

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Odnos prebivalcev delov Savinjske razvojne regije do
gradnje tretje razvojne osi sever



Raziskovalna naloga

Avtor:

Jon Žnidarčič, 3. letnik

Mentorica:

Nataša Marčič, prof.

Področje: promet

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2021



Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Odnos prebivalcev delov Savinjske regije do gradnje
tretje razvojne osi sever

Raziskovalna naloga

Avtor:

Jon Žnidarčič, 3. letnik

Mentorica:

Nataša Marčič, prof.

Področje: promet

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2021

Zahvala

Zahvaljujem se vsem, ki so na kakršen koli način pripomogli k nastanku raziskovalne naloge.

Zahvalil bi se vsem anketirancem, ki so sodelovali v anketi, vsem intervjuvancem, mestnima občinama Velenje in Celje ter občinam Žalec, Polzela in Šmartno ob Paki za odgovore in posredovane podatke.

Zahvaljujem se tudi profesorici Juani Robidi za lektoriranje.

Še posebej pa se zahvaljujem mentorici profesorici Nataši Marčič za pomoč pri izdelavi raziskovalne naloge, za napotke, podporo, spodbudne besede in usmerjanje pri raziskovanju.

Zahvalil bi se tudi družini za spodbudo in podporo pri raziskovanju ter za pomoč pri terenskem delu raziskovalne naloge.

Povzetek

Savinjska razvojna regija ima sicer dobro prometno lego, vendar hiter razvoj doživljajo predvsem kraji, ki ležijo ob glavnih prometnicah, drugi pa v razvoju zaostajajo. Z vidika gospodarstva je posebej neustrezna povezava S–J, tako v sami regiji, kjer je preobremenjena glavna cestna povezava med Velenjsko in Celjsko kotlino, kakor tudi navezava na sosednje razvojne regije Koroško, Zasavsko in Posavsko. Zato je gradnja tretje razvojne osi, ki se je v Velenjski kotlini že začela, nujna za enakomernejši regionalni razvoj. Trasa od Velenja do avtoceste A1 pa je razdelila javnost, saj je bilo načrtovanih več opcij, odločili so se za (za mnoge neustrezno) traso F2-2.

V raziskovalni nalogi sem želel raziskati argumentiranost umeščenosti posameznih tras v prostor, odnos prebivalcev do njih in kako bo hitra cesta na trasi F2-2 spremenila njihov način življenja.

S pomočjo različnih raziskovalnih metod sem ugotovil, da je veliko prebivalcev na načrtovani trasi že izseljenih. Trasi F6 so bolj naklonjeni v Spodnjesavinjski in Osrednjeceljski, F2-2 pa v Savinjsko-Šaleški subregiji. Lokalne skupnosti tudi ocenjujejo, da se bo promet še povečal in bo treba dograditi še en pas na avtocesti A1 do priključka pri Celju na nadaljnjo tretjo razvojno os.

Ključne besede: Savinjska razvojna regija, tretja razvojna os sever

Summary

The Savinjska development region has a favorable traffic position, but only the towns along the main road are developing rapidly, while others are lagging behind. From the economic point of view, the North - South connection is particularly inadequate, both in the region itself, where the main road between the Velenje and Celje basins is congested, as well as the connection to the neighboring development regions of Koroška, Zasavska and Posavska. Therefore, the construction of the third development axis, which has already begun in the Velenje basin, is necessary for a more even regional development. The route from Velenje to the A1 motorway has divided the public opinion, as several options were planned, and they decided on the F2-2 route which many find inappropriate.

The aim of this research paper was to explore the reasons for positioning the individual routes in this geographical area, the attitude of residents towards this decision and how the F2-2 route motorway will affect the residents' way of life.

Employing various research methods, I have established that many residents have already been evicted when planning the route. In the Spodnjesavinjska and Osrednjeceljska regions, locals are more in favor of the F6 routes, while in the Savinjsko-Šaleška subregion people favor the F2-2 routes.

Local communities also estimate that, consequently, traffic will increase and that another lane on the A1 motorway leading to the junction near Celje on the third development axis will have to be added.

Key words: Savinjska development region, third development axis North

Kazalo

Zahvala	3
Povzetek	4
Summary	5
Kazalo.....	6
Kazalo slik.....	7
Kazalo grafov	8
Kazalo tabel.....	8
1 Uvod.....	9
1.1 Izbor in cilji raziskovalnega dela.....	9
1.2 Hipoteze.....	9
1.3 Metode dela	10
2 Lega in omejitvev proučevanega območja	11
2.1 Savinjska razvojna regija.....	11
2.1.1 Celjska kotlina	12
2.1.2 Velenjska kotlina oz. Šaleška dolina	15
3 Predstavitev problematike in pomena tretje razvojne osi	17
3.1 Prometna lega Slovenije	17
3.2 Tretja razvojna os	20
3.2.1 Severni del tretje razvojne osi.....	22
3.3 Primerjava tras F2-2 in F6 ter njun vpliv na okolje.....	29
4 Anketa	36
4.1 Analiza ankete z oškodovanimi zaradi izgradnje trase F2-2	36
4.2 Analiza ankete za prebivalce Spodnjesavinjske in Savinjsko-Šaleške subregije	44
5 Intervju	54
6 Razprava in zaključek	61
6.1 Kako naprej? Problemi, predlogi, rešitve	67
Viri in literatura	70
Priloge	74

Kazalo slik

Slika 1: Savinjska regija na dlani	11
Slika 2: Subregije Savinjske razvojne regije	12
Slika 3: Celjska kotlina	13
Slika 4: Raba tal v Sloveniji	14
Slika 5: Območja pridelave pomembnejših kmetijskih kultur v Spodnji Savinjski dolini	15
Slika 6: Industrijski del Velenja, v ozadju Spodnja Savinjska dolina	16
Slika 7: Razvojne osi v Sloveniji	18
Slika 8: Slovensko prometno omrežje	19
Slika 9: Usmeritve za razvoj prometnega sistem	20
Slika 10: Prometna obremenitev cest v Sloveniji, 2019	22
Slika 11: Predlagane trase	24
Slika 12: Trasa tretje razvojne osi sever	25
Slika 13: Trasa F2-2 med Gaberkami in priključkom na A1 v Šentrupertu	26
Slika 14: Začetek gradbenih del v Gaberkah, 30. 1. 2021	27
Slika 15: Gaberke, 3. 4. 2021	27
Slika 16: Gaberke, 3. 4. 2021	28
Slika 17: Gradnja v Gaberkah, 3. 4. 2021	28
Slika 18: F2-2 pri glavnem skladišču Gorenja	29
Slika 19: F2-2 v občini Velenje je načrtovana skozi naselje Podkraj pri Velenju.	29
Slika 20: F2-2	30
Slika 21: Trasa F2-2 v občini Šmartno ob Paki in v naselju Podgora	30
Slika 22: Trasa F2-2 v občini Polzela	31
Slika 23: Trasa F2-2 v občini Braslovče	31
Slika 24: Trasa F6	32
Slika 25: Trasa F6	32
Slika 26: Potek trase F6	33
Slika 27: Trasa F6 od priključka na A1 v Arji vasi do Velenja	33
Slika 28: Primerjava tras	34
Slika 29: Predlog poteka tretje razvojne osi	34
Slika 30: Potek tras F2-2 in F3	36
Slika 31: Lega Podgore, Podvina pri Polzeli in Podkrajja pri Velenju	36
Slika 32: Podgora	37
Slika 33: Podkraj pri Velenju	37
Slika 34: Specifični cilji kmetijske politike	64
Slika 35: Problematika cestnega prometa	67
Slika 36: Sistem središč – policentrični urbani sistem	69

Kazalo grafov

Graf 1: Status stanovanjskih objektov.....	38
Graf 2: Naklonjenost trasam	38
Graf 3: Obveščenost stanujočih.....	39
Graf 4: Povezanost	39
Graf 5: Odkupna cena	40
Graf 6: Naklonjenost izboru tras	40
Graf 7: Sprememba trase.....	41
Graf 8: Starost stanovanjskih objektov	41
Graf 9: Selitev	42
Graf 10: Prebivanje	42
Graf 11: Kmetijska zemljišča.....	43
Graf 12: Raba kmetijskega zemljišča.....	43
Graf 13: Spol anketirancev.....	44
Graf 14: Starost anketirancev	45
Graf 15: Izobrazba anketirancev	45
Graf 16: Status anketirancev	46
Graf 17: Kakovost obstoječega cestnega omrežja.....	47
Graf 18: Težave obstoječih regionalnih cest	47
Graf 19: Pomen izgradnje odseka tretje razvojne osi za gospodarski razvoj.....	48
Graf 20: Koristnost povezave.....	49
Graf 21: Naklonjenost trasi med avtocesto A1 in priključkom Velenje jug	50
Graf 22: Pomembno pri izbiri trase.....	50
Graf 23: Smiselnost izgradnje trase.....	51
Graf 24: Izgradnja tretje razvojne osi sever	52
Graf 25: F2-2.....	53
Graf 26: Naklonjenost trasam po posameznih subregijah.....	62

Kazalo tabel

Tabela 1: Delež anketiranih, naklonjenih posamezni trasi.....	62
---	----

1 Uvod

1.1 Izbor in cilji raziskovalnega dela

Slovenija ima zelo pomembno prometno tranzitno lego med različnimi deli Evrope, med Italijo in drugimi deli Sredozemlja ter Madžarsko in vzhodneje ležečo Vzhodno Evropo ter Alpami in drugimi deli Srednje Evrope ter Balkanskim polotokom. Preko naše države potekata pomembna panevropska prometna koridorja – peti in deseti. Del V. koridorja je v Sloveniji avtocesta Slovenika (A1), X. pa pa Ilirika (A2). Nista le glavni prometni, ampak tudi glavni razvojni osi v naši državi. Kraji, ki ležijo izven dosega avtocestnega križa, so začeli razvojno zaostajati. Prav zato je ena glavnih prioritet Slovenije posodobitev cestnega omrežja na t. i. prioritetnih razvojnih oseh in posodobitev železniškega omrežja, pri katerem je najpomembnejši projekt gradnja drugega tira. Med načrtovanimi razvojnimi osmi je največkrat omenjena tretja razvojna os, katere del prečka tudi Spodnjo Savinjsko dolino. (1)

Stanujem v neposredni bližini avtoceste A1 v Šempetru v občini Žalec. Že dalj časa smo prebivalci vpeti v polemike o načrtovani gradnji hitre ceste na odseku tretje razvojne osi sever. Največ vroče krvi povzroča prav izbrana trasa F2-2, ki bo povezovala Velenje jug in se navezala na avtocesto A1 pri Šentrupertu, saj bo povzročila razselitev precejšnjega števila prebivalcev in bo s traso posegla na območje rodovitnih predelov Spodnje Savinjske doline. Prebivalci tega območja so se zato povezali v civilno iniciativo in skušajo gradnjo še vedno preprečiti.

V nalogi sem želel proučiti, kdaj, zakaj in kako so začeli načrtovati posamezne dele tretje razvojne osi na območju Savinjske regije, kako so pri načrtovanju upoštevali lokalno skupnost, kakšna je razlika v naklonjenosti posameznim trasam med prebivalci savinjsko-šaleškega in spodnjesavinjskega dela regije, kjer so bile načrtovane trase umeščene. Za primerjavo sem upošteval tudi mnenje prebivalcev osrednjeceljskega dela, saj je speljana avtocesta A1 mimo Celja, med Celjem in Velenjem potekajo številne vsakodnevne delovne migracije in drugi prometni tokovi. Prav tako me je zanimalo, kam se bodo preselili ljudje, katerih hiše bodo porušili, kako poteka odkup hiš in zemljišč ter kakšen vpliv na okolje bo imela predlagana trasa.

1.2 Hipoteze

Na začetku raziskovanja sem si postavil naslednje hipoteze:

Hipoteza 1: Večina prebivalcev Spodnjesavinjske subregije je bolj naklonjena trasi F6, prebivalci savinjsko-šaleškega dela pa so bolj naklonjeni trasi F2-2.

Hipoteza 2: Slovenija na trasi F2-2 sledi smernicam EU in bo zaščitila kmetijska zemljišča.

Hipoteza 3: Zaradi gradnje na trasi F2-2 bo treba preseliti veliko prebivalcev v občinah Šmartno ob Paki, Polzela in Velenje ter porušiti veliko objektov.

Hipoteza 4: Načrti in pobude projekta segajo že daleč v čas začetka izgradnje slovenskega prometnega križa.

Hipoteza 5: Prebivalci na območju trase F2-2 so bili zadovoljni s pomočjo svojih občin in delovanjem Darsa pri prodaji nepremičnin in iskanju nadomestnih zemljišč.

1.3 Metode dela

Pri raziskovanju sem uporabil naslednje raziskovalne metode:

- delo z literaturo,
- intervju,
- anketiranje in analiza anket,
- terensko delo,
- fotografiranje.

Zaradi epidemije sem imel precej težav s terenskim delom, zato sem ga lahko opravil šele po odprtju občinskih meja. Pregledal sem veliko literature (diplomske in magistrske naloge, strokovne članke, časopisne članke) o problematiki tretje razvojne osi, ki je bila dosegljiva na spletu. Proučil sem zakonodajo, spletne strani ministrstev za okolje in prostor, infrastrukturo, kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano in Darsovo spletno stran. Precej gradiva so mi posredovali z Mestne občine Celje, Občine Žalec in Mestne občine Velenje. Gradivo Civilne iniciative Braslovče mi je poslal gospod Jeriha.

Na osnovi pregleda literature sem zasnoval šest hipotez. Sestavil sem anketni vprašalnik in ga izvedel na spletni strani lka.ankete. Pridobljene podatke sem analiziral in grafično predstavil. Intervjuval sem prebivalce Podgore, Podvina pri Polzeli in Podkraja pri Velenju, kjer bodo porušili veliko objektov.

Opravil sem tudi intervjuje z županoma Polzele in Šmartnega ob Paki ter pristojnimi na občinah Žalec in Velenje. Ker so bili na Občini Braslovče zelo zasedeni, mi žal niso mogli pomagati, zato sem si pomagal s strokovnim gradivom na njihovi spletni strani.

Na terenu sem fotografiral trase F2-2, F6 in F3 ter objekte, namenjene rušenju. Glede na vse omenjeno mi je uspelo dobiti precej koristnih informacij. Tako sem lahko potrdil/ovrgel postavljene hipoteze.

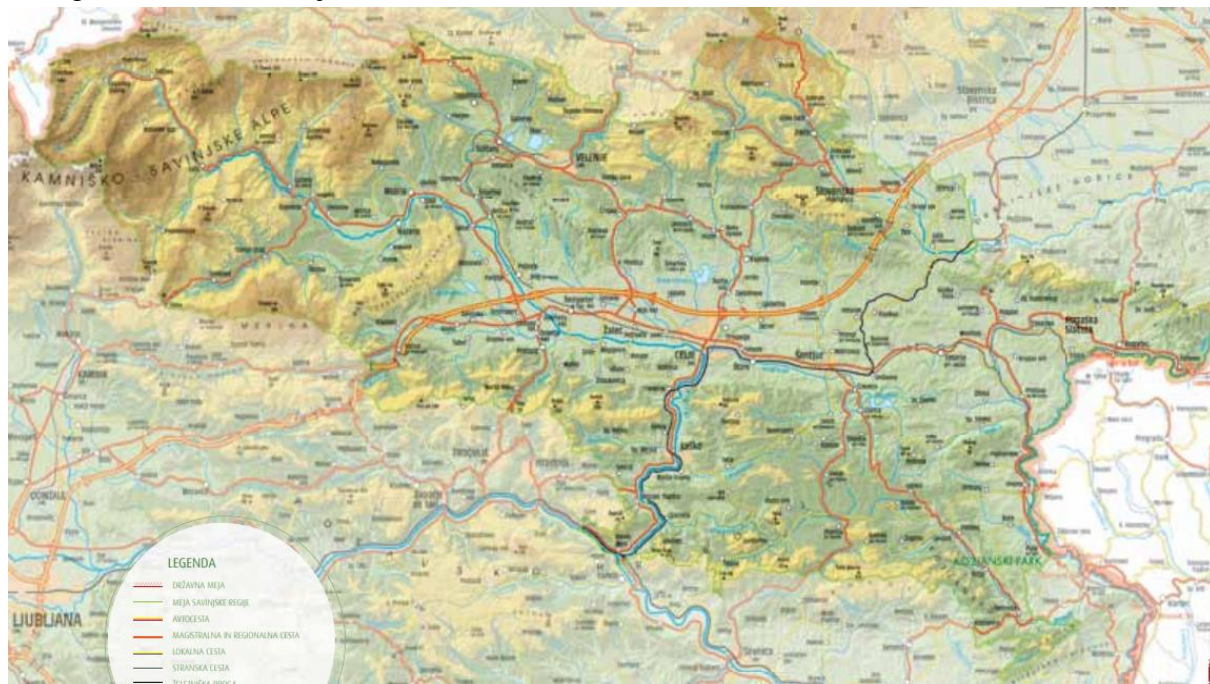
2 Lega in omejitve proučevanega območja

2.1 Savinjska razvojna regija

Savinjska razvojna regija ima izjemno strateško lego. Umeščena je v središče Slovenije, skozi njo potekajo pomembne cestne in železniške povezave. Središče regije je Celje, ki skozi svojo bogato zgodovino ohranja pomembno poselitveno, gospodarsko in prometno vlogo. (2) (3)

Savinjska regija je s svojo lego s V. prometnim koridorjem vključena v panevropske povezave, kar jo odpira za razvoj njenega gospodarstva in družbe nasploh. Regija za svoj nadaljnji gospodarski razvoj nujno potrebuje tretjo razvojno os, ki bo zagotavljala tudi možnost enakomernejšega regionalnega razvoja. (3)

Povezala bo pet razvojnih regij: Koroško, Savinjsko, Zasavsko, Posavsko in Jugovzhodno Slovenijo.



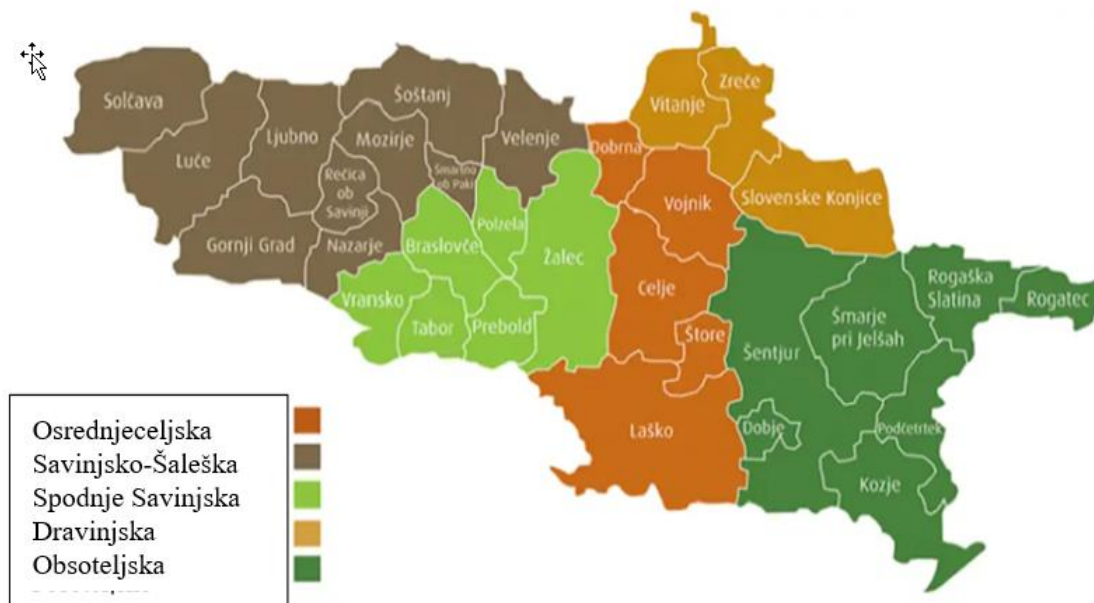
Slika 1: Savinjska regija na dlani¹

Regija se od severozahoda proti jugovzhodu razprostira od Kamniško-Savinjskih Alp, Savinjske doline do Šaleškega in s hmeljem rodovitne Spodnje Savinjske doline pa vse do Osrednjeceljskega in Dravinjskega ter gričevnatega Kozjanskega in Obsotelja. (3) Savinjska regija je ena izmed dvanajstih razvojnih regij Slovenije, po velikosti pa tretja izmed vseh. V regiji je 253.845 prebivalcev oziroma 12,4 % slovenskega prebivalstva. Največji urbani in gospodarski središči sta Celje in Velenje. Regija je ustvarila leta 2019 nekaj več kot 11 % nacionalnega BDP (tretje mesto med statističnimi regijami). (4) (5)

¹ Vir: http://www.rasr.si/si/files/default/RASR_Knjizica_www_SLO.pdf; dostop 10. 2. 2021.

V Savinjsko regijo je vključenih 31 občin. Status mestne občine imata Celje in Velenje. Za večjo razvojno učinkovitost Savinjska regija uveljavlja delovanje petih subregij. (5) (6)

V raziskovalni nalogi sem se osredotočil na tri subregije Savinjske razvojne regije: Savinjsko-Šaleško, Spodnjesavinjsko in Osrednjeceljsko, saj so vse vpete v načrtovano izgradnjo tretje razvojne osi. Natančneje sem še predstavil Velenjsko in Celjsko kotlino, po katerih bo trasa potekala.



Slika 2: Subregije Savinjske razvojne regije²

2.1.1 Celjska kotlina

Celjska kotlina je sestavljena iz gričevnatega dela na severu in ravninskega dela na jugu, za ta del se uporablja tudi ime Spodnja Savinjska dolina. (1)

Gričevnat svet na severu, najvišji vrh je kraški osamelec Gora Oljka (733 m), je geološko pester. Tu je tudi krajinski park Ponikovski kras. (3)

Strugo Savinje so že zgodaj regulirali in ravno dno kotline je postalo kmetijsko območje. Območje ima razvito mehanizirano in tržno usmerjeno kmetijstvo, ki ima za Spodnjo Savinjsko dolino še vedno velik gospodarski pomen. Najbolj znana posebnost je usmeritev v hmeljarstvo, katerega središča je Žalec, ki je tudi gospodarsko in upravno središče istoimenske občine. Zaradi industrializacije in urbanizacije je kmetijska funkcija (čeprav je še vedno pomembna) kotlinskega dna danes v ozadju.. (1) (6) (3)

Spodnja Savinjska dolina postaja zaradi dobre prometne lege vedno bolj zanimiva tudi za mnoge priseljence. Tradicionalna kmetijska pokrajina se postopoma spreminja, a mnoga naselja še vedno ohranjajo agrarni značaj. Na robu naselij se razvijajo območja z novimi zgradbami, ki

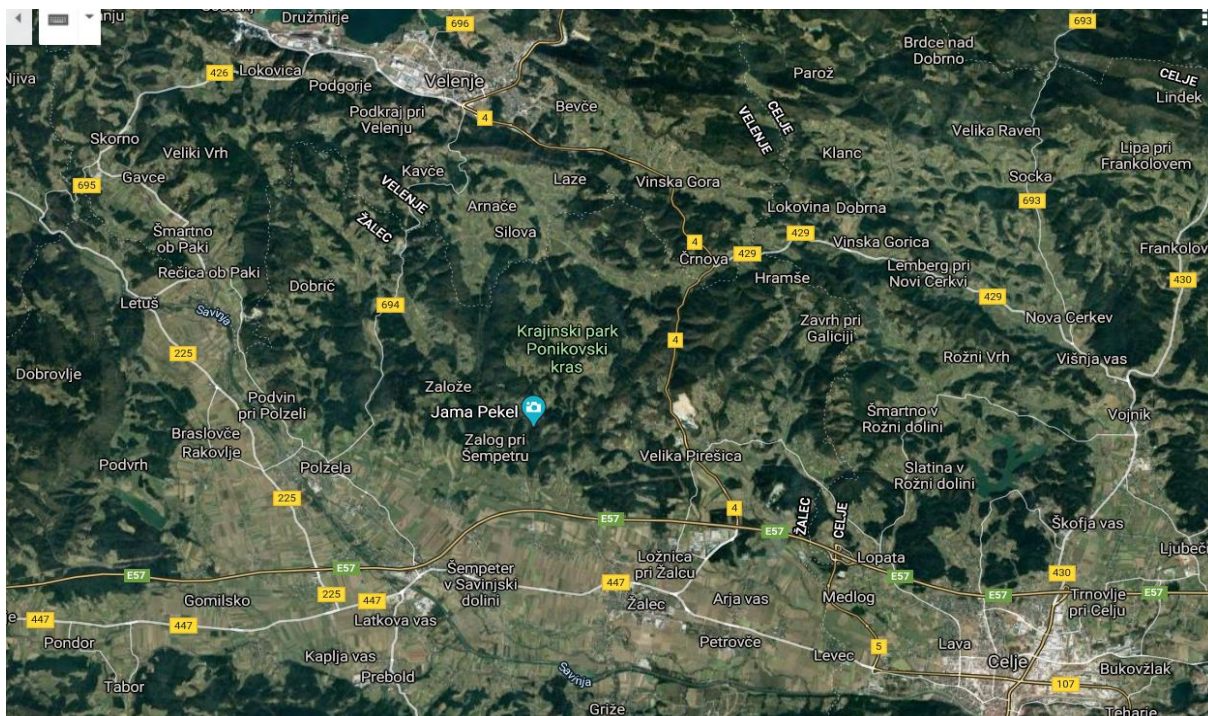
² Vir: http://www.rasr.si/si/files/default/RASR_Knjizica_www_SLO.pdf; dostop 10. 2. 2021.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

se tako po videzu kot tudi po namenu razlikujejo od obstoječih. Nadaljnje širjenje naselij in infrastrukture lahko na območju Spodnje Savinjske doline privede do konflikta med posameznimi rabami tal, saj je večinoma ravninsko območje najprimernejše tako za kmetijstvo kot tudi za infrastrukturo in poselitve. V prihodnosti bo zato treba dobro načrtovati smer razvoja regije. (7) (6)

Posebej aktualna primera sta preprečevanje poplav in zaščita naselij pred njimi ter gradnja tretje razvojne osi oziroma hitre ceste proti Velenju. (8) Po Spodnji Savinjski dolini poteka avtocesta A1, z Velenjsko kotlino jo povezujejo glavna cesta Arja vas–Velenje in dve regionalni cesti Polzela–Andraž–Velenje ter Šentrupert–Šmartno ob Paki–Velenje. (4)

Celje je nastalo na prometnem križišču ob vstopu Savinje v Posavsko hribovje. Danes je tretje največje in tretje najpomembnejše gospodarsko mesto v državi. Pomeni pomembno gospodarsko, trgovsko, kulturno, zdravstveno in izobraževalno središče za širšo okolico. V Celju ima svoj sedež tudi Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji oz. Dars. (1) (6)



Slika 3: Celjska kotlina³

2.1.1.1 Kmetijstvo v Spodnji Savinjski dolini

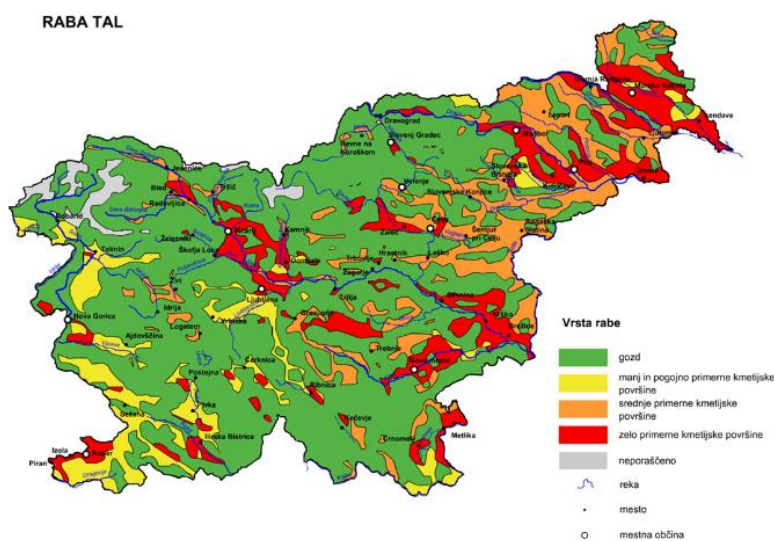
Kmetijstvo je pomembna dejavnost, katere cilj je proizvodnja hrane, ob tem pa ima še druge funkcije, kot so ohranjanje kulturne krajine, poselitvenega vzorca in kulturne identitete. V pogojih nezanesljive oskrbe s hrano na svetovni ravni in zaradi negativnih ekoloških posledic transporta postaja zavedanje o pomenu lokalne samopreskrbe s hrano eden ključnih strateških ciljev. (9)

