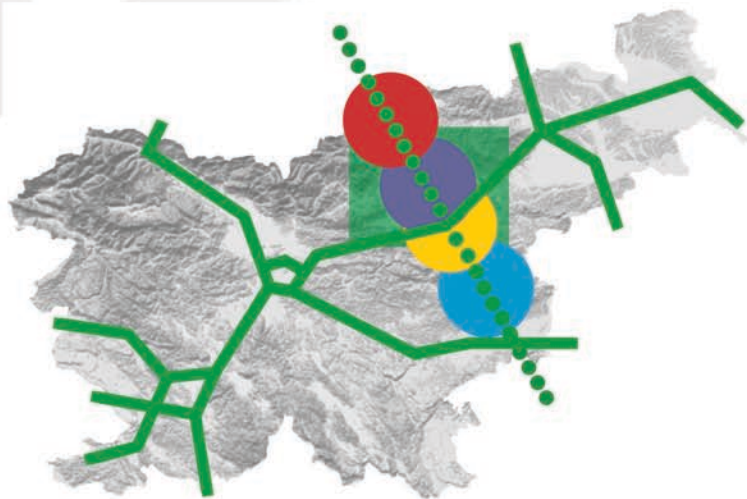


via - vita

6. STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE  
SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

3. RAZVOJNA OS

**ALI GRE SEDAJ KONČNO ZARES?**



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,  
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINA  
RAVNE NA KOROŠKEM



DRUŠTVO ZA CESTE  
SEVEROVZHODNE  
SLOVENIJE



IZS

INŽENIRSKA ZBORNIKA SLOVENIJE



DRC

ZBORNIK

Ravne na Koroškem, 20. 4. 2018

## POKROVITELJI



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Univerza v Mariboru  
Fakulteta za gradbeništvo,  
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINA  
RAVNE NA KOROŠKEM

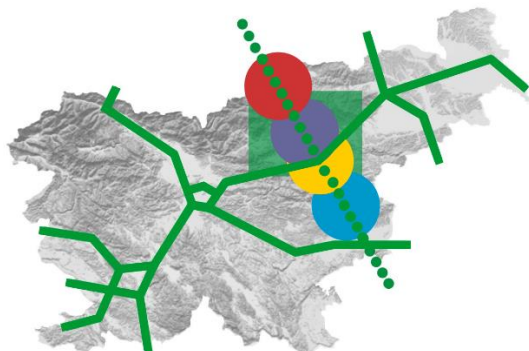
via – vita

6. STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

3. RAZVOJNA OS

**ALI GRE SEDAJ KONČNO ZARES?**

Ravne na Koroškem, 20. 4. 2018



## ORGANIZATORJI



6. STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

### 3. RAZVOJNA OS

#### »ALI GRE SEDAJ KONČNO ZARES?«

20. april 2018

Kulturni center Ravne na Koroškem

#### Organizatorji

Društvo za ceste severovzhodne Slovenije

Inženirska zbornica Slovenije

Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije

UREDNIKA

Katja Hanžič

Izdajatelj: Društvo za ceste severovzhodne Slovenije

Kraj in datum: Maribor, 20. april 2018

Oblikovanje: Katja Hanžič

Naklada : elektronska izdaja, objava v spletu na <http://www.dcm-svs.si/>

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici  
v Ljubljani

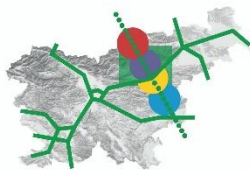
COBISS.SI-ID=294636544

ISBN 978-961-94421-1-1 (pdf)

ISBN 978-961-94421-1-1



9 789619 442111



**PETEK, 20. 04. 2018**

KULTURNI CENTER RAVNE NA KOROŠKEM  
GLEDALIŠKA POT 1  
2390 RAVNE NA KOROŠKEM

**ORGANIZATORJI**

**DCM DRUŠTVO ZA CESTE  
SEVEROVZHODNE SLOVENIJE**

Smetanova 17, Maribor  
Tel.: 02/ 2294-326  
e-pošta: [posvet@dcm-svs.si](mailto:posvet@dcm-svs.si)  
<http://www.dcm-svs.si>

TRR: 04515-0000970605

**INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE**

**DRC - ZDRUŽENJE ZA PROMET IN  
PROMETNO INFRASTRUKTURO**

**ČASTNI POKROVITELJI**



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Fakulteta za gradbeništvo,  
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINA RAVNE NA KOROŠKEM

**MODERATOR**

**ORGANIZACIJSKI ODBOR**



**via vita**

STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

**6. POSVET O 3. RAZVOJNI OSI:  
»ALI GRE SEDAJ KONČNO ZARES?«**

Načrtovanje 3. razvojne osi se je po nekaj letih mrtvila premaknilo z mrtve točke. Sprejem DPN med Šentrupertom in Velenjem, odkupi zemljišč, izdelava projektne dokumentacije na posameznih odsekih od severa do juga so priložnost za ponovni pregled trenutnega stanja vseh aktivnosti, ki jih pristojni državni organi vodijo na tem projektu.

**PROGRAM DOGODKA\***

**8.30 REGISTRACIJA UDELEŽENCEV**

**9.00 UVODNI NAGOVORI**

**dr. Tomaž Rožen**, župan občine Ravne na Koroškem  
**mag. Zvonko Zavasnik**, Ministrstvo za infrastrukturo RS  
**Boris Stergar**, predsednik Društva za ceste SV Slovenije

**9.30**

**Vpliv politike na izvajanje projekta 3. razvojne osi**

*mag. Gregor Ficko, Društvo za ceste SV Slovenije*

*Aljaž Verhovnik, Mladinska iniciativa za 3. razvojno os*

**Predstavitve poteka trase na odseku Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec**

*Andrej Jan, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.*

**Predstavitve variant poteka trase na odseku Slovenj Gradec – Dravograd - Holmec**

*mag. Dušan Ogrizek, Lineal d.o.o.*

**Odvijanje aktivnosti na projektu 3. razvojne osi, sever**

*Janez Kušnik, DARS d.d.*

**11.30 ODMOR IN NOVINARSKA KONFERENCA**

**12.00**

**Odvijanje aktivnosti na projektu 3. razvojne osi jug, na odseku od avtoceste A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline**  
*dr. Lidija Kegljevič Zagorc, DRI d.o.o.*

**Predstavitve variant poteka trase na odseku Maline – Metlika - Črnomelj**

*Tomaž Willenpart, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo*

**Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 »tretja razvojna os – srednji del«**

*Rado Romih, Razvojni center Planiranje d.o.o.*

**Kaj pa glavna cesta G1-1 Maribor – Dravograd?**

*dr. Marko Renčelj, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo UM*

**Čezmejna mobilnost med Koroško regijo in južno avstrijsko Koroško: predstavitev projekta TRANS-BORDERS**

*mag. Peter Zajc in Uroš Rozman, RRA Koroška*

**14.00 ZAKLJUČNI NAGOVOR S SKLEPI POSVETOVANJA**

**SLAVKO BOBOVNIK**

*mag. Barbara BRATINA, Boris STERGAR, dr. Samo Peter MEDVED, mag. Gregor Ficko, dr. Marko RENČELJ, Uroš ROZMAN in Matej MOHARIČ*

\*Organizator si pridržuje pravico do sprememb programa





PETEK, 20. 4. 2018

KULTURNI CENTER RAVNE NA KOROŠKEM  
GLEDALIŠKA POT 1  
RAVNE NA KOROŠKEM

#### ORGANIZATORJI

DCM DRUŠTVO ZA CESTE  
SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

Smetanova 17, Maribor  
Tel.: 02/ 2294-326  
e-pošta: dcm.fgpa@um.si  
http://www.dcm-svs.si

TRR: 04515-0000970805

INŽENIRSKA ZBORNICA SLOVENIJE

DRC – ZDRUŽENJE ZA PROMET IN  
PROMETNO INFRASTRUKTURO

#### ČASTNI POKROVITELJI



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,  
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINA  
RAVNE NA KOROŠKEM



via vita

6. STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

3. RAZVOJNA OS

ALI GRE SEDAJ KONČNO ZARES?



POMGRAD



DARS



EURO-ASFALT



KOSTMANN

PODJETJE ZA GRADBENE STORITVE d.o.o.



GRADBENIŠTVO  
KUSTER





Spoštovani,

Tretja razvojna os je razvojna potreba Koroške regije. Ne samo potreba, to postaja razvojna nujnost, oz. predpogoj za nadaljnje napredovanje sicer uspešne regije. Leta 2018 se pogovarjati o sodobni cestni povezavi je že samo po sebi dovolj zgovorno. Brez ustreznih povezav med ljudmi ne more biti sodelovanja in je zelo težko uspeti.

Koroška regija je dejansko odrezana od svoje domovine Slovenije. To veste vsi, ki ste se danes pripeljali na posvet. Ta odrezanost predstavlja razvojno oviro in povzroča, da se ljudje iz regije odseljujejo. Če pa se želi Slovenija razvijati kot celota se mora ta proces centralizacije obrniti in sprožiti se mora proces decentralizacije. Ta proces pa potrebuje politično voljo in izvrševanje le te. In ravno izgradnja 3. razvojne osi je takšen državni projekt, ki ima dolgoročne strateške in razvojne učinke. Ne samo Koroško regija, tudi Slovenija potrebuje 3. razvojno os. Ravno tako ima izgradnja cestne infrastrukture dokazano ugodne učinke na razvoj gospodarstva in njeno rast.

Na Ravnah na Koroškem smo prepričani, da tokrat pa gre končno zares. Sprejete so ustrezne prostorske podlage (DPN), sprejet je terminski načrt aktivnosti (DARS) in obstaja politična volja na visoki ravni (Vlada RS in Ministrstvo za infrastrukturo), da se izvaja projekt 3 razvojne osi. Obenem je poenotena volja ljudi na Koroškem (zbrana peticija Mladinske iniciative), enotnost Sveta Koroške regije ter spodbujanje s strani civilne družbe (Mladinska iniciativa za 3. razvojno os, GZS, idr.). Vsi dejavniki so na nek način zloženi skupaj, zvezde kažejo pravo smer.

Pred samim dokončanjem 3. razvojne osi je sicer še mnogo ovir. Toda če bodo vsi prej omenjeni deležniki ostali zvesti projektu ter potrebam ljudi na Koroškem, uspeh ne bo izostal. Verjamem, da je tudi današnji posvet eno izmed pomembnih dejanj, da gremo naprej po poti do našega cilja. Naš cilj pa je, da smo Korošci lahko enakovredni državljani, ki želimo tukaj živeti in delati. Hvala vsem, ki nas pri tem podpirate in delujete v naše dobro.

**dr. Tomaž Rožen**

župan občine Ravne na Koroškem



Spoštovani,

Izvedba projekta tretje razvojne osi nedvomno sodi med najpomembnejše državne projekte z dolgoročnimi pozitivnimi razvojnimi učinki tako za gospodarstvo kot za prometno povezanost prebivalcev regije in države. S to cestno povezavo bodo tudi Savinjsko Šaleški in Koroški regiji omogočene enakovredne razvojne možnosti v primerjavi z regijami ob obeh prometnih koridorjih. Zaradi dolgotrajnih postopkov prostorskega umeščanja je bilo izgubljenega veliko časa, zato je bila ena naših prioritetenih nalog, da naredimo vse, da bomo čim prej začeli z gradnjo.

Da mislimo resno začeti gradnjo 3. razvojne osi na odseku Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec – Dravograd – Holmec smo dokazali z dvema zelo pomembnima dejanjema in sicer: s sprejetjem Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj-Koper do priključka Velenje jug in s podpisom Protokola o poteku načrtovanja in izgradnje 3. razvojne osi na odseku Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec – Dravograd – Holmec. S tem smo Svetu koroške regije, Svetu županov Savinjsko Šaleške regije, gospodarstvenikom in prebivalcem vzdolž nove državne ceste poslali zelo jasen signal, da bomo povezali Koroško regijo z avtocesto. Sledile so še druge pomembne odločitve kot je odločitev o 4 pasovni cesti od avtoceste A1 pri Šentrupertu do Slovenj Gradca in odločitev o ponovni proučitvi prometnih potreb od Slovenj Gradca do Dravograda in naprej do Holmca. Vse skupaj smo zaokrožili s sprotnim informiranjem zainteresirane javnosti preko delovanja koordinacijskega odbora.

Čeprav bo hitra cesta na Koroško zagotovo prišla kakšno leto kasneje kot je bila želja nas vseh, je najpomembnejše, da se zastavljene aktivnosti investitorja projekta odvijajo po dogovorjenem terminskem načrtu, da se bo z gradbenimi deli pričelo v naslednjem letu in da bo cesta med Šentrupertom in Slovenj Gradcem končana v letu 2023. Izvedba projekta te dni s prvimi terenskimi aktivnostmi geodetov dobiva nove dimenzije.

Naj se ob tej priložnosti opravičim in hkrati zahvalim vsem prebivalcem Koroške in Savinjsko Šaleške regije za potrpežljivost, ki jo že leta izkazujejo. Prav tako se za dobro sodelovanje zahvaljujem vsem predstavnikom lokalnih skupnosti in vem, da nam bodo po svojim močeh pomagali tudi v letošnjem in naslednjem letu, ko bodo potekali postopki v zvezi s pridobivanjem zemljišč.

**mag. Zvonko Zavasnik**

Ministrstvo RS za infrastrukturo



Spoštovani,

Društvo za ceste SV Slovenije že od svoje ustanovitve leta 1982 izobražuje in seznanja svoje članstvo s pomembnimi projekti in novostmi s področja cest, železnic in prometa na splošno. Z vsakoletnimi posvetovanji, kot je današnje, pa seznanja tudi drugo zainteresirano javnost z aktualnimi infrastrukturnimi projekti.

3. razvojna os je in bo, vse dokler ne bo zgrajena, takšen aktualni projekt, v prvi vrsti za prebivalstvo in gospodarstvo območij po katerih bo potekala, v drugi pa za vse projektante, gradbince in druge institucije, ki pri projektu že sodelujejo, oziroma še bodo.

Iz napovednika je razvidno, da gre že za 6. Posvetovanje o 3. razvojni osi. Začeli smo že leta 2006 v Mariboru, nato nadaljevali v Slovenj Gradcu in Velenju, nato v organizaciji Društva za ceste jugovzhodne Slovenije v Novem Mestu in nazadnje leta 2015 na Prevaljah. Nočem biti neskromen, če ocenjujem, da je tudi to naše zadnje posvetovanje na Prevaljah vzpodbudilo odgovorne in širšo javnost, da so po dolгих letih mrtvila na tem področju, spet začeli bolj intenzivno razmišljati in ukrepati v zvezi z realizacijo tega projekta.

Že večkrat je bilo poudarjeno dejstvo, da gradnja javne infrastrukture, predvsem gradnja cest, dviguje gospodarsko rast, kar se je izkazalo že pri realizaciji avtocestnega programa. Ko govorimo o 3.razvojni osi ne poudarjamo zaman, da gre za razvojni projekt. Že sama gradnja ceste in vedno spremljajoče komunalne infrastrukture požene gospodarstvo v regiji, dokončana cesta pa nudi osnovne pogoje razvoja, tako obstoječemu gospodarstvu, kot novim investitorjem. Poglejmo primer Magne, ki je iskala in našla lokacijo neposredno ob avtocestnem priključku, blizu železniške proge in blizu letališča.

Drugo nesporno dejstvo je, da sodobna cesta nikoli ni zgrešena investicija. Ne poznamo primera, da bi po neki novo zgrajeni cesti potekalo manj prometa, kot ga je bilo v fazi načrtovanja planirano.

Referati, ki sledijo in so objavljeni tudi v tem zborniku, strokovno in utemeljeno izkazujejo nujno potrebo po izgradnji te prometnice, zato se na tem mestu zahvaljujem avtorjem prispevkov, soorganizatorjem, pokroviteljem in sponzorjem, da so pripomogli k realizaciji tega dogodka, posebno pa se zahvaljujem gostitelju, Občini Ravne na Koroškem, ki nas je sprejela v tej dvorani.

**Boris Stergar**

predsednik Društva za ceste SV Slovenije



---

**VSEBINA**

<b>MAG. GREGOR FICKO, ALJAŽ VERHOVNIK</b>	<b>10</b>
<i>Vpliv politike na izvajanje projekta 3. razvojne osi</i>	
<b>MAG. DUŠAN OGRIZEK, MAG. MATEJ DOBOVŠEK, MARKO SREČNIK</b>	<b>28</b>
<i>Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški Vrh – Holmec</i>	
<b>DR. LIDIJA KEGLJEVIČ ZAGORC, JANEZ KUŠNIK</b>	<b>38</b>
<i>Predstavitev investicijskih projektov tretje razvojne osi katerih nosilec je DARS d.d.</i>	
<b>TOMAŽ WILLENPART</b>	<b>45</b>
<i>Predstavitev variant poteka trase na odseku Maline–Metlika–Črnomelj</i>	
<b>RADO ROMIH</b>	<b>56</b>
<i>Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 »tretja razvojna os – srednji del«</i>	
<b>IZR. PROF. DR. MARKO RENČELJ</b>	<b>61</b>
<i>Kaj pa glavna cesta G1-1 Maribor – Dravograd?</i>	
<b>MAG. PETER ZAJC, UROŠ ROZMAN, ALEŠ RUPREHT</b>	<b>79</b>
<i>Čezmejna mobilnost med Koroško regijo in južno avstrijsko Koroško: predstavitev projekta TRANS-BORDERS</i>	
<b>ZAHVALA</b>	<b>87</b>



**mag. Gregor Ficko**

Društvo za ceste SV Slovenije

**Aljaž Verhovnik**

Mladinska iniciativa za 3 razvojno osi

## **Vpliv politike na izvajanje projekta 3. razvojne osi**

### **POVZETEK**

*Prvi operativni korak k uresničitvi projekta 3. razvojne osi, ki se v razvojnih programih takratne SR Slovenije prvič pojavi v 70. letih prejšnjega stoletja, je bil storjen v februarju 2004, ko je Državni zbor RS sprejel Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (UL RS št. 50/2004). Nacionalni program je v svojem dodatnem programu zajel prvi del sodobne daljinske cestno-prometne povezave na 3. razvojni osi: odsek hitre ceste med Dravogradom in Arjo vasjo, določil pa je, da mora biti državni prostorski načrt za ta odsek sprejet do decembra 2010.*

*Projekt 3. razvojne osi je bil v svoji osnovi zamišljen kot strukturni projekt, ki bo med seboj povezal sekundarna središča in njihove razvojne potenciale ter jih pripel na omrežje mednarodnih prometnih povezav. Njegov glavni namen je bil opredeljen kot povečanje konkurenčnosti tega, geografsko zelo širokega območja skozi povečano dostopnost ter posledično okrepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ob sami razvojni osi. Na ta način bi 3. razvojna os postala instrument, ki bi v bodočnosti prispevala k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji ter bolj uravnoteženemu razvoju evropskega prostora, temelječ na skupnih strateških interesih: razvoj gospodarstva, prometa in turizma. Zato je bilo uresničevanje projekta 3. razvojne osi zamišljeno kot rezultat mnogih posamičnih odločitev različnih sodelujočih akterjev, ki bi usklajeno v skupnem interesu delovali v različnih območjih in časovnih obdobjih.*

*Vsekakor pa si v času sprejema Resolucije o Nacionalnem programu pred dobrimi 14. leti nobeden ni predstavljal, da projekt v vsem tem času še ne bo v celoti umeščen v prostor, prav tako pa so se prva javna naročila za pripravljala dela za gradnjo, kot so reševanje pravno premoženjskih zadev (parcelacije, odkupi zemljišč in nepremičnin) ter izdelava projektne dokumentacije faze PGD/PZI, začela izvajati šele konec leta 2017. V strateških razvojnih dokumentih pa je projekt doživel degradacijo, saj je Državni zbor RS na predlog Vlade RS s sprejetjem Resolucije o Nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (UL RS št. 75/2016) tehnična izhodišča načrtovanja 3. razvojne osi med Slovenj Gradcem in Dravogradom s politično odločitvijo, ki ni imela praktično nobene strokovne podlage, iz predvidene štiripasovne hitre ceste znižal na rekonstrukcijo in obnovo obstoječe glavne ceste G1-4.*

**KLJUČNE BESEDE: PROMET, RAZVOJNA OS, HITRA CESTA, DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT, GRADNJA**

### **Uvod**

Izvajanje Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji se po skoraj 25. letih preveša v svojo zaključno fazo. Gradnja slovenskega avtocestnega omrežja bo v letošnjem letu s predajo avtocestnega odseka med Draženci in MMP Gruškovje prometu, zaključena tudi v X.a. mednarodnem prometnem koridorju na ozemlju Republike Slovenije, tako da bodo vsi avtocestni odseki v mednarodnih prometnih koridorjih, ki potekajo preko ozemlja naše države, zgrajeni. Država je tako povezana s sodobnimi štiripasovnimi avtocestami, ki v smeri severozahod–jugovzhod potekajo od Karavank do Obrežja (X. mednarodni prometni koridor), v smeri severovzhod–jugozahod pa od Lendave in Šentilja do Kopra (V. mednarodni prometni koridor). Prav tako od vseh avtocestnih odsekov, ki se iz obeh glavnih mednarodnih prometnih koridorjev, po katerih poteka slovenski avtocestni križ, navezujejo v smereh proti sosednjim državam: proti Italiji na odseku AC Divača–Dane, ki poteka proti Trstu in odseku AC Razdrto–Šempeter, ki poteka proti Gorici, proti Hrvaški

na odseku AC Slivnica–Gruškovje, ki poteka proti Zagrebu in odseku AC Postojna/Divača–Jelšane, ki poteka proti Reki, ni zaključen samo slednji, ki je še vedno v fazi prostorskega načrtovanja in umeščanja v prostor. Ta odsek je sestavni del jadransko-jonskega avtocestnega koridorja in poteka preko Italije, Slovenije, Hrvaške, Črne Gore, Albanije in Grčije. Glede jadransko-jonskega avtocestnega koridorja Slovenija v primerjavi z drugimi evropskimi državami, ki prav tako sodelujejo pri načrtovanju in gradnji odsekov, ki v koridorju potekajo po njihovih nacionalnih ozemljih, daleč najbolj zaostaja. Glede na to, da je Slovenija tudi pri gradnji odseka AC Slivnica-MMP Gruškovje zaradi nespametnih političnih odločitev o »nepotrebnosti« tega odseka – je sestavni del Pyhrnskega koridorja ter X.a. evropskega koridorja in poteka preko Nemčije, Avstrije, Slovenije in Hrvaške naprej proti Srbiji, Makedoniji in Grčiji – zamujala več kot dve desetletji, nas takšne »odločitve« v Evropski uniji predstavljajo v dokaj čudni luči, še posebej, ker je velik del sredstev za gradnjo zagotovljen iz evropskih razvojnih in kohezijskih finančnih skladov.

Na drugem slovenskem državnem cestnem omrežju se že od leta 2004 načrtujejo oziroma prostorsko umeščajo tri nove razvojne osi, ki bodo v prihodnosti predstavljale prometne povezave tistih območij v Sloveniji, ki v tem trenutku nimajo avtocestnega omrežja, niti na njega niso navezane:

- III. razvojna os, ki bi potekala med slovensko-avstrijsko mejo pri Holmecu in Viču ter slovensko-hrvaško mejo pri Metliki in Vinici,
- III. a razvojna os, ki bi potekala med Ljubljano (ljubljski avtocestni obroč) ter Kočevjem in slovensko-hrvaško mejo pri Petrini,
- IV. razvojna os, ki bi potekala med Gorenjsko in Primorsko skozi Poljansko dolino preko Cerkljanskega v Posočje.

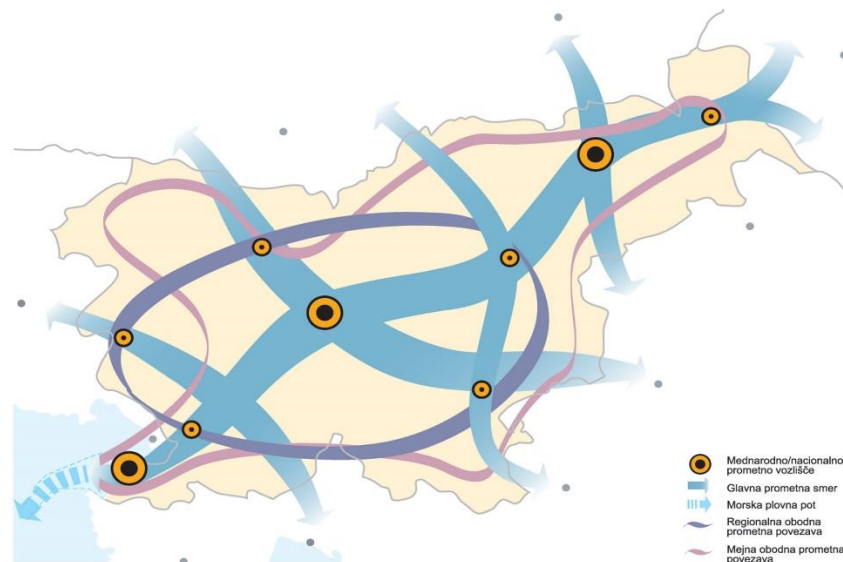
Žal tudi pri načrtovanju razvojnih osi država – razen za fazo prostorskega umeščanja severnega dela – še ni postavila jasnih časovnih okvirjev, v katerih bi posamezne faze projekta, kot so umeščanje v prostor, projektiranje ter navsezadnje tudi izgradnja, morale biti zaključene, zato se pri takšnem vsebinsko nedefiniranem pristopu upravičeno postavlja vprašanje, ali je načrtovanje teh prometnic dejansko v njenem interesu. Glede na pristop ter odnos oziroma angažiranost sodelovanja nekaterih državnih institucij in paradržavnih podjetij (DARS d.d.), ki sodelujejo v fazi načrtovanja in umeščanja razvojnih osi v prostor, se nam ponuja negativen odgovor. V zadnjih petih letih so sicer bile zaključene posamezne faze izvedbe projekta 3. razvojne osi, kot so sprejem državnih prostorskih načrtov za odseke med Šentrupertom in Velenjem ter Velenjem in Slovenj Gradcem na severnem delu ter za odsek od Novega mesta do Metlike na južnem delu. Konec leta 2017 je DARS d.d. pod pritiskom Mladinske civilne iniciative za 3. razvojno os Hoč'mo cesto ter Sveta Koroške regije le pristopil k izvedbi javnih naročil za pripravljalna dela za gradnjo, kot so reševanje pravno premoženjskih zadev (parcelacije, odkupi zemljišč in nepremičnin) ter izdelava projektne dokumentacije faze PGD/PZI.

Žal tudi pri načrtovanju razvojnih osi država – razen za fazo prostorskega umeščanja severnega dela – še ni postavila jasnih časovnih okvirjev, v katerih bi posamezne faze projekta, kot so umeščanje v prostor, projektiranje ter navsezadnje tudi izgradnja, morale biti zaključene, zato se pri takšnem vsebinsko nedefiniranem pristopu upravičeno postavlja vprašanje, ali je načrtovanje teh prometnic dejansko v njenem interesu. Glede na pristop ter odnos oziroma angažiranost sodelovanja nekaterih državnih institucij in paradržavnih podjetij (DARS d.d.), ki sodelujejo v fazi načrtovanja in umeščanja razvojnih osi v prostor, se nam ponuja negativen odgovor. V zadnjih petih letih so sicer bile zaključene posamezne faze izvedbe projekta 3. razvojne osi, kot so sprejem državnih prostorskih načrtov za odseke med Šentrupertom in Velenjem ter Velenjem in Slovenj Gradcem na severnem delu ter za odsek od Novega mesta do Metlike na južnem delu. Konec leta 2017 je DARS d.d. pod pritiskom Mladinske civilne iniciative za 3. razvojno os Hoč'mo cesto ter Sveta Koroške regije le pristopil k izvedbi javnih naročil za pripravljalna dela za gradnjo, kot so reševanje pravno premoženjskih zadev (parcelacije, odkupi zemljišč in nepremičnin) ter izdelava projektne dokumentacije faze PGD/PZI.

### Dosedanji razvoj projekta 3. Razvojne osi in politični vplivi nanj

Ideja o 3. razvojni osi ni od včeraj, saj se načrtuje že vse od konca šestdesetih let prejšnjega stoletja, ko je takratna SR Slovenija pričela razvijati avtocestno omrežje. Tedanji predsednik Izvršnega sveta SR Slovenije Stane Kavčič je »narisal« slovenski avtocestni križ (t.i. 1. in 2. razvojna os). Nastala je tudi ideja o 3. razvojni osi, ki naj bi segala od severa na Koroškem, preko Velenja in Celja skozi Zasavje do Novega mesta in preko Bele Krajine do meje z Republiko Hrvaško. 3. razvojna os je bila najprej leta 1974 določena v slovenskem Regionalnem prostorskem planu kot glavni med regionalni koridor. V devetdesetih letih prejšnjega stoletja so bili v Dolgoročnem prostorskem planu ob tej osi načrtovani glavni železniški in cestni koridorji in intermodalni terminali. Idejo o izgradnji 3. razvojne osi je že v samostojni državi leta 1994 obudil tedanji poslanec Državnega zbora Republike Slovenije Janez Komljanec. Pri tem pa je država vedno znova pozabila na Koroško, ki z več kot 60-kilometrsko oddaljenostjo od avtocestnega križa ostaja regija z najdaljšo oddaljenostjo od centra razvoja. Leta 2004 je bil intermodalni koridor sprejet v Strategiji prostorskega razvoja Republike Slovenije kot 3. razvojna os (1. razvojna os poteka V. mednarodnem prometnem koridorju, 2. razvojna os pa X. mednarodnem prometnem koridorju). Pomembno je poudariti, da poleg ceste vzdolž celotne 3. razvojne osi poteka tudi železniška proga, razen dela proge med Slovenj Gradcem (Otiški vrh) in Velenjem, katerega izgradnja pa je še vedno načrtovana v Strategiji prostorskega razvoja Republike Slovenije.

Zaradi zelo slabih prometnih povezav Savinsko-Šaleške in Koroške regije je bilo na prelomu tisočletja jasno, da bo načrtovanje cestno-prometnega vidika 3. razvojne osi za našo državo izjemno pomembno. Pogled na osrednje območje 3. razvojne osi namreč pokaže, da zajema in povezuje vplivna območja posameznih regionalnih središč tako v naši sosesčini kot tudi v notranjosti države. Na severu predstavlja njen začetek Beljak na avstrijskem Koroškem, ki je pomembno prometno vozlišče ob X. mednarodnem prometnem koridorju, na svoji poti proti jugu pa 3. razvojna os povezuje središča, kot so na avstrijskem Koroškem Celovec, v naši državi Slovenj Gradec, Velenje, Celje in Novo mesto, na Hrvaškem pa Karlovec. Regije, ki jih poveže v svojem poteku, so v Avstriji Dežela Koroška, pri nas Koroška, Savinjsko-Šaleška regija, kjer prečka V. mednarodni prometni koridor, Posavje, Zasavje, Dolenjska, kjer prečka X. mednarodni prometni koridor, ter Bela Krajina, na Hrvaškem pa Karlovska Županija, kjer se zaključí na V.b mednarodnem prometnem koridorju, v katerem poteka avtocesta med Zagrebom in Reko. Širše prometno območje 3. razvojne osi je bilo zasnovano tako, da se na severu lahko nadaljuje po alpskih dolinah v smeri proti zahodu ali severo-zahodu, na jugu v smeri proti Dalmaciji oziroma Splitu, na vzhodu pa v smeri proti Bosni in Hercegovini oziroma Sarajevu.

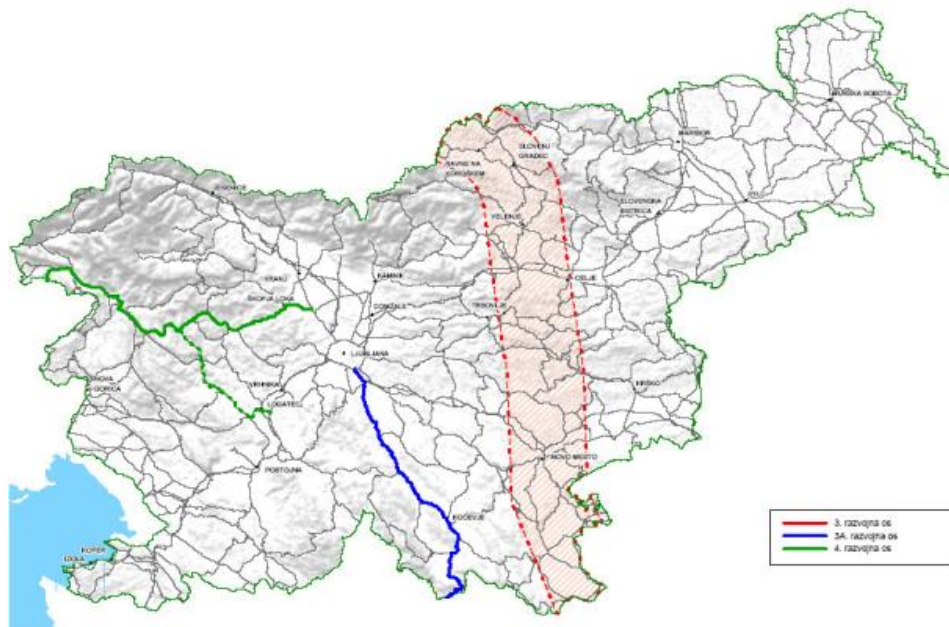


Slika 1: Zasnova prometnih povezav Republike Slovenije (vir Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije [4])

Prvi korak k operativni uresničitvi tega projekta je bil storjen februarja 2004, ko je Državni zbor RS sprejel Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (UL RS št. 50/2004), ki je v svojem »dodatnem« programu zajela tudi prvi del sodobne daljinske cestno-prometne povezave na 3. razvojni osi: odsek hitre ceste med Dravogradom in Arjo vasjo. Žal program ni zajel sredinskega in južnega dela od Celja do Novega mesta in od Novega mesta do Bele krajine, kar se je kasneje pokazalo kot napaka, saj sta oba dela

na operativnem nivoju prišla pod pristojnost takratne Direkcije RS za ceste, ki pa je imela stalne težave pri zagotavljanju finančnih sredstev za pripravo strokovnih podlag, ki so bile potrebne za izdelavo obeh državnih prostorskih načrtov.

Pred izbruhom ekonomske krize v Sloveniji je na gospodarskem področju vladal izredno velik optimizem. Politika je s svojimi največkrat nerealnimi obljubami dajala občutek, da je denarja za izvajanje velikih investicij več kot dovolj. Gradbeni sektor je bil sicer na višku aktivnosti, predvsem v okviru gradnje avtocest in stanovanj, posledično pa na robu svojih zmogljivosti. Izvajanje avtocestnega programa je počasi prehajalo v zaključno fazo, zato so si mnogi zastavljali vprašanje, katere investicijske projekte na področju prometne infrastrukture, pa ne samo na njem, bo država izvajala po zaključku avtocestnega programa. Pobude o različnih investicijskih projektih, upravičenih in neupravičenih, smiselnih in nesmiselnih, so kar deževale.



*Slika 2: Omrežje razvojnih osi iz leta 2006. Z rdečo barvo je prikazano območje poteka 3. razvojne osi med slovensko–avstrijsko mejo pri Holmcu in Viču ter slovensko–hrvaško mejo pri Metliki in Vinici, z modro 3.a razvojna os med Ljubljano (Ljubljanski avtocestni obroč) ter Kočevjem in slovensko–hrvaško mejo pri Petrini in z zeleno 4. razvojna os med Gorenjsko in Primorsko skozi Poljansko in Idrijsko dolino preko Cerkljanskega v Posočje (vir Direkcija RS za infrastrukturo [10].)*

Vlada RS je 12.10.2006 sprejela Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih 2007–2023 [5], ki je med 35 drugimi investicijskimi projekti na področju nadaljnega razvoja prometne infrastrukture določala izgradnjo 3., 3.a in 4. razvojne osi, dodatnega avtocestnega programa iz resolucije o nacionalnem programu izgradnje avtocest [3] ter izredno obsežen in pomemben program razvoja in modernizacije železniškega omrežja v. in X. evropskem prometnem koridorju. Javnost je še posebej zanimalo načrtovanje razvojnih osi, ki bi v prihodnosti predstavljale prometne povezave tistih območij v Sloveniji, ki nimajo avtocestnega omrežja, niti na njega niso navezane:

- 3. razvojne osi, ki bi potekala med slovensko–avstrijsko mejo pri Holmcu in Viču ter slovensko–hrvaško mejo pri Metliki in Vinici,
- 3.a razvojne osi, ki bi potekala med Ljubljano (Ljubljanski avtocestni obroč) ter Kočevjem in slovensko–hrvaško mejo pri Petrini,
- 4. razvojne osi, ki bi potekala med Gorenjsko in Primorsko skozi Poljansko dolino preko Cerkljanskega v Posočje.

Na podlagi prvega odstavka 45. člena takratnega Zakona o urejanju prostora (UL RS, št. 110/02, 08/03-popr in 55/03) je takratno Ministrstvo za promet podajalo Ministrstvu za okolje in prostor pobude za pripravo državnih lokacijskih načrtov na 3. razvojni osi v naslednjem časovnem zaporedju:

- 15. 10. 2004 za severni del hitre ceste Dravograd–Velenje–Arja vas med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in državno mejo z Republiko Avstrijo,
- 20. 1. 2006 za južni del državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu in MMP Metlika,
- 25. 1. 2006 za srednji del državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana na priključku Celje–Lopata in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu.

