

via vita

5. POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

3. RAZVOJNA OS

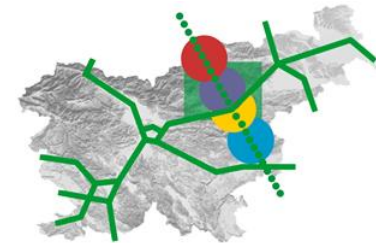
KAKO NADOKNADITI IZGUBLJENI ČAS MED 2010 IN 2015?

CELOVIT PREGLED NAD DOSEDANJO REALIZACIJO PROJEKTA 3. RAZVOJNE OSI NA KOROŠKEM IN KAKO NAPREJ?

Uroš Rozman, mag. prost. načrt., dipl. inž. grad. (UN)

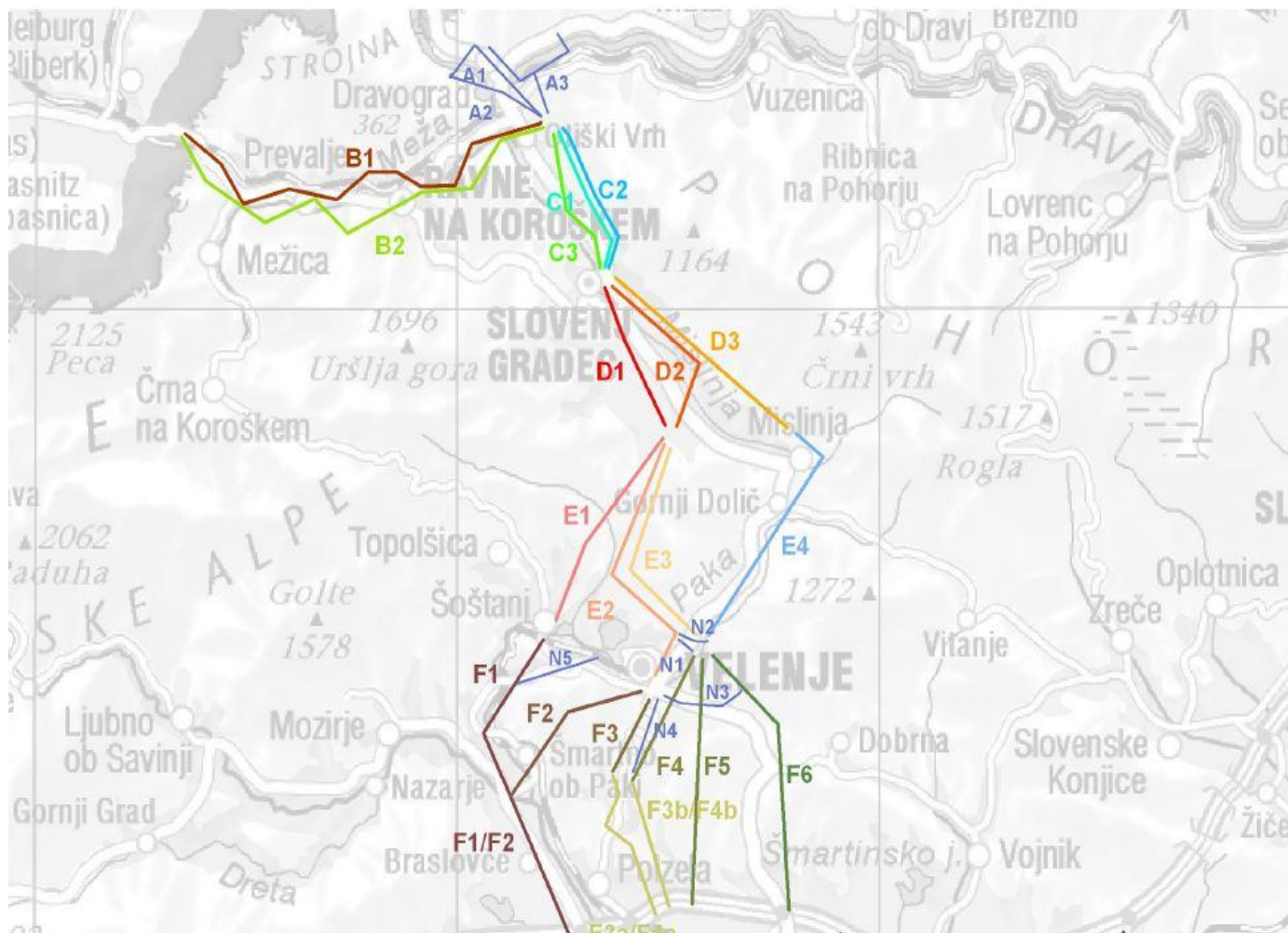
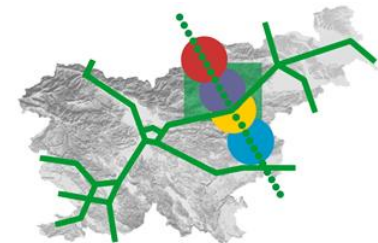
Prevalje, 15. 10. 2015

ZAČETKI:

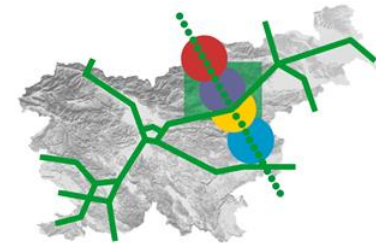


- **1974:** prva omemba 3. razvojne osi v Regionalnem prostorskem planu.
- **1986:** uvrstitev v Dolgoročni prostorski plan.
- **2004:** intermodalni koridor sprejet v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije.
- **2004:** je Minister za promet podal »Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta.
- **2007:** se zaključi »Študijo variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z republiko Avstrijo«.

ŠTUDIJA VARIANT

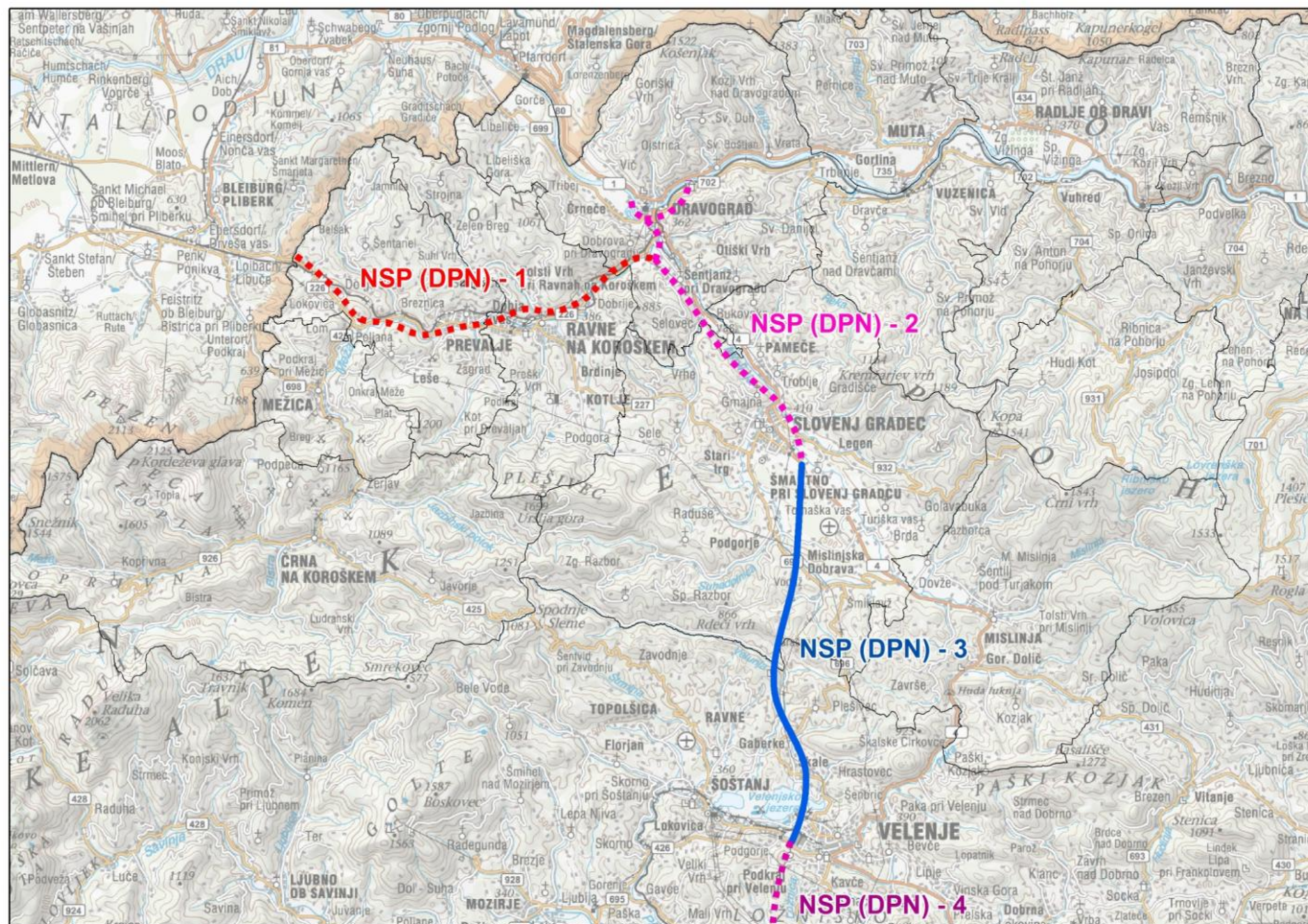
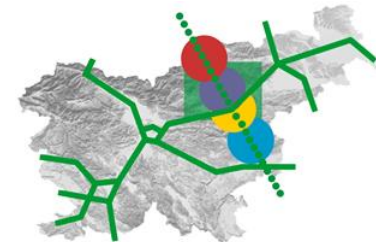