³ <https://www.google.si/maps/@46.3060396,15.1649341,19885m/data=!3m1!1e3>; dostop 20. 3. 2021.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

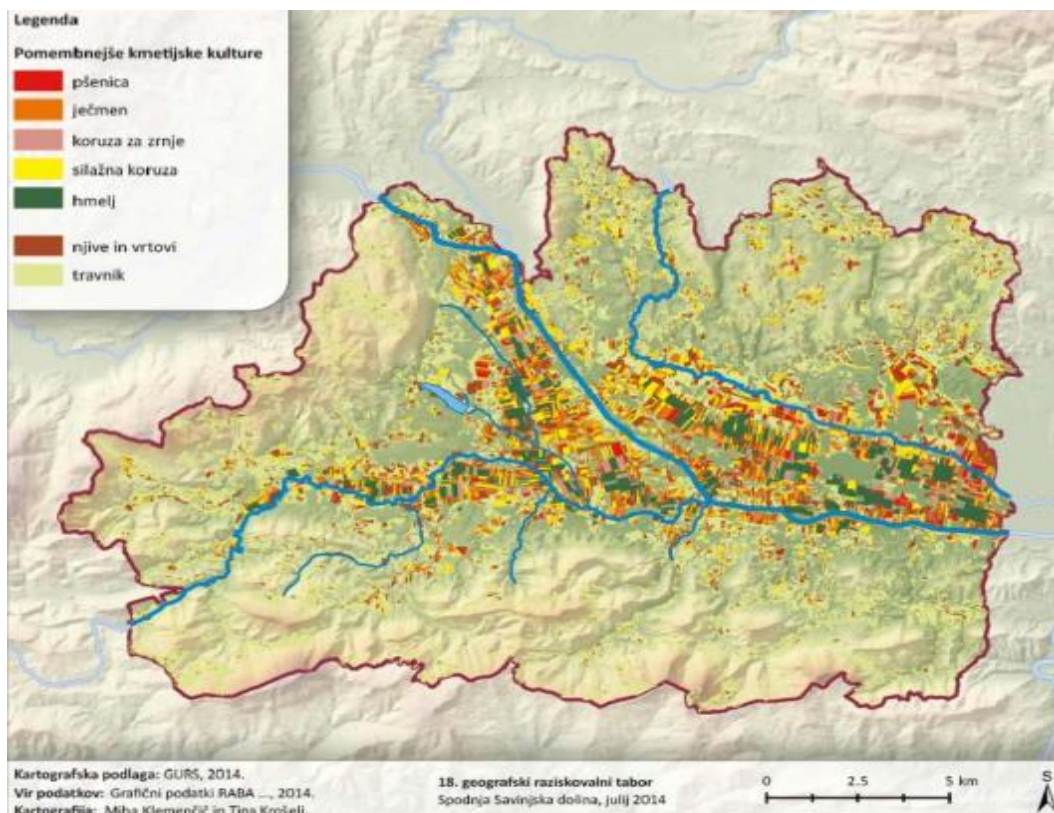
Slovenija razpolaga z dovolj velikimi potenciali kmetijskih zemljišč, da bi sedanjo varnostno tvegano, zelo nizko stopnjo splošne prehranske samooskrbe lahko bistveno povečala. Da bi dosegli najmanj 70–80-odstotno prehransko samooskrbo Slovenije (rastlinska proizvodnja), bi morali do leta 2030 kmetijska zemljišča povečati za okoli tretjino. Največji problem Slovenije pa je, da razpolagamo z razmeroma skromnimi površinami kmetijskih zemljišč, posebej njiv. Realne potencialne za lokalno prehransko samooskrbo vidimo tudi v občinah Spodnje Savinjske doline, saj ima zelo ugodne pogoje za kmetijsko dejavnost in pridelavo hrane. Med pomembnejše kulturne rastline danes uvrščamo silažno koruzo, hmelj, ječmen, koruzo za zrnje in pšenico. (10)

Na karti rabe tal vidimo, da so v Spodnji Savinjski dolini prevladujoča območja, ki so za kmetijsko rabo zelo primerna. Načrtovana trasa tretje razvojne osi poteka po ozemlju občin Šmartno ob Paki, Polzela in Braslovče, v slednji območja najboljših kmetijskih zemljišč obsegajo 2.204 ha (83 %). Največji kompleksi teh zemljišč so v ravninskem dnu Savinjske doline v vzhodni polovici občine, kamor se z državnim prostorskim načrtom, sprejetim leta 2017, umešča pribl. 4 km odseka t. i. tretje razvojne osi. (11) (12)



Slika 4: Raba tal v Sloveniji⁴

⁴ Vir: <https://eucbeniki.sio.si/geo9/2627/index4.html>; dostop 20. 2. 2021.



Slika 5: Območja pridelave pomembnejših kmetijskih kultur v Spodnji Savinjski dolini⁵

2.1.2 Velenjska kotlina oz. Šaleška dolina

Ime Šaleška dolina izhaja od gradu Šalek pri Velenju. Konec terciarja se je s svojim južnim robom ugreznila ob šoštanjskem prelomu in je tako druga najmlajša udorina v Sloveniji za Ljubljanskim barjem. Napolnili so jo nanosi proda, peska in glin, med katerimi je tudi več kot 100 m debela plast lignita. Ob južnem robu teče Paka, tam pa je tudi naš največji še delujoči premogovnik Velenje, ki se bo sčasoma s cilji EU in prehodom na zeleno energijo zaprl. Zaradi rudarstva in termoelektrarne je postala ena od pokrajin v Sloveniji, ki jo je človek najbolj preoblikoval. Tla nad rudniškimi rovi med Velenjem in Šoštanjem so se ugreznila, globeli pa je zalila voda in nastala so tri ugrezninska jezera. (1)

V severozahodnem delu kotline leži ob tektonskem prelomu zdravilišče Topolšica. (1)

Najpomembnejši kraj v kotlini je bil od srednjega veka Šoštanj. Šele po drugi svetovni vojni je iz neznatnega rudarskega kraja postalo najpomembnejše središče Velenje. Takrat se je močno povečal izkop lignita, v mesto pa se je preselil sedež Gorenja, sprva proizvajalca bele tehnike, ki se je sčasoma razvil v enega od najpomembnejših evropskih proizvajalcev gospodinjskih aparatov. Mestna občina Velenje leži v vzhodnem delu Šaleške doline. (1)

⁵ Spodnja Savinjska dolina: V toku idej in doživetij po dolini zelenega zlata, Ljubljana: Društvo mladih geografov, 2015.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Severno obrobje občine sega v hribovit svet, ki se razteza od Razborja do Graške gore in čez prebojno dolino Pake v Hudi luknji do Paškega Kozjaka. Vzhodna meja občine poteka po Dobrnskem podolju, čez potok Pirešica, proti jugu na Ponikovsko planoto in Ložniško gričevje, ki Šaleško dolino ločujeta od Spodnje Savinjske doline. Zahodna meja občine razpolovi Šaleško dolino v smeri sever–jug na območju nekdanje vasi Preloge, kjer danes pod dolinskim dnom Premogovnik Velenje najintenzivneje odkopava lignit. Meja se nadaljuje po spodnjem toku potoka Velunja do podnožja Graške gore. (13)

Mesto Velenje prerašča v regionalni savinjsko-šaleški center z razvito trgovino in ostalimi upravnimi, izobraževalnimi ter drugimi dejavnostmi.

V Velenju in Šoštanju je daleč nadpovprečno veliko zaposlenih v industriji in rudarstvu. Skupina Gorenje (od leta 2018 v lasti kitajskega podjetja Hisense) poleg gospodinjskih aparatov proizvaja široko paleto različnih drugih zahtevnih proizvodov. Spada med najuspešnejša in najbolj globalizirana slovenska podjetja in je eden najpomembnejših slovenskih izvoznikov. Poleg Gorenja so v Velenju še sedeži nekaterih drugih pomembnih podjetij, ki se ukvarjajo z gradbeništvom, elektroinženiringom, informacijsko tehnologijo ipd. Razvoj pokrajine zavira sedanja neustrezna povezava z avtocesto, zato bo za prihodnji razvoj pokrajine zelo pomembna izgradnja tretje razvojne osi. (1)



Slika 6: Industrijski del Velenja, v ozadju Spodnja Savinjska dolina⁶

⁶ <https://www.velenje.si/o-velenju/gospodarstvo>; dostop 10. 3. 2021.

3 Predstavitev problematike in pomena tretje razvojne osi

3.1 Prometna lega Slovenije

Promet je gospodarska dejavnost, ki obsega prevoz ljudi in tovora ter posredovanje informacij iz enega kraja v drugi kraj oziroma državo. Tako sodi med storitvene dejavnosti in omogoča nemoteno delovanje drugih dejavnosti. (7)

Razlogi za tako veliko razširjenost cestnega prometa so velika prilagodljivost naravnim razmeram in reliefu, velika potovalna hitrost na krajše razdalje in neodvisnost, zasebnost uporabnika. Seveda prinese tudi veliko slabih vplivov, kot so visoki stroški gradnje sodobnih cest, okoljsko onesnaževanje (veliki izpusti CO, CO₂, NO_x in trdih delcev), prometne nesreče in pogosto upočasnjenost z raznimi zastoji v mestih. Naravnogeografski dejavniki so glavni razlog, da je cestni promet najbolj razširjen tip prometa v Sloveniji (tako po prevozu potnikov kot tovora). (7) (14)

Namen *Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji* (NPIA) je zagotoviti ustrezne notranje povezave države, izboljšati mobilnost in dostopnost, boljši in učinkovit pretok blaga in prometa, izboljšati prometno varnost, zagotoviti povezave s širšim evropskim prostorom in spodbuditi gospodarski razvoj (strateški cilji) ter zagotoviti in povečati neposredne ekonomske učinke, zmanjšati negativne prometne vplive na okolje, zmanjšati porabo energije, omogočiti širše gospodarske, socialne in turistične koristi in ohranjati že zgrajeno avtocestno omrežje (strukturni cilji). Sprejel ga je Državni zbor Republike Slovenije 15. 11. 1995 (objavljen v *Ur. l. RS*, št. 13/96). (15) (16) (17)

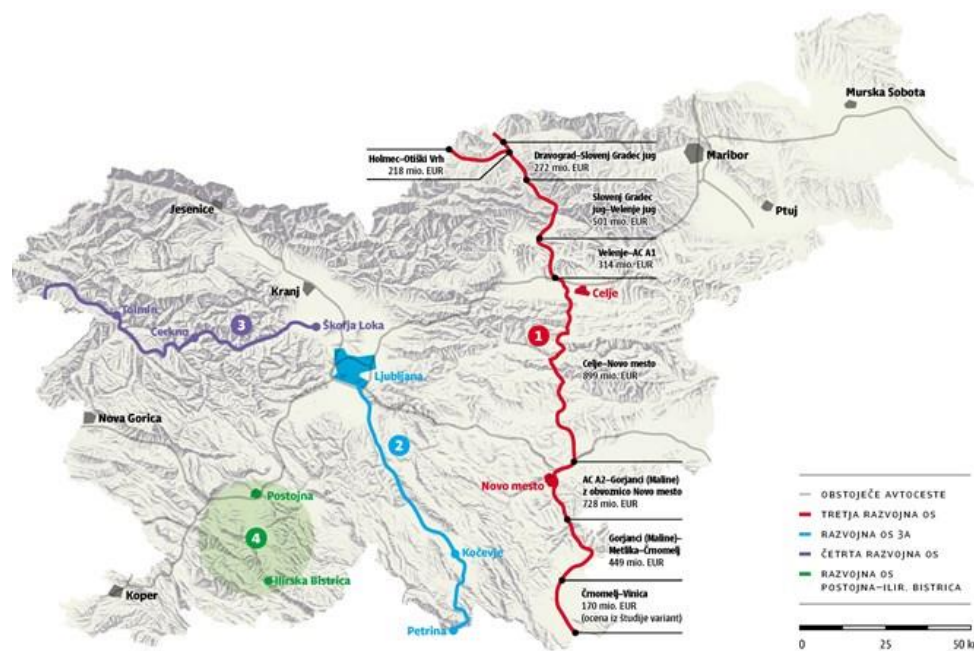
Izgradnja omrežja (gospodarske infrastrukture) mora omogočiti skladen in enakomeren regionalni in gospodarski razvoj vseh slovenskih regij, kot tudi nadaljnji razvoj države v okviru njenega članstva v EU, ter tudi omogočiti prepoznavnost RS v Evropi in svetu. (17)

Slovenija leži na stičišču različnih evropskih naravnih, gospodarskih in kulturnih enot, zato je ena glavnih značilnosti naše države prehodnost. V različnih obdobjih so se različni prometni tokovi sicer spreminjali, danes pa v osnovi potekajo v smereh JZ–SV in SZ–JV. Nastal je slovenski cestni križ, ki se seka v Ljubljanski kotlini: po prvi smeri poteka Slovenika (A1), povezava Koper–Postojna–Ljubljana–Celje–Maribor–Šentilj, po drugi pa Ilirika (A2) med Karavankami, Jesenicami, Ljubljano, Novim mestom, Brežicami in Obrežjem. Nista le glavni prometni, ampak tudi glavni razvojni osi v naši državi. Na obeh prometnih oseh so se razvila najpomembnejša mesta v državi, kot so Maribor, Celje, Kranj, Novo mesto, Nova Gorica, Koper. Ilirika in Slovenika se navezujeta na dva pomembna panevropska koridorja, V. (smer Benetke–Trst–Koper–Ljubljana–Maribor–Budimpešta–Kijev) in X. koridor (smer Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Skopje–Solun), s čimer se kaže pomembna strateška lega Slovenije. Preko našega ozemlja potekajo najkrajše poti, ki povezujejo Panonsko nižino s Sredozemljem in del Srednje Evrope z Jugovzhodno Evropo. (1) (18) (15)

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Prvi odsek sodobne štiripasovne avtoceste v Sloveniji je bil zgrajen med Vrhniko in Postojno že leta 1972 (32 km). A kljub temu je gradnja avtocest v Sloveniji doživela razcvet šele po osamosvojitvi. Prometni križ so dogradili leta 2010. Spremenjen geopolitični položaj Slovenije po razpadu blokvske delitve Evrope, še posebej pa vključitev naše države v EU sta skokovito povečala tranzitni promet skozi Slovenijo. (1)

Kraji, ki ležijo izven dosega avtocestnega križa, so začeli razvojno zaostajati in se populacijsko prazniti. Na drugi strani so območja visoke dostopnosti ob glavnih prometnicah (predvsem ob avtocestnem križu), ki doživljajo gospodarski razcvet in zgoščevanje prebivalstva. Z izgradnjo avtocestnega križa se je namreč v smereh glavnih prometnic zelo razširil vpliv večjih urbanih središč, saj so nove povezave omogočile dnevno migracijo v središča tudi prebivalcem iz bolj oddaljenega zaledja. Prav zato je ena glavnih priorit Slovenije posodobitev cestnega omrežja na t. i. prioritetnih razvojnih oseh na slabše dostopnih območjih zunaj avtocestnega križa. Pri tem je mišljena posodobitev tamkajšnjih obstoječih cestnih povezav, deloma pa tudi izgradnja novih, pri čemer so za zdaj znane le glavne smeri povezav, ne pa natančne trase nekaterih novih cest. S tem bi odpravili nekatera „ozka grla“ na dosedanji državni cestni mreži, dvignili konkurenčnost gospodarstva na do zdaj zapostavljenih območjih in pospešili skladnejši regionalni razvoj celotne države. (1) (17)



Slika 7: Razvojne osi v Sloveniji⁷

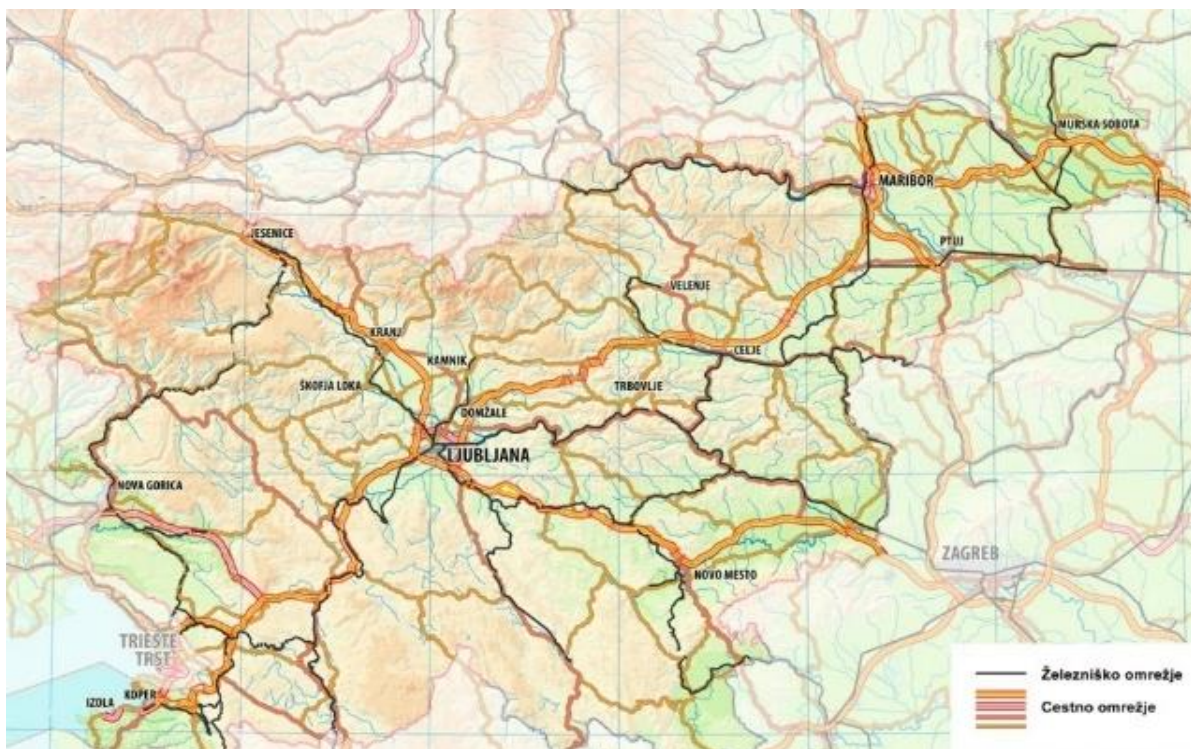
Med temi razvojnimi osmi (tretja razvojna os, četrta razvojna os, razvojna os 3A, razvojna os Postojna–Ilirska Bistrica) je najpomembnejša tretja razvojna os. Z razvojnimi osmi bi se skrajšala pot do obmejnih in težje dostopnih območij, hkrati bi država zagotovila ustrezno

⁷ Vir: <https://www.dnevnik.si/i/as/2015/07/14/884558.jpg>; dostop 20. 2. 2021.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije. (1)

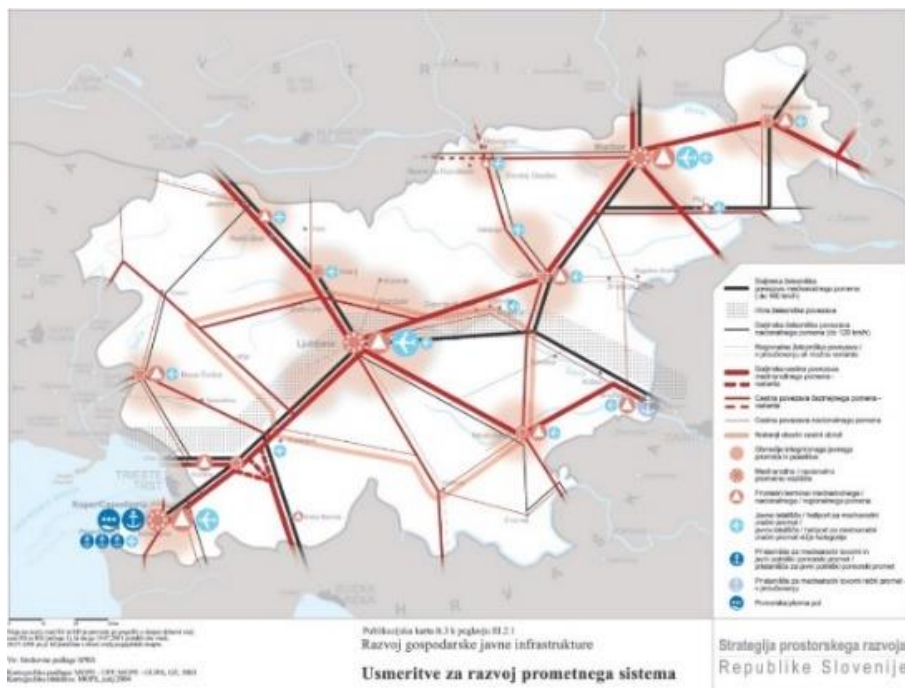
V Sloveniji so zaradi razpršenosti poselitve pomembne predvsem ceste, imamo okoli 39.000 km javnega cestnega omrežja. Največ je občinskih cest, za katere skrbijo občine, in povezujejo manjše kraje (približno 32.112 km). Za glavne ceste (800 km), regionalne ceste (5.125 km) in avtoceste (746 km), po katerih potekata promet med večjimi slovenskimi mesti in meddržavni promet, skrbi država. Za upravljanje državnih cest je odgovorna Republika Slovenija, za glavne ceste Direkcija RS za ceste, za avtoceste in hitre ceste pa je pristojna Družba za avtoceste RS (Dars). (12)



Slika 8: Slovensko prometno omrežje⁸

Slovensko železniško omrežje, ki je ravno tako povezano s V. in X. koridorjem, bi bilo treba posodobiti in prilagoditi moderniziranim železniškim povezavam v EU. Posodobitev naše železniške infrastrukture je ključna za Slovenijo tako z ekološkega kot z razvojnega vidika. (1)

⁸ Vir: <https://eucbeniki.sio.si/geo9/2629/index4.html>; dostop 10. 2. 2021.



Slika 9: Usmeritve za razvoj prometnega sistema⁹

3.2 Tretja razvojna os

V *Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije* je tretja prometna os omenjena kot cestna povezava, ki se iz smeri avstrijske Koroške mimo Slovenj Gradca in Velenja navezuje na avtocesto pri Celju ter se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma se navezuje na avtocesto Zagreb–Reka. Investicija v tretjo razvojno os je vključena v *Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030*. (19)

Tretja razvojna os je bila kot glavni medregionalni koridor prvič določena v slovenskem regionalnem prostorskem načrtu leta 1974. V devetdesetih letih prejšnjega stoletja so bile ob osi v okviru dolgoročnega prostorskega plana načrtovane tudi glavne železnice in ceste. Za usklajen in povezan razvoj cestnega omrežja je zadolženo Ministrstvo za infrastrukturo. Leta 2004 je Vlada Republike Slovenije izdala *Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije*, v katerem je zapisan okvir za usklajen prostorski razvoj na celotnem ozemlju Republike Slovenije (16). V njem je tretja razvojna os opredeljena kot ena izmed sekundarnih (prečnih) povezav, ki zagotavljajo primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi vseh območij.

