



REPUBLIKA SLOVENIJA

SLUŽBA VLADE RS ZA LOKALNO SAMOUPRAVO IN REGIONALNO POLITIKO

MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi

(Povzetek)

1 UVOD

1.1 OPREDELITEV IN POMEN 3. RAZVOJNE OSI

Panevropski prometni koridorji kot pomemben instrument evropskih politik med seboj povezujejo glavna evropska središča z namenom večje integracije evropskega prostora. Slovenija leži na križišču V. in X. prometnega koridorja, kar ji omogoča dobro integracijo v evropski prometni sistem. Na teh koridorjih je izgradnja avtocest v zaključni fazi, na železniški progi pa je bil zgrajen manjkajoči odsek do Madžarske.

Vendar pa panevropska infrastrukturna omrežja prinašajo prednosti predvsem glavnim središčem ob koridorjih, ki se preko njih bolje povezujejo z drugimi glavnimi središči. V nasprotju s tem se lahko manjšim središčem v zaledju, ki s koridorji niso povezana, njihov relativni konkurenčni položaj celo poslabša. S vprašanjem vpliva prometne infrastrukture na regionalni razvoj se literatura veliko ukvarja, tako z vidika teorije rasti kot tudi z vidika ekonomske geografije. Učinkovit prometni sistem omogoča izkoriščanje ekonomskih in socialnih priložnosti, s čimer vpliva na celotno družbo. Pomanjkljivi prometni sistem lahko prinaša ekonomske stroške v obliki manjših ali zamujenih priložnosti. Poleg tega v zvezi s prometnim sistemom povezano ne gre spregledati tudi družbenega in okoljskega bremena, ki ga povzroča.

V splošnem lahko učinke prometa razdelimo v 2 skupini in sicer:

- a) neposredne učinke, ki se nanašajo na izboljšano dostopnost do trgov zaradi krajših prevoznih časov in nižjih stroškov prometa za ponudnike oziroma neposredne uporabnike prevoznih storitev, ter
- b) posredne učinke, ki se kažejo na ravni posameznika (večja izbira blaga, nižje cene, zemljiška renta) oziroma države ali regije (izboljšana konkurenčnost, večja mobilnost, ustvarjanje distribucijskih mrež, ipd.).

Izboljšana prometna infrastruktura pomeni večjo prometno zmogljivost ter večjo učinkovitost in zanesljivost prometne infrastrukture (to je zmanjšanje tveganj pri izvajanju prometa, kar je v času povezovanja posameznih proizvodno-storitvenih sistemov v oskrbne verige še posebej pomembno).

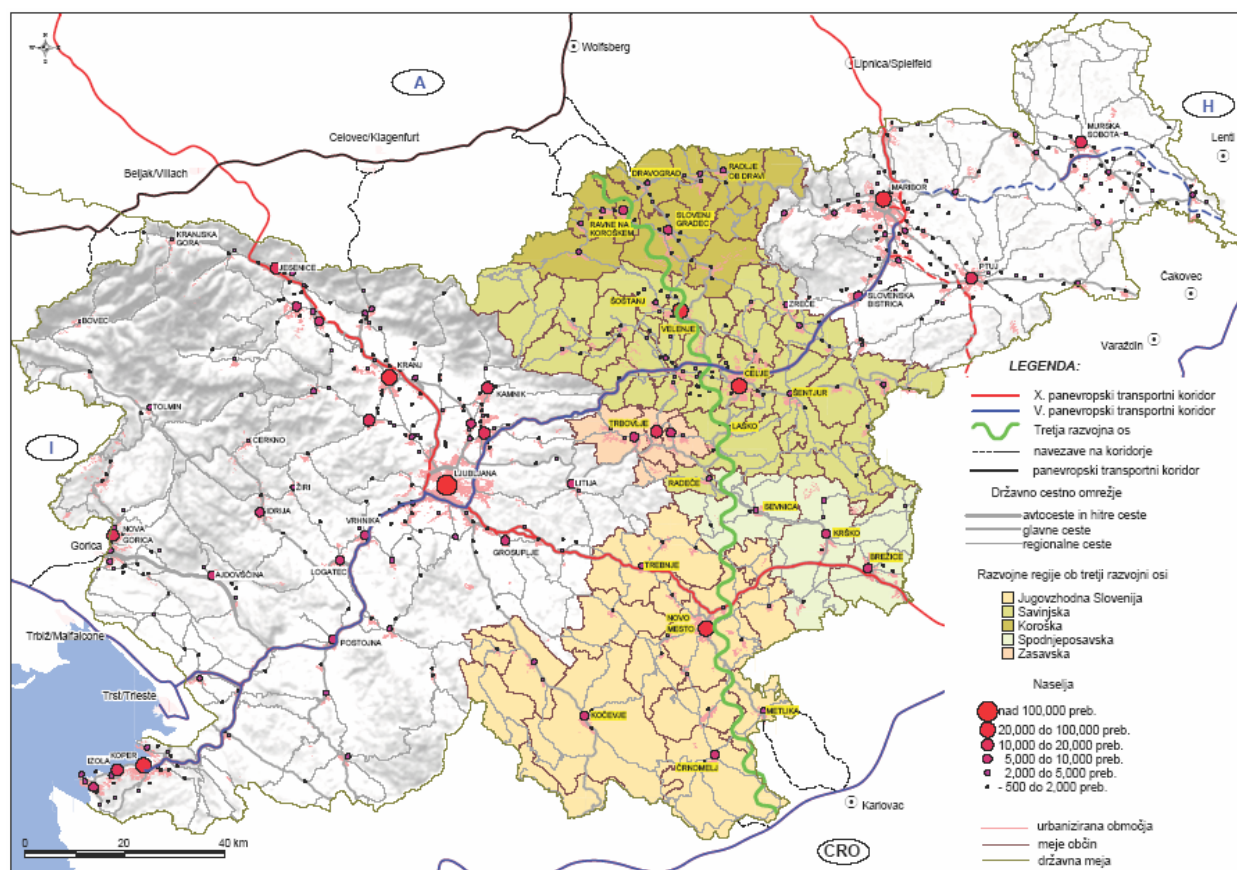
Neposredne koristi za podjetja na območju, katerega učinkovitost prometne infrastrukture se izboljša, izvirajo iz dveh virov (Goodbody, 2003):

- izboljšana učinkovitost trga proizvodov, kar omogoča nižje stroške nabave vhodnih materialov in nižje stroške dostave proizvedenega blaga, s čimer se zelo poveča potencialni trg za ta podjetja; in
- izboljšana učinkovitost trga dela, saj se znižajo stroški dostopa delovne sile oziroma poveča dostopnost določene lokacije za delovno silo.

Oboje lahko poveča učinkovitost in tržno uspešnost obstoječih podjetij ter vpliva na prihod novih podjetij na območje. To spoznanje se je v preteklih letih izoblikovalo tudi v Sloveniji. Gospodarska središča, ki ne ležijo neposredno na koridorjih, so začela spoznavati, da kakovost povezav do mednarodnih koridorjev pomeni slabšo konkurenčnost, kljub temu, da imajo druge potrebne dejavnike razvoja (izobražene ljudi, zemljišča za razvoj, ipd.). Zaradi tega se je razvila zamisel o tako imenovani 3. razvojni osi, ki naj med seboj poveže sekundarna središča med koridorji in njihove razvojne potenciale ter jih hkrati pripne na omrežje panevropskih povezav, to je V. in X. panevropski prometni koridor ter na Jadransko – Jonsko prometno os. S tem bi se skozi povečano dostopnost in okrepitev institucionalnih in gospodarskih povezav povečala konkurenčnosti območja ob tej razvojni osi. Tretja razvojna os postaja instrument, ki naj prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji ter k bolj uravnoteženemu razvoju evropskega prostora.

Tretja razvojna os se na severnem delu navezuje na cestno omrežje avstrijske Koroške in se preko Slovenj Gradca in Velenja navezuje na V. koridor. Naprej v smeri proti jugu se na X. koridor naveže pri Novem mestu, potem pa poteka naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. Nova razvojna in prometna os povezuje regionalna središča Beljak in Celovec na avstrijskem Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje, Celje, Trbovlje in Novo mesto v Sloveniji in Karlovec ter Reko na Hrvaškem. Omogoča navezovanje tovornega in osebnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri.

Tretja razvojna os v Sloveniji poteka po območju petih statističnih in razvojnih regij: Koroške, Savinjske, Zasavske, Spodnjeposavske in Jugovzhodne Slovenije oziroma občin, ki spadajo v te regije. Izgrajena povezava bo zagotavljala medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije, hkrati pa bo zagotovila prometno povezavo v okviru V. in X. koridorja in med koridorji ter alternativno povezavo tujih središč mednarodnega pomena preko ozemlja Slovenije. Tretja prometna os bo omogočila navezavo pomembnih lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave in bo pomenila dvig kakovostne ravni sedanjih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet. Z izboljšanimi prometnimi povezavami se bo skrajšalo trajanje potovanja in se bosta izboljšali kvaliteta potovanja in prometna varnost.



Slika 1: Prostorska umestitev tretje razvojne osi

Na severnem delu območja ob tretji razvojni osi se potek koridorja tretje razvojne osi umešča v prostor, za katerega je v veljavi Alpska konvencija. Alpska konvencija je konvencija o varstvu Alp in predstavlja mednarodno pogodbo med Avstrijo, Francijo, Italijo, Monakom, Nemčijo, Lihtenštajnom, Slovenijo, Švico in Evropsko unijo. Njen glavni namen je zagotoviti varstvo in trajnostno-sonaravni razvoj alpskega prostora, obenem pa zaščititi gospodarske in kulturne interese prebivalcev, ki živijo na tem območju. Cestna povezava v okviru koridorja tretje razvojne osi na območju Koroške glede na njen pomen ni v nasprotju z določili Alpske

konvencije. Po predvideni cestni povezavi ne bo potekal mednarodni tranzitni promet, temveč čezmejni in notranji regionalni promet, pomemben predvsem za spodbujanje čezmejnega regionalnega sodelovanja in družbeno-ekonomskega razvoja perifernih regij. Mednarodni tranzitni prometni tokovi med Avstrijo in Slovenijo so danes utečeni in usmerjeni izključno na V. in X. panevropski koridor preko mejnih prehodov Karavanke ter Šentilj. Umestitev predvidene cestne povezave na tretji razvojni osi glede na potek v prostoru ne konkurira omenjenima koridorjema, zato bo tranzitni promet tudi v prihodnosti potekal po teh dveh koridorjih. Tudi avstrijski načrti na tem območju predvidevajo povezavo na ravni regionalne povezave.

V letu 2006 je bila izdelana strateška študija razvoja prometne infrastrukture na območju 3. razvojne osi v Sloveniji. Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi je vsebinsko in glede območja obravnave razširjena obravnava scenarijev razvoja prometne ponudbe, ki se izdela zaradi zagotavljanja vsebinske in prostorske celovitosti pri umeščanju državnih prostorskih ureditev v prostor. Uspešno uresničevanje razvojne osi namreč ni pogojeno samo z izboljšano prometno ponudbo, ampak zahteva povezovanje posamičnih sektorskih pristopov v skupno in usklajeno razvojno vizijo. Za celovito obravnavo območja ob tretji razvojni osi so še posebej pomembni vidiki gospodarstva, prometa, turizma v povezavi s kulturno krajino, naravo in kulturno dediščino, urbanega razvoja in okolja.

Namen študije je bil oblikovanje strokovnih osnov za določitev, vrednotenje in medsebojno primerjavo posameznih scenarijev razvoja prometne ponudbe na območju tretje razvojne osi in predlog najustreznejšega scenarija, ki bo zagotavljal ustrezen prispevek prometne infrastrukture k trajnostnemu razvoju obravnavanega območja. Presoja učinkovitosti in uspešnosti posameznega scenarija se izvaja z vidika ekonomičnosti transporta ter okoljskega, prostorskega in razvojnega vidika. Posebej razvojni vidik v preteklosti ni bil ustrezno vključen v strokovne podlaga za umeščanje prostorskih ureditev državnega pomena v prostor oziroma je bil vključen na ravni opisne razprave oziroma analize, kljub temu, da literatura za obravnavo tovrstnih vprašanj nudi ustrezne metodologije.

