



Strukturni skladi EU v Sloveniji



REPUBLIKA SLOVENIJA

SLUŽBA VLADE RS ZA LOKALNO SAMOUPRAVO IN REGIONALNO POLITIKO

MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi

(Drugo vmesno poročilo)

Naročnik:

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko
Ministrstvo za okolje in prostor

Ta dokument je nastal s finančno podporo strukturnih skladov EU.

Odgovorni predstavniki naročnika:

Dražen Levojevič (SVRSLSRP)
mag. Helena Šolar (MOP)

Naloga:

Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi

Številka pogodbe:

MOP: 3083-1/2006-537
Omega Consult: 55/06

Izdelovalec:

Omega Consult, projektni management, d.o.o. Ljubljana

Odgovorni vodja projekta:

Bruno Bensa, univ. dipl. inž. grad.

Člani projektne skupine:

mag. Jure Miljevič, univ. dipl. inž. grad.
David Krivec, univ. dipl. soc.
mag. Marko Kristl, univ. dipl. ekon.
Nina Bolko, univ. dipl. polit.
dr. Marko Šetinc, univ. dipl. ing. kem. ing.
dr. Heda Kočevar, univ. dipl. inž. geol.
Matjaž Oberžan, univ. dipl. ekon.
Robert Rupar, univ. dipl. inž. grad.
Miha Podgoršek, univ. dipl. inž. grad.
Tomaž Plesec, univ. dipl. geog.
Blaž Žabkar, univ. dipl. geog. in zgod.
Aljaž Bole, stroj. teh.

Predmetne oznake:

Gesla: Regionalni razvoj, prometna infrastruktura, prometna študija
Keywords: Regional development, transport infrastructure, traffic study

Šifra naloge:

12/06-RN-SL

Odgovorni nosilec projekta:
Bruno Bensa

Direktor:
Bruno Bensa

Ljubljana, oktober 2006

Copyright © Republika Slovenija, Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalni razvoj ter Ministrstvo za okolje in prostor, 2006.
(Besedilo je avtorsko zaščiteno. Zaščita vključuje vsako uporabo besedila, ki ni v skladu z Zakonom o avtorskih pravicah ter vsako reproduciranje, kopiranje, mikrofilmanje – ne glede na tehniko – celote ali posameznih delov.)



KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	1
1.1	OPREDELITEV IN POMEN 3. RAZVOJNE OSI	1
1.2	NAMEN IN CILJI NALOGE.....	2
1.3	CILJI NALOGE	2
1.4	SESTAVA POROČILA.....	3
2	OBMOČJE OBRAVNAVE.....	4
2.1	GEOGRAFSKA OPREDELITEV.....	4
2.2	MESTO 3. RAZVOJNE OSI V ŠIRŠEM KONTEKSTU	7
3	DOLGOROČNI RAZVOJNI DOKUMENTI.....	8
3.1	NACIONALNI NIVO.....	8
3.2	NIVO REGIJ	23
3.3	OBČINSKI NIVO.....	34
3.4	OSTALE STROKOVNE PODLAGE IN OMEJITVE RABE PROSTORA	35
3.5	ALPSKA KONVENCIJA	39
4	PRIMERJAVA POSAMEZNIH REGIJ S SLOVENIJO IN REGIJAMI V SOSEDNIH DRŽAVAH..	46
4.1	DEMOGRAFSKI KAZALNIKI	46
4.2	KAZALNIKI EKONOMSKE MOČI	49
4.3	KAZALNIKI SOCIALNE VKLJUČENOSTI	52
4.4	GOSPODARSKI TRENDI NA OBRAVNAVANEM OBMOČJU	55
5	PROMETNA PONUDBA NA OBRAVNAVANEM OBMOČJU.....	62
5.1	DRŽAVNO CESTNO OMREŽJE.....	62
5.2	JAVNI POTNIŠKI PROMET.....	67
5.3	JAVNO ŽELEZNIŠKO OMREŽJE	69
6	STANJE DOSTOPNOSTI DO JAVNIH FUNKCIJ NA OBRAVNAVANEM OBMOČJU	70
6.1	VLOGA NASELJ V OMREŽJU NASELJ NA OBMOČJU 3.RAZVOJNE OSI.....	70
6.2	OMREŽJE DRUŽBENE JAVNE INFRASTRUKTURE	72
6.3	OBSTOJEČA DOSTOPNOST DO UPRAVNIH ENOT IN REGIONALNIH SREDIŠČ	74
7	SWOT ANALIZA	76
7.1	METODA ANALIZE	76
7.2	SWOT ANALIZA ZA OBMOČJE TRETJE RAZVOJNE OSI	76
8	SCENARIJI RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE.....	79
8.1	PROMETNA INFRASTRUKTURA IN REGIONALNI RAZVOJ	79
8.2	POSTOPEK (METODOLOGIJA) DOLOČITVE TRASE CESTNE POVEZAVE	80
8.3	IZDELANI OSNOVNI SCENARIJI	86
8.4	IDEJNA POSTAVITEV TRAS PO SCENARIJIH	91
9	PROSTORSKO VREDNOTENJE.....	101
9.1	NAPOVED DEMOGRAFSKEGA RAZVOJA V PROSTORU	101
9.2	NAPOVED EKONOMSKEGA RAZVOJA V PROSTORU	104
9.3	MODEL RAZPOREDITVE AKTIVNOSTI	108
9.4	PRESOJA PROSTORSKIH VPLIVOV	109
10	PROMETNO VREDNOTENJE.....	115
10.1	ŠTIRISTOPENJSKI PROMETNI MODEL ZA POTNIŠKI PROMET	115
10.2	NAPOVED BODOČIH PROMETNIH TOKOV.....	118
10.3	SCENARIJ POVEČANJA PREVOZOV V JAVNEM POTNIŠKEM PROMETU	119
10.4	TERENSKA RAZISKAVE	120
10.5	ANKETA BLAGOVNIH POTI.....	122
10.6	PRIMERJAVA KAZALNIKOV PROMETNE UČINKOVITOSTI	125



11	OKOLJSKO VREDNOTENJE	127
11.1	POMEN OKOLJSKEGA VREDNOTENJA	127
11.2	OKOLJEVARSTVENI CILJI V SLOVENSKEH STRATEŠKIH DOKUMENTIH	128
11.3	ZNAČILNOSTI IN USMERITVE REGIJ TER STANJE OKOLJA NA PODROČJU TRETJE RAZVOJNE OSI	130
11.4	ZNAČILNOSTI OBMOČIJ POSEBNEGA OKOLJSKEGA POMENA.....	133
11.5	VERJETNI ZNATNI VPLIVI NA OKOLJE IN UKREPI ZA NJHOVO ZMANJŠANJE.....	136
11.6	OCENA RANLJIVOSTI OKOLJA	137
12	EKONOMSKO VREDNOTENJE	146
12.1	PREDPOSTAVKE IN IZHODIŠČA, UPORABLJENA PRI VREDNOTENJU DRUŽBENO EKONOMSKIH UPRAVIČENOSTI IDEJNIH POSTAVITEV TRAS.....	146
12.2	IZRAČUN KAZALNIKOV DRUŽBENO EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI IDEJNIH POSTAVITEV TRAS.....	146
12.3	PRIMERJAVA KAZALNIKOV DRUŽBENO EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI IDEJNIH POSTAVITEV TRAS.....	147
13	PRIMERJAVA POSAMEZNIH SCENARIJEV	148
13.1	OPREDELITEV OSNOVNIH POJMOV V ZVEZI Z VREDNOTENJEM PROGRAMA	148
13.2	PRIMERJAVA UČINKOVITOSTI SCENARIJEV	149
13.3	MULTIKRITERIJSKA ANALIZA	152
13.4	PREDLOG IZBORA NAJUSTREZNEJŠEGA SCENARIJA	154
14	LITERATURA IN VIRI.....	156
15	PRILOGE	162



