



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR

DIREKTORAT ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

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

OBČINA LAŠKO
Mestna ulica 2
3270 LAŠKO

Številka: 350-11/2006/170-00721217
Datum: 28.4.2014

Zadeva: Državna cesta na srednjem delu 3. razvojne osi
Zveza: vaš dopis št. 430-14/06 z dne 17.4.2014 (22.4.2014)

Spoštovani,

Kot ste seznanjeni se je postopek prostorskega umeščanja tretje razvojne osi v srednjem delu, med avtocesto A1 pri Celju in avtocesto A2 pri Novem mestu, v januarju 2007 zaključil s predlogom najustrežnejšega koridorja. Predlagani koridor je bil kot ena izmed realno izvedljivih variant enakovredno obravnavan v študijah variant za vse tri dele, oziroma celotno tretjo razvojno os od meje z R Avstrijo na severu, do maje z R Hrvaško na jugu.

Na odseku od avtoceste A1 do avtoceste A2 je bila po vseh veljavnih kriterijih, v maju 2008, varianta v sredinskem koridorju ocenjena kot najustrežnejša. Skladno s tem je bil tudi oblikovan predlog najustrežnejše variantne rešitve, ki poteka od avtoceste A1 preko Celja, Laškega in Zidanega mostu do reke Save ter dalje preko Tržišča, Šmarjeških Toplic do Otočca, kjer se naveže na avtocesto A2.

Skladno z razpoložljivo metodologijo, na podlagi katere se variantne rešitve medsebojno vrednotijo je bil predlog najustrežnejše variantne rešitve strokovno korekten in bil najboljša možna osnova za pripravo strokovnih podlag oziroma osnutka državnega prostorskega načrta za ta del tretje razvojne osi.

Bistveni problem predlagane variantne rešitve pa se je odražal v njeni ekonomski neupravičenosti in družbeni nesprejemljivosti na posameznih območjih (Laško, Šmarješke Toplice...).

Zaradi navedenih problemov je bila s strani pobudnika priprave državnega prostorskega načrta predlagana redefinicija načrtovalskih izhodišč, kjer naj bi se s pripravo »minimalne alternative«, ob maksimalno možni izkoriščenosti cestnega prostora, proučila možnosti posodobitve obstoječih prometnic tako s prometno tehničnega kot funkcionalnega vidika. Potek minimalne alternative naj bi bila kombinacija novogradenj na najbolj problematičnih odsekih, rekonstrukcij za odpravo neustreznih tehničnih elementov ceste na posameznih odsekih ter ohranitev obstoječega omrežja na najmanj problematičnih delih.

V začetku leta 2011 je bila dopolnjena študija variant z upoštevanjem minimalne alternative. V okviru strokovnih podlag, ki zadevajo tehnični del, ekonomsko analizo, prometni del ter razvojno urbanistični elaborat, sta bili obdelani dve varianti minimalne alternative. Iz ocene rezultatov dopolnjene študije variant izhaja, da je med dvema minimalnima alternativama, prvotno predlagana variantna rešitev še vedno ugodna.

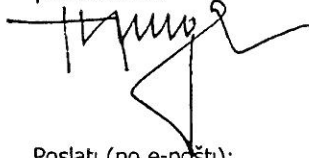
V dopoljnjeni študiji variant je bilo področje obdelave skoncentrirano na ožje področje poteka obstoječe cestne mreže, podrobnejše pa je bil tudi obdelan vpliv poselitve na načrtovano prometnico. Poleg tega je za potrebe uresničitve projekta, na podlagi prometnih razmer, stanja prometne infrastrukture, vrednosti investicije in vpliva na poselitev, proučena možna etapnost izvedbe projekta.

Predlagano variantno rešitev, na podlagi dopolnjene študije variant ni možno opredeliti kot dokončno zaradi nedokončanega okoljskega poročila. Vzrok temu je zamuda s strani Ministrstva za kmetijstvo in okolje pri zagotavljanju podatkov o habitatih.

Glede za razpoložljiva sredstva v državnem proračunu, ki so namenjena temu projektu, naj bi bil do konca leta 2015 pripravljen predlog najustreznejše variantne rešitve na tem delu tretje razvojne osi in v začetku leta 2016 posredovana v javno obravnavo študija variant in okoljsko poročilo.

S spoštovanjem.

Drago Bregar
podsekretar



Poslati (po e-pošti):

- naslovniku

Vložiti:

- zbirka dokumentarnega gradiva

mag. Darja KOCJAN

generalna direktorica