Cilji študije so bili:

1. opredelitev možnih scenarijev razvoja prometne ponudbe na območju tretje razvojne osi;
2. oblikovanje metodologije in kazalnikov za vrednotenje scenarijev razvoja prometne ponudbe na območju tretje razvojne osi;
3. vrednotenje različnih scenarijev razvoja prometne ponudbe na območju tretje razvojne osi na podlagi oblikovanih kazalnikov ter predlog izbora najustreznejšega z utemeljitvijo;
4. opredelitev projektov izboljšanja prometne ponudbe v tretji razvojni osi za finančno perspektivo 2007 – 2013.

V nadaljevanju sledi kratek prikaz ključnih delov študije in njenih rezultatov ter ključne ugotovitve oziroma interpretacije dobljenih rezultatov.

2 PRIKAZ STANJA

V tem poglavju povzetka zaradi obsežnosti prikazujemo le rezultate analize prednosti in slabosti, priložnosti in nevarnosti (SWOT analiza) za razvoj območij ob tretji razvojni osi. SWOT analiza temelji na podatkih o dolgoročnih planskih dokumentih, demografskem, ekonomskem in socialnem stanju na obravnavanem območju, prometni infrastrukturi ter stanju dostopnosti.

Glavna ugotovitev po pregledu rezultatov SWOT analize je, da se obravnavano območje srečuje z vrsto slabosti, hkrati pa se ponujajo tudi določene priložnosti za nadaljnji razvoj. Iz tabele je še razvidno, da je program izboljšanja prometne infrastrukture lahko le eden od

razvojnih programov, ki jih bo za zagotovitev nadaljnjega razvoja na območju tretje razvojne osi potrebno izvesti.

Tabela 1: SWOT analiza za območje tretje razvojne osi

PREDNOSTI (S)	SLABOSTI (W)
<ol style="list-style-type: none">1. Učinkovitost industrije nad slovenskim povprečjem2. Pospešena internacionalizacija poslovanja3. Zaposlenost nad slovenskim povprečjem (JV Slovenija)4. Visoka gostota AC-mreže v Spodnjeposavski regiji5. Vključenost v nacionalne razvojne programe6. Skladnost med nacionalnimi in regionalnimi razvojnimi načrti	<ol style="list-style-type: none">1. Visok delež dodane vrednosti iz industrije in rudarstva, nizek delež storitvenih dejavnosti2. Slaba podjetniška aktivnost3. Slabša izobrazbena struktura4. Nezaposlenost presega slovensko povprečje5. Nezaposlenost mladih (Zasavje)6. Slabša mobilnost prebivalstva7. Slaba dostopnost do glavnih cestnih evropskih koridorjev (Koroška, deloma JV Slovenija)8. Slaba dostopnost do središč mednarodnega pomena (Ljubljana, Maribor)9. Slaba dostopnost Črnomlja in Metlike do središča nacionalnega pomena (Novo mesto)10. Slaba dostopnost do prometnih vozlišč v sosednjih državah (Avstrija, Hrvaška)11. Nizka gostota cestne mreže v perifernih regijah (Koroška, JV Slovenija)12. Nezaostne povezave javnega prometa znotraj območja 3. razvojne osi
PRILOŽNOSTI (O)	NEVARNOSTI (T)
<ol style="list-style-type: none">1. Sredstva strukturne pomoči EU2. Naravni in kulturni viri ter privlačno podeželje, možnosti za razvoj turizma3. Geografski položaj regij (blizu glavnih evropskih koridorjev)4. Odprava fizičnih meja med državami EU, možna večja mobilnost5. Širitev EU (Hrvaška)	<ol style="list-style-type: none">1. Neugodna demografska gibanja2. Povečana konkurenčnost drugih regij3. Težje prehajanje Schengenske meje (oteženo povezovanje s Hrvaško)

3 SCENARIJI RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE

Za umestitev prometne povezave v prostor je bila uporabljena metoda razvoja scenarijev. Posamezni scenariji pri umeščanju prometne povezave se med seboj razlikujejo po ciljih, ki jih želimo doseči s povezavo med dvema točko v prostoru. Ti cilji so lahko zelo različni, lahko so tudi medsebojno si nasprotujoči, npr. zagotavljanje povezav med posameznimi središči, zniževanje stroškov transporta, varovanje okolja in podobno. Primeri scenarija so torej lahko scenarij najmanjše obremenitve okolja, scenarij najnižje investicijske vrednosti, scenarij čim boljše dostopnosti in podobno. Pojavna oblika scenarija v prostoru je koridor. Scenarij razvoja

prometne infrastrukture pomeni umestitev koridorja v prostor pri določenih parametrih, ki odražajo cilje razvoja infrastrukture. V koridor, ki smo ga predlagali kot najustrežnejšega, je bila v nadaljevanju izvedena idejna postavitve trase.

V preteklem desetletju je bilo v Sloveniji zgrajenih kar nekaj daljinskih avtocest z daljnosežnimi učinki, vendar se je pri načrtovanju njihovega poteka uporabljal klasični, inženirski načrtovalski pristop. Projektantu so bile podane točke, ki jih je treba povezati ter usmeritve glede okoljskega varovalnega režima, nakar je projektant poiskal možne poteke tras glede na teren. Razvojni vidik je bil vključen zgolj na ravni opisne razprave oziroma analize. Posledica takega pristopa so bile dolge razprave o najustrežnejših variantah, iskanje dodatnih variant, nezadovoljstvo lokalnih skupnosti. Postopki so bili zelo dolgotrajni in dragi. Seveda ne bomo nikoli izvedeli, kakšni so oportunitetni stroški neoptimalnih odločitev, zaradi katerih vložki v razvoj prometne infrastrukture (verjetno) niso bili optimalno izkoriščeni. S predstavljenim pristopom razvoja scenarijev prometne infrastrukture želimo načrtovanju prometnic dati ustrezno strateško podlago. Ta podlaga zajema cilje, ki jih želimo z določeno povezavo doseči v nekem daljšem časovnem obdobju in ki niso zgolj prometni, ter načine za doseg te ciljev. Izbrani koridor bi naj zagotavljal ne le boljše pogoje za obstoječi promet, ampak bi naj omogočal čim boljše pogoje za razvoj v prihodnosti.

3.1 POSTOPEK DOLOČITVE TRASE CESTNE POVEZAVE

Določanje povezave med dvema določenima točkama je postopek, pri katerem je potrebno upoštevati vrsto omejitvenih dejavnikov. Postopek, ki je prikazan v nadaljevanju, velja načeloma za vse oblike prometa. Pri izbiri poteka povezave v prostoru želimo minimizirati stroške ob hkratnem maksimiziranju učinkovitosti:

1. Minimiziranje stroškov zajema stroške v celotni življenjski dobi, ki zajema izgradnjo in obratovanje infrastrukture. Najkrajša povezava ni tudi nujno najcenejša, bodisi zaradi terena bodisi zaradi stroškov varovalnih ukrepov.
2. Maksimiziranje učinkovitosti zajema več vidikov oziroma vplivov prometne infrastrukture. Četudi je potek trase daljši, zaradi česar so stroški investicije in obratovanja višji, je lahko takšna trasa učinkovitejša iz vidika razporeditve aktivnosti v prostoru, varovanja okolja in podobno.

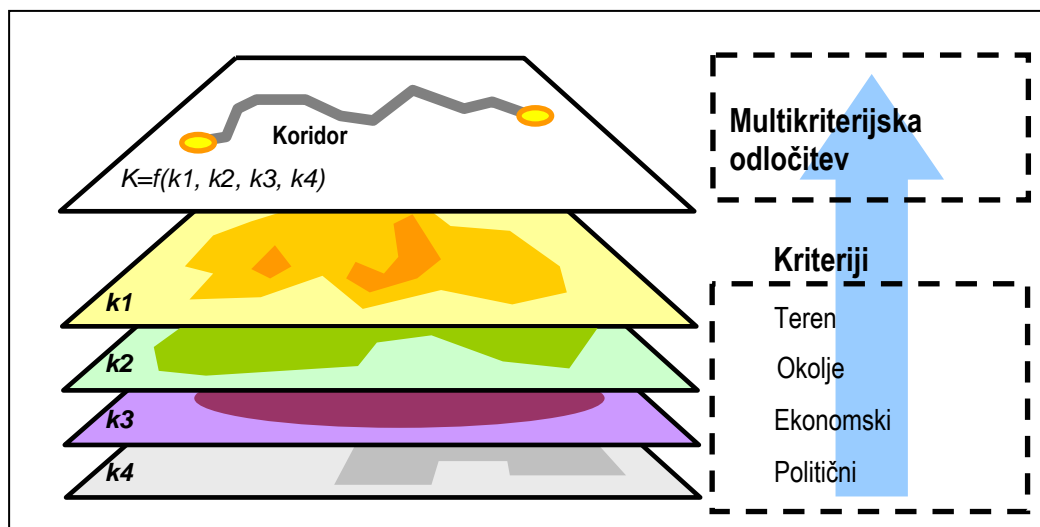
Izbor poteka prometne infrastrukture bo vedno kompromis med stroški in učinkovitostjo te infrastrukture. V nekaterih primerih bo najkrajša trasa tudi najučinkovitejša medtem ko bo v drugih kompromis zaradi nasprotja med ceno in učinkovitostjo trase zelo težko doseči. Zaradi tega se pri izboru koridorja prometne infrastrukture uporablja multikriterijski postopek odločanja, v katerem je vključenih in ustrezno uteženih več vidikov oziroma omejitev pri umeščanju koridorja v prostor (slika 2). Metoda je povzeta po Rodrigue (2006). Kriteriji umeščanja koridorja v prostor so naslednji:

1. teren, ki predstavlja fizične omejitve;
2. okolje, ki predstavlja vrednoto, ki se sicer ščiti, vendar je potrebno pri izgradnji prometne infrastrukture računati tudi z določeno okoljsko škodo;
3. razporeditev ekonomske dejavnosti v prostoru, kateri bi naj nova infrastruktura prvenstveno služila; in
4. politični vidik (politične preference glede poteka povezave).

Metoda se izvaja z orodji geografskih informacijskih sistemov. Metoda je "odprta", kar pomeni, da je na prikazani način mogoče še dodatne kriterije, ki so relevantni pri umeščanju koridorja v prostor in katerih vpliv ni že zajet z zgoraj naštetimi.

Teren s svojimi danostmi določa gradbene in obratovalne stroške infrastrukture. Glavni problem je premoščanje višinskih razlik (kar povečuje dolžino trase oziroma terja izgradnjo objektov kot so predori, viadukti, vkopi, podporni zidovi in podobno), premoščanje slabo nosilnih tal in

površinskih voda. Vsak od zgoraj navedenih ukrepov se izrazi v dodatnih stroških na enoto izgradnje infrastrukture. To nam omogoča iskanje optimalnega poteka koridorja iz tako imenovanega tehničnega vidika, to je minimiziranje stroškov gradnje in obratovanja.



Slika 2: Postopek multikriterijskega odločanja o umeščanju koridorja v prostor
(Vir: prirejeno po Rodrigue)

Okolje je vrednota, ki jo načeloma varujemo. V določenem delu predstavlja izločitveno oziroma zaščiteno območje, na katerem v nobenem primeru ni mogoče graditi prometne infrastrukture. V drugih delih pa so posegi sicer dopustni, a neželeni. Na takih območjih je potrebno opredeliti relativno redkost teh varovanih sestavin okolja in jih ovrednotiti. To nam omogoča iskanje optimalnega poteka koridorja pri določenem največjem sprejemljivem obsegu okoljske škode (na primer 0,25 enot na km).