PRIPRAVA DPN:

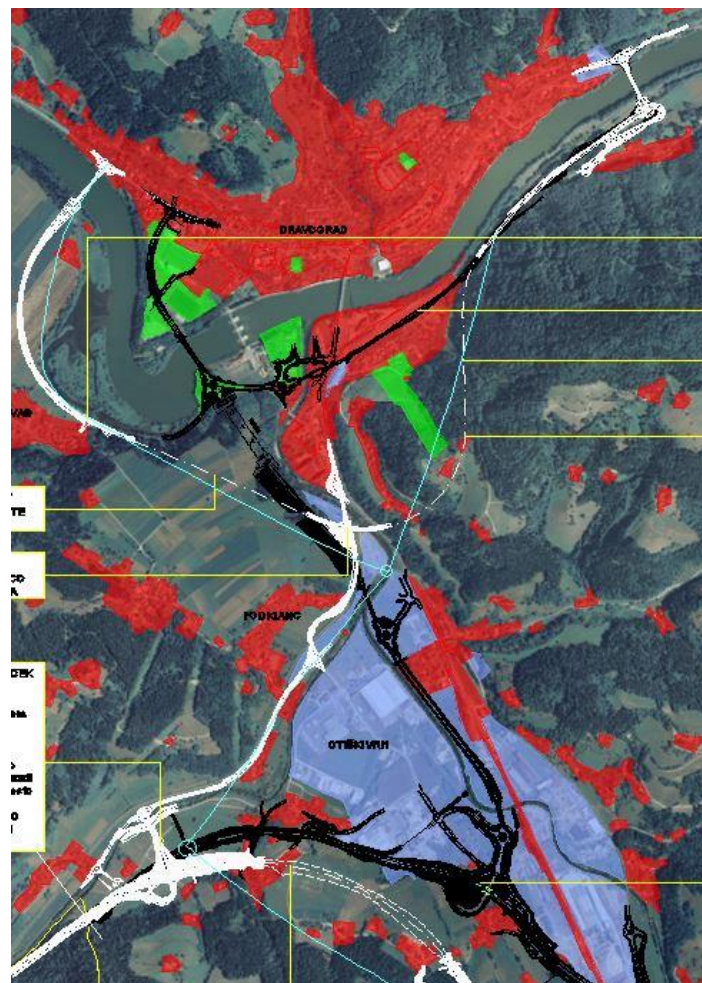
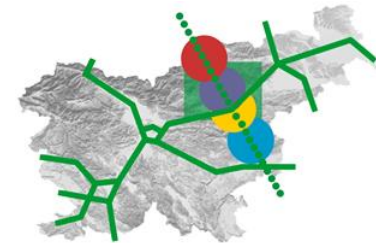


- **2007:** predstavniki občin in civilnih iniciativ soglasno zavračajo predstavljen predlog poteka po Koroški.
- **2007:** Vlada RS soglaša, da se postopek nadaljuje v skladu z optimiziranim predlogom najustreznejše variante na odsekih A, C, D, E, F in N, na odseku B pa se izdelajo in preučijo nove variante.
- **2008:** Vlada RS sprejme sklep, o začetku priprave DPN v 4 ločenih odsekih. Na odseku Otiški vrh – MMP Holmec se zaradi težav z umeščanjem pripravi novo študijo medsebojne primerjave in vrednotenja variant.

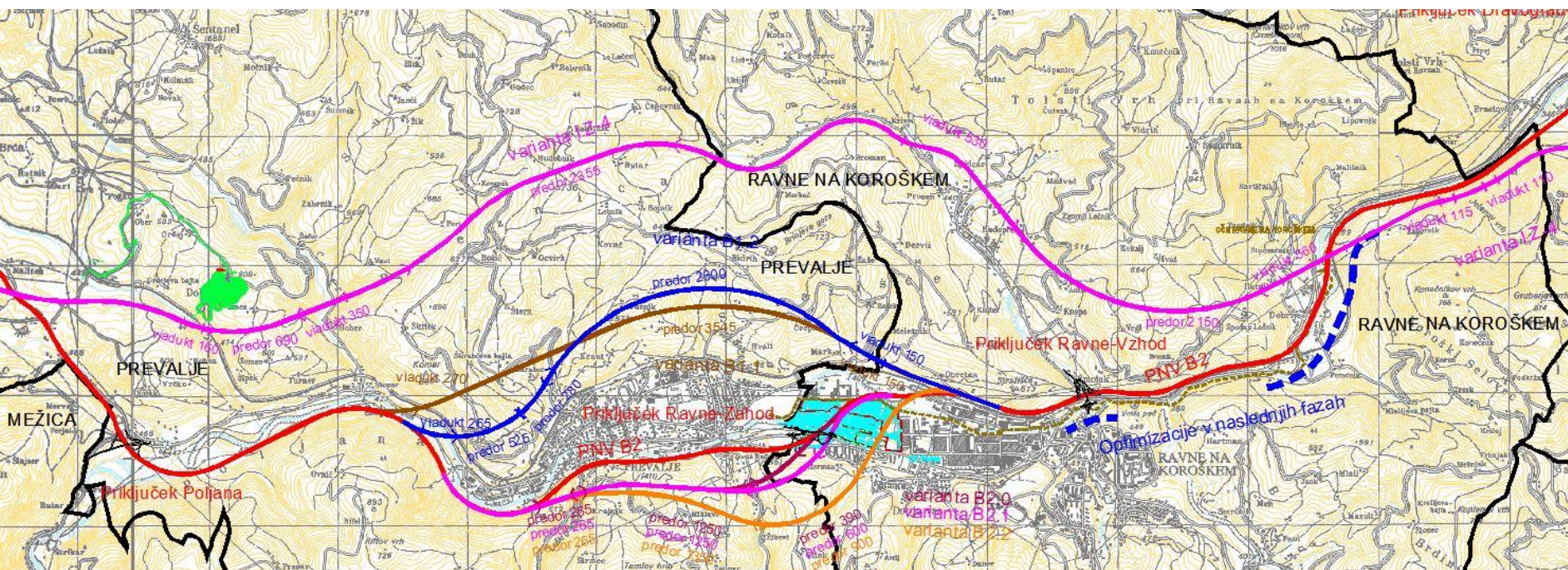
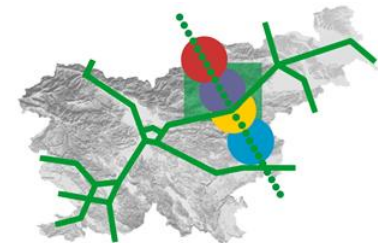
DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT



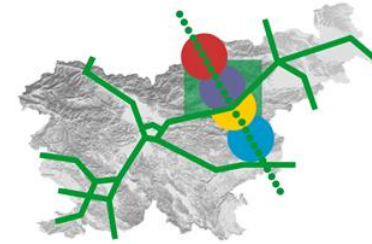
UMEŠČANJE V PROSTOR DRAVOGRAD



UMEŠČANJE V PROSTOR MMP HOLMEC - DRAVOGRAD



REŠITVE IN ZAPLETI:



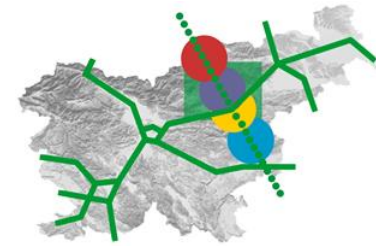
DPN VELENJE – SLOVENJ GRADEC:

- **avgust 2013:** Vlada RS je sprejme Uredbo o DPN za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug.

DPN SLOVENJ GRADEC – DRAVOGRAD:

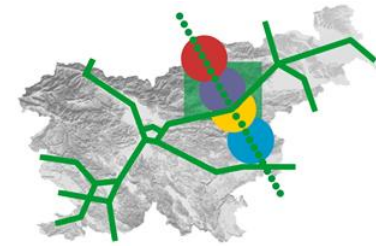
- **2010.** Vlada RS sprejme Uredbo o začasnih ukrepih za zavarovanje urejanja prostora na podlagi za državno cesto od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda z obvoznici. (2011 – sklep o spremembah in dopolnitvah)
- **2012:** MZIP v Dravogradu in Slovenj Gradcu pripravi javno razgrnitev osnutka DPN.
- **2012:** Svet Koroške regije seznani Vlado RS, da se ne strinja s predlogom DPN na odseku Slovenj Gradec jug – Dravograd.

REŠITVE IN ZAPLETI:



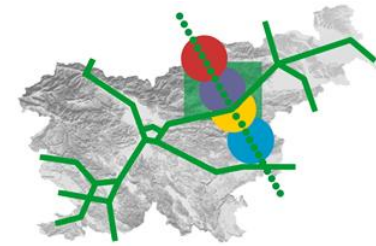
DPN OTIŠKI VRH – MMP HOLMEC:

- **2009:** MOP pripravi prvi regionalni posvet z namenom predstavitve učinkovitejšega vključevanja javnosti.
- **2009:** Direktor direktorata za prostor predstavi stališče - glede na ekonomske izračune draga cestna povezava ni upravičena.
- **2010:** Predstavljene so variante 4 pasovne, 2 pasovne ceste ter rekonstrukcije obstoječe ceste.
- **2010:** Priprava delavnic o načrtovani izgradnji hitre ceste skozi Mežiško dolino.
- **2011:** MOP predstavi s svoje strani potrjen nabor variant, ter meni, da v nadaljevanju ni predvideno predlaganje nadaljnjih optimizacij variant s strani občin.



