

Franc Golob  
državni svetnik

Vuzenica, 2. december 2016

Gospod  
Mitja Bervar, mag. manag.  
predsednik Državnega sveta

DRŽAVNI SVET REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	02-12-2016
Šifra:	316-01/16-31/1
Povezava:	010-04/16-42/1
EPA:	EU:
Sign. zn.:	
Kratice:	

### Zadeva: Vprašanja in pobudi v zvezi s severnim delom 3. razvojne osi

Na podlagi 66. in 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15) predlagam, da Državni svet podpre in na Vlado Republike Slovenije naslovi naslednja

#### vprišanja:

1. Kdaj bo Vlada sprejela državni prostorski načrt za državno cesto na trasi Velenje - priključek na A1 (Šentilj–Koper) pri Šentrupertu (F2-2)?
2. Kdaj bo v Vlada v Državni zbor poslala poroštveni zakon, ki bo omogočil stabilno financiranje izgradnje severnega dela 3. razvojne osi?
3. Kdaj bo Vlada nadaljevala z umeščanjem trase hitre ceste na relaciji Slovenj Gradec–Dravograd–Ravne na Koroškem–Holmec?

#### in pobudi:

1. Državna cesta od A1 (Šentilj–Koper) na Koroško naj bo zgrajena kot 4-pasovna hitra cesta.
2. Gradnja 4-pasovne hitre ceste na trasi Slovenj Gradec–Velenje naj se, ne glede na umestitev trase med Velenjem in A1 (Šentilj–Koper), začne 2018.

#### Obrazložitev:

Korošci so zaradi odmaknjenosti od osrednjega avtocestnega križa ter katastrofalnega stanja obstoječe državne cestne infrastrukture praktično odrezani od ostale Slovenije, to pa vpliva na slabšo kakovost življenja v tej regiji in povzroča njeno gospodarsko nazadovanje. Z odmikanjem izgradnje severnega dela 3. razvojne osi se zmanjšujejo oziroma skoraj izničujejo razvojni potenciali koroške regije. Mladinska iniciativa za 3. razvojno os kot eden od ključnih akterjev, ki se zavzema za čimprejšnjo izgradnjo hitre ceste na Koroško, je pripravila analizo stanja na Koroškem, ki kaže, da so težave Korošcev predvsem posledica oddaljenosti koroške regije od avtocestnega križa in s tem centra razvoja države.

Zaradi več kot 60-kilometerske oddaljenosti od avtocestnega križa in hkratne slabe železniške povezave je Koroška takorekoč odrezana od sveta. Ravne na Koroškem kot regijsko gospodarsko središče so npr. najbolj oddaljen kraj od avtocestnega križa

v državi (razvojni vidik). BDP na prebivalca na Koroškem zaostaja za slovenskim povprečjem kar za 22, 2 %, saj so številna podjetja zaradi nekonkurenčnosti, ki so posledica slabe dostopnosti, propadla (gospodarski vidik).

Izrazito slaba je tudi demografska slika koroške regije. V zadnjih petnajstih letih se je število prebivalstva zmanjšalo za 3, 8 %. Posebej zaskrbljujoč je trend izseljevanja mladih med 15. in 29. letom, ki se množično selijo v center države ali celo čez mejo. Če bi imeli ustrezno cestno povezavo, ki bi omogočala dnevne migracije na delovno mesto v večja središča Slovenije, bi mladi ostajali doma (socialni oz. demografski vidik).

Zaradi slabe dostopnosti Koroška tudi ni zanimiva za potencialne investitorje, zato ni zelenega razvoja regije, ki je večinoma prepuščena zmožnostim koroških občin ter nekaj gospodarskih družb, ki še kljubujejo sedanjim razmeram. Že sama gradnja 3. razvojne osi bi pomenila zagon gradbenega sektorja in s tem nova delovna mesta. Po podatkih DARS bi država prejela 40 mio evrov (ekonomski vidik).

Koroške glavne prometnice, ki so večinoma v katastrofalnem stanju, sprožajo tudi vprašanje ustrezne prometne varnosti. Tako se na regionalni cesti Arja vas–Dravograd zgodi 71 % več prometnih nesreč kot na primerljivi razdalji na avtocestnem odseku Trojane–Tepanje. Sodobna in urejena cestna infrastruktura bi vplivala na večjo pretočnost prometa in k večji prometni varnosti (varnostni vidik).