Nekoliko pozneje, leta 2006, je izdala še *Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023*, ki predvideva modernizacijo državnega cestnega omrežja na prioriteten razvojnih oseh. Država jo je predstavila kot enega izmed pomembnejših projektov, ki podpirajo doseganje ciljev pete prioritete *Strategije razvoja Slovenije – Povezovanje ukrepov za*

⁹ Vir: [https://www.dars.si/Content/doc/investicije-in-obnove/tretja-razvojna-os/Resolucija%20-Prometne%20usmeritve%20\(1\).jpg](https://www.dars.si/Content/doc/investicije-in-obnove/tretja-razvojna-os/Resolucija%20-Prometne%20usmeritve%20(1).jpg); dostop 20. 2. 2021.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

doseganje trajnostnega razvoja. Glavni namen te resolucije je, da se prebivalstvu in gospodarstvu zagotovijo ustrezne razmere na področju mobilnosti in dostopnosti, učinkovitejša oskrba gospodarstva, večja prometna varnost, manjša poraba energije in manjše okoljske obremenitve. (19) (18)

Priprava državnih prostorskih načrtov za tretjo razvojno os se je začela na podlagi *Zakona o urejanju prostora*, se s spremembo zakona leta 2007 nadaljevala na podlagi *Zakona o prostorskem načrtovanju*, danes pa postopki tečejo na podlagi določb *Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor*. (20)

Z načrtovano novo prometno povezavo bodo zagotovljeni (namen tretje razvojne osi):

- medsebojna povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena na širšem območju Slovenije in njihova povezanost z mednarodnimi središči in povezavami;
- prometna povezava v okviru V. in X. koridorja in med koridorji ter s tem omogočena povezanost tujih središč mednarodnega pomena čez ozemlje Slovenije;
- navezava pomembnejših lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave;
- razbremenitev obstoječih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet ter
- izboljšanje kakovosti potovanja, skrajšanje potovalnih časov in povečanje prometne varnosti. (21)

V Sloveniji bo nova prometna povezava podpirala razvoj policentričnega omrežja mest in naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z mednarodnimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem. (21)

Skupna dolžina trase tretje razvojne osi je približno 200 km in poteka večinoma po novih koridorjih, le deloma po obstoječih. V prometnem smislu je območje tretje razvojne osi razdeljeno na tri glavne odseke:

- severni del se v prostor umešča pretežno kot štiripasovna hitra cesta in poteka od meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1 Šentilj–Koper (dolžina odseka približno 62 km);
- srednji del se v prostor umešča kot dvopasovna cesta in poteka med avtocesto A1 Šentilj–Koper in avtocesto A2 Karavanke–Obrežje pri Novem mestu (dolžina odseka približno 61 km);
- južni del se v prostor umešča delno kot štiri- in delno kot dvopasovna cesta in poteka od avtoceste A2 Karavanke–Obrežje pri Novem mestu do meje z Republiko Hrvaško (dolžina odseka približno 79 km). (22) (21)

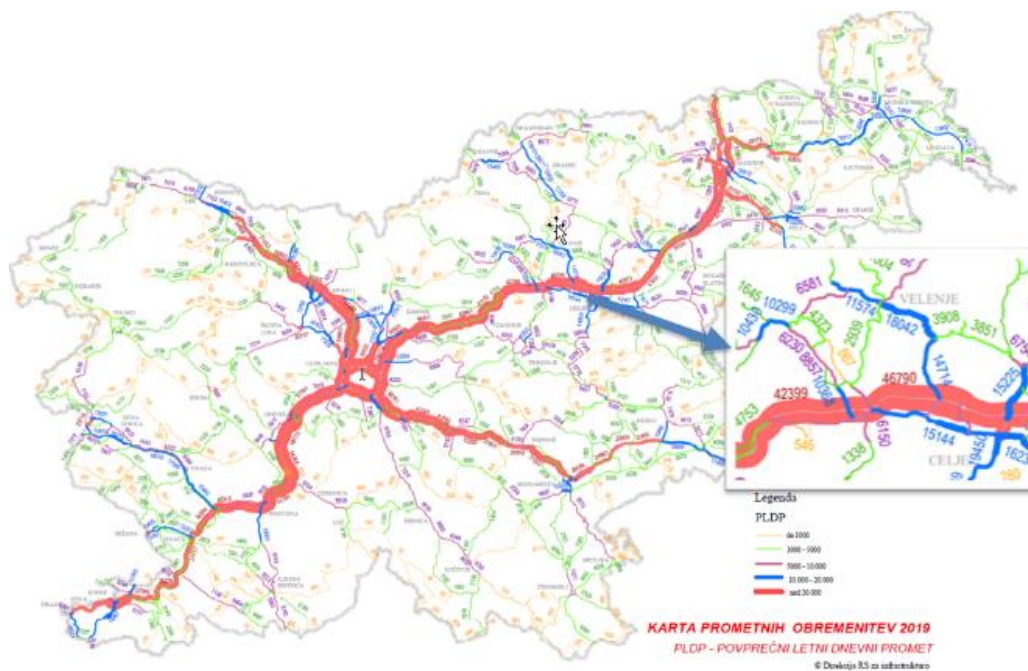
Nekateri odseki tretje razvojne osi zaradi takšnih in drugačnih razlogov še niso bili umeščeni v prostor. Na severnem delu sta to odseka Slovenj Gradec–Dravograd in Dravograd–Holmec

zaradi nestrinjanja med občino in nosilci projekta glede poteka trase. Po mnenju Ministrstva za infrastrukturo je najbolj problematičen srednji del, predvsem z vidika ekonomičnosti in družbene sprejemljivosti, zato tudi ta del še ni bil dokončno umeščen v prostor. Prav tako brez zapletov ni šlo niti na južnem delu, tam je umestitev v prostor dočakal le odsek Novo mesto–Malina. (20) (22)

3.2.1 Severni del tretje razvojne osi

Od Arje vasi proti Velenju trenutno vodi 14-kilometrski odsek glavne ceste prvega reda. Druga navezava iz Spodnje Savinjske doline vodi po regionalni cesti mimo Šmartnega ob Paki. Trenutna cesta ne zadošča prometnemu povpraševanju. (22)

Čutiti je velik pritisk javnosti in podjetij, ki zahtevajo izgradnjo hitre ceste. K temu veliko prispeva tudi visoko število prometnih nesreč. Največ se jih zgodi na nekaterih izpostavljenih križiščih. Že sama ureditev teh črnih točk bi pripomogla k povečani prometni varnosti. (8) Na odseku Velenje–Črnova je bila leta 2019 dnevna prometna obremenitev 18.042 vozil, Črnova–Arja vas 14.714 vozil, na odseku Parižlje–Šentrupert pa 10.368 vozil. (23)



Slika 10: Prometna obremenitev cest v Sloveniji, 2019¹⁰

Državni prostorski načrt obravnava celotno traso od avtoceste A1 do Dravograda. V raziskovalni nalogi bo predstavljen samo odsek od avtoceste do Velenja, saj je deloma na območju proučevanih občin. Ta del je v državnem prostorskem načrtu obravnavan kot pododsek F. Predlaganih tras je bilo več. Zanje je bila leta 2007 izdelana presoja vplivov na okolje, pri izdelavi pa je sodelovalo več podjetij. Izdelana je bila tudi *Študija variant s*

¹⁰ <https://podatki.gov.si/dataset/86c39f5b-4a57-4976-a6ac-987df32c84b1/resource/b5695e02-bfb7-4c27-8702-72298d2b1f96/download/pldp2019karta.pdf>; dostop 10. 2. 2021.

predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo, izdelalo jo je podjetje URBIS, d. o. o. (22) (24). V študiji variant leta 2007 je izbrana trasa F2, ki je bila za 2 % bolje ocenjena kot F6, kljub temu da je dražja, bolj oddaljena od Celja in povzroči več škode na kmetijskih zemljiščih. Študiji vrednotenja očitajo napake občine in tudi civilne iniciative. (25)

Zaradi nestrinjanja s študijo analize presoje vplivov na okolje so v Braslovčah organizirali civilno iniciativo, v okviru katere so marca 2008 izdali publikacijo z naslovom *3. razvojna os – analiza vrednotenja tras*, v kateri so zapisana mnenja različnih strokovnjakov. Avtorji menijo, da je varianta F2, ki poteka mimo Braslovč, dobila previsoko število točk primernosti. Po njihovem mnenju je varianta F6 veliko primernejša, čeprav je študija variant boljše ocenila varianto F2. Med argumenti proti varianti F2 sta velika poraba najkakovostnejših kmetijskih zemljišč in zahtevnost gradnje dveh predorov v neugodnih kamninah, ki ni bila upoštevana pri vrednotenju časa gradnje. V sintezi varstvenega vidika so enačili vse variante trase F, kljub temu da so glede na rabo zemljišč, geološke razmere, poselitev in relief trase zelo različne. V ekonomskem vrednotenju *Promet na obstoječih daljinskih cestah* je bila kombinacija variant K15 oz. F2 vrednotena kot sprejemljiva, čeprav ne bi zadoščala prometnim tokovom in bi bilo treba zgraditi še eno hitro cesto po trasi F6. V dokumentu je izpostavljenih še kar nekaj nepravilnosti. Varianto F6 podpira tudi Občina Žalec, saj bi izboljšala dostopnost do industrijske cone Arnovski gozd, poleg nje jo podpira tudi Mestna občina Celje. (8)

Računsko sodišče leta 2011 prepozna aktualnost teme in sproži ukrepanje. V istem letu vladna medresorska komisija ugotovi, da študija vrednotenja ni prepričljiva, in izda sklep, da naj se posodobi in razvije prometna infrastruktura znotraj obstoječe cestne povezave Arja vas–Velenje (F6). Priporoča umestitev med Arjo vasjo in Velenjem. V letu 2013 je predstavljena trasa F3b med Podlogom in Velenjem, ki je krajša in cenejša od prvotno izbrane F2. Vendar je v istem letu razgrnitev trase umaknjena dan pred predstavitvijo. Prometna študija iz leta 2014 pokaže, da gresta dve tretjini prometa iz Velenja proti Celju, in opozori na napake iz leta 2007. Celju so takrat v študiji znižali število delovnih mest za polovico, kar je vodilo do izbora F2. (25)

Leta 2015 vlada brez novih študij vrne traso F2-2, kljub dokazanim napakam v študiji vrednotenja iz leta 2007. V istem letu Zbornica za arhitekturo in prostor Slovenije priporoči, naj Ministrstvo za okolje in prostor pretehta, ali ni boljša rekonstrukcija regionalne ceste po trasi F6. (25)

Decembra 2015 je bilo v Celju srečanje županov Koroške in Savinjske regije s stroko na temo tretje razvojne osi. Sklep posveta je bil, da je treba enakovredno kot varianto F2-2 preveriti možnost rekonstrukcije obstoječe ceste Arja vas–Velenje oziroma izgradnjo prometne povezave na trasi F6. Leta 2016 sta bili ob podpori Občine Braslovče in Mestne občine Celje izdelani idejna zasnova in ocena stroškov za traso F6. (25)

Kljub polemikam je Vlada Republike Slovenije severni del tretje razvojne osi leta 2017 umestila v prostor z *Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka*

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug in z Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug. (26)

Ker je trasi hitre ceste Šentrupert–Velenje nasprotoval del prebivalstva savinjskih občin, po katerih je načrtovana izgradnja te ceste, so občine Braslovče, Polzela in Šmartno ob Paki 30. maja 2018 vložile zahtevo za oceno ustavnosti in zakonitosti uredbe o državnem prostorskem načrtu za ta odsek, ki ga je vlada sprejela januarja 2017. Ustavno sodišče je junija 2019 odločilo, da uredba o državnem prostorskem načrtu za odsek tretje razvojne osi Šentrupert–Velenje ni v neskladju z ustavo. Odločitev so z navdušenjem sprejeli na Koroškem v Mladinski iniciativi za 3. razvojno os, pozdravili pa so jo tudi na Gospodarski zbornici Slovenije, ta projekt tretje razvojne osi razume kot enega ključnih razvojnih projektov nacionalnega interesa. „Verjamemo, da bo država zdaj izvedla vse nujne ukrepe, da se projekt izvede brez nadaljnjih zakasnitev in omogoči tako gospodarstvu kot prebivalcem na tem območju enakovredne pogoje za razvoj v primerjavi z drugimi slovenskimi regijami,“ so zapisali na Gospodarski zbornici Slovenije. (27)



Slika 11: Predlagane trase¹¹

Prva dela gradnje tretje razvojne osi so se začela oktobra 2020 v Gaberkah pri Velenju v sklopu D na odseku Velenje–Slovenj Gradec. V letu 2021 pa naj bi se začela tudi prva dela na območju mestne občine Slovenj Gradec na lokaciji Jenina. (28)

Za odsek Šentrupert–Velenje jug še ni bilo izdanega okoljevarstvenega soglasja. (29)

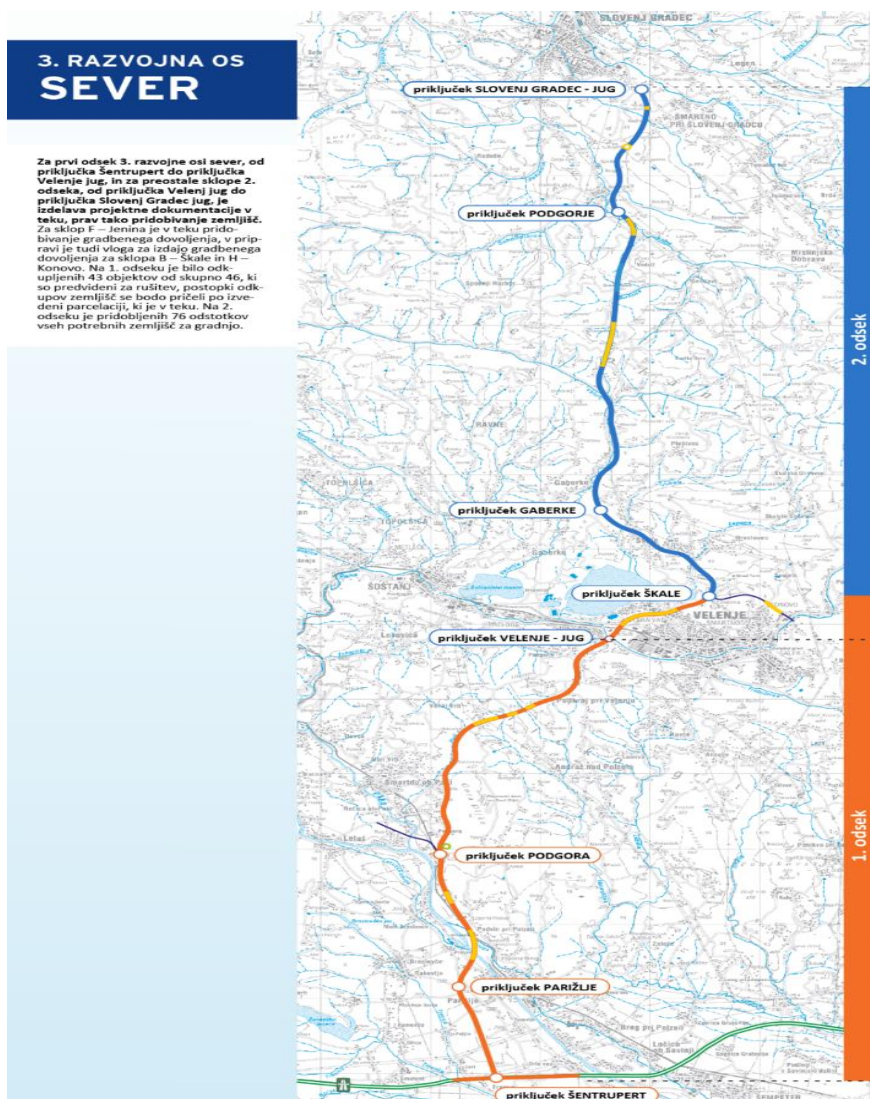
Del trase tretje razvojne osi sever, od priključka na avtocesto v Šentrupertu do Slovenj Gradca, je razdeljen na dva odseka, in sicer od priključka Šentrupert na avtocesti A1 (Šentilj–Koper) do priključka Velenje jug (dolžine približno 14 km) in od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (dolžine 17,5 km). Plansko podlago za odseka predstavljata *Uredba o*

¹¹ <https://old.delo.si/novice/slovenija/3-razvojna-os-cesta-se-vraca-na-jansevino.html>; dostop 20. 3. 2021.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug in Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug. (20) (22)

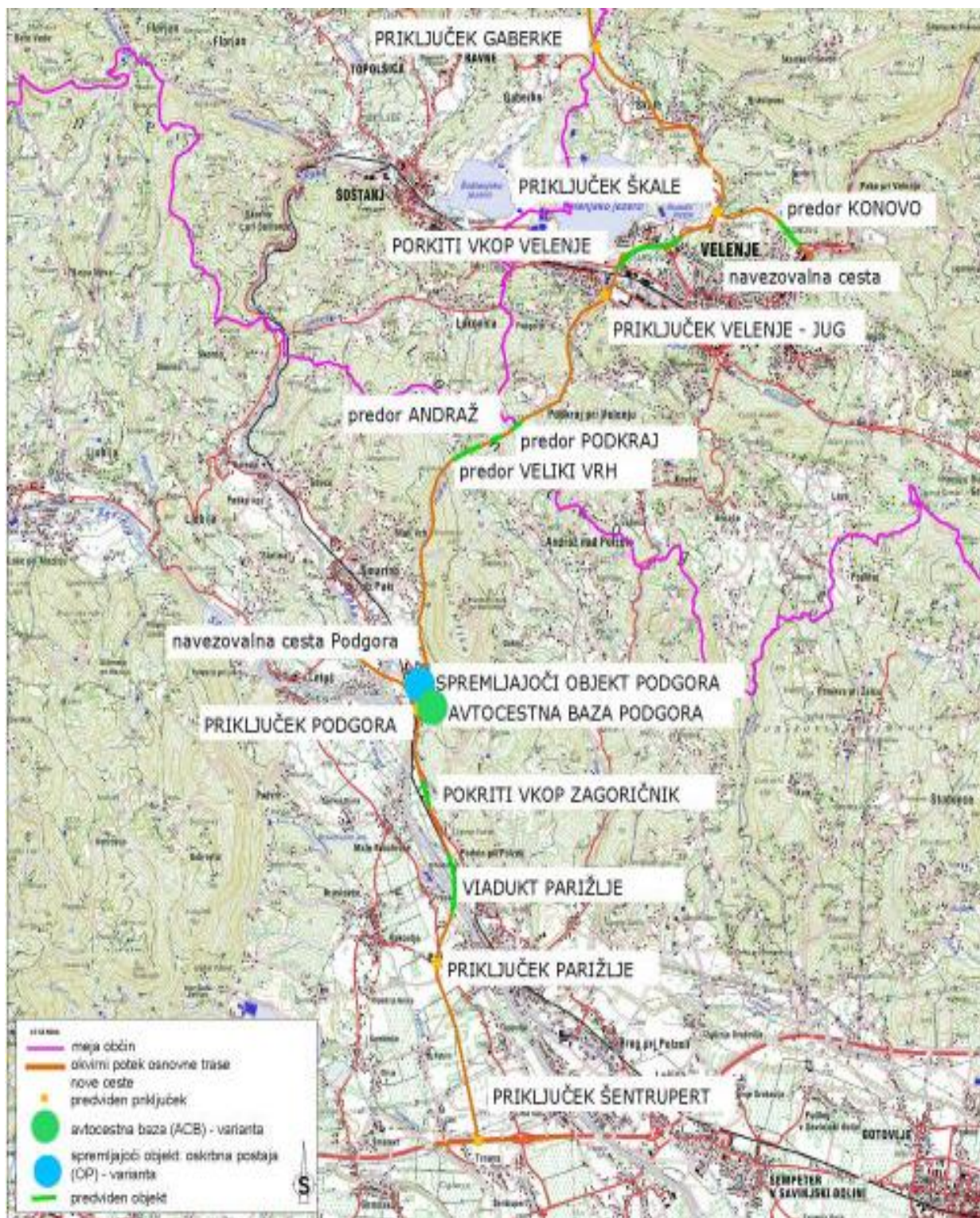
Nova cestna povezava od Šentruperta do Slovenj Gradca (odseka 1 in 2) je prometno učinkovita le kot celota, zato so se pripravljala dela za gradnjo (zagotovitev dokumentacije, zemljišč in vseh dovoljenj za gradnjo) začela izvajati na obeh odsekih hkrati. Zaradi zahteve občin Braslovče, Polzela in Šmartno ob Paki za oceno ustavnosti in zakonitosti uredbe o državnem prostorskem načrtu so bile aktivnosti na odseku 1 upočasnjene. Na podlagi odločitve Ustavnega sodišča, sprejete 25. 4. 2019, aktivnosti potekajo s pospešeno dinamiko. (22)



Slika 12: Trasa tretje razvojne osi sever¹²

¹² Vir: https://www.dars.si/Content/Img/InvesticijeObnove/Tretja-razvojna-os/3.RazvojnaOs_sever.png; dostop 19. 3. 2021.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Slika 13: Trasa F2-2 med Gaberkami in priključkom na A1 v Šentrupertu¹³

¹³ Vir: https://www.urbis.si/images/urbis_reference/aktualni_projekti/ac_dr.jpg, dostop 12. 2. 2021.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Slika 14: Začetek gradbenih del v Gaberkah, 30. 1. 2021¹⁴

Na območju Gaberk so v oktobru 2020 stekla prva gradbena dela na severnem delu tretje razvojne osi. Začetna dela so med drugim obsegala ureditev gradbišča, čiščenje terena oziroma posek drevja in pripravljala dela za dostopno cesto do deponije premogovnika Velenje. Prva gradbena dela so stekla na drugem odseku (med Velenjem in Slovenj Gradcem), in sicer na sklopu D – Gaberke (območje odseka od km 5+120,0 do km 5+320,0). Gre za območje priključka Gaberke, ki obsega izgradnjo 200 metrov štiripasovne hitre ceste, izgradnjo oziroma prestavitev obstoječe regionalne ceste, vključno z ureditvijo vseh cestnih navezav nanjo, in ureditev dostopne poti do premogovnika Velenje. (30)



Slika 15: Gaberke, 3. 4. 2021¹⁵

S slik, posnetih v presledku približno dveh mesecev, je razvidno, da dela potekajo pospešeno. Na Darsu so februarja 2021 odpirali tudi šest prispelih ponudb za gradnjo odseka hitre ceste za sklop gradnje mimo Škalskega jezera in Konovega. (31)

¹⁴ Foto: Jon Žnidarčič.

¹⁵ Foto: Jon Žnidarčič.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Slika 16: Gaberke, 3. 4. 2021¹⁶



Slika 17: Gradnja v Gaberkah, 3. 4. 2021¹⁷

¹⁶ Foto: Jon Žnidarčič.

¹⁷ Foto: Jon Žnidarčič.

3.3 Primerjava tras F2-2 in F6 ter njun vpliv na okolje

Odsek hitre ceste F zajema področje med Šoštanjem oz. Velenjem na severni strani in avtocesto A1 na južni strani. Trase vseh variant na tem odseku potekajo po morfološko zelo razgibanem terenu, ki je na vzhodni strani geološko ugodnejši za gradnjo ceste, na srednjem in zahodnem delu pa je glede tega težavnejši. Z avtomobilom sem obe trasi, ki sta bili načrtovani, tudi prevozil in fotografiral značilnosti.

Varianta F2



Slika 18: F2-2 pri glavnem skladišču Gorenja¹⁸

Trasa štiripasovne ceste se začne na južnem delu Velenja, zahodno od tovarne Gorenje, v priključku Velenje jug, v katerem se proti vzhodu navezuje na odsek državne ceste od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug. Trasa štiripasovne ceste poteka od priključka Velenje jug proti zahodu, mimo pokopališča, se dviguje med Podkrajem in Tajnškovi hribom ter prečka dolino Brunskega grabna. (26)

Na tem delu trasa poteka od glavnega skladišča Gorenje skozi sotesko, kjer bo hitra cesta stala na betoniranem ogrodju, nato vodi zraven pokopališča Velenje. Izseleni so že štirje stanovanjski objekti, šest pa jih ima že sklenjene pogodbe, prebivalci teh se bodo izselili letos ali prihodnje leto. Poteka tudi čez dele travnikov in njive.



Slika 19: F2-2 v občini Velenje je načrtovana skozi naselje Podkraj pri Velenju.¹⁹

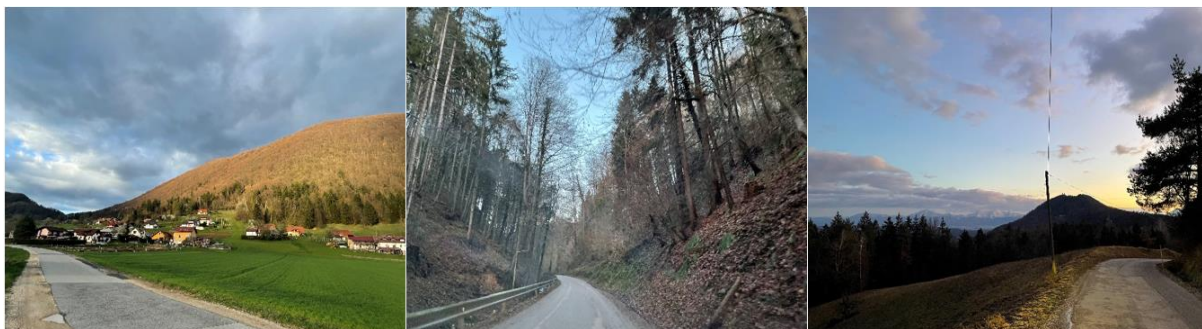
¹⁸ Foto: Jon Žnidarčič.

¹⁹ Foto: Jon Žnidarčič.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Trasa poteka nato skozi Podkraj pri Velenju, v katerem bo porušenih osem stanovanjskih objektov, od tega so trije že izseljeni. Vsi imajo sklenjene pogodbe in se bodo v kratkem tudi izselili.

V nadaljevanju cesta s predorom Podkraj prebije Brunški hrib, se čez viadukt in skozi predor Andraž vzpenja proti Velikemu Vrhu, ki ga prebije s predorom Veliki Vrh. Trasa se v nadaljevanju spusti v dolino Hudega potoka in vas Podgora, kjer poteka v strmem zahodnem pobočju Gore Oljke. Na tem odseku je vozišče denivelirano. (26)



Slika 20: F2-2²⁰

Za viaduktom Gora Oljka se cesta približa naselju Šmartno ob Paki, v nadaljevanju pa naselju Podgora, kjer je priključek Podgora. V sklopu priključka je na vzhodni strani štiripasovne ceste enostranski spremljajoči objekt Podgora. (26)

Trasa F2-2 v občini Šmartno ob Paki v prostor najbolj poseže, saj poruši, največ v kraju Podgora, 20 stanovanjskih objektov. Na tem območju je osem objektov že izpraznjenih in niso več v uporabi. Deset objektov ima že sklenjeno pogodbo za odkup zemljišča. Trasa poseže tudi na nekaj travnikov in njiv.



Slika 21: Trasa F2-2 v občini Šmartno ob Paki in v naselju Podgora²¹

²⁰ Foto: Jon Žnidarčič.

²¹ Foto: Jon Žnidarčič.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

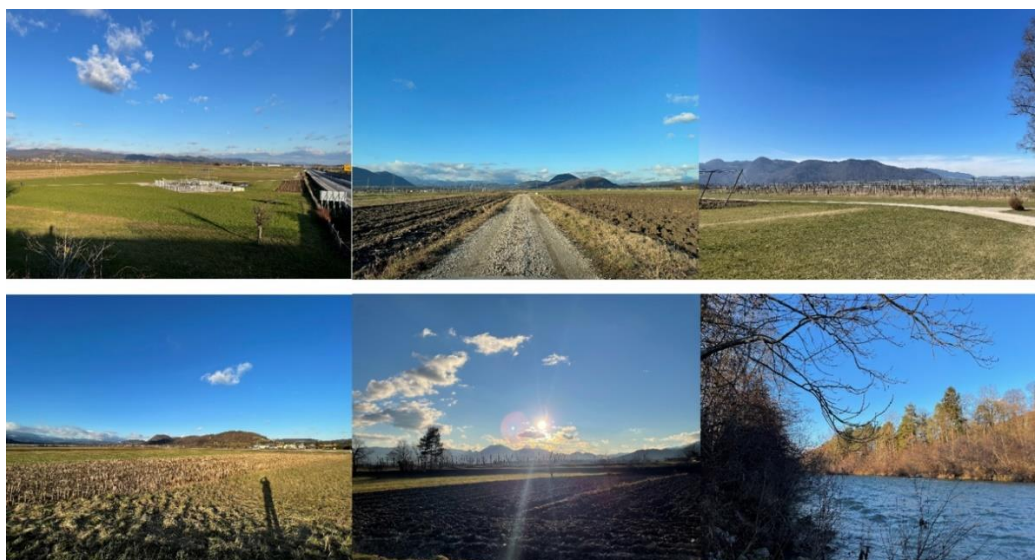


Slika 22: Trasa F2-2 v občini Polzela²²

Naprej poteka štiripasovna cesta proti jugu vzporedno z regionalno cesto R3-695 Šmartno ob Paki–Polzela in vzporedno z železniško progo Celje–Velenje in jo v nadaljevanju prečka z nadvozom. Trasa na tem delu poteka v mešanem profilu (nasip, vkop) in v pokritem vkopu. Trasa se po nadvozu čez železniško progo Celje–Velenje nadaljuje proti jugozahodu, prečka reko Savinjo in se južno od Braslovč približa naselju Parižlje.

Na območju občine Polzela trasa poteka preko gospodarskega objekta in dveh stanovanjskih objektov, od tega je eden že izpraznjen.

Pri Parižljah je na mestu križanja državne ceste z regionalno cesto R1-225 Šentrupert–Letuš priključek Parižlje. Štiripasovna cesta od priključka Parižlje poteka zahodno od naselja Topovlje in vzhodno od naselij Poljče in Zakl do avtoceste A1 Šentilj–Koper, na katero se priključi zahodno od obstoječega priključka Šentrupert.



Slika 23: Trasa F2-2 v občini Braslovče²³

²² Foto: Jon Žnidarčič.

²³ Foto: Jon Žnidarčič.

V občini Braslovče je speljana 4 km po najbolj rodovitnih tleh in s tem močno oškoduje kmete. Na tem področju je predlagana tudi razširitev oz. postavitvev gospodarske cone, to pa bi kmetom odvzelo še več obdelovalnih zemljišč.

Varianta F6

Na začetnem delu trasa hitre ceste nadaljuje potek na odseku Slovenj Gradec–Velenje do priključitve na koridor, v katerem poteka današnja glavna cesta med Črnovo in Vinsko Goro. Pri Črnovi je načrtovana ureditev priključka Velenje jug. Pri Vinski Gori se cesta usmeri proti jugu v dolino Črnega potoka in v nadaljevanju v dolino potoka Pirešica. Na začetnem delu poteka v dolini Črnega potoka, potem po vzhodnih pobočjih doline in nato preide na nasprotni, desni breg doline. V pobočje vkopano cestno traso bo treba varovati s pilotnimi zidovi na dolžini 550 m. Tudi v nadaljevanju trase po desnem bregu doline Črnega potoka je načrtovano varovanje vkopane brežine s pilotnim zidom na dolžini 500 m. Nato poteka proti Črnovi in pred priključkom Črnova prečka Pirešico z mostom dolžine 10 m ter se usmeri v dolino Pirešice. Trasa hitre ceste se nadaljuje po dolini Pirešice po njenem levem bregu z obsežnimi vkopavanji v stabilna pobočja. (21)



Slika 24: Trasa F6²⁴



Slika 25: Trasa F6²⁵

Pri naselju Velika Pirešica preide hitra cesta na desni breg vodotoka z mostom. V ozki dolini Pirešice bo treba na posameznih odsekih regulirati vodotok, gre za odseke dolžin 150 m, 100 m, 150 m, 100 m, oziroma zavarovati cestno telo hitre ceste na dveh mestih s podpornimi zidovi na dolžini po 100 m. V naselju Velika Pirešica (pri kamnolomu) bo treba regulirati strugo

²⁴ Foto: Jon Žnidarčič.