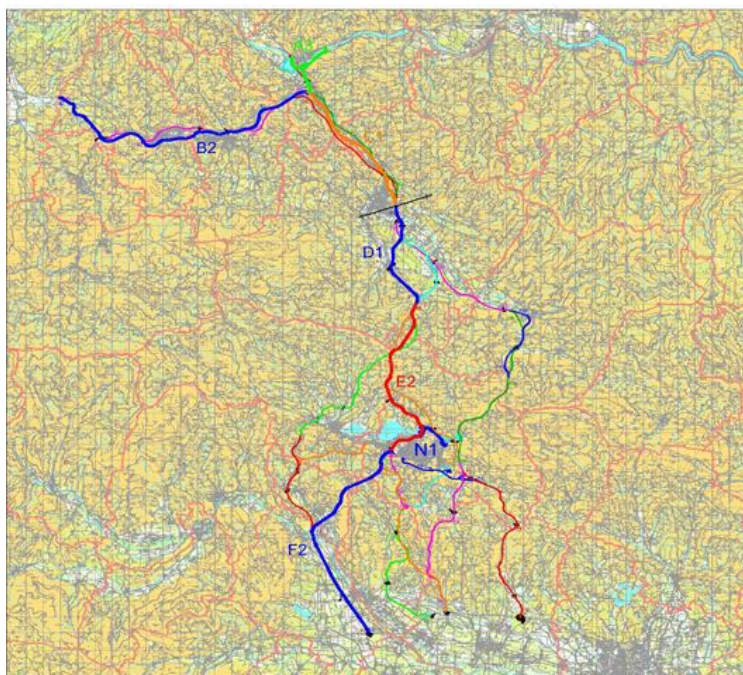
### 1.1. Severni del 3. razvojne osi

Na severnem delu hitre ceste Dravograd–Velenje–Arja vas med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in državno mejo z Republiko Avstrijo, za katerega je Resolucija Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (UL RS št. 50/2004) v svojem dodatnem programu določila, da mora biti državni prostorski načrt za ta odsek sprejet do decembra 2010, je osnovo za pripravo državnega prostorskega načrta predstavljala študija variant, ki je bila vključno s predlogom najustreznejše variante zaključena septembra 2007 [[1]], Zaradi lažjega vrednotenja je bil odsek razdeljen na šest pododsekov, označenih z A, B, C, D, E, F in N, vsak pododsek pa je imel še podvariante, ki so bile oštevilčene z števili [[1]], Najustreznejša varianta je bila sestavljena iz kombinacije A3-B2-C1-D1-E2-N1-F2 (slika 3), ki je bila kot najugodnejša prepoznana iz vseh vidikov vrednotenja in medsebojnih primerjav [[1]].

**Priključevanje na avtocesto A1 Maribor–Ljubljana je bilo torej že v letu 2007 predvideno s priključkom v Šentrupertu.** Razlogov za takšno odločitev je bilo več: priključek v Šentrupertu je v primerjavi s priključkom v Arji vasi omogočal direkten potek trase do velikega industrijskega območja med Šoštanjem in Velenjem, kjer se nahajajo večji gospodarski subjekti, kot so Termoelektrarna Šoštanj, Premogovnik Velenje in tovarna Gorenje. S takšno rešitvijo se gospodarska cona Šoštanja in Velenja direktno priključita na hitro cesto, tako da tovorni promet ne obremenjuje ostalega cestnega omrežja Šoštanja in Velenja. V skladu z v januarju 2017 sprejeto Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje–jug (UL RS št. 3/2017) je namreč v neposredni bližini industrijskega območja predviden priključek Velenje–jug.

Zakaj je priključek v Šentrupertu ustrežnejši kot priključek v Arji vasi? V primeru priključka v Arji vasi bi trasa hitre ceste potekala v območju sedanje glavne ceste G1-4 Arja vas–Velenje–Slovenj Gradec–Dravograd, kar pomeni, da bi za dostop do industrijskega območja bilo potrebno zgraditi še dodatno prometno povezavo med vzhodnim in zahodnim delom Velenja, saj obstoječe mestne povezave tovrnega prometa, namenjenega v območje industrijske cone, prometno ne bi prenesle zaradi premajhne prometne pretočnosti, pa še tovorni promet bi potekal skozi urbanizirano območje Velenja. Drugi problem, povezan z priključkom v Arji vasi, pa predstavlja prečenje trase hitre ceste preko območja Hude Luknje v smeri Mislinje, ki bi zahtevalo ogromne gradbene posege z gradnjo visokih viaduktov in predorov. Zanimivo je, da so predstavniki političnega in gospodarskega življenja Savinjsko–Šaleške regije na srečanju z Vlado RS z dne 29.06.2005 v Velenju podprli predstavljen potek trase mimo Šoštanja in Velenja s priključkom na avtocesto A1 Ljubljana–Maribor pri Šentrupertu, zato je bil medel odziv te regije na kasnejše zavlačevanje s strani ministrstev za infrastrukturo ter okolje in prostor na eni strani, ter nasprotovanju s strani civilnih iniciativ na drugi strani, toliko bolj presenetljiv. Ne glede na dejstvo, da so vsi vidiki vrednotenja in medsebojnih primerjav podvarianto F2, ki je vključevala priključevanje v Šentrupertu, določili kot najprimernejšo izmed vseh podvariant F, je namreč vse od leta 2008 pa do začetka leta 2017, ko je Vlada RS sprejela Uredbo o DPN, politika grobo posegala v strokovno določene parametre izbora podvariante F2 ter lociranja priključevanja 3. razvojne osi na avtocesto A1 Šentilj–Koper pri Šentrupertu. Prevladovati so pričeli parcialni interesi, tako Mestne občine Celje, ki je zaradi zahteve po direktni navezavi severnega dela trase hitre ceste na celjske mestne vpadnice, odkrito nasprotovala podvarianti F-2, kot posamezniki in določene skupine iz območja občin Polzele, Braslovč in Šmartnega ob Paki, ki so tej varianti nasprotovali zaradi po njihovem prepričanju prevelikega posega v življenjski prostor vseh treh občin. Po sedaj veljavnem državnem prostorskem načrtu je

namreč na trasi predvidena rušitev okrog 40 stanovanjskih hiš, zato so prebivalci, združeni okoli nekaterih civilnih iniciativ, ustavnost uredbe konec leta 2017 predali v presojo Ustavnemu sodišču RS.



*Slika 3: Najustreznejša varianta poteka trase hitre ceste na severnem delu 3. razvojne osi med avtocesto A1 Maribor-Ljubljana in državno mejo z Republiko Avstrijo po Študiji variant, ki jo je leta 2007 izdelal Urbis d.o.o. Maribor*

Drugi, zelo velik, vendar še vedno nerešen primer, pa predstavlja umestitev trase hitre ceste na odseku Otiški vrh-Holmec, kjer sta občini Ravne na Koroškem in Prevalje vseskozi nasprotovali predlagani podvarianti B-2, po njunem mnenju zaradi prevelikega posega v prostor na območju industrijske cone, ki leži med obema mestoma. Predvsem občina Prevalje je vztrajala na predorski varianti poteka trase, ki pa sta jo tako ministrstvo za infrastrukturo kot ministrstvo za okolje in prostor označili za nesprejemljivo zaradi zahtevnih gradbenih posegov ter posledično prevelikih investicijskih stroškov. Ker se ministrstvi z obema občinama nikakor nista mogli dogovoriti glede poteka trase, so se v letih 2012 in 2013 posledično vse aktivnosti pri pripravi DPN na tem odseku zaustavile, leta 2014 pa je ministrstvo za infrastrukturo ministrstvu za okolje in prostor podalo predlog za ustavitev državnega prostorskega načrta, kar se je pri umeščanju državne prometne infrastrukture v prostor zgodilo prvič [1].

Tudi pri umeščanju odseka med Slovenj Gradcem in Dravogradom ni šlo brez zapletov. Občina Dravograd je namreč nasprotovala predlagani podvarianti C-1, saj je želela, da se vzhodna obvoznica Dravograda izvede v predorski obliki, prav tako pa se ni strinjala s potekom zahodne obvoznice. Občina Dravograd je že leta 2010 predlagala, da se zaradi vse gostejšega tranzitnega prometa prostorsko umeščanje obvoznic izvame iz prostorskega načrtovanja oziroma umeščanja odseka Slovenj Gradec-jug-Dravograd v prostor. S tem bi postopki priprave DPN stekli hitreje, saj bi bila usklajevanja med posameznimi resorji vezana samo na eno lokalno skupnost.

Posledica vseh teh zapletov, ki jim je v dobršni meri botrovala politika, kar je v naši državi pravzaprav stalen pojav, je bila ta, da se je država enostavno želela izogniti nadaljnjim postopkom glede načrtovanja in umeščanja odseka med Slovenj Gradcem in Dravogradom v prostor, zato je začela iskati razloge, s katerimi bi opravičila zaustavitev postopka, kot je to naredila že v primeru trase hitre ceste med Otiškim vrhom in Holmcem. Kljub temu, da je maja 2012 potekala javna razgrnitev predloga državnega prostorskega načrta, se je ministrstvo za infrastrukturo pod političnim pritiskom vodstva državnega inženirja DRI odločilo, da javne razgrnitve ne bo zaključilo s stališči do predlogov in pripomb, ki so bile s strani zainteresirane javnosti podane v mesecu dni, kolikor je trajala razgrnitev in kot to predvideva prostorska zakonodaja, ampak se je odločilo, da zaradi prevelike »družbene in okoljske nesprejemljivosti« ter premajhne prometne obremenjenosti glavne ceste G1-4 med Slovenj Gradcem in Dravogradom začne razmišljati o možnosti njene rekonstrukcije in načrtovanja nekaterih obvoznic. To potezo ministrstva za infrastrukturo lahko ocenimo kot popolni umik od



operativnega reševanja zapletov, do katerih je prišlo pri prostorskem načrtovanju hitre ceste tako med Slovenj Gradcem in Dravogradom kot tudi med Otiškim vrhom in Holmcem, čeprav so se podobni zapleti dogajali tudi pri umeščanju nekaterih avtocestnih odsekov v prostor v okviru izvajanja Nacionalnega programa izgradnje avtocest, kot sta razvpita odseka mimo Radovljice in Trebnjega, načrtovanje hitre ceste med Koprom in Izolo, reševanje prostorskih problemov pri načrtovanju priključkov v Hajdini in Slivnici, če naštejemo samo nekaj najbolj prostorsko težavnih oziroma družbeno problematičnih odsekov.

Vlada RS je tako oktobra 2012 sprejela sklep, da načrtovanje hitre ceste med Slovenj Gradcem in Dravogradom zaradi trenutne in prognoziranе prometne obremenitve ni več upravičeno v načrtovanem profilu hitre ceste – čeprav prometna obremenitev seveda ni edini kriterij, ki se ga proučuje pri analiziranju ekonomske upravičenosti gradnje, ampak obstaja še kar nekaj parametrov, ki jih je potrebno ovrednotiti, kot npr. ekonomski, tehnični, okoljski in družbeni – ampak da bo proučila možnost modernizacije obstoječe cestne infrastrukture. Tovrstno odločitev, ki jo je vlada popolnoma nerazumno sprejela na politični in ne strokovni osnovi, lahko razumemo kot popolnoma neambiciozno delovanje uradniških struktur na Direktoratu za kopenski promet, ki bi probleme, ki so nastajali pri prostorskem načrtovanju, skupaj z ministrstvom za okolje in prostor morale reševati proaktivno [1]. Od sprejetja vladnega sklepa pa vse do danes, torej dobrih pet let, se namreč na trasi med Slovenj Gradcem in Dravogradom v okviru prostorskega načrtovanja ni dogajalo praktično nič, razen da so se izdelovale nove prometne študije, ki bi upravičile sprejeti vladni sklep. Pri tem je potrebno še poudariti, da so k takšni pasivnosti države in njenih institucij, ki bi morale skrbeti za proaktivno izvajanje projekta, k čemur jih je navsezadnje zavezal tudi Državni zbor, prispevali tudi nekateri koroški politiki, ki so s svojim defetizmom in celo nasprotovanju načrtovanju štiripasovnice, Koroški regiji zavedno ali nezavedno povzročili veliko škodo, saj je država na podlagi takšnih stališč smatrala, da regija ceste ne samo, da je ne potrebuje, ampak je tudi noče.

Prva uredba o državnem prostorskem načrtu, ki je bila sprejeta na kateremkoli odseku 3. razvojne osi od Koroške do Bele Krajine, je bila uredba za odsek državne ceste od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. Vlada RS je to uredbo sprejela 20.12.2012. Vse postopke v okviru ministrstva za infrastrukturo je vodila Direkcija RS z ceste in v datumu sprejetja te uredbe se pravzaprav kaže paradoks do vseh aktivnosti, ki so potekale na severnem delu, saj so se postopki na srednjem in južnem delu pričele skoraj 15 mesecev kasneje kot na severnem delu. Druga uredba, ki je bila s strani Vlade RS sprejeta 29.08.2013, je bila uredba za odsek državne ceste od priključka Velenje-jug do priključka Slovenj Gradec-jug. Zadnja, tretja do sedaj sprejeta uredba v okviru umeščanja 3. razvojne osi v prostor, pa je bila uredba za odsek državne ceste od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj-Koper do priključka Velenje-jug. Vlada RS jo je sprejela 12. 1. 2017.

### **1.2. Srednji del 3. razvojne osi**

Pobuda za pripravo državnega prostorskega načrta za srednji del državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana na priključku Celje-Lopata in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu je bila s strani Ministrstva za promet pristojnemu Ministrstvu za okolje in prostor podana 25.01.2006. V prvotni študiji variant iz decembra 2008 je bilo upoštevano široko področje iskanja posameznih tras tretje razvojne osi: na severu vse od področja Šentjurja in področja Prebolda ter Trbovelj, na jugu pa od Krškega, preko področja Novega mesta pa vse do Trebnjega. Obravnavano območje je obsegalo 19 občin.

V novelirani študiji variant in predinvesticijski zasnovi (ŠV/PIZ), ki sta bili izdelani v novembru 2010, je bilo širše področje srednjega dela skoncentrirano obdelano na ožjem območju sredinskega dela 3. razvojne osi, obdelava potekov posameznih tras pa je bila podrobnejša, saj so se upoštevali tudi vplivi posameznih naselij. Upoštevano je bilo tudi daljše obdobje vrednotenja projekta, dodatno pa so bile glede na prvotno študijo upoštewane tudi koristi zaradi eksternih učinkov. V letu 2007 je bilo tako izdelanih kar 36 variant ceste v treh koridorjih, od katerih jih je v ožji izbor kot pogojno sprejemljivih prišlo 12, na koncu pa je bilo število variant omejeno na devet. Končni izbor je bil opredeljen z najustreznejšo, ekonomsko učinkovito in okoljsko sprejemljivo varianto G2-n1+H2+I1, ki poteka čez Radeče, Šentjanž, Tržišče, Trščino, Laknice, Zbure, Šmarješke Toplice in Otočec. Javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše različice od Celja do Novega mesta je potekala v oktobru 2016, predlagana varianta hitre ceste pa je v celoti predvidena kot novogradnja, razen že zgrajenih avtocestnih priključkov Lopata in Ljubečna pri Celju, na katere se navezuje. Trasa poteka po Savinjski dolini mimo Laškega in Rimskih Toplic do Zidanega Mostu in Radeč. Nato se naveže

na Šentjanž, v zaselku Mostec pri Tržišču pa se naveže na regionalno cesto Mokronog-Boštanj. Po dolini Tržiškega potoka bo cesta potekala proti priključku Laknice, kamor se navezujejo Trščina, Klenovik in troje Laknic, nato pa trasa zavije proti Zburam in Šmarješkimi Toplicam.

Ključni problem umeščanja srednjega dela 3. razvojne osi v prostor je predstavljal potek trase na območju Laškega in Šmarjeških toplic, kjer je bilo s strani civilnih iniciativ obeh mest kar nekaj nasprotovanja zaradi poteka trase v neposredni bližini zdraviliških kompleksov, predvsem pa preusmeritve tovornega prometa, ki poteka proti jugovzhodni Evropi na ta prometni koridor.



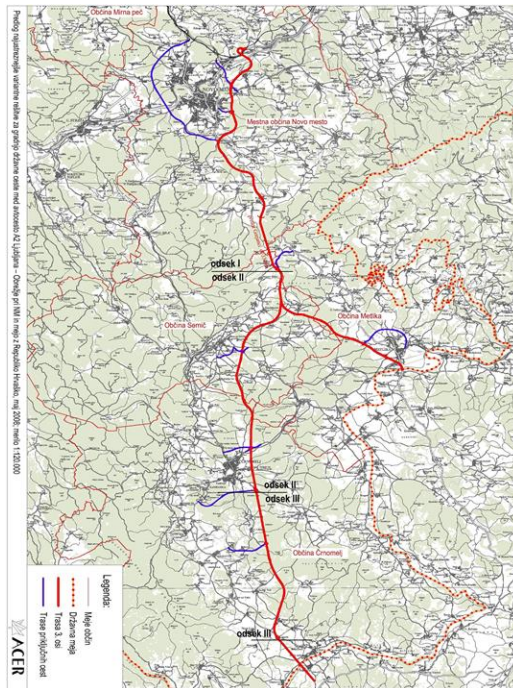
*Slika 4: Najustreznejša varianta poteka trase hitre ceste na srednjem delu 3. razvojne osi med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana na priključku Celje-Lopata in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu, ki jo je leta 2016 izdelal RC Planiranje d.o.o. Celje*

Seveda bi tudi v primeru srednjega dela 3. razvojne osi glede na dejstvo, da postopki umeščanja trase v prostor potekajo že dobro desetletje, rezultat tega dela pa je samo izvedena javna razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše različice od Celja do Novega mesta, težko trditi, da gre za projekt, ki bi mu država glede na pomembnost te prometne povezave namenjala dovolj veliko pozornost. Stalno odzemanje finančnih sredstev je seveda Direkciji za infrastrukturo povzročalo velike težave, saj le-ta zaradi pomanjkanja denarja enostavno ni mogla zagotoviti kontinuirane priprave strokovnih podlag za državni prostorski načrt. Ministrstvo za infrastrukturo enostavno ni zmoglo dovolj politične moči, da bi srednji del trase prostorsko čimprej zaključilo in ga tako projektno povežalo s že sprejetima državnima prostorskima načrtoma za odsek državne ceste od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline ter odsek državne ceste od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj-Koper do priključka Velenje-jug. Tako so tudi na tem delu končni roki glede sprejema uredbe o državnem prostorskem načrtu velika neznanka, kaj šele glede kakršne koli operativne aktivnosti, povezane s pripravami na gradnjo.

### **1.3. Južni del 3. razvojne osi**

Zaradi velike dolžine trase, ki znaša okoli 80 km, števila občin skozi katere poteka ter različne stopnje sprejemljivosti predlagane variante na posameznih odsekih, ki pogojujejo različen obseg optimizacij, je bila celotna trasa južnega dela 3. razvojne osi 24.06.2009 razdeljena na tri odseke:

- odsek 1: od avtoceste A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline,
- odsek 2: od priključka Maline v smeri proti Metliki do MMP Metlika in smeri proti Vinici do priključka Črnomelj-jug,
- odsek 3: od priključka Črnomelj jug do mednarodnega mejnega prehoda Vinica.



Slika 5: : Potek južnega dela 3. razvojne osi med Novim mestom, Metliko, Črnomljem in Vinico na slovensko–hrvaški meji. Prva uredba o državnem prostorskem načrtu na celotni 3. razvojni osi je bila sprejeta v začetku leta 2013 na odseku med Novim mestom, kjer sta predvideni zahodna in vzhodna obvoznica, ter Malinami, kjer se konča predor pod Gorjanci (vir ACER arhiv [8], PNZ arhiv [11])

Na južnem delu 3. razvojne osi je bila 20.12.2012 s strani Vlade RS sprejeta uredba za prvi odsek državne ceste od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. Umeščanje trase v prostor je potekalo bolj ali manj brez večjih zapletov, razen na območju zaselkov Mačkovec in Ločna v Novem mestu, kjer so prebivalci nasprotovali predlaganemu poteku trase. Projekt je po prvi predstavitvi osnutka DPN doživel kar nekaj sprememb, glavna je bila sprememba zahodnega kraka hitre ceste mimo Novega mesta v štiripasovnico. V Pogancih se je tako stična točka zahodne in vzhodne trase hitre ceste iz krožišča spremenila v razcep. Na vzhodni trasi je za rušenje predvideno 23 objektov, na zahodni pa zaradi razširitve v štiripasovnico 20. Ob 18 km dolgem vzhodnem in 12 km dolgem zahodnem delu hitre ceste bo Novo mesto dobilo tudi dodatnih 15,5 km kolesarskih poti, dobre 3 km novih priključnih cest in kakih 30 km deviacij. Največ pomislekov, povezanih z okoljskimi in prometnimi rešitvami, so izražali predstavniki krajanov Mačkovec in Ločne. Opozorili na dejstvo, da bo cesta, ki bo v prihodnosti služila tudi kot glavna povezava zahodne Bosne z Evropo, potekala skozi osrednji del Novega mesta in tik ob strnjenih naseljih.

Ministrstvo za infrastrukturo je operativne aktivnosti, povezane s pričetkom gradnje južnega dela 3. razvojne osi začelo šele v začetku leta 2017, predvsem pod pritiskom dolenjskega in belokranjskega gospodarstva. Država namreč vse od let 2012, ko je bila sprejeta prva uredba o državnem prostorskem načrtu mimo Novega mesta, takratni Direkciji za ceste ni želela zagotoviti finančnih sredstev za izvedbo predhodnih pripravljanih del, kot so odkupi zemljišč in drugih nepremičnin ter izdelava projektne dokumentacije faze PGD/PZI. Kar nekaj let je tudi trajalo »premišljevanje« pristojnega ministrstva za infrastrukturo, kdo bo sploh naročnik tega odseka, ali DARS d.d. ali Direkcija RS za infrastrukturo. Trenutno je kot naročnik določen DARS d.d., vendar tudi ta odločitev še ni dokončna.

Na drugem odseku od Malin do priključka Črnomelj-jug je bila izvedena optimizacija najustreznejše variantne rešitve iz študije variant zaradi korekcije poteka trase zaradi skrajšanja dolžin objektov ter zagotavljanja boljših tehničnih elementov ceste. Javna razgrnitev osnutka DPN je potekala v novembru 2013, vendar bo tudi tukaj kot v primeru odseka med Slovenj Gradcem in Dravogradom do izdelave dokončnega predloga DPN za sprejem na Vladi RS potrebno izdelati še dokončna stališča do pripomb, dopolniti osnutek DPN, dopolniti idejni projekt (IDP) v skladu s stališči do pripomb in pridobiti soglasja nosilcev urejanja prostora. Kdaj bo DPN sprejet, še vedno ni jasno, kot tudi ne, zakaj so postopki po javni razgrnitvi praktično zastali. Isto velja za tretji

odsek južnega dela 3. razvojne osi, kjer pa se DPN sploh še ne izdeluje, saj še vedno ni določena skupna stična točka cestnih povezav med Slovenijo in Hrvaško.

### **Ali sta primera političnega vzorca obnašanja države pri izgradnji pomurskega avtocestnega kraka in 3. razvojne osi identična?**

Osnovni cilj nove sodobne daljinske prometne povezave na območju 3. razvojne osi je bil zagotovitev ustrezne medsebojne povezanosti središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v njenem širšem prostoru, ki obsega pet statističnih razvojnih regij v Sloveniji (oziroma občin, ki v te regije spadajo): Koroško, Savinjsko, Zasavje, Posavje in Jugovzhodne Slovenije ter neposredni sosedi - deželo Koroško v Avstriji in Karlovško županijo na Hrvaškem. Njena funkcija bi morala biti predvsem zagotovitev naslednjih osnovnih ciljev:

- zagotoviti medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Republike Slovenije ter zagotoviti njihovo povezanost z mednarodnimi središči in povezavami ustreznega pomena,
- zagotoviti prometno povezavo v okviru V. in X. mednarodnega prometnega koridorja ter povezanost tujih središč mednarodnega pomena preko ozemlja Republike Slovenije,
- navezati pomembnejša lokalna središča v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave,
- približati in povezati gospodarski prostor 3. razvojne osi z evropskim gospodarskim prostorom in s tem povečati njegovo konkurenčno sposobnost,
- razbremeniti sedanje prometnice, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet,
- izboljšati kvaliteto in čas potovanja,
- znižati stroške cestnega transporta,
- izboljšati in povečati nivo prometne varnosti udeležencev v cestnem prometu,
- zmanjšati prekomerne negativne prometne vplive na okolje v območju državnega cestnega omrežja;

Nova daljinska prometna povezava bi tako morala omogočiti preusmeritev obstoječega cestnega prometa na obravnavanem območju na sodobno, varno in zmogljivo prometno infrastrukturo. Z novo daljinsko prometno povezavo bi se namreč bistveno izboljšale prometne razmere na obstoječem državnem cestnem omrežju na obravnavanem območju, razbremenile bi se obstoječe prometnice in izboljšala bi se prometna varnost. Podpirala bi razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij v Sloveniji, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem. Izbor posameznih koridorjev in tras nove prometne povezave bi moral omogočati uravnotežene in enakomerno obremenjene prometne podsisteme, prednost pa bi morale imeti gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike prometa ter poteki koridorjev in tras. Namen nove prometne povezave je povečati konkurenčnost območja 3. razvojne osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav in doseči večjo integracijo prostora izven obstoječih pan-evropskih prometnih koridorjev.

**Vendar se sedaj postavlja ključno vprašanje, zakaj država ne sledi tem ciljem, ki si jih je skozi že navedene strateške dokumente sama postavila?** Pri tem se sama po sebi ponuja primerjava z izgradnjo Pomurskega avtocestnega kraka, kjer so nove geopolitične spremembe našo državo na področju prometa ujele popolnoma nepripravljeno, čeprav bi se večini zapletov, ki so se na prelomu tisočletja zgodili v Pomurju in za katere še sedaj plačuje visoke odškodnine, lahko izognila.

Vstop v novo tisočletje je slovenskemu cestnemu gospodarstvu prinesel številne nove izzive in tudi korenite spremembe njegovega nadaljnjega delovanja. Slovenija se je s pristopnimi pogajanjmi z Evropsko komisijo pospešeno pripravljala na vstop v Evropsko unijo, s tem pa tudi na sprejem številnih novih pravil. Ena najpomembnejših sprememb se je zgodila na področju prostega pretoka blaga in ljudi med državami

članicami skupnosti. Med pomembnejšimi ukrepi – kot se je izkazalo kasneje v Pomurju, je ta kar nekaj let še kako vplival na življenje Pomurcev – ki ga je morala država izvesti po vstopu v skupnost, je bila ukinitve vseh carinskih in drugih administrativnih postopkov, povezanih s prevozi blaga na notranjih mejah držav članic. Ta ukrep je po 01.05.2004, ko je Slovenija skupaj z Ciprom, Malto, Madžarsko, Češko, Slovaško, Poljsko in baltskimi državami Estonijo, Latvijo in Litvo postala polnopravna članica Evropske unije, povzročil skokovito povečanje težkega tovornega prometa v X. evropskem prometnem koridorju, še bolj pa po vstopu Romunije in Bolgarije z 01.01.2007. Koridor je, izvzemši Ukrajino, tedaj v celoti potekal po administrativnem območju skupnosti. Predvsem tovornjaki, ki so v Slovenijo prihajali iz jugovzhodne Evrope oziroma Balkana, so se zaradi še vedno veljavnih prometnih in carinskih omejitev začeli ogibati X. evropskega prometnega koridorja skozi Makedonijo, Srbijo in Hrvaško ter se usmerjati na ceste skozi Bolgarijo, Romunijo in Madžarsko, in to kljub temu da te države niso imele razvitega avtocestnega omrežja in so bile zato poti in s tem potovalni časi daljši, vendar zaradi liberalizacije pretoka blaga brez dolgotrajnih čakalnih dob na državnih mejah.

Drugi vzrok za dodatno preusmeritev težkega tovornega prometa na slovenske ceste pa je bila uvedba elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku za vozila, teža nad 3,5 tone, v sosednji Avstriji. Težki tovornjaki, ki so v Slovenijo prihajali iz severovzhodne Evrope, so pred 01.01.2004, ko je Avstrija uvedla cestninjenje za tovornjake, večinoma uporabljali avstrijsko avtocestno omrežje, saj je bilo brezplačno. Po uvedbi plačila uporabe avstrijskih avtocest za težke tovornjake pa so se le-ti po 01.01.2004 začeli preusmerjati proti vzhodu in v Slovenijo vstopati preko Madžarske.



*Slika 6: Uvedba elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku za težke tovornjake na avstrijskih avtocestah je v začetku leta 2004 povzročila preusmerjanje težkega tovornega prometa na slovenske ceste (vir Asfinag [10])*

V obeh primerih so največje posledice čutili prebivalci ob glavni cesti G1-3 med Mariborom in Lendavo, na katero se je preusmeril celotni tranzitni težki tovorni promet iz vzhodne Evrope in Balkana, ki je v konvojih potekal na zahod proti Italiji, Franciji in Španiji. Prometne obremenitve glavne ceste G1-3 so začele skokovito naraščati, kar je ljudi prignalo na rob obupa in jih sililo v nenehne proteste in zapore ceste, ki je takrat predstavljala glavno prometno žilo med vzhodno in osrednjo Slovenijo. Od maja 2004, ko je Slovenija vstopila v Evropsko unijo, do oktobra 2008, ko je bil zgrajen pomurski avtocestni krak, je to cesto prevozilo 4.753.234 težkih tovornjakov: 601.624 leta 2004, 863.339 leta 2005, 984.489 leta 2006, 1.290.119 leta 2007 in 1.013.663 leta 2008, kar pomeni, da se je težki tovorni promet v samo treh letih povečal za 115 % [10]. Dnevni rekord je bil dosežen 13. 5. 2008, ko je cesto prevozilo 6.107 težkih tovornjakov oziroma več kot štiri v minuti [10]. Slovenija se je znašla v nezavidljivem položaju, saj je bil po eni strani pomurski avtocestni krak, ki bi prevzel ta promet, šele v gradnji, po drugi strani pa so Pomurci, ki so se organizirali v učinkovito civilno iniciativo, med drugimi postavili tudi zahtevo, da država do izgradnje pomurske avtoceste popolnoma prepove odvijanje težkega tovornega prometa skozi Pomurje, kar pa je bilo zaradi prevzetih pravil Evropske unije glede prostega pretoka blaga in ljudi in dejstva, da je glavna cesta G1-3 potekala po X. evropskem prometnem koridorju, nemogoče. Poleti 2004 so jezni prebivalci le dosegli obljubo vlade, da bo na obstoječi glavni cesti izvedla niz kratkoročnih ukrepov za izboljšanje prometne varnosti, kot so preplastitve vozniških površin, izgradnja dodatnih pločnikov, kolesarskih in traktorskih poti, rekonstrukcij križišč, prehodov za pešce,

otokov za umirjanje prometa in omejitve hitrosti ter izvedba pasivne in aktivne protihrupne zaščite z menjavo oken na stanovanjskih objektih v neposredni bližini ceste ter protihrupnimi zidovi ob cesti. Kot glavni dolgoročni ukrep je civilna iniciativa postavila zahtevo, da se pomurski avtocestni krak v celoti zgradi do konca leta 2008 kot štiripasovna avtocesta, čeprav je Resolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest [3], ki jo Državni zbor sprejel 27.02.2004, določila, da bo do konca leta 2010 zgrajena štiripasovna avtocesta od Pesnice do Beltincev in polovična avtocesta od Beltincev do Pinc, ki bi jo v štiripasovno avtocesto dogradili do leta 2013 ki jo Državni zbor sprejel 27.02.2004, določila, da bo do konca leta 2010 zgrajena štiripasovna avtocesta od Pesnice do Beltincev in polovična avtocesta od Beltincev do Pinc, ki bi jo v štiripasovno avtocesto dogradili do leta 2013 [3]. V skladu z nacionalnim programom izgradnje avtocest iz leta 1995 bi morala biti pomurska avtocesta zgrajena že leta 1999 [13], zato so lastniki stanovanjskih hiš ob glavni cesti G1-3 leta 2005 na okrožnem sodišču v Murški Soboti in na okrajnih sodiščih v Lenartu, Gornji Radgoni, Murški Soboti in Lendavi vložili preko 2.500 odškodninskih zahtevkov zoper državo zaradi povzročene nepremoženjske škode, ki je nastala zaradi povečanega težkega tovornega prometa na tej cesti. Glavni očitak tožnikov je bil, da jim je država s stalnim odlaganjem gradnje avtoceste povzročila nevzdržne prometne razmere v njihovem okolju in s tem krtila ustavno zajamčeno pravico do zdravega bivalnega okolja. Slovenija je tožbe izgubila, zato je tožnikom med letoma 2009 in 2012 izplačala kar 12,6 milijonov evrov prisojenih odškodnin [10].

Vlada je pod pritiskom civilne iniciative 29.07.2004 sprejela vladno gradivo, s katerim je zagotovila 14,8 milijonov evrov za izvedbo kratkoročnih ukrepov na glavni cesti G1-3, ki jih je med letoma 2004 in 2009 izvajala Direkcija RS za ceste [10], obenem pa skrajšala rok za izgradnjo pomurskega avtocestnega kraka iz leta 2010 oziroma 2013 na oktober 2008, ko je bil Pomurski avtocestni krak tudi zgrajen. S tem vladnim sklepom sta bili seveda zrušeni finančna struktura in dinamika financiranja nacionalnega programa izgradnje avtocest, ki ga je Državni zbor sprejel nekaj mesecev prej, ki je predvidevala letno porabo investicijskih finančnih sredstev v maksimalni višini 400 milijonov evrov. To je bila namreč vrednost, ki je DARS d.d. zagotavljala normalno financiranje gradnje in vzdrževanja avtocestnega omrežja in vzdržno izvrševanje sprejetih obveznosti do domačih in tujih kreditodajalcev s prihodki od pobrane cestnine, obenem pa normalno delovanje slovenskega gradbenega trga in sektorja, saj je 400 milijonov evrov po zagotovilih nekaterih slovenskih makroekonomistov predstavljalo zgornjo mejo letne absorpcijske sposobnosti slovenske gradbene operative [10]. Seveda so zahteve Pomurcev, kljub njihovi upravičenosti, predvsem pa pristanek vlade na njihovo realizacijo, sprožili plaz zahtev po hitrejši gradnji avtocest tudi v ostalih delih države.



Slika 7 -8: : Protesti v Gornji Radgoni zaradi nemogočih življenjskih pogojev, ki jih je povzročal težek tovorni promet, so se vrstili vse do otvoritve pomurskega avtocestnega kraka oktobra 2008 (vir Večer [12]).

Zaradi množičnih protestov v Pomurju poleti 2004, ki so sprožili zahteve po hitrejšem izvajanju nacionalnega programa tudi v ostalih delih države, je Vlada RS – predvsem zaradi volilnega leta – popustila in začela časovne roke za dokončanje posameznih avtocestnih odsekov, ki so bili samo nekaj mesecev prej določeni z resolucijo, bistveno skrajševati. Osnovna načela resolucije so bila porušena. Pomurski avtocestni krak so tako namesto leta 2010 in 2013 prometu predali že jeseni 2008, skrajševala pa se je tudi dinamika gradnje drugih odsekov, predvsem v V. evropskem prometnem koridorju med Mariborom, Ljubljano in Koprom. Posledično se je spremenila tudi letna dinamika financiranja, ki je med letoma 2007 in 2009 iz predvidenih 400 milijonov evrov

letne realizacije poskočila na 800 milijonov evrov ter pomembno vplivala na konjunkturo in skokovito rast bruto družbenega proizvoda v tem časovnem obdobju. Žal se je rast gradbenega sektorja po letu 2009 zaradi ekonomske krize popolnoma zaustavila in se obrnila v negativno smer, kar je skupaj z neustreznimi modeli lastninjenja in prezadolženostjo povzročilo propad velikega števila nekoč močnih slovenskih gradbenih podjetij.

### **Vloga mladinske iniciative za 3. Razvojno os**

Tako kot v Pomurju so tudi na Koroškem prišli do spoznanja, da bo za dosego cilja, to je izgradnje 3. razvojne osi, potrebno več družbene angažiranosti. Za razliko od pomurskega Odbora za spremljanje izgradnje Pomurske avtoceste, ki je bil ustanovljen poleti 2004, v njem pa so sodelovali tako predstavniki političnega in gospodarskega življenja kot civilne družbe – odbor je zelo učinkovito vodil takratni župan Gornje Radgone Anton Kampuš – pa je Mladinsko iniciativo za 3. razvojno os 15.07.2014 ustanovil upravni odbor Mladinskega sveta Ravne na Koroškem. Civilna iniciativa je nastala na podlagi ugotovitev, ki so bile podane v Strategiji za mlade v občini Ravne na Koroškem 2014-2020, in sicer, da je za perspektivno prihodnost mlade generacije v regiji nujna ureditev dobrih prometnih povezav tako s centrom, kot tudi s širšim območjem države in Evropske unije. Dne 18.07.2014 se je iniciativa koroški in slovenski javnosti predstavila na novinarski konferenci, ki je potekala na Občini Ravne na Koroškem, koordiniranje iniciative pa je prevzel Aljaž Verhovnik. Iniciativa je legitimnost med prebivalci pridobila z zbiranjem podpore peticiji za gradnjo hitre ceste na Koroško, ki je v nekaj mesecih zbrala več kot 7.000 podpisov s strani podpornikov. Podpisi podpore peticiji so bili predani predstavnikom Vlade RS ob obisku na Koroškem. Odtlej Mladinska iniciativa tvorno sodeluje v Odboru za izgradnjo hitre ceste na Koroško, ki deluje pri Svetu koroške regije. Na nujnost izgradnje hitre ceste opozarja z različnimi akcijami, kot so npr. kolesarjenje po bodoči trasi 3. razvojne osi, snemanje propagandnih filmov, priprava ustreznih dokumentov za javnost in medije, sodelovanje z odločevalci in mnogimi drugimi aktivnostmi. Iniciativa je pripravila tudi posebno študijo o Koroški in 3. razvojno osi z naslovom HOČ`MO CESTO!.

Mladinska iniciativa za 3. razvojno os si je od vsega začetka prizadevala, da bi se v skladu z obljubo Vlade RS, leta 2019 pričel graditi severni krak 3. razvojne osi, posledično pa bi se morala zgraditi tudi celotna 3. razvoja os med Avstrijo, Slovenijo in Hrvaško.