SLOVAR UPORABLJENIH IZRAZOV

AVRIS	Avtobusni vozno redni informacijski sistem
BCP	Banka cestnih podatkov
BDP	Bruto domači proizvod
DRP	Državni razvojni program 2007 – 2013
DRSC	Direkcija Republike Slovenije za ceste
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
EU	Evropska unija
EUROSTAT	Statistični urad Evropske unije
FUR	Funkcionalne urbane regije
iBON	Bonitete poslovanja za slovenska podjetja
IPIS	Poslovni register Slovenije
JŽI	Javna železniška infrastruktura
NPIA	Nacionalni program izgradnje avtocest
NPRJŽI	Nacionalni programu razvoja javne železniške infrastrukture
NSRO	Nacionalni strateški referenčni okvir
OP ROPI	Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013
RePPRS	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije
RRA	Regionalne razvojne agencije
RRP	Regionalni razvojni program
RS	Republika Slovenija
RZPR	Regionalna zasnova prostorskega razvoja
SKTE	Standardna klasifikacija teritorialnih enot
SPRS	Strategija prostorskega razvoja Slovenije
SRS	Strategija razvoja Slovenije
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SWOT	Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti
TEN	Trans European Network (Evropsko infrastrukturno omrežje)
TIA	T

1 UVOD

1.1 OPREDELITEV IN POMEN 3. RAZVOJNE OSI

Panevropski prometni koridorji kot pomemben instrument evropskih politik povezujejo med seboj glavna evropska središča z namenom večje integracije evropskega prostora. Vendar pa panevropska infrastrukturna omrežja prinašajo prednosti predvsem glavnim središčem ob koridorjih, ki se preko njih bolje povezujejo z drugimi glavnimi središči. V nasprotju s tem se lahko manjšim središčem v zaledju, ki s koridorji niso povezana, njihov relativni konkurenčni položaj celo poslabša.

Tretja razvojna os je strukturni projekt, ki med seboj povezuje sekundarna središča med koridorji in njihove razvojne potenciale ter jih hkrati pripenja na omrežje panevropskih povezav. Namen projekta je povečanje konkurenčnosti območja ob razvojni osi skozi povečano dostopnost in okrepitev institucionalnih in gospodarskih povezav. Na ta način je tretja razvojna os instrument, ki prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji ter bolj uravnoteženemu razvoju evropskega prostora.

Tretja razvojna os je v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije^[1] opredeljena kot ena izmed sekundarnih prometnih povezav, ki se navezujejo na transevropsko infrastrukturno omrežje, V. in X. panevropski prometni koridor ter na Jadransko – Jonsko prometno os. Ta os se po cestnem omrežju v Sloveniji iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja navezuje na avtocesto pri Celju in se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. S ponovno vzpostavitvijo opuščene železniške proge med Velenjem in Dravogradom bo os vzpostavljena tudi po železniškem omrežju - iz smeri avstrijske Koroške preko Dravograda, Slovenj Gradca, Velenja, Celja, Zidanega mostu, Sevnice, Trebnjega, Novega mesta preko Metlike naprej proti Karlovcu. Nova razvojna in prometna os povezuje regionalna središča Beljak, Celovec in Pliberk na avstrijskem Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje, Celje in Novo mesto v Sloveniji in Karlovec ter Reko na Hrvaškem. Omogoča navezovanje tovornega in osebnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri.

Tretja razvojna os v Sloveniji poteka po območju petih statističnih in razvojnih regij: Koroške, Savinjske, Zasavske, Spodnjeposavske in Jugovzhodne Slovenije oziroma občin, ki spadajo v te regije. Izgrajena povezava bo zagotavljala medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije, hkrati pa bo zagotovila prometno povezavo v okviru V. in X. koridorja in med koridorji ter alternativno povezavo tujih središč mednarodnega pomena preko ozemlja Slovenije. Tretja prometna os bo omogočila navezavo pomembnih lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave in bo pomenila dvig kakovostne ravni sedanjih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet. Z izboljšanimi prometnimi povezavami se bo skrajšalo trajanje potovanj in se bosta izboljšali kvaliteta potovanj in prometna varnost.