²⁵ Foto: Jon Žnidarčič.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

vodotoka Pirešica na dolžini 350 m in zavarovati cestno telo hitre ceste s podpornim ter opornim zidom dolžine po 100 m. Po prehodu na desno stran vodotoka Pirešica se trasa nadaljuje po ravninskem območju med Veliko Pirešico in Arjo vasjo. Predvidena je ureditev priključka Velika Pirešica, ki navezuje glavno cesto na hitro cesto. Na zadnjem delu se hitra cesta usmeri proti avtocesti A1 Celje–Ljubljana in se nanjo naveže približno 250 m zahodno od današnjega avtocestnega priključka Arja vas. (21)



Slika 26: Potek trase F6²⁶

Trasa F6 bi potekala po razmeroma malo poseljenem območju, posebej v bližini obstoječe regionalne ceste, ki nima veliko stanovanjskih objektov. Gradnja bi bila ugodna, saj je relief uravnan in obsega površine z nizko bonitetno donosnostjo ter pomembnostjo, predvsem gre za gozdove in nekatere dele travnikov.



Slika 27: Trasa F6 od priključka na A1 v Arji vasi do Velenja²⁷

Južno od avtoceste, ki jo hitra cesta prečka z nadvozom, se nadaljuje še 350 m dolg odsek do obstoječega križišča cest v smeri proti Arji vasi oziroma Žalcu. Prevezava variant sredinskega in vzhodnega koridorja poteka na območju Velenja. (21)

Pri variantah v sredinskem koridorju severno od Velenja se je pojavila tudi ideja o njihovih prevezavah v nadaljevanju osi proti jugu oziroma avtocesti Celje–Ljubljana na vzhodni koridor, ki se v današnji smeri glavne ceste povezuje z Arjo vasjo na jugu. (21)

²⁶ Foto: Jon Žnidarčič.

²⁷ Foto: Jon Žnidarčič.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Trasa bi na območju Velike Pirešice zajela največ obdelovalnih površin, ampak vseeno ne tako veliko kakor F2-2 v občini Braslovče. Na koncu bi se priključila A1 pri Arnovskem gozdu, kar je pozitivno tudi zaradi same gospodarske cone Arnovski gozd. (21)



Slika 28: Primerjava tras²⁸



Slika 29: Predlog poteka tretje razvojne osi²⁹

²⁸ Infografika 3. razvojne osi, Mestna občina Celje, 2016.

²⁹ Infografika 3. razvojne osi, Mestna občina Celje, 2016.

Izdelal sem SWOT-analizo.

PREDNOSTI:

- F2-2 – hitrejša povezava Koroške in Velenjske kotline z osrednjo Slovenijo.
- Podpora MO Velenje in prebivalcev savinjsko-šaleškega dela.
- F6 – hitrejša povezava po najbolj obremenjeni cesti proti Celju.
- Veliko cenejša, manjši poseg v prostor, manjša obremenitev A1.
- Skladnejši regionalni razvoj Savinjske razvojne regije.
- Podpora občin Celje, Žalec, Polzela, Braslovče, Šmartno ob Paki in prebivalcev Spodnje Savinjske doline.

SLABOSTI:

- F2-2 – zelo draga investicija.
- Povečan promet na A1 med Šentrupertom in Lopato – širitev A1.
- Poruši veliko objektov in razseli veliko družin.
- Uniči najrodovitnejše kmetijske površine, hrup, onesnaženje, poteka po pobočju Gore Oljke.
- Ni še okoljevarstvenega soglasja.
- F6 – razdeli Velenje na dva dela, povečan promet v Velenju.
- Negativne posledice posega v prostor.

PRILOŽNOSTI:

- F2-2 – hitrejši razvoj vseh krajev ob njej, manj nesreč, razvoj različnih dejavnosti (turizma ...).
- F6 – razvoj Celja ter hitrejša in boljša povezava z Velenjem in Koroško.
- Policentričen razvoj.

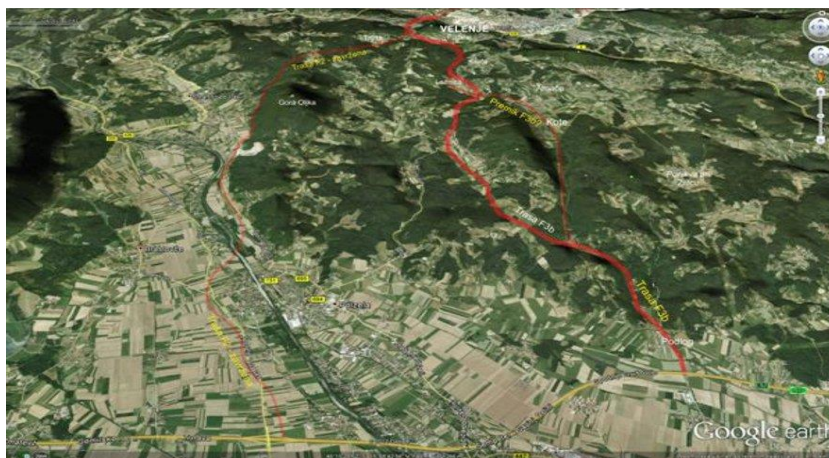
NEVARNOSTI:

- F2-2 – povečan tranzitni promet.
- Odseljevanje prebivalcev s Koroške in iz Velenjske kotline.
- Še močnejše dnevne migracije, centralizacija.
- Izguba pomena Celja kot pomembnega regionalnega središča.
- F6 – zmanjšanje kakovosti bivanja ob njej, zastoji v primeru gradnje zaradi obvoznih poti, tudi negativen vpliv na okolje.

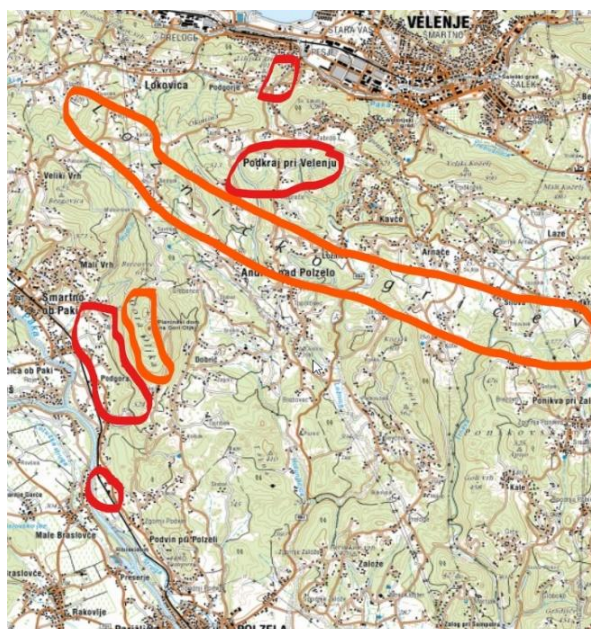
4 Anketa

4.1 Analiza ankete z oškodovanimi zaradi izgradnje trase F2-2

V mesecu januarju in februarju 2021 sem intervjuval nekatere še stanujoče na območju začrtane trase F2-2. Začel sem v Podvinu pri Polzeli, veliko časa preživel v krajih Podgora in Podkraj pri Velenju ter nazadnje končal v Velenju. Na vprašanja bolj odprtega tipa so prebivalci odgovarjali izčrpno z različnimi dodatnimi informacijami. Na naslednjih straneh so predstavljene ugotovitve iz intervjujev z oškodovanimi zaradi gradnje trase F2-2.



Slika 30: Potek tras F2-2 in F3³⁰



Slika 31: Lega Podgore, Podvina pri Polzeli in Podkraja pri Velenju³¹

³⁰ <https://www.24ur.com/novice/slovenija/v-braslovcah-vztrajajo-pri-ustavni-presoji-sodisce-o-tem-v-cetrtek.html>; dostop 20. 3. 2021.

³¹ Vir: http://www.geopedia.si/#T105_x507456_y131048_s13_b4; dostop 20. 2. 2021.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Slika 32: Podgora³²



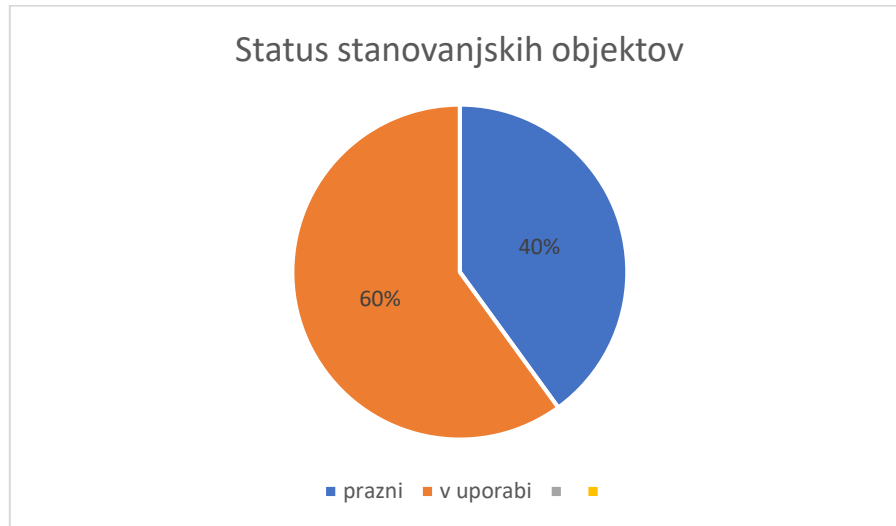
Slika 33: Podkraj pri Velenju³³

³² Foto: Jon Žnidarčič.

³³ Foto: Jon Žnidarčič.

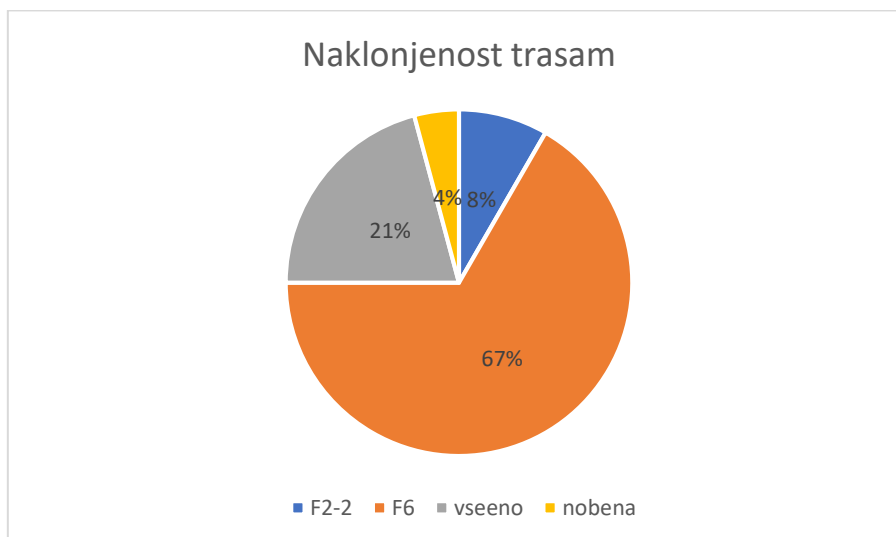
Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Od 40 stanovanjskih objektov jih je že 16 izseljenih (40 %), 24 stanovanjskih objektov pa je še v uporabi. Razen dveh lastnikov, ki še nista sklenila pogodbe, se bodo drugi izselili letos in prihodnje leto.



Graf 1: Status stanovanjskih objektov

Anketiranci so najbolj naklonjeni trasi F6, čeprav je velik odstotek prebivalcev, ki jim je vseeno oz. ne dajejo prednosti nobeni od tras, predvsem na šaleškem območju. Trasi F6 je naklonjenih 67 %, F2-2 pa 8 %, katera trasa bo izbrana, je vseeno 21 %, nobeni pa niso naklonjeni 4 % anketirancev. Razlogi za izbiro trase F6 so bili: cenovna optimalnost, ker ni tako velikih posegov v okolje in da gre po obstoječem koridorju. Dva anketiranca pa sta izbiro trase F2-2 utemeljevala z dejstvom, da s to traso povežemo tudi Zgornjo Savinjsko dolino.

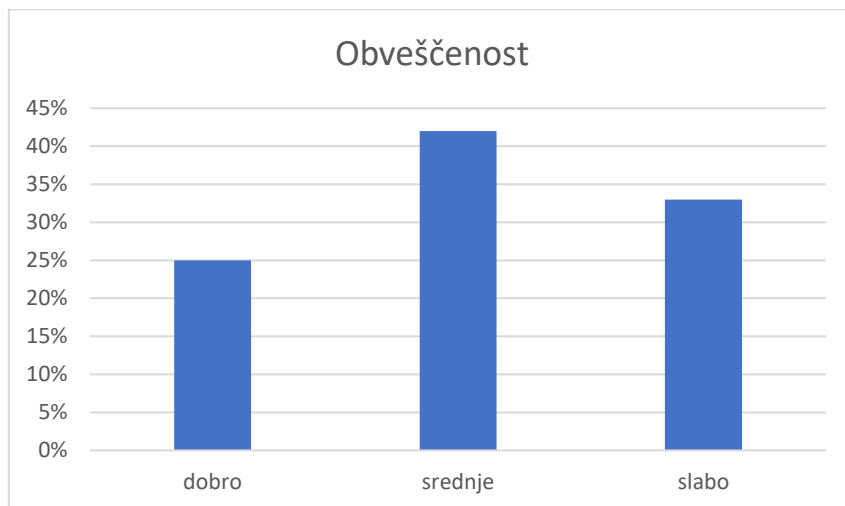


Graf 2: Naklonjenost trasam

Pri umeščanju tras naj bi bili poleg strokovnjakov vključeni tudi krajanji, civilne iniciative in občine, vendar krajanji menijo, da niso bili dovolj aktivno vključeni in da njihovi predlogi niso

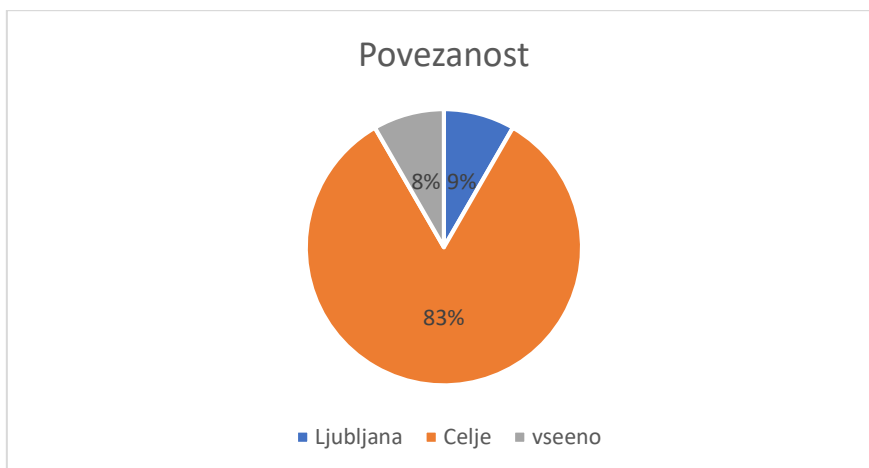
Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

upoštevani. Prebivalci vlogo Darsa pri umeščanju trase zelo različno ocenjujejo, so si pa enotni pri mnenju, da jim občina ni veliko pomagala. Aktivno vključenih prebivalcev v umeščanje trase je bilo 8 %. Največ jih stopnjo obveščenosti ocenjuje kot srednje, saj so pogrešali več podatkov o projektu in njegovem napredovanju, prav tako menijo, da so bili o tem boljše obveščeni iz medijev, občina pa jih je slabo obveščala.



Graf 3: Obveščenost stanujočih

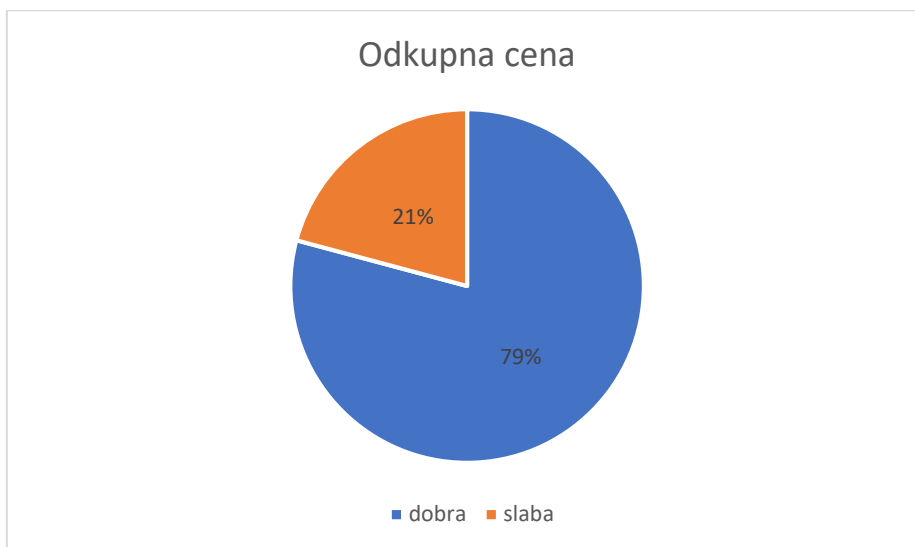
Trasi bližje Celju je naklonjenih kar 84 % anketirancev. Kot razlog za to odločitev so navajali predvsem službo, zdravstveno oskrbo in pomembnost regionalnega središča, tj. Celja.



Graf 4: Povezanost

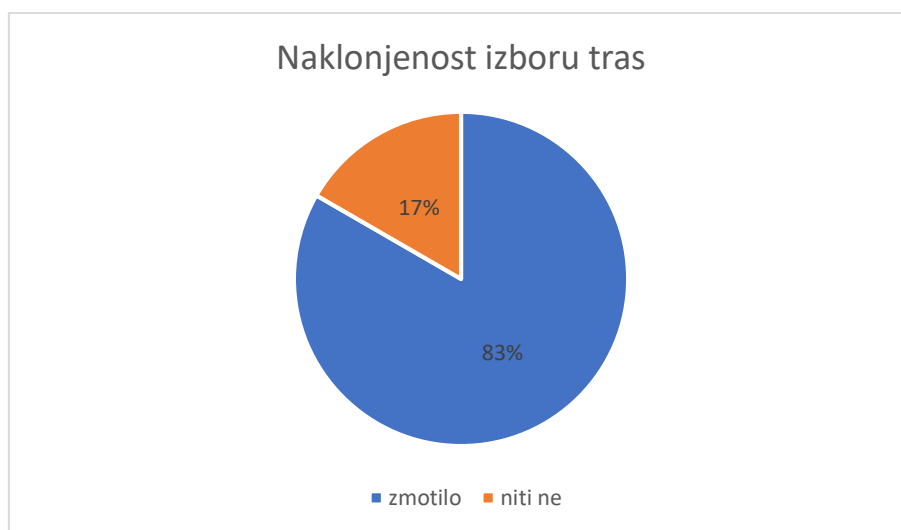
Vsem anketirancem so na začetku leta 2019 povedali za možnost izselitve in odkupa zemljišča. Po sklenjeni pogodbi z Darsom so imeli/imajo tri leta časa za izselitev iz hiše oz. objekta. Pri tem jim niso ponudili nobenega alternativnega zemljišča ali hiše niti niso bili prednostno obravnavani pri pridobivanju gradbenega dovoljenja, kakor so nekaterim obljubili na občinah.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Graf 5: Odkupna cena

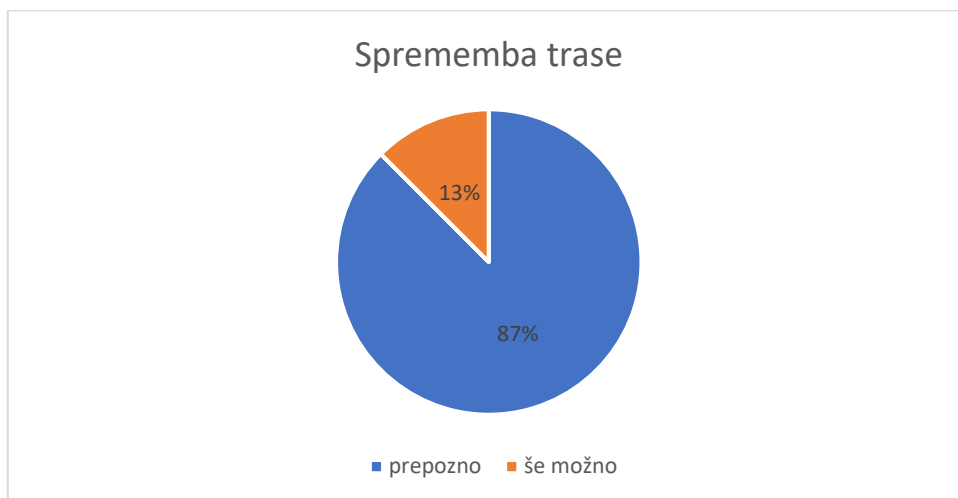
Z odkupno ceno je bilo 79 % anketirancev zadovoljnih (zdela se jim je dobra), po mnenju 21 % anketirancev pa je bila slaba. Tisti, ki so imeli težave pri vrednotenju premoženja, so si sami, brez pomoči občine ali Darsa, najemali zunanje cenilce in sami urejali drugo dokumentacijo, da bi dosegli, po njihovem mnenju, bolj pravično odkupno ceno.



Graf 6: Naklonjenost izboru tras

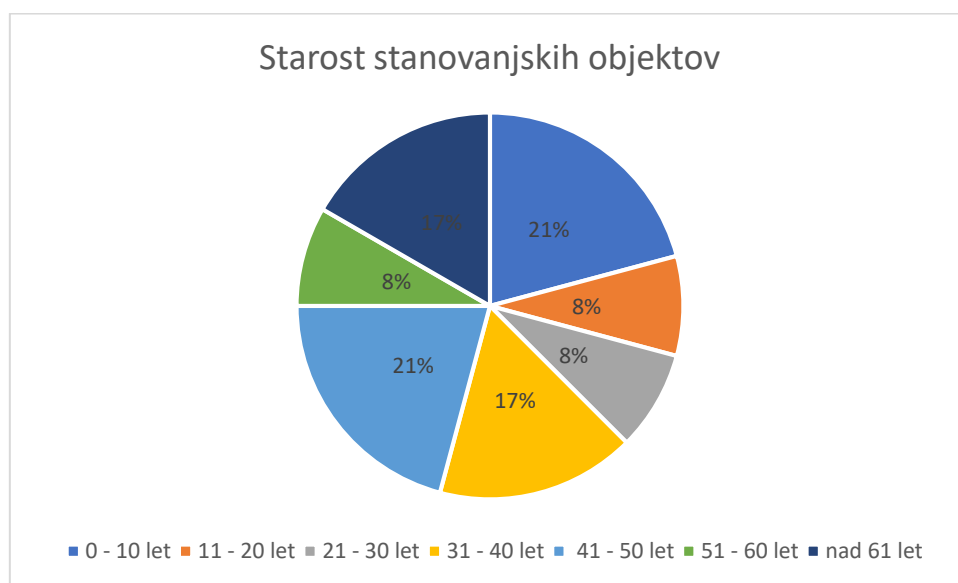
Kar 83 % anketirancev je močno zmotilo menjavanje prednosti tras v posameznih letih. Pri tem je bilo odvisno, ali so aktivno spremljali projekt ali jih to ni zanimalo. Tisti, ki jih je to močno motilo oz. prizadelo, so izpostavili zlasti psihični napor in stres, nekateri pa tudi zdravstvene težave.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Graf 7: Sprememba trase

87 % anketirancev meni, da je prepozno oz. da je projekt že v prevelikem zagonu, da bi spremenili traso tretje razvojne osi. Menijo, da je država porabila že preveč denarja za to traso, nekaj pa jih še vedno upa, da bodo traso še spremenili.

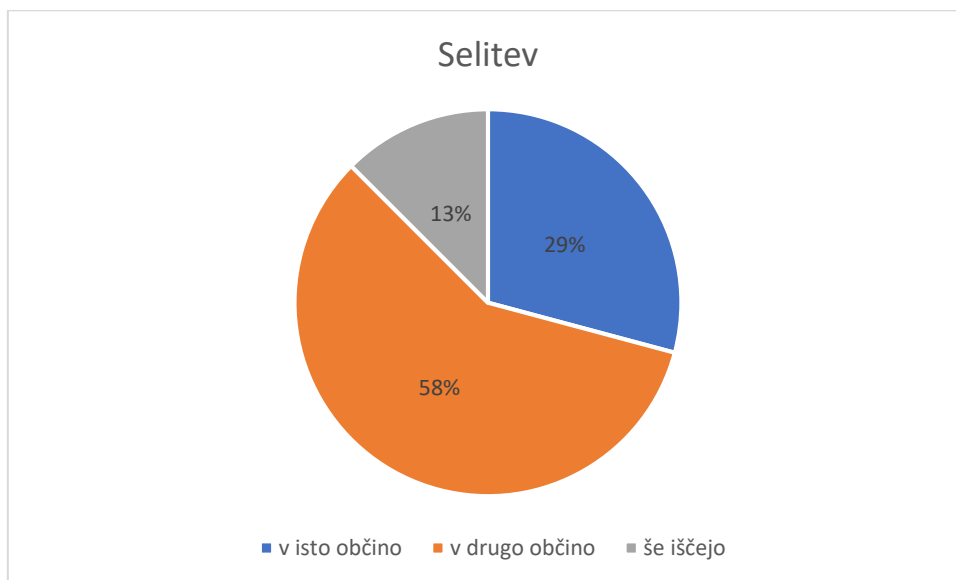


Graf 8: Starost stanovanjskih objektov

Iz grafa 8 je razvidno, da je največ hiš starih do 10 let ter med 41 in 50 let. Dve hiši sta stari 140 in 150 let, kar nam pove, da so ta območja že dolgo poseljena.

