

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

MINISTER

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00

F: 01 478 81 39

E: gp.mzip@gov.si

www.mzip.gov.si

Državni svet Republike Slovenije

Mitja Bervar, predsednik

Šubičeva ulica 4

1000 Ljubljana

DRŽAVNI SVET REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	24 -02- 2015
Šifra:	
Povezava:	
EPA:	EU:
Sign. zn.:	
Kratika:	

Številka: 001-6/2013/173-007

Datum: 17. 2. 2015

Zadeva: **Odgovor na vprašanja državnega svetnika Branka Šumenjaka glede gradnje hitre ceste Ormož – Slovenska Bistrica**

Zveza: Vaš dopis št. 326-01/15-51 z dne 21.1.2015

Spoštovani,

pošiljam vam odgovor na vprašanja državnega svetnika Branka Šumenjaka glede gradnje cestne povezave Ormož – Slovenska Bistrica.

Vprašanja državnega svetnika se glasijo:

1. Kakšni so razlogi da v novo pripravljene Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji (predlog) hitra cesta Ormož – Hajdina kljub že dvakrat začetni gradnji sploh ni omenjena?
2. Ali je strategija pripravljena na podlagi prometnih potreb in kakšni kriteriji so bili uporabljeni, da je bila dosežena izločitev?
3. Kam so bila razporejena sredstva za izgradnjo tega odseka, saj so morala biti zaradi dvakrat začete gradnje v finančni konstrukciji zagotovljena?
4. Ali bo kdo odgovarjal za že porabljenih sredstev (odkup zemljišč, projektna dokumentacija in delno že izvedena dela) za cestni odsek, ki po predvideni strategiji zaradi opustitve ne bo zgrajen?
5. Ali se vam zdi normalno, da vsaka nova Vlada spreminja program izgradnje prometne infrastrukture?

Na vprašanja pošiljam naslednji odgovor.

Predlog Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji vključuje med predvidenimi ukrepi na področju cest tudi ukrep Ro.20 »povezava Ormoža s Ptujem/Mariborom«, kjer je navedeno: »Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrepe predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. 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.« Pred izdelavo Strategije razvoja prometa je bila opravljena prometna analiza celotnega prometnega omrežja v Republiki Sloveniji in izdelan strateški prometni model ter elaborat Zasnova alternativnih strategij, vrednotenje in predlog osnutka strategije. Na teh strokovnih podlagah je bilo za predmetno cestno povezavo predvideno, kot je navedeno v okviru predlaganega ukrepa Ro.20.

Sporazum med Republiko Slovenijo in Evropsko gospodarsko skupnostjo na področju prometa, javno objavljen v letu 1993, je določal razvoj prednostnih magistralnih cestnih smeri, med katerimi je bila tudi gradnja avtoceste do Lendave na madžarski meji skozi Slovensko Bistrico, Ptuj, Ormož in Ljutomer. Dne 15. novembra 1995 je Državni zbor Republike Slovenije sprejel Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, ki je kot prometno bolj smotno in ekonomsko bolj upravičeno opredelil izgradnjo avtoceste proti Madžarski v "severnem koridorju" preko Maribora in Murske Sobote, ki je nadomestila izgradnjo preko Ptuja in Ormoža. Še vedno pa je v planu ostala novogradnja ali rekonstrukcija ceste ustreznega standarda v smeri Podravskega kraka Slovenska Bistrica – Ormož.

Razmere so se tekom let s preusmeritvijo tranzitnega prometa v Pomurski koridor spreminjale, zaradi česar je bil v okviru izdelave novih strateških planov državnih cestnih povezav potreben nov razmislek in predlagana strategija, ki načelno definira potrebne ukrepe tako, kot je predvideno v predlogu Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji. Na katerih pododsekih je dejansko potrebna novogradnja, na katerih delih cestne povezave Ptuj - Ormož pa zadostujejo posegi na obstoječi cestni infrastrukturi, bo določeno tekom nadaljnje izdelave dokumentov razvoja državne cestne infrastrukture.

Rezultati števecv prometa izkazujejo, da so prometne obremenitve višje na območju Ptuja, naprej proti Ormožu pa padajo. Izmerjene prometne obremenitve v letu 2013 znašajo na Ptuj (Ptuj Vzhod) 13.128 vozil, naprej proti Gorišnici (Borovci) 7.444 vozil in naprej proti Ormožu (Cvetkovci) 5.671 in (Ptuj Z – Ptuj V) 3.341 vozil. Ne glede na to, da je za opredelitev dejanskega potrebne obsega ukrepov potrebna bolj poglobljena analiza prometnih tokov pa lahko že na podlagi rezultatov števecv prometa ugotovimo, da na celotni cestni povezavi med Ptujem in Ormožem ni neobhodno potrebna novogradnja, temveč je smiselno razmišljati o posegih na obstoječi infrastrukturi oziroma alternativnih ukrepih, h katerim nas ne nazadnje vedno pogosteje poziva strokovna javnost. V zadnjem času je namreč Ministrstvo za infrastrukturo bilo seznanjeno s predlogi in zahtevami strokovne javnosti, da se ukrepi na področju prometne infrastrukture načrtujejo na osnovi realnih potreb, trajnostno in strateško.

Pred potrditvijo investicije in pričetkom del na predmetni investiciji mora biti izdelana investicijska dokumentacija, katere sestavni del so tudi podatki o predvidenih virih financiranja. Dejanski viri financiranja pa se zagotavljajo letno na podlagi letnih planov oziroma načrtov izvajanja investicijskih del. Neposredne prerazporeditve predvidenih virov financiranja za izgradnjo predmetne cestne povezave tako zaradi vsakoletnega načrtovanja dejanskih virov financiranja investicijskih del ni bilo.

Obstoječa kategorija cestne povezave Slovenska Bistrica – Ptuj - Ormož je glavna cesta, kategorija glavne ceste pa je predvidena tudi v naprej. V preteklosti so že bili izvedeni ukrepi na delu med Slovensko Bistrico, Hajdino in Ptujem, vključno z obvoznico Pragersko, zgrajena je bila obvoznica Ormož. DARS je že začel z gradnjo na odseku Gorišnica - Ormož, vendar pa so bila dela zaradi stečajev gradbenih izvajalcev prekinjena. Ne glede na navedeno bo po sprejemu Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji potrebno določiti dejansko potrebne ukrepe, kot je predvideno v ukrepu Ro.20 predloga Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji.

Na odseku Ptuj – Markovci se je postopek priprave in sprejema prostorskega planskega akta ustavil, ker ni bilo mogoče uskladiti predloga poteka najustreznejše variante zaradi nasprotujočih stališč lokalnih skupnosti in omejitev zaradi ohranjanja narave. Promet pa je med Ptujem in Ormožem le na tem delu obsežnejši, obstoječe prometne obremenitve le ta tem delu presegajo 10.000 vozil dnevno. Z ukrepi je smiselno nadaljevati najprej na delu med Ptujem in Markovci, ki pa še ni umeščen v prostor.

Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPIA), ki je še vedno formalno veljavna, je bila sprejeta že v letu 2004. Priprava in sprejem novih strateških planov na področju prometa še poteka. V preteklem mesecu je bila izvedena javna obravnava predloga Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, kateri bo po sprejemu predvidoma sledil še Operativni program oziroma izvedbeni načrt razvoja prometa. V tem dokumentu bodo napovedani ukrepi iz Strategije razvoja prometa predvidoma operacionalizirani.

S spoštovanjem,



dr. Peter Gašperšič
MINISTER

Poslati:

- naslovníku, po e-pošti.