V prometnem smislu je območje tretje razvojne osi razdeljeno na tri posamezne med seboj povezane prostorske sklope, ki ne potekajo nujno kontinuirano in na katere bodo vezani končni rezultati naloge:

- prostorski sklop A: od meje z R Avstrijo do avtoceste A1;
- prostorski sklop B: od avtoceste A1 do Novega mesta in
- prostorski sklop C: od Novega mesta do meje z R Hrvaško.

1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE

Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi je vsebinsko in glede območja obravnave razširjena obravnava scenarijev razvoja prometne ponudbe, ki se izdelava zaradi zagotavljanja vsebinske in prostorske celovitosti pri umeščanju državnih prostorskih ureditev v prostor. Uspešno uresničevanje razvojne osi namreč ni pogojeno samo z izboljšano prometno ponudbo, ampak zahteva povezovanje posamičnih sektorskih pristopov v skupno in usklajeno razvojno vizijo. Za celovito obravnavo območja ob tretji razvojni osi so še posebej pomembni vidiki gospodarstva, prometa, turizma v povezavi s kulturno krajino, naravo in kulturno dediščino, urbanega razvoja in okolja. Scenarije opredeljujejo elementi prometne ponudbe, ki izboljšujejo dostopnost naselij v koridorju ob tretji razvojni osi. Prometna ponudba izraža zmogljivost in raven prevoznih storitev, ki jih omogočajo različne kategorije infrastrukture in prevoznih sredstev v prometnem sistemu obravnavane osi in v določenem časovnem obdobju.

Namen naloge je oblikovanje strokovnih osnov za določitev, vrednotenje in medsebojno primerjavo posameznih scenarijev razvoja prometne ponudbe v tretji razvojni osi in predlog najustreznejšega scenarija, ki bo zagotavljal ustrezen prispevek prometne infrastrukture k trajnostnemu razvoju obravnavanega območja. Presoja učinkovitosti in uspešnosti posameznega scenarija se izvaja z vidika ekonomičnosti transporta ter okoljskega, prostorskega in razvojnega vidika. Posebej razvojni vidik v preteklosti ni bil ustrezno vključen oziroma je bil vključen na ravni opisne razprave oziroma analize, kljub temu, da literatura za obravnavo tovrstnih vprašanj nudi ustrezne metodologije. Na ta način se lahko izognemo ponavljanju napak iz preteklosti, ko izbor posameznih variant poteka prometnic v prostoru ni bil dovolj domišljen in utemeljen. Seveda ne bomo nikoli izvedeli, kakšni so oportunitetni stroški neoptimalnih odločitev, zaradi katerih vloži v razvoj prometne infrastrukture niso bili optimalno izkoriščeni.

Razprave ob umeščanju tras prometnic v prostor kažejo, da ponujene variante in njihova obdelava v dokumentaciji ne morejo vedno dati dovolj dobrega odgovora glede izbora najboljše variante z vidika trajnostnega razvoja v vplivnem območju prometnice. Predstavljeni pristop razvoja scenarijev prometne infrastrukture ne nadomešča izbora variant v postopku sprejemanja državnega lokacijskega načrta po Zakonu o urejanju prostora, pač pa mu daje ustrezno strateško podlago. Ta podlaga zajema cilje, ki jih želimo z določeno povezavo doseči v nekem daljšem časovnem obdobju in ki niso zgolj prometni, ter načine za doseg te ciljev. Izbrani koridor bi naj zagotavljal ne le boljše pogoje za obstoječi promet, ampak bi naj omogočal čim boljše pogoje za razvoj v prihodnosti. V tem je tudi glavna razlika od konvencionalne primerjalne študije variant, ki vključuje prometno študijo, projektiranje na ravni idejnega projekta in presojo vplivov na okolje.

