



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Gregorčičeva 20–25, SI-1001 Ljubljana

T: +386 1 478 1000

F: +386 1 478 1607

E: gp.gs@gov.si

<http://www.vlada.si/>

PREDSEDNIK DRŽAVNEGA SVETA

DRŽAVNI SVET REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	30-05-2014
Šifra:	326-01/14-44/4
Povezava:	010-10/14-91
EPA:	EU:
Sign. zn.:	
Kratice:	

Številka: 00202-4/2014/9

Datum: 29. 5. 2014

Na podlagi 98. člena Poslovnika državnega sveta (Uradni list RS, št. 44/93, 14/99, 2/04, 18/05 in 70/08) vam pošiljam:

- Odgovor na vprašanja državnega svetnika Franca Goloba v zvezi z izgradnjo severnega dela 3. razvojne osi,

ki ga je Vlada Republike Slovenije sprejela na 60. redni seji dne 29. 5. 2014.

PRILOGA: 1

Tanja ŠARABON
GENERALNA SEKRETARKA



Številka: 00202-4/2014/8

Datum: 29. 5. 2014

Odgovor na vprašanja državnega svetnika Franca Goloba v zvezi z izgradnjo severnega dela 3. razvojne osi

Svetnik Državnega sveta Republike Slovenije Franc Golob je preko predsednika Državnega sveta Republike Slovenije Mitja Bervarja, dne 16. 4. 2014, Vladi Republike Slovenije posredoval pisno vprašanje v zvezi z izgradnjo severnega dela 3. razvojne osi.

Vprašanje se glasi:

Kdaj bo 3. razvojna os na območju Koroške regije umeščena v prostor in kdaj je predviden začetek njene gradnje?

Vlada Republike Slovenije v nadaljevanju podaja naslednji odgovor na postavljeno vprašanje:

Z vidika razvojne politike je »3. razvojna os« prepoznana kot ena od ključnih razvojnih prioritet. Na severnem delu od avtoceste A1 do meje z R Avstrijo se projekt načrtuje v okviru štirih ločenih odsekov oziroma sklopov.

Na prvem odseku od AC A1 do priključka Velenje jug je bilo v študiji variant iz leta 2008, proučenih 6 variant z razvojno-urbanističnega, prometno-ekonomskega, gradbeno-tehničnega in okoljskega vidika. Variante so potekale v treh koridorjih: zahodnem (Šentrupert—Velenje), sredinskem (Podlog—Velenje) ter vzhodnem (Arja vas—Velenje).

Varianta F2-2 (Šentrupert) je bila v študiji variant 2008 ocenjena kot celostno najustreznejša, prav tako je najustreznejša s prometnega vidika (skupaj z varianto F3b). Za varianto F2-2 je že izdelan idejni projekt ter osnutek državnega prostorskega načrta in okoljskega poročila. Ker varianta posega na kmetijska zemljišča, jo je Ministrstvo za kmetijstvo in okolje ocenilo kot nesprejemljivo z vidika varovanja kmetijskih zemljišč, in je zato Vlada RS oktobra 2012 sprejela sklep, da se izdelata dopolnitev študije variant in oblikuje nov predlog izvedljive variante. Pri tem je določila, da naj se v dopolnitvi študije variant uporabijo podatki uporabljeni ob izdelavi študije variant I. 2007, da naj se načrtuje 4-pasovna hitra cesta, da se morebitna etapnost določi pred pripravo na gradnjo, da mora biti varianta najbolj prometno-ekonomske učinkovita, da mora biti zagotovljena navezana na varianto E2 na odseku med Velenjem in Slovenj Gradcem ter da mora biti varianta prostorsko in okoljsko sprejemljiva. Kot izvedljiva se je izkazala varianta F3b (Podlog). Varianta F6 (Arja vas) se je izkazala kot nesprejemljiva s stališča prometa, ker ni rešen promet v mestu Velenje (poteka vzhodno, generatorji prometa so zahodno), ni rešen promet za čas gradnje (zapore v času gradnje ca 3-4 leta, ohromljen promet med Koroško in AC), poleg hitre ceste je treba ohraniti vzporedno cesto, kar bi se izkazalo pri detajlnem načrtovanju kot problematično, ni navezave na sprejet DPN za odsek Velenje – Slovenj Gradec, izjemno okoljsko problematično nadaljevanje proti Slovenj Gradcu (Huda Luknja).