#### **1.4. Peticija za izgradnjo 3. razvojne osi**

Mladinska iniciativa za 3. razvojno os se je v javnosti prvič pojavila julija 2014, ko je pripravila Peticijo za izgradnjo 3. razvojne osi in sicer z naslednjo utemeljitvijo:

*»Ministrstvo za infrastrukturo je dne 10.02.2014 na Gospodarsko zbornico Slovenije OZ Koroška naslovilo dopis, v katerem je naslovnika seznanilo o odločitvi, ki jo je sprejela Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne 25.10.2012. Tega dne je vlada sprejela odločitev, da trasa 3. razvojne osi na relaciji avtocesta A1 – Velenje ni primerna za nadaljnje načrtovanje hitre ceste. Odločitev vlade se opira predvsem na izdano negativno mnenje Ministrstva za kmetijstvo in okolje, po mnenju katerega trasa hitre ceste Šentrupert–Velenje ni primerna, za odsek Slovenj Gradec–Dravograd pa vlada v tem dopisu meni, da več ne utemeljuje prvotno načrtovanega profila hitre ceste in s tem ni več upravičena do kategorizacije hitre ceste. Posledično vlada predvideva zgolj obnovo obstoječe cestne povezave, ki bo prevzela nalogo, ne pa dejanske zmožnosti in funkcije 3. razvojne osi, na njej pa bodo omejitve od 60 do 90 km/h. Vlada še ugotavlja, da relacija Dravograd–Holmec ni družbenoekonomsko smotrna, zato tudi na tej relaciji predvideva zgolj obnovo obstoječe stare ceste.*

*Na podlagi podanih stališč obeh zadnjih vlad in seznanitve z neuradnim osnutkom Resolucije o razvoju prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji do leta 2030 z vizijo do leta 2040, ki predvideva dvig ravni prometnih uslug na Koroškem šele v obdobju 2030-2040, prebivalci Koroške na pobudo Mladinskega sveta Ravne na Koroškem, v okviru »Mladinske iniciative za 3. razvojno os« zahtevamo:*

- 1. dopolnitev Resolucije o nacionalnem programu razvoja javne prometne infrastrukture do leta 2020 z vizijo do leta 2030, ki bo v svoji vsebini zajela celoten odsek severnega dela hitre ceste, v okviru t. i. 3. razvojne osi;*
- 2. natančen in realen terminski plan izvedbe severnega dela 3. razvojne osi:*

- a) s pričetkom priprave na gradnjo (dokumentacija, odkupi zemljišč) takoj (2014) in pričetkom gradnje pred letom 2017 za odsek z že sprejetim DPN (Velenje jug - Slovenj Gradec jug);
  - b) potrditvijo izbora variante, pričetkom odkupa zemljišč in izdelave potrebne dokumentacije za odsek Velenje jug- A1 pred koncem leta 2016 in začetkom gradnje najpozneje v letu 2018,
  - c) ) ponovno ovrednotenje družbenoekonomske upravičenosti odseka Slovenj Gradec-Holmec in začetek priprav na gradnjo najpozneje do leta 2016.
3. takojšnji pričetek izvajanja potrebnih aktivnosti za realizacijo in dokončanje projekta 3. razvojne osi na odseku:
- a) a) Velenje–A1,
  - b) b) Velenje–Slovenj Gradec,
  - c) c) Slovenj Gradec–Ravne na Koroškem–Holmec;
4. umestitev 3. razvojne osi v prostor na odseku Slovenj Gradec–Dravograd–Holmec.
5. naj se zaradi dolgotrajne izvedbe izgradnje 3. razvojne osi nemudoma prične obnova dotrajanih državnih cest na Koroškem;
6. jasno izražen točen datum začetka in zaključka projektantskih ter gradbenih del na 3. razvojni osi;
7. da se o vsakem koraku realizacije/nerealizacije projekta 3. razvojne osi nemudoma in na primeren način vsakič znova obvešča javnost;
8. da Vlada RS pripravi Zakon o podporni pomoči Koroški, v katerem tudi finančno in vsebinsko opredeli realizacijo projektov, ki bodo podkrepili razvoj koroške regije.«

Peticijo je Mladinska iniciativa za 3. razvojno os širila med Korošce in tudi širše. Njeni člani so obiskovali tudi kraje v Šaleški dolini, mimo katerih bo vodila 3. razvojna os. Za cilj so si zastavili vsaj 5.000 podpisov, kot jih je v Sloveniji potrebnih za zakonodajno iniciativo. V zelo kratkem času so jih zbrali nekaj manj kot 7.400 in jih marca 2015 ob obisku Vlade RS na Prevaljah, predali v roke ministru za infrastrukturo dr. Petru Gašperšiču ter podpredsedniku Vlade RS Borisu Koprivnikarju. S tem je bila priznana legitimnost iniciative in vzpostavljeni so bili pogoji za nadaljnje aktivnosti Mladinske iniciative.

Leta 2004 se je severni krak 3. razvojne osi pričel umeščati v prostor. Razdelili so ga na štiri odseke (avtocesta A1-Velenje; Velenje-Slovenj Gradec; Slovenj Gradec-Dravograd in Dravograd-Holmec). Leta 2013 je bil v prostor umeščen odsek Velenje-Slovenj Gradec. Odsek od avtoceste A1-Velenje je bil v prostor umeščen šele januarja 2017. Skupno je odsek A1 (Šentrupert)-Velenje-Slovenj Gradec dolg nekaj več kot 31 km.

Vlada dr. Mira Cerarja je zadnja vlada, ki je časovno opredelila izgradnjo odseka Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec. Ta bi se naj pričel graditi konec leta 2019, izgradnja pa je predvidena v letu 2023. S tem pa zgodba še zdaleč ni zaključena, saj je potrebno v prostor umestiti še odsek Slovenj Gradec-Dravograd-Holmec, velik problem pa predstavlja tudi trasa 3. razvojne osi v osrednjem delu Slovenije.

### **1.5. Študija o Koroški in 3. razvojni osi – HOČ`MO CESTO!**

Projekt 3. razvojne osi za Koroško ne predstavlja zgolj nove in sodobne cestne povezave s centrom države, temveč bi spodbudil nadaljnjo rast slovenskega gospodarstva, omogočil dnevne migracije na delo predvsem mladim kadrom in jim hkrati omogočil obstanek v domačem kraju. Predvsem pa bi z rastjo koroškega gospodarstva zajezili socialno krizo katera zadnja leta pesti vse Slovence, še posebej pa nas Korošce. Živimo namreč v združeni Evropi, zato je v duhu vsesplošne globalizacije in potreb po medsebojnem povezovanju, nujna povezava slovenske 3. razvojne osi na severu z Republiko Avstrijo in na jugu z Republiko Hrvaško.

Mladinska iniciativa za 3. razvojno os je zaradi nujnosti utemeljitve devetih razvojnih vidikov pripravila strokovno študijo o Koroški in 3. razvojni osi z naslovom HOČ`MO CESTO!. Avtorja te sta bila Andrej Grobelnik in Aljaž Verhovnik. Recenzijo je opravil dr. France Križanič. Za ilustracije je poskrbel Ciril Horjak – dr. Horowitz. Ta študija je bila predstavljena vsem, ki lahko kakorkoli pomagajo k izgradnji 3. razvojne osi. To so predstavniki vlade, poslanci, župani, mediji, strokovnjaki, fakultete, strokovne knjižnice in druga zainteresirana javnost. Študija je posvečena vsem Korošičam in Koroščem, ki so morali zaradi zanemarjanja regije s strani oblastnikov



zapustiti svoj dom. Prav tako je posvečena vsem žrtvam koroških cest! Študija raziskuje devet razvojnih problemov, katere bi rešila izgradnja 3. razvojne osi:

1. **Razvojni vidik:** 53 kilometrov je od avtocestnega križa oddaljeno največje gospodarsko središče na Koroškem – Ravne na Koroškem. Če podatek primerjamo z drugimi središči po Sloveniji, to pomeni največjo oddaljenost od avtocestnega križa pri nas. 3. razvojna os bi regiji omogočila razvoj številnih panog ter odpiranje in povezovanje regije s svetom. Hkrati pa bo regija postala zanimivejša za investitorje.
2. **Gospodarski vidik:** Slabe prometne povezave s Koroško onemogočajo konkurenčen razvoj našega gospodarstva. Številni paradni konji Koroške so zaradi tega že propadli in povzročili veliko socialno stisko med Korošci. Koroška za državnim povprečjem v BDP-ju na prebivalca zaostaja za 22,2% (podatek iz leta 2016). 3. razvojna os bi rešila in še okrepila koroško gospodarstvo, kar je predpogoj za ohranitev in razvoj novih delovnih mest v regiji.
3. **Socialni vidik:** Ker je Koroška zaradi nerazvitosti in slabe prometne povezanosti regija z manj priložnostmi, se mladi s Koroške množično selijo v center države ali pa celo čez mejo. Demografska slika regije se slabša in je v obliki »žare«. V zadnjih petindvajsetih letih se je število mladih na Koroškem zmanjšalo skoraj za 37%! 3. razvojna os bi mladim omogočila dnevne migracije na delovno mesto v večja središča Slovenije in s tem obstanek mladine v naši regiji. Tako bi država omogočila enakomeren razvoj regij v Sloveniji.
4. **Varnostni vidik:** Koroške glavne prometnice so večinoma v katastrofalnem stanju in sprožajo resno vprašanje ustrezne prometne varnosti. Zaradi vedno večjega števila avtomobilov, predstavlja trenutna prometna povezava s centrom države vsakokratni izziv za šoferje, saj pelje cesta skozi številna strnjena naselja. Vlaganja države v obstoječo infrastrukturo so zanemarljiva. Za primerjavo: na regionalni cesti G1-4 Arja vas-Dravograd se zgodi 71% več prometnih nesreč kot na primerljivi razdalji avtoceste med Trojanami in Tepanjami. Zato je cesta G1-4 označena za najbolj »smrtonosno« cesto v Sloveniji. 3. razvojna os bi kot sodobna in urejena prometnica, zaradi večje pretočnosti prometa ter kvalitetne cestne podlage doprinesla k povečanju prometne varnosti na Koroškem.
5. **Ekonomski vidik:** Koroška je zaradi slabe dostopnosti regija, ki ni zanimiva za investitorje. Posledično to ne omogoča zelenega razvoja regije, ki je večinoma prepuščen na milost in nemilost koroških občin ter nekaj gospodarskih družb, ki še kljubujejo razmeram. 3. razvojna os bi že s samo izgradnjo pomenila zagon gradbenega sektorja in s tem nova delovna mesta. Izračuni kažejo, da bi nova prometnica v proračun države letno doprinesla okoli 40 milijonov evrov.
6. **Vidik enakopravnosti:** Kljub temu, da Korošci vplačujejo v državni proračun popolnoma enak delež za cestnine, živijo v regiji z najslabšo prometno povezanostjo. Razočarani so, da se denar iz centra ne vrača nazaj v regijo. Izračuni kažejo, da Korošci več kot 22% preplačajo letne dajatve za državne ceste oz. vplačajo več kot se teh dajatev povrne nazaj v naše ceste. 3. razvojna os bi z izgradnjo Koroško vključila kot enakopraven del Slovenije in njenega decentraliziranega razvoja.
7. **Časovni vidik:** Pot Korošca do centra države predstavlja več kot dve uri časa z osebnim avtomobilom. V obe smeri pa to pomeni že polovico obveznosti dnevne obveznosti delavca. Časovni vidik oddaljenosti predstavlja veliko težavo v redkih avtobusnih linijah iz regije v center in obratno. Železniške povezave so še v slabši časovni »kondiciji«. 3. razvojna os bi Korošcem za vsaj polovico časa skrajšala pot do centra države in s tem omogočila kvaliteten izkoristek časa vsem državljanom.
8. **Vidik decentralizacije:** Slovenija postaja vse bolj centralizirana. Vsake toliko časa država v periferiji ukinja svoje izpostave in urade. V zadnjih letih je bilo na Koroškem ukinjenih kar devet takšnih uradov oz. institucij. 3. razvojna os bo omogočila lažjo komunikacijo med izpostavami države po terenu. Z decentralizacijo pa se bodo okrepila tudi regijska središča. Posledično bo presežena neenakost med regijami.
9. **Gestrateški vidik:** Trenutne cestne povezave med Slovenijo in Avstrijo so fokusirane predvsem na koridorja skozi Karavanke in Šentilj. Železniška povezava med Avstrijo in Slovenijo na Koroškem je praktično prekinjena. 3. razvojna os bo Slovenijo povezovala predvsem z Avstrijo in preko tretjega

koridorja naprej v osrednjo Evropo. Prav tako na jug na Hrvaško. Zato je povezava pomembna tudi iz vidika prometnih koridorjev Evropske unije.

### 1.6. Protokol o 3. razvojni osi

Ministrstvo za infrastrukturo je vseskozi nasprotovalo podpisu posebnega dogovora o izgradnji 3. razvojne osi med Koroško regijo in državo. Kot razlog za takšno nasprotovanje so navajali šestletni operativni plan izvedbe nacionalnega programa za ceste, ki še vedno ni sprejet (marec 2018). Mladinska iniciativa za 3. razvojno os je vseskozi po vzoru pomurske civilne iniciative zahtevala podpis takšnega dokumenta. O nujnosti priprave in podpisa takšnega dokumenta so pozivali tudi sveta regij Koroške in Savinjsko-Šaleške, kjer pa so bili odzivi bolj medli. Pobudo mladinske civilne iniciative sta s skupno izjavo podprli gospodarski zbornici Koroške in Savinjsko-Šaleške regije. Ker Ministrstvo za infrastrukturo še vedno ni želelo podpisati dogovora o izgradnji hitre ceste z regijama, je mladinska civilna iniciativa v maju 2017 napovedala protest, poimenovan »Koroška vstaja – HOČ'MO CESTO!«.



Slika 9: Propagandni plakat, ki ga je izdala Mladinska iniciativa za 3. razvojno os ob pripravi protesta, poimenovanega »Koroška vstaja – HOČ'MO CESTO!«

Nekaj dni pred tem protestom, ki se je zgodil 05.06.2017 na Ravnah na Koroškem, je minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič na operativnem sestanku zatrdil, da bo prišlo do dogovora o izgradnji 3. razvojne osi. Po protestu so potekala aktivna pogajanja glede vsebine samega protokola, ki je bil dokončno usklajen in podpisan 3. 7.2017. Podpisali so ga minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič, predsedujoči Svetu koroške regije dr. Tomaž Rožen in predsednik Sveta županov Savinjsko-Šaleške regije Darko Menih.

V protokolu so se podpisniki pravno-formalno zavezali, da bo na odseku Šentrupert-Slovenj Gradec do leta 2023 zgrajena 4-pasovna hitra cesta. Na odseku Slovenj Gradec-Dravograd-Holmec so se podpisniki strinjali, da je potrebno ta odsek temeljito posodobiti in izgraditi cestno infrastrukturo v skladu z veljavnimi standardi, ki bodo zagotavljali zahtevano prepustnost omrežja in kakovost prometnih uslug. Za ta odsek je v optimalnih razmerah predvidena realizacija v letu 2027. Vsebina protokola vsebuje terminski plan izgradnje celotnega odseka od Šentruperta do Holmca. Poleg tega določa, da je za izvedbo vseh aktivnosti zadolžen DARS d.d. ter da bo nadzorstvo nad vsebino protokola izvajala posebna delovna skupina, ki jo sestavljajo predstavniki Ministrstva za infrastrukturo, DARS d.d. in obeh regij.

Vse od leta 2014, ko je pričela delovati Mladinska iniciativa za 3. razvojno os pa vse do začetka leta 2017, se je pristojno ministrstvo za infrastrukturo izgovarjalo, da se aktivnosti na zgornjem delu 3. razvojne osi ne morejo nadaljevati, dokler trasa hitre ceste ne bo umeščena na odseku med avtocesto A1 in Velenjem. Januarja 2017 je Vlada RS tako z skoraj 10-letno zamudo sprejela težko pričakovano uredbo o državnem prostorskem načrtu (DPN) za odsek Šentrupert-Velenje, na katerem kot tudi na DPN Velenje-Slovenj Gradec bazira sprejeti Protokol o izgradnji 3. razvojne osi. Trasa 3. razvojne osi na odseku Slovenj Gradec-Otiški vrh-Holmec pa še zdaleč ni umeščena. Na tem odseku je DARS d.d. na podlagi protokola naročil posebno študijo, ki bo ugotovila, kakšna umestitev ceste v prostor je smiselna. Mladinska iniciativa je sicer vztrajala na stališču, da je potrebno na odseku Slovenj Gradec-Otiški vrh dokončati zamrznjeni DPN iz leta 2013, ki na tem odseku predvideva izgradnjo štiripasovne hitre ceste, vendar njena legitimna in strokovno upravičena zahteva ne s strani Ministrstva za infrastrukturo in DARS d.d. ni bila uslišana. Na odseku Otiški vrh-Holmec pa je minimalna zahteva umestitev nove dvopasovnice rezervirane za motorni promet. Dokončni rezultati te študije naj bi bili znani junija 2018.

S tem političnih vplivov na izvajanje projekta še vedno ni bilo konec. V začetku marca 2018 je koroško javnost pretresla informacija, da je bil za DPN Šentrupert-Velenje sprožen postopek za oceno ustavnosti in zakonitosti pred Ustavnim sodiščem Republike Slovenije. V kolikor bo sodišče ugotovilo, da je bilo v zvezi s sprejemom DPN karkoli narobe, bo prenehala ena od pravnih podlag za izvedbo Protokola o izgradnji 3. razvojne osi na Koroško. V kolikor pa bo sodišče temu DPN pritrdilo, ne bodo obstajali več nikakršni pravni ali drugi zadržki za nemoteno realizacijo protokola in za pričetek gradnje v letu 2019. Vmes pa bodo zaradi odstopa Vlade RS zaradi neuspeha pri zagonu projekta izgradnje 2. tira med Divačo in Koprom najverjetneje konec maja 2018 razpisane državnozborske volitve, ki znajo tako kot vsakič do sedaj, sliko o 3. razvojni osi postaviti na glavo...

### **Zaključek**

Opisani potek projekta 3. razvojne osi z gradnjo hitre ceste od avstrijsko-slovenske do slovensko-hrvaške meje je še enkrat več pokazal, da država in njene institucije projektov, ki so nacionalnega pomena, enostavno ali ne znajo ali ne želijo izvajati v skladu s cilji, ki so si jih same postavile v različnih planskih dokumentih in ki so za njih zavezujoči. To lahko trdimo tako za izvajanje nacionalnega programa izgradnje avtocest, kjer so se nekateri avtocestni odseki (Pomurski, Gorenjski) v primerjavi z prvim avtocestnim programom iz leta 1996, zaradi političnega zavlačevanja, ki se je iz političnega nivoja preneslo še na državne institucije, zadolžene za njegovo izvedbo (ministrstva, DARS d.d.), zgradili s skoraj desetletno zamudo, kot tudi za nekatere druge velike infrastrukturne projekte, ki so bili v primerjavi z osnovnimi izhodišči preseženi tako časovno kot tudi finančno (TEŠ6). Tudi problematika, povezana s projektoma 2. železniškega tira med Divačo in Koprom ter 3. razvojne osi, je zelo podobna. Nerazumljivo zavlačevanje, nedejavnost pristojnih državnih in paradržavnih institucij, nejasna finančna konstrukcija, vpletanje politike na različnih nivojih in preko različnih akterjev so skupni imenovalci teh dveh velikih daljinskih infrastrukturnih projektov, ki nikakor ne stečeta. S tem seveda posredno nastaja gospodarska škoda, ki smo jo lahko videli že v primeru zamud pri izgradnji pomurske avtoceste, kaže pa se na različnih segmentih delovanja družbe: od gospodarstva, turizma, demografskih problemov, prometa in logistike do nepotrebnih izdatkov, ki nastajajo zaradi zamud pri izgradnji prepotrebne infrastrukture, kot so sodne tožbe zaradi preobremenjenosti okolja in zdravja.

Država bo slej ko prej morala zagotoviti kontinuirano izvajanje razvojnih investicijskih projektov, ki jih potrebuje za normalno funkcioniranje družbe in to brez cikličnih nihanj, ki ne omogočajo optimalne izkoriščenosti ne projektantskih ne izvajalskih kapacitet. Kaj se zgodi ob cikličnem izvajanju investicij, smo videli po letu 2010, ko je država popolnoma zaustavila ne samo izvajanje ampak tudi kakršnokoli načrtovanje projektov, ki si jih je sama zastavila kot cilj. Žrtev takšnega nerazumnega političnega odločanja je bil žal tudi projekt 3. razvojne osi. Odpravljanje težav, ki se kažejo na popolnoma dotrajani prometni infrastrukturi železnic in državnih cest, državo namreč ravno tako finančno zelo stanejo, saj država s svojim razvojem državnega prometnega omrežja že nekaj časa zaostaja za prometno najbolj razvitimi državami Evropske unije, kot so Nemčija, Francija, Švica, Avstrija, Nizozemska. Nerazvojne ambicije, pomanjkanje vizije in strateških usmeritev glede nadaljnjega razvoja prometnih sistemov, ki so v zadnjih nekaj letih v največji možni meri posledica popolnega nerazumevanja države in njene neustrezne vladne politike do tega vprašanja, se že odražajo na področju financiranja velikih prometnih infrastrukturnih projektov s strani Evropske komisije, predvsem Junckerjevega Naložbenega načrta za Evropo oz. konkretneje Evropskega sklada za strateške naložbe (EFSI), v katerem je za izvedbo strateško pomembnih prometnih infrastrukturnih projektov zagotovljenih 315 milijard EUR ob pogoju, da bo pri izvajanju projektov sodeloval tudi zasebni kapital.

Dejstvo je, da če želimo nastale razvojne zaostanke nadoknaditi in doseči takšen razvoj državnega prometnega omrežja, ki se bo lahko primerjal s stanjem v Evropski uniji, bo Slovenija poleg ostalih konvencionalnih virov financiranja nujno morala uvesti javno-zasebno partnerstvo na področju investicij cestne in železniške infrastrukture. Nič kolikokrat je bilo v zadnjem desetletju poudarjeno, da kvalitetna prometna infrastruktura predstavlja enega od temeljnih pogojev za skladen regionalni razvoj, ustvarjanje optimalnih pogojev za učinkovito odvijanje gospodarskih dejavnosti in posredno za poselitev za to primernih območij države. Gre za pomembno vprašanje zagotavljanja skladnega regionalnega razvoja – tako gospodarskega kot prostorskega, za medsebojno povezanost regij, izboljšanje kakovosti prometnih storitev in odpravo ozkih grl, znižanje prometnih stroškov, izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje. Poudarek bi seveda moral biti na tistih ekonomsko upravičenih investicijskih projektih, ki jih s proračunskimi sredstvi ne bo mogoče realizirati. Seveda pa se poraja vprašanje, ali je Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki jo je Vlada Republike Slovenije sprejela na svoji 48. redni

seji dne 29.07.2015, Državni zbor pa ga je potrdil konec leta 2016, strateško tako kvaliteten dokument, da bi na njegovi osnovi pristojno Ministrstvo za infrastrukturo lahko vodilo vse potrebne postopke za pridobivanje zasebnih vlagateljev v državno prometno infrastrukturo. Kot kažejo zadnji zapleti pri financiranju izgradnje 2. železniškega tira med Divača in Koper ter tretjega pomola v Luki Koper, temu ni tako. Vendar je ravno projekt 3. razvojne osi tak projekt, kjer bo tovrstni model nujno potrebno uporabiti. Seveda pa bi z uvedbo učinkovitega, predvsem pa za državo finančno vzdržnega javno-zasebnega partnerstva, bilo možno odpraviti zaostanke pri investicijskem vzdrževanju, posodobitvah ter nadaljnjemu razvoju državnega prometnega omrežja z ukrepi, ki odpravljajo kapacitetne probleme ter z ukrepi, s katerimi se zagotavlja ustrezen standard povezav glede tehničnih elementov cestnega in železniškega omrežja.

Predvsem pa bo potrebno spremeniti dosedanje politično prakso obravnave tistih projektov, ki so v nacionalnem ali še boljše državnem interesu in ne bi smeli biti odvisni od vsakokratne politične volje vladajoče koalicije. Lep primer so ravno v tem članku opisan projekt 3. razvojne osi, pa tudi primera gradnje 2. železniškega tira Divača-Koper in avtocestnega odseka med Draženci in Gruškovjem. Za vse tri projekte, ki so nedvomno najvišjega nacionalnega pomena, je aktualni minister za promet dr. Peter Gašperšič na svojem predstavitvenem nastopu ob svoji ministrijski kandidaturi na Odboru za infrastrukturo in okolje v Državnem zboru izjavil, da navedeni projekti še nekaj desetletij ne bodo aktualni in se tako ne bodo gradili. Postavlja se vprašanje, na kakšnih izhodiščih in kriterijih politika pri obravnavi državnih projektov nacionalnega interesa sprejema takšne odločitve. Še večji presedan pa se je zgodil dve leti po tej ministrovski izjavi, ko Vlada RS za doseg ciljev, da realizira zastavljene projekte, predvsem 2. železniškega tira, ne izbira sredstev. Ključni cilj vsake vlade bi moral biti, da projekte nacionalnega pomena res prepozna kot takšne in da jih tako tudi izvaja ne glede na politično opcijo, ki je s temi projekti začela. Tako počnejo tudi razvite države, ki so prometno razvitejše kot Slovenija. Ali smo tega zmožni, pa je že drugo vprašanje.

#### Viri in literatura

- [1] Strategija razvoja glavnega prometnega omrežja na Koroškem, RRA Koroška, Dravograd, marec 2015
- [2] Resolucija o Nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (UL RS št. 75/2016)
- [3] Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (UL RS št. 50/2004)
- [4] Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije, Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana, 2004
- [5] Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2007–2023, Vlada RS, Ljubljana, 2006
- [6] Petición za izgradnjo 3. razvojne osi, Mladinski svet Ravne na Koroškem, Ravne na Koroškem, 2014
- [7] HOČ`MO CESTO, Koroška in 3. razvojna os - analiza stanja v regiji, Mladinski svet Ravne na Koroškem, Ravne na Koroškem, 2016
- [8] ACER d.d. Novo mesto, slikovni arhiv
- [9] Asfinag, slikovni arhiv
- [10] Direkcija RS za infrastrukturo, slikovni arhiv
- [11] PNZ d.d. Ljubljana, slikovni arhiv
- [12] Večer, slikovni arhiv
- [13] Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, Uradni list RS, 1996, št. 13/96.

**mag. Dušan Ogrizek**  
**mag. Matej Dobovšek**  
**Marko Srečnik**  
Lineal d.o.o.

## **Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški Vrh – Holmec**

### **POVZETEK**

*V prispevku so predstavljena vsebinska izhodišča in zahteve na podlagi katerih se izdeluje Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec -Dravograd in Otiški Vrh – Holmec. Cilj študije je preveriti izvedljivost različnih scenarijev posodobitve cestnih povezav z gradbeno - tehničnega , okoljskega, prostorskega in prometno-ekonomskega vidika ter preveriti njihovo ekonomsko upravičenost, vključno z oceno širših ekonomskih učinkov. Podan je prikaz doslej opravljenega dela v okviru gradbeno tehnične preveritve omrežij.*

**KLJUČNE BESEDE:** *3. razvojna os, cestne povezave, Slovenj Gradec, Dravograd, Otiški Vrh, Holmec, gradbeno tehnična preveritev omrežij, prostorska preveritev omrežij, okoljska preveritev omrežij, prometna študija, analiza stroškov in koristi (CBA), študija širših ekonomskih učinkov*

---

### **1. Uvod**

Načrtovanje cestnih povezav v sklopu 3. razvojne osi na odsekih Slovenj Gradec -Dravograd in Otiški Vrh – Holmec je po letu 2013 skoraj povsem zastalo. Lokalne skupnosti ob tej povezavi, ki se s tem zastojem niso nikdar sprijaznile, so sicer podvzele nekaj aktivnosti v cilju premika iz mrtve točke. Tako so tudi same naročile izdelavo gradbeno-tehnične rešitve tras v skladu z njihovimi željami in pričakovanji, ki pa še niso dokončno usklajene med posameznimi občinami. Potem, ko je s popuščanjem krize zavel tudi nov investicijski veter v infrastrukturi, so se v letu 2017 znova intenzivirale aktivnosti tudi za nadaljevanje načrtovanja in prostorskega umeščanja cestnih povezav na omenjenih odsekih. Rezultat te klime je tudi Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec -Dravograd in Otiški Vrh – Holmec, ki jo po naročilo družbe DARS d.d. izdeluje podjetje Lineal d.o.o. skupaj s partnerji Urbis d.o.o., Aquarius d.o.o., Eplan Nataša Jaklič s.p. in Inštitut za ekonomska raziskovanja Ljubljana.

Cilj študije je, ob upoštevanju danih izhodišč, preveriti izvedljivost različnih scenarijev posodobitve cestnih povezav z gradbeno -tehničnega , okoljskega, prostorskega in prometno-ekonomskega vidika ter preveriti njihovo ekonomsko upravičenost, vključno z oceno širših ekonomskih učinkov [1].

V trenutku priprave tega prispevka je izdelava študije še zelo intenzivna, zato dokončne rešitve in rezultati še niso znani. Zato so v tem tekstu prikazana predvsem izhodišča in zahteve za izdelavo posameznih delov študije ter pričakovani rezultati. Aktualno stanje obdelanih variant trase bo podrobneje prikazano na posvetovanju.

### **Predhodno izdelana dokumentacija**

Doslej je bila za obravnavano območje odsekov Sl. Gradec – Dravograd in Otiški Vrh – Holmec izdelana naslednja študijska in prostorska dokumentacija:

- Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo - v nadaljnjem besedilu: ŠV 2008 [2] . V študiji variant so bile variante proučene v treh koridorjih in ocenjene z razvojno-urbanističnega, prometno-ekonomskega, gradbeno-tehničnega in okoljskega vidika . Kot rezultat primerjave je bil predlagan najustreznejši potek nove cestne povezave, ki je bil nato na podlagi usklajevanja z nosilci urejanja prostora še dodatno optimiziran. Na osnovi sklepa Vlade RS z dne 25. 4. 2008 se je postopek prostorskega umeščanja nadaljeval v skladu z optimiziranim predlogom najustreznejše variantne rešitve na vseh odsekih z izjemo odseka B t.j. od priključka Otiški Vrh do mednarodnega mejnega prehoda Holmec, za katerega pa so bile kasneje izdelane in proučene nove variantne rešitve.
- Osnutek državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec -jug do Dravograda z obvoznicami [4] je bil javno razgrnjen v maju 2012. Postopek priprave in sprejema DPN je bil v fazi izdelave stališč do pripomb in predlogov z javne razgrnitev ustavljen.
- Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve trase državne ceste med Otiškim Vrhom in MP Holmec na meji z Republiko Avstrijo (v nadaljnjem besedilu ŠV 2013) [6] je bila izdelana kot posledica dejstva, da nobena od 2 variant, ki sta bili na tem odseku vrednoteni in primerjani v ŠV 2008, ni dosegla sprejemljivosti v obeh lokalnih skupnostih Ravne na Koroškem in Prevalje. Nove rešitve so se iskale tudi s preveritvijo variant nove dvopasovnice in variant različnih ukrepov na obstoječem omrežju. Variante državne ceste se pričnejo z navezavo na novo hitro cesto v območju Otiškega Vrha, potekajo mimo Raven na Koroškem in Prevalj in se za naseljem Poljana priključijo na obstoječo traso ceste do MMP Holmec. Povezava od Poljane do Holmca je pri vseh variantah obravnavana kot dvopasovna. V ŠV 2013 je bilo tako obdelanih 19 variant dvopasovne in/ali štiripasovne trase, vendar pa študija v zaključku ne podaja predloga najustreznejše variante, saj obdelane variante glede na investicijski vložek ne dajejo zadostnih družbeno ekonomskih učinkov.

V kontekstu postopkov in odločitev v zvezi z načrtovanjem tega dela 3. razvojne osi je potrebno omeniti, da je bil dne 3.7.2017 med Ministrstvom za infrastrukturo, Svetom koroške regije in Svetom županov Savinjsko Šaleške regije podpisan Protokol o poteku načrtovanja in izgradnje 3. razvojne osi na odseku Šentrupert - Velenje - Slovenj Gradec - Dravograd - Holmec. Protokol določa naslednja izhodišča:

- Temeljito posodobiti in izgraditi cestno infrastrukturo skladno z veljavnimi standardi, ki bodo zagotavljali zahtevano prepustnost omrežja in kakovost prometnih uslug, najmanj na nivoju dvopasovne ceste s projektno hitrostjo 90 km/h.
- Kolikor zahtevanih standardov ne bo možno zagotoviti na večinskem poteku celotnega odseka, bo na odsekih Slovenj Gradec - Dravograd ter Otiški Vrh - Holmec proučena in zgrajena povsem nova cestna povezava.

**Obseg in vsebina naloge**

V skladu z zahtevami projektne naloge [1] je obseg študije [7] naslednji:

1. Gradbeno tehnična preveritev omrežij
2. Prostorska preveritev omrežij
3. Okoljska preveritev omrežij
4. Prometna študija
5. Analiza stroškov in koristi (CBA)
6. Študija širših ekonomskih učinkov
7. Sintezno poročilo

S projektno nalogo je predvidena obravnava 7-ih omrežij cestnih povezav:

Omrežje 1: Rekonstruirana obstoječa cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) in na odseku Otiški Vrh - Holmec.

Omrežje 2: Nova dvopasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter rekonstruirana obstoječa cesta na odseku Otiški Vrh - Holmec.

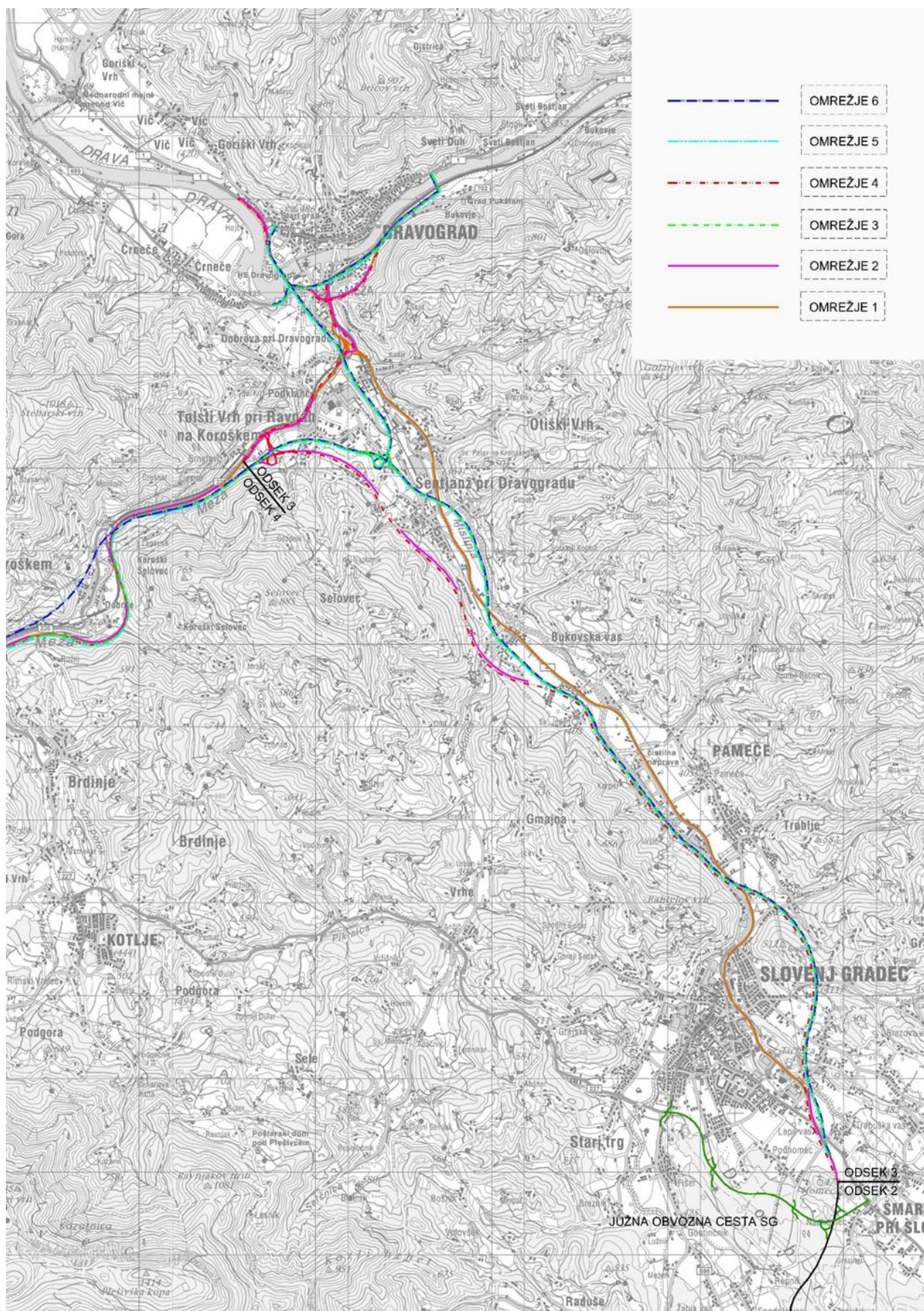
Omrežje 3: Štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter rekonstruirana obstoječa cesta na odseku Otiški Vrh - Holmec.

Omrežje 4: Nova dvopasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter nova dvopasovna cesta na odseku Otiški Vrh - Holmec.

Omrežje 5: Štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter nova dvopasovna cesta na odseku Otiški Vrh - Holmec.

