

## Priloga: POROČILO O VKLJUČEVANJU JAVNOSTI

Priprava državnega prostorskega načrta (v nadaljnjem besedilu: DPN) za celotno potezo severnega dela tretje razvojne osi (od meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1) se je začela na predlog ministra za promet, ki je z dopisom št. 2601-2/2004/36-0032073 z dne 12. oktobra 2004 dal "Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj — Koper in mejo z Republiko Avstrijo (avtocestni priključek Šentrupert — avtocestni priključek Arja vas) in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom«.

### a) ŠTUDIJA VARIANT

V prvi fazi je bila izdelana »Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj—Koper in mejo z Republiko Avstrijo« (URBIS d.o.o., št. projekta 189-ŠV/2006, april 2008; v nadaljnjem besedilu: ŠV 2008) ter Okoljsko poročilo za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj—Koper in mejo z Republiko Avstrijo (GEATEH d.o.o., št. projekta OP-109/07; v nadaljnjem besedilu: OP 2008).

V osnovni študiji variant so se proučile, vrednotile in medsebojno primerjale variante v treh koridorjih — vzhodni in zahodni koridor na celotni potezi od meje do AC in t.i. sredinski koridor od Slovenj Gradca proti AC. Območje je bilo razdeljeno na 6 pododsekov. Vse variante so bile proučene in ocenjene z razvojno-urbanističnega, prometno-ekonomskega, gradbeno-tehničnega in okoljskega vidika. Kot rezultat primerjave je bil predlagan najustreznejši potek nove cestne povezave, sestavljen iz naslednjih variant: A3 — B2 — C1 — D1 — E2 — F2 — N1, ki so bile kot najustreznejše prepoznane po sintezi vseh vidikov vrednotenja in primerjave, opravljenih po posameznih odsekih.

Na podlagi usklajevanja z občinami iz območja državnega prostorskega načrta ter z Ministrstvom za okolje, Agencijo RS za okolje, Uradom za upravljanje z vodami, Ministrstvom za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktoratom za kmetijstvo, Zavodom Republike Slovenije za varstvo narave in Zavodom za varstvo kulturne dediščine Slovenije je bil izdelan optimizirani predlog najustreznejše variante nove cestne povezave, ki ga je Vlada RS obravnavala na 167. redni seji dne 25. 4. 2008 in sprejela sklep, da se seznaniti z »informacijo o postopku priprave in predlaganih rešitvah državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj—Koper in mejo z Republiko Avstrijo«, iz katere izhaja predlog, da se postopek nadaljuje v skladu z optimiziranim predlogom najustreznejše variantne rešitve na odsekih A, C, D, E, F in N, na odseku B (od priključka Otiški vrh do mednarodnega mejnega prehoda Holmec) pa se izdelajo in proučijo nove variantne rešitve.

**Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve je bila v oktobru 2007 predstavljena vsem občinam iz območja državnega prostorskega načrta.**

Na predstavitvi je bil vsem občinam izročen izvod študije variant, njen kratek povzetek in karta s prikazanimi proučevanimi in predlagano najustreznejšo varianto. Občine so bile zaprosene, da pripravljavcu posredujejo svoje stališče glede predlagane variante, ter opozorijo na zadrege ali težave in, če je to mogoče, že predlagajo tudi optimizacije.

Občinam je bilo predlagano, naj se, če je seveda mogoče, njihovi odzivi osredotočijo na predloge "izboljševanja" predlagane variante in ne v njeno zavračanje. Večina občin je svoje pripombe in predloge posredovala v roku enega meseca, posamezni odzivi s strani civilnih iniciativ, gospodarskih subjektov in posameznikov pa so prispeli kasneje. Vse pripombe in predloge je pripravljavec sproti posredoval izdelovalcem študije variant, okolijskega poročila in projektantom, saj je bilo zaradi transparentnosti postopka odločeno, da se do vsake pripombe zavzame strokovno stališče in da se predloge za drugačen potek variante preveri z gradbeno-tehničnega, prostorskega in okoljskega vidika. V tem procesu, ki je zaradi obsega pripomb in predlogov potekal šest mesecev, so z vsemi občinami, iz območja katerih so prispele pripombe in predlogi, bili izvedeni tudi delovni sestanki s ciljem, da se v konstruktivnem dialogu dogovori, kaj od predlogov občin je mogoče oziroma je smiselno upoštevati pri nadaljnjem načrtovanju. Pri odločitvi o (ne)upoštevanju pripomb je bilo potrebno upoštevati dejstvo, da je predlagana varianta na

meji ekonomske učinkovitosti. Vsi predlogi in pripombe v smeri umika trase izven predlaganega koridorja in gradbeno-tehnično zahtevnejših rešitev (predori, nasipi,...) pomenijo zmanjševanje ekonomske učinkovitosti, s tem pa odmik roka za realizacijo projekta v prostoru.