Trenutno se zaključuje dopolnitev študije variant in okoljskega poročila za varianto F3b (Podlog). V času med majem 2013 in marcem 2014 so na varianti F3b optimizirani (Podlog) potekala intenzivna usklajevanja s pristojnimi nosilci urejanja prostora s področja ohranjanja narave in varovanja vodnih virov. Rezultati usklajevanj kažejo, da z dodatnimi optimizacijami variante F3b (Podlog) ni mogoče doseči dogovora na področju narave in varovanja vodnih virov, zato minister za infrastrukturo in prostor, kot predstavnik koordinatorja, pobudnika in naročnika konkretnega državnega prostorskega načrta ocenjuje, da bo potrebno ponovno proučiti prometno sprejemljivo varianto F2-2 (Šentrupert), v smislu nadgradnje z vzpostavitvijo pogojev za izboljšanje kmetijskih zemljišč in pogojev kmetijske pridelave v spodnji Savinjski dolini.

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor je že pripravilo predlog vladnega gradiva, ki je trenutno v medresorskem usklajevanju z Ministrstvom za kmetijstvo in okolje. Ko bo gradivo usklajeno, bo znana rešitev nadaljnjih korakov predlagana v obravnavo in sprejem Vladi RS. Na podlagi odločitve Vlade bo mogoče podati tudi konkretnjšo časovno oceno o nadaljnjem poteku priprave državnega prostorskega načrta in zaključku le-tega.

Na drugem odseku od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug je bil s sprejemom Uredbe o državnem prostorskem načrtu, ki jo je Vlada RS sprejela v avgustu 2013, zaključen postopek prostorskega umeščanja tega odseka in sicer za 17,5 km hitre in 1,9 km navezovalne ceste.

Za tretji odsek od Slovenj Gradca do Dravograda in četrti od Otiškega vrha do meje z Avstrijo je Vlada RS v oktobru 2012 sprejela odločitev, da se ponovno preveri prometna obremenitev obstoječega cestnega omrežja in izdela prognoza bodočih prometnih obremenitev ter s prometno ekonomskega vidika preveri sprejemljivost in upravičenost načrtovanih cestno prometnih ureditev.

Rezultati novelirane prometne študije izkazujejo, da prepustnost sedanjega cestnega omrežja na teh dveh odsekih zadošča prometnemu povpraševanju, nikakor pa ne ustreza zahtevanemu nivoju prometnih uslug.

Zaradi čimprejšnje zagotovitve ustreznega nivoja prometnih uslug je na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda ter odseku od Otiškega vrha do Holmca nujno potrebno izvesti določene ukrepe, s katerimi se bo zagotovil ustrezen standard prometnice. S temi ukrepi se bo kratkoročno zagotovila pretočna in distribucijska funkcija ceste tako, da se bodo napovedani prometni tokovi, do realizacije novih rešitev, lahko normalno odvijali.

Sodobna nova prometnica, ki je poleg svoje prometne funkcije tudi bistveni indikator razvoja, še vedno ostaja aktualna rešitev.

Na odsekih, kjer so postopki prostorskega umeščanja zaključeni in je s tem trasa definitivna, se pričinja faza pripravljalnih del, s katero bodo izvedena vsa potrebna predhodna dela na podlagi katerih se lahko prične z gradnjo. Med ta pripravljalna dela na začetku vsekakor sodi študija izvedljivosti posameznega dela projekta, s katero se opredeli etapnost izvajanja načrtovanih ureditev glede na samo razvojno in ekonomsko upravičenost. Temu sledijo zahtevane raziskave in v končni fazi priprava investicijske in projektne dokumentacije, ki je osnova za pridobitev nepremičnin in pravic na njih ter vseh formalnih dovoljenj.

Sukcesivno uresničevanje projekta, oziroma sama gradnja posameznih odsekov, je ob upoštevanju prioritetenosti posameznih območij z vidika prometnih in gospodarsko razvojnih potreb vsekakor odvisna od možnosti zagotavljanja finančnih virov. Ta odgovor pa naj bi detajlnejše podala Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa in prometne infrastrukture v RS do leta 2020, z vizijo do leta 2030, ki je v fazi priprave.