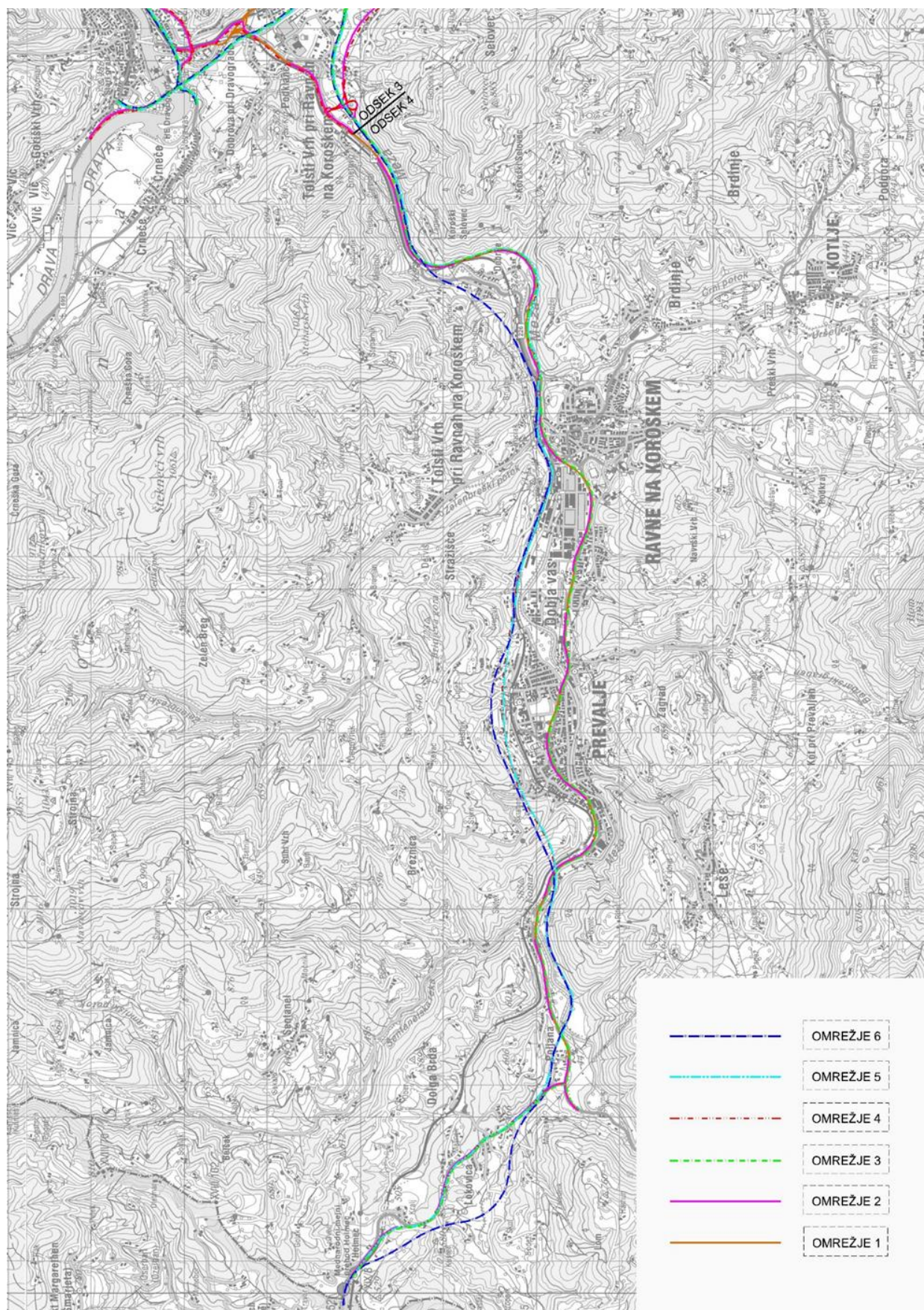
Omrežje 6: Štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter štiripasovna cesta na odseku Otiški Vrh - Holmec.

Omrežje 7: Varianta trase po predlogu projektanta.



Slika 1: Trasní potek omrežij na odseku Slovenj Gradec – Dravograd (odsek 3) [7].





Slika 2: Trasni potek omrežij na odseku Otiški Vrh – Holmec (odsek 4) [7]

Na slikah 1 in 2 so prikazani trasni poteki za 6 do sedaj obdelanih omrežij. Ti poteki so izdelani na podlagi v nadaljevanju podanih izhodišč in zahtev za gradbeno-tehnično preveritev posameznih tras na vsakem od obeh odsekov [1]:

### **1.1. Odsek 3: Slovenj Gradec jug – Dravograd**

#### **Rekonstruirana obstoječa državna cesta z obvoznicami Dravograda:**

- projektna rešitev mora zagotavljati standard in pretočnost daljinske glavne ceste za projektno hitrost 90 km/ h, pri čemer lokalne omejitve hitrosti niso dopustne;
- predvideti varianto z nivojskimi in varianto z izvennivojskimi križanji;
- kar najbolj posodobiti oz. nadgraditi obstoječo prometno infrastrukturo;
- ločiti motoriziran in nemotoriziran promet v smislu doseganja boljše prometne varnosti.

#### **Nova dvopasovna cesta z obvoznicami Dravograda:**

- projektna rešitev mora zagotavljati standard in pretočnost daljinske glavne ceste za projektno hitrost 90 km/ h, pri čemer lokalne omejitve hitrosti niso dopustne;
- predvideti izvennivojska križanja;
- ločiti motoriziran in nemotoriziran promet v smislu doseganja boljše prometne varnosti.
- upoštevati, da bo cesta cestninska.

#### **Fazna gradnja ureditev po DPN:**

Prouči se možnost fazne gradnje ureditev iz Osnutka DPN in sicer na način, da se v 1. fazi izvede dvopasovnica, ki se nato v 2. fazi dogradi v štiripasovnico.

#### **Ureditev po DPN**

Upošteva se rešitev štiripasovnice, kot izhaja iz osnutka DPN v obsegu štiripasovne državne ceste od priključka Slovenj Gradec jug do priključka Otiški Vrh, dvopasovne navezovalne ceste do Dravograda in dvopasovne obvoznice Dravograda [3].

#### **Rešitev po predlogu projektanta**

Rešitev smiselno upošteva zgoraj podana izhodišča, rezultate prometne študije, priporočila okoljske in prostorske preveritve ter poznana stališča lokalnih skupnosti.

### **1.2. Odsek 4: Otiški Vrh - Holmec**

#### **Rekonstruirana obstoječa državna cesta (brez navezave na Črno na Koroškem):**

- projektna rešitev mora zagotavljati standard in pretočnost daljinske glavne ceste za projektno hitrost 90 km/ h, pri čemer lokalne omejitve hitrosti niso dopustne;
- predvideti varianto z nivojskimi in varianto z izvennivojskimi križanji;
- kar najbolj posodobiti oz. nadgraditi obstoječo prometno infrastrukturo;
- ločiti motoriziran in nemotoriziran promet v smislu doseganja boljše prometne varnosti.

#### **Nova dvopasovna cesta po rešitvah iz ŠV 2013:**

- prouči se variante dvopasovne ceste, ki so bile obravnavane v ŠV 2013 in smiselno upošteva najustreznejšo varianto dvopasovne ceste. [5]

#### **Fazna gradnja štiripasovnice po rešitvah iz ŠV 2013:**

- Prouči se možnost fazne gradnje ureditev iz ŠV 2013 in sicer na način, da se v 1. fazi izvede dvopasovnica, ki se nato v 2. fazi dogradi v štiripasovnico.
- Kot izhodišče se vzame variante štiripasovne ceste, ki so bile obravnavane v ŠV 2013 in smiselno upošteva najustreznejšo varianto štiripasovne ceste [5].

#### **Nova štiripasovna cesta po rešitvah iz ŠV 2013**

- proučiti variante štiripasovne ceste, ki so bile obravnavane v ŠV 2013 in smiselno upoštevati najustreznejšo varianto štiripasovne ceste [5].

#### **Rešitev po predlogu projektanta**

Rešitev smiselno upošteva zgoraj podana izhodišča, rezultate prometne študije, priporočila okoljske in prostorske preveritve ter poznana stališča lokalnih skupnosti.

#### **Preveritev s prostorskega in okoljskega (varstvenega) vidika**

Na podlagi proučitve vse obstoječe dokumentacije se za vsa omrežja pripravi:

- analizo strateških in prostorskih aktov za območje, na katerem se načrtujejo ureditve (sprejeti akti in akti v postopku priprave),
- prikaz stanja prostora razvidnega iz javno dostopnih podatkov nosilcev urejanja prostora (prostorski in okoljski vidik) in predhodno izdelane dokumentacije ter morebitne druge podatke pobudnika oz. investitorja.
- grafične prikaze z opisom vseh omejitev v obravnavanem prostoru in z usmeritvami za načrtovanje, ki jih je potrebno upoštevati pri izdelavi idejnih zasnov (IDZ).

#### **Izdelava prometne študije**

Predmet prometne študije predstavlja prometna preveritev bodočih variant cestnih omrežij na odsekih Slovenj Gradec - Dravograd in Otiški Vrh — Holmec. Omenjeno predstavlja ožje območje obdelave. V prometni študiji oz. prometnem modelu pa je zajeto širše območje, ki sega od Laškega na jugu do avstrijske meje na severu ter od Domžal na zahodu do Sl. Konjic na vzhodu.

Analiza prometa bo osnova za določitev prometno ekonomsko najustreznejšega scenarija.

Prometna študija mora zajemati novelacijo prometnega modela skladno z določili projektne naloge. Ažurirati je potrebno prometne in socio-ekonomske podatke ter podatke razvojnega potenciala koroške regije.

Na obravnavanem (ožjem) območju obdelave, od Slovenj Gradca do Dravograda in Otiškega Vrha do Holmca, pa je potrebno prometni model dopolniti, saj omrežje in coning ter posledično socio-ekonomski podatki po teh conah niso bili predhodno dovolj podrobni izdelani.

Območje obdelave je tako razdeljeno na 188 con (168 notranjih ter 20 zunanjih con). Izhodiščno leto za analizo obstoječega stanja je leto 2016.

Za namen primerjave scenarijev bodisi rekonstrukcije obstoječe ceste ali nove dvo-pasovne ali nove štiri-pasovne cestne povezave med Sl. Gradcem in Dravogradom ter Otiškim Vrhom in mejnim prehodom Holmec (skupaj 11 scenarijev), je potrebno izdelati prometne preveritve za leto 2025 ter 2040.

Postopek izdelave prometne študije zajema:

- Izdelava celovite analize prostorskih podatkov, ki generirajo osebni in tovorni promet,
- Uporaba rezultatov analize izvedenih potovalnih navad prebivalstva,
- Izdelava prometnega modela: coning, prometno omrežje, navezave con na omrežje, socio-ekonomski podatki, podatki o prebivalcih, izdelava modela motorizacije, ...
- Izdelava prometnega modela tovornega prometa za notranji, ciljno-izvorni in tranzitni promet.

- Izdelava modela ciljno-izvornega in tranzitnega potniškega prometa.
- Obremenjevanje celotnega prometnega omrežja za potniški in tovorni promet (notranji, ciljno-izvorni in tranzitni).
- Izdelava vseh matrik ter definiranih dreves poti.
- Izdelava napovedi prometa za obstoječe omrežje za leto 2016 ter za vse scenarije prometnega omrežja za leta 2025 in 2040 v enoti povprečni letni dnevni promet (PLDP).

### **Izdelava analize stroškov in koristi (CBA)**

Analiza stroškov in koristi (CBA) se izdelava za vse scenarije cestne povezave na osnovi izdelanega makroskopskega prometnega modela, vseh zahtevanih rezultatov in analiz v prometnem delu študije ter investicijskih ocen idejnih zasnov. Vrednotenje se izdelava na osnovi:

- rezultatov prometne študije;
- ocenjene vrednosti investicije za posamezen odsek
- predvidene dinamike izvedbe posameznega odseka (izgradnja se predpostavi v letu 2025).

Ekonomski del naloge obsega:

- izračun koristi (direktnih in posrednih - eksternih) po kategorijah na osnovi celoletnega prometa za vsako leto opazovanega obdobja;
- izračun in primerjava scenarijev po ekonomski učinkovitosti.

Pri izbiri najustreznejše variante se upoštevajo dejanske potrebe prometnega sistema ter dinamika izvedbe, katero je možno realizirati v čim krajšem času, upoštevajoč finančne in ostale omejitve.

### **Izdelava študije širših ekonomskih učinkov**

Glede na cilje, ki jih investicija zasleduje, se je treba pri ocenjevanju ekonomskih učinkov osredotočiti tudi na dolgoročne ekonomske učinke, ki so definirani kot dolgoročni posredni ekonomski učinki in izhajajo iz koristi, ki nastajajo z uporabo prometne infrastrukture s strani poslovnih subjektov. Oцени se dodaten output, ki bi ga proizvedli poslovni subjekti v Sloveniji, če bi le-ti razpolagali z boljšo prometno infrastrukturo oziroma bi bil zgrajen obravnavani del 3. razvojne osi, ki bo bolje povezal predvsem gospodarske subjekte Koroške z ostalo Slovenijo.

Pri ocenjevanju širših ekonomskih učinkov se uporabi pristop produkcijske funkcije (angl. production function). Produkcijska funkcija se najprej razširi z vključitvijo prometne infrastrukture kot posebnega produkcijskega faktorja, potem pa še z vključitvijo prostorskih učinkov. Glede na to, da produkcijske enote v prostoru niso medsebojno neodvisne, se v produkcijski funkciji modelira prostorsko odvisnost in iz tega izhajajoče posredne učinke (angl. spillover effects), ki nastanejo s prelivanjem po prostorskih enotah. Na podlagi modeliranja prostorske odvisnosti se nato izdelava napoved ekonomskih učinkov, ki nastanejo v sosednjih prostorskih enotah, t.j. v prostorskih enotah v okolici poteka nove cestne povezave.

Ker se opisan pristop uporablja za ocenjevanje dolgoročnih učinkov, ki se jih pričakuje šele po nekaj letih, je potrebno oceniti tudi dinamiko rasti učinka in rezultate uporabiti kot vhodne podatke v analizi stroškov in koristi oziroma pri presoji upravičenosti investicije v obravnavani del 3. razvojne osi.

**Viri in literatura**

- [1] Projektna naloga za izdelavo Študije posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec - Dravograd in Otiški Vrh – Holmec (DARS d.d., 2017)
- [2] Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo (URBIS d.o.o., št. projekta 189- ŠV/2006, april 2008)
- [3] Idejni projekt za državno cesto Šentrupert – Dravograd (3. razvojna os); sklop III: od priključka Slovenj Gradec - jug do Dravograda z obvoznici (Lineal d.o.o., št. projekta 893, september 2010)
- [4] Osnutek državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec -jug do Dravograda z obvoznici (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011)
- [5] Študija variant državne ceste meja R. Avstrija - AC A1, odsek MMP Holmec – razcep Otiški Vrh, II. faza (JV Lineal d.o.o. & BPI d.o.o., št. 886, julij 2011, dopolnitev december 2011)
- [6] Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve trase državne ceste med Otiškim Vrhom in MP Holmec na meji z Republiko Avstrijo (LUZ d.d. Ljubljana, št. naloge 7281, januar 2013)
- [7] Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec -Dravograd in Otiški Vrh – Holmec (Lineal d.o.o., št. projekta 1470, v izdelavi)



**dr. Lidija Kegljevič Zagorc**  
DRI upravljanje investicij, d.o.o

**Janez Kušnik**  
DARS d. d.

## **Predstavitev investicijskih projektov tretje razvojne osi katerih nosilec je DARS d.d.**

### **POVZETEK**

*Investicije so v družbi pomemben dejavnik, ki vplivajo na razvoj in strukturo gospodarstva, zaposlitvene možnosti ter posledično na življenjski standard in blaginjo. Tretja razvojna os je investicija državnega pomena, ki ima podlago v državnih strateških in prostorskih planskih dokumentih. Prehod iz strateškega na operativni nivo je izveden že z umeščanjem investicij v prostor, nadaljuje pa se skozi investicijski proces, ki ne zajema zgolj gradnje ampak vse aktivnosti potrebne za realizacijo določene investicije, da je ta uspešno zaključena in predana v uporabo.*

*V prispevku so predstavljeni odseki tretje razvojne osi v pristojnosti DARS d.d. vključno s strateško in operativno plansko podlago ter njihovo stanje glede na faze investicijskega procesa.*

**KLJUČNE BESEDE:** tretja razvojna os, DARS

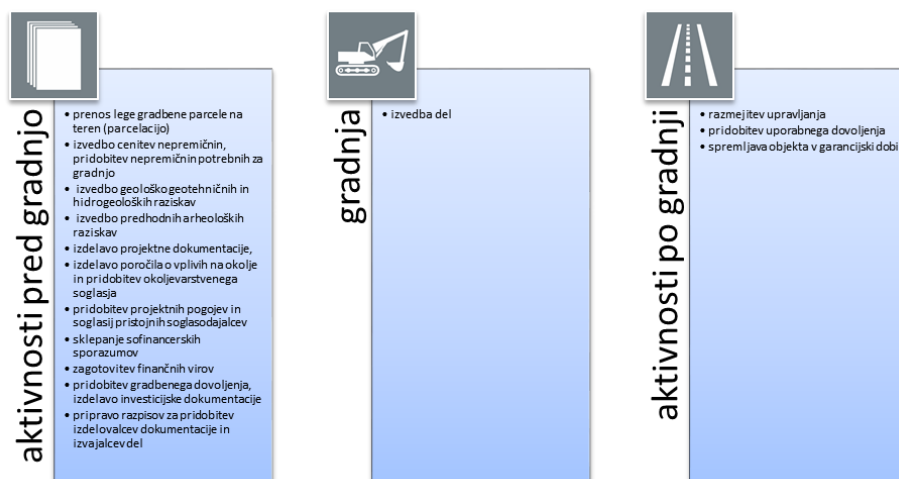
---

### **1. Uvod**

Investicije so v družbi pomemben dejavnik, ki vplivajo na razvoj in strukturo gospodarstva, zaposlitvene možnosti ter posledično na življenjski standard in blaginjo. To še posebej velja za investicije v prometno infrastrukturo, ki ne vplivajo zgolj na izboljšanje prometne varnosti in povečanje prometne pretočnosti, ampak tudi na povečanje gospodarske aktivnosti in realizacijo razvojnih potencialov območij skozi katera potekajo.

Tretja razvojna os predstavlja sekundarno, prečno cestno omrežje, ki se navezuje na TEN evropsko infrastrukturo omrežje, V. in X. panevropskega prometnega koridorja ter na Jadransko-Jonsko prometno os. Poteka iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja do avtoceste pri Celju in nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oz. do navezave na avtocesto Zagreb–Reka. Gre za investicijo državnega pomena, ki ima podlago v državnih strateških planskih dokumentih.

Prenos investicije iz strateških dokumentov na operativni nivo je investicijski proces, ki obsega vrsto aktivnosti potrebnih za njeno realizacijo. Ob predpostavki, da je sprejeta prostorska planska podlaga, ki je pogoj za pričetek investicijskega procesa, investicijski proces zajema naslednje faze: (1) aktivnosti pred gradnjo (prenos lege gradbene parcele na teren (parcelacijo), izvedbo cenitev nepremičnin, pridobitev nepremičnin potrebnih za gradnjo, izvedbo geološko geotehničnih in hidrogeoloških raziskav, izvedbo predhodnih arheoloških raziskav, izdelavo projektne dokumentacije, izdelavo poročila o vplivih na okolje in pridobitev okoljevarstvenega soglasja, pridobitev projektnih pogojev in soglasij pristojnih soglasodajalcev, sklepanje sofinancerskih sporazumov, zagotovitev finančnih virov, pridobitev gradbenega dovoljenja, izdelavo investicijske dokumentacije, pripravo razpisov za pridobitev izdelovalcev dokumentacije in izvajalcev del), (2) gradnjo in (3) aktivnosti po gradnji (razmejitev upravljanja, pridobitev uporabnega dovoljenja in spremljavo objekta v garancijski dobi) s čimer je investicija predana v uporabo in nadaljnje upravljanje.

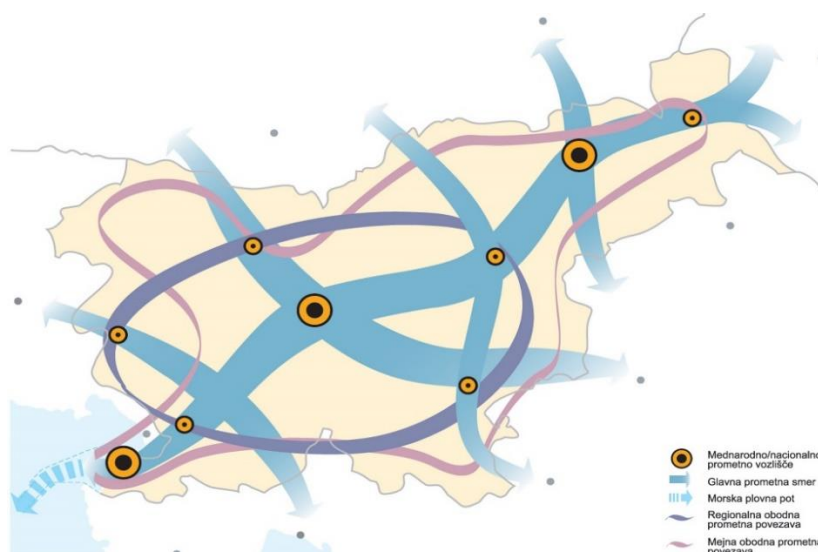


Shema 1: Investicijski proces gradnje

### Strateška in prostorska planska podlaga za izvedbo tretje razvojne osi

»Za ustrezen razvoj poselitve in gospodarskih dejavnosti ter njihovo vključevanje v mednarodna infrastrukturna omrežja se sočasno spodbuja izgradnja gospodarske javne infrastrukture. Razvija se učinkovite prometne povezave med mesti in njihovimi zaledji ter mesti in obrobni, manj razvitimi regijami, kar je eden od pomembnih dejavnikov policentričnega razvoja, ki prispeva h krepitvi konkurenčnega položaja teh regij ter s tem k socialni, ekonomski in prostorski koheziji. Pri načrtovanju visoko kakovostne infrastrukture se mora s sektorskimi politikami zagotoviti, da bo infrastruktura spodbujala razvoj in integriranost virov šibkejših in obmejnih regij z območjem osrednje Slovenije.« [8]

»Z daljinskim prometnim omrežjem se povezuje slovenska središča mednarodnega pomena (Ljubljano, Maribor in Koper) z Evropo in središča nacionalnega pomena med seboj. Primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi vseh območij se zagotavlja z razvojem sekundarnih (prečnih) prometnih povezav, ki se navezujejo na TEN evropsko infrastrukturno omrežje, V. in X. panevropski prometni koridor ter na Jadransko-Jonsko prometno os. Iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja se na avtocesto pri Celju navezuje nova, tretja prometna os, ki se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. Z novo razvojno prometno osjo se povezuje regionalna središča v Avstriji, Sloveniji, Hrvaški ter omogoča povezovanje tovornega in osebnega cestnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri« [8].



Slika 1: Zasnova prometnih povezav [8]



»Konstantna in stabilna vlaganja v infrastrukturo imajo pozitivne učinke na gospodarstvo in rast BDP-ja. Seveda pa cilj razvoja prometa v Republiki Sloveniji niso investicije same po sebi, temveč investicije v prometno infrastrukturo, ki uporabnikom (ljudem in gospodarskim subjektom) zagotovijo predvsem neposredne učinke oziroma neposredne koristi. Če želimo zagotoviti kar najbolj pozitivne učinke razvoja prometa na gospodarski in družben razvoj Slovenije, je potrebno zagotoviti uravnotežen in racionalen obseg vlaganj v razvoj prometne infrastrukture, da bo zagotovljena predvsem njena dobra izkoriščenost in funkcionalnost. Pri tem je potrebno zagotavljati ustrezno transportno sposobnost in primeren nivo prometnih uslug (ni ozkih grl, ustrezen čas potovanja)« [7].

Severni in južni odsek tretje razvojne osi sta vključena v Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 [7], ki določa vrsto ukrepa ter terminski okvir in nosilce investicijskih ukrepov.

Prostorsko plansko podlago za izvedbo cestne infrastrukture na tretji razvojni osi predstavlja Državni prostorski načrt (DPN), sprejet na podlagi zakonodaje s področja urejanja prostora. Na trasah tretje razvojne smeri je Ministrstvo za okolje in prostor do sedaj sprejelo štiri Uredbe o državnem prostorskem načrtu, in sicer:

1. Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Ur.l. št. 102/2012, z dne 21. 12. 2012),
2. Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št. 72/13),
3. Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug (Uradni list RS, št. 03/17) in
4. Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in priključka Črnomelj jug (Uradni list RS, št. 70/17), ki spreminja predhodno sprejeto Uredbo o DPN pod točko 1, na območju priključka Maline.

Uredbe o DPN predstavljajo prostorsko plansko podlago za izvedbo novih cestnih povezav tretje razvojne osi sever, na odseku med priključkoma Šentrupert in Slovenj Gradec jug in tretje razvojne osi jug, na odseku med priključkoma Novo mesto vzhod in Maline, ki so vključene v Načrt izvajanja koncesije DARS d.d. za leto 2017.



Slika 2: Prikaz tras tretje razvojne osi sever in jug (označeno rdeče) v pristojnosti DARS d.d. (vir: DRI)

### Tretja razvojna os sever, na odseku med priključkoma Šentrupert in Slovenj Gradec jug

Prvi odsek trase tretje razvojne osi sever se prične s priključkom na obstoječo avtocesto A1 Šentilj – Koper, zahodno od obstoječega priključka Šentrupert. Trasa poteka proti severu po sredini Braslovškega polja do priključka Parižlje, zaobide naselje Parižlje ter z viaduktom preči reko Savinjo. V nadaljevanju poteka vzporedno z železniško progo do priključka Podgora. V priključku Podgora se iz zahodne smeri priključi navezovalna cesta proti Letušu, na vzhodni strani priključka pa se uredi počivališče z bencinskim servisom in avtocestno bazo. Vzhodno od naselja Šmartno ob Paki se prične dvigovati po pobočju gore Oljke, do predorov Veliki vrh, Andraž in Podkraj, kjer niveleta doseže najvišjo točko. Trasa se nato začne spuščati proti naselju Podkraj, nadaljuje ob potoku Veriželj mimo pokopališča in se zaključi v priključku Velenje jug na Partizanski cesti.

Drugi odsek tretje razvojne osi sever se prične v priključku Velenje jug. Mimo Velenja poteka v pokritem vkopu, nato zaobide Škalsko jezero po jugovzhodni strani, do priključka Škale, kjer se priključuje navezovalna cesta proti Konovemu. Trasa zavije proti severozahodu, kjer se dvigne na pobočje Turnske gošče in Odraža do priključka Gaberke. V nadaljevanju se usmeri proti severu, s potekom po pobočjih nad dolino Velunje, do predorov Pusta gora in Vodriž. Za predori se prične spuščati po dolini Jenine do priključka Podgorje, preči greben Dobrova, kjer je locirano obojestransko počivališče, po vzhodni strani zaobide Holmec ter se z navezavo na obstoječo cesto Dravograd – Arja vas, zaključi zahodno od naselja Šmartno pri Slovenj Gradcu.

Nova državna cesta, od priključka na AC Šentrupert do priključka Slovenj Gradec jug je načrtovana kot štiripasovnica z izven nivojskimi priključki. Celotna dolžina trase štiripasovne ceste znaša 31,5 km.

Severni del tretje razvojne osi je razdeljen na dva odseka, in sicer:

- **odsek 1:** od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj – Koper do priključka Velenje jug z naslednjimi glavnimi tehničnimi elementi trase:
  - dolžina trase HC 14 km,
  - tipični prečni profil znaša približno 21 m – 4 pasovna cesta,
  - dvopasovna navezovalna cesta Podgora 1,5 km,
  - 4 izven nivojski priključki,
  - enostranski spremljajoči objekt Podgora,
  - avtocestna baza v priključku Podgora,
  - 3 dvocevni predori (min L=320 m; max L=685 m; skupne dolžine ca. 1300 m),
  - 3 galerije (min L=50 m; max L=140 m),
  - 1 pokriti vkop (L=350 m),
  - 10 viaduktov (min L=40 m; max L= 813.5 m),
  - 10 podvozov,
  - 7 nadvozov (min L=20 m; max L=137 m),
  - 1 most čez Pako (L=36 m),
  - 60 deviacij cest in
  - 20 regulacij vodotokov;
- **odsek 2:** od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug z naslednjimi glavnimi tehničnimi elementi trase:
  - dolžina trase 17,5 km,
  - tipični prečni profil znaša približno 21 m – 4 pasovna cesta,
  - dvopasovna navezovalna cesta N1 v dolžini 1,9 km,

- 5 izven nivojskih priključkov (v km 1.1 Slovenj Gradec jug; v km 4.5 Podgorje; v km 12.6 Gaberke; v km 16 Škale; v km 18.3 Velenje jug),
- obojestransko počivališče Podgorje,
- 2 dvocevna predora na HC (max L= 1200 m; skupne dolžine ca. 2000 m),
- 1 enocevni predor na N1 (dolžine 400 m),
- 3 pokriti vkopi (min L=90 m; max L=1144 m),
- 16 viaduktov (min L=100 m; max L=483 m),
- 6 podvozov,
- 4 nadvozi (min L=34 m; max L=148 m),
- 7 mostov – petkrat čez Pako, dvakrat čez Jenino - (min L=9 m; max L=22 m),
- 55 deviacij cest in
- 21 regulacij vodotokov.

Skladno z Investicijsko zasnovo za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug [10], investicijska vrednost prvega odseka v stalnih cenah znaša približno 282 mio € brez DDV, od tega vrednost gradbenih del znaša 230 mio € (cene julij 2010).

Skladno s Študijo upravičenosti izgradnje nove cestne povezave na koridorju severnega dela 3. razvojne osi na odseku AC A1 – Velenje – Slovenj Gradec [9] investicijska vrednost drugega odseka v stalnih cenah znaša 420 mio €, od tega vrednost gradbenih del znaša 380 mio € brez DDV (cene april 2013).

Prvi in drugi odsek tretje razvojne osi sever, na odseku od priključka Šentrupert do priključka Slovenj Gradec jug, se trenutno nahajata v začetku prve faze investicijskega procesa.

### **Tretja razvojna os jug, na odseku od priključka na AC A2 v Novem Mestu do priključka Maline**

Trasa hitre ceste na odseku od priključka na AC A2 do priključka Maline se začne na območju avtocestnega priključka Novo mesto vzhod, ki se preuredi. Poteka mimo Mačkovca in Ločne, premosti reko Krko in poteka mimo Cikave in preko Gotenskega boršta. V Pogancih je razcep z zahodno obvoznico, kjer je urejena navezava Belokranjske ceste. Od tu naprej se trasa usmeri proti jugu in poteka mimo Črmošnjic in Dolnje Težke vode, kjer sta načrtovani dve počivališči, nato pa mimo Koroške vasi in Vinje vasi, skozi pokriti vkop do priključka Gorjanci ter preide v dvocevni predor dolžine 2,3 km. Iz predora pride vzhodno od vasi Maline, kjer sta predvidena priključek Maline in navezava povezovalne ceste Maline – Dole.

Nova državna cesta, od priključka na AC A2 v Novem mestu do priključka Maline je načrtovana kot štiripasovnica z izven nivojskimi priključki. Celotna dolžina trase štiripasovne ceste znaša 18 km.

Skladno s Prometno in ekonomsko analizo etap izgradnje [6] je odsek tretje razvojne osi jug razdeljen na štiri etape, in sicer:

- 1. in 2. etapa, od priključka na avtocesto A2 pri Novem mestu do priključka Osredek ter
- 3. in 4. etapa, od priključka Osredek do priključka Maline.

Glavni tehnični elementi na trasi so sledeči:

- a) 1. in 2. etapa od priključka na avtocesto A2 pri Novem mestu do priključka Osredek:
  - dolžina 4-pasovne ceste: 5,5 km
  - dolžina priključne ceste: 1,0 km
  - izvennivojski cestni priključki: 4
  - Mostovi: 3 (dolžin 298m, 178m in 111m)

- Viadukt: 1 (dolžine 121m)
  - Nadvozov: 5
  - Podvozov: 7
  - Podhoda: 2
- b) 3. in 4. etapa, od priključka Osredek do priključka Maline:
- dolžina 4-pasovne ceste: 12,4 km
  - dolžina povezovalne ceste Maline - Dole: 2,1 km
  - izvennivojski cestni priključki: 3
  - predor Gorjanci: 1 (2,3 km)
  - viadukt: 3 (dolžine 395m, 452m in 247m),
  - pokriti vkop: 2 (dolžine 243m in 158m),
  - nadvozov: 5
  - podvozov: 3
  - počivališči: 2 (tipa E,F)

Investicijska vrednost v stalnih cenah je, skladno s Prometno in ekonomsko analizo etap izgradnje ocenjena na slabih 400 mio EUR, od tega:

- 1. in 2. etapa, od priključka Novo mesto do priključka Osredek odsek 90 mio € brez DDV, pri čemer vrednost gradbenih del znaša 70 mio € (nivo cen, februar 2013) in
- 3. in 4. etapa, od priključka Osredek do priključka Maline 284 mio €, pri čemer vrednost gradbenih del znaša 225 mio € brez DDV (nivo cen, februar 2013).

Na 1. in 2. etapi tretje razvojne osi jug se aktivno izvajajo vsa dela iz prve faze investicijskega procesa, medtem, ko se bo investicijski proces na 3. in 4. etapi pričel v drugi polovici leta 2018.

### **Zaključek**

Tretja razvojna os predstavlja sekundarno, prečno cestno omrežje, ki se navezuje na TEN evropsko infrastrukturno omrežje, V. in X. panevropskega prometnega koridorja ter na Jadransko-Jonsko prometno os. Gre za investicijo državnega pomena, ki ima podlago v državnih strateških planskih dokumentih.

Na podlagi strateških izhodišč je Ministrstvo za okolje in prostor pričelo z umeščanjem tras v prostor. Do sedaj so sprejete štiri Uredbe o državnem prostorskem načrtu, ki predstavljajo prostorsko plansko podlago za izdelavo projektne dokumentacije in pridobitev gradbenih dovoljenj za gradnjo severnih in južnih odsekov tretje razvojne osi.

Sprejemu prostorske planske podlage sledi izvedba investicijskega procesa, ki ne obsega zgolj gradnje ampak vrsto aktivnosti potrebnih za njeno realizacijo. Da bi bil investicijski proces uspešno zaključen in investicija predana v uporabo je potrebno izvesti vse faze investicijskega procesa, pred gradnjo, med gradnjo in po gradnji.

V Načrt izvajanja koncesije DARS d.d. za leto 2017 je vključen severni del tretje razvojne osi, na odseku med priključkoma Šentrupert in Slovenj Gradec jug in južni del tretje razvojne osi, na odseku med priključkoma Novo mesto vzhod in Maline.

Odseki tretje razvojne osi, ki so vključeni v Načrt izvajanja koncesije DARS d.d. za leto 2017 so načrtovani kot štiripasovnica z izven nivojskimi priključki. Skupna dolžina teh odsekov znaša približno 50 km, njihova skupna investicijska vrednost v stalnih cenah pa približno 1.080 mio EUR (brez DDV).

Skladno s terminskim planom izvajanja investicijskih procesov so odseki tretje razvojne osi sever in jug v različnih fazah investicijskega procesa. V najvišji stopnji investicijskega procesa sta 1. in 2. etapa tretje razvojne osi jug, na odseku od priključka Novo mesto vzhod do priključka Osredek, vključno z navezovalno cesto na Belokranjsko cesto. Na tem odseku južnega dela tretje razvojne osi je zaključena parcelacija oz. prenos lege gradbene parcele na teren, aktivno pa se pridobiva zemljišča potrebna za gradnjo ter izdeluje PGD dokumentacija. Prvi dve etapi tretje razvojne osi jug bosta sofinancirani iz EU sredstev.

Odseka tretje razvojne osi sever, na odseku od priključka Šentrupert do priključka Slovenj Gradec jug, sta v začetni fazi investicijskega procesa. Trenutno so v izvajanju parcelacija oz. prenos lege gradbene parcele na teren in aktivnosti vezane na pridobivanje zemljišč potrebnih za gradnjo, medtem ko je javni razpis za pridobitev izdelovalcev projektne dokumentacije v fazi evalvacije ponudb.

Investicijski proces na 3. in 4. etapi tretje razvojne osi jug, na odseku od priključka Osredek do priključka Maline pa se bo pričel v drugi polovici leta 2018.

## Viri in literatura

- [1] Državni prostorski načrt za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Acer Novo mesto d.o.o., december 2012).
- [2] Državni prostorski načrt za državno cesto od priključka Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in priključka Črnomelj jug (Acer Novo mesto d.o.o., december 2012).
- [3] Državni prostorski načrt za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug (LUZ d.d., avgust 2013).
- [4] Državni prostorski načrt za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Razvojni center PLANIRANJE d.o.o. Celje, januar 2017).
- [5] Načrt izvajanja koncesije DARS d.d. za leto 2017.
- [6] Prometna in ekonomska analiza etap izgradnje Tretje razvojne osi - jug: I. etapa (AC pri NM - Maline) po idejnem načrtu za DPN iz l. 2012 (OMEGAconsult, maj 2013)
- [7] Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30), (dostopno na: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2016-01-3211>).
- [8] Strategija prostorskega razvoja Slovenije (dostopno na: [http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs\\_slo.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_slo.pdf)).
- [9] Študija upravičenosti izgradnje nove cestne povezave na koridorju severnega dela 3. razvojne osi na odseku AC A1 – Velenje – Slovenj Gradec (PNZ d.o.o., januar 2017).
- [10] Investicijska zasnova za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug, EPLAN d.o.o., Novo mesto, november 2016, dopolnitve december 2016.
- [11] Predinvesticijska zasnova za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo, OMEGA consult d.o.o., Ljubljana, julij 2008, dopolnitev december 2008.
- [12] Delovna gradiva DARS d.d..

