



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Številka: 326-01/17-2/
Ljubljana, 7. 2. 2017

Državni svet Republike Slovenije je na 48. seji 7. 2. 2017, v skladu z 98. členom Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15), obravnaval pobude Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj v zvezi s severnim krakom 3. razvojne osi ter na podlagi prvega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05 - UPB1 in 95/09-odl. US in 21/13-ZFDO-F) sprejel naslednji

S K L E P :

Državni svet Republike Slovenije podpira pobude Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj in predlaga Vladi Republike Slovenije in DARS-u, d. d., da pobude proučita in nanje odgovorita.

Pobude Komisije Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj se glasijo:

1. Pristojne institucije (Vlada, Ministrstvo za infrastrukturo, DARS, d. d.) naj storijo vse, da bo Koroška do konca 2023 dobila ustrezno cestno povezavo z avtocestnim križem oziroma preostalo Slovenijo in s tem osnovni pogoj za nadaljnji razvoj regije.
2. Zagotovi naj se jasno in stabilno financiranje gradnje severnega kraka 3. razvojne osi (od Šentruperta do Slovenj Gradca).
3. Hitra cesta od A1 na Koroško naj bo zgrajena kot 4-pasovna hitra cesta.
4. Z aneksom h koncesijski pogodbi za upravljanje in vzdrževanje avtocest v Republiki Sloveniji naj se DARS, d. d., zaveže, da 2017 izvede odkup nepremičnin in izdela projektno dokumentacijo za izgradnjo hitre ceste na odseku Šentrupert–Velenje–Slovenj Gradec.
5. Uredijo in nadgradijo naj se navezovalne (obstoječe) lokalne ceste v novo nastajajoče omrežje hitre ceste.
6. Poenostavijo in pospešijo naj se postopki pridobivanja nepremičnin za gradnjo cestne infrastrukture.

Obrazložitev:

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj se je na 90. seji 30. 1. 2017 seznanila z analizo stanja na Koroškem, ki jo je pripravila Mladinska iniciativa za 3. razvojno os, in njenimi zahtevami glede čimprejšnje izgradnje hitre ceste na Koroško in jih podprla. Kot je že večkrat opozoril Državni svet, neustrezna cestna infrastruktura in odrezanost Koroške od avtocestnega omrežja vpliva na slabšo kakovost življenja njenih prebivalcev in zmanjšuje njen razvojni potencial. Zaradi slabe prometne povezanosti z ostalim delom Slovenije, kar velja tudi za nekatera druga območja in ne samo za Koroško (npr. Bela krajina), nastajajo t. i. razvojno zaostali žepi, saj slaba prometna infrastruktura

vpliva na večje izseljevanje in beg možganov ter na manjši interes po vlaganjih, to pa povzroča le še večje nazadovanje v razvoju.

Študija »Hoč' mo cesto!«, ki jo je na podlagi javno dostopnih podatkov naredila Mladinska iniciativa za 3. razvojno os, dokazuje povezavo med slabo prometno dostopnostjo Koroške in njenim nazadovanjem ter posledično begom možganov. 3. razvojna os, o kateri se razpravlja že od 1974, za Korošce predstavlja ključni mejnik za nadaljnji razvoj njihove regije. Državni svetniki podpirajo prizadevanja Mladinske iniciative za 3. razvojno os in opozarjajo na devet vidikov, ki izkazujejo nujnost čimprejšnje izgradnje 3. razvojne osi na Koroško in ne opravičujejo nobenega odlašanja več:

1. Razvojni vidik: koroško gospodarsko središče je najbolj oddaljena točka od avtocestnega križa. Oddaljenost od kraja do najbližjega priključka je 53 km;
2. Gospodarski vidik: na Koroškem in v savinjsko-šaleški regiji je 35.000 delovnih mest in se ustvari 1,1 mrd evrov dodane vrednosti, vsa podjetja pa so izvozno naravnana. BDP na prebivalca kot glavno merilo razvitosti regije na Koroškem zaostaja za državnim povprečjem za 22,2 %. Čeprav na Koroškem število podjetij (skromno) narašča (v obdobju 2014/2015 za okoli 30 podjetij), pa imata zgolj dve statistični regiji manj podjetij kot Koroška, pri čemer se mnogo podjetij zapre zaradi slabe prometne povezanosti in s tem logističnih težav. Prometna odrezanost se kaže tudi na področju turizma, saj je po številu prenočitev turistov Koroška med slovenskimi statističnimi regijami na predzadnjem mestu;
3. Socialni vidik: v zadnjih petnajstih letih se je prebivalstvo na Koroškem zmanjšalo za 3,8 %. Ob takem trendu na Koroškem leta 2017 ne bo več prebivalcev. V zadnjih 25 letih se je število mladih prebivalcev Koroške zmanjšalo za 36,8 %. Od 71.010 prebivalcev je delovno aktivnih 26.723 prebivalcev in od tega jih 5.179 dnevno migrira iz regije. Na Koroškem se je v obdobju 1990–2015 zmanjšalo število mladih (15–29 let) za 36,5 %;
4. Varnostni vidik: na cesti Arja vas–Dravograd se zgodi 71 % več prometnih nesreč kot na primerljivi razdalji na avtocesti Teplanje–Trojane;
5. Ekonomski vidik: z izgradnjo 3. razvojne osi lahko prinesemo v proračun okoli 40 mio evrov letno, kar bi lahko zagotovilo stabilno gospodarsko rast. Po vzoru učinkov odprtja zadnjega odseka dolenske avtoceste na tamkajšnje lokalno gospodarstvo bi se morala z izgradnjo 3. razvojne osi dodana vrednost na Koroškem in savinjsko-šaleški regiji povečati za 70 mio evrov v petih letih;
6. Vidik enakopravnosti: Korošci za letne dajatve uporabe cest plačajo 22 % več sredstev kot jih prejmejo za obnovo in popravilo cest;
7. Časovni vidik: Koroška je od centra države časovno najbolj odmaknjena regija;
8. Vidik decentralizacije: Koroška je v letih varčevanja izgubila vsaj osem uradov oz. izpostav;
9. Geostrateški vidik: 3. razvojna os je življenjsko pomembna prometna žila, ki lahko razbremeni predor Karavanke.