## b) DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT

Na podlagi rezultatov osnovne študije variant je Ministrstvo za promet z dopisom št. 2644-6/2005/3430031069 z dne 13.6.2008 podalo pobudo za delitev celotne trase in nadaljevanje postopka umeščanja trase v prostor v ločenih postopkih priprave državnih prostorskih načrtov za naslednje odseke:

- odsek I: od avtoceste A1 Šentilj-Koper do načrtovanega priključka na južnem delu Velenja (pri Gorenju),
- odsek II: od priključka na južnem delu Velenja do načrtovanega priključka Slovenj Gradec jug,
- odsek III: od priključka Slovenj Gradec jug do vključno Dravograda z obvoznici in
- odsek IV: od priključka Otiški vrh do mednarodnega mejnega prehoda Holmec.

Za Odsek I in II sta bili sprejeti: Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj—Koper do priključka Velenje jug (Uradni list RS, št. 3/17) in Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št. 72/13 in 3/17). Na Odseku IV se še vedno išče najprimernejšo varianto.

**Za Odsek III: Sloveni Gradec jug — Dravograd z obvoznici, je bil izdelan osnutek državnega prostorskega načrta (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011). Osnutek DPN je bil javno razgrnjen v maju 2012 skupaj z okoljskim poročilom.**

Na javni razgrnitvi je bilo izraženo **močno nasprotovanje javnosti in lokalnih skupnosti na osnovni potek trase, veliko število pripomb se je nanašalo predvsem na potek predlagane trase po Mislinjski dolini ter umestitvi trase na območju Otiškega Vrha in Dravograda**. Glede na navedeno je bil postopek priprave in sprejema državnega prostorskega načrta ustavljen v fazi izdelave stališč do pripomb in predlogov z javne razgrnitve.

Dne 3.7.2017 je bil **med Ministrstvom za infrastrukturo, Svetom koroške regije in Svetom županov Savinjsko Šaleške regije podpisan Protokol** o poteku načrtovanja in izgradnje 3. razvojne osi na odseku Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec – Dravograd – Holmec. Protokol med drugim določa naslednja izhodišča:

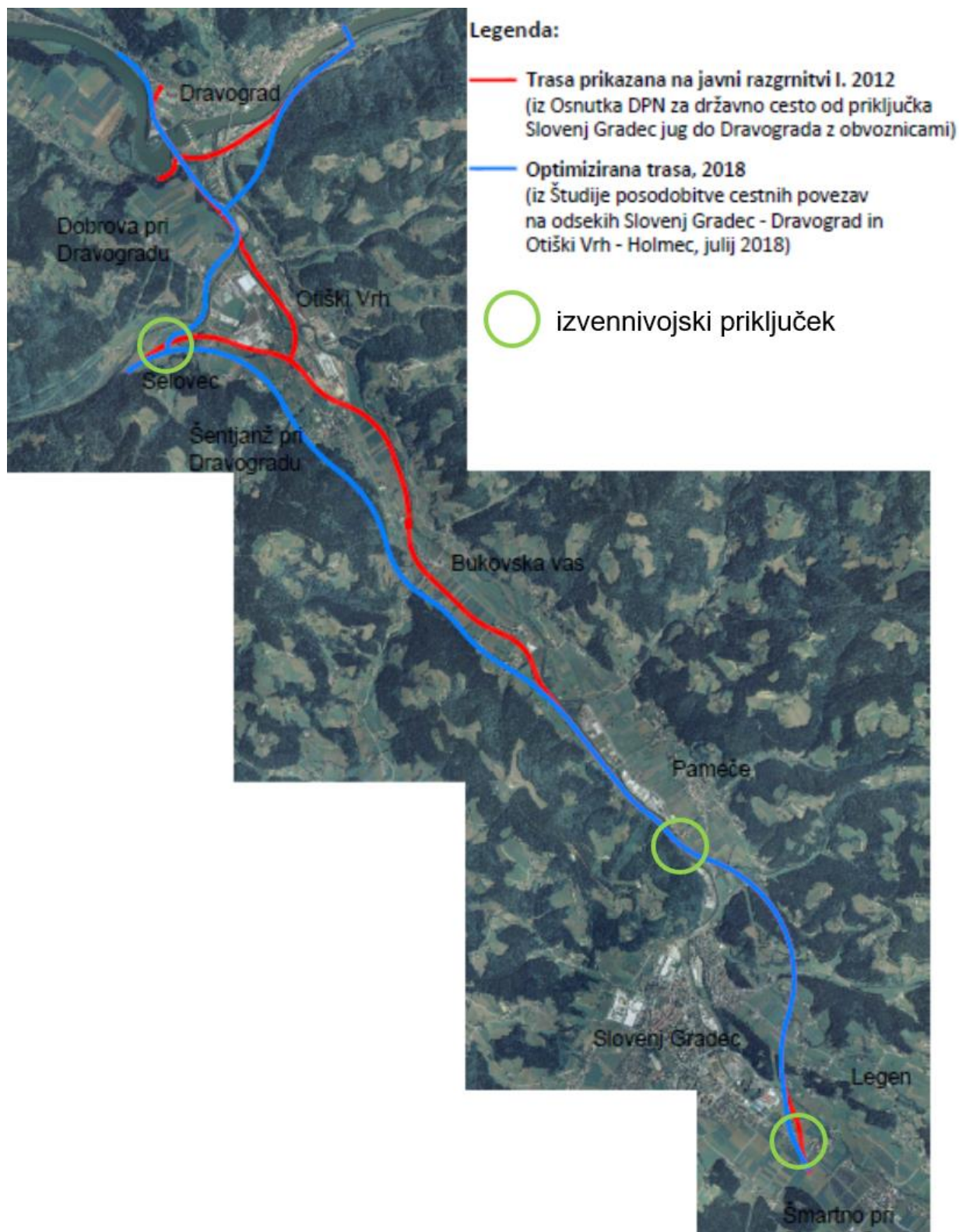
- temeljito posodobiti in izgraditi cestno infrastrukturo skladno z veljavnimi standardi, ki bodo zagotavljali zahtevano prepustnost omrežja in kakovost prometnih uslug, najmanj na nivoju dvopasovne ceste s projektno hitrostjo 90 km/h;
- kolikor zahtevanih standardov ne bo možno zagotoviti na večinskem poteku celotnega odseka, bo na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd ter Otiški Vrh – Holmec proučena in izgrajena povsem nova cestna povezava.