**Tomaž Willenpart**

Direkcija republike Slovenije z infrastrukturo

## **Predstavitev variant poteka trase na odseku Maline–Metlika–Črnomelj**

### **POVZETEK**

*3. razvojna os je v najširšem pomenu izraza sodi med prioritete cestne projekte v državi. Ne le da bo omogočil razvoj in delovanje gradbeništva kot pomembne gospodarske panoge, da bo omogočil regionalno povezanost Slovenije v smeri sever – jug, pomembno bo prispeval k razbremenitvi nekaterih danes zelo obremenjenih predvsem avtocest, poleg tega pa predstavlja novo evropsko povezavo v smeri sever jug. Posebnost južnega dela pa je tudi ta, da bo izgradnja pomenila širšo obvoznico prometno preobremenjenih avtocest na območju Zagreba. To pa je argument, ki bi lahko pripeljal tudi do hitrejše določitve stične točke v Vinici in gradnjo povezave v sosednji državi do avtoceste za Reko in Split. Na južnem delu je projekt zasnovan tako, da je mogoče kot fazo oziroma etapo gradnje (ob upoštevanju prometnih obremenitev) izvesti tudi dvo- ali tro-pasovno cesto, kar pa samo gradnjo bistveno poceni.*

**KLJUČNE BESEDE:** strategija razvoja prometa, prometni model, prometno vrednotenje, razvojna os

### **1. Tretja razvojna os**

Območje Jugovzhodna Slovenija vključuje občine: Črnomelj, Dolenjske Toplice, Kočevje, Kostel, Loški Potok, Metliko, Mirno Peč, Mokronog – Trebelno, Mirna, Mestno občino Novo mesto, Osilnico, Ribnico, Semič, Sodražico, Straža, Šentjernej, Šentrupert, Škocjan, Šmarješke Toplice, Trebnje in Žužemberk, torej skupno 21 občin.

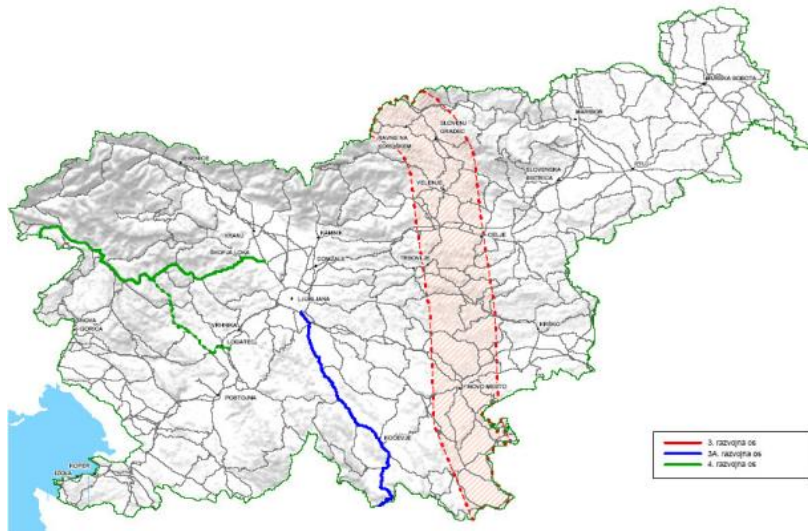
Zmogljivost in kakovost slovenskega državnega cestnega omrežja na odseku A2 Karavanke-Obrežje pri Novem mestu do meje z Republiko Hrvaško je neustrezna glede na potrebe gospodarstva in prebivalstva in onemogoča skladen regionalni razvoj. Zaradi razpršene poseljenosti so največje obremenitve obstoječih cest predvsem okoli treh gospodarskih središč (Novo mesto, Metlika, Črnomelj), kar se odraža v prevozih na kratke in srednje razdalje, ki jih ni mogoče nadomestiti z drugimi ukrepi na področju prometne infrastrukture. Zaradi skoraj direktnega poteka med Novim mestom in Metliko ima obstoječa glavna cesta G2-105 neustrezne tako horizontalne, kot vertikalne elemente za glavno cesto po kateri že danes poteka več kot 10.000 vozil dnevno. Takšni elementi (serpentine, veliki vzdolžni vzponi in padci) predstavljajo problem prometne varnosti, onemogočajo današnjemu času primerne pričakovane potovalne hitrosti, s tem pa tudi nepotrebno onesnaževanje in prekomerne izpuste v okolje, hkrati pa onemogočajo rekonstrukcijo za potrebe sodobne glavne ceste. Rekonstrukcija obstoječe ceste zaradi geografske razgibanosti, sorazmerno velikih višinskih razlik na omejenem prostoru ter značilnosti krajine, ne bi bistveno spremenila neustreznih elementov trase ceste. Edina mogoča rešitev odprave ozkih grl na obstoječi državni cesti z neposrednimi ekonomskimi učinki pri uporabnikih, je umestitev nove trase ceste v prostor. Pričet je postopek sprejemanja državnega prostorskega načrta - DPN.

Neustrezne karakteristike obstoječe ceste pa še zdaleč niso edini razlogi za gradnjo nove cestne povezave. Namen realizacije projekta južnega dela tretje razvojne osi (podobno velja tudi za srednji in severni del tretje razvojne osi) je doseganje naslednjih učinkov in ciljev:

- izkoriščanje poselitvenih, proizvodnih, storitvenih, rekreacijskih in turističnih potencialov prostora in s tem nov zagon v razvoju Dolenjske in Bele Krajine
- povezava z območjem osrednje Slovenije,
- navezava na omrežje vseevropskih povezav, to je na V. in nekdanji X. vseevropski prometni koridor ter na Jadransko–Jonsko prometno os,
- posredno izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva in s tem ugoden vpliv na razvoj regije,
- s tako povečano dostopnostjo in istočasno okrepitvijo institucionalnih in gospodarskih povezav, se bo povečala konkurenčnost območij ob načrtovani povezavi, zato se pri izvajanju projekta pozornost namenjena predvsem regionalnim vsebinam razvoja in prilagajanju infrastrukture njihovim potrebam in koristim,
- razbremenitev sedanjih prometnic, ki ne omogočajo sodobnega in varnega prometa,
- izboljšanje nivoja uslug za uporabnike, skrajšanje potovalnih časov in povečanje prometne varnosti v skladu z novimi dognanji stroke in
- zagotoviti zmanjšanje negativnih vplivov na okolje.

Dobra prometna povezava bo regiji prinesla dve vrsti koristi:

- neposredne, ki se kažejo v izboljšani dostopnosti do trgov zaradi krajših prevoznih časov in nižjih stroškov prometa ter
- posredne na ravni posameznika (večja izbira blaga, nižje cene) in na ravni države oziroma regije (izboljšana konkurenčnost, večja mobilnost, ustvarjanje distribucijskih mrež).



Slika 1: potek 3. razvojne osi: Holmec (meja z R Avstrijo) – Metlika / Vinica (meja z R Hrvaško); potek 3.a razvojne osi: Škofljica-Velike Lašče-Ribnica-Kočevje-Petrina (meja z R Hrvaško); potek 4. razvojne osi: Robič (meja z R Italijo) – Kobarid – Tolmin – Dolenja Trebuša – Želin, s potekom enega kraka preko Gorenje vasi do Škofje Loke in Jepce, drugega pa preko Idrije do Logatca (vir Direkcija RS za infrastrukturo).

**Severni del** se v prostor umešča pretežno kot 4-pasovna hitra cesta in poteka od meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1 (dolžina odseka pribl. 62 km, ocenjena investicijska vrednost 828 mio EUR).

**Srednji del** se v prostor umešča kot 2-pasovna cesta in poteka med avtocesto A1 in avtocesto A2 (dolžina odseka pribl. 61 km, ocenjena investicijska vrednost 767 mio EUR),

**Južni del** se v prostor umešča kot 2-pasovna cesta in poteka od avtoceste A2 do meje z Republiko Hrvaško (dolžina odseka pribl. 79 km, ocenjena investicijska vrednost 458 mio EUR).

Skupna dolžina trase 3. razvojne osi je približno 202 km, ocenjena skupna investicijska vrednost pa znaša 2,053 mrd. EUR.

Navedeni podatki so iz Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih 2007-2023



Slika 2: Predlog poteka 3. razvojne osi  
(vir Omega Consult [6])

Postopek umeščanja v prostor vodi Ministrstvo za okolje in prostor, za severni del je vlogo investitorja prevzela Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji - DARS d.d., za srednji in južni del pa nastopa kot investitor Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo - DRSI. Prvi odsek južnega dela med Novim mestom in Malinam, je bil v letu 2015 predan na DARS. Zahodna obvoznica Novega mesta pa je od leta 2017 spet v pristojnosti Direkcije RS za infrastrukturo.

## 2. Južni del 3 razvojne osi

Za izvedbo južnega dela je bila izbrana optimizirana varianta "vzhodna C" iz Študije variant.

Tabela 1: prikaz variant izvedbe južnega dela 3. razvojne osi

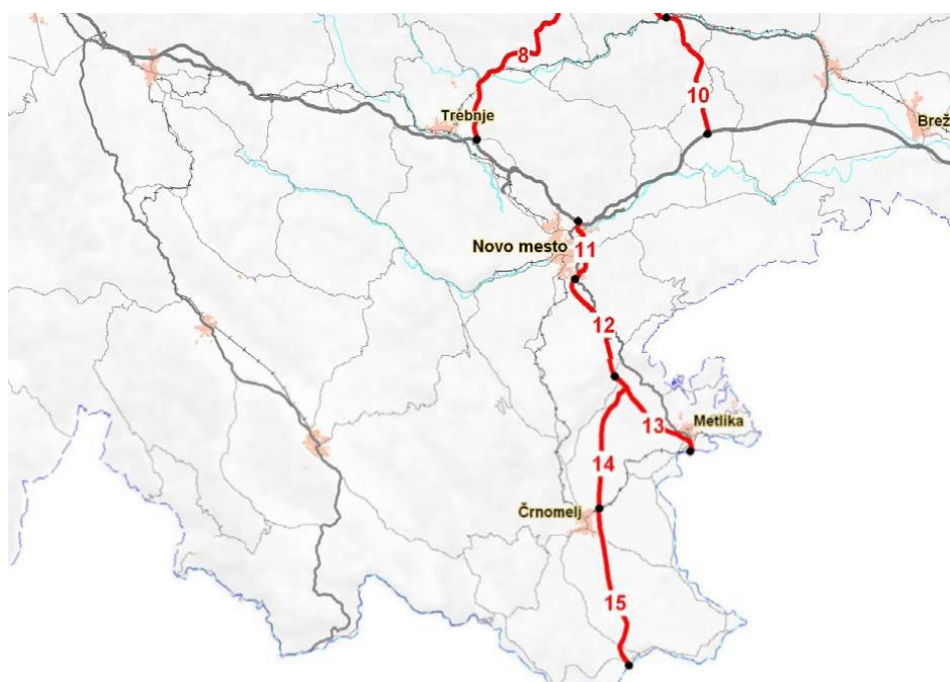
varianta	Investicijski stroški v mio EUR	NSV v mio EUR	ISD v %
vzhodna A	504,7	213,5	9,87
vzhodna B	561,1	79,6	8,05
<b>vzhodna C</b>	<b>458,4</b>	<b>257,1</b>	<b>10,72</b>
zahodna D	539,1	118,0	8,58
zahodna E	567,7	63,1	7,83
zahodna F	503,2	158,1	9,20



V končnem poročilu prometno ekonomskega vrednotenja Študije upravičenosti predlaganega koridorja 3 razvojne osi, ki jo je v avgustu 2007, izdelala OMEGA consult, d.o.o. Ljubljana, je bila celotna trasa razdeljena na 15 odsekov. Vrednost celotne trase, dolžina in povprečna vrednost enega kilometra ceste je razvidna iz spodnje tabele.

Tabela 2: Vrednost celotne trase, dolžina in povprečna vrednost enega kilometra

Odsek	Investicija v mio EUR	Dolžina v km	mio €/km
Skupaj	1.316	198,9	6,6



Slika 3: Izsek južnega dela iz študija upravičenosti predlaganega koridorja 3 razvojne osi – prometno ekonomsko vrednotenje-končno poročilo, (vir Omega consult [6])

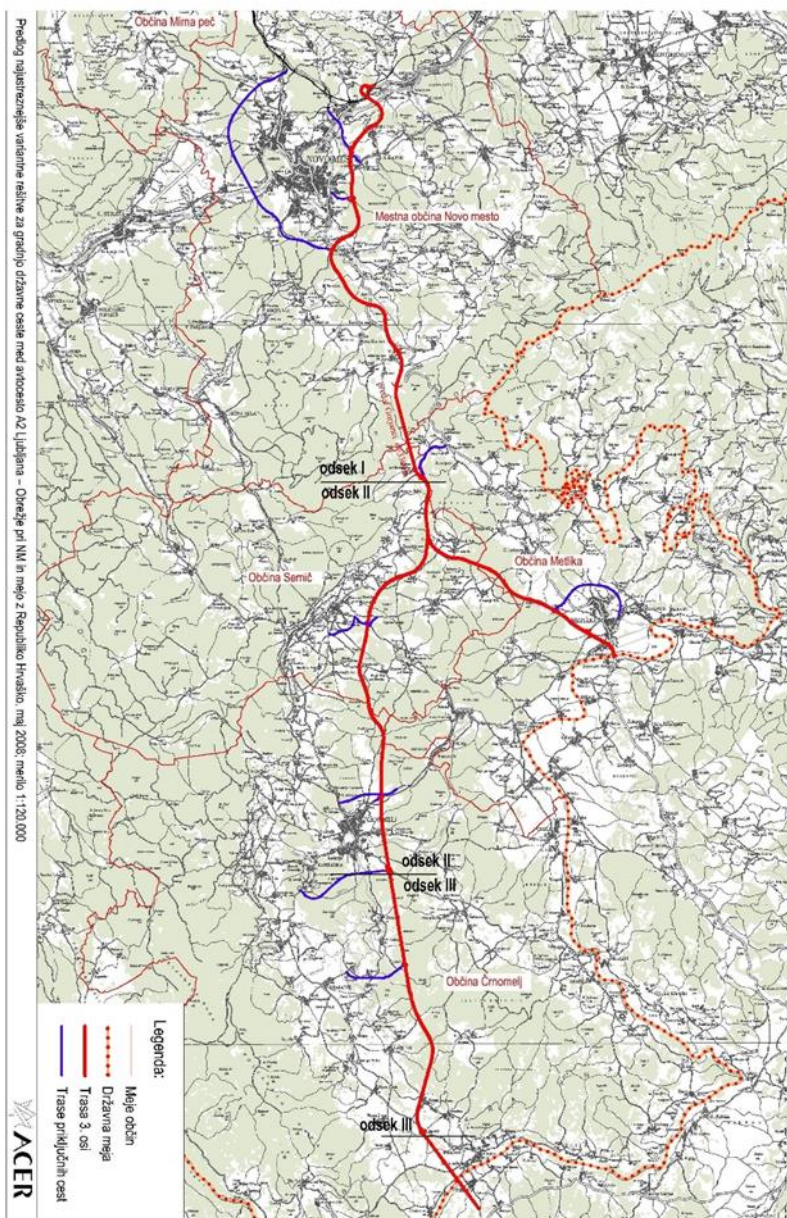
Južni del trase je bil razdeljen na 5 odsekov, ki so z dolžino, vrednostjo ter povprečna vrednost kilometra ceste navedeni v nadaljevanju.

Tabela 3: : Vrednost dolžina in povprečna vrednost enega kilometra odsekov južnega dela trase [6]

Odsek	Investicija v mio EUR	Dolžina v km	mio €/km	Relacija
11	29	6,2	4,8	Novo Mesto – Poganci
12	85	12,7	6,7	Pogance – Jugorje
13	26	8,9	3,0	Jugorje – MMP Metlika
14	40	12,2	3,3	Jugorje – Črnomelj sever
15	55	15,9	3,4	Črnomelj sever – MMP Vinica
Skupaj	235	55,9	4,2	

Dne 24. 6. 2009 je Vlada Republike Slovenije sprejela sklepe o začetku priprave državnega prostorskega načrta za državno cesto od avtoceste A2 Karavanke-Obrežje pri Novem mestu do meje z Republiko Hrvaško, ki jo doseže pri mednarodnem mejnem prehodu Metlika in mednarodnem mejnem prehodu Vinica. Zaradi velike dolžine celotne trase (ca 80 km), velikega števila občin skozi katere poteka ter različne stopnje sprejemljivosti predlagane variante na posameznih odsekih, ki pogojujejo različen obseg optimizacij je bil celotna trasa južnega dela tretje razvojne osi razdeljena na tri odseke:

- **odsek 1** od avtoceste A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline,
- **odsek 2** od priključka Maline v smeri proti Metliki do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in smeri proti Vinici do priključka Črnomelj jug
- **odsek 3** od priključka Črnomelj jug do mednarodnega mejnega prehoda Vinica.



Slika 4: Pregledna karta vseh treh odsekov južnega dela tretje razvojne osi, (vir Acer maj 2008)

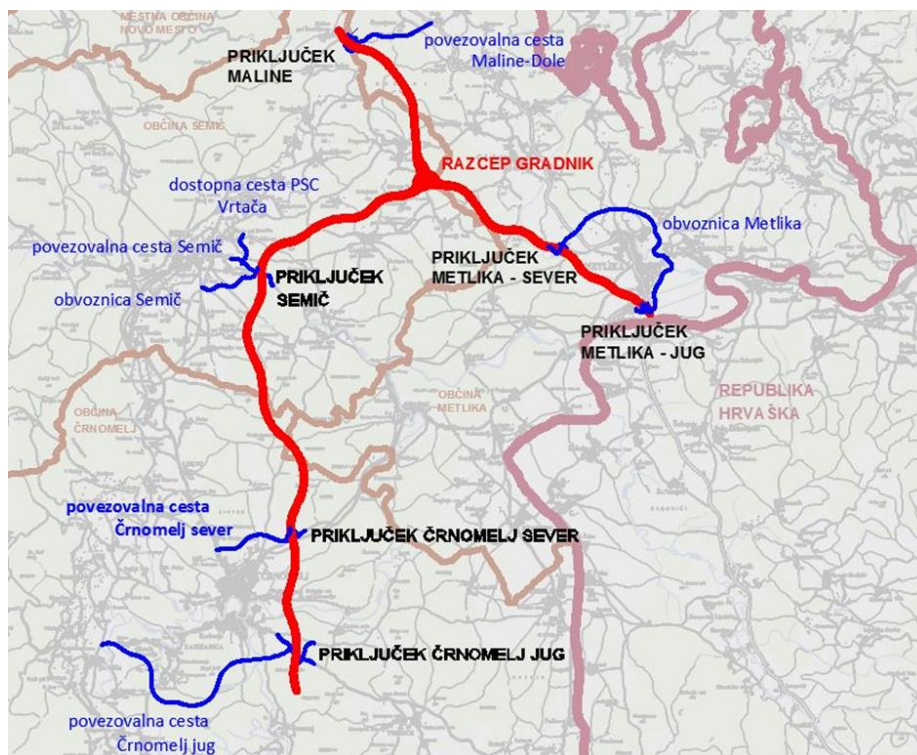
## 2.1. Odsek 2 od priključka Maline v smeri proti Metliki do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in smeri proti Vinici do priključka Črnomelj jug

Udeleženci v postopku sprejemanja DPN – državnega prostorskega načrta:

Pobudnik DPN:	Mzi Direktorat za infrastrukturo
Naročnik DPN:	Mzi Direkcija RS za infrastrukturo
Naročnik DPN:	Mzi Direkcija RS za infrastrukturo
Koordinator:	MOP, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja
Izdelaovalec DPN:	ACER Novo mesto d.o.o.
Izdelaovalci IDP:	BPI d.o.o., PNG d.o.o., ACER Novo mesto d.o.o., Dolenjska projektiva d.o.o
Izdelaovalec O:	Oikos d.o.o.

Pregled aktivnosti za umestitev 2 odseka v prostor:

- Pobuda (jan. 2006)
- Program priprave DPN (UL RS, št. 90/06)
- Študija variant – predlog najustreznejše variante (jun. 2008)
- Sklep o pripravi DPN (jun. 2009)
- Osnutek DPN in dopolnitev okoljskega poročila (nov. 2013)
- Javna razgrnitev osnutka DPN in okoljskega poročila (januar 2015)
- Sprejem uredbe o DPN na 159. seji VRS dne 7. 12. in objava dne 11.12.2017 v Uradnem listu RS št. 70/17.



Slika 5: Prikaz 2. odseka 3. razvojne osi jug, vir javna predstavitev Acer d.o.o.

Za javno razgrnitev, ki se je odvijala konec leta 2013 so bile izdelane strokovne podlage in pripravljena izhodišča:

- študija variant s predlogom najustrežnejše variante trase (Acer Novo mesto d.o.o., junij 2008),
- idejni projekt kot neposredna strokovna podlaga za izdelavo dopoljenega osnutka državnega prostorskega načrta (BPI d.o.o. Maribor, PNG Ljubljana d.o.o., Dolenjska projektiva d.o.o. Novo mesto, Acer Novo mesto d.o.o., september 2013),
- okoljsko poročilo z dodatkom za varovana območja (OIKOS d.o.o., oktober 2013),
- smernice nosilcev urejanja prostora (2006 v okviru priprave ŠV in 2010 - 2013 za pripravo osnutka DPN).

Načrtovane prostorske ureditve

- spremljajoče ureditve: spremljajoči objekti, odstranitve objektov, ureditve obcestnega prostora, rekultivacije zemljišč, ureditve in prestavitve obstoječih vodotokov,
- prestavitve in ureditve objektov gospodarske javne infrastrukture in
- okoljevarstveni ukrepi.

**Hitra cesta** poteka od priključka Maline do MMP Metlika in od razcepa Gradnik do priključka Črnomelj jug v skupni dolžini 31,7 km, projektna hitrost 100 km/h. Zasnovana je kot 4 pasovnica z izvennivojskimi križanji (Metlika sever, Metlika jug, Semič, Črnomelj sever, Črnomelj jug). Vsebuje:

- razcep Gradnik,
- 10 krožnih križišč,
- 27 prestavitev in preureditev kategoriziranih cest in 46 prestavitev in preureditev nekategoriziranih cest ter poljskih poti in gozdnih cest,
- 16 nadvozov, 2 pokrita vkopa, 16 podvozov,
- 6 mostov (5 čez Sušico in 1 čez Lahinjo)
- 2 viadukta, 2 ekodukta.

**Povezovalna cesta Maline – Dole** poteka od priključka Maline do Glavne ceste G2-105/0256 Novo mesto (Revoz)-Metlika v dolžini 2,1 km, projektna hitrost 80 km/h. Zasnovana je kot dvopasovnica z nivojskimi križišči. Ta cesta posega (sprememba priključka Maline) v prvi odsek tretje razvojne osi in odpravlja neustrezno rešitev s katero, bi se potem, ko bi prevozili predor dvignili nazaj na glavno cesto na višjo nadmorski višini, kot znaša nadmorska višina predora pod Gorjanci (navezava preko regionalne ceste Jugorje Semič). V sklopu povezovalne ceste je predvidena gradnja:

- 1 krožno križišče,
- 3 prestavitve in preureditve kategoriziranih cest,
- 10 prestavitev in preureditev nekategoriziranih cest, poljskih poti in gozdnih cest.

**Obvoznica Metlike** se naveže na hitro cesto v priključku Metlika sever, obide območje mesta Metlika in se naveže na hitro cesto v priključku Metlika jug v skupni dolžini 5,8 km, projektna hitrost 70 km/h na severnem delu in 50 km/h na južnem delu. Zasnovana je kot dvopasovnica z nivojskimi križišči in vsebuje:

- površine za pešce in kolesarje,
- 6 križišč (od tega 2 krožni križišči),
- 6 prestavitev in preureditev kategoriziranih cest in 14 prestavitev in preureditev nekategoriziranih cest, poljskih poti in gozdnih cest,
- 1 podvoz,

- 3 mostove čez Obrh,
- 1 viadukt.

**Povezovalna cesta Semič** se naveže na hitro cesto v priključku Semič in poteka proti središču Semiča, kjer se naveže na lokalno cesto LC 255102 Stranska vas–Semič v dolžini 1,4 km, projektna hitrost 70 km/h. Zasnovana je kot dvopasovnica z nivojskimi križišči in vsebuje:

- površine za pešce in kolesarje,
- 1 križišče,
- 1 prestavitev in preureditev poljske poti.

**Obvoznica Semič** se naveže na hitro cesto v priključku Semič, poteka južno od Mladice in se prek gozdnih in kmetijskih zemljišč južno od naselja Trata naveže na regionalno cesto R2-421/2506 Ručetna vas–Štrekljevec v dolžini 1,6 km, projektna hitrost 70 km/h. Zasnovana je kot dvopasovnica z nivojskimi križišči in vsebuje:

- 1 križišče,
- 3 prestavitve in preureditve kategoriziranih cest in 5 prestavitev in preureditev nekategoriziranih cest ter poljskih poti in gozdnih cest.

**Dostopna cesta PSC Vrtača** se naveže na povezovalno cesto Semič, poteka vzhodno od pokopališča in se usmeri proti PSC Vrtača; zaključi se na mestu, kjer je omogočena navezava delno zgrajenega cestnega omrežja v gospodarski coni v dolžini dolžina 0,9 km, projektna hitrost 70 km/h. Zasnovana je kot dvopasovnica z nivojskimi križišči in vsebuje:

- 2 križišči,
- 2 prestavitvi in preureditvi kategoriziranih cest.

**Povezovalna cesta Črnomelj sever** se naveže na hitro cesto v priključku Črnomelj sever, poteka severno od Črnomlja prek gozdnih in kmetijskih zemljišč proti Z, se križa z lokalno cesto LC 054162 Stranska vas–Črnomelj (Esol) in se preko regionalne ceste R1-216/1178 Črmošnjice–Črnomelj naveže na že zgrajeno obvoznico Črnomlja. Dolžina znaša 2,5 km, projektna hitrost 80 km/h. Zasnovana je kot dvopasovnica z nivojskimi križišči in vsebuje:

- površine za pešce in kolesarje,
- 2 krožni križišči,
- 3 prestavitve in preureditve kategoriziranih cest in 7 prestavitev in preureditev nekategoriziranih cest ter poljskih poti in gozdnih cest.

**Povezovalna cesta Črnomelj jug** se naveže na hitro cesto v priključku Črnomelj jug, poteka južno od Črnomlja, prečka dolino reke Lahinje, se križa z dostopno cesto za gospodarsko cono TRIS Kanižarica, zatem z regionalno cesto R1-218/1214 Kanižarica–Vinica in se naveže na regionalno cesto proti Kočevju (R1-217/1209 Brezovica–Kanižarica). Dolžina znaša 6,2 km, projektna hitrost 80 km/h. Zasnovana je kot dvopasovnica z nivojskimi križišči in vsebuje:

- 3 krožna križišča,
- 4 prestavitve in preureditve kategoriziranih cest in 9 prestavitev in preureditev nekategoriziranih cest ter poljskih poti in gozdnih cest,
- 3 podvoze,
- 3 mostove (1 čez Lahinjo in 2 čez Križanji potok).

V sklopu projekta so predvideni tudi **spremljajoči objekti**:

- oskrbni postaji Gradnik vzhod in Gradnik zahod levo in desno ob hitri cesti na odseku med priključkom Maline in razcepom Gradnik,

- 
- počivališče Poštni hrib s površinami za izločanje tovornjakov levo ob hitri cesti na odseku med razcepom Gradnik in priključkom Metlika sever,
  - počivališče Brstovec s površinami za izločanje tovornjakov levo ob hitri cesti južno od priključka Semič,
  - počivališči Krevljica vzhod in Krevljica zahod levo in desno ob hitri cesti med priključkoma Črnomelj sever in Črnomelj jug,
  - baza za vzdrževanje ceste (Brezje) na območju priključka Semič,

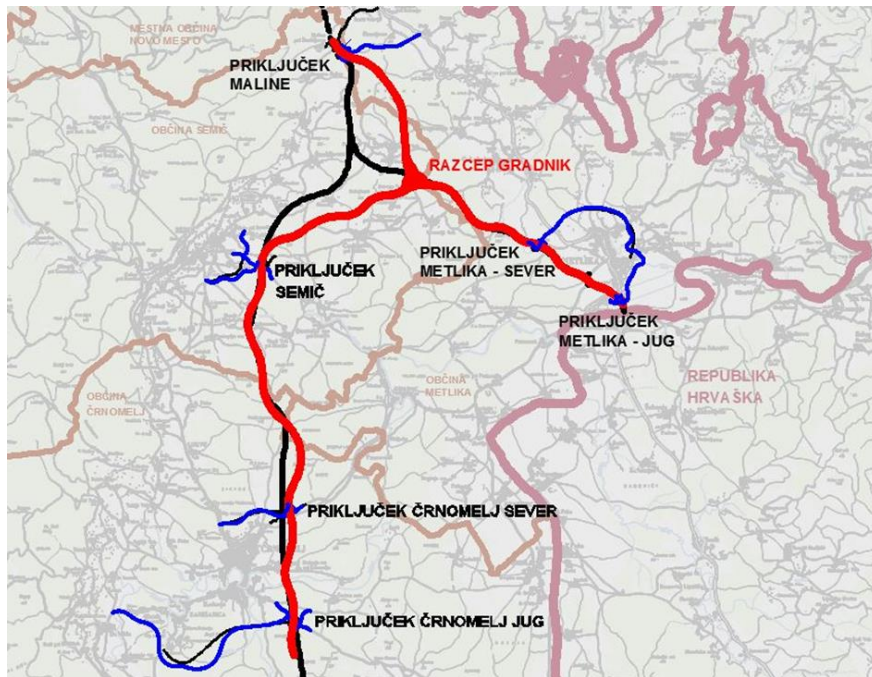
**druge ureditve in posegi:**

- ureditve za odvodnjavanje in čiščenje padavinskih voda (zemeljski zadrževalni bazeni ob hitri cesti, ob obvoznici Metlike in ob povezovalni cesti Črnomelj sever), prečiščena voda se spušča v odvodnike in ponikalnice,
- regulacije vodotokov pri premostitvah,
- odstranitve objektov (stanovanjska hiša Mestni log 12 in del poslovnega objekta Mestni log 15 v Metliki ter 10 gospodarskih in pomožnih objektov),
- protihrupni nasipi pri priključku Metlika sever in pri Vražjem kamnu ter pri naselju Dolenja vas,
- protihrupne ograje pri naselju Nad Sušico v Metliki in pri Križevski vasi pred MMP Metlika ter za objekt Ločka cesta 67 v Črnomlju,
- prestavitve, zamenjave, zaščita komunalne, energetske infrastrukture in elektronsko komunikacijskih naprav in objektov in izgradnja novih,

**ter ureditve občestnega prostora:**

- ureditve občestnega prostora (vkopi in nasipi - ureditev reliefa, zasaditev nove vegetacije, ureditve gozdnega roba idr.),
- varovalna ograja vzdolž hitre ceste ,
- rekultivacije zemljišč (opuščeni odseki cest in poti),
- načrtovane ureditve so skladne z rabo okoliškega prostora (pretežno gozdna zemljišča, v manjšem obsegu kmetijska zemljišča in stavbna zemljišča),
- na območjih rekultivacij, izravnava terena ob cestnih objektih, zasutih s presežki materiala se po končani gradnji vzpostavi prejšnje stanje (pretežno gozdne površine).

Na podlagi razgrnitve v letu 2013 so bile izvedene naslednje optimizacije tras, ki so bile nato javno predstavljene



Slika 6: Prikaz 2. odseka 3. razvojne osi - optimizacije, vir javna seznanitev Acer d.o.o.

Postopek CPVO in okoljsko poročilo (OP):

V sklopu priprave in sprejemanja je treba izvesti postopek CPVO – celovita presoja vplivov na okolje. Strokovna za izvedbo postopka je OP – okoljsko poročilo. OP je že bilo izdelano v fazi izdelave ŠV (OIKOS d.o.o., 2008) (primerjava variant) na to je bilo ob pripravi osnutka DPN je izdelano OP za najustreznejšo varianto:

- Okoljsko poročilo za DPN za državno cesto od priključka Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika in do priključka Črnomelj jug (OIKOS d.o.o., št. proj. 1288, oktober 2013)
- Dodatek za presojo sprejemljivosti vplivov na varovana območja narave (OIKOS d.o.o., št. proj. 1288-D, oktober 2013).

V OP so opredeljeni ter presojani verjetni vplivi izvedbe DPN na okolje, ohranjanje narave, varstvo človekovega zdravja in kulturne dediščine. Ključni omilitveni ukrepi (varstvo vodnih virov, kmetijska zemljišča, gozd, narava):

- Sprejemljivost posega na vodovarstvenem območju za vrtino Ra-2/91 v Gornjem Suhorju
- Za trajno izgubljena kmetijska zemljišča je potrebno zagotoviti nadomestna kmetijska zemljišča ali ustrezno odškodnino.
- Potrebno je zagotoviti nemoteno delovanje hidromelioracijskih in namakalnih sistemov med in po izvedbi plana.
- Pri ureditvah je potrebno upoštevati, da se v varovalne gozdove posega v najmanjšem možnem obsegu.
- Čas izvajanja posegov se omeji zaradi preprečevanja negativnih vplivov na naravo, zlasti na ptice, ribe, netopirje in vidro.

Na podlagi ugotovitev okoljskega poročila je bilo ocenjeno, da je DPN za državno cesto od priključka Maline do MMP Metlika in do priključka Črnomelj jug, z vidika vplivov izvedbe plana na okolje, ohranjanje narave, varstvo človekovega zdravja in varstva kulturne dediščine sprejemljiv ob upoštevanju in izvedbi ukrepov, ki so predvideni z Uredbo o DPN.

## **2.2. odsek 3 od priključka Črnomelj jug do mednarodnega mejnega prehoda Vinica.**

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo je ob upoštevanju dejanskega stanja na območju Vinice Ministrstvu za infrastrukturo predlagala izdelavo DPN za tretji odsek. Odločitev še ni sprejeta.

## **2.3. Vrednost projekta**

Vrednost gradnje na nivoju Idejnega projekta znaša 448.760.058,91 EUR. Vrednost na km znaša za kategorizirane ceste 5.835,176,17 EUR, za skupaj 76,9 km, če pa upoštevamo vse ceste ki jih je potrebno zgraditi preurediti ali rekonstruirati pa znaša vrednost na km 4.133.523,02 EUR, za skupaj 108,6 km.

## **3. Zaključek**

Načrtovanje, projektiranje, investicijska dokumentacija, pridobitev upravne dokumentacije in zagotavljanje sredstev za gradnjo je zelo velik zalogaj za Republiko Slovenijo. Pri tako velikem projektu, kot je tretja razvojna os se kažejo vse naše slabosti in sposobnosti za dogovarjanje na podlagi argumenta moči ali pa moči argumentov.

Seveda stroka vseh izobrazbenih struktur, ki je pri tem udeležena zagovarja moč argumentov. Vendar tudi argumente je potrebno med seboj uskladiti. Ključno pri tem pa je proaktivno ravnanje vseh državnih organov in nosilcev javnih pooblastil, ki so kakorkoli udeleženi v postopkih podajanja smernic, mnenj, pogojev ali soglasij, da s svojim strokovnim znanjem in sposobnostjo dialoga ustvarijo pogoje za sprejem Uredbe o državnem prostorskem načrtu še v letošnjem letu.

## **Viri in literatura**

1. Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julij 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu;
2. Nacionalni strateški referenčni okvir 2007-2013, Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, Ljubljana, 2008;
3. Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013, Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, Ljubljana, 2008;
4. Spremenjen Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013, Služba Vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko, Ljubljana, 2008, november 2010
5. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, OMEGA consult, januar 2007
6. Študija upravičenosti predlaganega koridorja 3 razvojne osi-prometno ekonomsko vrednotenje-končno poročilo, OMEGA consult, d.o.o. Ljubljana, avgust 2007
7. Strategija razvoja prometa v RS, ki jo je sprejela Vlada RS na seji 29. julija 2015
8. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 objavljena v Uradnem listu RS številka 75/2016
9. 6 letni drsni program za ukrep Ro.43 Nacionalnega programa za obdobje 2018 - 2023«, OMEGA CONSULT, projektni management, d.o.o.
10. IDP – idejni projekt – BPI d.o.o., PNG d.o.o., Dolenjska operativa d.o.o., Acer d.o.o. september 2013
11. 3. razvojna os – srednji in južni del: nov izziv za investitorje, načrtovalce, projektante in izvajalce, Tomaž Willenpart, Otočec 2011



**Rado Romih**

Razvojni center PLANIRANJE d.o.o.

**Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 »tretja razvojna os – srednji del«****POVZETEK**

*Študija variant obravnava srednji del tretje razvojne osi, to je državno cesto med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu. Osnovni cilj nove prometne povezave je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru tretje razvojne osi.*

*Začetek izdelave ŠV sega v leto 2006, v kateri je bilo obravnavanih skupno 36 variant ceste v treh koridorjih (vzhodni, sredinski, zahodni). Na podlagi vrednotenja in primerjave variant, pripomb recenzentov, organov in organizacij ter zainteresirane javnosti so bile izdelane optimizacije, za nadaljnjo obravnavo pa predlagana varianta G2-n1+I4 oziroma varianta OPNVR. Ker nobena od variant, obravnavanih v ŠV ni izpolnila pogoja za direktno ekonomsko upravičenost, se je študija variant dopolnila z obravnavo »minimalne variante«. Določeni sta bili minimalni alternativni – varianta V1 in varianta V 2. Vse variante so vile vrednotene in ocenjevanje glede na prostorski, gradbeno tehnični, okoljski in prometno ekonomski vidik. Sintezno vrednotenje in več-kriterijska analiza kažeta na majhne razlike med variantami, najvišjo skupno oceno pa ima varianta OPNVR.*

*Varianta OPNVR je v celoti predvidena kot novogradnja, zato po večini poteka po redko poseljenih območjih, gostejši poselitvi se približa samo na območju naselij Celje, Laško, Radeče, Mokronog, in Šmarješke Toplice. Takšen potek trase dobro vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, ki jih zaobide s primerno oddaljenostjo. Varianta je dvopasovna cesta, znotraj koridorja pa so mogoče manjše prilagoditve in širitve (tretji pas, štiripasovnica).*

**KLJUČNE BESEDE:** tretja razvojna os, študija variant, OPNVR.

**1. Uvod**

Tretja razvojna os je prometna povezava, ki poteka v smeri od severne proti jugovzhodni Sloveniji, od meje z Avstrijo do meje s Hrvaško po območju petih statističnih in razvojnih regij - Koroške, Savinjske, Zasavske, Spodnjeposavske in Jugovzhodne Slovenije. Tretja razvojna os je razdeljena na tri glavne odseke, ki se v prostor umeščajo z ločenimi državnimi prostorskimi načrti. Predmetna študija variant (ŠV) obravnava srednji del tretje razvojne osi, to je državno cesto med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu

Osnovni cilj nove prometne povezave je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru tretje razvojne osi. Hkrati je cilj srednjega dela tretje razvojne osi prometnica, ki bo omogočila navezavo pomembnih lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave in bo pomenila razbremenitev sedanjih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet. Cilji obravnavanega so med drugim skrajšanje potovalnega časa, zagotoviti kvalitetno povezavo z ustrežnejšimi vozno tehničnimi pogoji in izboljšanje prometne varnosti. Z vidika zagotavljanja prostorskega razvoja so cilji predvsem razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter povezanost območij z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.

Konkretno s prostorskega vidika to pomeni povezavo Celja in Novega mesta, ki imata skladno s SPRS vlogo središč nacionalnega pomena in bosta razvijala vlogo pomembnih zaposlitvenih, proizvodnih, storitvenih središč in regionalnih prometnih vozlišč in središč s širšim vplivnim območjem z daljinskim prometnim omrežjem in povezanost na V. in X. TEN koridor.

Poleg tega nova cesta povezuje somestje Hrastnik - Trbovlje – Zagorje, medobčinsko središče Šentjur. v prostoru bo izboljšala možnost medsebojne povezave središč nacionalnega, regionalnega ter medobčinskega pomena in s tem nadaljnji razvoj širšega prostora. Omogočila bo razbremenitev sedanjih prometnic, zlasti v naseljih in s tem povečanje prometne varnosti in kakovosti bivanja.

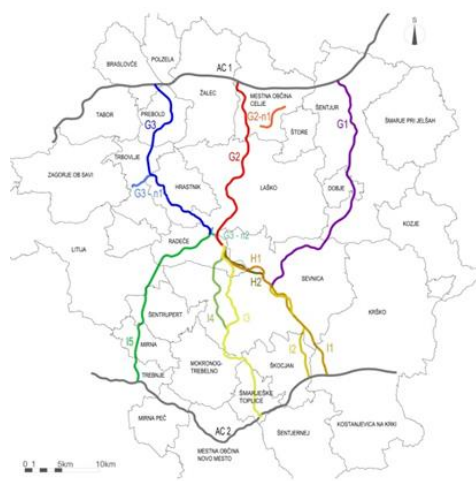
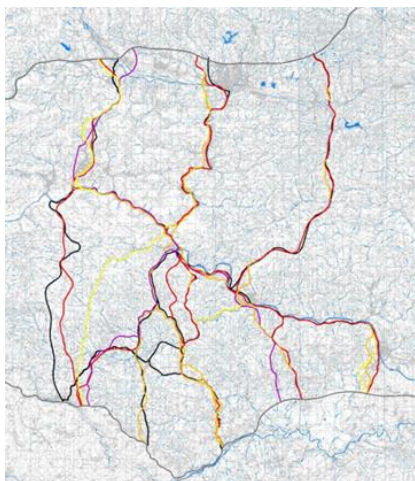
## 2. Študija variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2

Začetek izdelave ŠV sega v leto 2006, ko je bil na pobudo ministra za promet, sprejet »Program priprave DLN za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana na priključku Celje – Lopata in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu. Leta 2008 je bila izdelana Študija variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, v kateri je bilo obravnavanih skupno 36 variant ceste v treh koridorjih (vzhodni, sredinski, zahodni). Z optimizacijo v tej fazi načrtovanja in združevanjem variant je bilo obravnavanih 10 variant (G1, G2, G3, H1, H2, I1, I2, I3, I4 in I5) oziroma 16 kombinacij variant v treh koridorjih:

- zahodnem čez Zasavje,
- sredinskem čez Celje in Laško;
- vzhodnem čez Kozjansko.

Na osnovi vrednotenja in primerjave variant je bila najbolje ocenjena varianta **G2-n1+H2+I1** in utemeljena v »Študiji variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 – predlog najustrežnejše variantne rešitve« [1].

Na podlagi vrednotenja in primerjave variant, pripomb recenzentov, organov in organizacij ter zainteresirane javnosti so bile izdelane optimizacije, za nadaljnjo obravnavo pa predlagana varianta G2-n1+I4.



Slika 1: Prikaz 36 variant (levo) v treh koridorjih in variant G, H in J (vir: RC Planiranje [1])

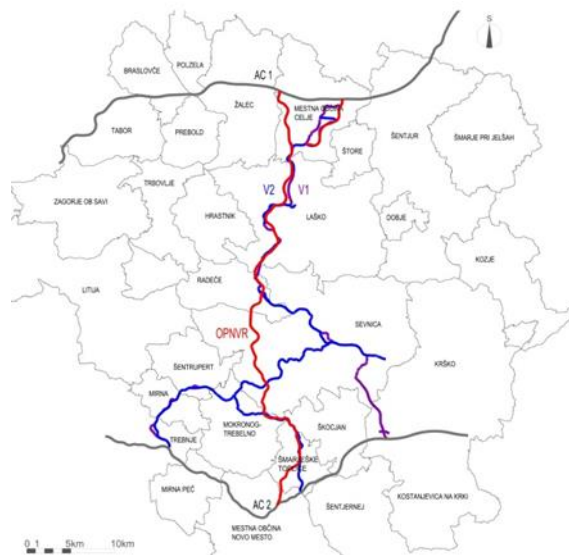
### 3. Dopolnitev študije variant / predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante

Ker nobena od variant, obravnavanih v ŠV ni izpolnila pogoja za direktno ekonomsko upravičenost (investicijski stroški presegajo kumulativne diskontirane koristi neposrednih uporabnikov) in ne dosega pozitivne neto sedanje vrednosti, kakor tudi ne potrebnega minimalnega soglasja lokalnega okolja je Komisija za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest predlagala, da se Študija variant dopolni z obravnavo »minimalne variante«. Skladno s projektno nalogo ter predlogi za nadaljnje delo je bilo določeno:

- da se v okviru priprave državnega prostorskega načrta za sredinski del tretje razvojne osi kot enakovredne obdelata 2 minimalni alternativni,
- primerjava obeh minimalnih alternativ z optimiziranim predlogom najustreznejše variante (OPNVR) (primerjava vseh treh variant z gradbeno tehničnega, prometno ekonomskega, prostorskega in okoljskega vidika) in
- da se izdela predlog in utemeljitev nove najustreznejše variante kot osnovo za pripravo dopolnjenega osnutka DPN.

Določeni sta bili minimalni alternativni – varianta V1 in varianta V2. Varianta V1 poteka izključno po trasah obstoječih cest, predvidena je rekonstrukcija na tistih delih, kjer prometno tehnični elementi ceste niso ustrezni. Varianta V2 poteka delno po trasah obstoječih cest, delno po novih trasah, pri tem smo v največji možni meri uporabili traso variante OPNVR. Razlog za to je dejstvo, da je bila trasa variante OPNVR obdelana v predhodni (osnovni) študiji ter ocenjena kot najprimernejša.

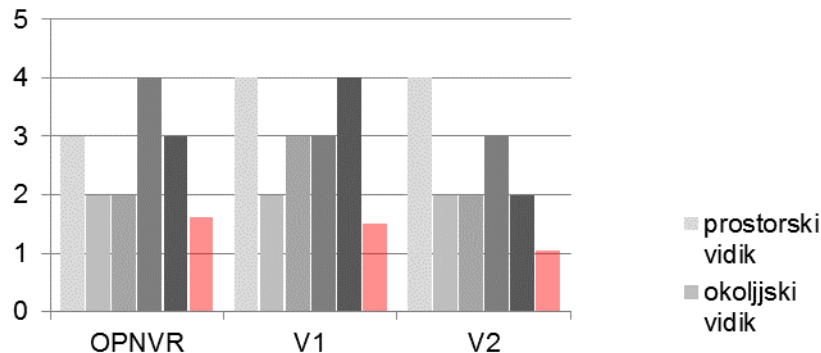
Vse tri variante potekajo po sredinskem koridorju, in sicer od Celja po dolini reke Savinje, po koridorju glavne ceste G1-5 do Radeč. Varianti V1 in V2 se razlikujeta na svojem južnem delu, na odseku med Sevnico in avtocesto A2. Ker obe varianti v največji možni meri uporabljata obstoječe cestno omrežje, potekata na odseku med Sevnico in avtocesto A2 po trasi obstoječe regionalne ceste R1-215 Trebnje-Mokronog-Boštanj. Ker pa koridor ter trase ne sledi enemu od osnovnih ciljev tretje razvojne osi, to je povezovanje regionalnih centrov (v tem primeru Celja in Novega mesta), je bila predlagana še povezava Sevnice z avtocesto A2 na vzhodnem delu. V primeru variante V1 je uporabljen koridor variante I1 iz osnovne študije, ki je bila s prostorskega, gradbeno tehničnega in okoljskega dela pred optimizacijo ocenjena kot najprimernejša, v primeru variante V2 pa delno koridor variante OPNVR.



Slika 2: Prikaz obravnavanega območja in variant V1, V2 in OPNVR (vir: RC Planiranje [2])

### 3.1. Prikaz rezultatov vrednotenja variant po posameznih vidikih in sinteznega vrednotenja in predlog najustreznejše variante

Sintezno vrednotenje in večkriterijska analiza kažeta na majhne razlike med variantami, najvišjo skupno oceno pa ima varianta OPNVR.



Slika 3: Prikaz rezultatov vrednotenja variant po posameznih vidikih in sinteznega vidika (vir: RC Planiranje [2])

Iz rezultatov vrednotenja variant po posameznih vidikih je razvidno, da so vse variante boljše iz prometnega vidika, saj odpravljajo največ težav na obstoječem prometnem omrežju. S prostorskega in okoljskega vidika sta varianti, ki potekata v celoti (varianta V1) ali delno (varianta V2) po trasi obstoječe glavne ceste enake ali boljše kot varianta, ki poteka po novem koridorju (OPNVR). Z ekonomskega vidika je predlagana varianta OPNVR razvrščena na drugo mesto.

### 3.2. Najustreznejša varianta za preverjeno ekonomsko dobo do leta 2047 s predvidenimi prometnimi obremenitvami do leta 2026, je 2-pasovna OPNVR.

Glede na prometne podatke iz ekonomsko upravičenost, so vse variante za naslednje 30 letno obdobje načrtovane in obravnavane kot 2 pasovne ceste, razen na delih med Celjem in Laškim, kjer je potrebna 4 pasovna cesta že v tem obdobju. Kljub temu, smo ob predpostavki, da bo po tem obdobje potrebno cesto širiti na 4 pasovno, obravnavali prostorski in okoljski vidik za 4 pasovnico. To hkrati pomeni, da so bile variante s teh vidikov podvržene strožjemu ocenjevanju.

Ocenjena investicijska vrednost za obravnavane variante znaša 1.040.143.417 EUR za varianto OPNVR 1.040.143.417 EUR, 785.195.530 EUR za varianto 1 in 958.040.063 EUR za varianto. Vse tri različice so ekonomsko upravičene.

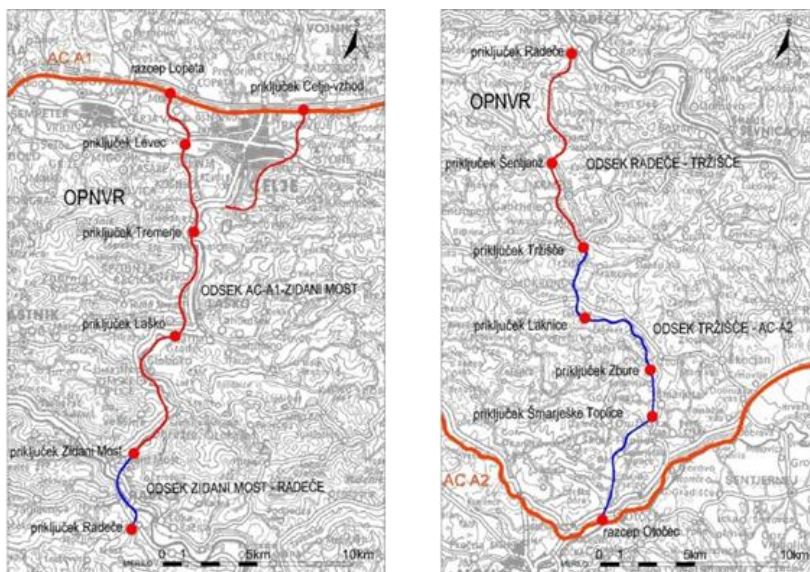
Varianta OPNVR je v celoti predvidena kot novogradnja, zato po večini poteka po redko poseljenih območjih, gostejši poselitvi se približa samo na območju naselij Celje, Laško, Radeče, Mokronog, in Šmarješke Toplice. Takšen potek trase dobro vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, ki jih zaobide s primerno oddaljenostjo. Varianta je dvopasovna cesta, znotraj koridorja pa so mogoče manjše prilagoditve in širitve (tretji pas, štiripasovnica).

### 3.3. Predlog etapnosti gradnje izbrane variante

Izbrana najustreznejša varianta OPNVR bo zaradi velike investicijske vrednosti izvedena fazno. Predlog temelji na oceni količine prometa in vpliv prometa na poselitev, s katerim razrešujemo problem preobremenjenosti naselij s prometom. Zato je predlagana taka etapnost gradnje, ki v prvi fazi rešuje prometne obremenitve urbanih središč. Odseki, ki niso problematični z vidika prometne obremenitve urbanih središč, prometno tehnične značilnosti obstoječe ceste pa so zadovoljive, se gradijo nazadnje.

Predlagani odseki DPN morajo predstavljati smiselne zaključene celote tako, da jih je možno graditi v eni ali več etapah. Pri tem je poleg prometnih in tehničnih lastnosti, stroškov gradnje potrebno upoštevati še prostorski in okoljski vidik posameznega odseka. Varianto OPNVR smo razdelili na dva odsek in vel pododsekov, ki potekata vsak po svojem geografsko determiniranem območju:

- **odsek OPNVR 1** med avtocesto A1 po dolini reke Savinje do reke Save (dolžina 35,5 km)
- odsek OPNVR 1.1 avtocesta A1– Zidani Most (dolžina 24,7 km),
- odsek OPNVR 1.2 Zidani Most – Radeče (dolžina 4,6 km),
- **odsek OPNVR 2** od reke Save do avtoceste A2 (dolžina 30 km).
- odsek OPNVR 2.1 Radeče – Tržišče (dolžina 12 km),
- odsek OPNVR 2.2 Tržišče – avtocesta A2 (dolžina 18 km).



Slika 4: Predlog odsekov etap gradnje izbrane variante (vir: RC Planiranje [2])

#### 4. Zaključek

Kot najprimernejša varianta sinteznega vrednotenja in multikriterijske analize je bila varianta OPNVR. Iz rezultatov vrednotenja variant po posameznih vidikih je razvidno, da so vse variante boljše iz prometnega vidika, saj odpravljajo največ težav na obstoječem prometnem omrežju. S prostorskega in okoljskega vidika sta varianti, ki potekata v celoti (varianta V1) ali delno (varianta V2) po trasi obstoječe glavne ceste enake ali boljše kot varianta, ki poteka po novem koridorju (OPNVR). Z ekonomskega vidika je predlagana varianta OPNVR razvrščena na drugo mesto.

Predlagana varianta OPNVR je novogradnja, Varianta je dvopasovna cesta, znotraj koridorja pa so mogoče manjše prilagoditve in širitve (tretji pas, štiripasovnica). Zaradi velike investicijske vrednosti izvedena fazno

#### Viri in literatura

- [1] Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 RC Planiranje d.o.o. Celje, BPI d.o.o. Maribor, PNZ d.o.o. Ljubljana, Tempus Babnik s.p., Ljubljana, OIKOS d.o.o. Domžale, april 2008;
- [2] Dopolnitev študije variant / predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante, RC Planiranje d.o.o. Celje, BPI d.o.o. Maribor, PNZ d.o.o. Ljubljana, EPLAN d.o.o. Novo mesto, OIKOS d.o.o. Domžale, maj 2011, dopolnitev maj 2014, avgust 2016;

**izr. prof. dr. Marko Renčelj**

Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo

## **Kaj pa glavna cesta G1-1 Maribor – Dravograd?**

### **POVZETEK**

*V članku je prikazana podrobna analiza obstoječega stanja (prometne obremenitve, prometna varnost ipd.) obstoječe glavne ceste G1-1 Maribor - Dravograd. Na osnovi opravljene analize in ugotovljenih rezultatov je v nadaljevanju - kot možna rešitev nekaterih današnjih težav - predstavljen koncept uvedbe sistem "2+1" ceste. Ta koncept je bil tudi preverjen s strani možnosti izvedbe na relaciji Maribor - Dravograd.*

*V tujini je namreč že vrsto let v uporabi "alternativni tip ceste" s posebnim prečnim profilom "2+1". V nekaterih evropskih državah se pogosto uporablja pri rekonstrukciji dvopasovnih cest izven naselij, predvsem tistih z večjim deležem tovornega prometa. Uporablja se tudi kot ukrep za izboljšanje prometne varnosti in prepustnosti.*

*Namen članka je torej predstaviti rezultate opravljenih analiz in seznanitev s konceptom sistema cest "2+1". Prav tako je cilj opozoriti na potencial, ki ga takšna rešitev predstavlja na področju izboljšanja obstoječega stanja cestnih povezav - predvsem glavnih cest v R Sloveniji.*

**KLJUČNE BESEDE:** *prometna varnost, prometne obremenitve, "2+1" ceste, glavna cesta Maribor - Dravograd*

### **1. Uvod**

Ob pospešenih aktivnostih na področju izgradnje tretje razvojne osi v Sloveniji velja del pozornosti nameniti tudi drugim glavnim cestam v Sloveniji, na katerih se srečujemo - mogoče v manjši meri, a vseeno - s podobnimi težavami (neustrezen nivo prometne varnosti, čas potovanja ipd.).

Uspešen in enakomeren razvoj posameznih regij namreč nedvomno pripomore pri doseganju boljših gospodarskih rezultatov na nivoju cele države. Navedeni cilj je bistveno težje izpolniti, v kolikor so prometne povezave med regijami neustrezne - glede na različne vidike. V Sloveniji imamo (tudi) sorazmerno razvejano omrežje glavnih cest (G cest) v skupni dolžini preko 800 km, ki potekajo v posameznih regijah in povezujejo posamezne regije med seboj. Žal so prometno-tehnične in prometno-varnostne značilnosti teh cest pogosto neustrezne oz. problematične, kar se nenazadnje odraža tudi v (sorazmerno) slabih prometno-varnostnih razmerah na teh cestah. Te ceste so namreč sorazmerno precej prometno obremenjene, neredko je delež tovornih vozil visok, projektni elementi cest so pogosto neustrezni (konfiguracija terena, trase potekajo v (ozkih) rečnih dolinah, možnost varnega prehitevanja je omejena, pojavljajo se težave z zagotavljanjem ustrezne preglednosti ipd. Dodaten problem predstavljajo trase teh cest skozi naselja. Dejstvo tudi je, da vseh teh navedenih težav ne bomo mogli - niti ni racionalno - povsod rešiti z izgradnjo hitrih cest (HC).

Predmet podrobne analize v tem članku je glavna cesta G1-1 na relaciji Maribor - Dravograd. Celotna cesta G1-1 je sicer sestavljena iz večjega števila odsekov, za namene tega članka smo analizirali 6 odsekov (obarvane vrstice v tabeli 1).

Tabela 1: Prometni odseki, ki sestavljajo glavno cesto G1-1 [1]

Številka odseka	Opis odseka
0240	VIČ-DRAVOGRAD
0241	DRAVOGRAD-RADLJE
0242	RADLJE
0243	RADLJE-BREZNO
0244	BREZNO-RUTA
0245	RUTA-MB(KOR. MOST)
1605	RONDO MARIBOR (KOROŠKA VRATA)
0326/0726	MB (KOR. MOST-C. PROLETARSKIH BRIGAD)
0475	PRIKLJ. STUDENCI
0476	PRIKLJ. LIMBUŠ
1633	RONDO MB PROLETARSKÉ BRIGADE
0364/0764	MB (C. PROLETARSKIH BRIGAD-TRŽAŠKA C.)
0264/0746	MB (TRŽAŠKA C.)-MIKLAVŽ

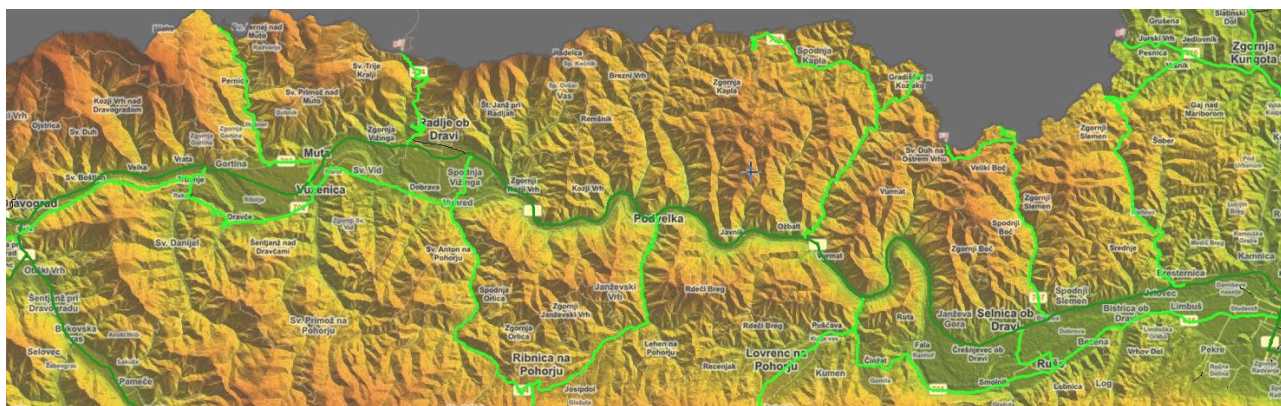
## Osnovne značilnosti glavne ceste G1-1 Maribor – Dravograd

### 1.1. Prometna funkcija

Obstoječa glavna cesta G1-1 Maribor - Dravograd (slika 1) predstavlja osrednjo prometnico v tem prostoru. Kar se njene prometne funkcije tiče lahko ugotovimo, da na njej nastopajo prav vse prometne funkcije:

- daljinski promet: to vrsto prometa lahko opredelimo kot promet na relaciji Maribor - Dravograd, z navezavo naprej na Koroško in (tudi) Avstrijo;
- povezovalna funkcija: prometnica v prostoru povezuje območje te regije, povezuje večja naselja na tej relaciji;
- zbirna funkcija: ker je prometnica ena osrednjih v tem prostoru (edina - te kvalitete - v smeri V - Z) je njena funkcija tudi "zbiranje prometa" iz "prečnih" prometnic, ki se navezujejo nanju;
- dostopna funkcija: ker prometnica poteka skozi naselja (obvoznico imajo le Radlje ob Dravi) ta cesta predstavlja hkrati tudi dostopno prometnico do objektov in zemljišč, ki so locirane ob njej.

Dejstvo je, da so na eni prometnici smiselne - predvsem iz prometno-varnostnega vidika - največ dve prometni funkciji hkrati (zaželeno seveda je, da ima vsaka prometnica zgolj eno (prioritetno) prometno funkcijo). V primeru, ko so na eni prometnici združene tri ali celo štiri prometne funkcije se seveda "ravnovesje poruši" - navedeno neskladje med prometnimi funkcijami na eni prometnici nujno vodi do bistveno slabših PV razmer - navedeno velja tudi za to prometnico. Samo kot primer velja navesti (nekoč) glavno cesto Maribor - Ptuj (prav tako so bile na njej zastopane vse štiri prometne funkcije hkrati), ki je bila pred izgradnjo AC ena izmed najbolj nevarnih prometnic v državi.



Slika 1: Potek glavne ceste G1-1 Maribor - Dravograd [2]

## 1.2. Obstoječa ureditev

Glavna cesta G1-1 Maribor - Dravograd poteka v dolini reke Drave, ki močno definira njen potek, njene projektno-tehnične elemente in njeno ureditev. Še posebej na mestih, kjer je dolina ozka cesta poteka v zaseku, pogosto so njeni projektno-tehnični elementi neustrezni - glede na pričakovane zahteve za ta rang prometnice. Težave se pojavljajo z zagotavljanjem zaustavitvene preglednosti / preglednosti v krivinah, še posebej pa z zagotavljanjem (varnih) odsekov za prehitevanje (slika 2).



Slika 2: Prikaz glavne ceste G1-1 Maribor - Dravograd [3]

## Analiza prometnih obremenitev

### 1.3. Obstoječe dnevne prometne obremenitve

Na glavni cesti Maribor - Dravograd znaša PLDP (tabela 2, podatki za l. 2016 [4]) od 4.380 voz./dan (odsek 0244, Lovrenc - Podvelka) do 13.945 voz./dan (odsek 0245, Mb (otok) - Mb (Koroški most)). V povprečju znaša PLDP 6.273 voz./dan. Ugotovimo lahko, da se promet na glavni cesti opazno poveča na relaciji od Selnice proti Mariboru ter - v nekoliko manjši - meri na odseku Radlje - Dravograd.

Tabela 2: Prometne obremenitve (PLDP) za glavno cesto G1-1 Maribor - Dravograd [4]

Štev. odseka	Ime odseka	Zač. stac.	Končna stac.	Dolžina [km]	PLDP [voz./dan]
0241	DRAVOGRAD - RADLJE	0	16.005	16,005	7.542
0242	RADLJE	0	2.686	2,686	5.338
0243	RADLJE - BREZNO	0	9.127	9,127	4.608
0244	BREZNO - RUTA	0	9.569	9,569	4.380
0245	RUTA - SELNICA	0	10.500	10,500	4.784
0245	SELNICA - MB(OTOK)	10.500	19.220	8,720	8.551
0245	MB (OTOK) - MB (KOROŠKI MOST)	19.220	20.688	1,468	13.945

Kot je razvidno iz podatkov (tabela 3) dnevno prevozi relacijo Maribor - Dravograd med 150 in 200 vlačilcev ter med 80 in 150 težkih tovornih vozil in težkih tovornih vozil s priklopnikom. Opazen je tudi promet motorjev, saj je zabeleženih med 43 in 97 motorjev dnevno.



Tabela 3: Podrobnejši prikaz prometnih obremenitev za posamezne vrste motornih vozil za glavno cesto G1-1 Maribor - Dravograd [4]

Štev. odseka	Dolžina [km]	Vsa vozila (PLDP) [voz./dan]	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci	Dnevni NOO
0241	16.005	7542	96	6303	54	623	116	83	63	204	384.62
0242	2.686	5338	63	4422	17	446	94	74	54	168	221.975
0243	9.127	4608	64	3782	41	406	78	47	45	145	197.225
0244	9.569	4380	43	3545	44	415	81	44	43	165	210.95
0245	10.5	4784	64	3914	37	431	65	73	38	162	210.375
0245	8.72	8551	81	7454	77	559	110	72	44	154	242.775
0245	1.468	13945	97	12508	84	847	117	92	44	156	258.95

Glavna cesta G1-1 je - kar se prometnih obremenitev tiče (tabela 4) - za približno 25% prometno manj obremenjena kot znaša povprečje za G1 ceste v Sloveniji. Iz primerjave podatkov za posamezne vrste vozil lahko ugotovimo, da je na G1-1 (primerjalno) večji promet motorjev, avtobusov ter določenih vrst tovornih vozil, manj pa (spet, primerjalno gledano) osebnih vozil ter vlačilcev in težkih tovornih vozil s priklopnikom.

Tabela 4: Primerjava prometnih obremenitev, izračun (povprečje) za glavno cesto G1-1 ter (povprečje) za vse G1 ceste v Sloveniji

	VSA MOT. VOZILA	MOTORJI	OSEBNA VOZILA	AVTOBUSI	TOVORNA VOZILA	Lahki tov. < 3,5t	Sred. tov. 3,5-7t	Težki tov. nad 7t	Tov. s prikol.	Vlačilci
vse G1	8403	82	7128	57	1137	611	113	80	71	263
G1-1	6273	73	5263	50	887	508	93	67	49	170
Delež G1-1	74.6	89.0	73.8	88.0	78.0	83.1	82.7	84.1	68.7	64.9

Če primerjamo deleže posameznih vrst motornih vozil v prometnem toku (primerjava G1-1 s povprečjem za vse G1 ceste v Sloveniji - tabela 5) lahko ugotovimo, da je na cesti G1-1 večji delež motorjev, predvsem pa lahkih tovornih vozil (< 3,5 t).

Tabela 5: Delež posameznih motornih vozil v prometnem toku, izračun za glavno cesto G1-1 ter (povprečje) za vse G1 ceste v Sloveniji

	VSA MOT. VOZILA	MOTORJI	OSEBNA VOZILA	AVTOBUSI	TOVORNA VOZILA	Lahki tov. < 3,5t	Sred. tov. 3,5-7t	Težki tov. nad 7t	Tov. s prikol.	Vlačilci
vse G1	8403	82	7128	57	1137	611	113	80	71	263
Delež [%]	100.0	1.0	84.8	0.7	13.5	7.3	1.3	1.0	0.8	3.1
G1-1	6273	73	5263	50	887	508	93	67	49	170
Delež [%]	100.0	1.2	83.9	0.8	14.1	8.1	1.5	1.1	0.8	2.7

#### 1.4. Opravljeno prometno delo

Analiza podatkov o opravljenem prometnem delu (tabeli 6 in 7) nam pokaže, da cesta G1-1 kljub temu, da predstavlja (kar se njene dolžine tiče) cca 16,5 % vseh G1 cest "prispeva" cca. 12,3 % od vsega opravljenega prometnega dela na G1 cestah v Sloveniji. Nekoliko večji "prispevek" se nanaša na opravljeno delo motorjev in avtobusov.

Kar se deležev opravljenega prometnega dela tiče - primerjalno za posamezne skupine motornih vozil glede na povprečje za vse G1 ceste v Sloveniji - lahko ugotovimo, da je na G1-1 cesti opravljenega nekaj več prometnega dela v kategoriji motorjev (+0,2 %), avtobusov (+0,1 %) in tovornih vozil (+0,6 %).

Tabela 6: Opravljeno prometno delo po posameznih skupinah motornih vozil [mio km / leto] - izračun za glavno cesto G1-1, (povprečje) za vse G1 ceste v Sloveniji ter delež opravljenega prometnega dela na G1-1 v primerjavi z vsemi G1 cestami v Sloveniji

	Dolžina [km]	Povp. PLDP [voz./dan]	Opravljeno prometno delo [mio km / leto]				
			VSA MOT. VOZILA	MOTORJI	OSEBNA VOZILA	AVTOBUSI	TOVORNA VOZILA
<b>vse G1</b>	351.3	8403	1077.60	10.48	914.06	7.25	145.81
<b>G1-1</b>	58.1	6273	132.96	1.54	111.56	1.05	18.80
<b>Delež G1-1 [%]</b>	16.5	74.6	12.3	14.7	12.2	14.5	12.9

Tabela 7: Opravljeno prometno delo po posameznih skupinah motornih vozil [mio km / leto] - izračun za glavno cesto G1-1, (povprečje) za vse G1 ceste v Sloveniji ter delež opravljenega prometnega dela za posamezno skupino motornih vozil

	Opravljeno prometno delo [mio km / leto]				
	VSA MOT. VOZILA	MOTORJI	OSEBNA VOZILA	AVTOBUSI	TOVORNA VOZILA
<b>vse G1</b>	1077.60	10.48	914.06	7.25	145.81
<b>Delež [%]</b>	100.0	1.0	84.8	0.7	13.5
<b>G1-1</b>	132.96	1.54	111.56	1.05	18.80
<b>Delež [%]</b>	100.0	1.2	83.9	0.8	14.1

## Analiza prometne varnosti

Drugi pomembni sklop analize značilnosti glavne ceste G1-1 Maribor - Dravograd predstavlja analiza prometne varnosti (PV). Pri tem se bomo za potrebe tega prispevka omejili na analizo podatkov o prometnih nesrečah (PN), kot so zbrani v uradni bazi podatkov o prometnih nesrečah s strani policije. Analiza podatkov je opravljena na podlagi podatkov o PN dobljenih s strani spletne aplikacije Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (AVP-RS) [5].

Vsi podatki in opravljene analize v nadaljevanju so izvedene na način, da so obravnavane samo PN izven naselja. Omenjeno je izvedeno zaradi razloga, ker znotraj naselij prihaja do različnih tipov / vzrokov PN, ki niso nujno - ali vsaj ne v celoti - povezane z značilnostmi cestne infrastrukture. Gre namreč (tudi) za PN z udeleženi pešci, kolesarji, na parkiriščih in (tudi) med "notranjim prometom" znotraj naselij, ki pa jih je potrebno obravnavati / analizirati ločeno oz. posebej. Navedeno je še posebej pomembno zaradi izvedenih primerjav podatkov o PN za G1-1 cesto in za vse G1 ceste v Sloveniji (različna naselja, njihove velikosti, prometne in prometno-tehnične značilnosti G1 cest znotraj naselij ipd.). Tudi sicer je smiselno opozoriti na delež PN (in v tem oziru problematično PV), ki so locirane znotraj naselij: na G1-1 znaša delež PN, ki so se zgodile izven naselja 76,8 %, znotraj naselja kar 23,3% (za primerjavo, za vse G1 ceste v Sloveniji znašata ta deleža 91,3 % in 8,7 %).

### 1.5. Trend spreminjanja števila prometnih nesreč (PN)

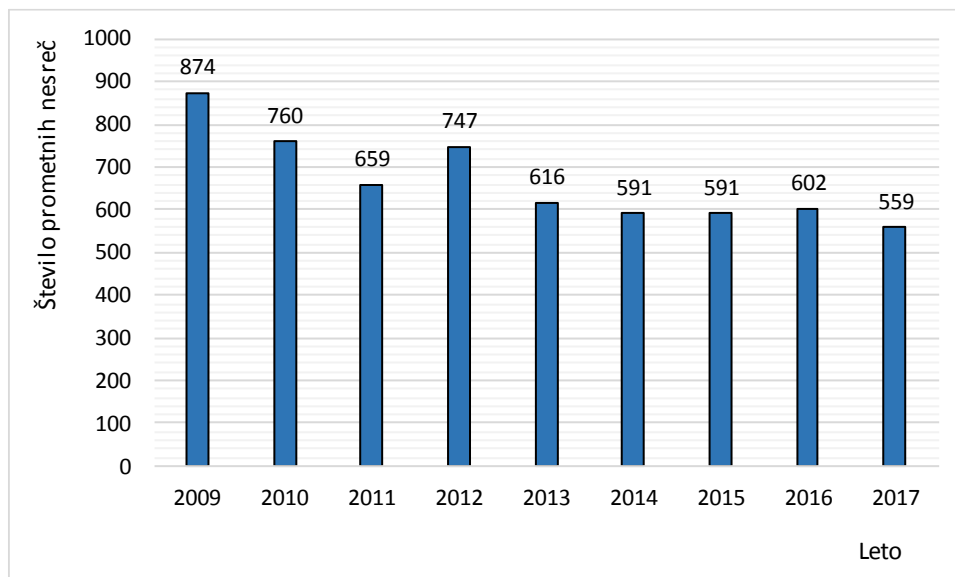
Za začetek lahko prikažemo trend spreminjanja števila PN od l. 2009 do l. 2017. Kot je razvidno iz prikazanih podatkov (tabela 8, grafa na slikah 3 in 4) lahko ugotovimo, da se je število PN na cesti G1-1 od 98 PN v letu 2009 zmanjšalo na 74 PN v letu 2017 - kar predstavlja upad števila PN za 24,5 %. Opazen je sicer precejšen porast v l. 2010 (+27,6 % glede na l. 2009) ter porast v l. 2015 (+ 18,5 % glede na l. 2014). Teh dveh "skokov" ni zaslediti pri trendu spreminjanja števila PN od l. 2009 do l. 2017 pri PN na vseh G1 cestah v Sloveniji (primerjava grafov na slikah 3, 4 in 5) - in bi jih bilo smiselno analizirati posebej v okviru kakšne druge raziskave oz. prispevka.