Kljub temu, da Korošci plačujejo enako ceno za cestnino ob registraciji in vinjete za avtoceste kot prebivalci drugih središč, ki imajo sodobne povezave, živijo v regiji z najslabšo prometno povezanostjo. Korošci samo z dajatvami za uporabo cest zberejo 22, 2 % več sredstev, kot se jih nameni za obnovo in vzdrževanje cest na Koroškem. Z izgradnjo hitre ceste na Koroško bo regija postala enakopraven del Slovenije in njenega decentraliziranega razvoja (vidik enakopravnosti).

Korošci do centra države potrebujejo več kot dve uri, v obe smeri pa to pomeni že polovico delovne obveznosti zaposlenih. Ob tem je treba poudariti slabe povezave javnega potniškega (avtobusnega) prometa, s čimer se regija še bolj oddaljuje od centra. Korošci npr. za pot v center države porabijo vsaj 30 minut več časa kot primerljivo oddaljena goriška regija, ki ima moderno dvopasovno hitro cesto. S hitro povezavo bi Korošci do avtocestne povezave prispeli v skoraj pol ure, kar predstavlja primeren čas glede na stopnjo razvoja (časovni vidik).

Od splošne finančne krize leta 2008 pa do danes je Koroška izgubila veliko državnih uradov in institucij (Carinski urad Dravograd, Policijska uprava Slovenj Gradec, Regijski center za obveščanje Slovenj Gradec, Uprava za obrambo Slovenj Gradec, Uprava RS za javna plačila, Poveljstvo pehotnega polka SV Bukovje, Veterinarska uprava RS OE Dravograd). S tem je z regije odšlo tudi nekaj delovnih mest. Korošci upravičeno pričakujejo, da se v regijo povrne vse odvzeto ter prične z izgradnjo ustrezne infrastrukture. Z decentralizacijo se bodo okrepila regijska središča, posledično pa bo presežena neenakost med regijami (vidik centralizacije).

Z geostrateškega vidika je Koroška pomembna točka za obvozno cesto in razbremenitev predora Karavanke, ki se predvsem v času poletne sezone sooča s prometnimi zastoji. 3. razvojna os bi lahko predstavljala obvozno cesto ob zapiranju

predora Karavanke, gospodarstvo pa bi pridobilo hitrejšo povezavo v smeri Avstrije in Hrvaške (geostrateški vidik).

Kot opozarjajo v Mladinski iniciativi za 3. razvojno os, navedeni vidiki predstavljajo glavne težave, s katerimi se soočajo Korošci in se navezujejo na njihov dom, ki so ga nekateri že zapustili ali pa ga nameravajo. Korošci so naveličani dosedanjih obljub Ljubljane. Cesta ni miloščina za regijo, temveč zahteva, zato, kot pravijo Korošci, »HOČ'MO CESTO!«.

Na Koroškem tudi zavračajo očitke o nezmožnosti poenotenja o sprejemljivosti poteka trase hitre ceste v okviru 3. razvojne osi od Velenja do avtoceste A1 (Šentilj–Koper). Čeprav imajo na nivoju občin (občine in civilne iniciative) o trasi različne poglede in interese, končno odločitev sprejme Vlada, ki mora pri izbiri najustreznejše variante upoštevati prostorski, gradbeno-tehnični, prometno-ekonomski in okoljski vidik vrednotenja in medsebojne primerjave variant.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, ki jo je Državni zbor sprejel 22. 11. 2016, sicer predvideva povezavo Koroške z avtocestnim sistemom do 2022, vendar je terminski plan v veliki meri odvisen od pravočasnega zagotavljanja virov financiranja. Zaradi pomena 3. razvojne osi za koroško regijo, so upravičena pričakovanja njenih prebivalcev in njenega gospodarstva, da dobijo jasen odgovor, kdaj se bo začel graditi severni del 3. razvojne osi (terminski plan po posameznih odsekih).

Državni svetnik  
Franc Golob, l.r.