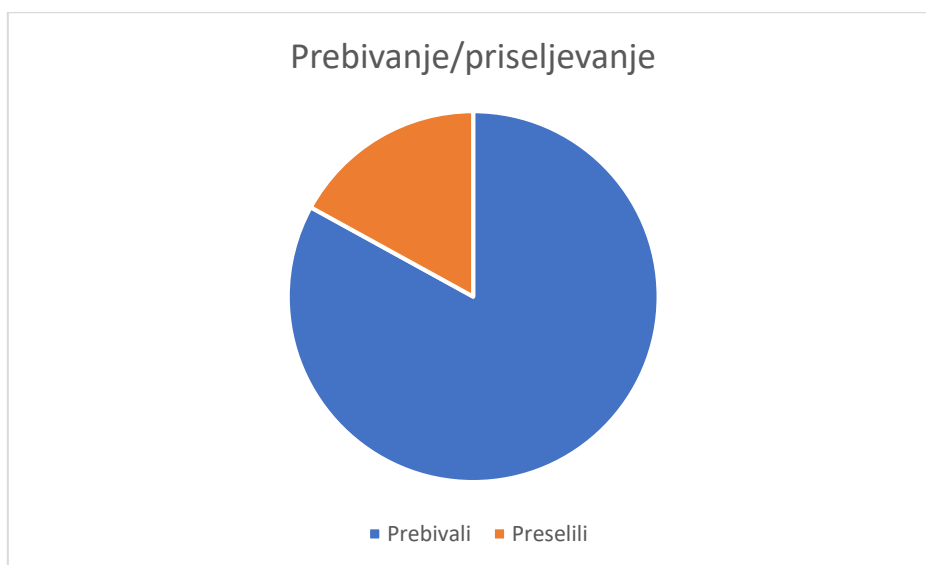
Prav tako ima 88 % anketirancev na svojih parcelah še pomožni ali gospodarski objekt. Poleg hiš imajo po navadi na parcelah postavljene garaže, lope, kozolce, hleve.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Graf 9: Selitev

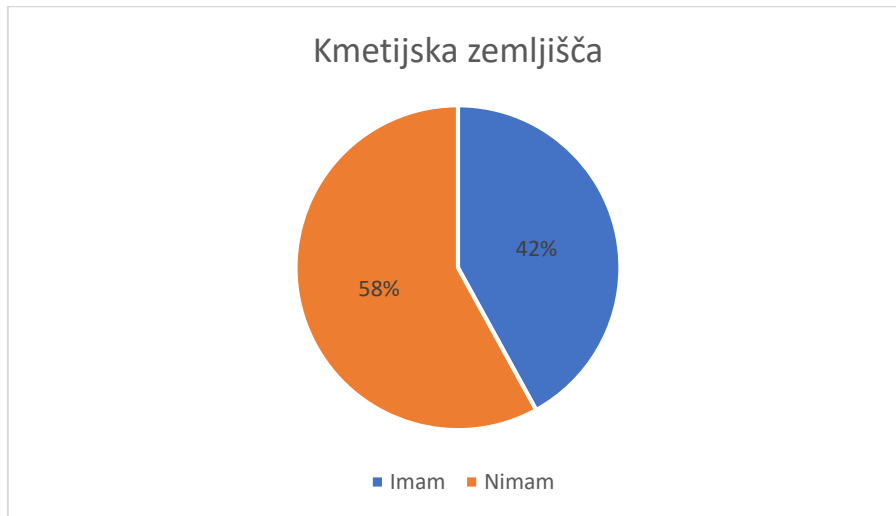
Največ prebivalcev se bo preselilo v drugo občino, kar 58 %. Trije še niso odločeni in še iščejo nove možnosti, od tega dva z Darsom še nista podpisala pogodbe o odkupu hiše, 14 pa se jih bo izselilo v drugo občino. Pet anketirancev se bo izselilo v občino Braslovče, dva v občino Polzela, dva v občino Šoštanj (Topolšica), štirje v Šmartno ob Paki (Rečica ob Paki), eden v Celje, drugi bodo ostali v svoji občini.



Graf 10: Prebivanje

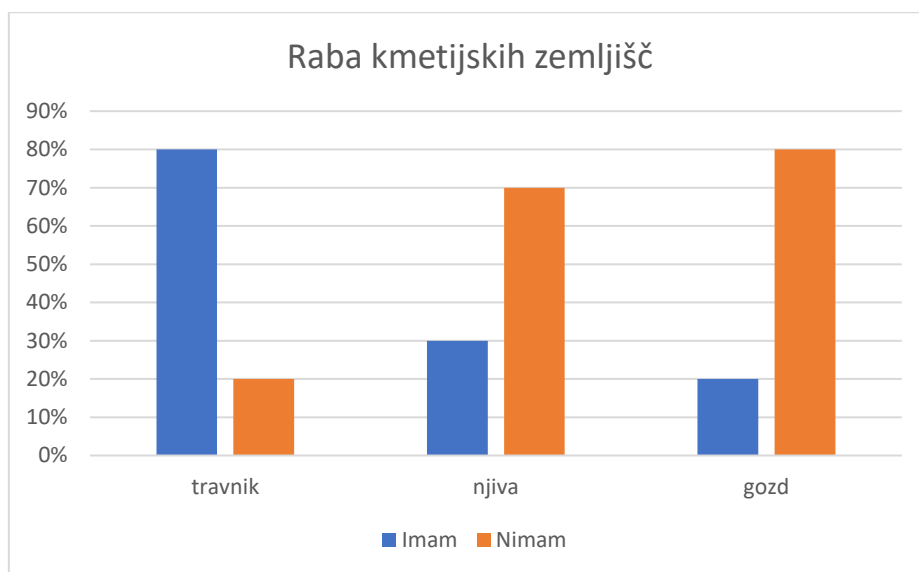
Večina anketirancev izhaja iz teh krajev in večinoma so na teh zemljiščih živele že dve do štiri generacije. Najstarejši zaznani podatek po mojih raziskavah je, da živi družina na teh območjih že od leta 1880. Štirje anketiranci so se preselili iz Šaleške doline.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Graf 11: Kmetijska zemljišča

Na območju trase F2-2 ima kmetijska zemljišča 42 % anketiranih. Vsi stanovanjski objekti imajo tudi trato in v večini primerov še vrt, da si lahko sami pridelajo hrano.



Graf 12: Raba kmetijskega zemljišča

Največ kmetijskih zemljišč uporablja svoje travnike za potrebo živinoreje. Četrtnina kmetijskih zemljišč je njiv, in sicer za pšenico, koruzo, vrtnine, krompir ipd. Gre za manjša do srednje velika kmetijska zemljišča. Največ travnikov je velikosti 1 do 2 ha, tudi njive in gozdovi so približno tako veliki.

Poudariti je treba, da gre za rahlo hribovit relief, zato se lastniki raje odločajo za travnike kot za njive. V vseh primerih gre za samooskrbno kmetijstvo, torej pridelovanje kmetijskih pridelkov ni mišljeno za prodajo na trgu. Pri vseh anketirancih je kmetijstvo samo dopolnilna dejavnost. Če se bodo oz. ko se bodo anketiranci preselili, bo večina preostala zemljišča prodala, najema ali nakupa novih pa ne načrtujejo. Samo en anketiranec namerava kupiti ali

najeti nove obdelovalne površine. Trije pa bodo še naprej obdelovali kmetijska zemljišča, ki jim bodo ostala.

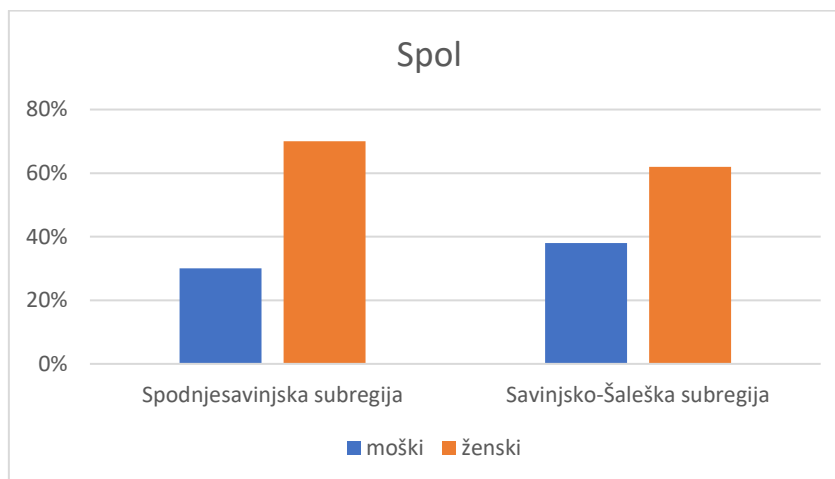
4.2 Analiza ankete za prebivalce Spodnjėsavinjske in Savinjsko-Šaleške subregije

Anketa je bila dostopna na spletni strani 1ka.anketa od 18. 1. 2021 do 18. 3. 2021. Anketo so reševali ljudje, ki živijo na območju Savinjsko-Šaleške in Spodnjėsavinjske subregije. Da bi pridobil mnenje o ustreznosti tras prebivalcev Osrednjeceljske subregije, sem tudi med njimi izvedel anketo. Anketa je bila javno dostopna in deljena tudi prek spletnih omrežij.

Anketo za Spodnjėsavinjsko subregijo je rešilo 218 ljudi, ustreznih je bilo 195 odgovorov.

Anketo za Savinjsko-Šaleško subregijo je rešilo 225 ljudi, od tega je bilo 186 ustreznih.

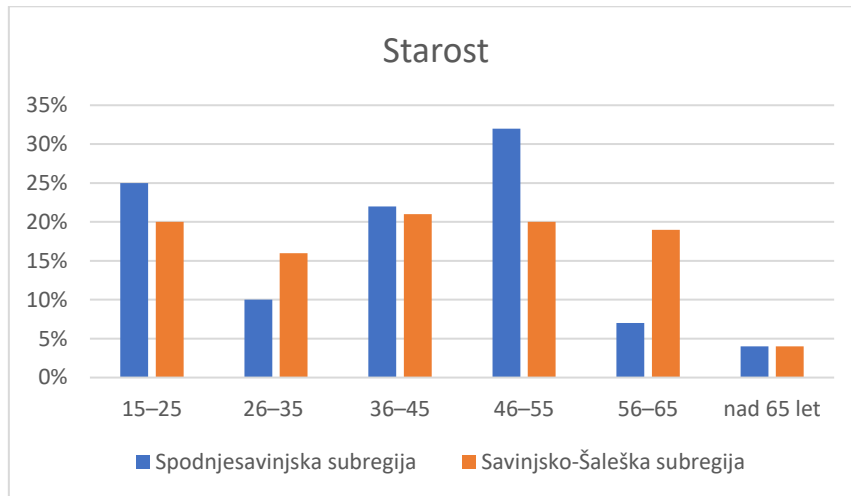
Anketo za Osrednjeceljsko subregijo je rešilo 149 ljudi, 95 odgovorov pa je bilo ustreznih.



Graf 13: Spol anketirancev

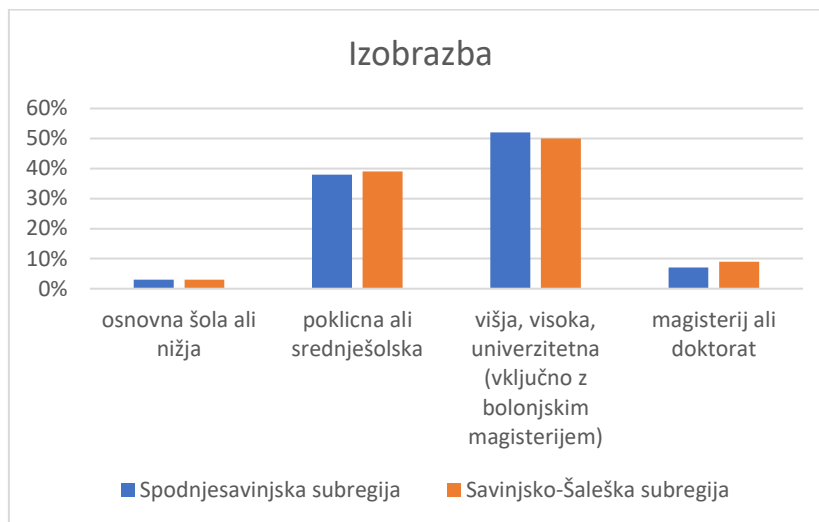
Anketo so rešile v obeh subregijah večinoma ženske, v Spodnjėsavinjski subregiji jo je rešilo 70 % žensk, v Savinjsko-Šaleški pa 62 %.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Graf 14: Starost anketirancev

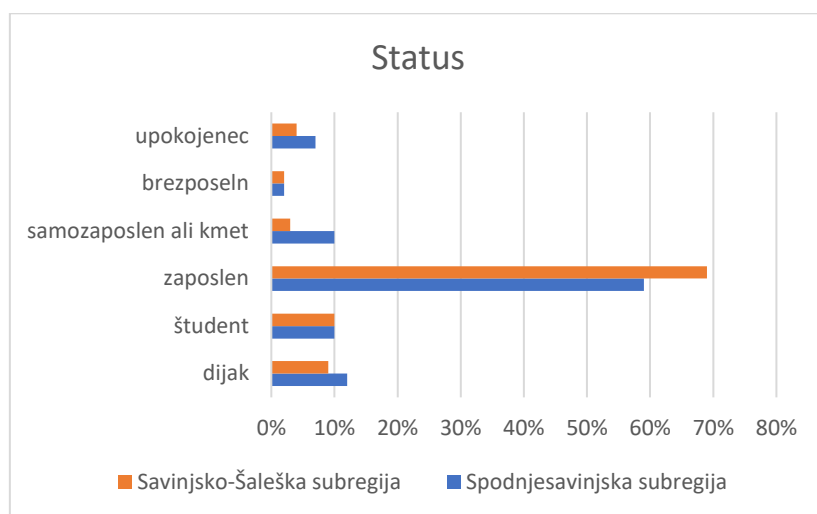
Največ oseb, ki so rešili anketo, je bilo starih 15–25 let, 36–45 let in 46–55 let.



Graf 15: Izobrazba anketirancev

Anketiranci v obeh subregijah imajo večinoma višjo, visoko ali univerzitetno izobrazbo, odstotek teh je bil v obeh nad 50 %. Poklicno ali srednješolsko izobraženih je bilo v obeh subregijah približno 40 %.

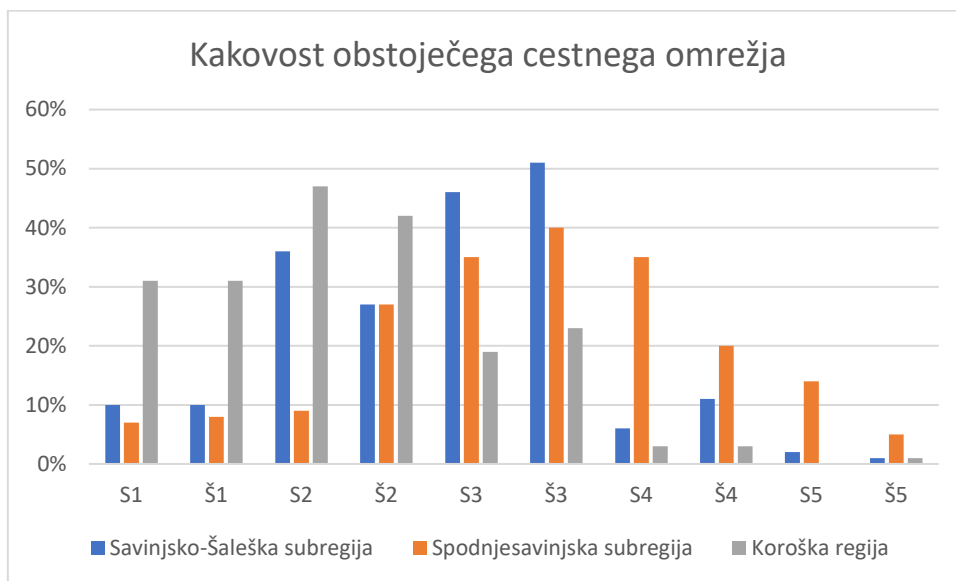
Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?



Graf 16: Status anketirancev

Anketo je rešilo največ zaposlenih prebivalcev, v Spodnjesavinjski subregiji 59 %, v Savinjsko-Šaleški pa 69 % anketiranih. Delež študentov in dijakov je bil približno 20 %.

1. Ocenite kakovost obstoječega cestnega omrežja.

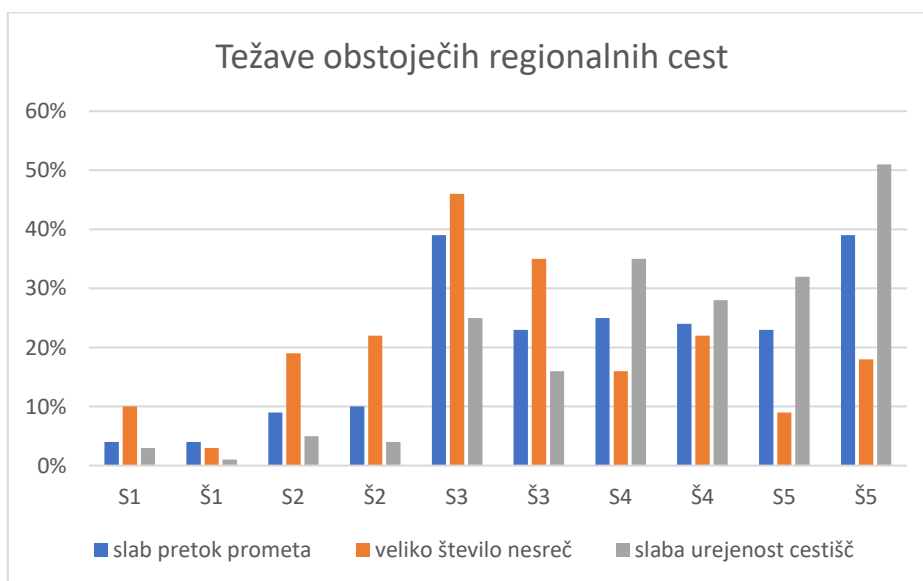


Graf 17: Kakovost obstoječega cestnega omrežja

Tako anketiranci Savinjsko-Šaleške subregije kot tudi Spodnjesavinjske subregije ocenjujejo, da je kakovost obstoječega cestnega omrežja najslabša na Koroškem, sledi ji Savinjsko-Šaleška subregija, najbolj kakovostno pa je v Spodnjesavinjski subregiji.

(Črka S označuje odgovore prebivalcev Spodnjesavinjske subregije, Š pa Savinjsko-Šaleške subregije.)

2. Kaj vas najbolj moti pri obstoječih regionalnih cestah (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam)?

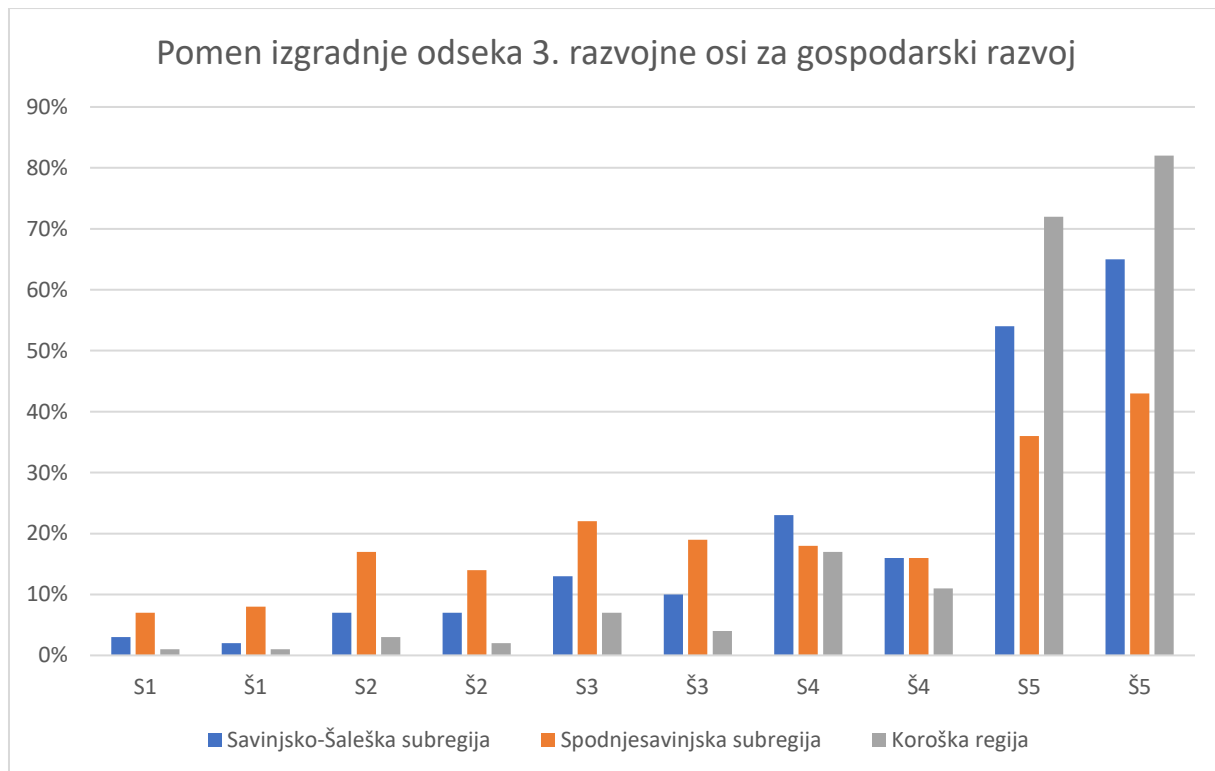


Graf 18: Težave obstoječih regionalnih cest

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Pri vprašanju, kaj jih najbolj moti na obstoječih regionalnih cestah, so prebivalci Spodnjesavinjske in tudi Savinjsko-Šaleške subregije odgovarjali, da jih najbolj moti slaba urejenost cestišč, nato slab pretok prometa in nazadnje veliko število nesreč.

- Ocenite pomen izgradnje odseka tretje razvojne osi sever (od Koroške do priključka na avtocesto A1) za gospodarski razvoj regij (1 – je najmanj pomembna, 5 – je zelo pomembna).

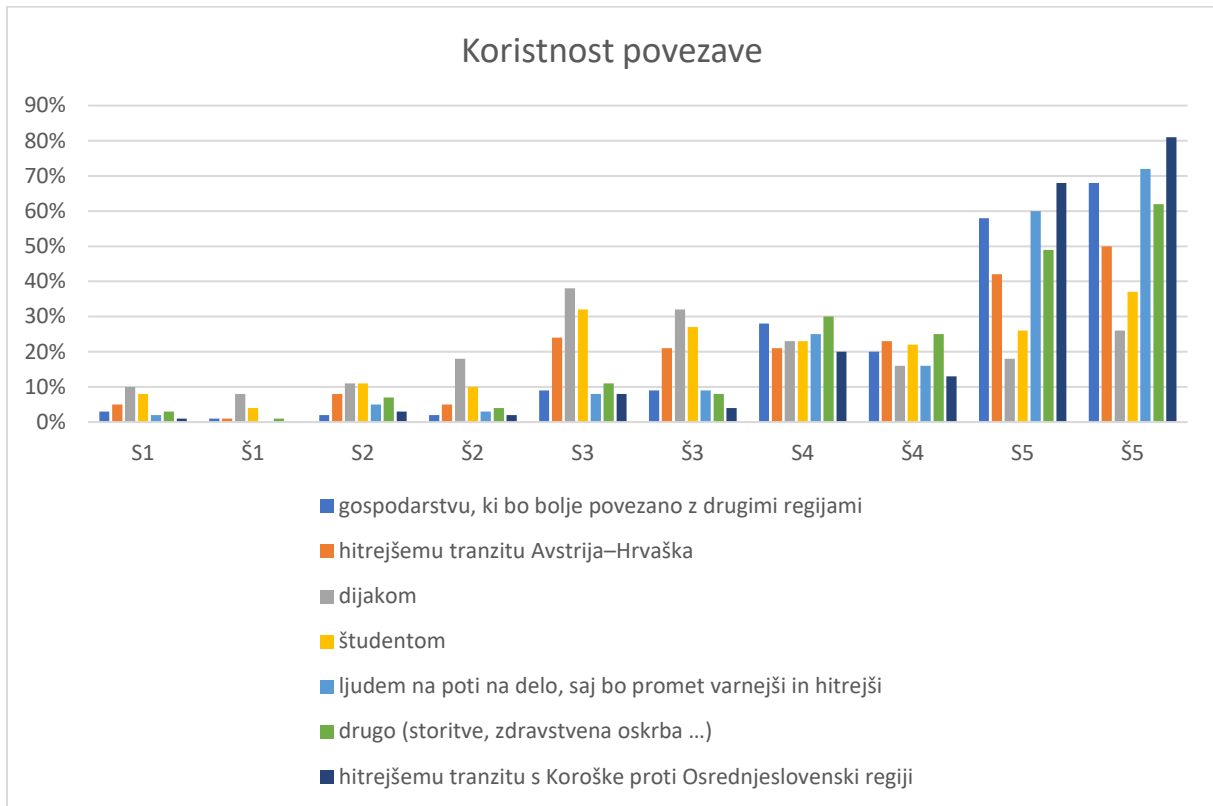


Graf 19: Pomen izgradnje odseka tretje razvojne osi za gospodarski razvoj

Anketiranci menijo, da bo izgradnja odseka tretje razvojne osi zelo pomembna za razvoj vseh proučevanih delov, vendar na prvo mesto postavljajo Koroško regijo, nato z malo nižjim odstotkom Savinjsko-Šaleško in nazadnje Spodnjesavinjsko subregijo.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

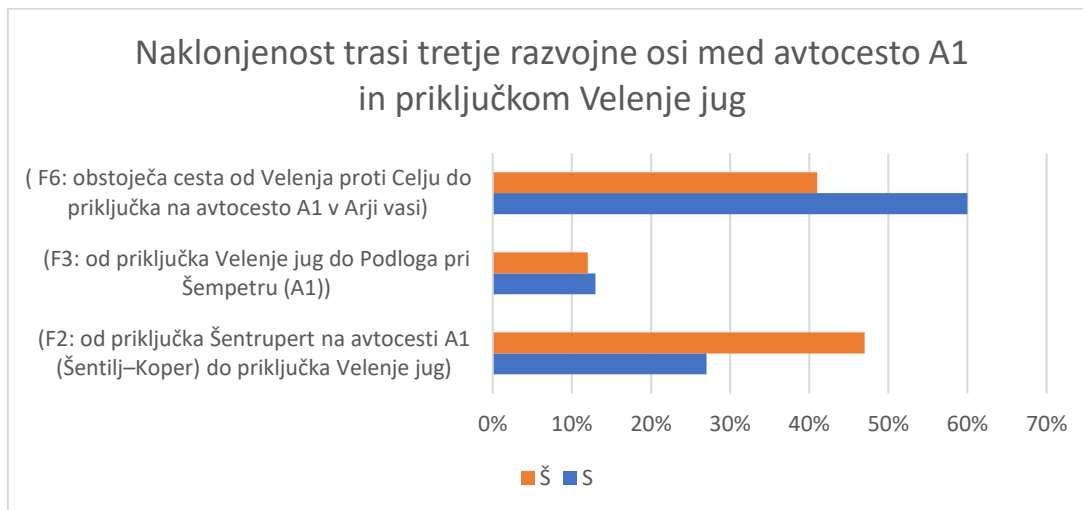
4. Komu bo povezava najbolj koristila (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam)?



Graf 20: Koristnost povezave

Prebivalci obeh subregij menijo, da bo tretja razvojna os sever najbolj koristila hitrejšemu tranzitu s Koroške proti Osrednjeslovenski regiji, nato ljudem na poti na delo, saj bo promet varnejši in hitrejši, gospodarstvu, ki se bo tako bolje povežalo z drugimi regijami, in drugo, s čimer so mišljene storitve in zdravstvena oskrba prebivalcev. Sledi še hitrejši tranzit med Avstrijo in Hrvaško, manj pa se jim zdi pomembna korist, ki je bodo deležni študenti in dijaki.

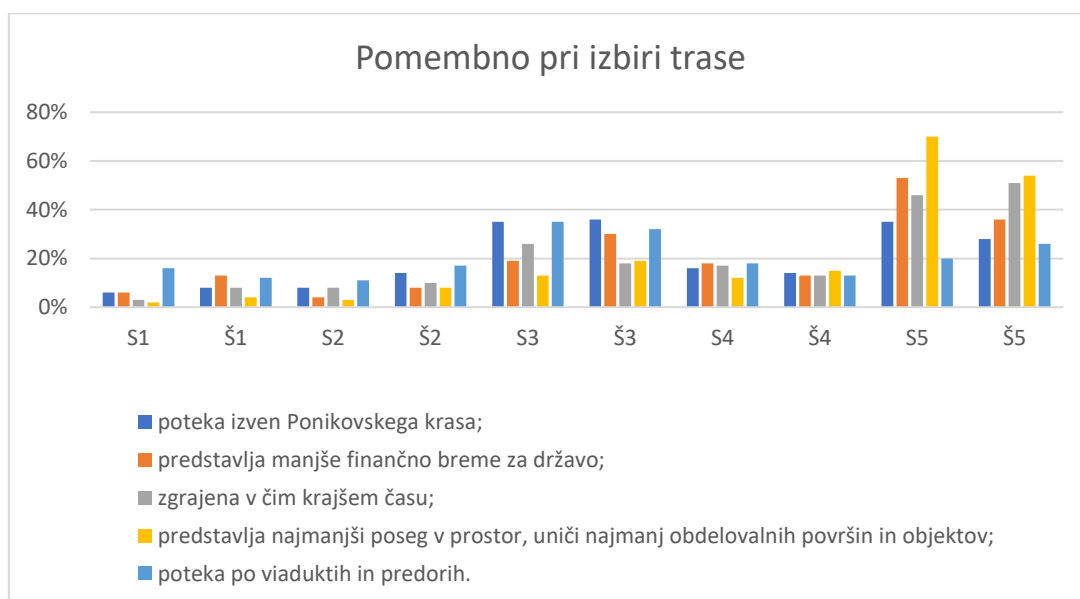
5. Kateri trasi izgradnje tretje razvojne osi sever od avtoceste A1 do Velenja ste najbolj naklonjeni?