PRELOMNO LETO 2012:

- **2012:** ustavitev postopkov priprave DPN na odseku:
 - SLOVENJ GRADEC–DRAVOGRAD
 - OTIŠKI VRH–HOLMEC
- **25.10.2012:** Vlada RS je sprejela sklep, s katerim je ugotovila, da na odseku:
 - SLOVENJ GRADEC–DRAVOGRAD prometna obremenitev sedanjega omrežja in njena prognoza v celoti več ne utemeljuje prvotno načrtovanega profila ceste;
 - OTIŠKI VRH–HOLMEC rezultati študije variant kažejo, da iz vidika investicijskih stroškov in denarno ovrednotenih koristi uporabnikov in eksternih koristi nobena varianta ni družbeno ekonomsko smotrna.



PO USTAVITVI POSTOPKOV:

- **november 2012:** izdana projektna naloga za izdelavo novelacije prometnega modela severnega dela 3. razvojne osi
- **februar 2013:** Študija variant na odseku OTIŠKI VRH–HOLMEC se zaključi, vendar ne poda predloga ustrezne variante.
- **februar 2014:** izdelana novelacija prometnega modela severnega dela 3. razvojne osi
- **april 2014:** Podan je predlog za ustavitev priprave DPN na odseku OTIŠKI VRH-HOLMEC.

PREDLOGI UKREPOV NOVELACIJE PROMETNEGA MODELA SEVERNEGA DELA 3. RAZVOJNE OSI:



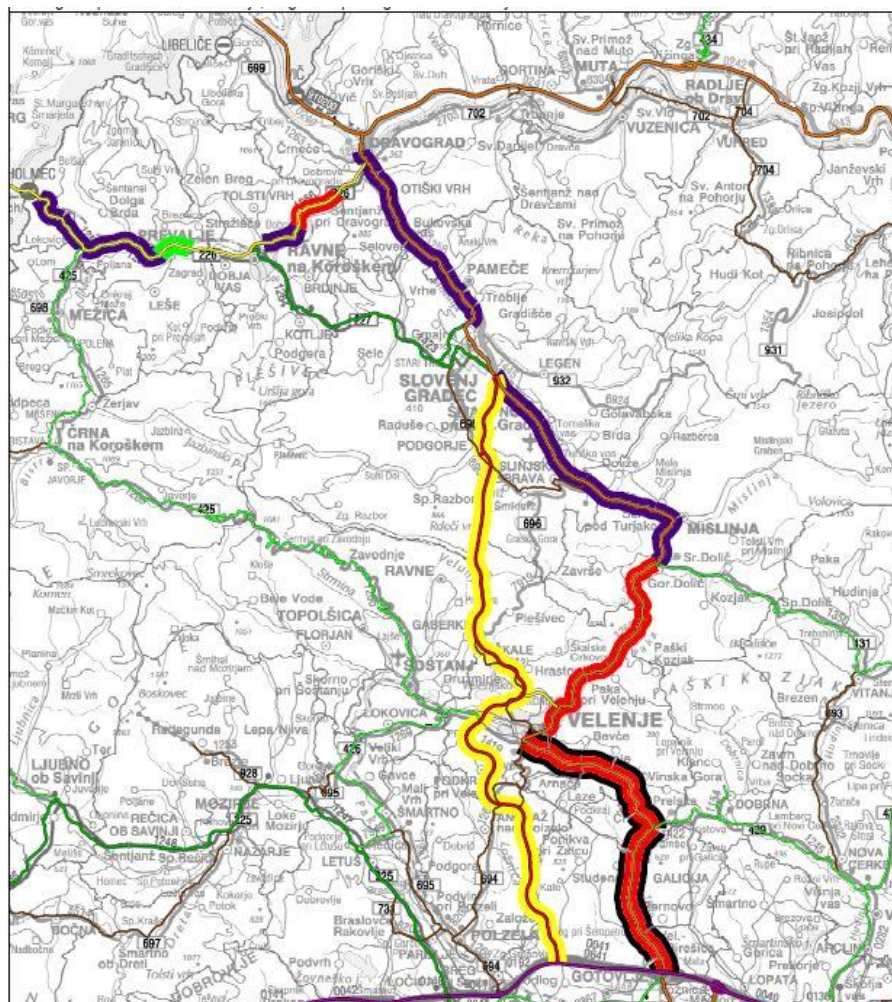
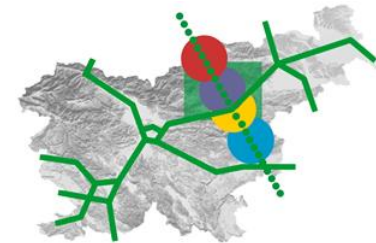
- **ODSEK 1 (A1–VELENJE):**
 - Na koridorju obstoječe ceste G1-4 se predvidi zmožljiva 4-pasovna cesta ali
 - se obstoječa 2-pasovna cesta rekonstruira, kasneje se zgradi nova 2-pasovna cesta.
- **ODSEK 2 (VELENJE–SLOVENJ GRADEC):**
 - Obstoječo 2-pasovno cesto se rekonstruira na vozno hitrost 90 km/h s počasnimi pasovi v klancih.
 - Morebitno novo cesto se umesti v prostor.

PREDLOGI UKREPOV NOVELACIJE PROMETNEGA MODELA SEVERNEGA DELA 3. RAZVOJNE OSI:



- **ODSEK 3 (SLOVENJ GRADEC–DRAVOGRAD):**
 - Obstoječo cesto G1-4 se rekonstruira na vozno hitrost 90 km/h.
- **ODSEK 4 (OTIŠKI VRH–HOLMEC):**
 - Na pododseku Dobrije se med obema podvozoma po železniško progo rekonstruira cesto, da se omogoča hitrost 90 km/h.
 - Skozi Prevalje se vozna pasova zoži na 3 m.
 - Na ostalih odsekih se razširi vozne pasove na 3,5 m.

NOVELACIJA PROMETNEGA MODELA - PNZ



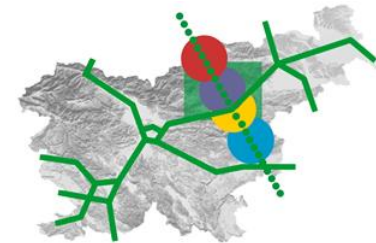
PREDLOG UKREPOV

- večja rekonstrukcija
- razširitev v 4-pasovnico
- razširitev voznih pasov na 3,50 m
- zožitev voznih pasov na 3,00 m
- morebitna umestitev v prostor

pnz

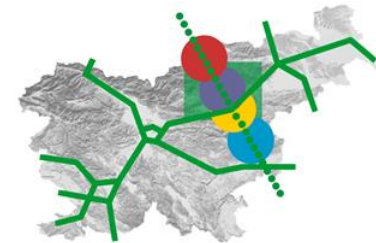
5b

PREDLOGI UKREPOV STRATEGIJE RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI:



- Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura.
- Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture.

FINANČNA OCENA:



- **OMEGA Consult d.o.o. (2007):**
 - celota (200 km): 1,316 mrd
 - severni del: 507 mio
- **4. strokovni posvet (2011):**
 - celota (200 km): 2,053 mrd
 - severni del: 828 mio
- **MzIP (2014):**
 - severni del: 1,3 mrd
 - A1 – Velenje: 260 – 340 mio
 - Velenje – Slovenj Gradec: 501 mio
 - Slovenj Gradec – Dravograd: /
 - Otiški vrh – Holmec:

