



REPUBLIKA SLOVENIJA  
DRŽAVNI SVET

*Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj*

Številka: 326-01/09-9/1  
Ljubljana, 30. 9. 2009

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na podlagi 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08 in 73/09) pripravila naslednje

**P o r o č i l o**

**k obravnavi problematike umeščanja srednjega dela 3. razvojne osi v prostor**

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj se je na 28. seji 23. septembra 2009 seznanila s problematiko umeščanja srednjega dela 3. razvojne osi v prostor.

Komisija se je seznanila s pismom civilne iniciative Naša prihodnost iz Laškega, Civilne iniciative krajanov Občine Laško in Poročilom Ministrstva za okolje in prostor o poteku postopka priprave DPN za državno cesto med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu.

**Predstavnici Direktorata za prostor Ministrstva za okolje in prostor Barbara Radovan in mag. Helena Šolinc** sta predstavili postopek priprave državnega prostorskega načrta za državno cesto na sredinskem delu tretje razvojne osi. V okviru postopka priprave državnega prostorskega načrta (v nadaljevanju: DPN) je bila aprila 2008 zaključena študija variant s predlogom najustreznejše variante, ki poteka preko območja Laškega in izhaja iz vrednotenja in medsebojne primerjave šestnajstih realno izvedljivih variant iz razvojno - urbanističnega, prometno-ekonomskega, gradbeno-tehničnega in okoljskega vidika. Čeprav Zakon o prostorskem načrtovanju pripravljavca državnega prostorskega načrta ne zavezuje, da v tej fazi opravi javno razpravo, so se zanjo odločili, da bi pridobili vsaj načelno soglasje nosilcev urejanja prostora in tudi lokalnih skupnosti. Na podlagi pripomb in predlogov, predvsem iz območja Občine Laško in Šmarješke toplice, je bil konec leta 2008 izdelan optimiziran predlog najustreznejše variante, ki še zmeraj ne dosega potrebne ekonomske upravičenosti in nima soglasja lokalnega okolja, še posebej krajanov Občine Laško, ki bi bili neposredno prizadeti. Na podlagi navedenega so se na Ministrstvu za promet (pobudnik DPN), Ministrstvu za okolje in prostor (pripravljavec DPN) in Direkciji Republike Slovenije za ceste (investitor strokovnih podlag in DPN) odločili, da izdelano študijo variant dopolnijo tako, da se poleg najustreznejše variante preverijo tudi t.i. minimalne alternative in na podlagi dodatne primerjave poišče bolj kompromisna osnova za nadaljevanje postopka umeščanja

trase v prostor. Sedaj je projektna naloga za te dopolnitve študije variant praktično izdelana, jeseni se pričakuje oddaja del, nato pa v roku enega leta, v kolikor ne bo prišlo do zapletov z javnimi naročili, oblikovanje novega predloga najustreznejše variante.

Skozi študije variant so pripravljavci DPN prišli do spoznanja, da ena vertikalna prometna povezava med avtocesto A1 in A2 reši samo del prometnih oziroma razvojnih problemov v tem širšem prostoru. Načrtovanje tretje razvojne osi se je začelo na pobudo Ministrstva za promet, in sicer na relaciji med Celjem in Novim mestom (t.i. sredinski koridor) kot prometna povezava središč nacionalnega pomena, ki ima podlago v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Zaradi pobud o prometni povezanosti Kozjanskega in Zasavja z avtocestnim križem so pristopili k študiji vseh treh variant, od katerih se je za najbolj optimalno izkazala sredinska varianta. Trenutno se pripravlja tudi DPN za rekonstrukcijo ceste Celje - Šentjur - Dobovec, pri katerem gre za pomemben prometni projekt, ki rešuje del problematike Kozjanskega, na območju Zasavja pa se pripravlja DPN za rekonstrukcijo ceste od Hrastnika do Zidanega mostu.

Tako pobude s Kozjanskega kot rezultati projekta celovitega razvoja območja tretje razvojne osi so bili predmet študije variant in enakovredno obravnavane s pobudo Ministrstva za okolje in prostor, vendar se je na podlagi sinteznega vrednotenja šestnajstih variant z območja 23 občin izkazalo, da je sredinski koridor najustreznejša oziroma "najmanj škodljiva" varianta. Če bo končna rešitev v okviru sredinskega koridorja, bo za nadaljnji regionalni razvoj Slovenije nujno pristopiti k projektom, ki bodo ustrezno navezali Zasavje in Kozjansko na glavne prometne poti.