**Na podlagi pripomb na umestitev trase, se je izdelalo dodatne preveritve in potencialne možnosti za optimizacijo trase na način, da bi le ta bila sprejeta s podporo v lokalnem okolju. Sprejeta je bila odločitev, da se pripombe v čim večji možni meri upoštevata.**

V juliju 2018 je bila izdelana »**Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški Vrh – Holmec**«, Lineal d.o.o., Maribor, katere cilj je bil preveriti izvedljivost različnih scenarijev posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški Vrh — Holmec, z gradbeno-tehničnega, okoljskega, prostorskega in prometno-ekonomskega vidika ter preveriti njihovo ekonomsko upravičenost, vključno z oceno širših ekonomskih učinkov. V študiji so bili obravnavani scenariji, ki so vključevali tako rešitve v smislu rekonstrukcije obstoječih cest, gradnje nove dvopasovne ceste in gradnje nove štiripasovne ceste, v različnih kombinacijah ureditev posameznih odsekov. V študijo je bila vključena tudi analiza navezovalne in obvozne ceste Dravograda.

Na podlagi opravljenih analiz ter primerjave scenarijev je v zaključku študije predlagano, da se kot najprimernejši scenarij za nadaljnje investicijske aktivnosti ter prostorsko umeščanje sprejeme scenarij 13, ki na odseku Slovenj Gradec jug – Dravograd vključuje novo štiri pasovno cesto od Slovenj Gradca jug do Otiškega Vrha (za katero je možna fazna gradnja) vključno z novo dvopasovno navezovalno in obvozno cesto Dravograda. Potek trase v največji možni meri upošteva pripombe, ki so jih podali krajani na javni razgrnitvi. Za predlagano traso umestitve ceste v prostor se nadaljuje postopek priprave državnega prostorskega načrta.

Izvedena bo ponovna javna predstavitev rešitev, na kateri bo lahko javnost podala pripombe in predloge.



SLIKA 1: Prikaz spremenjene trase na podlagi pripomb in predlogov javnosti, podanih leta 2012

(VIR: Osnutek državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvozniciami (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011) in Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški Vrh – Holmec, Lineal d.o.o., Maribor, julij 2018)

Predlog državnega prostorskega načrta in dopolnjeno okoljsko poročilo bosta v skladu z ZUreP-3 javno razgrnjena z namenom seznanitve javnosti z novimi rešitvami. Tekom javne razgrnitve bodo organizirane javne obravnave. Do vseh pripomb in predlogov, pridobljenih v času javne razgrnitve, bodo zavzeta stališča, na podlagi katerih bo izdelan predlog državnega prostorskega načrta, ki bo posredovan v mnenja nosilcem urejanja prostora.

**PRILOGA:**

- **Stališča do pripomb z javne razgrnitve** (javna razgrnitev je potekala v maju 2012), stališča zavzeta v letu 2019