lokalnimi skupnostmi.
- Razvrščanje ukrepov glede na nujnost izvedbe ter pripravo finančnih ocen.

2. Vsebina sistemsko povezanih ukrepov (SPU)

- Pregled stanja in obstoječih podatkov, vključno z integralnimi kartami poplav in prostorskimi akti občin.
- Prikaz območij pomembnega vpliva poplav (OPVP), aktivnih razlivnih območij in ključne vodne infrastrukture.
- Razvoj ukrepov na podlagi načela "vodi več prostora," s poudarkom na negradbenih (zaščita razlivnih površin) in gradbenih ukrepih (ponovna aktivacija poplavnih ravníc).

3. Razvrstitev in grafični prikaz ukrepov

- Ukrepi so razdeljeni glede na prioritete in razpoložljivost prostora.
- Grafični prikazi omogočajo jasno vizualizacijo predvidenih posegov in njihovih učinkov na zmanjšanje poplavne ogroženosti.

4. Sanacijski ukrepi

Po poplavah avgusta 2023 so se oblikovala načela za:

- Pripravo hidrološko-hidravličnih študij.
- Vzpostavitev strateškega okvira za sanacijo prizadetih območij in izvedbo protipoplavnih ureditev.

Zaključek:

Predstavljeni sistemski ukrepi na porečju Meže z Mislinjo so ključni za izboljšanje poplavne varnosti in hidromorfološkega stanja voda. Uspešna implementacija zahteva usklajevanje z lokalnimi deležniki in celovito prostorsko načrtovanje, podprto z ustreznimi finančnimi sredstvi.

Dokumenti upravljanja voda

- Načrt upravljanj voda na vodnem območju Donave za obdobje 2023-2027 (NUV)
- Načrt upravljanj voda na vodnem območju Jadranskega morja za obdobje 2023-2027 (NUV)
- Program ukrepov upravljanja voda (PU)
- Načrt zmanjševanja poplavne ogroženosti 2023-2027 (NZPO)
- Načrt upravljanja z morskim okoljem za obdobje 2022-2027 (NUMO) in Program ukrepov za upravljanje morskega okolja za obdobje 2022-2027

Po avgustovskih poplavah se je pokazala potreba po izdelavi strokovne podlage s konkretizacijo na podrobnejših ravneh načrtovanja – po posameznih porečjih.

Namen in cilj naloge

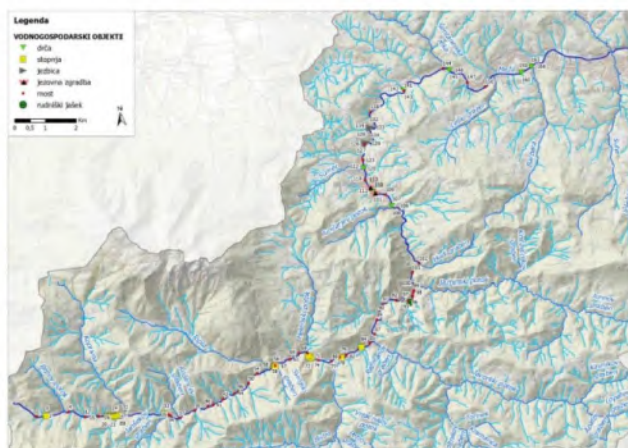
Priprava strokovne podlage s celovitimi ukrepi za zmanjševanje poplavne in erozijske ogroženosti ter izboljšanje hidromorfološkega stanja voda, ki predstavljajo izhodišče za nadaljnjo pripravo celovitih hidrološko hidravličnih študij in investicijskih načrtov za izvedbo ukrepov na porečjih in povodjih.

Hkrati pa bodo podlaga tudi za izvajanje sanacijskih ukrepov. Obnovo je potrebno oblikovati in izvajati na podlagi strategije, s katero bo na prizadetih območjih ustrezno zastavljen koncept izvajanja sanacijskih ukrepov kot tudi izvajanje protipoplavnih ureditev.

Cilj naloge je dobiti nabor celovitih ukrepov, ki so prostorsko umeščeni, usklajeni z lokalnimi skupnostmi, razvrščeni na nujnost izvedbe in finančno ocenjeni.