1.3 CILJI NALOGE

Cilji naloge so:

1. opredelitev možnih scenarijev razvoja prometne ponudbe v tretji razvojni osi;
2. oblikovanje metodologije in kazalnikov za vrednotenje scenarijev razvoja prometne ponudbe v tretji razvojni osi;
3. vrednotenje različnih scenarijev razvoja prometne ponudbe v tretji razvojni osi na podlagi oblikovanih kazalnikov ter predlog izbora najustreznejšega z utemeljitvijo;
4. opredelitev projektov izboljšanja prometne ponudbe v tretji razvojni osi za finančno perspektivo 2007 – 2013.

1.4 SESTAVA POROČILA

Elaborat je drugo vmesno poročilo naloge "Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi". Naloga je v vsebinskem smislu razdeljena na 4 faze:

- faza 1: opredelitev razvojnih značilnosti in scenarijev razvoja prometne infrastrukture;
- faza 2: vrednotenje scenarijev razvoja prometne infrastrukture;
- faza 3: primerjava koridorjev in predlog izbora najustrežnejšega;
- faza 4: opredelitev pod projektov za finančno perspektivo 2007 – 2013.

Poročilo je razdeljeno na 12 vsebinskih delov, ki zajemajo prvo, drugo in tretjo fazo naloge.

Prvo poglavje je uvod, v katerem so opredeljeni 3. os, namen in cilji naloge. V drugem poglavju je predstavljena natančnejša opredelitev območja obdelave in širši pomen 3. razvojne osi.

V tretjem poglavju so predstavljeni državni, regionalni in lokalni dolgoročni razvojni načrti na obravnavanem območju.

V četrtem poglavju je izvedena primerjava posameznih regij na območju 3. razvojne osi s Slovenijo in regijami v sosednjih državah. Primerjava zajema demografske, ekonomske in socialne kazalnike ter prikaz gospodarskih trendov za obravnavano območje.

V petem poglavju so prikazani kazalniki ponudbe prometne infrastrukture na obravnavanem območju.

V šestem poglavju je analizirano stanje dostopnosti do posameznih javnih funkcij na obravnavanem območju.

V sedmem poglavju je zasnovana analiza prednosti in slabosti, priložnosti in nevarnosti (SWOT analiza) za razvoj območij ob 3. razvojni osi, ki temelji na podatkih o dolgoročnih planskih dokumentih, demografskem, ekonomskem in socialnem stanju na obravnavanem območju, prometni infrastrukturi ter stanju dostopnosti, ki so bili prikazani v predhodnih poglavjih.

Scenariji razvoja prometne infrastrukture na območju 3. osi so opredeljeni v devetem poglavju. Metodologija temelji na naslednjih ključnih dejavnikih, ki opredeljujejo umeščanje trase v prostor: fizični relief, okolje, ekonomski in politični dejavniki.

V devetem poglavju je prikazano prostorsko vrednotenje, v desetem prometno, v enajstem okoljsko in v dvanajstem ekonomsko vrednotenje. **K poglavju o okoljskem vrednotenju je izdelan tudi dodatek "Izhodiščna strateška presoja vplivov na okolje".**

V trinajstem poglavju je izvedena primerjava posameznih scenarijev in sicer primerjava učinkovitosti posameznih scenarijev ter multikriterijska analiza. Na podlagi primerjave scenarijev je oblikovan predlog najustrežnejšega scenarija.

Štirinajsto poglavje povzema uporabljeno literaturo in vire, na koncu pa je še dodan spisek prilog.

2 OBMOČJE OBRAVNAVE

2.1 GEOGRAFSKA OPREDELITEV

Območje obravnave vključuje predvideno gravitacijsko območje koridorja tretje razvojne osi od meje z Avstrijo na Koroškem do meje s Hrvaško v Beli Krajini in na administrativni ravni vključuje območje petih statističnih regij, znotraj teh pa skupaj 66 občin. Vključene so statistične regije Koroška, Savinjska, Zasavska, Spodnjeposavska regija in Jugovzhodna Slovenija. Za primere analiz povezljivosti in dostopnosti smo v obravnavano območje vključili še vplivna območja Ljubljane, Maribora, Ptuja in somestja Kamnik – Domžale.

