DRŽAVNI ZBOR
P R E J E T O 9.1.2020, 020-07/19-1974/3, 326-07/19-0101/3

Potek veljavnosti: 14.09.2023 podpisnik: Alenka Bratuek

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

MINISTRICA

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzip@gov.si
www.mzip.gov.si

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE
mag. Dejan Židan, predsednik
Šubičeva ulica 4
1000 Ljubljana
gp@dz-rs.si

Številka: 001-13/2018/261
Datum: 23. 12. 2019

Zadeva: **Odgovor na pisno poslansko vprašanje Tomaža Lisca v zvezi s srednjim delom 3. razvojne osi**

Spoštovani,

pošiljam vam odgovor na pisno poslansko vprašanje Tomaža Lisca, v zvezi s srednjim delom 3. razvojne osi.

V vprašanju poslanec navaja dosedanjo kronologijo državnega prostorskega načrtovanja, od obsega proučevanja variant, do predloga najustreznejše variante, katere trasa dvopasovne ceste naj bi potekala preko Celja, Laškega, Zidanega mostu, Krmelja, Tržišča, Mokronoga in Šmarjeških Toplic in se pri Starinah priključila na avtocesto A2. Glede na to, da aktivnosti prostorskega umeščanja v zadnjem času potekajo dokaj upočasnjeno, ga zanima:
1. Katere aktivnosti so potekale v letih 2017, 2018 in 2019 glede izgradnje srednjega dela 3. razvojne osi?
2. Obstajajo študije in modeli glede umestitve štiripasovnice namesto dvopasovnice ter modeli in študije glede cenejših posodobitev cestne infrastrukture na tem delu oziroma predvsem na relaciji Sevnica – Trebnje?
3. Kdaj bo sprejeta odločitev glede najustreznejše variante srednjega dela 3. razvojne osi?
4. Kakšna je časovnica gradnje srednjega dela 3. razvojne osi?

Kot je bilo v vprašanju tudi že omenjeno je bila v letu 2008 varianta v sredinskem koridorju ocenjena kot najustreznejša. Bistveni problem te variante pa se je odražal v njeni ekonomski neupravičenosti ter družbeni nesprejemljivosti na posameznih območjih. Predlagana je bila redefinicija načrtovalskih izhodišč, kjer se je v letu 2016 študija variant dopolnila in izvedla primerjava aktualne variante še z dvema minimalnima variantama, ki se nanašata na sanacijo obstoječega omrežja. Z dopolnjeno študijo variant je ponovno predlagana kot najustreznejša varianta, t.i. »OPNVR«. Predlagana rešitev po tej varianti je novogradnja dvopasovne ceste, ki v bodoče omogoča širitev v štiripasovnico.

V oktobru 2016 je potekala javna razgrnitev dopolnjene študije variant s predlogom najustreznejše variante in okoljskega poročila. V času javne razgrnitve je bilo na gradivo podanih približno 250 pripomb in predlogov. V letu 2017 so se preverjale pripombe z javne razgrnitve ter pripravljala stališča do prejetih pripomb. Stališča do pripomb z javne razgrnitve so bila v avgustu 2017 sprejeta in objavljena. Študija variant se od javne razgrnitve naprej še vedno dopolnjuje z zahtevami, ki jih postavlja Direkcija Republike Slovenije za vode (DRSV), saj za potrebe izdaje mnenja k študiji variant zahteva izdelavo podrobne projektne dokumentacije za vse možne variante, kar je pa časovno in finančno nesprejemljiva zahteva. Na podlagi dosedanjih usklajevanj se bo študija variant nadaljevala, ko bo DRSV zagotovila opozorilno karto poplav in rezultate modeliranj za oceno poplavne nevarnosti (izdelava poenostavljenega hidrološko – hidravličnega modela po metodi neposredne aplikacije padavin na 2D računsko mrežo). Po prejemu vhodnih podatkov bo Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) naročila potrebno gradivo, skladno s splošnimi smernicami DRSV s področja voda. DRSV naj bi te vhodne podatke zagotovila do meseca marca 2020.

Poleg tega se na predlog Mestne občine Celje išče tudi korekcija celjskega »Y«, kjer naj bi se vzhodna obvoznica Celja izločila iz projekta srednjega dela 3. razvojne osi in se reševala kot samostojni projekt. Za potrebe tega projekta ima občina za del trase že pripravljeno projektno dokumentacijo. Trasa te ceste bo povezovala dve državni cesti G1-5 in G2-107 in omogočala tranzit iz AC priključka Celje vzhod v smeri Zidanega mosta. Trasa te obvozne ceste tudi približno sovpada s traso vzhodne navezovalne ceste iz projekta 3. razvojne osi.

Študije in modeli glede umestitve štiripasovnice namesto dvopasovnice ne obstajajo. Glede na znane prometne podatke je bilo določeno, da se cesta dolgoročno načrtuje kot štiripasovnica, v gradbeno tehničnem in prometno ekonomskem delu pa razvrščа kot dvopasovna cesta od Laškega proti jugu in kot štiripasovna cesta med Celjem in Laškim. V prostorskem in okoljskem delu študije variant se cesta razvrščа kot koridor štiripasovnice.

Z dopolnitvijo študije variant sta bili dodatno obdelani tudi dve alternativni varianti, s katerima je bila proučena možnost posodobitve obstoječih prometnic tako s prometno tehničnega kot funkcionalnega vidika, ob maksimalni izkoriščenosti cestnega prostora, torej sestavljenka novogradenj in obstoječega omrežja. V okviru teh dveh variant je bila proučena posodobitev obstoječega omrežja med Sevnico in Trebnjem, vendar sta bili v fazi vrednotenja varianti smatrani kot manj primerni.

V kolikor bo DRSV zagotovila vhodne podatke s področja voda, bo v letu 2020 DRSI izvedla javno naročilo za izdelavo vodarskih strokovnih podlag za fazo študije variant, kar bo podlaga za dopolnitev gradbeno-tehničnega, prostorskega, okoljskega in ekonomskega vidika. Vzporedno bo dopolnjeno tudi okoljsko poročilo ob upoštevanju mnenj varstvenih nosilcev

urejanja prostora. V tem trenutku je ocenjeno, da bi se v letu 2020 izvedlo javno naročilo za dopolnitev dokumentacije in izdelale vodarske strokovne podlage za fazo študije variant. V letu 2021 naj bi se s temi strokovnimi podlagami dopolnila celotna dokumentacija. Po pridobitvi pozitivnih prvih mnenj in odločbe ministrstva, pristojnega za celovito presojo vplivov na okolje, bo najustreznejša variantna rešitev dana, konec leta 2021,v potrditev vladi RS.

Za gradnjo srednjega dela 3. razvojne osi je potrebno najprej sprejeti državni prostorski načrt. Po njegovem sprejemu se bo na podlagi veljavnih prometnih podatkov določila faznost in etapnost gradnje prioritetnih odsekov in opredelila časovnica njihove gradnje.

S spoštovanjem,

mag. Alenka BRATUŠEK
MINISTRICA

Pripravil:
Drago Bregar
Direktorat za kopenski promet, Sektor za ceste