



Št.: 72/2014 - RRA01
Datum: 30.01.2015

MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
Langusova ulica 4
1000 LJUBLJANA

Zadeva: Pripombe na Strategijo razvoja prometa v RS, verzija 9.6, 15.10.2014

Spoštovani,

na podlagi objavljene Strategije razvoja prometa v RS, vam podajamo naše pripombe in dopolnitve, ki izhajajo iz evidentiranih potreb Regionalnega razvojnega programa in dejanskega stanja v regiji.

Glavnina pripomb se nanaša na neustrezno in pomanjkljivo obravnavo regijske problematike, namreč Strategija obravnava predvsem področja, ki so v pristojnosti države in ne segajo na nivo regije, čeprav je v nekaterih regijah problematika širša. Iz navedene strategije je moč razbrati, da gre predvsem za izvajanje ukrepov, ki bodo financirani iz naslova kohezijske politike v obdobju 2014-2020. Strategija naj bi reševala in opredeljevala ukrepe na več nivojih in ne samo ukrepe, kjer je znan vir financiranja. V nadaljevanju vam podajamo konkretnije dopolnitve strategije.

Strategija ne upošteva dejanskega stanja v regiji in sicer:

1. Ob pregledu predloga strategije prometa Slovenije smo v točki 1.5.6. ukrepi ReNPRCL, ki se navezujejo na javno prometno infrastrukturo zasledili, da ni omenjenega letališča Cerklje ob Krki. Letališče Cerklje ob Krki je v osnovi vojaško letališče ob Vojašnici Jerneja Molana. Za letališče je izdelan državni prostorski načrt – DLN v letu 2008 v katerem se del letališča namenja tudi civilnemu letalstvu.

Ravno tako predlagamo, da se pod točko 7.4.2.5. Področje zračnega prometa doda koda A.4 – letališče Cerklje ob Krki ter se zapiše ukrep v smislu, da se nadaljuje razvoj za potrebe vojaškega dela in civilnega letališča (prevoz blaga, potnikov). Zagotovi naj se ustrezna infrastruktura za redno obratovanje. V okviru tega naj se predvidijo vsa potrebna dela – dokončanje del v skladu s sprejeto prostorsko dokumentacijo (podaljšanje vzletno pristajalne steze, izgradnja vse predvidenih terminalov, izgradnja dodatnih parkirnih pozicij za letala in hangarjev ter ostalo. Z realizacijo investicijske namere se lahko dosega večje finančne učinke na turistični (Terme Čatež) in gospodarski panogi regije Posavja.

V neposredni bližini letališča (land side) je sprejet prostorski akt za gospodarsko središče državnega pomena Feniks, zato naj se predvidijo vse potrebne usmeritve in

ukrepi za zagotavljanje razvoja gospodarskega središča. Gospodarsko središče ima neposredno navezavo letalo – cesta (multimodalni transport). Z namenom razvoja intermodalnega vozlišča je bil v območje gospodarskega središča načrtovan železniški tir. Zaradi dodatne premostitve Save na območju akumulacijskega jezera hidroelektrarne Brežice je ideja opuščena, vendar ne zavržena. V ta namen je predvidena razširitev železniškega terminala v Dobovi, ki je istočasno tudi mednarodni železniški prehod.

Letališče Cerklje ob Krki naj se opredeli kot prioriteta in zmožnost za razvoj regije predvsem v odnosu do bližine meje z Republiko Hrvaško in v povezavi s turističnim kompleksom Term Čatež ter prihajajočimi energetskimi objekti na spodnji Savi (hidroelektrarna Brežice, hidroelektrarna Mokrice, hidroelektrarna Krško, hidroelektrarna Blanca itd.). *Terme Čatež so z enim največjih termalnih vodnih parkov v Evropi izjemno privlačna družinska turistična destinacija in zdraviliški center revmatskih bolezni, bolezni prebavil, nevroloških stanj in podobno.*

2. V točki 1.8.1. naj se doda podrobnejša predstavitev osi multimodalnega prometa v smislu kot smo navedli v spodnjem odstavku:

»1.8.1. Kriteriji in roki za implementacijo prihodnjega TEN–T omrežja

V TEN–T uredbi sta predlagana dva nivoja načrtovanja omrežja in sicer:

- celovito omrežje in
- jedrno omrežje.