507 mio

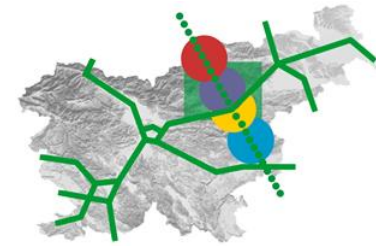


828 mio



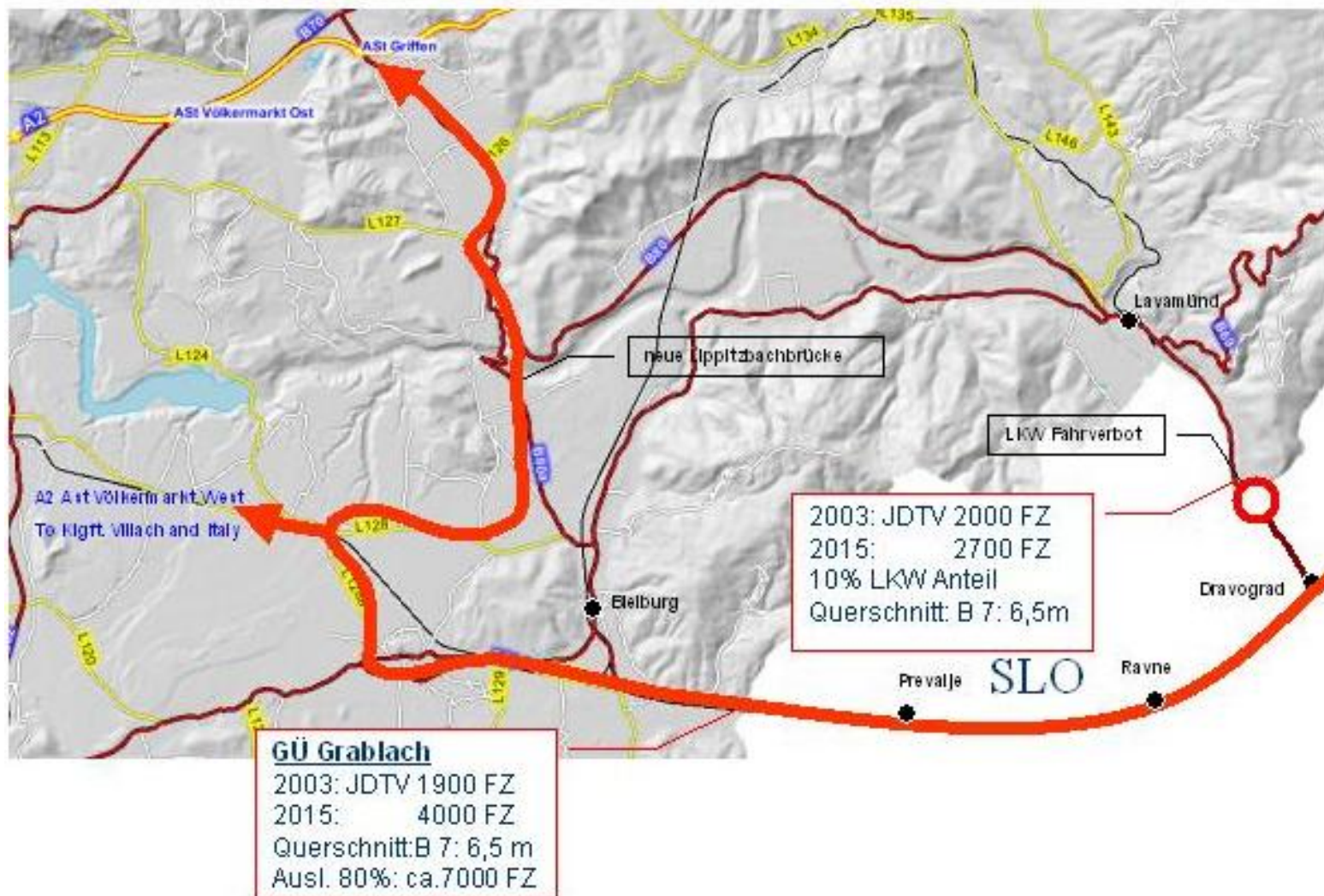
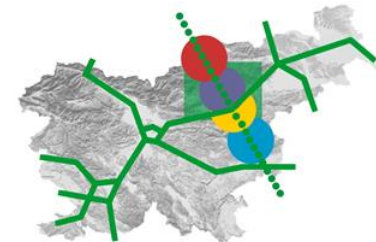
1.300 mio

MOŽNOSTI FINANCIRANJA:

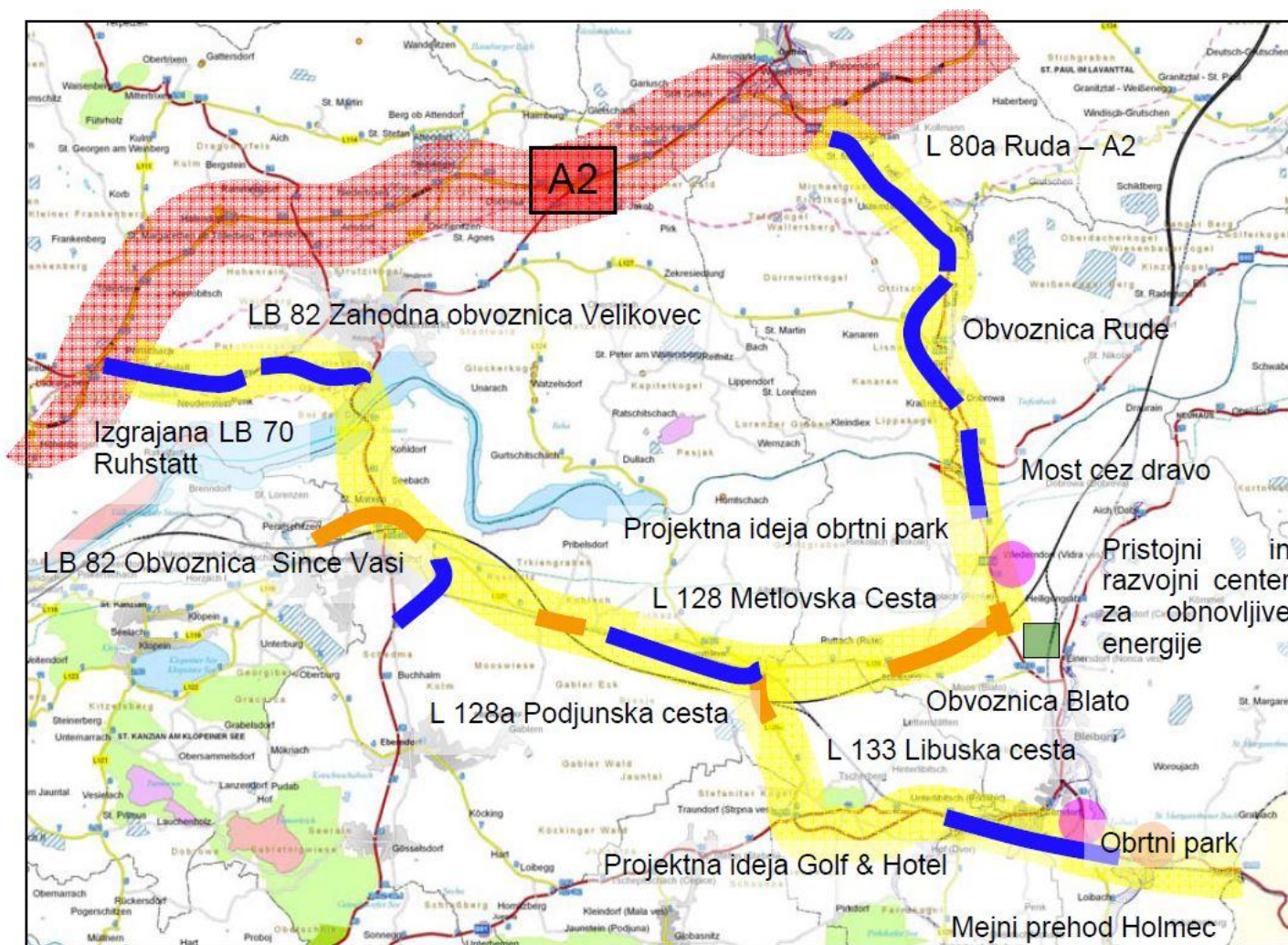
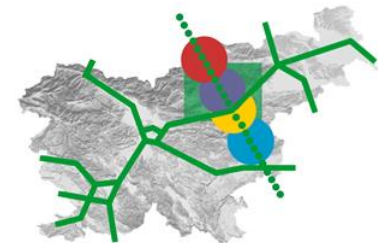


- javno-zasebno partnerstvo (JZP)
- cestnine
- proračunski viri
- evropska sredstva
- prerazporeditev med proračunskimi uporabniki
- zadolževanje proračuna
- prodaja državnega premoženja
- sprememba davčnih stopenj

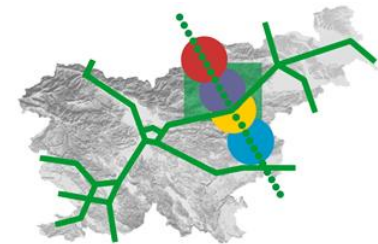
PROMETNA STRATEGIJA KOROŠKA DEŽELNA VLADA 2006



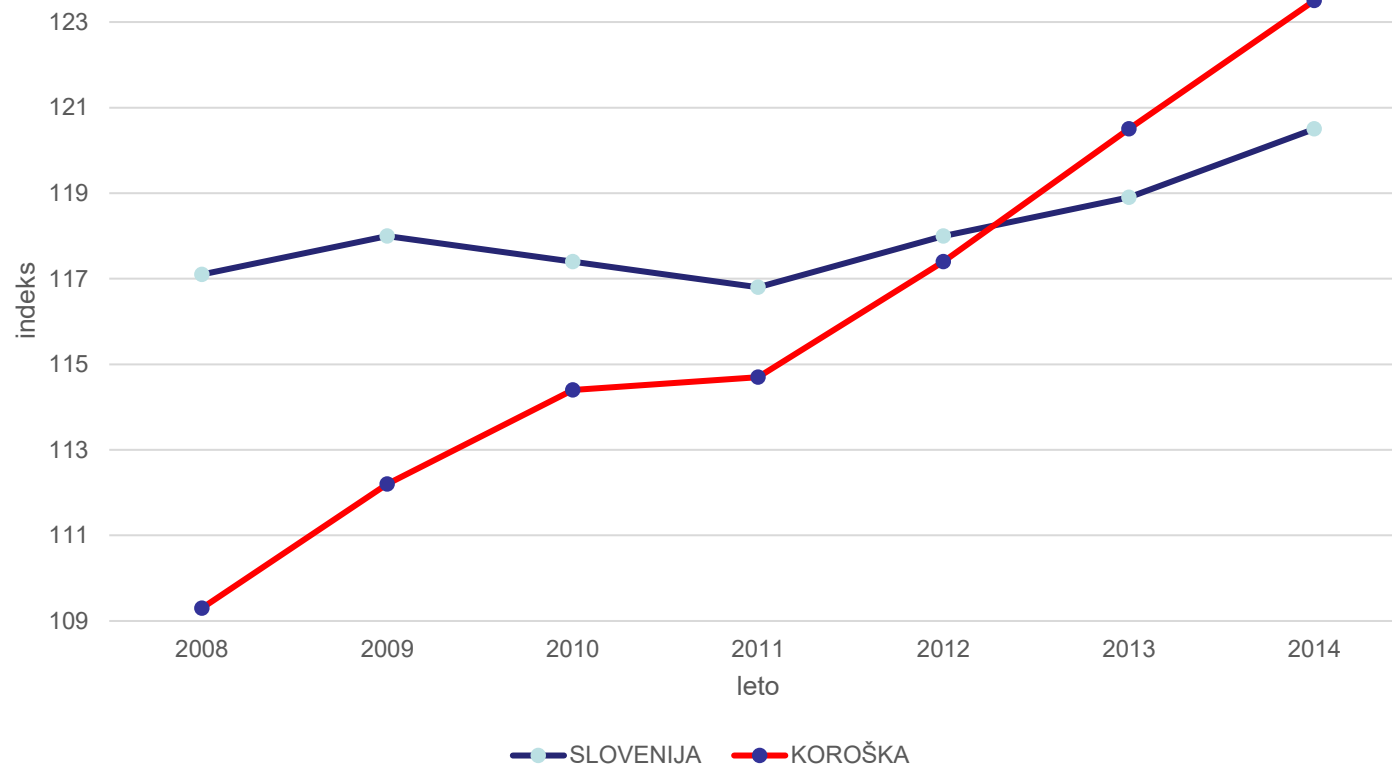
NAČRTOVANI PROJEKTI KOROŠKA DEŽELNA VLADA 2006