Graf 21: Naklonjenost trasi med avtocesto A1 in priključkom Velenje jug

V Spodnjesavinjski subregiji je 60 % anketirancev bolj naklonjenih trasi F6. V Savinjsko-Šaleški pa 47 % anketirancev bolj naklonjeno trasi F2-2 in 41 % trasi F6. Menim, da je vzrok takšnih rezultatov v Savinjsko-Šaleški regiji tudi dejstvo, da občina Šmartno ob Paki, v kateri je kraj Podgora, skozi katerega poteka trasa F2-2, zato so prebivalci tudi bolj naklonjeni trasi F6, spada v Savinjsko-Šaleško subregijo. V Velenjski kotlini so prebivalci večinoma bolj naklonjeni trasi F2-2. Najmanj so prebivalci obeh delov naklonjeni tretji trasi, trasi F3.

6. Pri izbiri trase se mi zdi pomembno, da (je) cesta (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam):

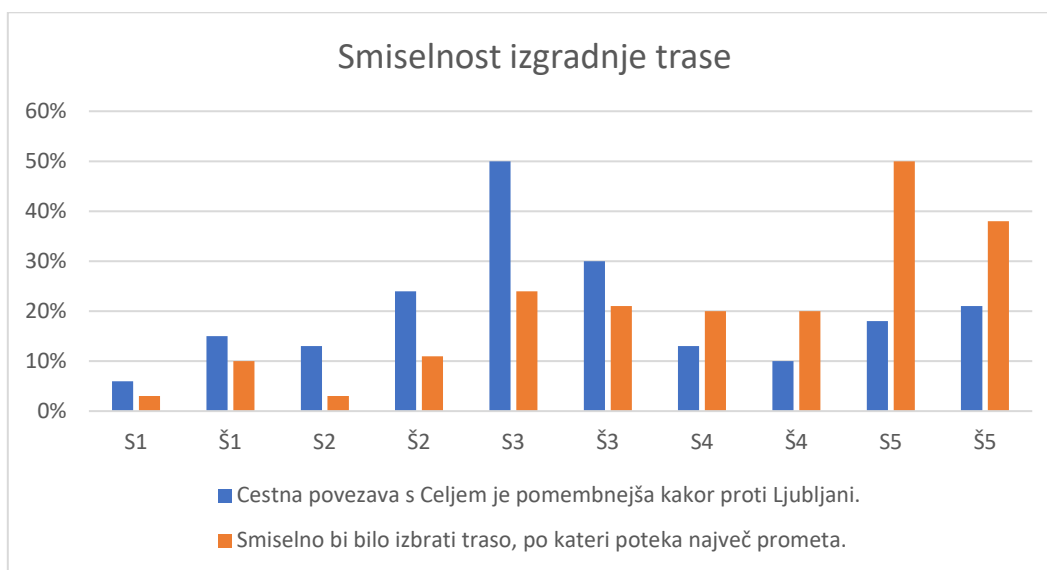


Graf 22: Pomembno pri izbiri trase

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Prebivalcem obeh subregij je najpomembnejše, da trasa predstavlja najmanjši poseg v prostor, uniči najmanj obdelovalnih površin in objektov. Nato v Spodnjesavinjski subregiji sledi odgovor, da trasa predstavlja manjše finančno breme za državo, v Savinjsko-Šaleški subregiji pa, da je trasa zgrajena v čim krajšem času. Da trasa poteka izven Ponikovskega krasa, je pomembnejše prebivalcem spodnjesavinjskega dela, kot zadnjo pomembnost pri izbiri trase pa so anketiranci označili možnost, da trasa poteka po viaduktih in predorih.

7. Na odseku Velenje–Črnova je bila leta 2019 dnevna prometna obremenitev 18.042 vozil, Črnova–Arja vas 14.714 vozil, na odseku Parižlje–Šentrupert pa 10.368 vozil. Na podlagi podatkov prometne obremenitve cest se opredelite do smiselnosti izgradnje povezave (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam).

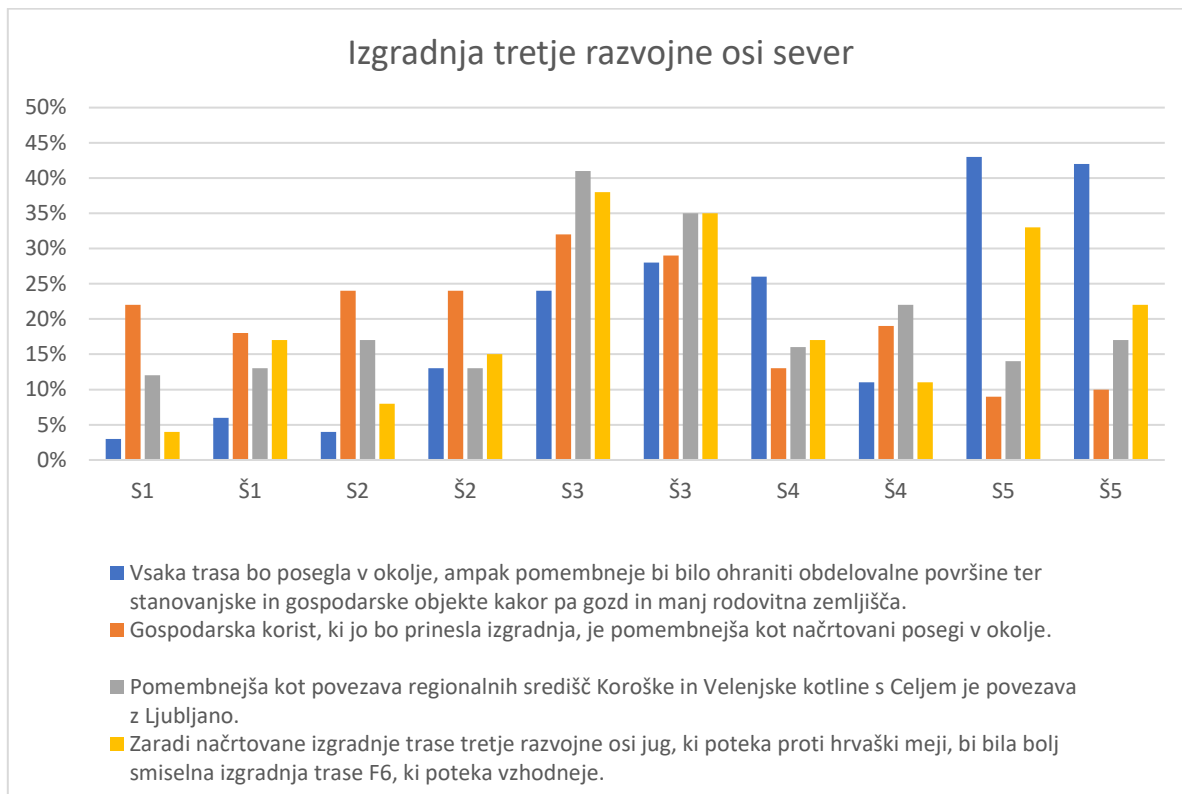


Graf 23: Smiselnost izgradnje trase

Pri opredelitvi, ali je cestna povezava s Celjem pomembnejša kakor proti Ljubljani, je bilo v Spodnjesavinjski subregiji več neodločenih. Tudi v Savinjsko-Šaleški subregiji so anketiranci neodločeni, a malo bolj naklonjeni smeri proti Ljubljani.

Obe skupini se strinjata, da bi bilo smiselno izbrati traso, po kateri poteka največ prometa. V Spodnjesavinjski subregiji se jih je popolnoma strinjalo 50 %, v Savinjsko-Šaleško subregij je bil ta odstotek manjši, in sicer 38 %.

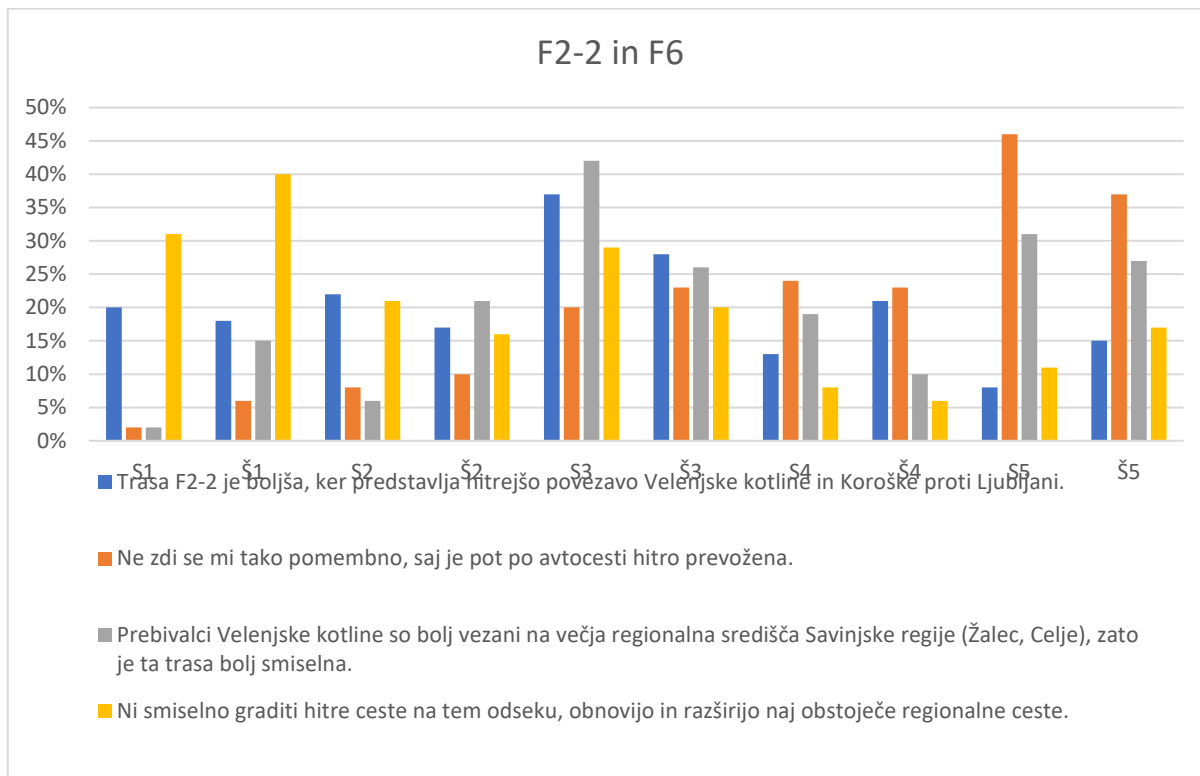
8. Izrazite strinjanje o izgradnji tretje razvojne osi SEVER (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam).



Graf 24: Izgradnja tretje razvojne osi sever

V obeh subregijah se anketiranci najbolj strinjajo s prvo trditvijo, to je s pomembnostjo ohranitve obdelovalnih površin ter stanovanjskih in gospodarskih objektov. V Savinjsko-Šaleški subregiji je 42 % anketirancev odgovorilo, da se s trditvijo popolnoma strinjajo, v Spodnjesavinjski pa 43 %. S trditvijo, da je gospodarska korist, ki jo bo prinesla izgradnja, pomembnejša kot načrtovani posegi v okolje, se v Spodnjesavinjski subregiji ne strinja 46 % anketirancev, kar je primerljivo z 42 % v Savinjsko-Šaleški subregiji. V tej se jih tudi več strinja, da je pomembnejša povezava središč z Ljubljano, da je zaradi celotne trase bolj smiselna izgradnja trase F6, pa se strinja več prebivalcev spodnjesavinjskega dela.

9. Trasa F6 podaljša pot iz Velenja proti Ljubljani za 13 km. Ocenite strinjanje (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam).



Graf 25: F2-2

Trasa F6 podaljša pot iz Velenja proti Ljubljani za 13 km.

Prebivalci Spodnjesavinjske subregije se v večji meri ne strinjajo s trditvijo, da je trasa F2-2 boljša in da ni smiselno graditi hitre ceste na tem odseku in naj raje obnovijo, razširijo obstoječe regionalne ceste. Prebivalci Savinjsko-Šaleške subregije se podobno ne strinjajo, da ni smiselna gradnja hitre ceste, vendar se pri odločitvi, ali je trasa F2-2 boljša, ne morejo izrazito opredeliti. Ne zdi se jim tako pomembno, da je na trasi F6 pot do Ljubljane daljša za 13 km kakor po F2-2, saj je pot po avtocesti hitro prevožena. V Spodnjesavinjski subregiji je odstotek strinjanja za to trditvev še večji. S trditvijo, da so prebivalci Velenjske kotline bolj vezani na večja regionalna središča Savinjske regije (Žalec, Celje) in da je zato trasa F6 bolj smiselna, se strinja skoraj polovica prebivalcev Spodnjesavinjske subregije, v Savinjsko-Šaleški pa 38 %.

5 Intervju

Sam projekt načrtovanja tretje razvojne osi in njeno umeščanje v prostor je zahteven in vanj so se vključile poleg Darsa oz. Ministrstva za infrastrukturo tudi posamezne občine. Zato sem v okviru raziskovalne naloge opravil intervjuje s predstavniki občin Šmartno ob Paki, Polzela, Velenje in Žalec. Z županom Občine Šmartno ob Paki Jankom Kopušarjem sem imel intervju v živo, druge občine pa so mi na zastavljena vprašanja odgovorile pisno po elektronski pošti. Na vprašanja, poslana Občini Polzela, je odgovoril župan Jože Kužnik, odgovor Mestne občine Velenje pa sem dobil iz Kabineta župana Petra Dermola. Odgovore Občine Žalec sem dobil od gospoda Boruta Sitarja, ki je namestnik vodje in višji svetovalec na Uradu za prostor in gospodarstvo na občini. Z Občine Braslovče pa so mi sporočili, da zaradi pomanjkanja kadra nimajo časa odgovoriti na vprašanja.

Še enkrat bi se najlepše zahvalil vsem občinam, ki so se potrudile odgovoriti na vprašanja, saj sem tako dobil jasnejšo sliko o samem projektu umeščanja trase tretje razvojne osi.

Menim, da je tretja razvojna os vsekakor zelo pomembna za skladen regionalni razvoj Slovenije. Problematično pa se mi zdi njeno umeščanje v prostor, sploh na območju Spodnje Savinjske doline. Katera povezava se vam zdi najprimernejša – F2-2, F3 ali F6? Zakaj?

Župana občin Šmartno ob Paki in Polzela ocenjujeta umeščanje tras v prostor kot težavno in zahtevno. Menita, da bi bila najboljša povezava po trenutnem prometnem koridorju Arja vas–Velenje (F6), zanj je podanih veliko odločujočih faktorjev. Župan Občine Polzela izpostavi, da je to najkrajša, najcenejša in z logističnega vidika najustreznejša varianta, poudari tudi njeno povezovalno vlogo Velenja in Celja, kar je navedeno kot eden izmed bistvenih elementov te razvojne osi. Prav tako poudari, da trasa F6 dolgoročno ne uničuje pobočja Gore Oljke, kar bi najbolj občutili občini Polzela in Šmartno ob Paki.

Mestna občina Velenje podpira traso F2-2, saj izboljšuje povezavo med Šaleško in Spodnjo Savinjsko dolino, približa mesto Velenje Ljubljani za 15 %, preprečuje razdelitev Velenja na dva dela in poleg obstoječe povezave mesta na Arjo vas omogoča dodatno kvalitetno povezavo Velenja z avtocesto A1.

Občina Žalec na vprašanja odgovarja, da ima vsaka od naštetih tras prednosti in slabosti. Glede izvedljivosti pa ocenjujejo, da je bila izbrana najprimernejša varianta, optimizirana F2-2.

Kakšne so prednosti in slabosti izgradnje trase F2-2?

Pri F2-2 župana Polzele in Šmartnega ob Paki vidita prednost, da nastane os, ki olajša promet do Koroške, vendar vidita pri njej veliko več težav, npr. ceno izgradnje, nastanek novega prometnega koridorja, težavnost gradnje, slabša povezanost Velenja in Celja, rušenje objektov in sam izgled hitre ceste v prostoru.

Prednosti optimizirane variante trase F2-2 so, da se navezuje brez posebnih težav na priključek Velenje jug, ne posega bistveno na območja varstvenih režimov in da gradnja skoraj ne bo

ovirala obstoječih prometnih tokov. Kot edino slabost ocenjujejo izgubo obdelovalnih kmetijskih površin, navede Občina Žalec.

Mestna občina Velenje odgovarja, da trasa F2-2 izboljšuje povezavo med Šaleško in Spodnjo Savinjsko dolino, približa mesto Velenje Ljubljani, preprečuje razdelitev mesta Velenje na dva dela in poleg obstoječe povezave mesta na Arjo vas omogoča dodatno kvalitetno povezavo Velenja z avtocesto A1. Ob tem pravijo, da se bo izboljšala tudi povezava z Zgornjo Savinjsko dolino.

V posameznih letih so dajali strokovnjaki prednost različnim trasam. Zanima me, ali obstaja dokument natančnega vrednotenja posamezne trase? Če da, ali so javno dostopni?

Dokument obstaja, v njem so bile vrednotene različne variante s predlogom najustreznejše za vsako posamezno področje, in sicer se je ocenjeval prostorski, funkcionalni (gradbeni) in varstveni vidik. Celotna trasa, načrtana med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo, je bila razdeljena na odseke z oznakami od A do F. Na odseku F je bilo primerjanih osem variant, razlike se pokažejo predvsem v prostorskem in varstvenem vidiku. Glede na vrednotenje sta najprimernejši trasi F2 in F6, vendar so pri varianti F6 izpostavljeni problematika navezave na nadaljevanje trase, prometne zagate med gradnjo (veliko število servisnih cest) in težavno vzdrževanje po zaključku gradnje (zimski služba), so odgovorili z Občine Žalec.

Županoma občin Šmartno ob Paki in Polzela se zdi ravnanje strokovnjakov, ki so v posameznih letih dajali prednost različnim trasam, neustrezno in zavajajoče. Občina Šmartno ob Paki je v času odločitve za traso F-3b izdajala gradbena dovoljenja za gradnjo hiš, saj ni bilo nevarnosti, da bi se tam gradila hitra cesta. Petega marca 2015 pa je RS sprejela sklep, da se umeščanje v prostor nadaljuje po trasi F2-2. Ravno zato je tako veliko rušenih hiš novogradenj.

Podatki o primerljivosti tras so javno dostopni, vendar so bile tudi državne študije na nekaterih mestih napačne, pravita župana.

Mestna občina Velenje odgovarja, da so bile trase ovrednotene z različnih vidikov in da so podatki materialov za javne razgrnitve tras pri naročniku projekta za državni prostorski načrt, kar predstavlja Ministrstvo za okolje in prostor.

Menite, da bi lahko slabo prometno povezanost med Celjsko in Velenjsko kotlino odpravili že z razširitvijo in modernizacijo trenutne regionalne ceste Arja vas–Velenje?

Župan Občine Šmartno ob Paki meni, da bi slabo prometno povezanost med Celjem in Velenjsko kotlino odpravili z razširitvijo in modernizacijo trenutne regionalne ceste Arja vas–Velenje ter tako zagotovili večjo pretočnost in odpravili razna ozka grla ceste. Slabo prometno povezanost bi tako odpravili le delno, samo avtocesta lahko reši takšno težavo, pa ocenjuje župan Občine Polzela.

Občina Žalec ocenjuje, da prometna povezava med Celjsko in Velenjsko kotlino ni med najslabšimi, zagotovo bi posodobitev obstoječe ceste pripomogla k boljši povezanosti, pravijo

pa, da nikakor ne more nadomestiti hitre ceste. Menijo, da je še pomembnejša povezava Koroške regije z Velenjem, Celjem, Ljubljano ter da večina prometnih zagat nastane na poti med Velenjem in Dravogradom.

Pri umeščanju tras naj bi bili poleg strokovnjakov vključeni tudi krajan, civilne iniciative in občine. Kako ocenjujete to sodelovanje? Kako in koliko so upoštevali vaše mnenje?

Občina Polzela ocenjuje to sodelovanje kot slabo, saj so najprej upoštevali mnenje občin, nato pa so ga začeli ignorirati. Podobno meni župan Občine Šmartno ob Paki, ki meni, da bi večjo besedo morali imeti strokovnjaki z dodelanimi trasami. Ti bi trase tudi prilagodili in nato dali tri najustreznejše trase v javno razpravo, s katero bi se lokalno prebivalstvo, občine idr. vključili v razpravo o umeščanju. Pove tudi, da je občina dajala veliko predlogov, a so jih upoštevali malo.

Mestna občina Velenje je od leta 2007 ob javni razgrnitvi osnutkov DPN organizirala veliko javnih razprav po krajevnih skupnostnih in mestnih četrtih ter ob tem oblikovala svojo delovno skupino, ki je spremljala načrtovanje hitre ceste. Projektant je pisno odgovoril na vse pripombe in pobude, zastavljene v času javnih razgrnitev. Precej pobud in predlogov so predali tudi strokovnim organom uprave MOV in so bili v določenem delu tudi upoštevani. Sodelovanje na koncu ocenjujejo kot dobro.

Občina Žalec odgovarja, da je v vseh fazah, v katerih je bila vključena javnost, pripravljavec delno upošteval tudi njihova stališča in mnenja iniciativ. Večina argumentiranih in strokovnih predlogov je bila zagotovo upoštevanih.

Opazil sem, da je pri načrtovanju umestitve tretje razvojne osi v prostor napisano, da se naveže na avtocesto A1 pri Celju. Zakaj je prišlo do spremembe načrta?

Čeprav je v načrtovanju umestitve tretje razvojne osi v prostor predvidena navezava na avtocesto A1 pri Celju, tega pri trasi F2-2 ni. Župana Polzele in Šmartnega ob Paki menita, da je razlog za to v prevladi interesa posameznih lobijev (velenjskega), ki so povezani s politiko. Velenjska občina meni, da je bil to del uvodnih razmišljanj o možnih koridorjih povezav, ko geološka, topografska, razvojna dejstva naselij in prometne potrebe še niso bili upoštevani.

Občina Žalec meni, da nobena od predlaganih tras ni vključevala navezave na avtocesto A1 pri Celju. Varianta F6 je najbolj vzhodna predlagana varianta in je predvidevala priključitev v Arji vasi. Za to varianto se je zavzemala tudi žalska občina, vendar je bila v fazi variant slabše ocenjena kot izbrana trasa F2-2 in bila izločena.

Prebral sem, da ste občine Braslovče, Polzela in Šmartno ob Paki na Ustavno sodišče RS vložile prošnjo za presojo ustavnosti državnega prostorskega načrta za hitro cesto med Šentrupertom in Velenjem. Kakšni so bili njihovi argumenti za zavrnitev?

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Župan Občine Šmartno ob Paki pravi, da je Ustavno sodišče RS presoјalo sam postopek državnega prostorskega načrta (ali je umeščanje potekalo po zakonih) in ne toliko njene vsebine. Ugotovili so, da sam postopek ni bil v neskladju z ustavo.

Kako in kako dolgo že poteka odkup hiš, gospodarskih poslopij in kmetijskih površin na predvideni trasi F2-2? So bili oškodovanim prebivalcem ponujena alternativna kmetijska zemljišča, hiše, parcele? Opazil sem namreč, da so nekatera poslopja že prazna. Kdo izvaja aktivnosti na tem področju?

Župan Polzele pove, da je Dars že aktiviral podizvajalce in tako že potekajo odmere, izplačila odkupnin in odkupi. Župan Občine Šmartno ob Paki pove, da so začeli odkupovati na začetku leta 2019.

Mestna občina Velenje je v razpisih za prodajo zemljišč v tem času ponudila svoja stavbna zemljišča, torej tudi za zainteresirane investitorje za nadomestne gradnje objektov.

Vsi se zavzemajo za čim manjšo pozidanost prostih zemljišč, seveda pa je treba razumeti, da je pri umeščanju poseg v krajino le na prostih kmetijskih ali gozdnih zemljiščih. Tudi v primeru gradnje po obstoječih koridorjih gre za izgubo zemljišč, saj je treba graditi širše ceste, rezervirane za motorna vozila določenih skupin, kar pomeni še gradnjo dodatnih vzporednih prometnih površin za lokalni promet. Bilanca v razliki izgubljenih zemljišč je majhna, ničelna pozidava bi v tem primeru pomenila, da ceste ne gradimo, pravi Občina Žalec.

Ali ste občanom, ki jih ta projekt prizadene, ponudili pomoč pri zbiranju potrebne dokumentacije?

Župan Polzele pove, da so ponudili pomoč, a je prebivalci ne potrebujejo. V Šmartno ob Paki povejo, da so jim ponudili pomoč v svojih mejah pristojnosti.

Mestna občina Velenje je pomoč ponudila.

Občina Žalec meni, da bo tretja razvojna os zagotovo koristila Koroški regiji, predvsem gospodarstvu. Regija je odrezana od osrednje Slovenije in nujno se jim zdi, da dobi ustrezno prometno povezavo. Koristna bo tudi za preostali del Slovenije, ki gravitira na Šaleško in Koroško regijo, ter ne nazadnje tudi za Republiko Avstrijo. Sodobne prometne poti so koristne za celotno prebivalstvo in ne samo za gospodarstvo.

Izvedel sem, da za traso F2-2 še ni izdano okoljevarstveno soglasje. Argumenti in vaš komentar?

Župani tega podatka nimajo. Polzelski župan vidi mogoče težavo pri vodnem viru v Podvinu in kraškem svetu Gore Oljke. Župan Občine Šmartno ob Paki pove, da vsi projekti pridejo do neke

faze, v kateri morajo priti skozi temeljito sito naravovarstvenikov, kar ocenjuje kot zelo pomembno.

Mestna občina Velenje želi, da do izdaje dovoljenja pride čim prej.

Občina Žalec je prepričana, da trase tretje razvojne osi ni več možno spremeniti, menijo pa, da bi bila sprememba tudi škodljiva, saj bi pomenila podaljšanje izgradnje za novo desetletje ali več; menijo, da je treba traso zgraditi čim hitreje. Projekcije povečanja prometa kažejo na to, da se bo po izgradnji priključka v Šentrupertu promet na odseku Šentrupert–Celje zagotovo povečal. Pri tem si bo Občina Žalec prizadevala, in si že zdaj, da bi se do izgradnje ceste med avtocesto A1 in Republiko Avstrijo za odsek avtoceste razširil in dogradil še tretji pas v obeh smereh. Brez razširitve to zagotovo ne bo sprejemljivo.

Evropska komisija je v strategiji razvoja do leta 2050 zapisala, da so temeljno vodilo za trajnostni razvoj zmanjšanje porabe okoljskih virov ter ničelna neto pozidava tal, omejevanje novih posegov in investicij v kmetijska zemljišča. Trasa F2-2 pa največ posega na kmetijska zemljišča. Kako bi lahko potem komentirali njeno upravičenost? (32)

Občina Polzela tega ne zna komentirati in predlaga, da to vprašanje naslovim na Ministrstvo za kmetijstvo. Župan Občine Šmartno ob Paki pove, da pri takšnem projektu tehtamo med razvojem, potrebami, koristmi tako okolja kot ljudi. Zaveda se, da F2-2 ni optimalna, ampak meni, da je samo umeščanje predlogov tudi preveč zamudno in traja že predolgo.