Za celovito in jedrno omrežje veljajo določeni standardi, ki naj bi bili implementirani do leta 2030 (za jedrno omrežje) oz. 2050 (za celovito omrežje). V celovitem TEN–T omrežju v Republiki Sloveniji, ki naj bi bilo dokončano do leta 2050, je zajet praktično celoten prometni križ, in sicer:

- multimodalna prometna os od Kopra/Trsta–Divace–Ljubljane–Zidanega mosta– Pragerskega do meje med Slovenijo in Madžarsko oz. preko Maribora do meje med Slovenijo in Avstrijo,
- multimodalna prometna os od meje med Avstrijo in Slovenijo–Jesenic–Ljubljane–Zidanega mosta do Dobove (mednarodni mejni železniški prehod) torej meje med Slovenijo in Hrvaško.«

3. **Strategija se usmerja v razvoj javnega potniškega prometa in železniškega prometa, čeprav ugotavlja na str. 22, da so državne ceste v splošnem zgrajene, da je potrebno posvetiti skrb vzdrževanju in obnavljanju državne cestne mreže, čeprav le-ta ni tako ustrezna, kot se navaja. Navajate na str. 172, da je potrebno sredstva za ta namen povečati, a stanje kaže, da do tega do sedaj še ni prišlo.**

4. Podpiramo osnovne cilje razvoja prometne infrastrukture, ki mora prebivalcem in gospodarstvu omogočati dostopnost do primarnih funkcij, podpirati razvoj gospodarskih dejavnosti ter hkrati zagotavljati povezanost urbanih središč in funkcionalnih regij z namenom zmanjšanja potovalnih časov med regijami v državnem in mednarodnim prostoru.

Če želimo doseči te cilje, je treba obravnavati prometno omrežje kot celovit prometni sistem, ki povezuje vse oblike in vrste prometa ter razvijati infrastrukturne sisteme, ki omogočajo povezanost vseh območij države in so dobro navezani na evropske, podpirajo razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij ter njihov kvalitetni razvoj ter privlačnost za bivanje in delo, omogočajo medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter prispevajo k skladnemu razvoju države.

Realnost tega časa in prostora, ki je s podatki potrjena tudi v predlogu Strategije, pa je, da veliko večino prometnega dela pri nas še vedno opravi cestni promet, pa naj bo na področju tovornega ali potniškega prometa. S tega izhodišča je torej razumljivo, da je bližina avtoceste ali vsaj primerno hitre ceste dejanska prednost, ki odločilno vpliva na razvoj občin in tudi države.

Iz tega izhaja naš glavni pomislek na predlog Strategije, ki je, da v dokumentu ni omenjeno nadaljevanje in dokončanje DPN za projekt 3. razvojne osi na srednjem delu, kar si razlagamo kot izrazito spremembo prometne politike, ki tako odstopa od 10 let prizadevanj za napredek tega projekta in nam zaenkrat ne ponuja ustreznih alternativ za izboljšanje prometne povezanosti območja naše občine z glavnimi prometnimi tokovi znotraj in zunaj Republike Slovenije. Zato predlagamo, da se med ukrepe eksplicitno vnese tudi dokončanje DPN za državno cesto na odseku med avtocesto A1 (Celje Lopata) in avtocesto A2 (Novo mesto) – 3. razvojna os – srednji del.

5. Pozdravljamo poglavje na str. 182, 5.1.2.1 Državne ceste za skladen regionalni razvoj in urbani razvoj, a je temu namenjeno premalo pozornosti. Tukaj omenjate tudi cestne novogradnje in ne samo vzdrževanje in obnavljanje cest, ki jih s proračunskimi sredstvi ne bo mogoče doseči, a so ključne za gospodarski razvoj regij.

V smislu delovanja in organizacije cestnega prometa je zapisan razvoj koncepta vzdrževanja cestnega omrežja vključno z obnovo cest. Z ukrepom se želi doseči nadzor nad izrabo infrastrukture. S poenotenim pristopom o določitvi izrabe cestne infrastrukture bi omogočili takojšnje konkretiziranje cestnih odsekov, ki so potrebni vzdrževanja. V ta namen naj se opis ukrepa dopolni s konkretiziranjem že znanih odsekov in določijo naj se stopnje/rangi, po katerih se bodo glede na dotrajanost rangirali cestni odseki in predviden rok vzdrževalnih del.

6. Ob pregledu ukrepov s katerimi se bodo dosegli zastavljeni cilji in na osnovi opisov ukrepov predlagamo, da se na strani 208 ukrep pod kodo Ro. 10 (povezava Hrastnik z Zidanim Mostom in Brežicami) dopolni v smislu, da se natančneje opiše povezavo mimo Krškega do Brežic. V pripravi je prostorska dokumentacija (DPN), ki povezuje mesti Krško in Brežice – torej gre za povezovalno cesto med Krškim in Brežicami v smislu medmestne povezave, ki je podaljšek povezave Zasavja s kraji ob južnem toku Save (Brežice). V Brežicah se predmetna medmestna povezava priključi na predvideno brežiško obvožno cesto, katera vsebuje dva izven-nivojska križanja z železnico in novo premostitev Save ter se naveže na avtocesto preko obstoječega priključka na Čatežu ob Savi.