**Župan Občine Šentjur mag. Štefan Tisel in župan Občine Dobje Franc Salobir** sta poudarila, da si na Kozjanskem, ki je demografsko ogroženo območje, zaradi razvojnih potreb želijo, da bi ta cestna povezava potekala preko njihovega območja (Šentjur, Dobje, Sevnica in naprej proti dolenski avtocesti).

**Podžupan Občine Laško Klemen Grešak** je pojasnil, da so prvi študiji variant poteka tretje razvojne osi preko ozemlja Občine Laško, ki je potekala blizu naseljenega območja mesta, nasprotovali občani v okviru dveh civilnih iniciativ. Občinski svet Občine Laško je podprl potek tretje razvojne osi po območju Občine Laško ob upoštevanju vseh relevantnih kriterijev (okoljevarstvenih, socioloških, itd.). Želijo si, da bi jih Ministrstvo za okolje in prostor čim boljše in ažurno obveščalo o poteku dopolnjevanja študije variant. V zvezi z ekonomsko upravičenostjo trase pa meni, da mora država presoditi, katera varianta je v širšem državnem interesu.

**Predstavniki Občine Sevnica Robert Kaše** je povedal, da se njihova občina aktivno vključuje v postopek umeščanja tretje razvojne osi v prostor in s svojimi pobudami in stališči vsekoli seznanja pripravljavca DPN. Občina Sevnica ne podpira optimiziranega predloga najustreznejše variante, ker je predlagan koridor preveč odmaknjen od Sevnice, Posavja in dela Kozjanskega, podpirajo pa vsa prizadevanja za napredek projekta kot vitalne prometne povezave, ki pa mora izpolnjevati dva pogoja: (a) uresničevanje gospodarskih, socialnih in okoljskih potreb družbe z največjim možnim upoštevanjem obstoječih teritorialno pogojenih prometnih tokov in že zgrajenih prometnih in urbanih sistemov ter b) enovit in istočasen pristop k načrtovanju ureditev na celotnem poteku srednjega dela tretje razvojne osi.

**Župan Občine Radeče Matjaž Han** je poudaril, da mora biti prometni koridor tretje razvojne osi umeščen v prostor tako, da bodo državljanke in državljani ob tem koridorju zadovoljni. Ni vprašanje, ali je Kozjansko oziroma del Kozjanskega upravičen do tretje razvojne osi, saj mora biti cela Slovenija prometno povezana. Upa, da bo čim prej sprejeta odločitev in da bomo povezali Kozjansko z ostalim delom Slovenije. Opozoril je, da ne smemo pozabiti na varianto skozi Zasavje, ki je bila pred leti ena najbolj optimalnih variant, kasneje pa je izpadla. Za Občino Radeče, ki si želi tretje razvojne osi, niti ni pomembno, ali gre čez Laško, Zasavje proti Sevnici ali po Mirnski dolini na dolenjsko avtocesto.

**Predstavniki Civilne iniciative Šentjur in podžupan Občine Šentjur Jože Artnak** je predstavil argumente za umestitev tretje razvojne osi skozi Kozjansko, od koder zaradi pomanjkanja delovnih mest večina delovno aktivnega prebivalstva dnevno emigrira v druge regije in subregije, s tem pa odhaja tudi znanje. Na Kozjanskem se je zbrala skupina najuglednejših gospodarstvenikov, politikov in drugih, ki je dala pobudo za zbiranje podpore tej prometni povezavi, slednjo podpira tudi Regionalna gospodarska zbornica Celje in Svet savinjske statistične regije. Ne nasprotujejo drugim variantam, izpostavljajo le prednosti koridorja skozi Kozjansko, med drugim bo na tem koridorju zgrajena navezovalna cesta Dramlje-Šentjur, ki je uvrščena v ReNPIA v letu 2013 in je že v zaključni fazi umeščanja v prostor. Ponujajo osemkilometrski odsek tega dela ceste kot del tretje razvojne osi, ki jo vidijo kot razvojno perspektivo. Na Kozjanskem vztrajajo, da so vključeni v ta projekt.