Eden od ključnih motivov za izgradnjo prometne infrastrukture je nedvomno ekonomski. Ta je močnejši tam, kjer je večja ekonomska aktivnost (izražena z delovnimi mesti, dodano vrednostjo, ipd.) ter na območjih večjih poselitvenih centrov. Izhodišče torej je, da naj nova povezava te gospodarske in poselitvene centre medsebojno čimbolj poveže. Vendar to lahko terja daljše in dražje trase, zaradi česar popolne povezanosti ne bo mogoče nikoli zagotoviti. Stopnjo povezanosti lahko prikažemo s parametrom povezanosti centrov, izraženim z deležem enot, ki so zajete v določenem pasu ob novi povezavi. To nam omogoča iskanje optimalnega poteka koridorja pri določeni stopnji povezanosti posameznih gospodarskih in poselitvenih centrov (na primer 60 % prebivalstva v pasu 5 km ob prometni povezavi).

Pri umeščanju nove prometne povezave je običajno, da imajo posamezni deležniki še dodatne poglede na to problematiko, ki niso zajeti v ekonomskem ali okoljskem vidiku, kot sta bila obravnavana zgoraj. Ti pogledi se izražajo v stopnji zaželenosti ali nezaželenosti prometne povezave na določenem območju, vendar običajno niso zavezujoči ali izključujoči dejavniki. Stopnja zaželenosti se izraža skozi javne deklaracije stališč (npr. izjave, sklepi, ipd. organov lokalne samouprave) ali skozi sprejete planske dokumente. Na takih območjih je potrebno oceniti stopnjo (ne)zaželenosti in jo ovrednotiti v številskem (lahko tudi denarnem) izrazu. To nam omogoča iskanje optimalnega poteka koridorja iz tako imenovanega političnega vidika, to je minimiziranje stroškov gradnje in obratovanja pri danih političnih preferencah.

Na podlagi predhodno prikazanih podatkovnih plasti je moč izdelati kompozitno karto območja, v katero se umešča nova prometna povezava. Kot optimalna se izkaže tista varianta koridorja, kjer je seštevek stroškov pri danih vrednostih parametrov dovoljene okoljske škode in zelene povezanosti posameznih vplivnih območij najmanjši. Posamezni scenariji razvoja prometne infrastrukture se bodo med sabo razlikovali po vrednosti ključnih parametrov, ki vplivajo na izbor

najcenejše poti, to je stopnja varovanja okolja in stopnja povezanosti posameznih vplivnih območij. Možni scenariji so, na primer, scenarij maksimalnega varovanja okolja (dopustna okoljska škoda blizu 0), scenarij maksimalne dostopnosti (delež povezanega prebivalstva blizu 100%); scenarij minimalnih stroškov (kriterij okolja in povezanosti se izključi iz analize), ipd. Različne kombinacije vrednosti parametrov bodo pokazale ovojnico možnih koridorjev, znotraj katere bo po vrednotenju moč izbrati enega ali več najprimernejših.

Potrebne digitalizirane grafične podatkovne podlage so naslednje:

- relief, register stavb,
- prebivalstvo in delovna mesta na ravni naselij,
- cestno omrežje,
- ekološko pomembna območja in Natura 2000, zavarovana območja narave, naravne vrednote, kulturna dediščina,
- zajetja in vodovarstvena območja, akumulacijska jezera in vodotoki,
- najboljša kmetijska zemljišča, gozdovi (rezervati in varovalni gozdovi),
- ogrožena območja (poplave, plazljiva in erozijska območja),
- območja, namenjena za razvoj poslovne dejavnosti in stanovanjske gradnje,
- območja s politično zaželenostjo oziroma nezaželenostjo prometne povezave.

3.2 IZDELANI SCENARIJI

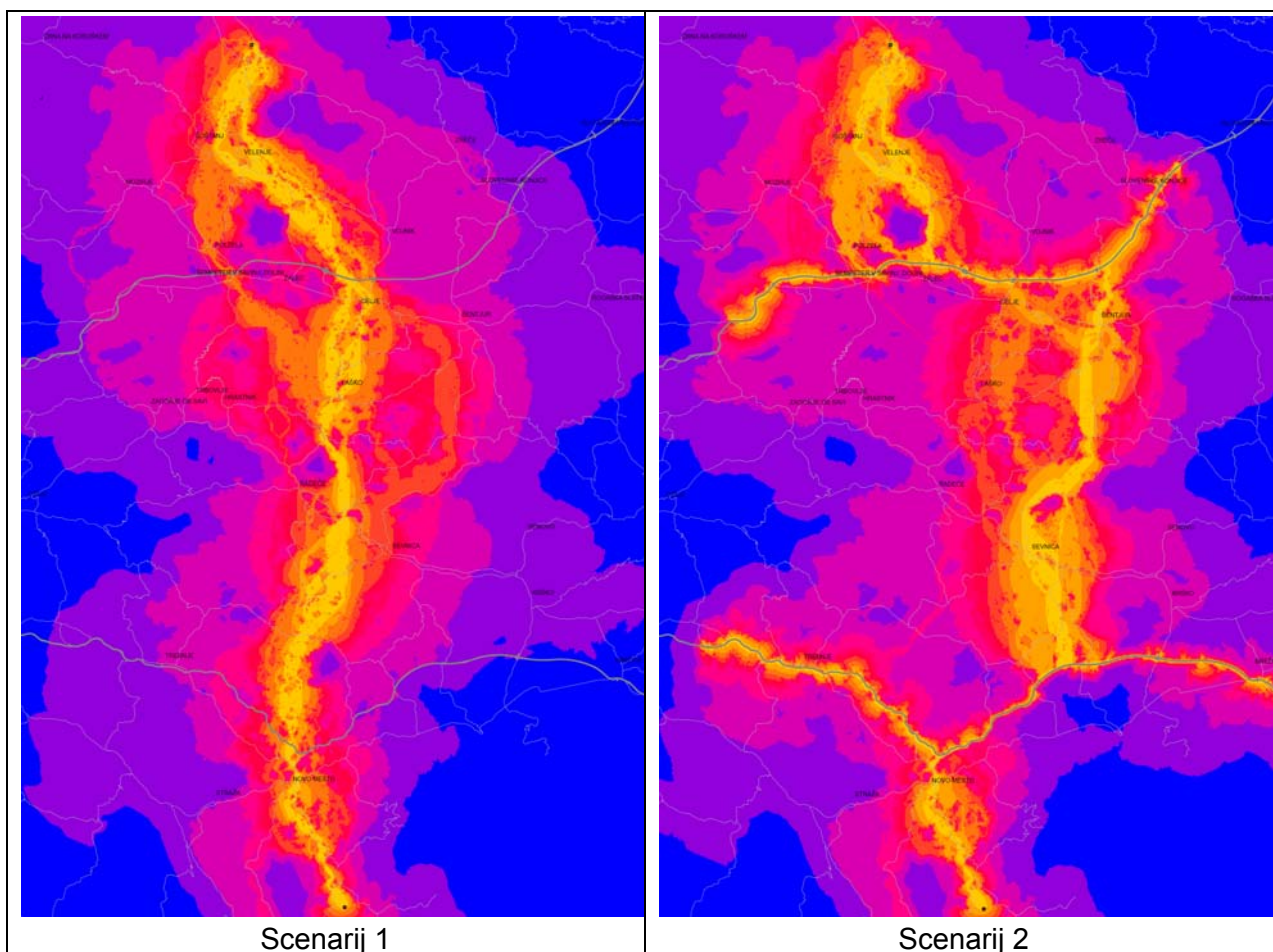
Scenarij 1 (scenarij najmanjšega vpliva na okolje)

Pri tem scenariju smo poiskali rešitev, ki ponuja najmanjšo prizadetost narave (okolja). Kot območja z večjim režimom varovanja so bili upoštevani: območje Natura 2000, ekološko pomembna območja, zavarovana območja narave, naravne vrednote, najboljša kmetijska zemljišča, gozdovi (rezervati), varovalni gozd, zajetja, vodovarstvena območja (najožje varstveno območje), kulturna dediščina. Ostala varovana območja so: ekološko pomembna območja, ekološko pomembna območja (območje medveda), vodovarstvena. Vsaka od skupin je dobila svojo utež v modelu: strožje varovana območja 7-krat večjo od ozadja, ostala varovana območja pa 2-krat večjo od ozadja.

Scenarij 2 (scenarij najmanjšega vpliva na okolje, z upoštevanjem avtocest)

Pri tem scenariju smo poiskali rešitev, ki ponuja najmanjšo prizadetost narave (okolja). Za razliko od scenarija 1 je bilo v model vključeno omrežje že izgrajenih avtocest in hitrih cest. V scenariju z upoštevanjem že izgrajenih avtocest in hitrih cest se je prostor tretje razvojne osi razdelil na tri dele (severni, osrednji in južni – glede na obe avtocesti), koridorji po posameznih delih pa nujno ne potekajo sklenjeno med sabo. Če niso neposredno sklenjeni, predstavlja povezavo med njimi obstoječa avtocesta oz. hitra cesta. V modelu je bila izgrajenim avtocestam in hitrim cestam pripisana utež dodatne okoljske obremenitve v vrednosti 0.

Scenarija 1 in 2 sta prikazana na sliki 3. Najsvetlejši del slike kaže najnižje vplive na okolje. V ta prostor je mogoče položiti traso nove prometnice.



Slika 3: Prostorska pojavnost scenarijev 1 in 2

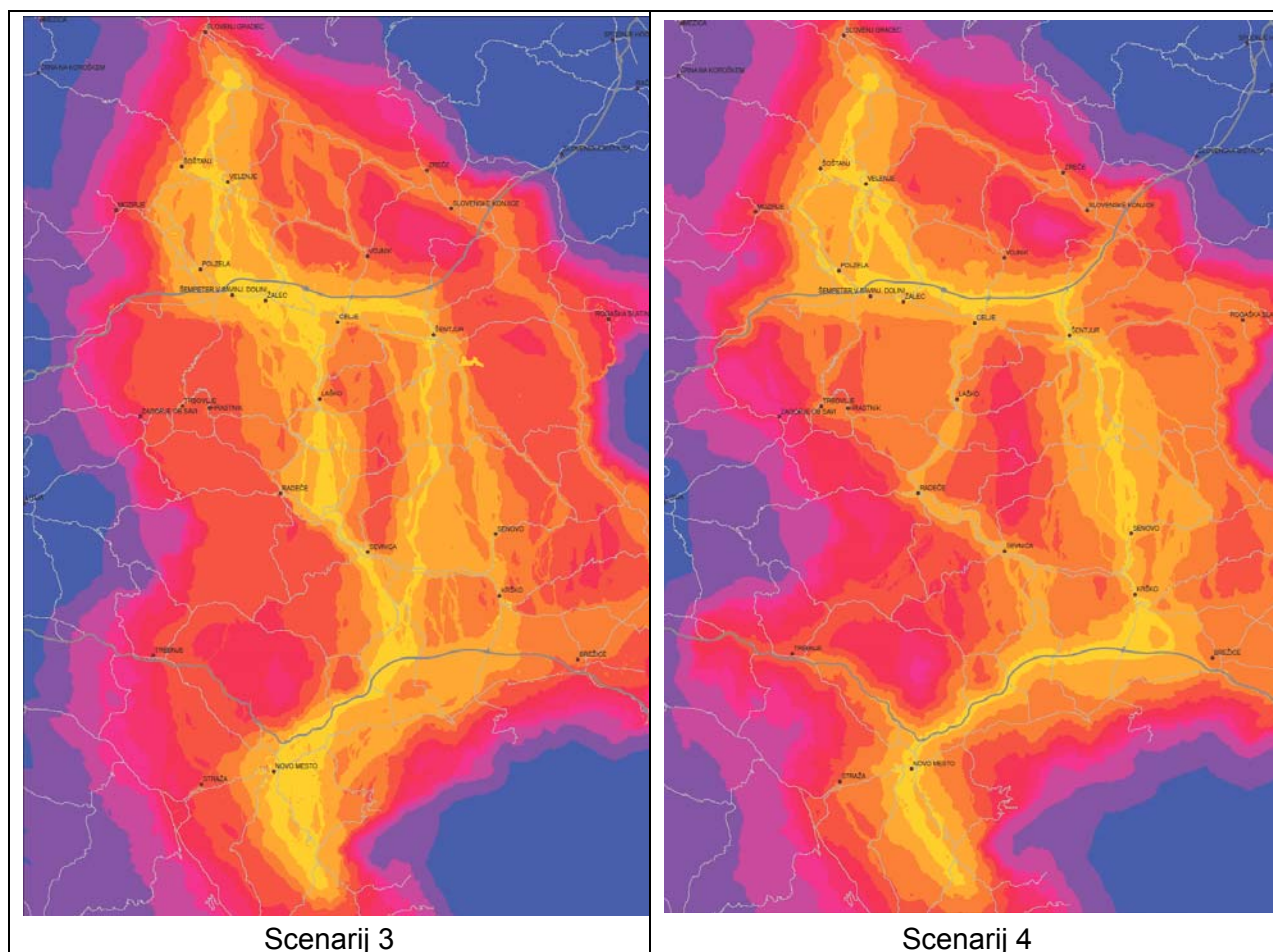
Scenarij 3 (scenarij najmanjših investicijskih stroškov)

Pri tem scenariju smo poiskali rešitev, ki zagotavlja najmanjšo investicijsko vrednost. Izhajali smo iz razpoložljivih podatkov, ki določajo teren oziroma območja, ki zvišujejo stroške gradnje. Kot območja, ki večajo stroške izgradnje so bili upoštevani: relief, poplavna območja, ogrožena območja (poplave, plazljiva, erozijska območja), akumulacijska jezera in vodotoki, register stavb. Vsaka od skupin je dobila svojo utež v modelu: območja, kjer je potrebna izgradnja predora ali mostu čez reko, ima v investicijskem smislu 7-krat večjo vrednost od ozadja, ostala območja pa imajo vmesno vrednost glede na oceno stroškov, ki jih povzroči posamezen dejavnik.

Scenarij 4 (scenarij najmanjših investicijskih stroškov, z upoštevanjem avtocest)

Pri tem scenariju smo poiskali rešitev, ki ponuja najmanjšo investicijsko vrednost. Za razliko od scenarija 3 je bilo v model vključeno omrežje že izgrajenih avtocest in hitrih cest. V scenariju z upoštevanjem že izgrajenih avtocest in hitrih cest se je prostor tretje razvojne osi razdelil na tri dele (severni, osrednji in južni – glede na obe že izgrajeni avtocesti), koridorji po posameznih delih pa nujno ne potekajo sklenjeno med sabo. Če niso neposredno sklenjeni, predstavlja povezavo med njimi obstoječa avtocesta oz. hitra cesta. V modelu je bila izgrajenim avtocestam in hitrim cestam pripisana utež dodatnih investicijskih stroškov v vrednosti 0.

Scenarija 3 in 4 sta prikazana na sliki 4. Najsvetlejši del slike kaže najnižje stroške za gradnjo. V ta prostor je mogoče položiti traso nove prometnice.



Slika 4: Prostorska pojavnost scenarijev 3 in 4

Scenarij 5

V tem scenariju povezujemo regionalna središča na območju tretje razvojne osi glede na kazalnike družbeno-ekonomskega razvoja in na podlagi regionalnih razvojnih programov. V Jugovzhodni Sloveniji je stopnja nezaposlenosti najnižja, najvišja pa je v zasavski regiji. V ostalih regijah tretje razvojne osi je stopnja nezaposlenosti še vedno nad slovenskim povprečjem. Časovna primerjava BDP na prebivalca po statističnih regijah kaže, da savinjska in zasavska regija raste počasneje kot Slovenija v celoti. Pozitivni gospodarski trendi na nivoju občin so razvidni v občinah osrednje in vzhodne savinjske regije: Velenje, Žalec, Celje, Šentjur, Slovenske Konjice in Zreče ter v občinah, ki ležijo ob avtocestni povezavi A2: Trebnje, Novo mesto in Krško ter v Metliki. Scenarij je določen iz nabora povezav, ki povezujejo večja središča, kjer je največ prebivalcev oziroma delovnih mest. Središča z velikim številom prebivalcev in delovnih mest predstavljajo velike generatorje potovanj in posledično povzročijo več prometa na cestah.

Scenarij 6

Scenarij 6 je posebna različica scenarija povezovanja glavnih centrov na obravnavanem območju. Vključuje kriterija družbene sprejemljivosti¹ ter vključitve vseh že izdelanih potekov trase, ki pa še niso zajeti v osnovnih scenarijih. Osnovni scenariji zagotavljajo povezljivost med regionalnim centri v centralnem in vzhodnem delu območja tretje razvojne osi, medtem ko mesta na zahodnem obodu niso bila zajeta. Zato je bil izdelan scenarij, ki na celotnem poteku

¹ Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu določa, da je skladno z zaključki prostorske konference potrebno preučiti tudi možnost, da bi nova cestna povezava proti Radečam ne potekala čez območje občine Laško (Uradni list RS, št. 97/2006).

povezuje gravitacijska središča na zahodu obravnavanega območja in sicer Slovenj Gradec, Trbovlje, Trebnje, Novo mesto in Metliko/Črnomelj. Trasa je bila izpeljana z upoštevanjem okoljskih in stroškovnih omejitev.

Scenarij 7 (scenarij javnega potniškega prometa)

Resolucija o prometni politiki Slovenije predvideva preusmeritev dela potnikov z osebnega v javni potniški promet. Pri tem scenariju se predvideva, da se bo do konca planskega obdobja (leto 2030) delež potovanj z javnimi prevoznimi sredstvi podvojil ter da bo zagrajena železniška povezava med Velenjem in Dravogradom.

3.3 KOMPOZITNI SCENARIJI

Zgoraj prikazani osnovni scenariji predstavljajo najučinkovitejše rešitve za doseganje posameznih ciljev pri umeščanju prometnice v prostor. Ob tem je možno, da kombinacija posameznih scenarijev izkaže višjo skupno uspešnost. Za določitev kompozitnih scenarijev, ki so kombinacija posameznih osnovnih oziroma dodatnih scenarijev, je bil uporabljen naslednji postopek:

- potek tretje razvojne osi je bil razdeljen na tri prostorske sklope in sicer:
 - A) severni del od meje z Avstrijo do avtoceste A1 Ljubljana – Maribor,
 - B) srednji del od avtoceste A1 Ljubljana – Maribor do Novega mesta, ki ga reka Sava, kot geografska ločnica in obsavski prometni koridor nadalje razdeli na dva dela:
 - B_I od avtoceste A1 do Save;
 - B_{II} od Save do Novega mesta in
 - C) južni del med Novim mestom in Črnomljem/Metliko oz. mejo s Hrvaško;
- za dele trase ceste, ki na podlagi določenega scenarija potekajo po posameznem prostorskem sklopu, je bila na podlagi ocene investicijske vrednosti in pripisanih prometnih obremenitev iz prometnega modela izvedeno vmesno vrednotenje iz družbeno-ekonomskega vidika (analiza stroškov in koristi uporabnikov);
- v posameznem prostorskem sklopu so bile iskane najučinkovitejše kombinacije poteka po posameznih prostorskih sklopih.

Scenarij 8

Idejni potek trase je bil izdelan na podlagi modelskih osnovnih scenarijev (scenarijev 1 – 4). Kombinacija najugodnejših potekov osnovnih scenarijev z vidika razmerja med koristmi uporabnikov oziroma stroški investicije na posameznih odsekih je bila združena v scenarij 8 oziroma temu scenariju pripadajoči idejni potek trase:

- scenarij 4 v prostorskem sklopu A,
- scenarij 3 v prostorskem sklopu B,
- scenarij 1 v prostorskem sklopu C.

Scenarij 9

Scenarij 9 je kompozitni scenarij izdelan iz scenarija 5 v kombinaciji s scenarijem 6. Scenarij poteka po celotnem potezu po scenariju 5 razen v prostorskem sklopu B_{II}, kjer poteka po zahodnem delu (po scenariju 6).

Scenarij 10

Scenarij poteka po celotnem potezu po scenariju 5 razen v prostorskem sklopu B_{II}, kjer poteka po sredinskem delu (po scenariju 1).

3.4 IDEJNI POTEK TRAS PO POSAMEZNIH SCENARIJIH

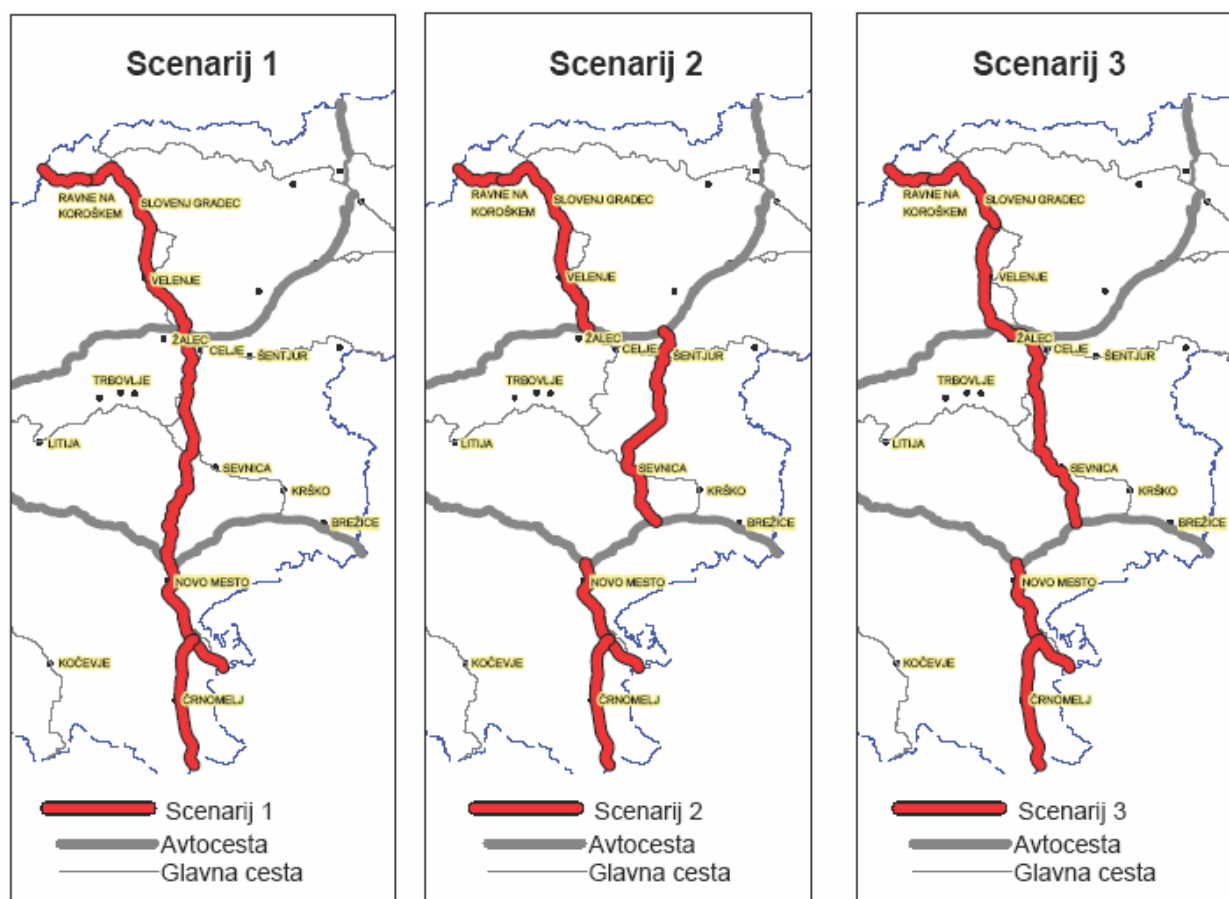
V tako opredeljene koridorje so bili postavljeni idejni poteki tras (slike 5 do 7), s čimer je lahko bila preverjena fizična izvedljivost ceste ob določenih trasirnih zahtevah (naklon, radij, itd.), izdelana ocena vplivov na prostor in okolje, ocena investicijskih stroškov in ocena koristi uporabnikov.

Podlaga za trasiranje so bile topografske karte Slovenije v merilu 1:25.000, plasti državnih in lokalnih cest, vodotokov, državnega železniškega omrežja, naselij z vsemi objekti, plasti zemeljskih plazov, kamnolomov in akumulacij. Vodilo pri trasiranju je bilo izogibanje območjem zgostitve objektov v naseljih, večjim vodotokom, plazovitim območjem, kamnolomom in akumulacijam v okviru koridorja, ki je bil določen pri posameznem scenariju. Višinski potek je bil določen iz digitalnega modela višin v rastru 25 m (DMV 25).

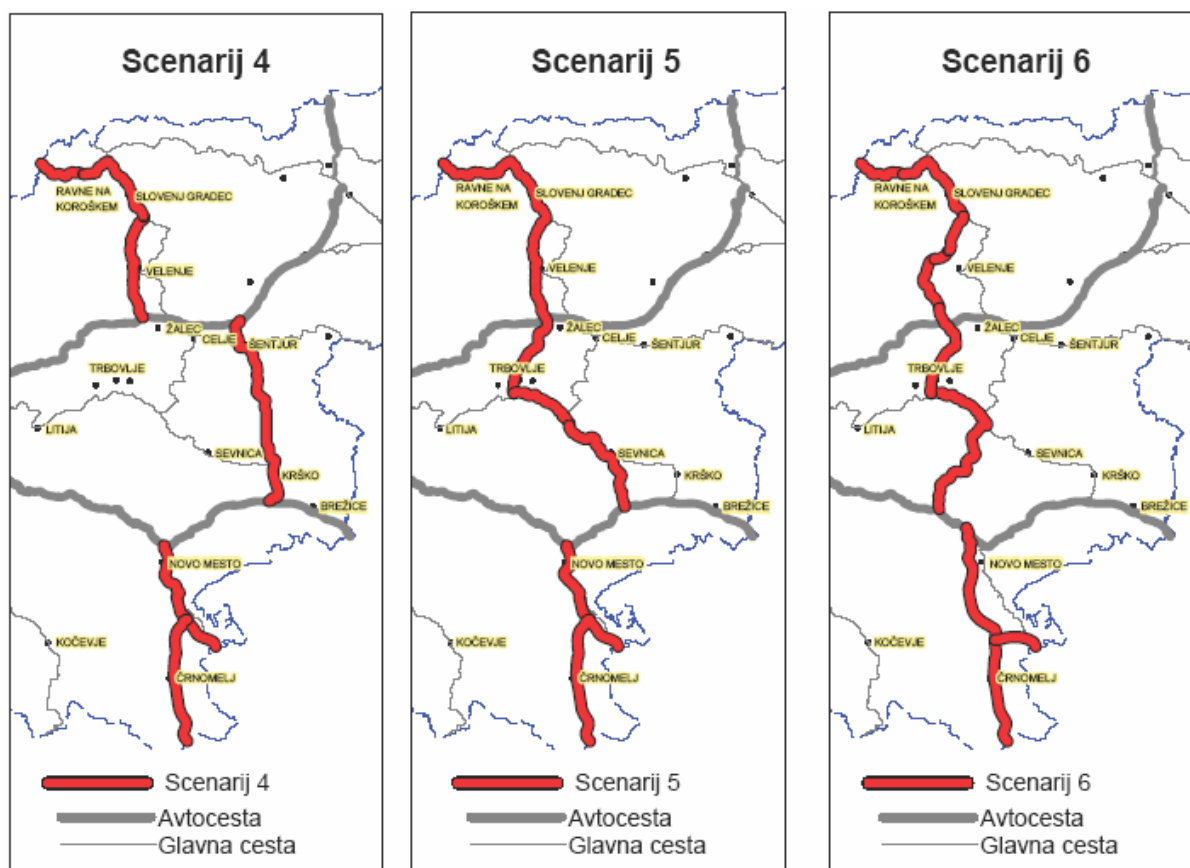
Prometnica je načrtovana kot hitra cesta. Uporabljeni so takšni minimalni tehnični elementi, ki zagotavljajo računsko hitrost 100 km/h (90 km/h v hribovitem terenu). Investicijske vrednosti tras se gibljejo med 263 in 339 mrd SIT in so prikazane v tabeli 1. Najcenejša je trasa, ki sledi scenariju 4 z investicijsko vrednostjo 263 mrd SIT, najdražja pa je trasa scenarija 1 z investicijsko vrednostjo 339 mrd SIT. Investicijske vrednosti na 1 km se gibljejo med 1,60 mrd SIT/km (pri scenarijih 5, 9 in 10) in 2,0 mrd SIT/km (pri scenariju 1).

Tabela 2: Investicijske vrednosti tras po posameznih scenarijih

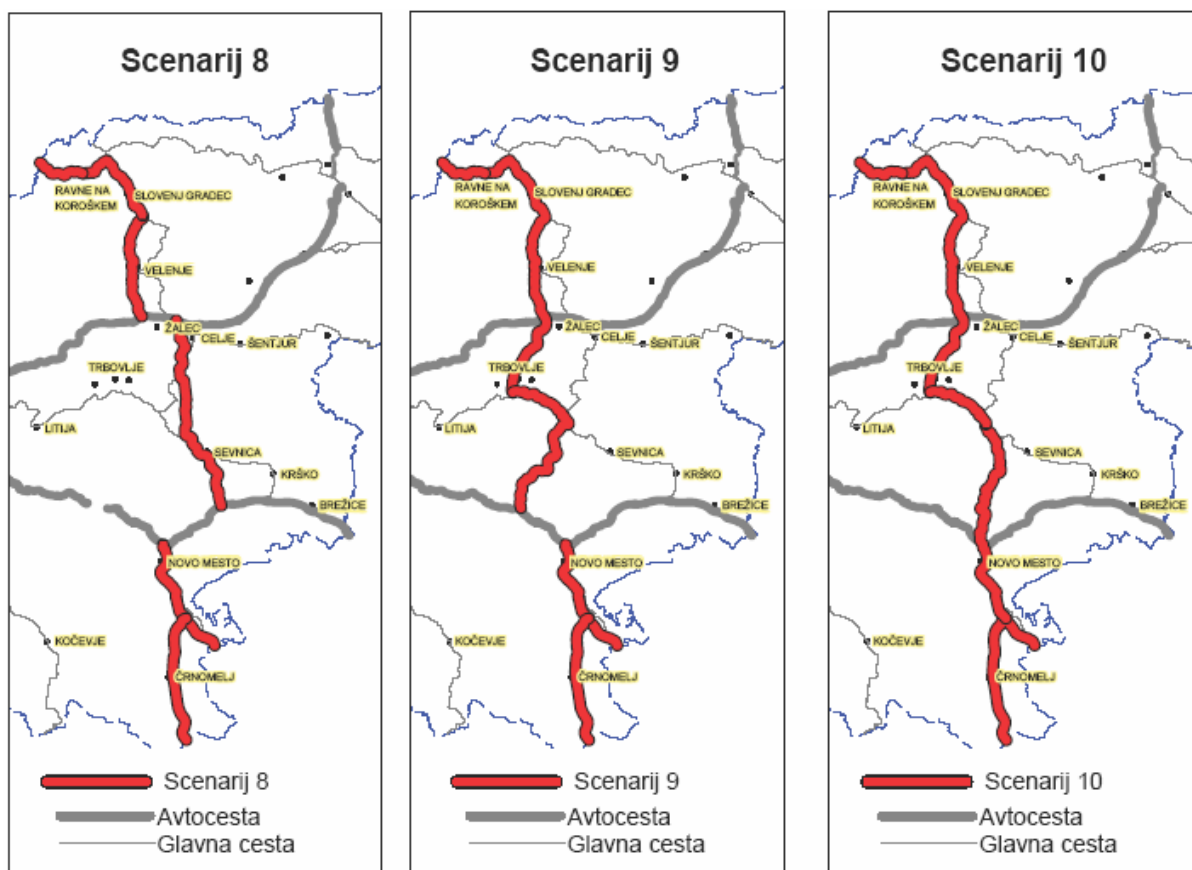
Idejna trasa	Dolžina	Investicija	Investicija/km
Scenarij 1	172	339	2,0
Scenarij 2	164	304	1,9
Scenarij 3	165	274	1,7
Scenarij 4	157	263	1,7
Scenarij 5	173	277	1,6
Scenarij 6	181	317	1,7
Scenarij 8	159	265	1,7
Scenarij 9	174	278	1,6
Scenarij 10	179	295	1,6



Slika 5: Idejne trase po scenarijih 1 do 3



Slika 6: Idejne trase po scenarijih 4 do 6



Slika 7: Idejne trase po scenarijih 8 do 10 (kompozitni scenariji)

4 VREDNOTENJE POSAMEZNIH SCENARIJEV

Naslednji korak predstavlja vrednotenje potencialnih tras po posameznih scenarijih. Izhodišče vrednotenja je, da naj vrednotenje zajame vse vplive, ki jih ima načrtovana prometnica. Pri tem stremimo, da je vrednotenje kvantificirano in v čim večji možni meri tudi monetizirano. Obravnavane trase obravnavamo s treh neodvisnih vidikov in sicer z vidika varovanja okolja, z vidika razvojnega potenciala in z vidika ekonomske učinkovitosti odvijanja prometa (analiza stroškov in koristi). Vsi ti vidiki se združijo z multikriterijsko analizo, ki nam poda skupno končno oceno. Z vključitvijo navedenih vidikov v vrednotenje se zagotavlja, da celovito zaobjamemo učinke načrtovanih prometnic, tako takojšnje in oprijemljive učinke, kot tudi bolj dolgoročne in potencialne učinke oziroma boljše rešeno vplive nove prometnice.

4.1 PROMETNI MODEL

Osnova za izdelavo vrednotenja scenarijev je izdelan štiristopenjski prometni model obravnavanega območja. Za celotno vplivno območje ob tretji razvojni osi je izdelan enovit model, ki navezuje prometne tokove sosednjih regij in mednarodne tokove. V prometni model je vključen javni in zasebni potniški ter tovorni promet na cestnem in železniškem omrežju.

Projekcija obsega prometnih tokov je izdelana za bazno leto + 20 let. Pri napovedi prometnih tokov so bile uporabljene napovedi demografskih in gospodarskih gibanj, podatki iz državnih in regionalnih razvojnih dokumentov ter iz občinskih prostorskih načrtov glede sedanje in predvidene bodoče rabe prostora.

Za izdelavo prometnega modela so uporabljeni anketni podatki o potovalnih navadah po gospodinjstvih v Sloveniji (Prometna študija RS – obdelava in analiza podatkov iz ankete po gospodinjstvih DRSC, 2001). V anketi je sodelovalo 25.000 gospodinjstev. Za posamezno gospodinjstvo so bili zajeti podatki o velikosti, dohodku in številu osebnih avtomobilov. Za opis posameznega potovanja so bili anketirani člani gospodinjstva. V tem delu so bili zbrani podatki o izobrazbi, starosti in sorodstveni vezi anketiranca, namenu potovanja, prevoznem sredstvu in relaciji potovanja. Za korekcijo modela so bile izvedene terenske raziskave, ki so obsegale beleženje registrskih tablic na celotnem območju tretje razvojne osi in anketo o blagovnih tokovih po posameznih gospodarskih subjektih na območju tretje razvojne osi.

4.2 VPLIVI NA OKOLJE

Ocena vplivov na okolje temelji na metodologiji strateške presoje vplivov na okolje, ki jo je sprejela Evropska komisija (Direktiva Evropskega Parlamenta in Sveta 2001/42/ES). Opredeljeni so bili okoljevarstveni cilji, analizirano stanje okolja ter ocenjeni verjetni znatni vpliv in ukrepi. Ocena ranljivosti okolja je bila kvantificirana s kazalniki obsega površine varovanih sestavin okolja, ki jih pokrije posamezni možni koridor in s točkovalno oceno vpliva posamezne trase ceste na določene sestavine okolja (točkovanje v razponu od 0 – ni vpliva do 4 – zelo velik vpliv).

4.3 RAZVOJNI POTENCIALI

Razvoj prometne infrastrukture lahko pomembno vpliva na izkoriščanje razvojnih potencialov nekega geografskega območja. Glavna težava pri vrednotenju možnega obsega tega vpliva pa je dejstvo, da gre za potencialni vpliv. Zgolj z zgraditvijo zmogljivejše in kakovostnejše infrastrukture ni moč pričakovati kakšnih posebnih razvojnih učinkov; ti se lahko pokažejo le z usklajenim delovanjem na drugih področjih (npr. izobraževanje, zagotavljanje pogojev za podjetništvo, kapitalna vlaganja, ipd.)

V študiji je bil razvojni potencial ocenjen na podlagi kazalnikov:

- izboljšanja dostopnosti do regionalnih središč in izboljšanja povezanosti med regionalnimi središči z vidika osebnih potovanj in blagovnih tokov, s čimer sledimo metodologiji TIA (ang. Transport Impact Assessment); in
- rezultatov modela razporeditve aktivnosti v prostoru (ang. Land use model) v obliki dodatno induciranih delovnih mest.

Uporaba modela razporeditve aktivnosti v prostoru je glavna novost v vrednotenju razvoja infrastrukture v Sloveniji, ki se sicer v anglosaksonskih državah razvija in uporablja od 70. let naprej. Model temelji na uporabi Lowry-Garin-ovega sistema enačb. Izhaja iz ekonomsko – prostorske teorije, po kateri urbani razvoj vpliva na cestni promet, cestni projekti pa na potovalne vzorce prebivalcev in (pre)razporeditev aktivnosti v prostoru. S pomočjo sistema enačb je moč napovedati spremembe razmestitve delovnih mest po posameznih dejavnostih v prostoru kot posledico sprememb v urbanistični politiki ali infrastrukturni opremljenosti tega prostora. Glavni podatkovni vhod predstavljajo podatki o razmestitvi prebivalstva in delovnih mest po dejavnostih v prostoru, prometnih povezavah in napovedih glavnih ekonomskih kategorij (rast dodane vrednosti, produktivnosti in zaposlenosti po posameznih dejavnostih).

4.4 EKONOMSKA UČINKOVITOST

Ekonomsko vrednotenje tras, postavljenih po posameznih scenarijih, temelji na izračunu stroškov in koristi. Kot stroškovna komponenta je vključena vrednost investicije, kot komponenta koristi pa zmanjšanje stroškov uporabnikov pri uporabi cestne infrastrukture kot posledica dviga prometne ponudbe v obravnavani osi. Izboljšanje ekonomske učinkovitosti je prikazano s kazalniki interna stopnja donosnosti, neto sedanja vrednost in relativna neto sedanja vrednost.

5 PRIMERJAVA POSAMEZNIH SCENARIJEV

Primerjava rezultatov posameznih scenarijev s predlogom izbora najustreznejšega scenarija je bila izvedena z multikriterijsko analizo. To je matematična metoda, ki se uvršča v skupino metod ocenjevanja, pri katerih so v ospredju analize cilji oziroma njihovo doseganje. Doseganje ciljev se meri glede na dane kazalnike (kriterije), ki so uteženi, s čimer je mogoče dobiti enotno oceno za posamezen projekt (program, opcijo, varianto) in tudi osnovo za primerjanje projektov (programov, opcij, variant) znotraj skupine projektov (programov, opcij, variant). Multikriterijska analiza ima naslednje prednosti: pregledna in robustna metoda, prilagodljivost izbora ciljev in kriterijev dopušča njihovo naknadno vključevanje oziroma izključevanje iz analize, ugotavljanje posameznih učinkov lahko poteka ločeno, izvajajo ga lahko posamezni strokovnjaki, zaradi preglednosti je metoda lahko tudi učinkovito sredstvo komunikacije oziroma pojasnjevanja izbora posameznih projektov oziroma programov, zaradi uporabe točkovanja in uteži se ohranja revizijska sled in ponovljivost izračuna. Glavna pomanjkljivost metode pa je do določene mere subjektivno določanje uteži, kar lahko vpliva na rezultat izbora.

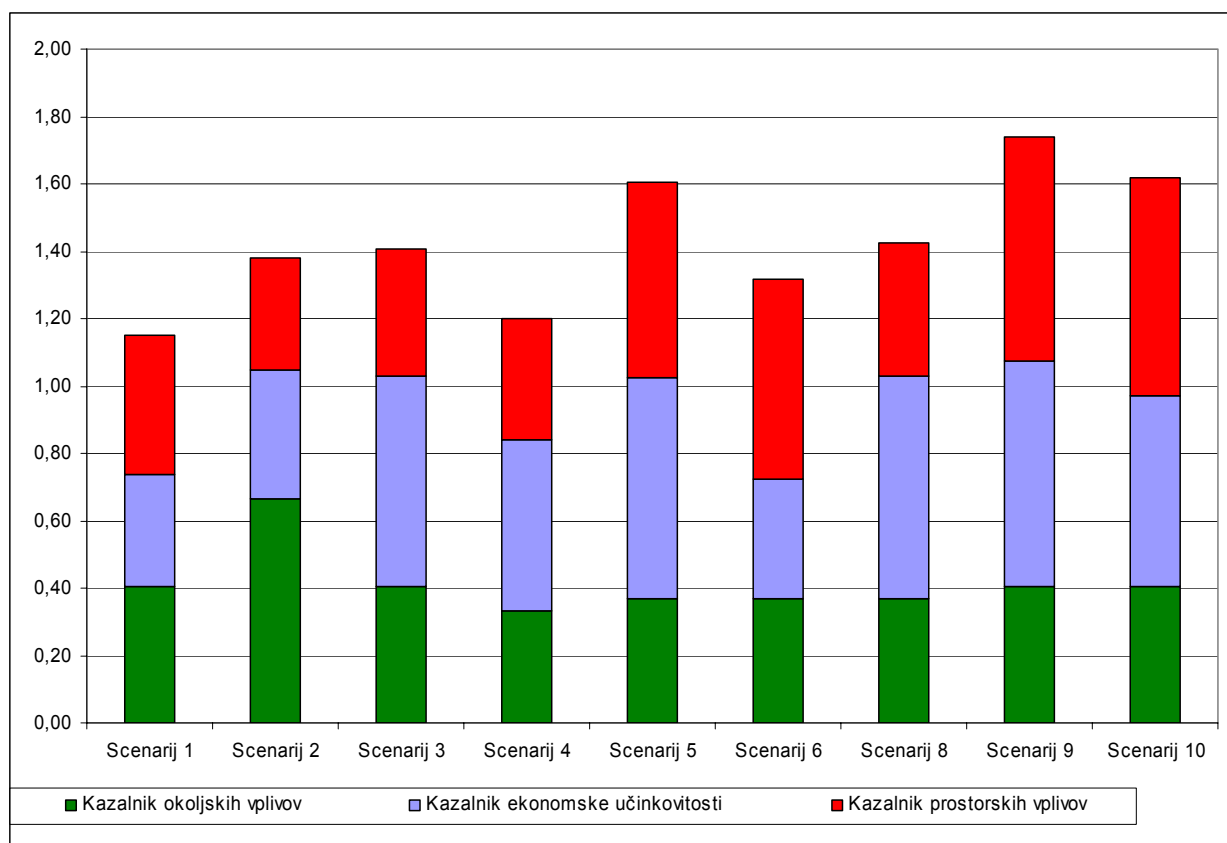
V multikriterijski analizi so zajeti trije, medsebojno relativno neodvisni kazalniki in sicer kazalnik prostorskih vplivov (ki kaže moč potencialnih razvojnih možnosti, ki izvirajo iz dodatne cestne povezave), kazalnik ekonomske učinkovitosti (ki kaže razmerje med investicijskim vložkom in koristmi uporabnikov prometnice) ter kazalnik okoljskih vplivov (ki kaže obseg in pomen negativnih vplivov na okolje).

V spodnji tabeli in sliki so prikazani rezultati multikriterijske analize. Najuspešnejši pri doseganju postavljenih ciljev razvoja prometne infrastrukture so scenariji 9, 10 in 5. Najuspešnejši scenariji s posameznih vidikov pa so:

- z vidika prostorskih vplivov: scenarij 9, ki zagotavlja največje število dodatno induciranih delovnih mest (najmanj ugoden je scenarij 2);
- z vidika ekonomske učinkovitosti: scenarij 9 in sicer zaradi ugodnega razmerja med koristmi uporabnikov in relativno nizko investicijsko vrednostjo (najnižjo ekonomsko učinkovitost izkazuje scenarij 1);
- z vidika okoljskih vplivov: najmanj vplivov na okolje prinaša scenarij 2 (največ okoljskih vplivov pa izkazuje scenarij 4).

Tabela 3: Rezultati multikriterijske analize

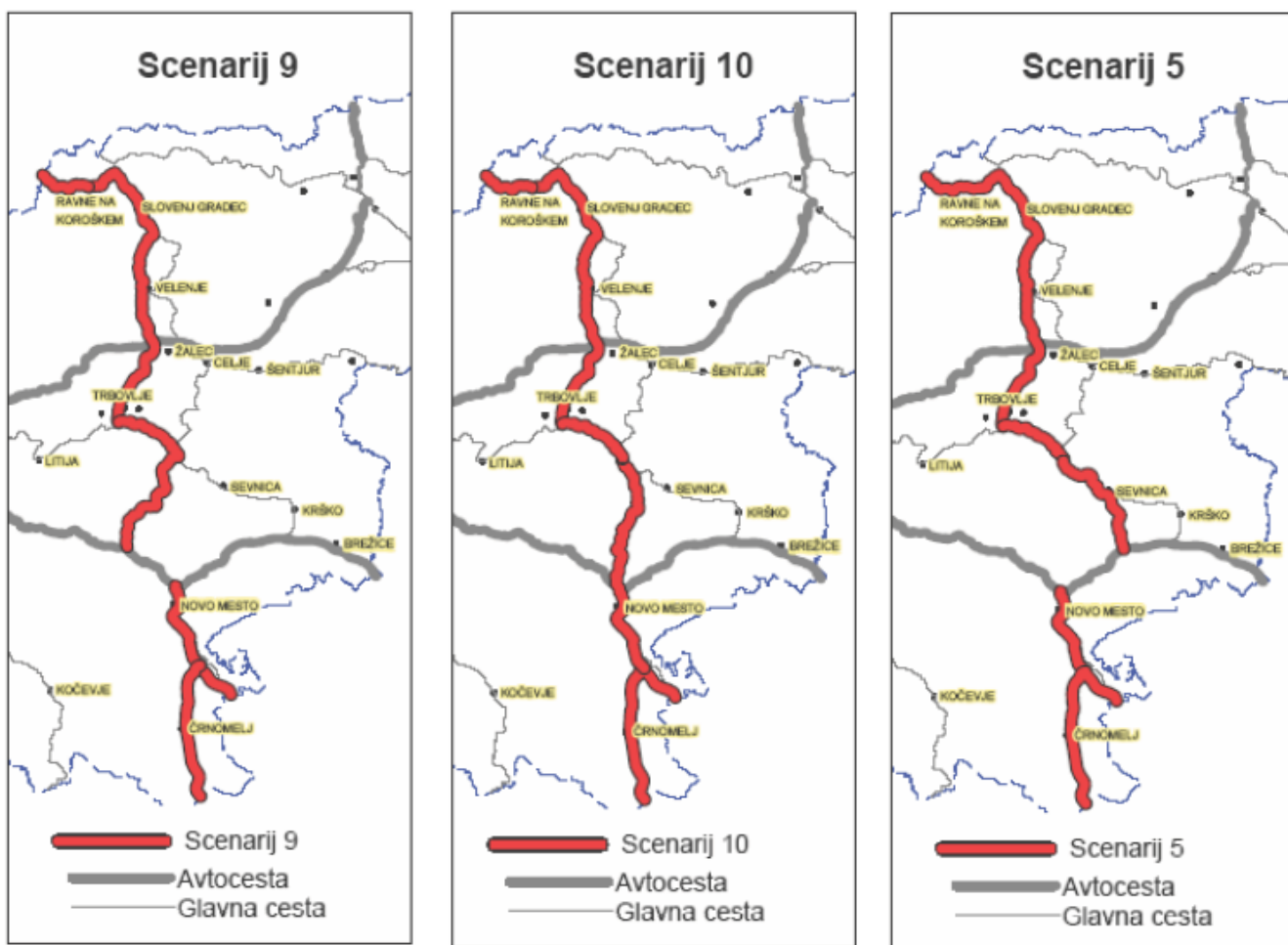
Kazalnik (j)	Scenarij (i)										Utež (wj)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Kazalnik prostorskih vplivov	1,23	1,00	1,12	1,07	1,74	1,78		1,19	2,00	1,94	33%
Kazalnik ekonomske učinkovitosti	1,00	1,14	1,87	1,52	1,97	1,07		1,99	2,00	1,70	33%
Kazalnik okoljskih vplivov	1,22	2,00	1,22	1,00	1,10	1,10		1,10	1,22	1,22	33%
Skupna ocena (Oi)	1,15	1,38	1,41	1,20	1,60	1,32		1,43	1,74	1,62	100%



Slika 8: Rezultati multikriterijske analize

Vse obravnavane rešitve v večji ali manjši meri prispevajo k reševanju slabosti, ugotovljenih s SWOT analizo in sicer slabo dostopnost Koroške in deloma Jugovzhodne Slovenije do glavnih evropskih cestnih koridorjev, slabo dostopnost do središč mednarodnega pomena (Ljubljana, Maribor) in slabo dostopnost do prometnih vozlišč v sosednjih državah (Avstriji in Hrvaški). Nova prometna povezava doprinaša tudi k odpravljanju razvojnih neravnovesij, ki se kažejo kot nezaposlenost (še posebej problematična je nezaposlenost mladih v Zasavju). Od priložnosti, ugotovljenih v SWOT analizi, ki jih predstavljene rešitve izkoriščajo, pa lahko omenimo predvsem geografski položaj obravnavanih regij, ki so blizu glavnih koridorjev, vendar do sedaj tega niso mogle izkoristiti. Realizacija predlaganega scenarija bo omogočala tudi črpanje sredstev evropske strukturne pomoči, saj so glavni projekti in predlagani podprojekti po eni strani skladni s cilji evropske strukturne politike, po drugi strani pa so po vrednosti dovolj veliki, da so postopki črpanja lahko učinkoviti.

Kot najustreznejši se je izkazal scenarij 9, po učinkovitosti pa mu sledita scenarija 10 in 5. Scenarij 9 je najboljši z vidika razvoja in ekonomičnosti investicije, vendar je manj ugoden z vidika okoljskih vplivov. Scenarij 10 izkazuje zelo dobre razvojne učinke, zagotavlja zelo dobro ekonomičnost investicije, ter je relativno ugoden z vidika okoljskih vplivov. Ta scenarij po nobenem od kriterijev ni primerjalno najboljši, vendar izkazuje ugodne učinke po vseh obravnavanih vidikih. Tudi scenarij 5 izkazuje relativno dobre rezultate po vseh vidikih, od scenarija 9 pa je manj ugoden po prostorskem vidiku.



Slika 9: Rezultati multikriterijske analize (najugodnejši scenariji)

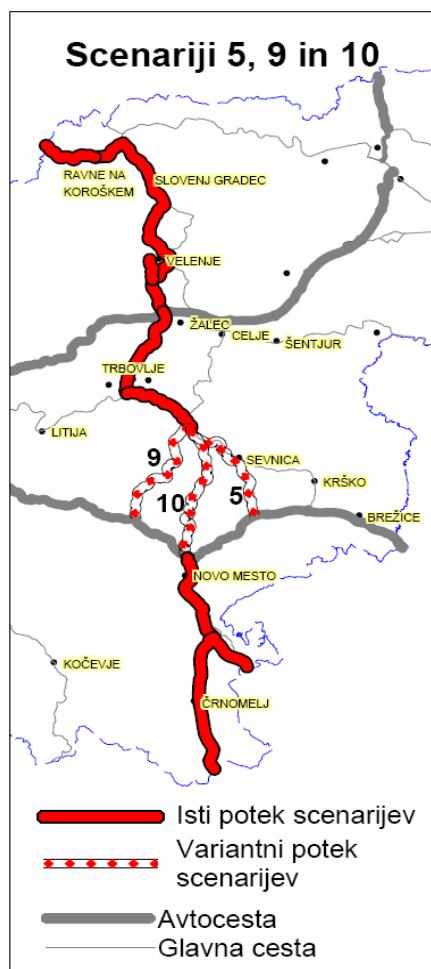
Scenarij 9 je kompozitni scenarij izdelan iz scenarija 5 v kombinaciji s scenarijem 6. Scenarij poteka po celotnem potezu po scenariju 5, razen v prostorskem sklopu B_{II}, kjer poteka bolj zahodno (proti Trebnjemu). Scenarij 10 je kompozitni scenarij, ki v glavnem sledi osnovnemu povezovalnemu scenariju 5 (povezovanje gravitacijskih območij Zasavja in Posavja), razen v prostorskem sklopu B_{II}, kjer poteka po scenariju 1 (po sredini). Scenarij 5 je osnovni scenarij, ki izhaja iz cilja zagotavljanja povezav na obravnavanem območju in povezuje Slovenj Gradec, Velenje, Trbovlje, Sevnico, Novo mesto, Metliko/Črnomelj.

V študiji je bil obravnavan tudi scenarij povečanja prevozov v javnem potniškem prometu (scenarij 7), v katerem je bilo predpostavljeno, da se bo do konca planskega obdobja (leto 2030) delež potovanj z javnimi prevoznimi sredstvi podvojil ter da bo izgrajena železniška povezava med Velenjem in Dravogradom. Analiza je pokazala, da bi bil vpliv tega scenarija omejen, saj bi se PLDP na odsekih novogradnje po scenariju 8 zmanjšal le za 3,6 % in da torej velikih sprememb tudi pri drastičnem izboljšanju "modal splita" ne bi bilo možno pričakovati. Zaradi omejenega vpliva ta scenarij ni bil obdelan na gradbeno-tehnični ravni kot drugi scenariji, saj ni moč pričakovati, da bi lahko bila ta investicija ekonomična oziroma da bi imela omembe vredne razvojne učinke. Vse regije na območju 3. razvojne osi so že zdaj povezane z železnico².

Vsi trije najboljše ovrednoteni scenariji se med seboj razlikujejo samo v poteku čez prostorski sklop B_{II} (od Radeč do avtoceste A2), zato bi bilo smiselno, da bi kot predlog najustrežnejšega scenarija predlagali kompromisno rešitev med vsemi tremi in sicer scenarij, ki v prostorskih

² Železniška povezava med Velenjem in Dravogradom je prekinjena, Koroška je na glavni železniški koridor navezana prek Maribora. Vendar je to pri blagovnem daljinskem prometu manj pomembno.

sklopih A, B1 in C poteka po scenariju 9 (oz. 10, oz. 5), v prostorskem sklopu B11 pa ohranja potek koridorja v alternativah (po vseh treh najboljše ocenjenih scenarijih).



Slika 10: Idejni potek trase po najugodnejših scenarijih

Ta predlog bi bil utemeljuten z dvema ključnima argumentoma:

1. argument majhne medsebojne razlike med tremi najboljše ovrednotenimi scenariji - scenariji 9, 10 in 5 so v medsebojnem vrednotenju vseh scenarijev dosegli zelo podoben rezultat med seboj in bistveno boljšega od vseh ostalih scenarijev; odločitev za scenarij 9 bi bila sicer strokovno utemeljena, a vseeno bi že ob minimalno spremenjenih vhodnih podatkih rezultat bil lahko tudi drugačen;
2. argument družbene sprejemljivosti – rezultati 3. faze projekta so bili z namenom preveriti družbeno sprejemljivost predloga končne odločitve (scenarija 9) predstavljeni predstavnikom občin, regionalnih razvojnih agencij in območnih gospodarskih zbornic območja tretje razvojne osi, ki pa so predlog sprejeli v odvisnosti od dejstva, ali so »na« predlaganem koridorju, ali jih le-ta obide. Končni cilj, zaradi katerega je študija bila naročena in izdelana, je posredovanje predloga najustreznjšega scenarija v potrditev Vladi RS, s čimer naj bi omejili območje umeščanja glavnih prometnih ureditev na območju tretje razvojne osi v prostor in s tem skrajšali in pocenili postopke priprave državnih lokacijskih načrtov za te ureditve. Predlagati koridor, ki ne dosega zadostne stopnje družbene sprejemljivosti ni konstruktivno, niti ni politično sprejemljivo, zato je smiselno, da se v predlogu izbora najustreznjšega scenarija ohrani potek predlaganega koridorja v alternativah. O medsebojnem zaporedju izvedbe oz. o sprejemljivosti posamezne alternative se odloči v odvisnosti od razpoložljivih sredstev v postopkih priprave izvedbenih prostorskih aktov.

Glede na dejstvo, da pa potek koridorja po scenariju 10 v prostorskem sklopu BII nima posebne razvojne vloge (ne povezuje nobenega večjega središča) in ker se na koridorju po scenariju 10 v tem prostorskem sklopu pojavljajo določeni zadržki glede varovanja kulturne dediščine, v potrditev koridorja predlagamo v tem delu potek po scenarijih 9 in 5. Na ta način odgovorimo na pomisleke Ministrstva za kulturo glede poteka koridorja po scenariju 10 v prostorskem sklopu BII in dosežemo večjo racionalnost glede trajanja in obsega dela ter porabe sredstev za strokovne podlaga v postopkih umeščanja prostorskih ureditev državnega pomena v prostor.



Slika 11: Predlog koridorja za potrditev na Vladi RS

Na območju 3. razvojne osi je poleg izgradnje osrednje prometnice v predlaganem koridorju potrebnih še vrsta drugih ukrepov, ki se po vsebini delijo na:

1. potrebni ukrepi na cestni infrastrukturi,
2. načrti razvoja ostale prometne infrastrukture,
3. načrti razvoja gospodarskih con in večjih zaposlitvenih središč,
4. načrti razvoja zdravstva in šolstva,
5. načrti razvoja turizma.

1. Predvideni potrebni ukrepi na cestni infrastrukturi so:

Severni del območja 3 razvojne osi:

- ustrezna navezava Mežice in Črne na Koroškem na tretjo razvojno os;

- priključevanje Raven na Koroškem na tretjo razvojno os in modernizacije cestne povezave Ravne na Koroškem – Slovenj Gradec (čez Kotlje);
- priključevanje Dravograda na tretjo razvojno os oz. navezovanje prometnih tokov iz koridorja tretje razvojne osi na prometnice skozi dravsko dolino;
- ustrezna navezava Šoštanja in Topolščice ter zgornje savinjske doline na tretjo razvojno os;
- ustrezna navezava Kop na tretjo razvojno os;

Osrednji del območja 3 razvojne osi:

- ustrezna prometna ureditev Celja;
- modernizacija cestne povezave Celje – Laško;
- ustrezna prometna ureditev Trbovelj in navezava Zasavja na tretjo razvojno os;
- ustrezna navezava Kozjanskega in tretje b razvojne osi na tretjo razvojno os oz. na AC A1;
- ustrezna navezava Posavja na tretjo razvojno os (ukrepi na cestni povezavi Sevnica - Krško – Brežice);

Južni del območja 3 razvojne osi:

- ustrezna navezava Suhe krajine na tretjo razvojno os (ukrepi na cestni povezavi Žužemberk – Straža – Novo mesto);
- ustrezna navezava tretje a razvojne osi na tretjo razvojno os (ukrepi na cestni povezavi Kočevje – Črnomelj);

Načrti razvoja ostale prometne infrastrukture

- za učinkovito oskrbo gospodarstva bo vzpodbujan razvoj logističnih centrov, pretovornih terminalov in intermodalnih vozlišč, kjer se bo s skupnimi vlaganji gospodarstva in države zagotavljala ponudba kakovostnih logističnih storitev in management oskrbnih verig;
- iz vidika pospeševanja nadaljnjega razvoja vseh prometnih podsistemov je smiselno ob izgradnji tretje razvojne cestne osi stimulirati tudi javni potniški promet, predvsem železnico;