V kolikor analiziramo podatke o številu PN za vse G1 ceste v Sloveniji lahko ugotovimo, da se je število PN prav tako zmanjšalo - od 874 PN v l. 2009 na 559 PN v l. 2017 - kar predstavlja zmanjšanje za 36 %. Ugotovimo torej lahko, da se je prometna varnost na (vseh) G1 cestah v Sloveniji izboljšala / popravila bolj kakor na cesti

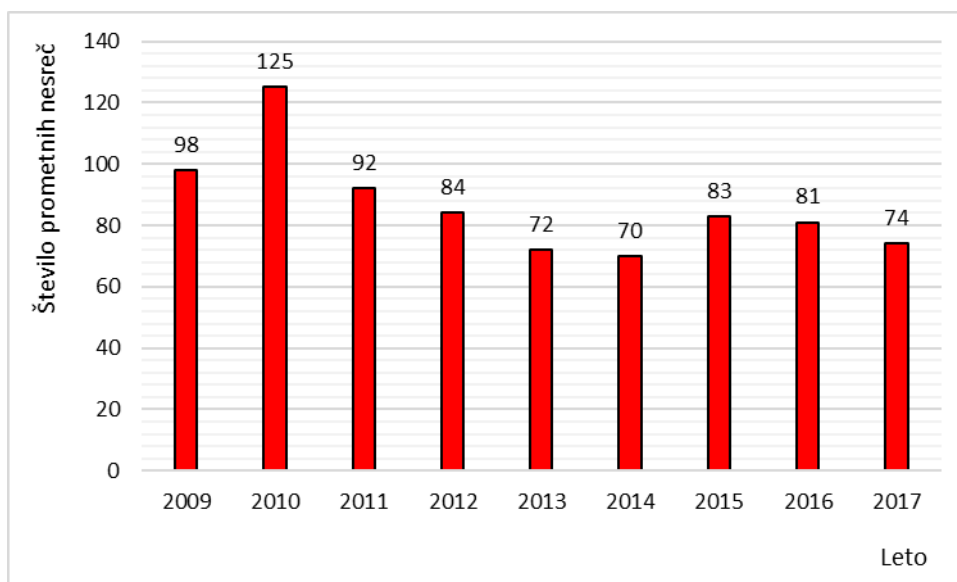
G1-1 (oziroma, povedano drugače, prometna varnost na G1-1 cesti se ni toliko izboljšala, kot se je v povprečju na G1 cestah v Sloveniji).

Tabela 8: Podatki o PN (2009 - 2017) in primerjava spreminjanja števila PN glede na izhodiščno l. 2009 podatki in izračuni za glavno cesto G1-1 in za vse G1 ceste v Sloveniji (podatki se nanašajo na PN izven naselja)

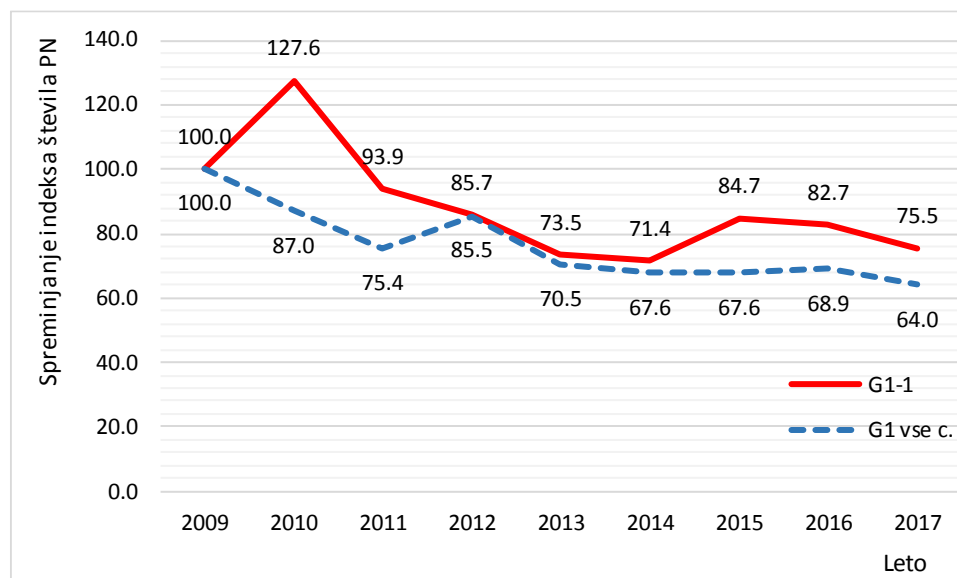
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
G1-1	Število PN:	98	125	92	84	72	70	83	81	74
	Indeks (izh. leto 2009):	100.0	127.6	93.9	85.7	73.5	71.4	84.7	82.7	75.5
	Razlika indeksa:	0.0	27.6	-6.1	-14.3	-26.5	-28.6	-15.3	-17.3	-24.5
vse G1	Število PN:	874	760	659	747	616	591	591	602	559
	Indeks (izh. leto 2009):	100.0	87.0	75.4	85.5	70.5	67.6	67.6	68.9	64.0
	Razlika indeksa:	0.0	-13.0	-24.6	-14.5	-29.5	-32.4	-32.4	-31.1	-36.0



Slika 3: Graf spreminjanja števila PN za vse G1 ceste v Sloveniji



Slika 4: Graf spreminjanja števila PN za cesto G1-1 Maribor - Dravograd



Slika 5: Primerjava spreminjanja števila PN za cesto G1-1 Maribor - Dravograd ter za vse G1 ceste v Sloveniji: spreminjanje deleža števila PN, izhodiščno l. (100 %) je l. 2009

Kot je razvidno iz zgoraj prikazanih podatkov lahko ugotovimo, da se število PN v obdobju zadnjih 5 let ni bistveno spreminjalo - velja tako za G1-1 kot za vse G1 ceste v Sloveniji. Za namenom izveden nadaljnjih - bolj podrobnih - PV analiz smo tako upoštevali izračunano 5-letno povprečje PN (torej, za obdobje 2013 - 2017).

### 1.6. Analiza podatki o prometnih nesrečah (PN)

Kot je že bilo navedeno cesto G1-1 sestavlja več cestnih odsekov, pri čemer smo v analizah za G1-1 Maribor - Dravograd upoštevali odseke 0241, 0242, 0243, 0244 ter 0245. Podatki v nadaljevanju so tako prikazani in analizirani za obravnavani del ceste G1-1, za celotno G1-1 cesto ter za vse G1 ceste v Sloveniji (tabela 9).

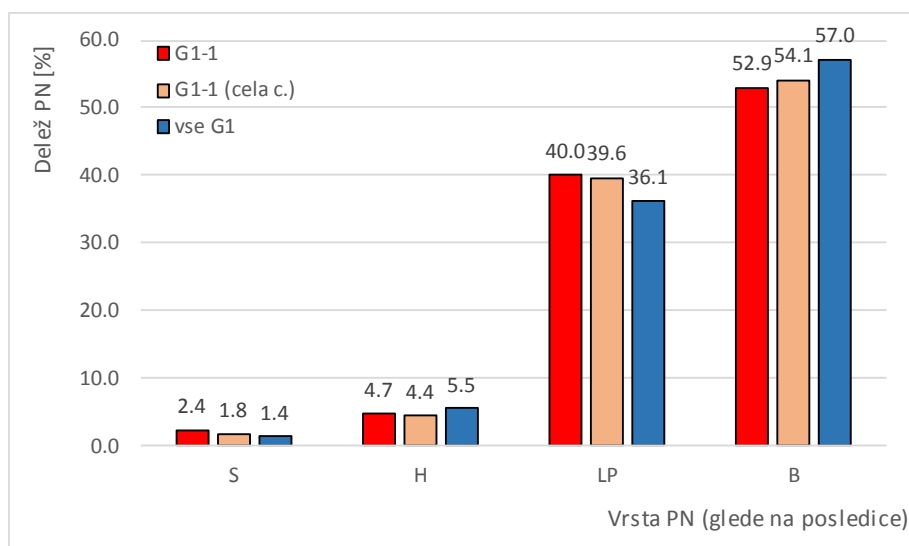
Kot je razvidno iz prikazanih podatkov lahko ugotovimo, da se je na G1-1 cesti Maribor - Dravograd v zadnjem 5-letnem obdobju zgodilo (v povprečju) 76 PN letno, pri čemer je bilo 1,8 PN s smrtnim izidom, 3,6 PN s hudo telesno poškodovanimi ter 30,4 PN z lahko telesno poškodovanimi udeleženci. Ostale PN (40, 2 na leto) so se končale zgolj z materialno škodo. Če primerjamo izračunane deleže PN (glede na posledice PN) lahko

ugotovimo, da PN s smrtnim izidom predstavljajo 2,4 % vseh PN, PN s hudo telesno poškodovanimi 4,7 % vseh PN, PN z lahko telesno poškodovanimi 40 % vseh PN ter PN brez poškodovanih 52,9 % vseh PN na tem delu G1-1 ceste.

Tabela 9: Podatki o PN (2009 - 2017): podatki in izračuni za glavno cesto G1-1 Maribor - Dravograd, za celo G1-1 cesto ter za vse G1 ceste v Sloveniji (podatki se nanašajo na PN izven naselja)

Cesta	Odsek	Vse PN	S	H	LP	B	Vzrok PN: Nepr. stran/smer vožnje in nepr. preh.	Tip PN: Čelno trč.	Dolžina [km]	Prom. delo [mio km / leto]
G1-1	0245	139	3	4	61	71	59	20	20.805	
	0244	38	2	2	12	22	17	3	9.569	
	0243	34	1	2	11	20	18	3	9.127	
	0242	35	0	1	18	16	7	10	2.686	
	0241	134	3	9	50	72	46	22	16.005	
	Vsota:	380	9	18	152	201	147	58	58.192	
	Povprečje:	76	1.8	3.6	30.4	40.2	29.4	11.6		133.0
	Delež [%]:	100.0	2.4	4.7	40.0	52.9	38.7	15.3		
G1-1 (cela c.)	Vsota:	497	9	22	197	269	164	65	78.418	
	Povprečje:	99.4	1.8	4.4	39.4	53.8	32.8	13		180.0
	Delež [%]:	100.0	1.8	4.4	39.6	54.1	33.0	13.1		
vse G1	Vsota:	2959	41	163	1068	1687	924	365	353.772	
	Povprečje:	591.8	8.2	32.6	213.6	337.4	184.8	73		1077.6
	Delež [%]:	100.0	1.4	5.5	36.1	57.0	31.2	12.3		

Smiselno je, da PV (število in posledice PN) na obravnavani cesti G1-1 Maribor - Dravograd primerjamo tudi značilnostmi PV za celo G1-1 cesto ter za vse G1 ceste v Sloveniji. Ugotovimo lahko (tabela 9, slika 6), da je obravnavana cesta PV bolj problematična od primerjanih - delež PN s smrtnim izidom je najvišji (2,4 % v primerjavi s 1,8 % za celo cesto G1-1 ter 1,4 % za vse G1 ceste v Sloveniji), večji je tudi delež PN z lahko telesno poškodovanimi (cca 4 % višji kot je povprečje za G1 ceste v Sloveniji).



Slika 6: Primerjava deleža PN glede na posledice PN (za cesto G1-1 Maribor - Dravograd, za celo cesto G1-1 ter za vse G1 ceste v Sloveniji): PN s smrtnim izidom (S), PN s hudo telesno poškodovanimi (H), PN z lahko telesno poškodovanimi (LP) ter PN brez poškodovanih udeležencev (B)

### 1.7. Analiza izpostavljenih vzrokov in posledic prometnih nesreč (PN)

Kot je že bilo navedeno lahko med značilnosti obravnavane ceste G1-1 Maribor - Dravograd prištejemo tudi pomanjkanje ustreznih odsekov, kjer bi bilo možno varno prehitevanje. Zaradi navedenega smo opravili še analizo po dveh vzrokih za nastanek PN, ki sovpadata z navedenim - gre za t. i. "Nepravilno stran/smer vožnje" in "Nepravilno prehitevanje".

Ugotovimo lahko (tabela 9), da je na obravnavani cesti G1-1 Maribor - Dravograd kar (v povprečju) 29,4 PN na leto takšnih, kjer sta navedena vzroka bila ključna za nastanek PN. V deležih to pomeni, da navedena vzroka nastopata pri 38,7 % vseh PN, ki so se zgodile na tem odseku. Če te rezultate primerjamo s celo cesto G1-1 ter z vsemi G1 cestami v Sloveniji lahko ugotovimo, da je delež takšnih PN na primerjanih cestah nižji (33 % oz. 31,2 %). Navedeno torej potrjuje dejstvo, da je problem neustreznih odsekov za varno prehitevanje na obravnavani cesti večji kot na primerljivih cestah v Sloveniji.

PN, ki nastanejo zaradi "Nepravilne strani/smeri vožnje" in "Nepravilnega prehitevanja" so običajno čelni trki. Gre hkrati tudi za najtežje PN, posledice takšnih PN so praviloma največje / najtežje. Na osnovi opravljene analize podatkov lahko ugotovimo, da je tudi v tem primeru čelnih trkov na obravnavani cesti G1-1 Maribor - Dravograd več kot na primerljivih cestah: delež PN s čelnim trčenjem znaša namreč 15,3 % (v povprečju torej cca 11,6 PN s čelnim trkom letno), na primerjanih cestah je ta delež nižji - 13,1 % za celo cesto G1-1 ter 12,3 % za vse G1 ceste v Sloveniji.

### 1.8. Izračun in analiza kazalnikov prometne varnosti (PV)

Dejstvo je, da zgolj število PN oz. deleži posameznih PN s posledicami, vzroki PN in tipi PN "še ne povedo dovolj" o "velikostnem problemu" PV na določeni cesti / cestnem odseku. Zaradi navedenega je smiselno, da pri analizi upoštevamo tudi izračun določenih kazalnikov, s katerimi lažje ugotovimo / utemeljimo oz. poudarimo PV "problematičnost" (ali "neproblematičnost") določene analizirane ceste / cestnega odseka.

V ta namen je v nadaljevanju prikazan, izračunan in analiziran izračun dveh kazalnikov: števila PN na km ceste ter števila PN glede na opravljeno prometno delo. Kazalnika smo izračunali s pomočjo spodnjih enačb:

$$PN_{km} = \frac{PN}{L}$$

$$PN_{pd} = \frac{PN}{PD}$$

kjer je:

$PN_{km}$  število PN glede na dolžino cestnega odseka

$PN_{pd}$  število PN glede na opravljeno prometno delo na obravnavanem cestnem odseku

PN število PN, ki so se na obravnavanem cestnem odseku zgodile v 1 letu

L dolžina obravnavanega cestnega odseka [km]

PD opravljeno prometno delo na obravnavanem cestnem odseku [mio km / leto]

Rezultati izračunanih kazalnikov so prikazani v tabeli 10. Ugotovimo lahko, da tudi glede na izračunane kazalnike "izstopa" obravnavana glavna cesta G1-1 Maribor - Dravograd, saj je praktično prav po vseh kazalnikih "slabša" kot so izračunane vrednosti za vse G1 ceste v Sloveniji). Še posebej je to očitno pri PN s smrtnim izidom, kjer je razlika (kazalnik  $PN_{pd}$ ) skoraj 100 %!

Tabela 10: Izračun kazalnikov PV: podatki in izračuni za glavno cesto G1-1 Maribor - Dravograd ter za vse G1 ceste v Sloveniji (podatki se nanašajo na PN izven naselja)

	Vse PN	S	H	LP	B
<b>G1-1</b>	76	1.8	3.6	30.4	40.2
<b>PN<sub>km</sub></b>	1.3060	0.0309	0.0619	0.5224	0.6908
<b>PN<sub>pd</sub></b>	0.5716	0.0135	0.0271	0.2286	0.3023
<b>vse G1</b>	591.8	8.2	32.6	213.6	337.4
<b>PN<sub>km</sub></b>	1.6728	0.0232	0.0921	0.6038	0.9537
<b>PN<sub>pd</sub></b>	0.5492	0.0076	0.0303	0.1982	0.3131

### 1.9. Stroški prometnih nesreč (PN)

Smiselno je, da "opozorimo" tudi na "velikostni red" problema PV na obravnavani cesti. Pri tem smo izračunali stroške PN, ki se zgodijo (v povprečju) v enem letu na tej cesti. Podatke o družbenoekonomskih stroških PN (tabela 11) smo povzeli s spletne strani AVP-RS [6].

Tabela 11: Družbenoekonomski stroški na enoto v letu 2016 [6]

	S	H	LP	B
<b>Stroški prometnih nesreč [EUR]:</b>	33,348	12,328	10,902	5,723
<b>Stroški posledic prometnih nesreč [EUR]:</b>	1,729,470	200,893	19,811	35
<b>Skupaj [EUR]:</b>	<b>1,762,818</b>	<b>213,221</b>	<b>30,713</b>	<b>5,758</b>

Tabela 12: Izračunani družbenoekonomski stroški PN za cesto G1-1 ter za vse G1 ceste v Sloveniji

Cesta	Število in stroški PN	Vse PN	S	H	LP	B
<b>G1-1</b>	<b>Število PN:</b>	<b>76</b>	1.8	3.6	30.4	40.2
	<b>Stroški PN [EUR]:</b>	<b>5,105,814.80</b>	3,173,072.40	767,595.60	933,675.20	231,471.60
<b>vse G1</b>	<b>Število PN:</b>	<b>591.8</b>	8.2	32.6	213.6	337.4
	<b>Stroški PN [EUR]:</b>	<b>29,909,158.20</b>	14,455,107.60	6,951,004.60	6,560,296.80	1,942,749.20
<b>Delež stroškov PN na G1-1 [%]:</b>		<b>17.1</b>	22.0	11.0	14.2	11.9

Ugotovimo lahko (tabela 12), da znašajo družbenoekonomski stroški PN, ki se (v povprečju) vsako leto zgodijo na obravnavani glavni cesti G1-1 Maribor - Dravograd 5,1 mio EUR, kar predstavlja 17,1 % vseh stroškov PN, ki se v Sloveniji zgodijo na G1 cestah. Največji delež teh stroškov "prinesejo" PN s smrtnim izidom. Pri tem lahko ugotovimo, da znašajo stroški PN s smrtnim izidom na obravnavani cesti kar 22 % vseh stroškov PN s smrtnim izidom na G1 cestah v Sloveniji!

## Predlog koncepta za izboljšanje obstoječe problematike glavne ceste G1-1 Maribor - Dravograd

### 1.1. Osnovne ugotovitve

Na osnovi opravljenih analiz ter rezultatov, ki so bili predstavljeni v prejšnjih poglavjih lahko izpostavimo naslednje bistvene ugotovitve:

- prometne obremenitve: prometna obremenitev (PLDP) na obravnavani cesti je (v povprečju) nižja kot je obremenitev (povprečna) na vseh G1 cestah v Sloveniji. Kljub temu je - primerjalno gledano - na G1-1 večji promet motorjev, avtobusov ter določenih vrst tovornih vozil, manj pa osebnih vozil ter vlačilcev in težkih tovornih vozil s priklopnikom. Če primerjamo deleže posameznih vrst motornih vozil v prometnem toku (primerjava G1-1 s povprečjem za vse G1 ceste v Sloveniji) lahko ugotovimo, da je na cesti G1-1 večji delež motorjev, predvsem pa lahkih tovornih vozil (< 3,5 t).
- prometno delo: cesta G1-1 kljub temu, da predstavlja (kar se njene dolžine tiče) cca 16,5 % vseh G1 cest "prispeva" cca. 12,3 % od vsega opravljenega prometnega dela na G1 cestah v Sloveniji. Nekoliko večji "prispevek" se nanaša na opravljeno delo motorjev in avtobusov. Kar se deležev opravljenega prometnega dela tiče - primerjalno za posamezne skupine motornih vozil glede na povprečje za vse G1 ceste v Sloveniji - lahko ugotovimo, da je na G1-1 cesti opravljenega nekaj več prometnega dela v kategoriji motorjev (+0,2 %), avtobusov (+0,1 %) in tovornih vozil (+0,6 %).
- prometna varnost: praktično po vseh podatkih, izračunih in kazalnikih je PV na obravnavani cesti G1-1 Maribor - Dravograd slabša od povprečja za vse G1 ceste v Sloveniji. Še posebej lahko izpostavimo PN zaradi "Nepravilne strani/smeri vožnje" in "Nepravilnega prehitevanja" - tip PN je pri tem običajno čelni trk. Ne smemo pozabiti niti na družbenoekonomske stroške posledic PN: za obravnavano glavno cesto G1-1 Maribor - Dravograd znašajo ti stroški (v povprečju) 5,1 mio EUR na leto!

Ob teh "izračunanih dejstvih" seveda ne smemo pozabiti tudi na druge že ugotovljene značilnosti obravnavane glavne ceste G1-1 Maribor - Dravograd, ki smo jih že navedli.

Ena izmed možnosti, ki bi pozitivno doprinesla k reševanju zgoraj navedenih "slabosti" obravnavane glavne ceste G1-1 Maribor - Dravograd je vpeljava koncepta "2+1" ceste, ki je predstavljen v nadaljevanju.

### 1.2. Koncept "2+1" ceste

Koncept "2+1" ceste je v Sloveniji bil prvič predstavljen že v l. 2006 [7]. Žal od takrat pa vse do danes navedena rešitev ni bila vključena v našo regulativo (npr. Pravilnik o projektiranju cest) niti (še) nimamo na nobenem odseku v Sloveniji izveden takšne rešitve. V vmesnem času je bila izdelana diplomatska naloga [8]tudi magistrska naloga, v kateri je podrobneje predstavljen koncept "2+1" ceste ter možnost uvedbe tega koncepta na določenih odsekih G1 cest v Sloveniji (Miha Rozman, mentor dr. Marko Renčelj) [9].

#### Prometno-tehnične lastnosti "2+1" ceste

V osnovi 2 + 1 cesto sestavljata dva istosmerna prometna pasova in en nasprotni prometni. V prečnem profilu gre tako za tripasovno cesto. Osi voznih pasov se vzdolž ceste ne spreminjata (njuna medsebojna oddaljenost je konstantna), s tem je vožnja udobnejša in tudi bolj varna. Voznikom na voznih pasovih ni potrebno izvajati dodatnih manevrov, dodatno pozornost pa namenijo vozilom na prehitevalnem pasu v isti smeri vožnje. Dodaten vozni pas je namenjen varnemu prehitevanju vozil. Vedno je umeščen neposredno ob levi rob voznega pasu. Ločuje ju prekinjena sredinska ločilna črta. V isti smeri se vzdolž trase dva pasova izmenjujeta z enim smernim voznim pasom. Dolžina, na kateri se izvede sprememba prečnega profila z dveh na en smerni vozni pas in obratno v nasprotni smeri, znaša približno 2 km. Dolžina je odvisna predvsem od terenskih značilnosti na trasi ceste ter umestitve križišč (obstoječih križišč / priključkov). Najboljši rezultati - s stališča kapacitete in preprečevanja nastajanja kolon za počasnejšimi vozili - se dosežejo med 0,8 km in 1,6 km dolgimi izmeničnimi odseki. Pri odsekih, ki so daljši od 2 km prehitevalni pas namreč ostane premalo izkoriščen.



Šibka točka tega koncepta so prehodi z dveh smernih vozni pasov na enega. Imenujemo ga tudi "kritični prehod" ali "kritično prehodno območje". Območje obsega neposredni prehod in zaporno površino pred njim. Zaporna površina se izvede z zarisom talnih označb, že pred prehodnim območjem pa se s talnimi označbami in prometnimi znaki na obeh straneh ceste voznike opozarja na bližajoč se konec prehitevalnega pasu v njihovi smeri vožnje. Pri cestah z varnostno ograjo na sredinskem ločilnem otoku je priporočljivo dodatno označiti VO z odsevnimi telesi.

Prehodi z enega na dva vozna pasova so predstavljeni kot "nekritični prehodi" oz. "nekritična prehodna območja". Pred njimi je s prometnimi znaki urejeno seznanjanje voznikov na bližajoč se začetek prehitevalnega pasu in njegovo dolžino.

Poznamo več različnih tipov prečnih profilov 2 + 1 cest. V grobem jih lahko razdelimo na ceste brez varnostne ograje v sredinskem ločilnem otoku in na ceste z njo. Ceste brez VO imajo ožje prečne profile. Sredinski ločilni pas ni vedno predviden. Nasprotna smerna pasova lahko ločujeta samo robna pasova z neprekinjenima robnima črtama. Ceste z VO zahtevajo širši prečni profil. Za zagotavljanje ustreznih varnostnih širin in oddaljenosti od ograje se izvede sredinski ločilni pas, v katerem se postavi VO. Od vozni pasov je ločen z neprekinjeno robno črto v obeh smereh vožnje.

Izbira mest priključkov / križišč je zaradi izpolnjevanja pogoja ustreznih dolžin prehitevalnih pasov omejena. Nivojsko križišče se lahko na trasi umesti le tam, kjer poteka le en pas v eni smeri vožnje. Pred njim je tako v obeh smereh vožnje nujna postavitve prehodov z dveh na en vozni pas. Pred križiščem se v obeh smereh vožnje na sredinskem pasu uredi pas za leve zavijalce (opcijsko se doda še pas za desne zavijalce). Poznane so ureditve s klasičnimi tri in štirikrakimi križišči kot tudi z (enopasovnim) krožnim križiščem. Pri izven-nivojskem križanju ali priključevanju desno-desno je predvidena izgradnja pospeševalnih in zaviralnih pasov.

#### Prednosti sistema "2+1" ceste

Glavna prednost 2 + 1 cest je vsekakor višja stopnja prometne varnosti kot na (običajnih) dvopasovnih cestah. Dodatno povečanje PV je moč doseči s fizično ločitvijo smernih pasov. Največkrat se v ta namen uporabi varnostna ograja, postavljena v sredinski ločilni pas med smernima voziščema, s čimer se preprečijo PN s čelnimi trki. Ta tip prometnih nesreč se sicer na 2 + 1 cestah še pojavlja a v bistveno manjšem obsegu kot na dvopasovnih cestah. V primerjavi s stanjem pred rekonstrukcijo dvopasovne ceste v 2 + 1 se zmanjša število smrtnih žrtev in resnost poškodb pri PN.

Nekatere študije kažejo ne ekonomsko sprejemljivost takšnih investicij. To še posebej drži, če gre za rekonstrukcijo z ustrežno širino prečnega profila. Dodatne socialne in ekonomske prednosti so v znižanju števila PN. Manj težje poškodovanih in umrlih udeležencev v prometu pomeni nižje stroške zdravljenja, manj stroškov zaradi zastojev in izgube, ki ga ob tem utrpi gospodarstvo. Ukrep rekonstrukcije dvopasovnih cest z ustrežno širino prečnih profilov v 2 + 1 je eden učinkovitejših ukrepov za trajno izboljšanje prometne varnosti. Investicija se preko nižjih stroškov, ki nastanejo zaradi PN povrne v nekaj letih. Švedska, kot vodilna država na področju razvoja in uporabe 2 + 1 cest, te trditve zagovarja s številnimi študijami.

Ključne prednosti sistema "2+1" so:

- manj smrtnih žrtev pri PN z vožnjo preko sredinskega ločilnega pasu smernega vozišča,
- nižji delež PN s čelnimi trki,
- nižji delež težje in smrtno poškodovanih udeležencev v prometu,
- preprečevanje nedovoljenih manevrov levega zavijanja,
- urejena križanja z ostalimi cestami,
- zagotovljeno varno prehitevanje na predvidenih odsekih (dodaten prehitevalni pas),
- ukrep v smislu "predvidljivih" (t. i. "self-explaining roads") cest [10].

#### Omejitve sistema "2+1" ceste

Vpliv na kapaciteto ceste kljub trem pasovom ni zelo velik. Tretji pas, tudi sredinski pas, je namenjen namreč samo prehitevanju počasnejših vozil. V praksi se je pokazalo, da kapaciteta ostane praktično nespremenjena.

Na cestah z (obstoječim) ožjim prečnim profilom je potrebna (dodatna) razširitev vozišča, kar lahko podraži projekt rekonstrukcije ceste. Z istim razlogom se v državah, ki imajo že večletne izkušnje z uporabo 2 + 1 cest, odločajo za ta tip ceste le pri ustreznih prečnih profilih obstoječih cest. Če je za uvedbo 2 + 1 cest potrebno izvesti razširitev rekonstruirane ceste za npr. več metrov v strmo brežino, se projekt ob upoštevanju zahtevnosti terena in izvedbe ustrezne oporne konstrukcije bistveno podraži.

Izvedba z VO v sredinskem ločilnem pasu zahteva še širši prečni profil rekonstruirane ceste. Z VO se sicer nekoliko poveča delež lažjih PN, ki se končajo brez ali pa z lažjimi poškodbami udeležencev (trki v ograjo v sredinskem ločilnem pasu). Zanimariti ne gre niti stroškov, ki nastanejo s popravilom v nesreči poškodovanega dela ograje.

Pri 2 + 1 cestah je - še bolj kot pri ostalih cestah z nivojskimi priključki in križišči - pomembno ustrezno načrtovanje priključkov in križišč (tudi na način omejevanje njihovega števila in združevanja). Pravočasno zaznavni in pregledni priključki / križišča pozitivno vplivajo na izboljšanje PV. Problem predstavljajo individualni priključki - stanovalci, uporabniki bližnjih zemljišč (obvozi, izvedba vzporednih cest ipd.).

Čeprav 2 + 1 ceste na odsekih z dvema istosmernima pasovoma omogočajo varno prehitevanje, na nasprotnem smernem voznem pasu prehitevanje ni dovoljeno. Tako lahko izjemoma prihaja do nastajanja krajših kolon za počasnejšimi vozili na teh odsekih.

Najpogostejše omejitve sistema, ki se pojavljajo v praksi, so torej naslednje:

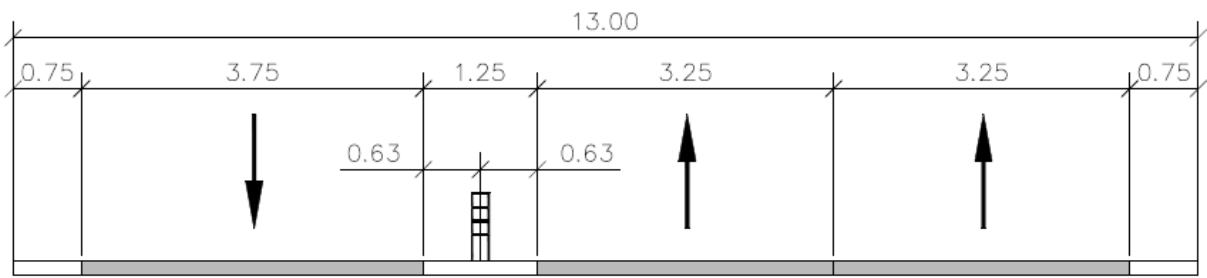
- nekoliko večji delež PN z materialno škodo,
- dodatne zahteve po vzdrževanju in popravilu VO,
- daljše poti do zemljišč / objektov neposredno ob cesti - zaradi omejenega dostopa,
- višji stroški v primeru (bistvene) širitve prečnega profila.

#### Primeri izvedenih "2+1" cest v tujini

V nadaljevanju je predstavljenih nekaj primerov izvedenih "2+1" cest v tujini z posameznimi tehničnimi rešitvami (prerezi, prehodi ipd.).



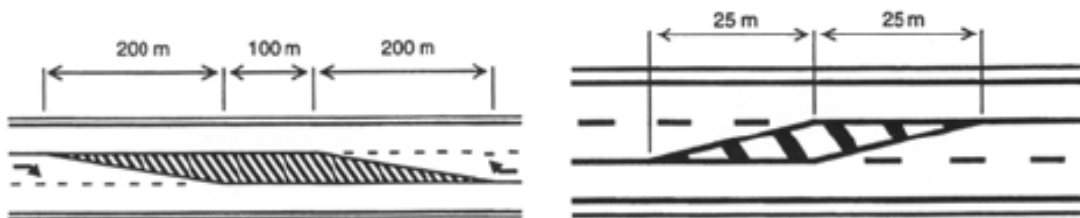
Slika 7: Odsek 2 + 1 ceste z omejenim dostopom na Švedskem [9]



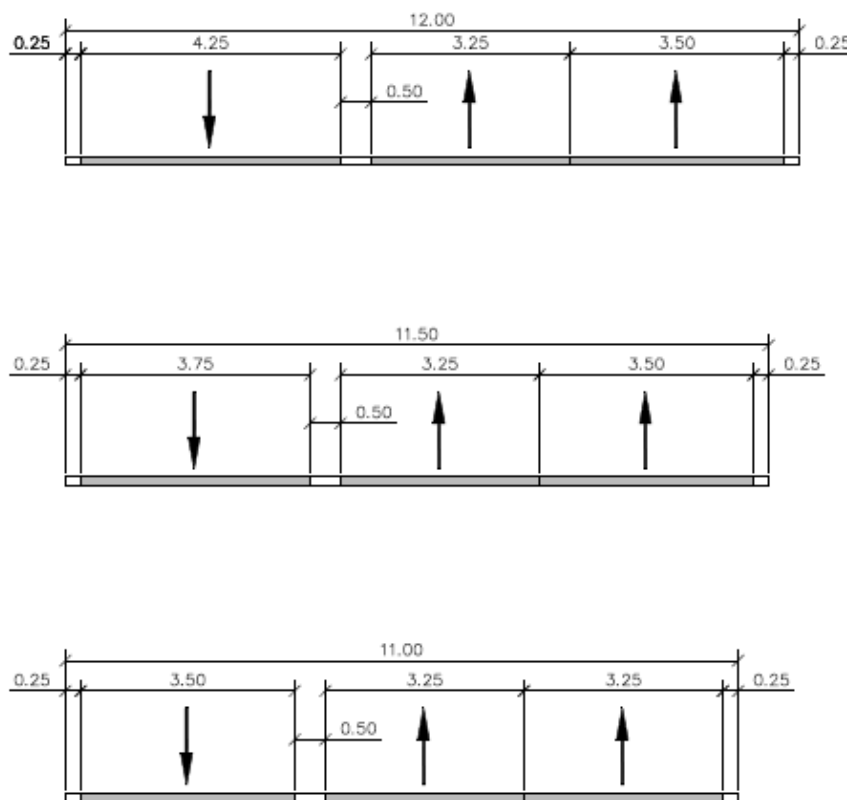
Slika 8: Klasičen prečni prerez 2 + 1 ceste z VO na Švedskem [9]



Slika 9: Nekritični prehod 2 + 1 ceste na Danskem [7]



Slika 10: Dimenzije kritičnega (levo) in nekritičnega prehoda (desno) na "2+1" cesti na Finskem [11]



Slika 11: Prečni profili 2 + 1 cest v Nemčiji [9]

### 1.3. Preveritev možnosti vpeljave koncepta "2+1" ceste na glavni cesti G1-1 Maribor - Dravograd

V sklopu že navedene magistrske naloge [9] je bila izdelana tudi preveritev možnosti uvedbe koncepta "2+1" ceste na obstoječi glavni cesti G1-1 Maribor - Dravograd.

#### Prilagoditev sistema "2+1" ceste na slovensko cestno omrežje

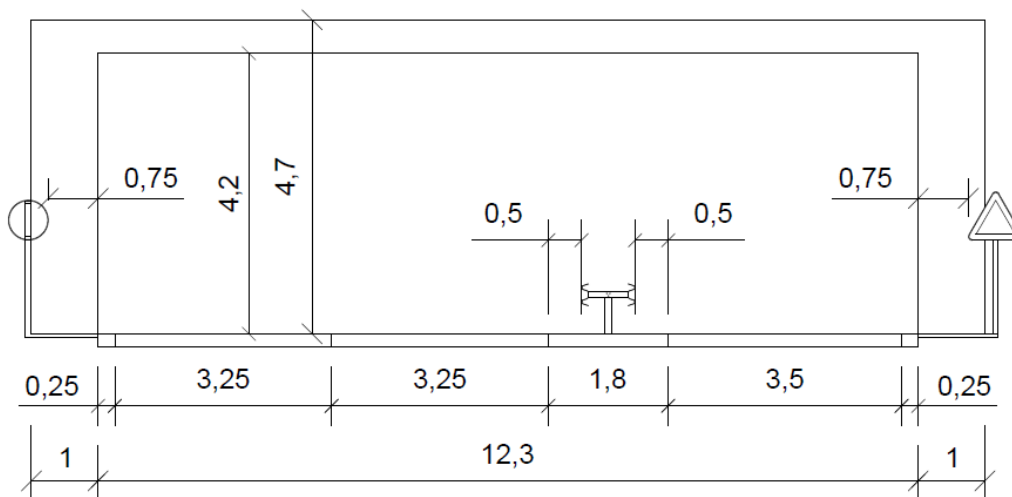
Sistem 2 + 1 cest je lahko tudi pri nas možna rešitev pri rekonstrukciji obstoječih G (in v določenih primerih R) cest. V Sloveniji se različne prometne funkcije ceste pogosto prepletajo, izjema niso niti glavne ceste. S tem razlogom je potrebno vnesti določene spremembe v sistem 2 + 1 cest, kot ga poznajo v nekaterih evropskih državah. Prva večja razlika je v samih dolžinah odsekov 2 + 1 ceste in razdaljah med križišči. Oboje so bistveno krajše kot v tujini. Večinoma gre za odseke, dolge do treh kilometrov, na njih se pogosto nahaja več priključkov / križišč. Smiselno je razmišljati o približno 800 m dolgih tripasovnih odsekih - takšne dolžine odsekov s prehitevalnim pasom so priporočene tudi v drugih državah. Na določenih odsekih ni moč vedno zagotoviti dostopa le preko križišč / priključkov na izbranih mestih. Na križišča se navezujejo vzporedne servisne ceste npr. do objektov, do katerih se je prej dostopalo preko individualnih priključkov. Potrebno bo poiskati ustrezen rešitev za individualne priključke, ki jih ni moč ukiniti. Zaradi terenskih značilnosti se širina prečnega profila ceste giblje okoli 10 m, širina samega vozišča okoli 7 m. Prečni profil je potrebno razširiti za vsaj 3,5 do 4 m. Takšen gradbeni poseg zahteva dodatna finančna sredstva. Na določenih delih ceste ne bo moč uporabiti zelenega prečnega profila. To onemogoča konfiguracija terena in potencialno zelo visoki stroški gradnje opornih / podpornih konstrukcij. Pri rekonstrukciji ceste se trasa rekonstruirane ceste le malo spremeni, s čimer so stroški rekonstrukcije (bistveno) nižji.

### Predlagani prečni profil

Pri določitvi potrebnih dimenzij elementov prečnega profila "2+1" ceste je ključno iskanje ravnovesja med razpoložljivim prostorom, PV in potrebnim finančnim vložkom za izvedbo ceste s tem prečnim profilom.