**Predstavniki Civilne iniciative krajanov Laškega Peter Krašovec** je predstavil stališče neposredno prizadetih občanov Laškega, pretežno lastnikov stavb in zemljišč, po katerih naj bi potekala obravnavana prometna povezava, ter stanovalcev naselja Debro, Rečica in Strmca. Niso ekološko zadržani civilna iniciativa v smislu nasprotovanja umestitve tretje razvojne osi, so pa proti umestitvi ceste ob neposredni bližini pozidanega blokovskega naselja. Opozoril je na stališče Regionalne gospodarske zbornice Celje, da ta cesta ne prinese nobenega razvoja, nadalje na pet javno objavljenih recenzij, od katerih je ena zelo negativna, ostale štiri pa so pogojno negativne do predlagane trase na relaciji Celje - Zidani most. Občinski svet KS Laško in KS Rečica tudi ne podpirata izgradnje ceste skozi Laško. Strinjajo se z ugotovitvami Ministrstva za okolje in prostor ter Ministrstva za promet, da je cesta družbeno nesprejemljiva in ekonomsko neupravičena. Tretje razvojne osi skozi Laško ne bodo dovolili. Predlagajo, da pristojni najprej določijo potek tretje razvojne osi in jo vnesejo v prostorske načrte in na osnovi dokončno sprejete trase začnejo načrtovati priključke na njo.

Po opravljeni razpravi je **komisija** sprejela naslednje **sklepe**:

1. Komisija se je seznanila s problematiko umeščanja srednjega dela 3. razvojne osi v prostor.
2. Komisija ugotavlja, da so Ministrstvo za okolje in prostor, Ministrstvo za promet in Direkcija Republike Slovenije za ceste zaradi nasprotovanja lokalnega okolja in tudi ekonomske neupravičenosti optimiziranega predloga variante tretje razvojne osi na srednjem delu začele s pripravami na preučitev t.i. minimalne variante, s katero bi prišli do bolj kompromisne osnove za

postopek umeščanja prometne povezave med avtocesto Maribor - Ljubljana in avtocesto Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu v prostor. Komisija podpira dodatne korake v postopku priprave DPN v smeri preučitve t.i. minimalne variante, saj je poleg ekonomske upravičenosti bistvenega pomena soglasje lokalnega okolja, ki ga sedaj ni.

3. Komisija predlaga Ministrstvu za okolje in prostor in Ministrstvu za promet, da že v fazi postopka preveritve t.i. minimalne alternative, ki jo sestavljajo deloma novogradnje, deloma rekonstrukcije in deloma obstoječe cestno omrežje, vključita vse prizadete občine in civilne iniciative.
4. Komisija poudarja, da imajo prometne povezave pomemben vpliv na razvojna vprašanja regij in krajev, vendar tretja razvojna os, katere osnovna ideja je bila povezava dveh središč nacionalnega pomena, Celja in Novega mesta, ne more rešiti vseh problemov razvoja prometne infrastrukture na območju med avtocesto A1 in A2. Nemogoče je z vertikalno prometno infrastrukturo, ki bo ekonomsko upravičena, povezati vsa območja, ki potrebujejo cestno povezavo z ostalimi deli države. Komisija se zaveda, da tudi optimiziran predlog najustreznejše variante ne bo rešil vseh razvojno - prometnih potreb tega območja. Zato bo treba za reševanje razvojnih težav Kozjanskega in Zasavja pristopiti k celovitejši rešitvi v okviru dodatne povezave tega območja na tretjo razvojno os. V prvi vrsti mora stroka podati odgovore na vsa odprta vprašanja v okviru zakonsko določenih postopkov in metodologije, končno odločitev pa bo sprejela Vlada. Čeprav si komisija želi, da bi bila dosežena čim višja stopnja soglasja lokalnega prebivalstva za sprejeto odločitev, pa je nemogoče pričakovati soglasje vseh.
5. Glede na nasprotujoča si stališča lokalnega okolja bi bilo po mnenju člana komisije Jožeta Koržeta smiselno, da Ministrstvo za okolje in prostor ponovno preuči varianto G1 in G3.

Meta Štembal  
sekretarka

  
Darko Fras  
predsednik