Regija Posavje je pretočna v smeri vzhod - zahod, do čim je povezanost v smeri sever – jug zelo slaba. Posavje je s severnimi regijami povezana zgolj s cestno infrastrukturo, ki pa je glede na pomembnost povezave izjemno slabo urejena in dotrajana. Profil regionalne ceste Brežice – Bizeljsko ne ustreza merilom državne ceste. Za boljšo povezanost v smeri sever – jug je potrebno zagotoviti bogatejši profil ceste s pločnikom in kolesarsko stezo, ki omogočata slediti zastavljenemu cilju trajne mobilnosti.

Za povezovanje Trebč, Podsrede, Osredka in Koprivnice z brežiško ravnico, pri čemer prometni tok poteka preko Pečic, Križ in Zgornje Pohance do Spodnje Pohance, je potrebno obstoječo prometnico prekategorizirati v državno cestno omrežje. Opisana prometna povezava med Kozjanskim in Brežicami ustreza profilu državne ceste in

navkljub nižjemu rangu postaja vse pomembnejša prometna povezava med Podsredo kot upravnim središčem Kozjanskega parka, Osredkom, ki sodi v brežiški šolski okoliš, Koprivnico kot kulturno zelo razvitim krajem, ki močno povezuje brežiško in kozjansko regijo in ostalimi pomembnejšimi središči v južno kozjanski regiji. S predlagano prekategorizacijo lokalne ceste bi povezali več občinskih središč - občinsko središče Kozje in Šentjur z občinskim središčem Občine Brežice. Gre za dve območji v jugo zahodni Sloveniji, ki sta vse bolj povezani navkljub naravni ločnici – Orlici (gričevje). Prevladujejo predvsem dnevne migracije, ki tvorijo novo povezovalno shemo v sistemu obstoječega cestnega omrežja. Vsi naštetih kraji, ki so sicer locirani v sosednjih občinah, močno gravitirajo v lokalno središče Občine Brežice. Mesto Brežice z okolico jim namreč ponuja možnost dostopa do družbeno-storitvenih dejavnosti, možnost zaposlovanja in ne nazadnje jim Brežice, z dobro geostrateško lego in povezavo na omrežja ostalih infrastrukturnih ureditev, ponuja odlično povezavo z ostalimi regijami znotraj in zunaj meja Slovenije.

Predlagamo, da se navedena ukrepa vezana na cestno infrastrukturo upoštevata pri nadaljnji pripravi strategije.

Na območju občine je potrebno predvidet še ostala izven-nivojska križanja. Na območju naselja Dobova je v pripravi prostorski akt za izven-nivojsko križanje Dobova / izvoz. Na območju zahodno od železniške postaje Brežice je potrebno zagotoviti dodatno izven-nivojsko križanje v bližini naselja Zgornji Lenart, ki bo omogočil, da se bodo obstoječi prometni tokovi navezali na medmestno povezavo Krško Brežice in s tem zmanjšali potovalni čas in obremenitve okolja.

7. V razdelku Ro. 46, kjer so navedeni ukrepi, ki jih je potrebno izvesti v smislu pripravljenosti na ekstremne vremenske pojave, je za kraje ob vodotokih bistvenega pomena protipoplavna zaščita pomembnejši prometnih povezav, ki omogočajo pravočasno in varno evakuacijo iz poplavnih območij. V danem pomenu naj se dopolni ukrep v zvezi s pripravljenostjo na ekstremne vremenske pojave.
8. V celotni strategiji naj se konkretizirajo vstopno/izstopne točke v primerih ko so le te znane. Kot primer podajamo mednarodni mejni prehod Obrežje, mednarodni mejni železniški prehod Dobova, avtocestni odsek Krška vas – Obrežje skozi Brežice, X. panevropski koridor skozi Brežice in podobno.
9. Hkrati na str. 183 navajate, da bo potrebno zajeti tiste razvojne projekte na državnih cestah, za katere je na podlagi izdelane predhodne študijske, projektne in investicijske dokumentacije razvidno, da bodo s svojo realizacijo prinesli tolikšne prihranke uporabnikom državnih cest in prebivalcem ob njih, da bodo ekonomsko upravičeni. Ekonomska upravičenost ne more biti edini kriterij za razvojne projekte, pri tem je potrebno upoštevati enakomeren regionalni razvoj, dostopnost regije navzven in znotraj, kar je pogoj za gospodarski razvoj regije, odseljevanje mladih in še nekaj komponent, ki definira regionalni razvoj v Sloveniji.
10. Kar se tiče modernizacije železniškega omrežja je potrebna tudi dopolnitev ukrepa na relaciji **Zidani most – Dobova**, na str. 204 je opredeljen ukrep tega odseka, vendar ga je potrebno bolj detajlno definirati in dodati časovno komponento izvedbe za vse ukrepe. Hkrati med ukrepi ni relacije **Imeno-Zagreb**.