Mestna občina Velenje pove, da so spremembe kmetijskih zemljišč vezane na postopke skladno z veljavno zakonodajo. Po njihovih informacijah bo trasa F2-2 posegla v približno 150 ha kmetijskih zemljišč, od tega je več kot polovica brežin Gore Oljke in Hudega potoka, kar predstavlja približno 15.000 ha zaraščenih kmetijskih površin z gozdom.

Za primerjavo izpostavijo, da je v času načrtovanja DPN (2009), torej v času intenzivnega delovanja Civilne iniciative Braslovče proti trasi F2-2, zgolj sama braslovška občina za potrebe stanovanjske gradnje predlagala spremembo namembnosti približno 125 ha kmetijskih zemljišč v stavbna zemljišča. Pri tem so na Ustavnem sodišču po presoji ustavnosti in zakonitosti odločili, da prostorski načrt Občine Braslovče ni bil objavljen v *Uradnem listu RS*, tako ni začel veljati in se ne sme uporabljati.

Prebivalci menijo, da bo os najbolj koristila gospodarstvu, hitrejšemu tranzitu Avstrija–Hrvaška in hitrejšemu tranzitu s Koroške proti Osrednjeslovenski regiji. Bi kaj dodali, poudarili?

Župan Občine Šmartno ob Paki meni, da tranzit ni ravno ključen, ampak si ljudje želijo uravnotežen razvoj v tem okolju.

Mestna občina Velenje poudari, da cesta omogoča menjavo dobrin in da se s tem krepi tako trgovina kot samo gospodarstvo, nastajajo nova delovna mesta, gradijo se novi objekti.

Ceste in močno gospodarstvo sta nujna pogoja napredka, a jih moramo s premišljeno realizacijo graditi tako, da bo vpliv na okolje čim manjši. Najpomembnejša funkcija hitre ceste je seveda tranzit, saj take vrste cesta nikoli ne služi le izvorno-ciljnemu prometu. Verjamejo, da bo tako zasnovana dobro služila tudi povezavam našega gospodarstva in prebivalstva proti Hrvaški in Avstriji.

Menite, da bi bilo še možno spremeniti traso tretje razvojne osi med priključkom na avtocesto A1 in Velenjem jug? Ali (kako) si za to tudi prizadevate? Kakšni so vaši predlogi za zmanjšanje prometne obremenitve ceste A1, glede na to, da anketiranci menijo, da se bo promet na njej po izgradnji povečal?

Župan Občine Polzela meni, da te možnosti ni več. Župan Občine Šmartno ob Paki pove, da je možno vedno, a tukaj se postavi vprašanje smiselnosti, časovnega zamika. Ne prizadeva si za spremembo trase, saj je občina ugotovila, da je to skoraj nemogoče oz. je nekakšen boj z mlini na veter.

Župan Šmartnega ob Paki meni, da bi morali razširiti in posodobiti železnice, saj bi tako veliko količino tovornega prometa, ki bremeni avtoceste in regionalne ceste, preusmerili na železnice, kar bi bilo cenejše, prostorsko manj potratno ter tudi prijaznejše okolju.

Mestna občina Velenje je vesela vsakega novega koraka pri realizaciji hitre ceste, ki bo čim prej povezala mesto Velenje tako s Koroško kot avtocesto A1. Ostro nasprotujejo zgolj delni realizaciji severnega dela HC3RO, saj bi taka izvedba močno poslabšala pogoje bivanja v mestu zaradi preobremenjene Celjske ceste. Menijo, da nova hitra cesta sama po sebi ne bo povečala prometa na cesti A1, saj po njihovih informacijah dodatnega vira avtomobilov in tovornjakov ni.

Interes gospodarstva je velik predvsem na Koroškem, pa tudi v Velenjski kotlini. Ima gospodarstvo še katere druge prednosti kot samo hitrejši transport blaga? So se tudi podjetja opredelila do katere od tras oz. bila aktivno vključena v projektu tretje razvojne osi?

Mestna občina Velenje odgovarja, da so ceste oz. prometne poti (morja, reke, železnice) osnovni gradnik slehernega uspešnega mesta oz. gospodarstva. V zgodovini pomeni vsaka nova prometna pot prednost in možnost razvoja, s hitrejšim, neproblematičnim transportom pa se izboljša gospodarstvo, kar neposredno vpliva na delovna mesta in bivalne standarde ljudi. Podjetji Gorenje in Premogovnik Velenje, Gospodarska zbornica idr. aktivno podpirajo vse aktivnosti pri izgradnji hitre ceste.

Velenjska občina je občina, ki najbolj zagovarja traso F2-2, zakaj ste tako naklonjeni le njej? Prav tako me zanima, zakaj se samo preprosto ne razširi cesta od Arje vasi do Velenja in še pomembneje cesta, ki gre skozi Hudo luknjo?

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Občina Velenje opozori, da so to sicer vprašanja za načrtovalce, z vidika uprave MO Velenje pa traso DPN vidijo takole: za njihovo občino so na delu hitre ceste severno od A1 pomembne tri točke: Slovenj Gradec (hitra povezava Velenja s Koroško), tovarna Hisense Gorenje (največji generator tovornega prometa) in avtocesta A1 kot povezava na osrednjo prometno hrbtenico države. Trasa na Hudo Luknjo poleg izjemno problematičnih kamnin in terena naredi velik ovinek proti Mislinji, kar otežuje in draži gradnjo, obenem pa podaljša pot.

Širitev obstoječe trase ceste proti Celju obremeni Celjsko cesto z vsem tovornim in koroškim prometom, kar je z vidika mesta nesprejemljivo. Obenem trasa F2-2 predstavlja najkrajšo povezavo tako Koroške kot Velenja z avtocesto A1 in skrajša pot proti Ljubljani za približno 15 %. Obstoječa cesta proti Celju bo z zmanjšanjem tovornega in koroškega prometa na njej po njihovi oceni povsem normalna in kakovostna cestna povezava.

6 Razprava in zaključek

Skladen regionalni razvoj je cilj vsake države, tudi Slovenije, zapisan je v vseh strategijah razvoja. In kakšna je resnica? Čeprav je Slovenija vzpostavila nov sistem spodbujanja regionalnega razvoja, ki je prilagojen smernicam EU, se regionalne razlike ne zmanjšujejo. Zaostajanje je najopaznejše v skoraj celotnem severovzhodnem in vzhodnem delu Slovenije, gospodarski razvoj pa se najbolj krepi na prometni in razvojni osi Koper–Ljubljana–Maribor. (1) Prav zato je pomembno vlaganje v dobre prometne povezave, ki povežejo med sabo robne in osrednje dele. Neskladen razvoj je opazen tudi v Savinjski razvojni regiji. Preko nje poteka avtocesta A1, za boljšo povezanost regije v smeri sever–jug pa je zelo pomembna načrtovana tretja razvojna os. V *Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije* je to cestna povezava, ki bo potekala iz smeri avstrijske Koroške mimo Slovenj Gradca in Velenja, se navezala na avtocesto pri Celju ter se nadaljevala proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oz. se navezala na avtocesto Zagreb–Reka. Deli se na severni, srednji in južni del. (36) Na trasi razvojne osi sever sta trenutno načrtovana dva odseka: prvi od priključka Šentrupert na avtocesti A1 (Šentilj–Koper) do priključka Velenje jug, drugi od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec. Od avtoceste A1 do priključka Velenje so bile prednostno obravnavane tri trase (F2-2: Šentrupert–Velenje jug; F3b: Velenje jug–Podlog; F6: Velenje–Arja vas), izbrana je bila trasa F2-2. (26)

V raziskovalni nalogi sem želel raziskati argumentiranost umeščenosti posameznih tras v prostor, odnos prebivalcev do njih in kako bo hitra cesta na trasi F2-2 spremenila njihov način življenja.

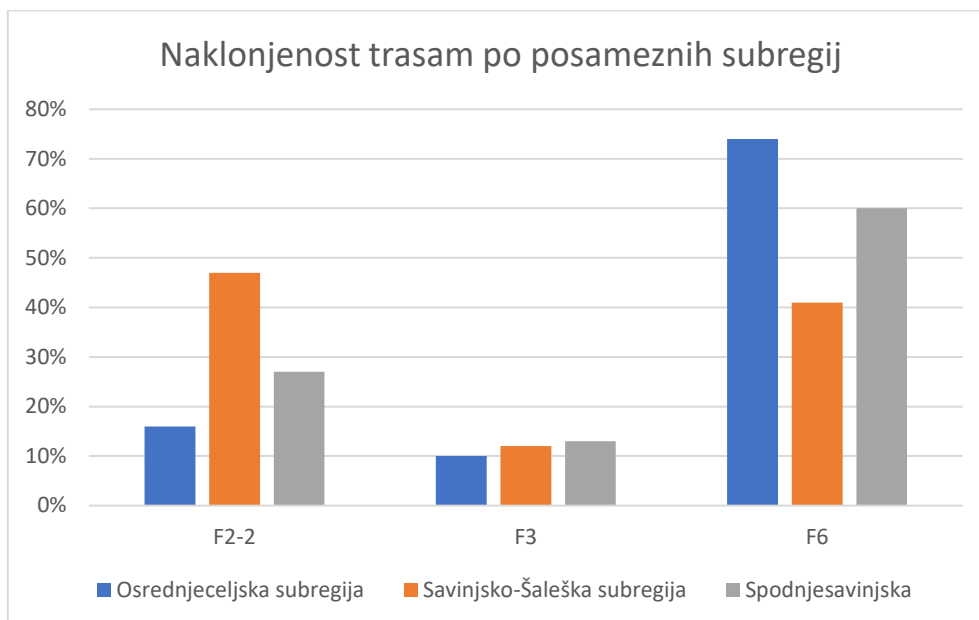
Na začetku naloge sem si postavil nekaj hipotez, ki sem jih med raziskovanjem poskušal potrditi oziroma ovreči.

Hipoteza 1: Večina prebivalcev Spodnje Savinjske doline je bolj naklonjena trasi F6, prebivalci savinjsko-šaleškega dela pa so bolj naklonjeni trasi F2-2.

Ugotovil sem, da se je skozi leta dajala prednost različnim trasam, kar anketiranim prebivalcem ni najbolj všeč, saj menijo, da bi morali že v študiji variant izbrati najprimernejšo traso in pri izbiri upoštevati vse faktorje. Vsi prebivalci si želijo boljše prometne povezave med Velenjsko in Celjsko kotlino, a to si želijo le po trasi, ki ima največ argumentov. Ravno to pa je največji problem pri projektu tretje razvojne osi sever v Savinjski regiji.

V analizi spletne ankete sem ugotovil, da je 60 % prebivalcev Spodnesavinjske subregije najbolj naklonjenih trasi F6, 27 % pa jih daje prednost trasi F2-2. Najmanj so prebivalci vseh delov naklonjeni trasi F3b. Podoben odstotek sem tudi pričakoval, saj sem že pred samim raziskovanjem velikokrat slišal neodobranje prebivalcev nad traso F2-2. Pomembno se je zavedati, da bo trasa F2-2 poleg velikega števila izseljenih prizadela tudi drugo prebivalstvo, ki živi na območju načrtovane trase. Omeniti je treba, da ravno tu stanujoči niso upravičeni do nadomestila za storjeno škodo. Zanimivo je, da je več kot 70 % anketirancev Osrednjeceljske

subregije naklonjenih trasi F6, saj bi se tako močno izboljšala prometna povezava med Velenjem in Celjem.



Graf 26: Naklonjenost trasam po posameznih subregijah

	Osrednjejceljska	Savinjsko-Šaleška	Spodnjesavinjska
F2-2	16 %	47 %	27 %
F3	10 %	12 %	13 %
F6	74 %	41 %	60 %

Tabela 1: Delež anketiranih, naklonjenih posamezni trasi

Anketiranci ocenjujejo, da bo hitra cesta najbolj koristila hitrejšemu tranzitu Avstrija–Hrvaška, gospodarstvu in ljudem na poti na delo. Anketirani prebivalci, ki jih bo prizadela gradnja trase F2-2, so seveda bolj naklonjeni trasi F6.

Občine Žalec, Šmartno ob Paki in Polzela so sicer bolj naklonjene trasi F6, saj menijo, da bi moral promet potekati po bolj obremenjeni cesti, to je Arja vas–Velenje.

Pri F2-2 župana Polzele in Šmartnega ob Paki vidita prednost, da nastane os, ki olajša promet do Koroške, vendar vidita pri njej veliko več težav, npr. ceno izgradnje, nastanek novega prometnega koridorja, težavnost gradnje, slabša povezanost Velenja in Celja, rušenje objektov in sam izgled hitre ceste v prostoru.

Prednosti optimizirane variante trase F2-2 so, da se navezuje brez posebnih težav na priključek Velenje jug, ne posega bistveno na območja varstvenih režimov in da gradnja skoraj ne bo ovirala obstoječih prometnih tokov. Kot slabost ocenjujejo izgubo obdelovalnih kmetijskih površin, navede Občina Žalec.

Mestna občina Velenje odgovarja, da trasa F2-2 izboljšuje povezavo med Šaleško in Spodnjo Savinjsko dolino, približa mesto Velenje Ljubljani, preprečuje razdelitev mesta Velenje na dva

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

delu in poleg obstoječe povezave mesta na Arjo vas omogoča dodatno kvalitetno povezavo Velenja z avtocesto A1. Ob tem pravijo, da se bo izboljšala tudi povezava z Zgornjo Savinjsko dolino.

Pri tem je treba poudariti, da je stališče vseh občin, tudi Velenja, da samo razširitev in modernizacija regionalne ceste Arja vas–Velenje nista alternativa tretji razvojni osi.

To hipotezo sem potrdil.

Hipoteza 2: Slovenija na trasi F2-2 sledi smernicam EU in bo zaščitila kmetijska zemljišča.

F2-2 trajno zasede 22,08 ha njiv, 3,02 ha hmeljišč, 23,64 ha trajnega travnika, 20,93 ha gozdov, 14,88 ha pozidanega in sorodnega zemljišča, kar skupaj nanese 88,02 ha trajno zasedenih zemljišč, medtem ko trasa F6 poteka po zemljiščih, ki niso tako pomembna, več je gozdnih in nezazidanih površin, tako navaja Dars. (33) Civilna iniciativa pa navaja, da bo trajno uničenih 114 ha zemljišč.

Skupna kmetijska politika za leta 2023–2027 načrtuje spodbujanje prehranske varnosti, krepitev skrbi za okolje in podnebnih ukrepov, krepitev biotske raznovrstnosti in habitatov.

Slovenija pri tem projektu ne sledi smernicam kmetijske politike Evropske unije, saj je primerjava izgubljenih kmetijskih površin na F2-2 precej večja.

Slovenija ima že tako nizko stopnjo prehranske samopreskrbe, in namesto da spodbujamo lokalno prehransko samooskrbo, za katero imajo rodovitni predeli Spodnje Savinjske doline odlične možnosti, te uničujemo s trajno pozidavo.



Slika 34: Specifični cilji kmetijske politike³⁴

Ne gre le za cestne povezave, zaradi strateške lege se namreč ob avtocesti gradijo individualne hiše in poslovne cone. Največ bonitetnih kmetijskih zemljišč bo odvzetih v občini Braslovče. (34) Prav tu pa je poslovna cona že v izgradnji, kljub temu da zagotavljajo, da bo pri pripravi (novih) prostorskih aktov Občina Braslovče ohranjala dosedANJI vzdržen in trajnostni prostorski razvoj in varovala kulturno dediščino ter naravno okolje in naravne vrednote v občini. Po drugi strani pa, da je pri nadaljnjih posegih in načrtovanju v braslovški občini treba upoštevati širitev avtoceste za en vozni pas, to je najmanj 7 m od roba cestnega sveta obojestransko. Seveda pa večji poseg v prostor občine predstavlja še v letu 2017 sprejet *Državni prostorski načrt za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug*, s katerim se na območju občine Braslovče umešča pribl. 4-kilometrski odsek t. i. tretje razvojne osi. V Letušu pa si prizadevajo za povezovalno cesto proti hitri cesti. (35)

Po telefonskih pogovorih s kmeti, ki obdelujejo zemljo na območju trase F2-2 v občini Braslovče, odkup njihovih zemljišč pa se še ni začel, sem dobil občutek, da se počutijo nemočne in da se jim zdi, da sta jih tako država kot občina pustili na cedilu. Kmetje se v večini primerov na tem območju preživljajo s tržnim kmetijstvom. Izpostavili so, da se spopadajo že s težavami, ki jih je prinesla gradnja avtoceste A1. Najbolj jih prizadene pomanjkanje podtalnice, menijo, da je težava v tem, ker je bila na tem območju avtocesta vkopana v zemljo. Eden od intervjuvanih kmetovalcev ocenjuje, da mu je zaradi izgradnje avtoceste nivo podtalnice padel za okoli en meter.

Mnenje žalske občine je, da se vsi zavzemajo za čim manjšo pozidanost prostih zemljišč, seveda pa je treba razumeti, da je pri umeščanju poseg v krajino možen le na prostih kmetijskih ali gozdnih zemljiščih. Tudi v primeru gradnje po obstoječih koridorjih gre za izgubo zemljišč, saj je treba graditi širše ceste, rezervirane za motorna vozila določenih skupin, kar pomeni še gradnjo dodatnih vzporednih prometnih površin za lokalni promet. Bilanca v razliki izgubljenih zemljišč je majhna, ničelna pozidava bi v tem primeru pomenila, da ceste ne gradimo.

To hipotezo sem ovrgel.

Hipoteza 3: Zaradi gradnje na trasi F2-2 bo treba preseliti veliko prebivalcev v občinah Šmartno ob Paki, Polzela in Velenje ter porušiti veliko objektov.

Na območju občin, kjer poteka trasa F2-2, je predvidena rušitev 40 stanovanjskih objektov, 75 pomožnih objektov, dveh večjih gospodarskih objektov in odkup enega poslovno-stanovanjskega objekta ter enega gospodarskega objekta. (33) Presenetilo me je, da je nekaj hiš, namenjenih rušenju, starih manj kot 10 let. V času, ko je postala verjetnejša gradnja po trasi F3b, so na tem območju namreč znova začeli izdajati gradbena dovoljenja. Ugotovil sem, da je izseljenih že 16 stanovanjskih objektov.

³⁴ <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MKGP/FOTOGRAFIJE/PODROCJA/KMETIJSTVO/SKP/9-specificnih-ciljev.jpg>; dostop 20. 3. 2021.

Večina anketirancev izhaja iz teh krajev in večinoma so na teh zemljiščih živele že dve do štiri generacije. Najstarejši zaznani podatek po mojih raziskavah je, da živi družina na teh območjih že od leta 1880.

Največ prebivalcev se bo preselilo v drugo občino, kar 58 %. Trije še niso odločeni in še iščejo nove možnosti, od tega dva z Darsom še nista podpisala pogodbe o odkupu hiše, 14 pa se jih bo izselilo v drugo občino. Pet anketirancev se bo izselilo v občino Braslovče, dva v občino Polzela, dva v občino Šoštanj (Topolšica), štirje v Šmartno ob Paki (Rečica ob Paki), eden v Celje, drugi bodo ostali v svoji občini. Ne smemo pozabiti, da selitev predstavlja za prebivalce psihični napor in stres, nekateri pa imajo sedaj zaradi tega tudi zdravstvene težave.

To hipotezo sem potrdil.

Hipoteza 4: Načrti in pobude projekta segajo že daleč v čas začetka izgradnje slovenskega prometnega križa.

Tretja razvojna os je bila kot glavni medregionalni koridor prvič določena v slovenskem regionalnem prostorskem načrtu leta 1974. V tistem času se je začela gradnja avtocestnega križa v Ljubljanski kotlini. V devetdesetih letih so bile ob osi v okviru dolgoročnega prostorskega plana načrtovane tudi glavne železnice in ceste. Leta 2004 je bila v strategiji prostorskega razvoja Slovenije opredeljena kot ena izmed sekundarnih (prečnih) povezav, ki zagotavljajo primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi vseh območij. Leta 2007 je bila dokončana tudi *Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo*.

Presenetil me je podatek, da je bila os določena že tako zgodaj pri načrtih gradnje avtocest v Sloveniji. Najprej so v državi zgradili avtocestne osi v smereh glavnih prometnih koridorjev, nato pa so sklenili, da bodo na vrsto prišle tudi razvojne osi, ki bodo povezale odmaknjene regije.

Dela na območju Gaberk so že v polnem razmahu in potekajo s pospešeno dinamiko proti Slovenj Gradcu. Prav tako je zanimivo, da so bili že oddani predlogi gradbenih podjetij za gradnjo mimo Škalskega jezera in Konovega. Tukaj je opazno, da je gradnja tretje razvojne osi res prioriteta naloga, predvsem za Koroško, ki si prizadeva za čim hitrejšo in kakovostno hitro cesto, seveda pa tudi za Velenjsko kotlino. Občina Velenje opozori, da traso DPN vidijo takole: za njihovo občino so na delu hitre ceste severno od A1 pomembne tri točke: Slovenj Gradec (hitra povezava Velenja s Koroško), tovarna Hisense Gorenje (največji generator tovarnega prometa) in avtocesta A1 kot povezava na osrednjo prometno hrbtenico države.

To hipotezo sem potrdil.

Hipoteza 5: Prebivalci na območju trase F2-2 so bili zadovoljni s pomočjo svojih občin in delovanjem Darsa pri prodaji nepremičnin in iskanju nadomestnih zemljišč.

Vsem anketirancem so na začetku leta 2019 povedali za možnost izselitve in odkupa zemljišča. Po sklenjeni pogodbi z Darsom so imeli/imajo tri leta časa za izselitev iz hiše oz. objekta. Pri

tem jim niso ponudili nobenega alternativnega zemljišča, hiše niti niso bili prednostno obravnavani pri pridobivanju gradbenega dovoljenja, kakor so nekaterim rekli na velenjski občini.

Z odkupno ceno je bilo 79 % anketirancev zadovoljnih, za 21 % pa je bila po njihovem mnenju slaba. Tisti, ki so imeli težave pri vrednotenju premoženja, so si sami, brez pomoči občine ali Darsa, najemali zunanje cenilce in sami urejali drugo dokumentacijo, da bi dosegli, po njihovem mnenju, bolj pravično odkupno ceno.

Kar 83 % prebivalcev je pri samem postopku najbolj zmotilo menjavanje tras v posameznih letih. Tisti, ki jih je to močno motilo oz. prizadelo, so izpostavili psihičen napor, nekateri pa tudi zdravstvene težave. Motilo jih je predvsem dejstvo, da njihove pripombe niso bile upoštevane.

Pri umeščanju tras naj bi bili poleg strokovnjakov vključeni tudi krajani, vendar anketirani menijo, da niso bili dovolj aktivno vključeni in da njihovi predlogi niso bili upoštevani. Prebivalci vlogo Darsa različno ocenjujejo, so si pa enotni, da jim občina ni veliko pomagala. Kot slabo ocenjujejo vlogo Darsa in države tisti, ki so bili aktivno vključeni pri izbiri tras, in tudi tisti, ki so sodelovali na javnih razgrnitvah in protestih. Anketiranci, ki pri tem niso sodelovali niti niso spremljali napredovanja projekta, se glede najustreznejše trase niso znali opredeliti najboljše oz. jim je bilo skoraj vseeno, katera bo izbrana. Aktivno je bilo vključenih 8 % anketiranih. Tudi pri sami obveščeni so pogrešali več podatkov o projektu in njegovem napredovanju, prav tako pa menijo, da so bili boljše obveščeni iz medijev, Dars in občine pa so jih slabo obveščali.

Občine Polzela, Velenje in Šmartno ob Paki so ponudile pomoč, so mi odgovorili. Vendar so mi sporočili, da je krajani v občini Polzela niso potrebovali oz. je ne potrebujejo, v občini Šmartno ob Paki pa jim je bila pomoč ponujena v mejah občinske pristojnosti.

To hipotezo sem ovrgel.

6.1 Kako naprej? Problemi, predlogi, rešitve



Slika 35: Problematika cestnega prometa³⁵

V Sloveniji bi morali predvsem zmanjšati pritisk na ceste, to pa lahko naredimo samo s preusmeritvijo prometnih tokov na železnice. Skozi Spodnjo Savinjsko dolino poteka v smeri Velenja tudi železniška povezava, vendar je potrebna temeljite prenove. Smiselno bi bilo zgraditi novo povezavo proti Koroški, ki bi bila hitrejša, cenovno ugodnejša, ne bi povzročala cestnih zastojev in bi bila okolju prijaznejša.

Možnost vidim tudi v uvedbi brezplačnih medkrajevnih avtobusnih prevozov. Zagotovo je pozitivna tudi uporaba aplikacije *prevozi.si*, saj menim, da se še vedno preveč ljudi vozi samih v avtomobilih v smeri glavnih zaposlitvenih središč.

Promet se bo v naslednjih letih še naprej povečeval, že zdaj je na avtocesti A1 nepretrgana kolona tovornjakov, ki zaradi potrošništva sodobnega sveta prevažajo ogromne količine tovora. Pa je to prihodnost, ki si jo v resnici želimo? Tranzitna deželca? V Sloveniji bo tako le čedalje več tovornega prometa, ki že zdaj povzroča veliko prometnih zastojev in onesnaževanja, zato bi morali na nekaterih odsekih avtocesto razširiti, tudi na odseku Šentrupert–priključek Celje. Tudi centralizacija delovnih mest v Ljubljani ni vzdržna in je daleč od (znova) načrtovanega policentričnega razvoja. Ljudje preživijo v avtu na poti na delo in z njega več ur. Morda se bo, prav zaradi tretje razvojne osi, še več ljudi odločalo za delo v naši prestolnici.

Ugotovil sem, da se Mestna občina Celje, ki se je zelo trudila, da bi bila izbrana trasa F6, od trase F2-2 distancira, saj menijo, da je vpliv trase na okolje in prebivalce prevelik ter da trasa ni prostorsko optimalna, saj je bližje Ljubljani kot Celju, ki predstavlja regionalno središče Savinjske regije. Bližje kot bi bila Celju, boljše bi bilo za okoliške prebivalce in samo

³⁵ Vir: Celostna prometna strategija občine Žalec, 2017.

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

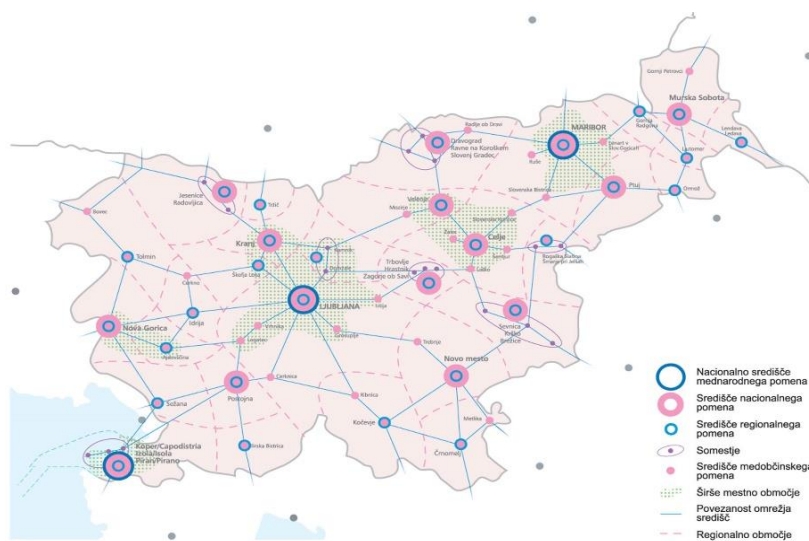
gospodarstvo, pa tudi za pretok prometa, ki se bo v bližini Celja preusmeril na nadaljnjo traso tretje razvojne osi proti jugu.