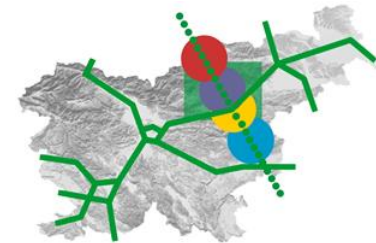
INDEKS STARANJA



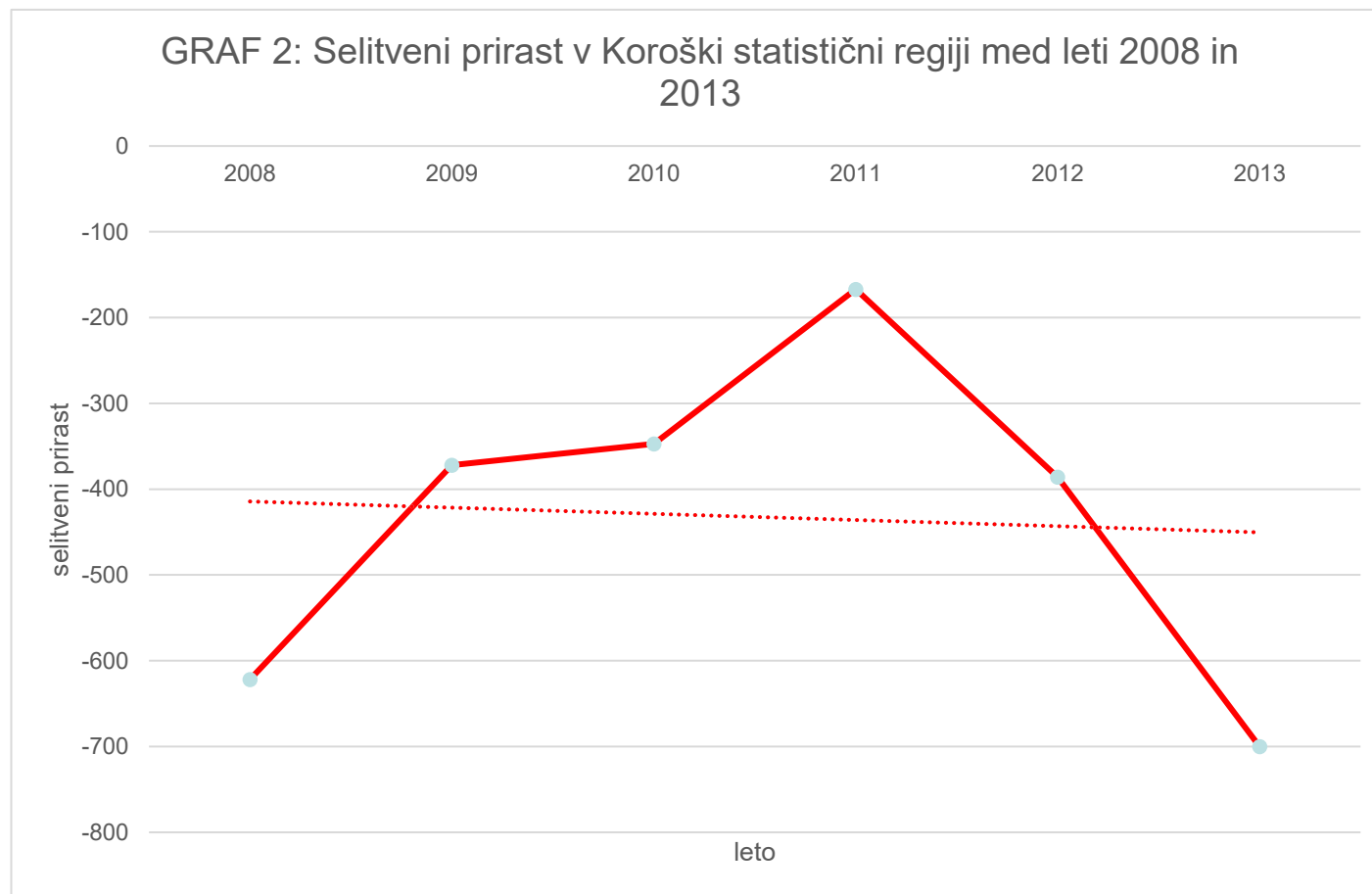
GRAF 1: Indeks staranja prebivalstva



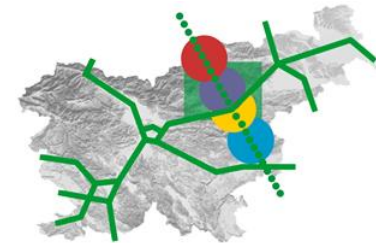
SELITVENI PRIRAST



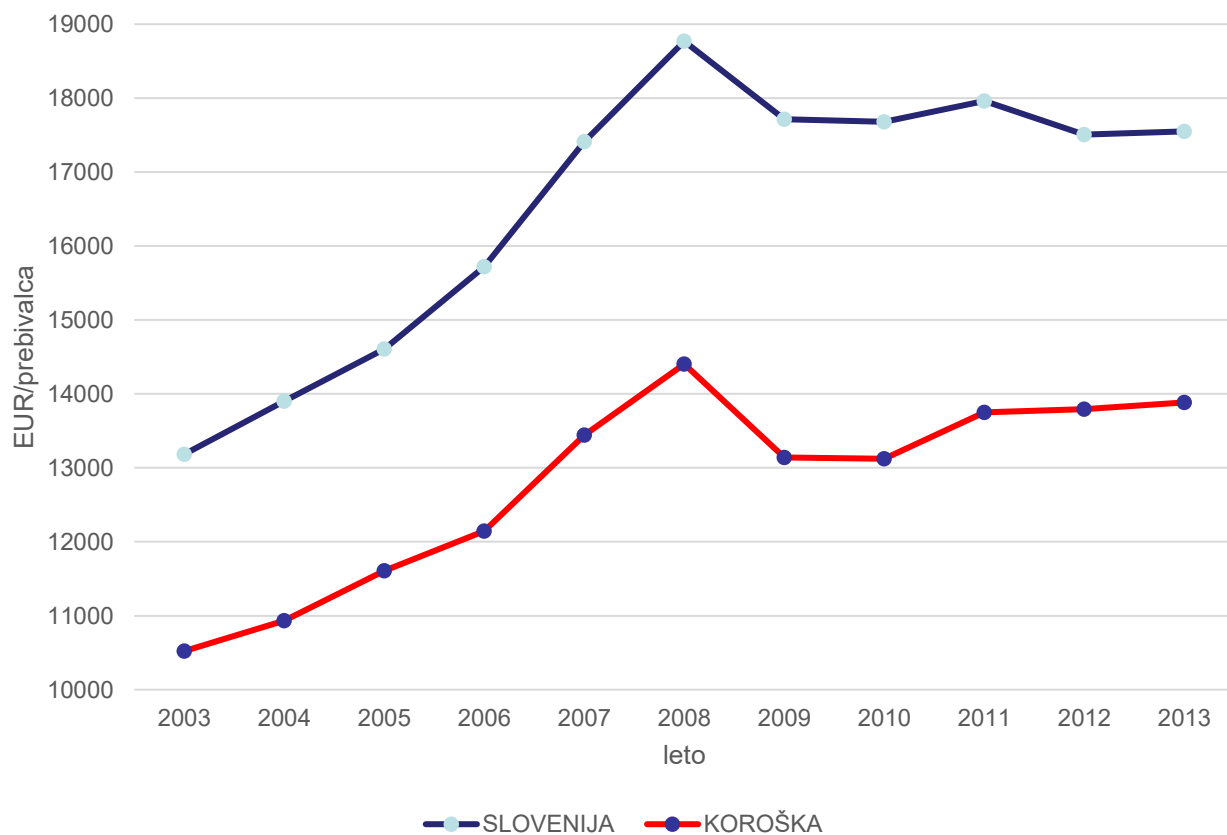
GRAF 2: Selitveni prirast v Koroški statistični regiji med leti 2008 in 2013