11. Pri predlogu ukrepa s področja železniškega prometa, R.2 Zidani Most-Dobova (HR), pri katerem predlagamo, da se glede na cilje predloga Strategije, med katerimi je navedeno, da je za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka in dostopnosti potrebno spodbujati intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki v prihodnosti prevzema večino daljinskega tovornega prometa, vsebina ukrepa smiselno razširi tako, da je na tej glavni železniški progi potrebno zagotoviti ukrepe za ukinitvev vseh obstoječih nivojskih cesto-železniških prehodov ter ureditev območij obstoječih regionalnih in lokalnih železniških vozlišč za potrebe modernih skladiščno-prekladalnih centrov regionalnega in lokalnega pomena, posodobitev obstoječih potniških terminalov ter integracije javnega in osebnega prometa.

12. Predloga ukrepa s področja železniškega prometa, in sicer, R. 24 Varnost, za katerega smo menja, da je edino smiselna strateška usmeritev, da se z avtomatskimi zapornicami zavarujejo vsi nivojsko cesto-železniške prehodi, ki se ne ukinjajo.

13. Kot ukrep trajnostne mobilnosti strategija navaja kolesarsko omrežje in sicer kolesarsko omrežje, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost kot državno kolesarsko omrežje. Ukrepi in ugotovitve, ki so navedene na str. 136 in 137 so presplošne, saj navajajo, da tudi državno kolesarsko omrežje ni urejeno. Na podlagi tega lahko sklepamo, da bo možno realizirati v obdobju 2014-2020 samo nekaj km kolesarskih poti v ukrepu trajnostne mobilnosti iz naslova kohezijske politike v mestnih naseljih.

Med predlogi ukrepov v kolesarskem prometu naj se konkretizira pojem »zagotoviti« - pripraviti ustrezne podlage, pripraviti ustrezno dokumentacijo, zgraditi ipd.

Na nivoju kolesarskega prometa smo zasledili odstopanje od določevanja strateških usmeritev. V strategiji je omenjen samo državni nivo kolesarskih stez, ne pa tudi pomembnost vzpostavitve lokalnega omrežja. Govorimo o prometni strategiji, ki obsega tako državni kot tudi lokalni nivo. V strateškem dokumentu je potrebno zavzeti stališče do celotnega omrežja na področju države - tako do državnega kot tudi lokalnega omrežja.

Predlagamo, da se v strategiji prometa opredeli tudi peš promet, ki je osnovna trajnostne mobilnosti.

14. Predlagamo navedbo konkretnih ukrepov na področju državnega kolesarskega omrežja. Na našem območju regije se načrtujejo naslednje državne kolesarske povezave:
 - Daljinska kolesarska povezava 910200 (Novo mesto-Otočec-Kostanjevica na Krki-Čatež ob Savi-MMP s Hrvaško)
 - Daljinska kolesarska povezava 910600 (Bistrica ob Sotli-Brežice)
 - Glavna kolesarska povezava 921900 (Brestanica-Krško-Brežice).



15. Predlagamo, da se v strategiji na str. 201 opredeli tudi osrednji del 3. razvojne osi CE-NM. Hkrati predlagamo, da se v strategijo vnese teks iz Operativnega programa

za izvajanje kohezijske politike v obdobju 2014-2020 in sicer: V okviru te prednostne naložbe bomo sredstva vlagali v konkretizacijo posameznih faz projekta identificiranih v SRP na 3. Razvojni osi, v okviru tehnične pomoči pa tudi v pripravo izvedbene projektne dokumentacije za posamezne odseke na različnih delih 3. Razvojne osi, ki bodo prostorsko umeščeni in se neposredno navezujejo na TENT-T omrežje. Predvsem kar se tiče priprave projektne dokumentacije iz naslova tehnične pomoči. Ta območja nimajo primerne osnovne prometne infrastrukture za razvoj gospodarstva, zato ne moremo govoriti o alternativnih rešitvah.

S spoštovanjem,

Martin Bratanič
v.d. direktorja