Občine Žalec, Šmartno ob Paki in Polzela so sicer bolj naklonjene trasi F6, vendar so se z odločitvijo izbrane trase sprijaznile, saj, kot pravijo, pri tem projektu nimajo dovolj velikega vpliva, prav tako ga nima tudi prebivalstvo. Menijo, da bi moral promet potekati po najbolj obremenjeni cesti, to je Arja vas–Velenje. Kljub gradnji trase pa bi morali obnoviti tudi obstoječo regionalno cesto, saj bo še vedno v uporabi, predvsem zato, ker je prebivalcem žalskega območja ta trasa bližje.

Med raziskovanjem sem spoznal, da veliko državnih dokumentov piše o trajnosti, pa vendar bi lahko rekli, da trasa F2-2 tretje razvojne osi ni dober primer trajnostnega projekta.

Projekt tretje razvojne osi na območju Spodnje Savinjske doline močno poseže v okolje predvsem z odvzemom kmetijskih površin, izselitvijo prebivalcev in vplivom cestnega prometa na kakovost življenja prizadetih. Ena od domačink mi je dejala, da kdor ne bo postal cestni begunec (tako imenuje domačine, ki jih čaka izgon), bo obsojen na življenje pod avtocesto. Na žalost sem z raziskovalno nalogo spoznal prav to. Delovanje občin, civilnih iniciativ in posameznih oseb ni uspelo vplivati na sprejem trase, ki manj poseže v prostor, manj vpliva na življenje prebivalcev in poveže obe središči nacionalnega pomena – Celje in Velenje. Žal so prevladali različni lobiji – tako politični kot tudi gospodarski.

Vendar če sledimo zasnovi policentričnega urbanega sistema in razvoja širših mestnih območij, vsekakor ni ustrezna izbira gradnje hitre ceste na trasi F2-2, saj ne poveže med sabo Celja in Velenja, ki sta regionalni središči nacionalnega pomena. Bo šel razvoj v Sloveniji v smeri še večje centralizacije?



Meje na mapi med RS in RH in RH je prevezna po pogodbi o skupni državni meji med RS in RH (priloga 1), ki sta pa 15.07.2001 sprejeti dve vidi. 20.07.2001 pa je RH parafiral v istih vseh pogajalnih sklopih.

Karta št.4

ZASNOVA POLICENTRIČNEGA
URBANEGA SISTEMA IN RAZVOJ
ŠIRŠIH MESTNIH OBMOČIJ

Tretja razvojna os – alternativa ali nuja?

Slika 36: Sistem središč – policentrični urbani sistem³⁶

Strinjam se, da je tretja razvojna os vsekakor nuja za Koroško, Velenjsko kotlino, ne nazadnje tudi za Celjsko kotlino, saj je povezava tako s severom kot jugom zelo slaba. Postavlja pa se vprašanje o smiselnosti navezave na avtocesto bližje Ljubljani, saj bo tako storjena večja škoda.

Zato trasa F2-2 za prebivalce Spodnje Savinjske doline, ki si sicer prizadevajo za skladnejši razvoj, ni nuja, temveč alternativa.

Menim, da so rezultati raziskovalne naloge zelo uporabni za širšo javnost, saj se nikakor ne smejo ponoviti napake, katerih posledice občutijo neposredno prizadeti domači prebivalci, ki so se/se bodo morali preseliti drugam, kakor tudi mi, ki se bomo soočali s povečano obremenitvijo avtoceste A1 in z velikimi posegi v prostor. Prebivalci, ki bodo ob načrtovani hitri cesti živeli, pa se bodo soočili s slabšanjem kvalitete življenja.

V prihodnje bi bilo zato smiselno raziskati upravičenost umestitve trase hitre ceste F2-2.

³⁶ Vir: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Urbani-razvoj/f637b20338/zasnova_policentricnega_urbanega_sistema.jpg; dostop 30. 3. 2021.

Viri in literatura

1. Senegačnik, J. *Slovenija 1, Geografija za 3. letnik gimnazij*. Ljubljana : Modrijan, 2018.
2. *Občine Spodnje Savinjske doline in okoliškega, V toku idej in doživetij po dolini zelenega zlata, 18. geografski raziskovalni tabor*. Jelen, A. Ljubljana : Društvo mladih geografov Slovenije, 2015.
3. Senegačnik, J. *Slovenija 2, Geografija za 4. letnik gimnazij*. Ljubljana : Modrijan, 2016.
4. *Spodnja Savinjska dolina, V toku idej in doživetij po dolini zelenega zlata, 18. geografski raziskovalni tabor*. 2014.
5. [Elektronski] [Navedeno: 5. 2 2021.] <https://www.stat.si/obcine/sl/Region/Index/4>.
6. [Elektronski] [Navedeno: 10. 2 2021.] RASR_Knjizica_www_SLO.pdf.
7. [Elektronski] [Navedeno: 10. 2 2021.] <https://eucbeniki.sio.si/geo9/2629/index4.html>.
8. *Značilnosti prometa v občinah Spodnje Savinjske doline, Spodnja Savinjska dolina, V toku idejoživetij po dolini zelenega zlata, 18. geografski raziskovalni tabor*. Rozman B., Koblar S. Ljubljana : Društvo mladih geografov Slovenije, 2015.
9. Perpar, A., Udovč, A. *Realni potenciali za lokalno oskrbo s hrano v Sloveniji. Dela 34. Odd. za geografijo, FF. Univerza v Ljubljani*. . Ljubljana : s.n., 2010.
10. *LOKALNA OSKRBA S HRANO V SPODNJI SAVINJSKI DOLINI, Spodnja Savinjska dolina, V toku idej in doživetij po dolini zelenega zlata, 18. geografski raziskovalni tabor*. Štampelj S., Gostenčnik M. Ljubljana : Društvo mladih geografov Slovenije, 2015.
11. [Elektronski] [Navedeno: 30. 3 2021.] <https://www.braslovce.si/DownloadFile?id=203796>.
12. Esih, N. *Ali bomo krompir sadili na asfaltu, raziskovalna naloga*. Celje : Mladi za Celje, 2019.
13. [Elektronski] [Navedeno: 3. 24 2021.] <https://www.velenje.si/o-velenju/predstavitev>.
14. [Elektronski] [Navedeno: 10. 2 2021.] http://www.impletum.zavod-irc.si/docs/Skriti_dokumenti/Prometna_geografija-Harl_1.pdf.
15. Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS). [Elektronski] [Navedeno: 12. 2 2021.] <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=STRA12>.

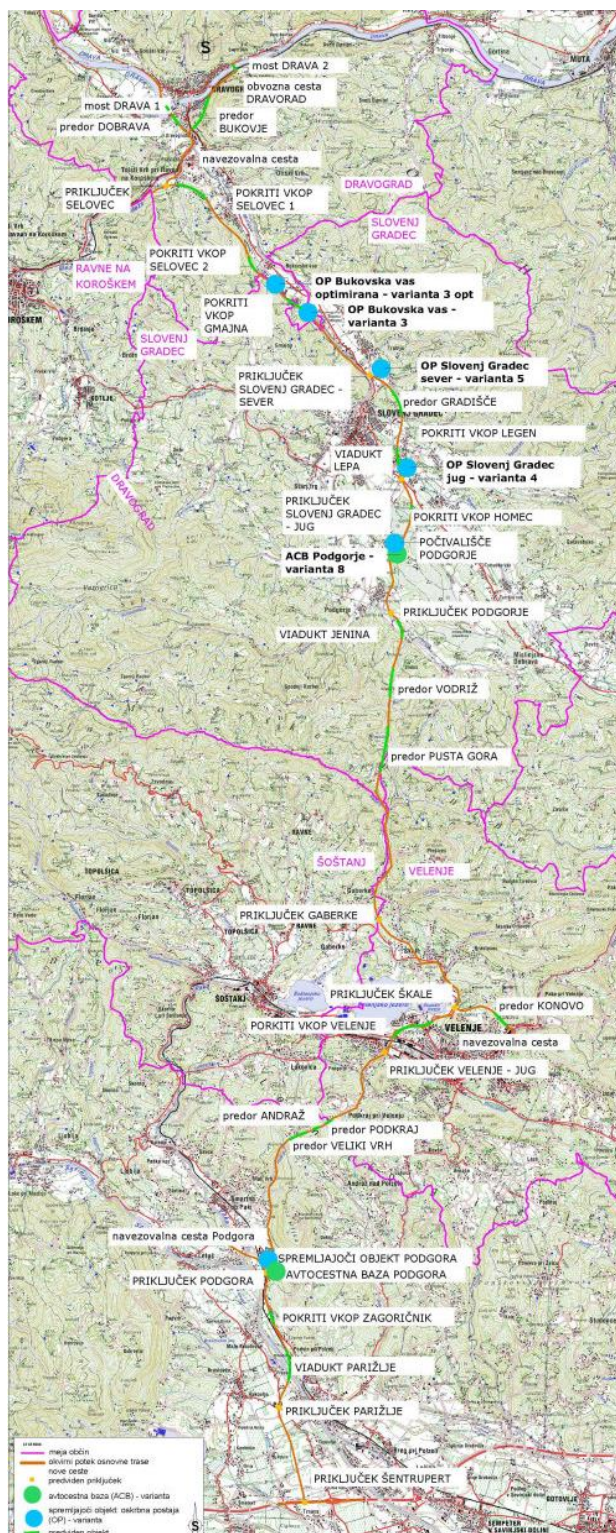
16. [Elektronski] [Navedeno: 20. 3 2021.] https://www.dars.si/Sporocila_za_javnost/1/Splosne_novice/1867/DARS_v_letu_2021_z_am_bicioznimi_nacrti.
17. 610. Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA), stran 939. [Elektronski] [Navedeno: 20. 12 2020.] <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/9350>.
18. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007–2023 (dopolnjena, januar 2008). [Elektronski] [Navedeno: 20. 12 2020.] http://www.slovenijajutri.gov.si/fileadmin/urednik/publikacije/061127_resolucija.pdf.
19. Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030. [Elektronski] <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/TRAJNOSTNA-MOBILNOST-STMPP/Resolucija-o-nacionalnem-programu-razvoja-prometa-do-2030.pdf>.
20. A., Grilc. Analiza razvojnih učinkov 3. razvojne osi na Koroško regijo. [Elektronski] 2018. [Navedeno: 15. 1 2021.] <https://repositorij.uni-lj.si/Dokument.php?id=113991&lang=slv>.
21. ŠTUDIJA VARIANT ŠTUDIJA VARIANT ŠTUDIJA VARIANT S PREDLOGOM S PREDLOGOM, Urbis. [Elektronski] september 2007. [Navedeno: 27. 12 2020.] http://www.lex-localis.info/files/6002746b-c1eb-4269-9164-a030ed47cdf8/633293378880000000_vrednotenje%20in%20primerjava%20variant.pdf.
22. A., Lubej. Vpliv izgradnje 3. razvojne osi na regionalni razvoj Šaleške doline : magistrsko delo. [Elektronski] 2017. [Navedeno: 15. 1 2021.] <https://repositorij.uni-lj.si/Dokument.php?id=102755&lang=slv>.
23. [Elektronski] [Navedeno: 15. 11 2020.] <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>.
24. M., Bevcer. Prostorsko vrednotenje trase 3. razvojne osi na odseku med avtocesto A1 in Velenjem : zaključna seminarska naloga. [Elektronski] 2013. [Navedeno: 15. 1 2021.] <https://repositorij.uni-lj.si/Dokument.php?id=106846&lang=slv>.
25. Celje, Mestna občina. Infografika 3. razvojne osi. Celje : s.n., 2016.
26. Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug. [Elektronski] [Navedeno: 15. 1 2021.] <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED7351#>.

27. [Elektronski] [Navedeno: 18. 3 2021.] <https://www.rtv slo.si/slovenija/uredba-o-tretji-razvojni-osi-ni-v-neskladju-z-ustavo/490470>.
28. [Elektronski] [Navedeno: 20. 1 2021.] <https://siol.net/novice/slovenija/zacenja-se-gradnja-tretje-razvojne-osi-536454>.
29. [Elektronski] [Navedeno: 20. 2 2021.]
<http://www.arso.gov.si/varstvo%20okolja/presoja%20vplivov%20na%20okolje/okoljevarstveno%20soglasje/Vloge%20v%20re%C5%A1evanju/>.
30. [Elektronski] [Navedeno: 10. 11 2020.]
https://www.dars.si/Sporocila_za_javnost/1/Splosne_novice/1848/Severni_del_tretje_razvojn_e_osi_postaja_realnost.
31. [Elektronski] [Navedeno: 1. 3 2021.] <https://www.vecerkoroska.com/vk/aktualno/gaberke-od-prve-lopate-zivahno-gradbisce-tretje-razvojne-osi-dars-zagotavlja-da-ne-gradijo-na-crno-10236344>.
32. *Funkcionalno razvrednoten prostor - razmere v Sloveniji in možnost vključevanje vsebine v osnovno in srednješolsko izobraževanje.* Lampič B., Kikec T. Ljubljana : Geografija v šoli. ZRSŠ, 2019, Izv. letnik 27, št. 2.
33. POROČILO O VPLIVIH NA OKOLJE ZA DRŽAVNO CESTO OD PRIKLJUČKA ŠENTRUPERT NA AVTOCESTI A1 ŠENTILJ–KOPER DO PRIKLJUČKA VELENJE JUG. [Elektronski] [Navedeno: 5. 1 2021.]
http://www.arso.gov.si/Dars_Sentrupert_Velenje_porocila/PVO_april%202020/2020_04_16_PVO_%C5%A0entrupert_Velenje_dop_prip_ARSO_brez%20oznak_SKUPNO.doc.pdf.
34. [Elektronski] [Navedeno: 20. 2 2021.]
https://www.braslovce.si/files/other/news/157/257238Osnutek%20izhodi%C5%A1c%20za%20pripravo%20SD%20OPN%203_objava.pdf.
35. [Elektronski] [Navedeno: 26. 2 2021.] <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2018-01-2972/odlok-o-obcinskem-prostorskem-nacrtu-obcine-braslovce>.
36. Mateja Kričej, univ. dipl. inž. arh. Primerjava umestitev HC na F6, F2-2 in F3b-opt. Celje : s.n., 31. 5 2016.
37. [Elektronski] [Navedeno: 12. 12 2020.]
https://www.dars.si/Infrastrukturni_projekti/Tretja_razvojna_os.
38. [Elektronski] [Navedeno: 12. 12 2020.] <https://www.gov.si teme/cestna-infrastruktura/>.

39. [Elektronski] [Navedeno: 10. 1 2021.] https://www.dars.si/Sporocila_za_javnost/1/Splosne_novice/1867/DARS_v_letu_2021_z_ambicioznimi_nacrti.
40. Model prostorskega razvoja Slovenije 2050, Končno poročilo. [Elektronski] [Navedeno: 20. 2 2021.] https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Prostorski-razvoj/SPRS/model_prostorskega_razvoja_2050.pdf.
41. Braslovče, Občina. Občinski prostorski načrt občine Braslovče. [Elektronski] 2018. [Navedeno: 4. 1 2021.] <https://www.braslovce.si/files/other/news/157/203796OPN%20Braslovce.pdf>.
42. Žalec, Občina. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽALEC. [Elektronski] 2017. [Navedeno: 4. 1 2021.] <http://sptm.si/wp-content/uploads/2019/04/%C5%BDalec-CPS-2017.pdf>.
43. Velenje, Občina. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA VELENJA. [Elektronski] 2017. [Navedeno: 4. 1 2021.] <http://sptm.si/wp-content/uploads/2019/04/Velenje-CPS-2017.pdf>.
44. Polzela, Občina. ZAGOTOVIMO ŽIVLJENJU PRIJAZNO MOBILNOST. [Elektronski] 2017. [Navedeno: 4. 1 2021.] <http://polzela.si/wp-content/uploads/2019/04/CPS-POLZELA-PREDLOG-12.12.2016.pdf>.
45. [Elektronski] [Navedeno: 20. 3 2021.] <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/skupna-kmetijska-politika-po-letu-2020/>.
46. Perpar, A., Udovč, A. *Realni potenciali za lokalno oskrbo s hrano v Sloveniji. Dela 34. Odd. za geografijo, FF. Univerza v Ljubljani. Ljubljana*. Ljubljana : s.n., 2010.
47. Ficko G., Verhovnik A. Vpliv politike na izvajanje projekta 3. razvojne osi. [Elektronski] [Navedeno: 5. 2 2021.] http://www.hitronakorosko.si/images/dokumenti/23-04-2018_Strokovni_clanek_o_3RO.pdf.
48. okolja, Visoka šola za varstvo. OBČINSKI PROGRAM VARSTVA OKOLJA ZA OBČINO ŠMARTNO OB PAKI. [Elektronski] 2019. [Navedeno: 4. 1 2021.] <https://www.smartnoobpaki.si/DownloadFile?id=264840>.

Priloge

Priloga 1: Potek trase tretje razvojne osi sever



(Vir: https://www.urbis.si/images/urbis_reference/aktualni_projekti/ac_dr.jpg; datum 20. 3. 2021)

Priloga 2: Anketni vprašalnik

Odnos prebivalcev Savinjske razvojne regije do gradnje tretje razvojne osi sever

Pozdravljeni,

sem dijak 3. letnika. V tem šolskem letu delam raziskovalno nalogo o načrtovani izgradnji tretje razvojne osi, prometne povezave, ki bo v prihodnosti potekala od severne proti jugovzhodni Sloveniji (od meje z Avstrijo do meje s Hrvaško). Del povezave je tudi načrtovana nova državna cesta od priključka na avtocesto A1 do priključka Slovenj Gradec jug (tretja razvojna os sever). Proti Velenjski kotlini so bile obravnavane tri trase (F2-2: Šentrupert–Velenje jug; F3b: Velenje jug–Podlog; F6: Velenje jugovzhod–Arja vas), na koncu so izbrali traso F2-2. V nalogi raziskujem posledice načrtovane izgradnje za Savinjsko regijo, še posebej za Spodnjo Savinjsko dolino in Velenjsko kotlino, kjer se je gradnja že začela. Prosil bi vas, da izpolnite anketo, saj mi bo zelo pomagala pri izdelavi raziskovalne naloge. Za sodelovanje se vam že vnaprej zahvaljujem. Anketa je anonimna. Podatke bom uporabil izključno za potrebe raziskovalne naloge.



- Spol:** a) ženski b) moški
- Izobrazba:** a) osnovna šola ali nižja b) poklicna ali srednješolska c) višja, visoka, univerzitetna (vključno z bolonjskim magisterijem) č) magisterij ali doktorat
- Starost:** a) 15–25 b) 26–35 c) 36–45 d) 46–55 e) 56–65 f) nad 65 let
- Status:** a) dijak b) študent c) zaposlen č) samozaposlen ali kmet
d) brezposeln e) upokojenec

5. Slovenija je razdeljena na 12 razvojnih regij. Mi živimo v Savinjski regiji, ki je razdeljena na subregije: Savinjsko-Šaleško, Spodnjesavinjsko, Osrednjeceljsko, Dravinjsko, Obsoteljsko-Kozjansko; vse pa se delijo še na manjše občine.

V kateri subregiji živite?

V kateri občini subregije živite?

5.1 Kje ste zaposleni?

a) v regiji/subregiji stalnega prebivališča b) v drugi regiji/subregiji

6. Ocenite kakovost obstoječega cestnega omrežja v naslednjih regijah. (1 – zelo slabo, 5 – odlično)

- a) Savinjsko-Šaleška regija (1–5)
- b) Spodnjesavinjska regija (1–5)
- c) Koroška regija (1–5)

6.1 Kaj vas najbolj moti pri obstoječih regionalnih cestah? (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam)

- a) slab pretok prometa (zastoji) (1–5)
- b) veliko število nesreč (1–5)
- c) slaba urejenost cestnišč (1–5)

7. Ocenite pomen izgradnje odseka tretje razvojne osi sever (od Koroške do priključka na avtocesto A1) za gospodarski razvoj regij. (1 – je najmanj pomembna, 5 – je zelo pomembna)

- a) Savinjsko-Šaleška regija (1–5)
- b) Spodnjesavinjska regija (1–5)
- c) Koroška regija (1–5)

8. Komu bo povezava najbolj koristila? (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam)

- a) gospodarstvu, ki bo bolje povezano z drugimi regijami (1–5)
- b) hitrejšemu tranzitu Avstrija–Hrvaška (1–5)
- c) dijakom (1–5)
- č) študentom (1–5)
- d) ljudem na poti na delo, saj bo promet varnejši in hitrejši (1–5)
- e) drugo (storitve, zdravstvena oskrba ...)
- f) hitrejšemu tranzitu iz Koroške proti Osrednjeslovenski regiji

9. Kateri trasi izgradnje tretje razvojne osi sever od avtoceste A1 do Velenja ste najbolj naklonjeni?

- a) F2: od priključka Šentrupert na avtocesti A1 (Šentilj–Koper) do priključka Velenje jug
- b) F3: od priključka Velenje jug do Podloga pri Šempetru (A1)
- c) F6: obstoječa cesta od Velenja proti Celju do priključka na avtocesto A1 v Arji vasi

9.1 Na kratko utemeljite odgovor.

10. Zaradi izgradnje tretje razvojne osi sever se bo (1 – se ne strinjam do 5 – se popolnoma strinjam):

- a) ohranila poselitev podeželja;
- b) povečala dnevna migracija med regijami;
- c) povečalo priseljevanje v Savinjsko-Šaleško regijo;
- d) povečalo odseljevanje iz Savinjsko-Šaleške regije;
- e) povečalo priseljevanje v Spodnjesavinjsko regijo;
- f) povečalo odseljevanje iz Spodnjesavinjske regije;
- g) povečalo priseljevanje v Koroško regijo;
- h) povečalo odseljevanje iz Koroške regije;
- i) povečala gneča na avtocesti A1.

- 11. Občine Polzela, Braslovče, Šmartno ob Paki, Žalec in Celje so naklonjene trasi F6, ki je za več kot 200 milijonov evrov cenejša, njena gradnja bi trajala okoli 1,5 leta (F2-2 pa 4), prav tako ne bi uničila veliko obdelovalnih površin in povzročila razselitev.** Na območju treh občin, kjer poteka trasa F2-2, je predvidena rušitev 42 stanovanjskih objektov, 75 pomožnih objektov, 2 večjih gospodarskih objektov ter odkup 1 poslovno-stanovanjskega objekta in 1 gospodarskega objekta. F2-2 trajno zasede 22,08 ha njiv, 3,02 ha hmeljišč, 23,64 trajnega travnika, 20,93 ha gozdov, 14,88 pozidanega in sorodnega zemljišča, kar skupaj nanese 88,02 ha trajno zasedenih zemljišč, medtem ko trasa F6 poteka po zemljiščih, ki niso tako pomembna, več je gozdnih in nezazidanih površin.

Pri izbiri trase se mi zdi pomembno, da (je) cesta (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam):

- a) poteka po trdnem, nepoplavnem terenu izven Ponikovskega krasa;
- b) predstavlja manjše finančno breme za državo;
- c) zgrajena v čim krajšem času;
- d) predstavlja najmanjši poseg v prostor, uniči najmanj obdelovalnih površin in objektov;
- e) poteka po viadukih in predorih.

12. Na odseku Velenje–Črnova je bila leta 2019 dnevna prometna obremenitev 18.042 vozil, Črnova–Arja vas 14.714 vozil, na odseku Parižlje–Šentrupert pa 10.368 vozil.

Na podlagi podatkov prometne obremenitve cest se opredelite do smiselnosti izgradnje povezave (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam).

- a) Cestna povezava s Celjem je pomembnejša kakor proti Ljubljani.
- b) Smiselno bi bilo izbrati traso, po kateri poteka največ prometa.

13. **Izrazite strinjanje o izgradnji tretje razvojne osi SEVER.** (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam)

- a) Vsaka trasa bo posegla v okolje, ampak pomembneje bi bilo ohraniti obdelovalne površine ter stanovanjske in gospodarske objekte kakor pa gozd in manj rodovitna zemljišča.
- b) Gospodarska korist, ki jo bo prinesla izgradnja, je pomembnejša kot načrtovani posegi v okolje.
- c) Pomembnejša kot povezava regionalnih središč Koroške in Velenjske kotline s Celjem je povezava z Ljubljano.
- d) Zaradi načrtovane izgradnje trase tretje razvojne osi jug, ki poteka proti hrvaški meji, bi bila bolj smiselna izgradnja trase F6, ki poteka vzhodneje.

14. **Trasa F6 podaljša pot iz Velenja proti Ljubljani za 13 km. Ocenite strinjanje.** (1 – se ne strinjam, 5 – se popolnoma strinjam)

- a) Trasa F2-2 je boljša, ker predstavlja hitrejšo povezavo Velenjske kotline in Koroške proti Ljubljani.
- b) Ne zdi se mi tako pomembno, saj je pot po avtocesti hitro prevožena.
- c) Prebivalci Velenjske kotline so bolj vezani na večja regionalna središča Savinjske regije (Žalec, Celje), zato je ta trasa bolj smiselna.
- d) Ni smiselno graditi hitre ceste, obnovijo naj obstoječe regionalne ceste.

Priloga 3: Intervju/anketa z oškodovanimi (izseljenimi) zaradi izgradnje trase F2-2

- a) Kateri trasi izgradnje načrtovane hitre ceste ste najbolj naklonjeni (F2-2, F3, F6)? Utemeljite.
- b) Pri umeščanju tras naj bi bili poleg strokovnjakov vključeni tudi krajani, civilne iniciative in občine. Kako ocenjujete njihovo vlogo? Ste bili pri samem snovanju trase tretje razvojne osi aktivno vključeni, dobro obveščeni ali ne? Kaj ste pogrešali?
- c) Menite, da je bolje imeti traso bližje Ljubljani kot pa Celju (F6)?
- d) Glede na to, da se bo (verjetno) gradila cesta na trasi F2-2, ali/kdaj so vam povedali za možnost izselitve in odkupa zemljišča, ponudili alternativno zemljišče, parcelo, hišo? So vam ponudili dobro ceno za odkup ali ste imeli s tem kakšne težave, npr. z ocenjevalci zemljišč?
- e) Menite, da bi bilo še možno spremeniti traso tretje razvojne osi? Katera soglasja je še treba pridobiti za začetek gradnje?
- f) Vam je ponujena pomoč pri zbiranju potrebne dokumentacije?
- g) V posameznih letih so dajali prednost različnim trasam. Zanima me, ali vas je tudi to zmotilo in zakaj, kljub temu da ni dokumenta, ki bi natančno vrednotil posamezne trase.
- h) Kakšno škodo vam bi/bo povzročila gradnja trase F2-2?
 - Koliko kmetijskih zemljišč bi/boste izgubili?
 - a) njivskih površin _____, b) travnikov _____, c) drugo _____
 - Katere kmetijske kulture na njih gojite? _____
 - So vaša last (ha _____) ali jih imate v najemu (ha _____)?
 - So namenjene samooskrbi ali prodaji na trgu?
 - S katero kmetijsko dejavnostjo se ukvarjate?
 - Se preživljate s kmetijstvom ali je kmetijstvo dopolnilna dejavnost?
 - Katere objekte bi vam porušili? Dopišite njihovo starost. a) hišo _____, b) gospodarsko poslopje (hlev, kozolec ...) _____, d) drugo _____
 - Ali že od nekdaj prebivate oz. imate v lasti zemljišča na tem območju? Da/Ne
 - Da- Koliko časa že prebivate na tem območju?
 - Ne- Od kod ste se preselili, zakaj?
 - Kakšne bi bile posledice za okolje?
 - Če bi se/se boste morali preseliti, bi kmetijska zemljišča, ki so vam ostala, še vedno obdelovali ali bi jih prodali? Morda načrtujete nakup/najem novih?
 - Kje ste oz. nameravate kupiti novo zemljišče?
 - Kakšne so možne rešitve projekta?
 - Zakaj vas bo cesta prikrajšala, kako bo cesta vplivala na kakovost vašega življenja?