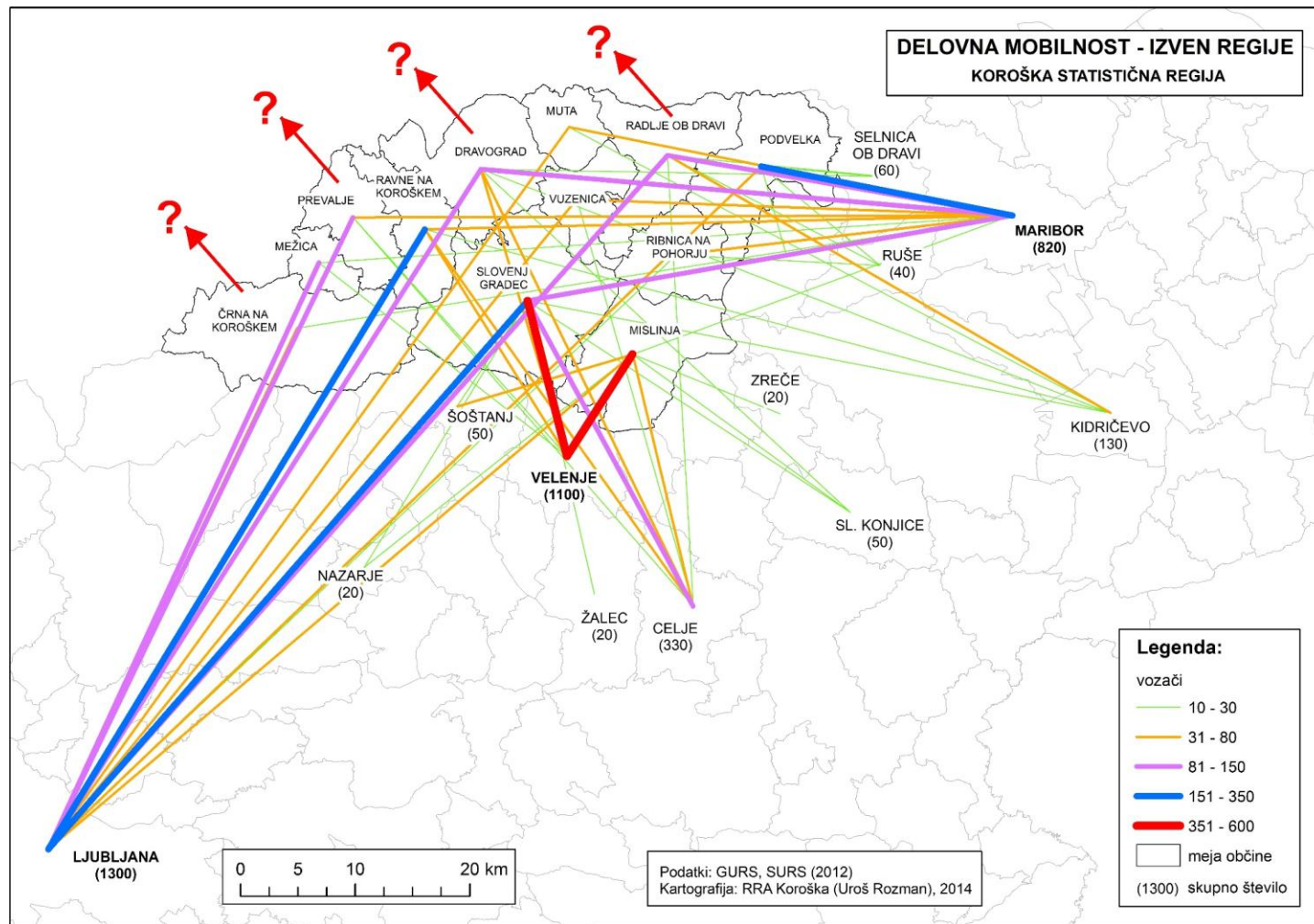
BDP



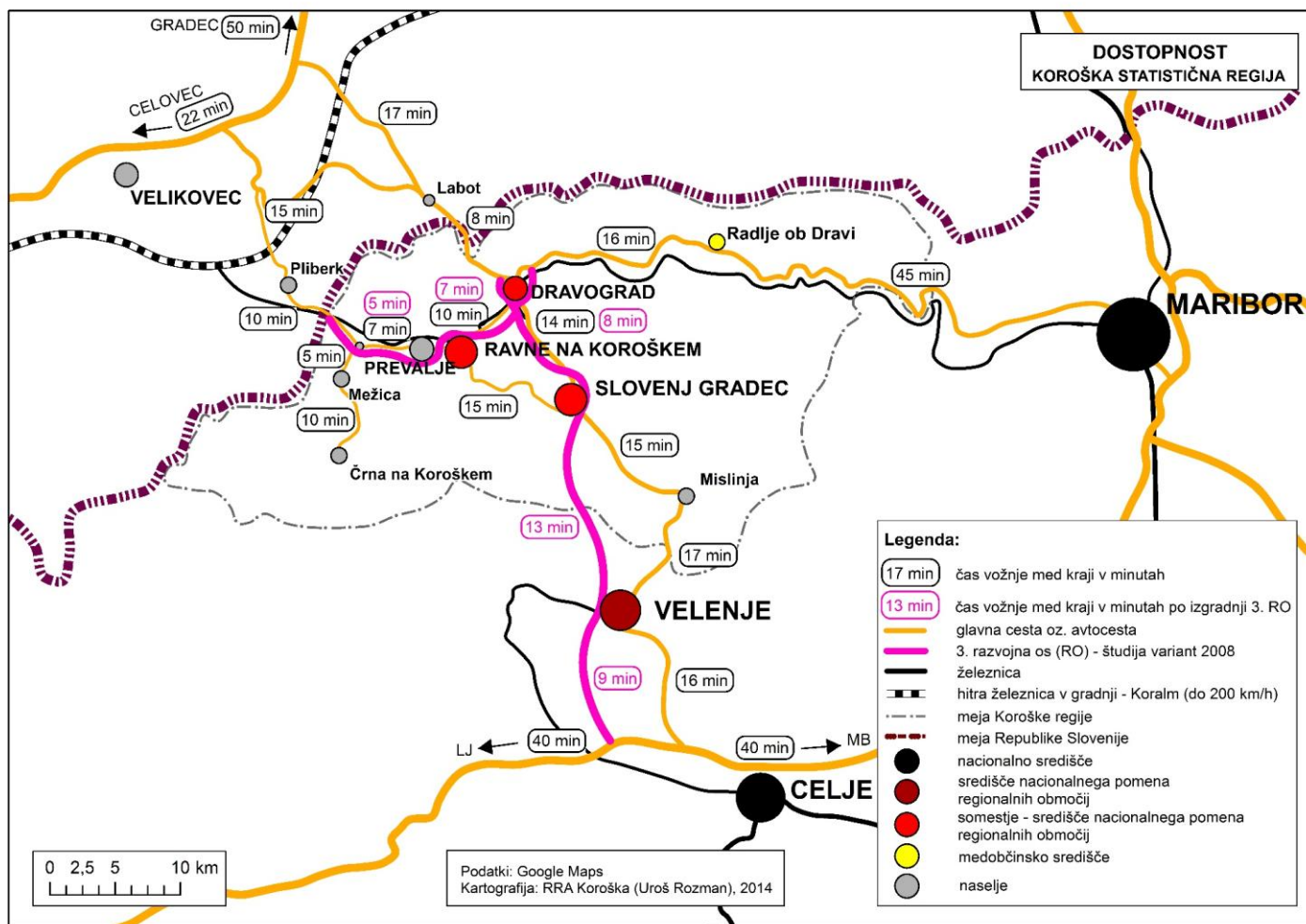
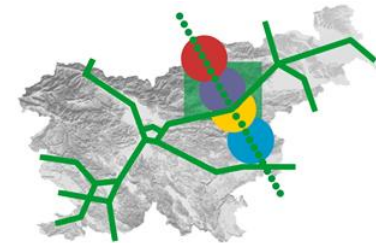
GRAF 3: Rast BDP med leti 2003 in 2013 v Koroški statistični regiji in primerjava z Slovenijo