Vsebinska SPU

- Preučitev in povzetek obstoječih podatkov (pregled stanja)
 - Na nivoju porečja se izdela povzetek vseh ključnih vodno-načrtovalskih dokumentov (ciljev, ukrepov, itd.)
 - Prikaz poplavne ogroženosti iz integralne karte poplav, opozorilne karte poplav, itd.
 - Prikaz lokacij območij pomembnega vpliva poplav (OPVP)
 - Prikaz aktivnih razlivnih območij
 - Opis in prikaz pomembnejše vodne infrastrukture
 - Pregled prostorskih aktov občin



Vsebinska SPU

- Priprava nabora celovitih ukrepov za zmanjšanje poplavne ogroženosti in izboljšanje hidromorfolškega stanja – slednji morajo temeljiti na načelu “vodi več prostora” s prioritetskimi negradbenimi ukrepi (zaščita razlivnih površin) in gradbenimi ukrepi, s katerimi se povečujejo razlivna območja (ponovna aktivacija poplavnih ravnin)

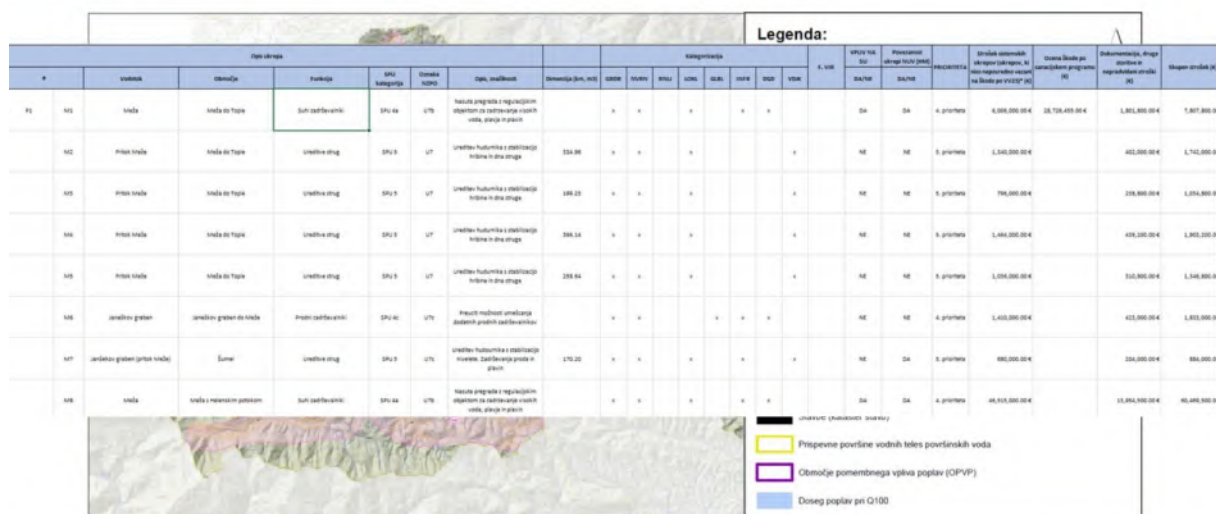


Klasifikacija ukrepov

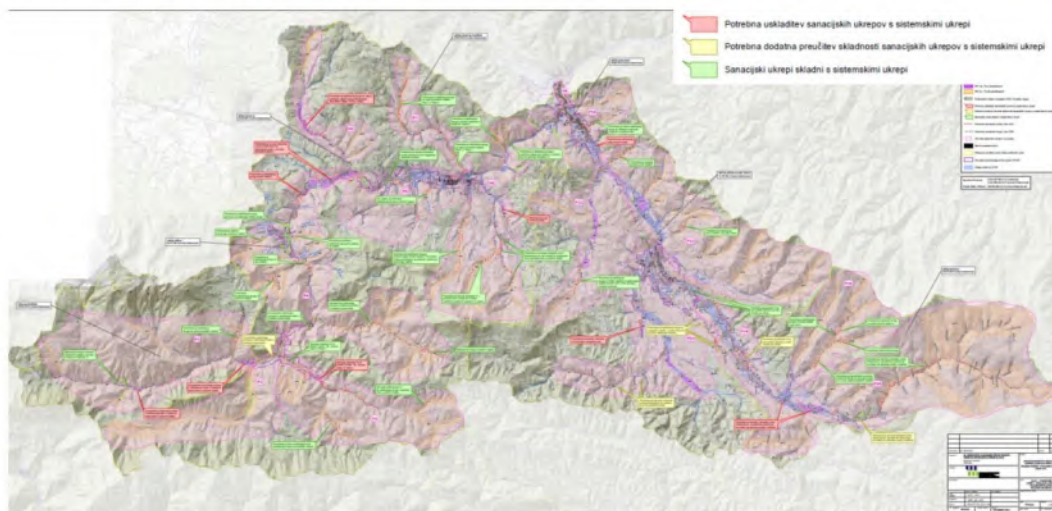
Šifra ukrepa, I. raven	Šifra ukrepa, II. raven	Ime ukrepa
SPU 1		Zaščita obstoječih različnih območij
SPU 2		Vzpostavitev različnih območij¹ in revitalizacije² vodotokov
SPU 2a		Vzpostavitev različnih območij
SPU 2b		Vzpostavitev različnih območij, odstranitev posameznih stavb/infrastrukture
SPU 2c		Vzpostavitev različnih območij in revitalizacija vodotoka
SPU 2d		Vzpostavitev različnih območij, odstranitev posameznih stavb/infrastrukture in revitalizacija vodotoka
SPU 2e		Revitalizacija vodotoka
SPU 2f		Revitalizacija vodotoka in odstranitev posameznih stavb/infrastrukture
SPU 3		Ukrepi izven vodnih (in priobalnih) zemljišč
SPU 3a		Lokalni zaščitni ukrepi za posamezne stavbe
SPU 3b		Usmerjevalni in obodni nasipi
SPU 3c		Razbremenilniki (površinski in podzemni)
SPU 3d		Umik ceste, nadvišanje ceste
SPU 4		Zadrževalniki
SPU 4a		Suhi zadrževalniki
SPU 4b		Mokni zadrževalniki ³