Koroška regija vključuje 12 občin: Črno na Koroškem, Dravograd, Mežico, Mislinjo, Muto, Podvelko, Prevalje, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Ribnico na Pohorju, Mestno občino Slovenj Gradec in Vuzenico.

Savinjska regija vključuje 32 občin: Bistrice ob Sotli, Braslovče, Mestno občino Celje, Dobje, Dobrno, Gornji Grad, Kozje, Laško, Ljubno, Luče, Mozirje, Nazarje, Podčetrtek, Polzelo, Prebold, Radeče, Rogaško Slatino, Rogatec, Slovenske Konjice, Solčavo, Šentjur, Šmarje pri Jelšah, Šmartno ob Paki, Šoštanj, Štore, Tabor, Mestno občino Velenje, Vitanje, Vojnik, Vransko, Zreče in Žalec.

Regija Jugovzhodna Slovenija vključuje 16 občin: Črnomelj, Dolenjske Toplice, Kočevje, Kostel, Loški Potok, Metliko, Mirno Peč, Mestno občino Novo mesto, Osilnico, Ribnico, Semič, Sodražico, Šentjernej, Škocjan, Trebnje in Žužemberk.

Zasavska regija vključuje 3 občine: Hrastnik, Trbovlje in Zagorje ob Savi.

Spodnjeposavska regija vključuje 3 občine: Brežice, Krško in Sevnico.

Koridor tretje razvojne je umeščen v prostor v smeri od severa proti jugu na geografsko razčlenjenem in reliefno precej razgibanem območju. Osnovne pokrajinske enote na obravnavanem območju se od severa proti jugu nizajo od alpskega oz. predalpskega sveta Koroške, Savinjske in Zasavske regije do panonskega gričevja in ravnin Spodnjeposavske regije ter dinarskih planot in podolj Jugovzhodne Slovenije.

Z vidika prometne prehodnosti v smeri predvidenega poteka tretje razvojne osi so naravno-geografske razmere na celotnem območju neugodne, saj je ta smer pravokotna na smer slemenitve tamkajšnjih hribov in gričevij, ki značilno poteka v alpski smeri od vzhoda proti zahodu.

Prehodnost v smeri sever - jug ponekod izboljšujejo reke in večji potoki (Mislinja, Paka, Savinja, deloma Sava), ki so v hribovje prečno vrezale številne doline in tako omogočile nastanek pomembnejših prometnih poti od severa proti jugu.

Po naravno-geografski členitvi so na območju obravnavanih statističnih regij v alpski in predalpski svet vključene enote Strojna, Kozjak in Pohorje, Vzhodne Karavanke, Velenjsko in Konjiško hribovje, Savinjska ravan in Posavsko hribovje. Panonski svet vključuje naravno-geografske enote Boč in Macelj, Vogljansko in Zgornjesotelsko gričevje, Srednjesotelsko gričevje, Krško, Senovsko in Bizeljsko gričevje ter Krško ravan. V dinarski svet na tem območju prištevamo Dolenjsko podolje, Suho Krajino in Dobropolje, Raduljsko hribovje, Novomeško pokrajino, Gorjance, Ribniško-Kočevsko podolje in Belo krajino.

Glavni omejujoči naravno-geografski dejavnik na obravnavanem območju je velika reliefna razgibanost, ki predvsem v Posavskem in Raduljskem hribovju nastopa še v kombinaciji s

plazovitim terenom, ki je tudi posledica neugodne geološke sestave tal in značilnimi nenadnimi močnimi nalivi na tem območju.

Za poselitev je tako značilna podpovprečna poseljenost območja s povprečno 80 prebivalcev / km² v primerjavi s Slovenijo 98 prebivalcev / km². Značilna je koncentracija prebivalstva ob rečnih dolinah predvsem pa na območjih kotlin, ki predstavljajo edina večja območja sklenjenega ravninskega sveta. