



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

SLUŽBA ZA ODNOSE Z JAVNOSTMI

Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana

T: 01 478 73 63

F: 01 478 74 25

E: pr.mop@gov.si

www.mop.gov.si

Lio Novelli
RA Študent
aktualnopolitica@gmail.com

Datum: 13. 7. 2016

Zadeva: Tretja razvojna os
Zveza: e-pošta, z dne 13. 7. 2016

Spoštovani,

pošiljamo vam odgovor na vaše vprašanje.

Včeraj je bila v Šmartnem ob Paki prekinjena javna razgrnitev državnega prostorskega načrta za tretjo razvojno. Zanima me, opredelitev ministrstva do alternativnega predloga trase F6, ki Velenje povezuje z avtocesto bližje Celja. Nadalje me še zanima kateri razlogi so pretehtali, da je obveljala trasa F2-2.

ODGOVOR

Umeščanje 3. razvojne osi v prostor poteka ves čas odprto, v skladu z vso veljavno zakonodajo, ob sodelovanju nosilcev urejanja prostora, lokalnih skupnosti in javnosti.

V okviru priprave DPN so bile v Študiji variant (ŠV) vrednotene in med seboj primerjane variante v treh koridorskih povezavah, ki so potekale od slovensko-avstrijske meje do avtoceste A1 Koper–Šentilj in sicer: vzhodni, sredinski in zahodni. Poleg izhodiščnih koridorjev so bile preverjene tudi druge možnosti poteka tras znotraj obravnavanih koridorjev. Na podlagi vseh strokovnih preveritev je bilo v sinteznem delu ŠV izkazano, da je na območju od avtoceste A1 do Velenja najustreznejša varianta F2, ki se na avtocesto A1 navezuje pri Šentrupertu. V ŠV so bile obravnavane variante ovrednotene glede na prostorske, okoljske, prometno-ekonomske in gradbeno tehnične kriterije. Na podlagi javne predstavitve, predlogov lokalnih skupnosti ter mnenj nosilcev urejanja prostora je bila varianta F2 optimizirana z namenom, da se v največji možni meri umakne s kmetijskih zemljišč na pobočje Gore Oljke (F2-2).

Aprila 2008 je Vlada RS potrdila varianto F2-2 kot najustreznejšo.

Priprava DPN se je nato nadaljevala s pripravo osnutka po varianti F2-2. Osnutek DPN je bil izdelan novembra 2010. Od januarja 2011 do sredine julija 2012 je potekalo usklajevanje z Ministrstvom za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, ki je ocenjevalo, da je poseg na kmetijska zemljišča prevelik ter da naj se prouči druga varianta. Drugih okoljskih problemov na varianti F2-2 ni bilo izkazanih.

Vlada je v aprilu 2015 ponovno odločala o ustrezni cestni povezavi med Velenjem in avtocesto A1 in sprejela sklep, da se z namenom izboljšanja prometne povezave območja Savinjsko–Šaleške regije z mednarodnimi prometnimi povezavami, nadaljuje priprava DPN po optimizirani varianti F2-2, ki je bila v ŠV opredeljena kot najustreznejša in za katero je že izdelan osnutek DPN in je v javnem interesu.

Iz zaključkov sestanka dne 6. julija 2016, ki ga je vodila ministrica Irena Majcen izhaja, da je celoten projekt načrtovane ceste dobro pripravljen, strokovno preverjen in postopkovno skladen z veljavno zakonodajo, zato ni razloga, da bi se postopek priprave DPN vračal v pretekle faze ali se celo ustavil. DPN se bo nadaljeval v skladu z veljavno zakonodajo do sprejema uredbe na vladi, konec decembra letošnjega leta.

Na osnovi sprejetih stališč do pripomb in predlogov na javno razgrnjeni osnutek DPN so bile izdelane spremenjene projektne rešitve. Glavni namen sprememb je zmanjšanje posegov na kmetijska zemljišča, zmanjšanje vpliva na kakovost bivanja in povečanje prometne varnosti. Med pomembnejše spremembe, ki zahtevajo bistveno spremembo načrtovanih ureditev in/ali območja DPN, so optimizacija:

- trase DC in deviacij na območju pokopališča Podkraj zaradi geološko geotehničnih lastnosti - premik trase DC proti jugovzhodu in ureditev potoka Veriželj;
- trase DC med viaduktom Gora Oljka 2 in priključkom Podgora;
- priključka Podgora - zmanjšanje vzdolžnega naklona, dvig trase na območju priključka, deviacija regionalne ceste - podvoz namesto nadvoza, manjši posegi (vkopi) na pobočju Gore Oljke, izgradnja zemeljskega nasipa po robu trase DC;
- spremljajočega objekta Podgora - namesto dveh izgradnja enega spremljajočega objekta v sklopu priključka Podgora, ki je dostopen iz obeh smeri vožnje;
- navezovalne ceste Podgora–Letuš - prestavitev na območju priključka Podgora, izgradnja krožišča na križanju z lokalno cesto;
- navezovalne ceste Podgora–Letuš izgradnja krožišča na mestu priključevanja na regionalno cesto R2–426/7949 Šmartno ob Paki–Letuš, zmanjša se poseg na kmetijska zemljišča;
- trase DC na območju Podvina - zamik trase proti vzhodu in izgradnja pokritega vkopa Zagoričnik, zmanjša se poseg na kmetijska zemljišča;
- priključka Parižlje - optimizacija priključnih ramp priključka in deviacije regionalne ceste R1225/1246 Šentrupert–Letuš, zmanjša se poseg na kmetijska zemljišča;
- trase DC med priključkom Parižlje in Šentrupert - prestavitev trase proti zahodu, dvig nivelete, zožanje gradbenega posega in zmanjšanje posegov na kmetijska zemljišča, zmanjšanje vpliva na kakovost bivanja;
- priključevanja na AC - prestavitev priključka proti zahodu, zmanjšanje območja priključka, povečanje prometne varnosti, zmanjšanje posegov na kmetijska zemljišča.

Skica se nahaja v prilogi (.pdf).

Stroški investicije na osnovi idejnega projekta spremenjenih rešitev je 308 mio EUR z DDV (ocenjena vrednost nove trase F2-2 je malenkost nižja od stare - 312 mio EUR).

Več informacij:

- [Pojasnilo MOP glede umeščanja tretje razvojne osi v prostor,](#)
- [Predstavitev priprave DPN za državno cesto od priključka Šentrupert do priključka Velenje jug,](#)
- [Umeščanje tretje razvojne osi v prostor - odsek med AC A1 in Velenjem.](#)

S spoštovanjem,

Ministrstvo za okolje in prostor