SPU 4c		Prodni zadrževalniki
SPU 4d		Podzemni zadrževalniki
SPU 5		Ureditve strug
SPU 5_1		Preoblikovanje prečnega prereza (izboljšanje pretočnosti): poglabitev struge; razčiščenje struge; poglabitev in razčiščenje struge
SPU 5_2		Odstranitev prečnega objekta; nadgradnja prečnega objekta, izgradnja prečnega objekta (pragovi, stopnje, jezovi, pregrade)
SPU 5_3		Odstranitev visokovodnega naspiza/zidu; izgradnja visokovodnega naspiza/zidu; Nadgradnja visokovodnega naspiza/zidu
SPU 5_4		Odstranitev zapornice; zamenjava zapornice, izgradnja zapornice
SPU 5_5		Odstranitev prepusta; zamenjava prepusta; izgradnja prepusta
SPU 5_6		Odstranitev mostu, zamenjava mostu
SPU 5_7		Odstranitev deliniga objekta; zamenjava deliniga objekta; izgradnja deliniga objekta
SPU 5_8		Odstranitev nanosov blazin in plavaj

Vir. DRSV

Grafični prikaz nabora ukrepov SPU



Pregled predvidenih sanacijskih ukrepov na porečju in priprava usmeritev za izvedbo



POSNET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

RAZVOJNA IN PROMETNA INFRASTRUKTURA NA KOROŠKEM

8

Zahvala

Inženirska zbornica Slovenije



Občina Dravograd



GZS – Zbornica gradbeništva in industrije gradbenega materiala



Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in infrastrukturo



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo

Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije



Regionalna razvojna agencija za Koroško



RRAKOROŠKA
REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO



ATRIVA d.o.o.



BPI d.o.o.



BPN d.o.o.



Javno komunalno podjetje Slovenj Gradec d.o.o.



GRADBENIŠTVO KUSTER d.o.o.



VOC CELJE d.o.o.



SLEMENŠEK d.o.o.



ZDRUŽENJE DRC



SIGNACO d.o.o.



Dravske elektrarne Maribor

DRAVSKE ELEKTRARNE MARIBOR



MIT GRNJAK d.o.o.

ZBORNİK

Dravograd, 23. maj 2024