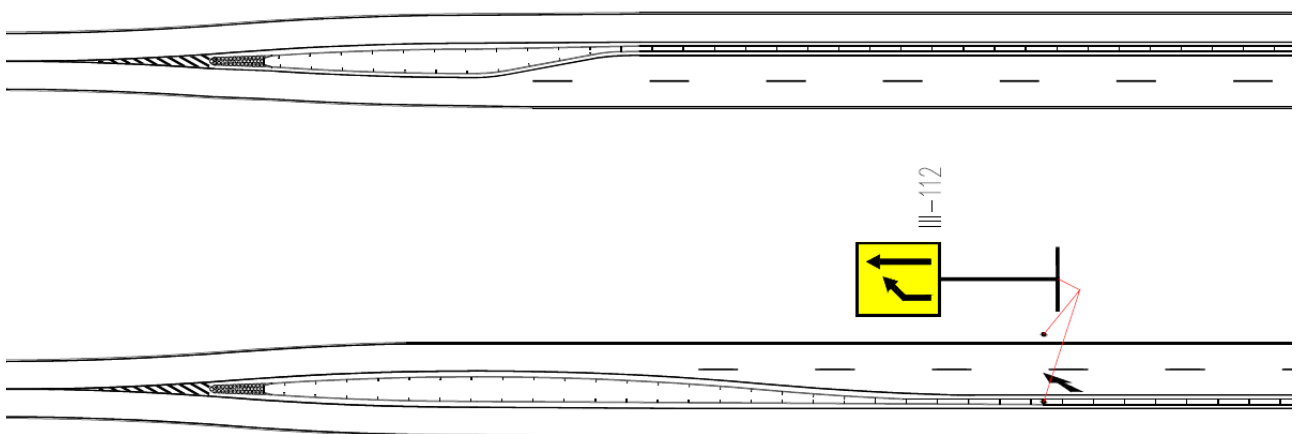
Širina voznega pasu enopasovnega smernega vozišča znaša 3,5 m. Širina voznega pasu dvopasovnega smernega vozišča je enaka 3,25 m. Širina prehitevalnega pasu je skladna širini voznega pasu. V območju križišča s preходом za pešce in/ali kolesarje se širina voznega pasu enopasovnega smernega vozišča zoži na 3,25 m.

Minimalna širina robnega pasu je 25 cm. Robni pas je izveden v istem nivoju, iz istega materiala in z istim prečnim nagibom kot vozni pas. Robni pas se označi z neprekinjeno robno črto. Sredinski ločilni pas med različno smernima voziščema se izvede v nivoju vozišča in se označi s talno signalizacijo, z dvema neprekinjenima robnima črtama. Širina sredinskega ločilnega pasu je 1,8 m. Ta širina sredinskega ločilnega pasu omogoča postavitve obojestranske JVO z distančnikom. Ožji sredinski pas širine 0,5 m, kot ga poznajo npr. v Nemčiji, s stališča PV ni priporočljiv. Ustrezno površino za čakajoče pešce in kolesarje v območju križišča s preходом za pešce in/ali kolesarje zagotovimo z razširitvijo ločilnega pasu za 25 cm, na 2,05 m. Širina bankine ob obeh smernih voziščih znaša 1 m.



Slika 12: Predlagani tipski prečni profil "2+1" ceste [9]

### Primer prehodnih območij

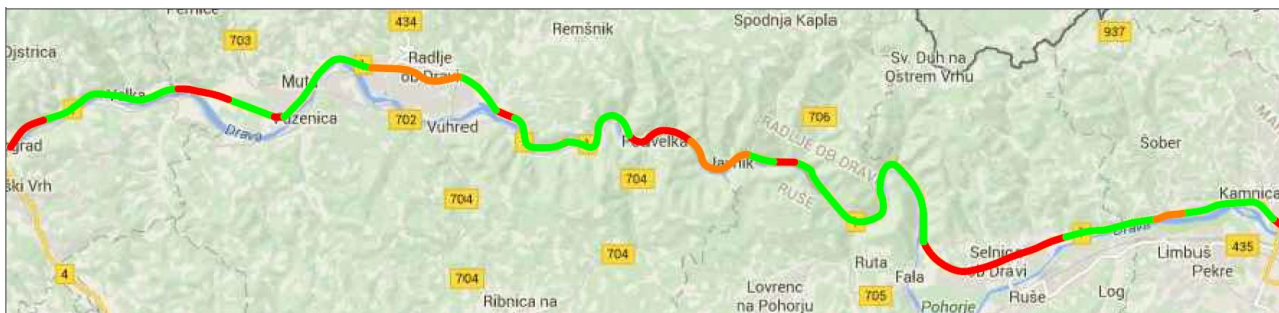


Slika 13: Primer izvedbe prehodnega območja [9]

### Preveritev odsekov na cesti G1-1- Maribor - Dravograd

V sklopu že navedene magistrske naloge [9] je bila izdelana tudi podrobna analiza obstoječe ceste s preveritvijo možnosti uvedbe "2+1" ceste na določenih odsekih. Pri tem smo v izhodišču izločili odseke G1-1 ceste, ki potekajo skozi naselja. Na odsekih izven naselij je bila preveritev izvedena predvsem iz prostorskega vidika - torej možnost izvedbe razširitve obstoječega profila ceste brez velikih stroškov, ki bi jih zahtevala izgradnja obsežnejših opornih / podpornih konstrukcij.

Odseki so razdeljeni v tri kategorije: ustrezni (označeni z zeleno barvo), neustrezni (označeni z rdečo barvo) in odseki, na katerih bi za uvedbo prečnega profila 2 + 1 ceste bilo potrebno izvesti večje gradbene posege (označeni z oranžno barvo).



Slika 12: Preveritev možnosti izvedbe "2+1" ceste na G1-1 cesti Maribor - Dravograd [9]

### Zaključek

Kot največjo prednost "2 + 1" ceste lahko izpostavimo omogočeno varno prehitevanje. To poteka na za to predvidenih odsekih z dodatnim tretjim pasom, tretji pas ima torej vlogo prehitevalnega pasu. S tem preprečimo prehitevanje na nepreglednih odsekih dvopasovnih cest - ali pa sploh onemogočeno prehitevanje ob zgoščenem prometnem toku v nasprotni smeri vožnje. Odprava (vsaj) čelnih trkov na cestah - v naših razmerah - bi nedvomno pomembno prispevala k dvigu obstoječe ravni PV.

Čeprav so "2 + 1" ceste primerne tudi kot novogradnje, smo v našem primeru analizirali možnost uvedbe ob rekonstrukcijah. V tujini se za prečni profil "2 + 1" ceste največkrat odločajo ob rekonstrukciji širokih dvopasovnih cest - pri nas so dvopasovne ceste ožje. Širok obstoječi prečni profil ceste jasno pomeni nižje stroške rekonstrukcije le-te v "2 + 1" cesto.

V prispevku je predstavljena opravljena analiza možnosti uvedbe sistema "2+1" ceste na primeru G1-1 ceste Maribor - Dravograd. Odseke 2 + 1 ceste je moč uvesti - na določenih odsekih izven naselij - na obstoječi trasi z izvedbo razširitev obstoječega prečnega profila ceste.

Ob uvedbi sistema "2+1" ceste načeloma vsaka država, ki uvede "2 + 1" ceste na svojem cestnem omrežju, prilagodi določene lastnosti tega sistema svojim prometnim in prostorskim zahtevam - npr. dimenzije elementov prečnega profila ali elementov na območjih prehajanja. V članku prikazana rešitev je v največji možni meri prilagojena obstoječim razmeram - tako značilnostim same ceste kot okolice (konfiguracija terena).

Podobno, kot je predstavljeno za primer glavne ceste G1-1 Maribor - Dravograd bi bilo smiselno preveriti izvedljivost sistema "2+1" ceste tudi na ostalih odsekih G (in tudi nekaterih R) cestah v Sloveniji.

**Viri in literatura**

- [1] DRSI, "Seznam odsekov 2017," DRSI, 1 1 2017. [Online]. Available: [http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Statistika/Seznam\\_odsekov\\_2017.pdf](http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Statistika/Seznam_odsekov_2017.pdf). [Accessed 1 April 2018].
- [2] D. d.d., "Prostorski informacijski sistem DARS d.d.," Dars d.d., 1 1 2018. [Online]. Available: <https://gis.dars.si/GisDars/ewmap.asp>. [Accessed 1 April 2018].
- [3] Google, "Google Street View," Google, 1 1 2018. [Online]. Available: <https://www.google.si/maps>. [Accessed 1 April 2018].
- [4] "Prometne obremenitve 2016," Direkcija RS za infrastrukturo, [Online]. Available: [http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Prometni\\_podatki/PLDP2016\\_NOO.pdf](http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Prometni_podatki/PLDP2016_NOO.pdf). [Accessed 1 April 2018].
- [5] J. a. R. S. z. v. prometa, "Zemljevid prometnih nesreč," AVP-RS, 2012-2017. [Online]. Available: <http://nesrece.avp-rs.si/>. [Accessed 1 April 2018].
- [6] J. a. R. z. v. prometa, "Družbeno ekonomski stroški prometnih nesreč," 1 1 2017. [Online]. Available: <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/druzbeno-ekonomskih-strokov-prometnih-nesrec/>. [Accessed 1 april 2018].
- [7] M. Renčelj and S. Toplak, "Alternativni koncept daljinskih cestnih povezav - sistem "2+1"," in Simpozij 3. razvojna os - slovenski projekt 3. tisočletja, Maribor, 2006.
- [8] P. Križmančič, Urejanje cest po sistemu "2 + 1", Ljubljana: UL FGG, 2006.
- [9] M. Rozman, Možnosti uvedbe 2+1 cest na slovenskem cestnem omrežju, Maribor: UM FGPA, 2016, p. 113.
- [10] J. Prestor, B. Klemen, S. Zotlar and M. Renčelj, "Predvidljive ceste: analiza koncepta in predlog implementacije v Sloveniji," in 12. slovenski kongres o cestah in prometu = 12th Slovenian Road and Transport Congress, Portorož, 2015.
- [11] NCHRP, "Application of European 2+1 Roadway Designs," National Cooperative Highway Research Program, USA, 2003.

mag. Peter Zajc  
Uroš Rozman  
Aleš Rupreht

Regionalna razvojna agencija za Koroško

## Čezmejna mobilnost med Koroško regijo in južno avstrijsko Koroško: predstavitev projekta TRANS-BORDERS

### POVZETEK

*Evropska unija ima razvejano osrednje TEN-T prometno omrežje. Kljub temu obstajajo regije ali deli regij, ki jim je dostop do osrednjega prometnega omrežja otežen. Hkrati za ta območja praviloma velja, da je javni potniški promet slabše razvit. Med takšne regije lahko uvrstimo tudi Koroško regijo v Sloveniji. Javni diskurz o prometni (ne)dostopnosti Koroške regije se je pretežno omejil na vprašanja vzpostavljanja nove države ceste v smeri osrednje Slovenije oz. avtoceste A1. Vendar mobilnost prebivalcev in obiskovalcev Koroške regije v znatni meri poteka tudi proti avstrijski deželi Koroški. V prispevku predstavljeni podatki o mobilnosti za potrebe dela, izobraževanja in prostega časa nakazujejo, da Koroška železnica med Mariborom in Pliberkom/Bleiburg predstavlja potencial za bolj trajnosten način mobilnosti na robnem območju srednje Evrope, ki leži med dvema krakoma baltsko-jadranskega prometnega koridorja osrednjega TEN-T prometnega omrežja. Vendar obstoječe usmeritve strateških in operativnih dokumentov države Slovenije tega potenciala (zaenkrat) ne prepoznavajo.*

**KLJUČNE BESEDE:** železnica, Avstrija, Dravska kolesarska pot, TEN-T, meja

### 1. Uvod

Evropska unija ima razvejano osrednje TEN-T prometno omrežje. Kljub temu obstajajo regije ali deli regij, ki jim je dostop do osrednjega prometnega omrežja otežen. Za srednjo Evropo velja, da so takšna območja v matičnih državah večkrat robna in obmejna. Hkrati za ta območja praviloma velja, da je javni potniški promet slabše razvit (TRANS-BORDERS, 2018). Med takšne regije lahko uvrstimo tudi Koroško regijo v Sloveniji, ki ima skoraj 100 km dolg obmejni pas s sosednjo Republiko Avstrijo, na katero neposredno meji 8 občin od 12 regije (Koroška regija ..., 2018). Koroška regija leži med dvema krakoma baltsko-jadranskega koridorja osrednjega TEN-T prometnega omrežja – južnim, ki gre preko Slovenije in severnim, ki gre preko Italije in Avstrije.

Prometna dostopnost regije do osrednje Slovenije in stanje železniške infrastrukture v regiji je z vidika sodobnih potreb mobilnosti nezadovoljivo (Regionalni razvojni ..., 2014). Pri dostopnosti prebivalcev regije je potrebno upoštevati, da je avstrijsko avtocestno in železniško omrežje za znaten del regije oddaljeno med 25 in 30 km ter dostopno z osebnim avtomobilom v času 30 min do 45 min. Ocena časa potovanja z osebnim avtomobilom med Slovenj Gradcem in priključkom na A1 v Arji vasi je 45 km in 45 min – ta čas naj bi si po izgradnji nove državne ceste skrajšal za 20 minut (Regionalni razvojni ..., 2014). Predvidoma leta 2025 bo dokončana hitra železnica med Celovcem in Gradcem, ki bo čas potovanja z vlakom med mestoma skrajšala na 45 minut. Predvidoma do leta 2026 bo dokončan še tunel pod Semmeringom. S tem in drugimi infrastrukturnimi ukrepi se bom čas potovanja z vlakom med mestoma Dunaj in Celovec skrajšal iz 3 ur in 55 minut nad 2 uri in 40 minut [4].

RRA Koroška je skupaj z osmimi drugimi institucijami iz Nemčije, Poljske, Češke, Avstrije in Slovenije uspela pridobiti sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj za izvajanje projekta TRANS-BORDERS. V treh letih sodelovanja se bo aktivnosti izboljšanja javnega potniškega prometa osredotočajo na skupne težave dveh robnih in obmejnih območij v srednji Evropi. Eno pilotno območje je tromeja med Nemčijo, Poljsko in Češko



ter drugo območje med Koroško regijo v Sloveniji ter južnim delom avstrijske dežele Koroška. Iz Slovenije v projektu poleg RRA Koroška sodeluje še Znanstveno-raziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti (v nadaljevanju ZRC SAZU).

## 2. Čezmejna mobilnost

Iz osebnih poznanj in medijskih zapisov je znano, da prebivalci Koroške regije za potrebe dela, izobraževanja in prostega časa opravljajo poti tudi v Avstrijo. Vendar se pri ocenah o številu in pogostosti teh poti soočamo s pomanjkanjem relevantnih podatkov.

V okviru izvajanja projekta TRANS-BORDERS želimo zbrati razpoložljive podatke iz obstoječih evidenc in študij ter s terenskim delom in anketiranjem pridobiti nekaj še ne zbranih podatkov. V nadaljevanju predstavljamo izbrane podatke, ki smo jih zbrali do aprila 2018.

V jeseni 2017 smo izvedli pol strukturirane intervjuje s predstavniki Zavoda za zaposlovanje – Urad za delo Dravograd, Zavoda za zdravstveno zaposlovanje – Območna enota Ravne na Koroškem in Finančne uprave RS, Finančni urad Dravograd, ter iz njihovih evidenc pridobili podatke o številu državljanov Slovenije, ki delajo v Avstriji in/ali avstrijskem Koroškem. Pridobili smo tudi podatke, ki jih zbira Statistični urad RS. Dodatno so nam bili na voljo tudi podatki, ki jih na avstrijski strani zbira Arbeitsmarktservice Österreich, vendar le za celotno Avstrijo ter deželo Štajersko, ne pa za deželo Koroško.

Podatki se med seboj razlikujejo:

- glede na enoto, v kateri so zbirani (npr. podatki Zavoda za zdravstveno zavarovanje so agregirani na koroško, šaleško in zgornjesavinsko območje skupaj),
- metodološko (npr. podatki Statističnega urada RS vključujejo zgolj kategorije zavarovancev, ki imajo (praviloma) prebivališče v Sloveniji, delajo pa v Avstriji in so vključeni v slovenski zdravstveni sistem).

Po pregledu in primerjavi podatkov uradnih evidenc ocenjujemo, da uradno dela v Avstriji okoli 2.000 prebivalcev Koroške regije. Uradne evidence ne vključujejo sezonskega dela in dela na črno. Težava je tudi pri zanesljivi oceni tistih, ki so vključeni v avstrijski zdravstveni sistem

Po podatkih analize Biroja za prostorsko načrtovanje Kaufmann (2016), ki so jo izvedli v regijskih industrijskih obratih na avstrijskem Koroškem, je v občini Pliberk/Bleiburg, občini Bistrica na Pliberkom/Feistritz ob Bleiburg in občini Ruda/Ruden zaposlenih več kot 450 Slovencev, od tega je več kot 70 % zaposlenih iz Mežiške doline. Omenjeno se odraža tudi na povečanju števila osebnih vozil na števnem mestu MP Holmec-Poljana (slika 1 in tabela 1).



Slika 1: : Kolona vozil na mejnem prehodu Holmec ob delavski izmeni po 14.00 v smeri Slovenije (foto: Aleš Ruprecht)

Tabela 1: Povprečni letni dnevni promet na MP Holmec v letih 2005, 2010 in 2015 (vir: Direkcija RS za infrastrukturo [9])

Števno mesto 662, G2, MP Holmec-Poljana											
2005			2010			2015			2005-2015 indeks		
PLDP skupaj	Os. vozila	Lah. tov. < 3,5 t	PLDP skupaj	Os. vozila	Lah. tov. < 3,5 t	PLDP skupaj	Os. vozila	Lah. tov. < 3,5 t	PLDP skupaj	Os. vozila	Lah. tov. < 3,5 t
1.442	1.332	42	1.596	1.407	80	2.278	2.020	128	158,0	151,7	304,8

Koroška deželna vlada je v letu 2017 v okviru izdelave načrta mobilnosti Koroške 2035 (Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035) izdelala analizo v proizvodnih obratih v Šmihelu/St. Michael. Ocenili so potencial preusmeritve poti na delo na železnico. Od 353 zaposlenih iz naselij Prevalje, Ravne na Koroškem, Podklanc, Dravograd in Vuzenica jih dobrih 42 % živi v oddaljenosti do 1,5 km od železniške postaje [8].

Skupaj s sodelavci ZRC SAZU smo v letu 2017 izvedli polstrukturirane intervjuje s predstavniki Zavoda za šolstvo Slovenije, Območna enota Slovenj Gradec in Oddelka VII za manjšinsko šolstvo na Deželnem šolskem svetu za Koroško v Celovcu. Kot tudi predstavniki dveh srednjih šol in dveh dijaških domov v Celovcu ter višje šole in dijaškega doma v Št. Petru v Rožu. Število dijakov študentov iz Slovenije in Koroške regije prikazujemo v tabeli 2. Med dijaki iz Koroške regije na Dvojezični zvezni trgovski akademiji v Celovcu izstopajo tisti iz občine Prevalje, saj predstavljajo skoraj polovico tistih iz koroške regije.

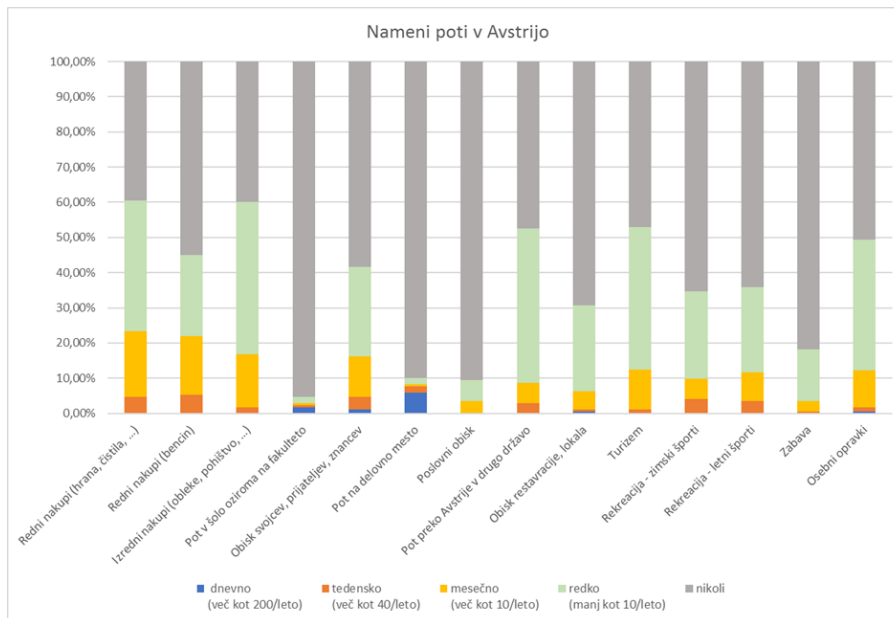
Tabela 2: Število dijakov in študentov na najbolj obiskanih izobraževalnih institucijah na avstrijskem Koroškem (vir: RRA Koroška in ZRC SAZU, 2017)

		Št. dijakov/študentov v šol. l. 2017/2018	
		Iz Slovenije	Iz Koroške regije
Št. Peter v Rožu	Višja šola za gospodarske poklice Št. Peter/Höhere Lehranstalt für wirtschaftliche Berufe St. Peter	92	0
Celovec	Slovenska gimnazija/Slovenisches gymnasium	49	16
	Zweisprachige Bundeshandelschule/Dvojezična zvezna trgovska akademija	104	46
	Univerza Alpe-Adria/Alpen-Adria Universität Klagenfurt	32*	8
	Koroški deželni konservatorij/Kärntner Landes Konservatorium	113	9
	Mladinski dom/Jugendheim	91	16
	Slomškov dom/Slomšekheim	35	8
* Dodatnih 41 iz Slovenije, vendar so navedli naslov bivališča v Avstriji			

V marcu in aprilu 2018 smo skupaj s sodelavci ZRC SAZU izvedli anketo med prebivalci naselij Prevalje, Ravne na Koroškem, Dravograd in Vuzenica. Reprezentativen in slučajnosten vzorec je vključeval 1.100 naslovnikov. Anketiranje je bilo izvedeno po pošti – naslove smo pridobili s pomočjo Statističnega urada RS (baza Centralnega registra prebivalstva). Vrnjenih smo dobili 206 izpolnjenih anket. V nadaljnjo analizo smo vključil zgolj tiste anketirance, ki so v zadnjem letu bili v Avstriji (174 anketirancev). Anketni vprašalnik je vključeval vprašanja o:

- namenih in pogostosti poti v Avstrijo;
- regijah njihovih poti v Avstrijo;
- načinih potovanja;
- zadovoljstva z obstoječo ponudbo čezmejnega javnega potniškega prometa in
- nekatera splošna vprašanja.

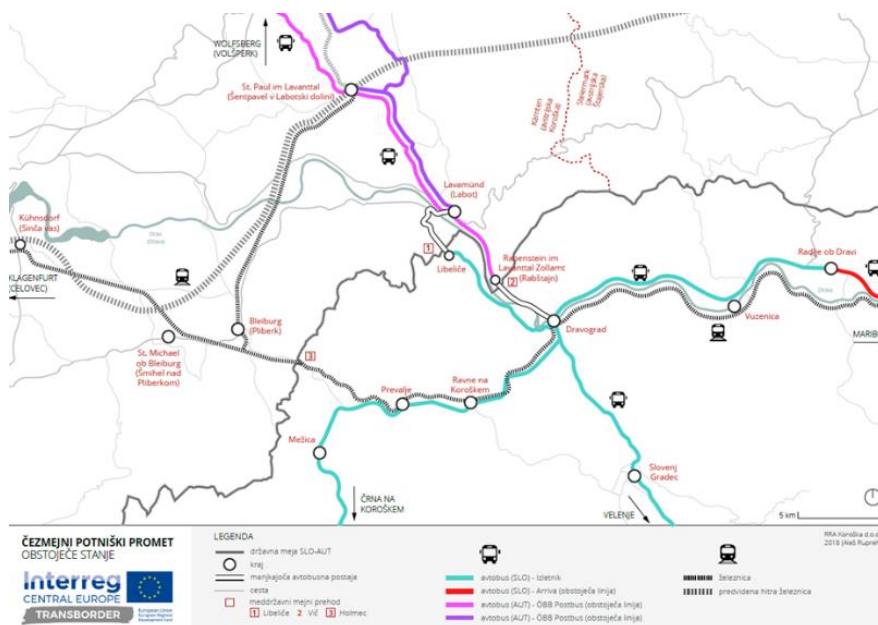
Namene in pogostost poti v Avstrijo prikazujemo na sliki 2. Pogostost so anketiranci ocenjevali na 5-stopenjski lestvici. Dobrih 7,5 % anketirancev opravlja poti na delo v Avstrijo najmanj tedensko. Med nameni, ki jih anketiranci v največji meri opravljajo vsaj mesečno so redni nakupi (vključno z bencinom), izredni nakupi ter obisk svojcev, prijateljev in znancev.



Slika 2: Namene in pogostost poti v Avstrijo anketiranih prebivalcev naselij Prevalje, Ravne na Koroškem, Dravograd in Vuzenica (vir: RRA Koroška in ZRC SAZU, 2018)

### 3. Obstoječa ponudba čezmejnega javnega potniškega prometa

Obstoječa ponudba čezmejnega javnega potniškega prometa med Koroško regijo v Sloveniji in južno avstrijsko Koroško je omejena na železnico, katere vozni red ima časovne omejitve, saj se prevozi ob sobotah in nedeljah ne izvajajo (slika 3). Izjema je sobotni poletni turistični vlak med koncem junija in začetkom septembra. Avtobusne povezave prevoznikov na slovenski in avstrijski strani se končajo na meji in ne omogočajo čezmejnega prevoza.



Slika 3: Obstoječa ponudba čezmejnega javnega potniškega prometa med Koroško regijo v Sloveniji in južno avstrijsko Koroško (RRA Koroška, Aleš Ruprecht, 2018)

#### 4. Dravska kolesarska pot in Koroška železnica

Kolesarjenje po daljinskih kolesarskih poteh in uporaba vlaka za vračanje na začetek kolesarjenja je priljubljena praksa v kolesarsko razvitih državah. Dobri kolesarski proizvodi lahko uspejo samo, če so podprti z ustrezno logistično podporo. Vendar mora železniška povezava za uspeh slediti potrebam kolesarjev. V Koroški regiji se nahajata mednarodno uveljavljena daljinska Dravska kolesarska pot (v nadaljevanju DKP), kot tudi mednarodna železniška proga. Vendar brez ustreznih izboljšav na področju infrastrukture, vozniških redov in ustrezne promocije kolesarska in železniška povezava nista sama po sebi ključ za uspeh.

DKP poteka skozi 4 države (Italija, Avstrija, Slovenija, Hrvaška) in je dolga okoli 710 km. Začetek ima v neposredni bližini izvira reke Drave na Toblaškem polju (Toblach) v Italiji. Nadaljuje se po Vzhodni Tirolski in avstrijski Koroški, Sloveniji ter Hrvaški (kjer pot še ni v celoti urejena in označena).

DKP v Avstriji je zelo dobro obiskana. Na najbolj privlačnem delu jo obišče do 200.000 kolesarjev letno [6]. ADFC (nemški kolesarski klub), pomembna mednarodna institucija za certificiranje kolesarskih poti, je v letu 2015 DKP v Avstriji ocenila s petimi zvezdicami, kar je najvišja možna ocena posamezne poti v Evropi. S je DKP postala ena izmed samo štirih kolesarskih poti v Evropi z najvišjo oceno. Ocenjuje se, da je višina prihodkov tega turističnega proizvoda samo v deželi Koroški bila v letu 2017 okoli 6 milijone evrov [7].



Slika 4: Dravska kolesarska pot v Avstriji (foto: Uroš Rozman)

Na Vzhodnem Tirolskem, kjer je najbolj obiskan del DKP, kjer se z vlakom dnevno pelje tudi do 1.000 kolesarjev [6]. Avstrijske železnice so se prilagodile potrebam in vlake prilagodile za prevoz velikega števila koles. Vlakovne kompozicije imajo poleg potniških vagonov tudi dva vagona namenjena izključno prevozu koles.



Slika 5: ÖBB je na 50 km najbolj obiskanega dela Dravske kolesarske poti na Vzhodnem Tirolskem prilagodil ponudbo kolesarjem (foto: Uroš Rozman)

## 5. Dravska kolesarska pot v Sloveniji

V letu 2015 je 18 občin ob reki Dravi, dve regionalni razvojni agenciji, ena območna razvojna agencija in Zavod za turizem Maribor – Pohorje podpisalo Dogovor o podpori projektne predloga – prostorska umestitev in vodenje / koordinacija postopkov za ureditev / izgradnjo Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Središčem ob Dravi, v sklopu projekta trajnostno upravljanje porečja reke Drave. Projekt vodi RRA Koroška. Ta vodi postopke umestitve in izgradnje DKP v 18 občinah ter usklajuje aktivnosti Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (v nadaljevanju DRSI).

Delovna skupina projekta je kot smiselno nadaljevanje videla vzpostavitev pogodbenega Partnerstva za DKP. Namen partnerstva je predvsem boljše povezovanje 18 občin ob reki Dravi pri realizaciji projekta, boljše sodelovanje z ostalimi deležniki (npr. ponudniki storitev) ter močnejše in enotnejše nastopanje v dialogu z državnimi institucijami, ki so vezane na projekt. Partnerstvo je bilo ustanovljeno junija 2016.

Projekt nove DKP predvideva ureditev kolesarjem prijazne kolesarske poti, ki je v čim večji meri umeščena v bližino reke Drave. Predvideva se uporaba vseh 25 kilometrov že zgrajenih kolesarskih poti, 64 kilometrov poljskih, gozdnih in servisnih poti, v 40 kilometrih je načrtovana kot novogradnja in na le 23 kilometrih je potek DKP predviden po manj obremenjenih občinskih cestah. Skupna dolžina predvidene kolesarske poti je 150 km, ocena izgradnje pa okoli 15 milijonov evrov.

V letu 2018 bo DRSI pričela z gradnjo 4 odsekov DKP v dolžini dobrih 10 km in vrednosti okoli 2 milijona evrov. Štiri občine so projekt DKP prijavile tudi v Dogovor za razvoj regij, kjer kandidirajo za sredstva v višini okoli 2 milijona evrov. S tem bi v naslednjih letih uredili več kot 30 km odsekov DKP. Rok dokončanje teh odsekov ter ureditve celotne nove DKP v Sloveniji je predviden med leti 2021 in 2023.

Slovenski del DKP trenutno poteka večinoma po manj prometnih občinskih in državnih cestah in v manjši meri po urejenih kolesarskih poteh in stezah. V letu 2018 je DRSI postavila 450 novih usmerjevalnih tabel na celotni DKP v Sloveniji. Zaradi različnih vrst podlage vozišča in zahtevnejšega vzpona med Podvelko in Lovrencem na Pohorju je slovenski del DKP trenutno primeren za bolj pripravljene kolesarje. Priporočljiva je uporaba treking ali gorskih koles. Vzponu na Lovrenc na Pohorju se lahko kolesarji izognejo tako, da uporabijo vlak med Podvelko in Falo. Slovenski del DKP po ocenah prevozi med 5.000 in 10.000 kolesarjev letno. V letu 2018 DRSI načrtuje postavitve števec za beleženje števila kolesarjev v Dravogradu. Z izgradnjo manjkajoče kolesarske infrastrukture in nadgradnjo promocijskih aktivnosti bi se lahko v roku petih do desetih let število kolesarjev povečalo do 100.000 letno.



Slika 6: Dravska kolesarska pot trenutno v Sloveniji poteka večinoma po manj obremenjenih občinskih in državnih cestah (foto: arhiv drava-bike, Jernej Zadravec)

## 6. Koroška železnica in kolesarji

Koroška proga je bila še leta 2016 neprivlačna za prevoz koles ob DKP, saj so vlaki sprejeli samo 8 koles, pri čemer v glavni turistični sezoni v poletnih mesecih ob vikendih vlaki sploh niso vozili. RRA Koroška je predstavnikom Slovenskih železnic (v nadaljevanju SŽ) in DRSI predlagala povečanje kapacitet za prevoz koles v poletni sezoni ter vzpostavitev vožnje vlakov tudi med vikendi.



*Slika 7: Slovenske železnice so v letu 2017 uvedle sobotni poletni turistični vlak na Koroški progi, ki je prilagojen kolesarjem (foto: arhiv drava-bike, Jernej Zadavec; Uroš Rozman)*

V letu 2017 je za potrebe kolesarjev DRSI skupaj z SŽ vzpostavila sobotni vlak med Mariborom in Prevaljami. Vlak je imel povečano kapaciteto za prevoz 23 koles, kar se je zagotovilo z odstranitvijo sedežev. Vlaki z povečano kapaciteto prevoza koles so med poletjem vozili tudi tednom.

V letu 2018 je RRA Koroška v okviru projekta TRANS-BORDERS nadaljevala pogovore s predstavniki SŽ in DRSI. V tem letu bo vožnja sobotnega vlaka podaljšana čez mejo do Pliberka v Avstriji. S tem bo kolesarjem omogočen prevoz vse do izvira reka Drave. Vlak bo imel izboljšan sistem vpenjanja koles, s čimer se bo povečala varnost. Trenutno se preverjajo možnosti, kako povezavo med Mariborom in Pliberkom zagotoviti tudi v nedeljo ter morebiti ponudbo storitve podaljšati še v pomladne in jesenske mesece. V letu 2019 se predvidevajo izboljšave za uporabnike tudi na posameznih železniških postajah.

## 7. Zaključek

Javni diskurz o prometni (ne)dostopnosti Koroške regije se je pretežno omejil na vprašanja vzpostavljanja nove države ceste v smeri osrednje Slovenije oz. avtoceste A1. Vendar mobilnost prebivalcev in obiskovalcev Koroške regije v znatni meri poteka tudi proti avstrijski deželi Koroški. V prispevku predstavljeni podatki o mobilnosti za potrebe dela, izobraževanja in prostega časa nakazujejo, da Koroška železnica med Mariborom in Pliberkom/Bleiburg predstavlja potencial za bolj trajnosten način mobilnosti na robnem območju srednje Evrope, ki leži med dvema krakoma baltsko-jadranskega prometnega koridorja osrednjega TEN-T prometnega omrežja. Vendar obstoječe usmeritve strateških in operativnih dokumentov države Slovenije tega potenciala (zaenkrat) ne prepoznavajo.

**Viri in literatura**

- [1] TRANS-BORDERS – opis, RRA Koroška d.o.o., <http://www.rra-koroska.si/si/projekti> (11. 4. 2018)
- [2] Koroška regija – opis, RRA Koroška d.o.o., <http://www.rra-koroska.si/si/regionalni-razvoj/koroska-regija> (11. 4. 2018)
- [3] Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020, RRA Koroška d.o.o., <http://www.rra-koroska.si/si/files/default/RRA/Regionalni-razvoj/Regionalni-razvojni-program/RRP-koroska-2014-2020.pdf> (11. 4. 2018)
- [4] ÖBB-Infrastruktur AG,  
[http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5\\_0\\_fuer\\_Generationen/5\\_4\\_Wir\\_bauen\\_fuer\\_Generationen/5\\_4\\_1\\_Schieneinfrastruktur/Suedstrecke/suedstreckeonline/](http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneinfrastruktur/Suedstrecke/suedstreckeonline/) (11. 4. 2018)
- [5] Analiza potencialov in okolja Pliberk/Bleiburg – Prevalje, Raumplanungsbüro Kaufmann, 2016, Celovec
- [6] Kärnten Werbug, Paco Wrolich , 2017 (osebni vir)
- [7] Verein Drauradweg Wirte Kärnten, Claudia Tscherne, 2017 (osebni vir)
- [8] Ergebnisse Potenzialanalyse ÖV-Angebot NEU. Land Kärnten, 2017, predstavitev (osebni vir)
- [9] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, podatki o prometu,  
[http://www.di.gov.si/si/delovna\\_podrocja\\_in\\_podatki/ceste\\_in\\_promet/podatki\\_o\\_prometu/](http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/) 2017

## Zahvala

Pri izvedbi strokovnega posveta so nam pomagali



**POMGRAD**

**DARS**





# KOSTMANN

PODJETJE ZA GRADBENE STORITVE d.o.o.



**EURO-ASFALT**



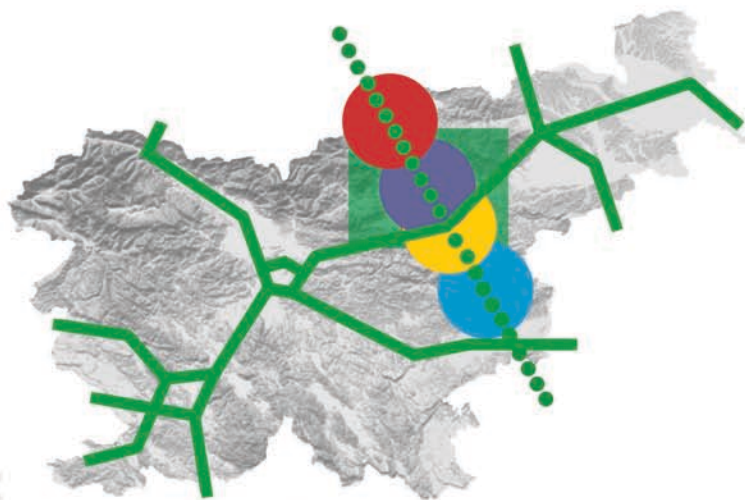
**GRADBENIŠTVO  
KUSTER** d.o.o.



Vsem sponzorjem in referentom se iskreno zahvaljujemo.

ORGANIZACIJSKI  
ODBOR:

mag. Barbara BRATINA, Boris STERGAR, dr. Samo Peter MEDVED,  
mag. Gregor FICKO, dr. Marko RENČELJ, Uroš ROZMAN in Matej MOHARIČ.



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Fakulteta za gradbeništvo,  
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINA  
RAVNE NA KOROŠKEM

### 3. RAZVOJNA OS **ALI GRE SEDAJ KONČNO ZARES?**

Ravne na Koroškem, 20. 4. 2018