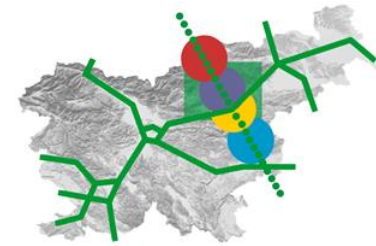


MOBILNOST



DOSTOPNOST

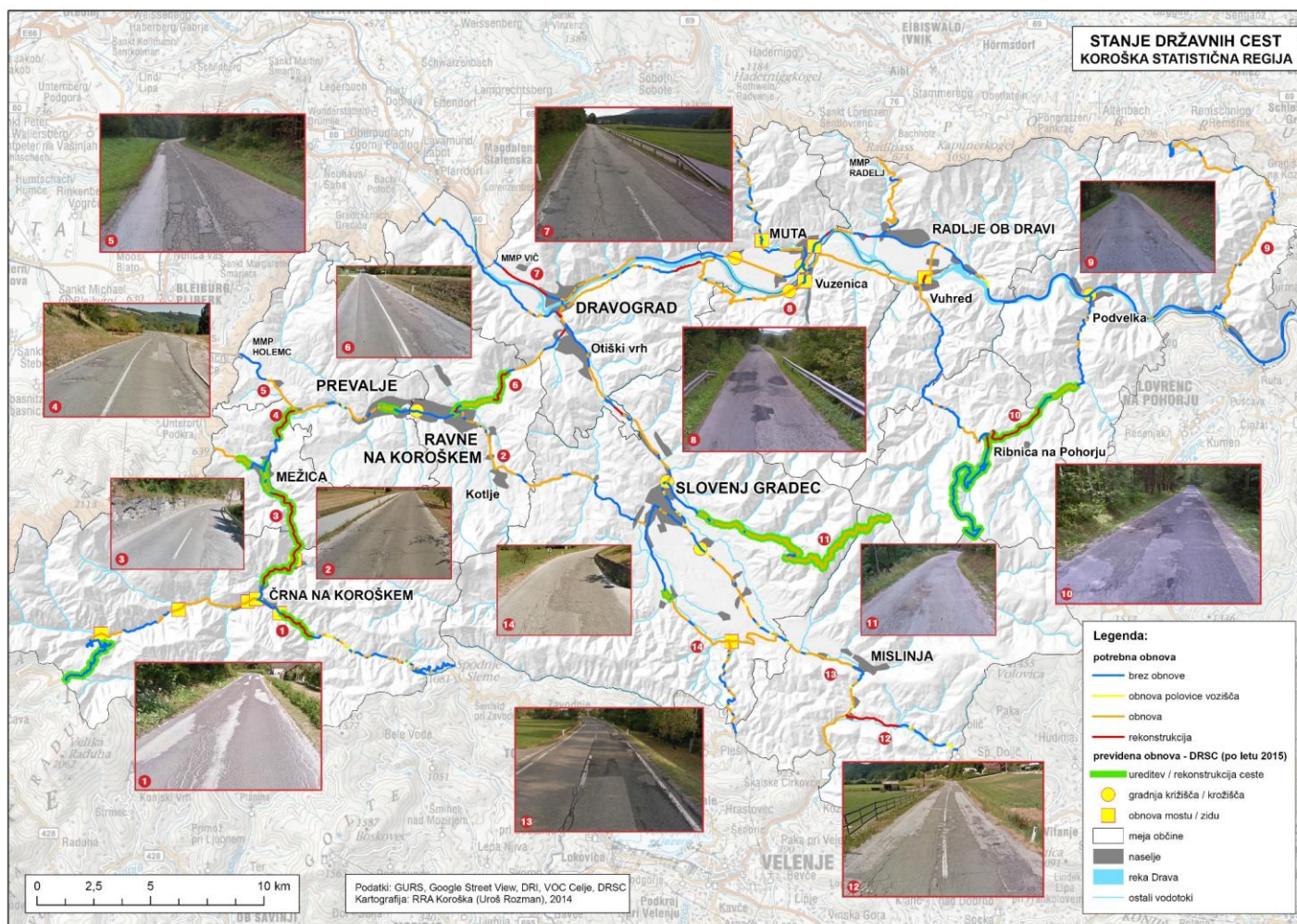
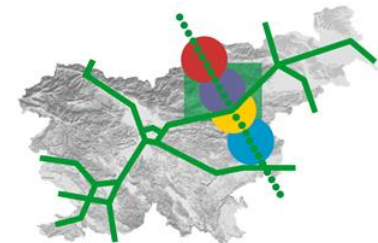




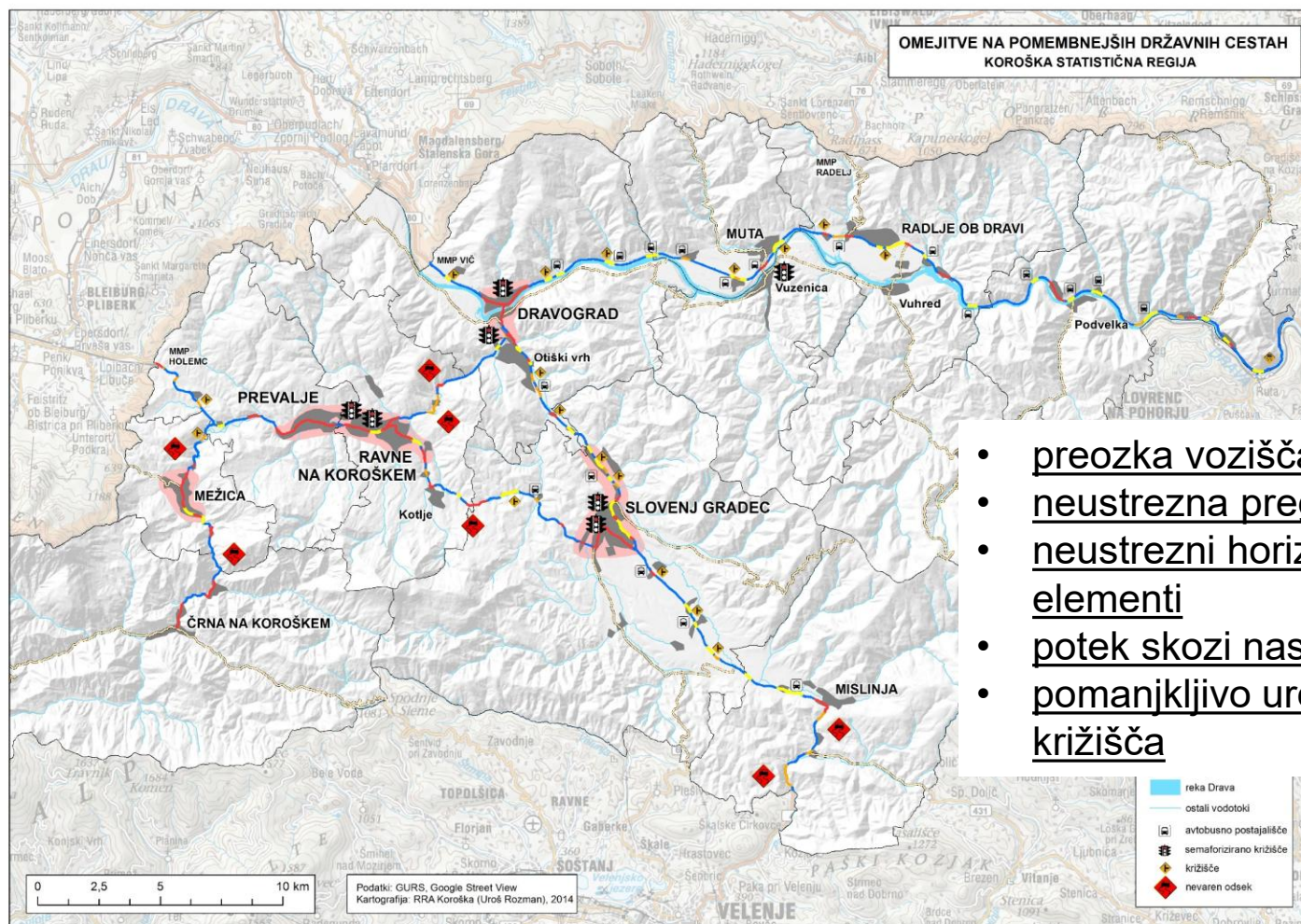
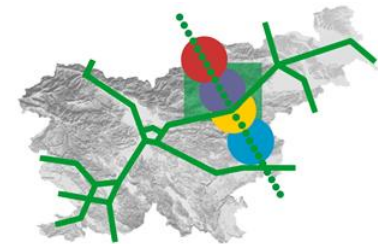
PROBLEMI PODJETJI IN PREVOZNIKOV

- ZAMUDE OB DOSTAVAH MATERIALA (UVOZ/IZVOZ):
 - 30-60 min
- OTEŽENO PRIVABLJANE VISKO IZOBRAŽENEGA KADRA IZVEN REGIJE:
 - min 60 min vožnje predstavlja oviro pri odločitvi potencialnih kandidatov
- UNIČEVANJE PODVOZJI TOVORNIH VOZIL IN AVTOBUSOV:
 - nadpovprečno pogosto menjavanje iztrošenih sklopov podvozja
- SLAB UGLED OB OBISKU POTENCIALNIH TUJIH INVESTITORJEV:
 - slabo stanje prometne infrastrukture, ki je osnova za nemoteno delovanje gospodarstva zmanjšuje privlačnost poslovnega okolja