Načrti razvoja gospodarskih con in večjih zaposlitvenih središč:

- vsa večja urbana in zaposlitvena središča, ki ležijo neposredno na trasi koridorja morajo biti nanjo pripeti z ustreznimi prometno tehničnimi rešitvami;
- izgradnja gospodarskega središča NOORDUNG na Koroškem, (vključuje poslovno-razvojno logistično cono s centri v Slovenj Gradcu, Dravogradu, Ravnah in Radljah, mrežne regionalne podjetniške inkubatorje, visokošolsko središče v Slovenj Gradcu in tehnološki center Otiški vrh II),
- izgradnja gospodarskega središča TEHNOPOLIS v Savinjski regiji (vključuje tehnološki park, univerzitetni inkubator, regijski mrežni inkubator, regijsko mrežo tehnoloških centrov, mrežo regijskih poslovnih centrov in vzpostavitev poslovno-industrijsko-logistične cone nacionalnega pomena) in
- izgradnja gospodarskega središča PHOENIX v Posavju (vključuje razvoj letališča Cerklje z izgradnjo civilnega letališča in razvoj poslovno-industrijsko-logističnih območij ob letališču),
- izgradnja gospodarskega središča Jugovzhodne Slovenije (vključuje visoko šolstvo na področju naravoslovja in tehniških ved, izgradnjo znanstveno-tehnološkega parka, regijski mrežni podjetniški inkubator in poslovno-industrijsko cono v Novem mestu),

Vsi naštetí projekti so s predlaganim potekom koridorja tretje razvojne osi ustrezno navezani na avtocesti A1 in A2 oz na V. in X. evropski prometni koridor, kar je ključen pogoj za uspešno delovanje vsakega gospodarskega središča.

Načrti razvoja zdravstva in šolstva

- resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2013 med projekti, ki podpirajo doseganje ciljev četrte prioritete Strategije razvoja Slovenije, predvideva

vzpostavitev mreže centrov za urgentno medicino. Realizacija predlagane cestne povezave v 3. razvojni osi bo omogočala dobro dostopnost do regionalne bolnišnice v Celju iz Koroške, Savinjske, Šaleške, Zasavske in dela Posavske regije.

Načrti razvoja območij turizma

- načrte razvoja turizma, kulturne dediščine in narave je potrebno še posebej podpreti na tistih delih območja tretje razvojne osi, ki se jih glavna prometna žila ne bo neposredno dotaknila. Prednostno kaže torej podpreti tovrstna razvojna prizadevanja predvsem Kozjanskega in Posavja.

6 ZAKLJUČEK

Državni zbor Republike Slovenije je v letu 2006 sprejel Resolucijo o prometni politiki. S tem se je v Sloveniji začelo uveljavljati načelo trajnostne mobilnosti. To pomeni, da morajo prometni sistemi ustrezati gospodarskim, socialnim in okoljskim potrebam družbe ob istočasnem zmanjšanju njihovih neželenih vplivov na gospodarstvo, družbo in okolje. Podobni cilji so zapisani tudi v državnem zboru leta 2004 sprejeti Strategiji prostorskega razvoja Slovenije.

V študiji je uporabljen integrirani pristop načrtovanja razvoja prometne infrastrukture, ki upošteva ne le obstoječe prometno povpraševanje, ampak tudi razvojne in varstvene vidike (varovanje naravnih in kulturnih vrednot), tako pri oblikovanju kot tudi pri vrednotenju posameznih scenarijev razvoja prometne infrastrukture. Menimo, da predstavljeni pristop lahko doprinese h kakovosti odločanja o umeščanju večjih projektov javne prometne infrastrukture v prostor v primerih, ko so možni različni poteki tras z bistveno različnimi učinki in njihovo distribucijo v prostoru. Razprave ob umeščanju tras prometnic v prostor v preteklosti so pokazale, da ponujene variante in njihova obdelava v dokumentaciji ne morejo vedno dati dovolj dobrega odgovora glede izbora najboljše variante z vidika trajnostnega razvoja v vplivnem območju prometnice. Prvi problem, ki ga je bilo potrebno razrešiti je, kako in po kakšnih načelih priti do vseh potencialnih »kandidatov« za trase, ki bodo lahko izkazali najboljše razvojne učinke. Drugi problem pa je, kako izmed teh kandidatov poiskati najboljšega.

Že v procesu izdelave študije so bili rezultati posameznih faz predstavljeni naročniku in strokovni javnosti. Odgovori na vprašanja, pripombe, pobude in mnenja so bili vključeni v vsako naslednjo fazo in seveda tudi v končno poročilo. Predstavljeni pristop določitve, medsebojne primerjave in izbora scenarijev prometne infrastrukture ne nadomešča izbora variant v postopku priprave državnega lokacijskega načrta po Zakonu o urejanju prostora, pač pa mu daje ustrezno strateško podlago. Ta podlaga zajema cilje, ki jih želimo z določeno povezavo doseči v daljšem časovnem obdobju in prostorsko širšem območju, ki niso zgolj prometni, ter načine za doseg te ciljev.

Za izvedbo je predlagan koridor, ki sledi scenariju 9 (v prostorskem sklopu B_{II} pa tudi scenariju 5) in neposredno povezuje Slovenj Gradec, Velenje, Trbovlje, Radeče, Sevnico, Trebnje, Novo mesto, Metliko in Črnomelj. Ne glede na dejstvo, da izbrani koridor ne poteka povsem po željah vseh 5 statističnih in razvojnih regij na območju tretje razvojne osi, v nadaljevanju navajamo glavne argumente za pravilnost te odločitve iz vidika vsake posamezne regije:

A. Koroška regija z izgradnjo hitre ceste v predlaganem koridorju pridobi:

- visoko zmogljivo in zanesljivo povezavo do avtoceste A1, s tem pa tudi povezavo v smeri Savinjske in Posavske regije, preko njiju pa v smeri do Osrednje-slovenske regije oziroma sosednje Hrvaške;
- obvoznice vseh večjih naselij v koridorju, kar omogoča in pospešuje nadaljnji prostorski oziroma urbani razvoj teh naselij;
- ustrezno navezavo bodočega gospodarskega središča NOORDUNG na državno in mednarodno cestno omrežje.

B. Savinjska regija z izgradnjo hitre ceste v predlaganem koridorju pridobi:

- visoko zmogljivo in zanesljivo povezavo z Zasavjem, ki se izogne poteku po dolini Savinje prek Laškega (manj ugodna iz vidika umeščanja v prostor predvsem zaradi visoke dosedanje obremenjenosti prostora in zaznane družbene nesprejemljivosti predlaganih variant čez območje občine Laško);
- razbremenitev obstoječe, slabo pretočne povezave Celje – Laško;
- novo, zmogljivejšo povezavo Velenja oz. Gorenja do avtoceste A1 oz. do V. prometnega koridorja (obstoječa cestna povezava od Velenja do avtoceste A1 se ohrani, kar je glede na napovedane dolgoročne stopnje rasti prometa tudi potrebno);
- z realizacijo potrebnih ukrepov na delu omrežja, ki ni neposredno v predlaganem koridorju, boljšo dostopnost tega območja do koridorja nove prometnice oziroma do Celja z vzhodne strani (Celje – Šentjur – Rogaška Slatina – Dobovec);
- z izgradnjo priključka oziroma obvoznice Šentjurja, ki je v Nacionalnem programu izgradnje avtocest možnost za povezavo med Savinjsko in Posavsko regijo preko Kozjanskega, ki bo dala Posavju potrebni razvojni pospešek;
- ustrezno navezavo velenjske ekonomsko-poslovne cone in gospodarskega središča TEHNOPOLIS na državno in mednarodno cestno omrežje.

C. Zasavska regija z izgradnjo hitre ceste v predlaganem koridorju pridobi:

- zmogljivo in zanesljivo povezavo do avtoceste A1 in s tem povezavo v smeri Savinjske in Posavske regije in do avtoceste A2 in s tem povezavo v smeri Jugovzhodne Slovenije;
- ustrezno navezavo obrtno-industrijskih con v občinah Hrastnik, Trbovlje in Zagorje na državno in mednarodno cestno omrežje.

D. Posavska regija z izgradnjo hitre ceste v predlaganem koridorju pridobi:

- bistveno izboljšanje dostopnosti do Osrednjeslovenske regije zaradi zagotovitve zmogljive in zanesljive povezave med Radečami in Trbovljami ter ukrepi na glavni cesti med Litijo in Ljubljano,
- Sevnica pridobi novo navezavo na avtocesto A2 (pri scenariju 9 se izboljša navezava v smeri Ljubljane, pri scenariju 5 pa v smeri Zagreba),
- s prenosom dela prometa na novo prometnico razbremenitev glavne ceste Celje – Zidani most, ki se ohrani kot glavna povezava Posavja s Celjem, pri čemer se potek prometa na cesti med Rimskimi Toplicami, Zidanim mostom in Radečami bistveno izboljša;
- ustrezno navezavo obrtno industrijskih con ter gospodarske infrastrukture v Posavju na državno in mednarodno cestno omrežje;
- boljšo dostopnost do Savinjske in Zasavske regije;

E. Jugovzhodna Slovenija z izgradnjo hitre ceste v predlaganem koridorju pridobi:

- visoko zmogljivo in zanesljivo povezavo z Zasavjem, Savinjsko in Koroško regijo,
- vzhodno obvoznico Novega mesta,
- zmogljivo in zanesljivo povezavo Bele Krajine z ostalimi slovenskimi regijami čez Gorjance;
- navezavo na hrvaško avtocestno omrežje v smeri vozlišča Novi grad (MMP Metlika) oziroma vozlišča Bosiljevo (MMP Vinica);
- ustrezno navezavo gospodarskega središča Jugovzhodne Slovenije in športno-poslovnega parka Leona Štuklja na državno in mednarodno cestno omrežje.

Iz vidika reševanja ožje prometne problematike ima nova cestna povezava v predlaganem koridorju na območju tretje razvojne osi trojni značaj:

1. v severnem delu predvsem odprava ozkih grl,
2. v srednjem delu predvsem izkoriščanje razvojnih potencialov in

3. v južnem delu predvsem povezovanje s sosednjimi državami in tranzit (Metlika – Lika in Z. Bosna, Vinica – Dalmacija).

V sklepnih odstavkih so navedeni glavni doprinosi izvedene študije k postavljenim ciljem:

- projekt pomeni integrirani pristop k načrtovanju, pomeni večjo kakovost odločitev, smiselno, kjer so možni različni poteki tras;
- metoda omogoča v prvi fazi določitev vseh možnih kandidatov, izmed katerih v drugi fazi izberemo najboljše;
- predstavljeni pristop ne nadomešča izbora variant v postopku priprave državnih lokacijskih načrtov, ampak na strateški ravni izbere smiselno območje obdelave oz. smiselno število variant;
- uporabljeni pristop odgovarja ciljem Resolucije o prometni politiki RS - trajnostna mobilnost (gospodarske, socialne in okoljske potrebe), ki je hkrati povezovalni ukrep RNRP;
- za izvedbo je predlagan koridor, ki sledi ciljem Strategije prostorskega razvoja Slovenije, saj med drugim neposredno povezuje Ravne na Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje, Trbovlje, Radeče, Sevnico, Trebnje, Novo mesto, Metliko in Črnomelj.

Študija Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, katere osnovni namen je bil, da umeščanju tras državnih cest v koridorju tretje razvojne osi da ustrezno strateško podlago je z rezultatom, ki ga predlaga v izvedbo, ustrezna strokovna podlaga tudi za realizacijo projekta izgradnje oziroma posodobitve cestnega omrežja na tretji razvojni osi, ki je eden od povezovalnih ukrepov Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023. Predlagani potek koridorja cestne povezave tako predstavlja celoviti scenarij razvoja območja 3. razvojne osi, ki povezuje razvoj prometne infrastrukture z gospodarskimi in prostorskimi razvojnimi programi v usklajeno celoto.