Ukrep povezave Koroške z avtocestnim sistemom je vključen v Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji in Nacionalni program razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, s sprejemom Uredbe o državnem prostorskem načrtu (DPN) za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug pa je bila odpravljena še ena zadnjih ovir pri realizaciji tega za Korošce pomembnega infrastrukturnega projekta. Po enajstih letih je zdaj skrajni čas za dejanske premike. Ob tem državni svetniki opozarjajo na že leta 2013 sprejeto Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, a se na tem odseku niso izvajale praktično nobene aktivnosti.

Pri gradnji hitre ceste na Koroško sploh ne sme biti vprašanje 2- ali 4- pasovna cesta, ampak je glede na sedanje prometne razmere in pričakovanja o porastu prometa neizogibna izgradnja hitre ceste kot štiripasovnice, ki bo zagotavljala pretočnost prometa nekaj desetletij. Pri načrtovanju prometnice je treba upoštevati že sedanje prometne zamaške tudi

na drugih avtocestnih povezavah, ko je praktično en pas rezerviran za tovorna vozila, en pas pa je namenjen ostalim vozilom.

Z namenom uresničevanja dolgoletnih obljub in pravočasnega začetka izgradnje hitre ceste se predlaga, da se DARS, d. d., z aneksom h koncesijski pogodbi za upravljanje in vzdrževanje avtocest v Republiki Sloveniji za leto 2017 zaveže, da še letos odkupi nepremičnine in izdela projektno dokumentacijo tako na odseku Šentrupert–Velenje kot na odseku Velenje–Slovenj Gradec.

Letos bi morali dobiti tudi konkretniji načrt nadgradnje navezovalnih lokalnih cest na hitro cesto in da se ne bo zaradi izgradnje hitre ceste pozabilo na navezovalne ceste, ki so v pristojnosti Direkcije za infrastrukturo.

Glede na težave pri pridobivanju nepremičnin za gradnjo prometne (in druge) infrastrukture in posledično zamike pri izvedbi projektov se predlaga sprememba pravne ureditve, ki bo pripomogla k učinkovitejšemu oz. hitrejšemu pridobivanju nepremičnin in s tem hitrejši izvedbi projektov.

Državni svetniki poudarjajo, da bo morala civilna iniciativa nadzirati kakovost gradnje, da se preprečijo dosedanje slabe prakse v drugih okoljih (npr. hitra cesta med Razdrtim in Vrtojbo in na pomurski avtocestni krak brez odstavnih pasov). Premiki so možni v primeru pravočasnega zagotavljanja virov financiranja, to pa je izvedljivo, če je politična volja.

Ob seznanitvi z nujnostjo izgradnje severnega kraka 3. razvojne osi državni svetniki opozarjajo tudi na druge dele Slovenije, ki se soočajo s podobnimi razvojnimi težavami zaradi slabe cestne povezave na avtocestni sistem:

- Zasavje je pred več leti sicer dobilo cestno povezavo oz. priključek na avtocesto A1 pri Trojanah, ki je prinesel določen razvojni preboj v regijo, vendar je obenem prinesel tudi strahovit porast prometa v smeri Zagorje ob Savi (npr. skozi Izlake z 800 vozil/dan na 7.000–8.000 vozil/dan), ki imajo pomemben negativen vpliv na stanje okolja (prašni delci PM10) ter varnost prometa. S tega vidika Zasavci zahtevajo, da se v okviru srednjega dela 3. razvojne osi Zasavje naveže na A1 preko tunela Prebold oz. zgradi tunel Trbovlje–Prebold. S tem bi se skrajšala pot od Hrastnika in Trbovelj do avtoceste A1, Zagorje ob Savi pa bi dobilo manj tovornega in drugega prometa skozi mesto in posledično manj delcev PM10 in obenem hitrejši pretok prometa do avtocestnega križa.
- Gradnja hitre ceste Hajdina–Ormož je bila že dvakrat začeta in za to porabljenih več milijonov evrov davkoplačevalskega denarja, vendar je bila njena gradnja ustavljena oz. prekinjena. Hitra cesta bi morala biti v skladu z Resolucijo o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji iz leta 2004 zgrajena do konca 2013, dane so bile tudi obljube predsednika Vlade, a premika ni bilo. Slediti bi morali sprejetim strateškim dokumentom in že sprejetih odločitvah ne bi smeli spreminjati glede na politično voljo vsakokratne Vlade.

* * *

Državni svet Republike Slovenije predlaga Vladi Republike Slovenije in DARS-u, d. d., da pobude proučita in v skladu s četrtem odstavkom 98. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15) nanje v roku 30 dni odgovorita.

Mitja Bervar, mag. manag.
predsednik