OBSTOJEČE STANJE PROMETNE INFRASTRUKTURE

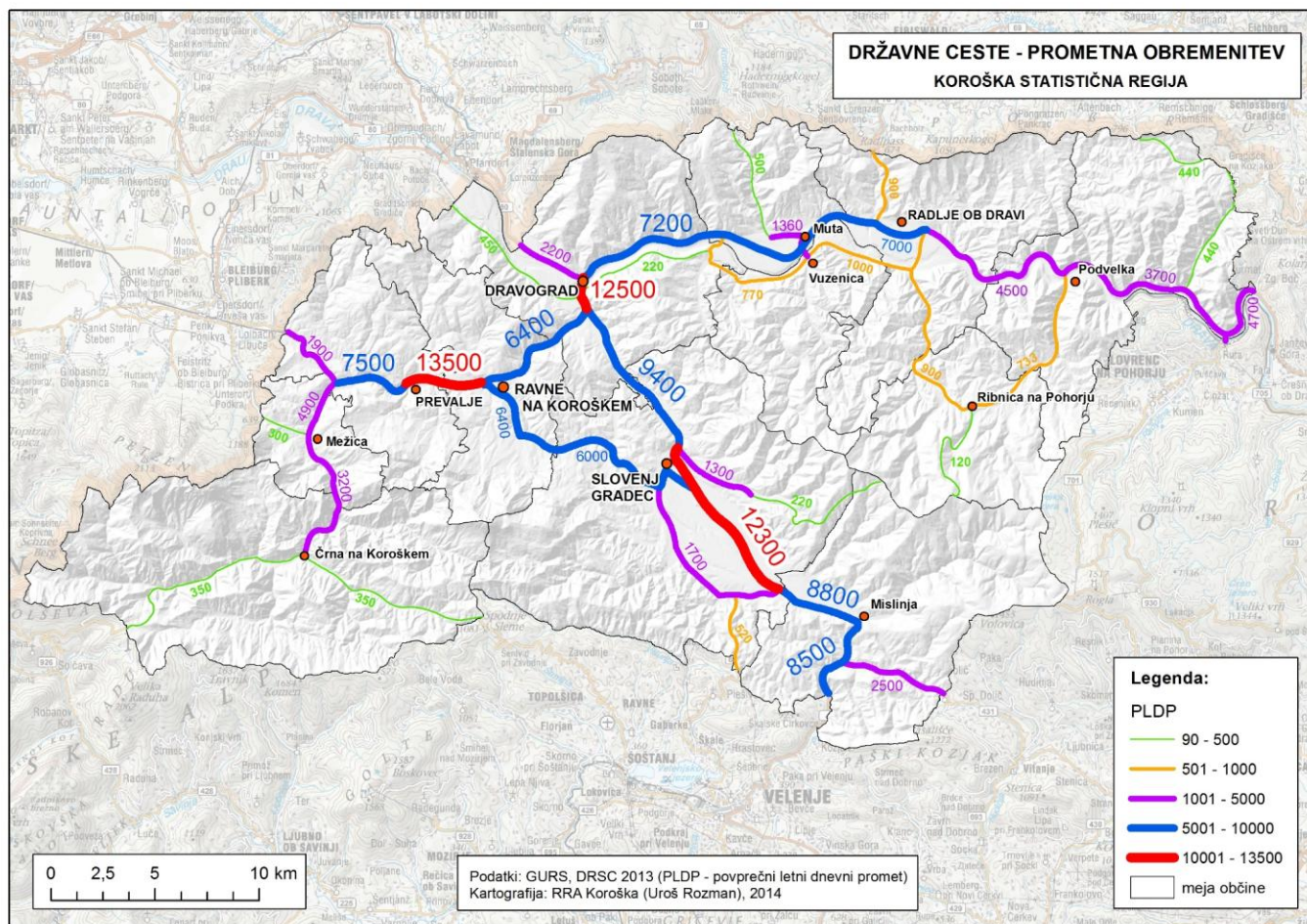
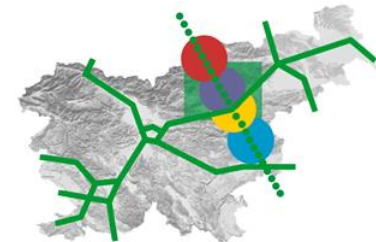


OMEJITVE OBSTOJEČE INFRASTRUKRE

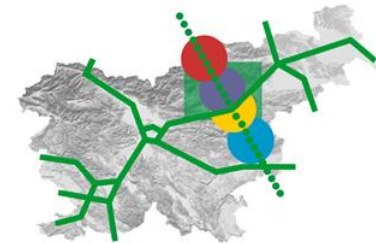


- preozka vozišča (< 6m)
- neustrezna preglednost
- neustrezni horizontalni elementi
- potek skozi naselja
- pomanjkljivo urejena križišča

PROMETNA OBREMENITEV

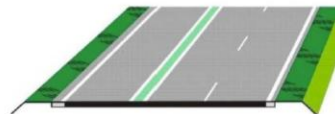
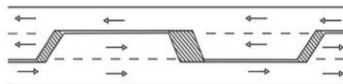


SMERNICE ZA NAČRTOVANJE DEŽELNIH CEST V NEMČIJI



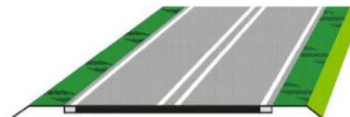
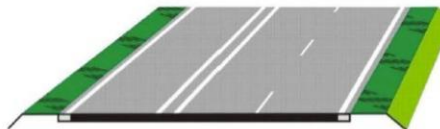
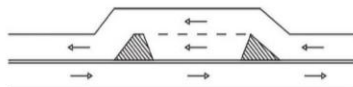
110

HITRA CESTA



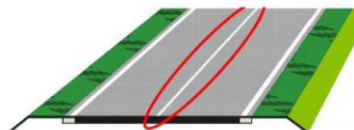
100

**NADREGIONALNA
CESTA**

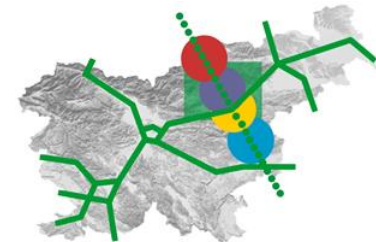


90

**REGIONALNA
CESTA**

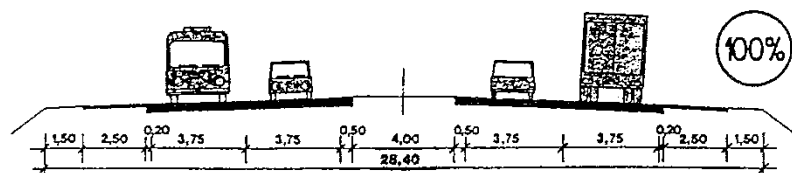


CESTNI PROFILI GLEDE NA CENO IZGRADNJE

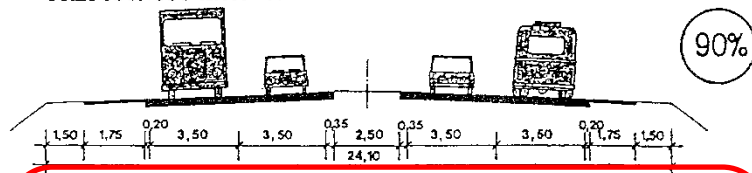


CELI PROFIL AVTOCESTE
PROPUSTNOST 50.000 - 60.000 vozil/dan

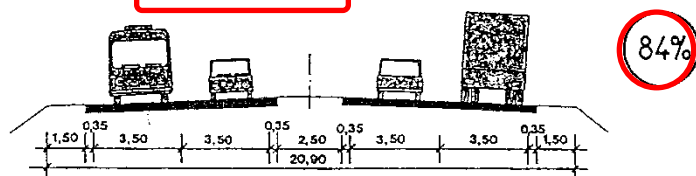
CENA GRADNJE



CELI PROFIL AVTOCESTE Z ZOZENIM RAZDELNIM PASOM IN
USTAVNIM PASOM
PREPUSTNOST 45.000 - 55.000 vozil/dan



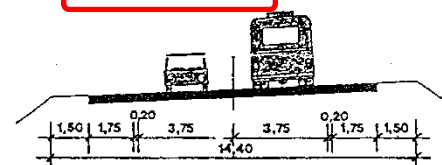
ŠTIRIPASOVNICA
PREPUSTNOST 40.000 - 50.000 vozil/dan



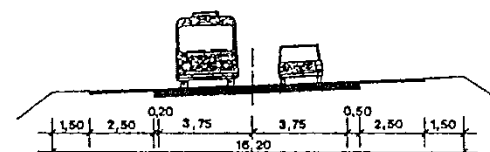
načrtovanje HC med leti 2006 in 2012

POLAVTOCESTA
PREPUSTNOST 18.000 - 20.000 vozil/dan

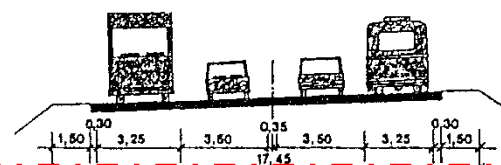
CENA GRADNJE



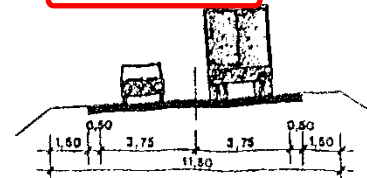
POLAVTOCESTA Z DVEMA USTAVNIMA PASOMA
PREPUSTNOST 20.000 - 25.000 vozil/dan



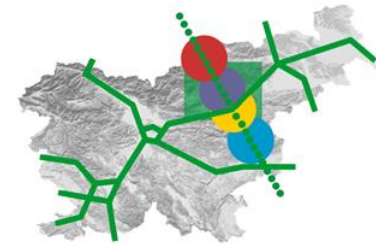
ŠTIRIPASOVNICA
PREPUSTNOST 30.000 - 40.000 vozil/dan



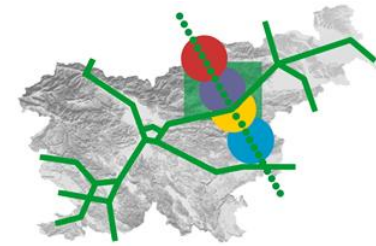
DVOPASOVNICA
PREPUSTNOST 14.000 - 18.000 vozil/dan



ZAKLJUČKI:



- Pomen dialoga med resornimi ministrstvi ter lokalnimi skupnostmi.
- Aktivno reševanje skupnih rešitev.
- Upoštevanje dobrih primerov načrtovanja iz tujine.
- Usklajenost strateške in operativne ravni načrtovanja.
- Usklajenost načrtovanja in financiranja.
- Obstoječe cestno omrežje je za regijo izjemnega pomena.



HVALA ZA VAŠO POZORNOST!

Uroš Rozman, mag. prost. načrt., dipl. inž grad. (UN)

uros.rozman@rra-koroska.si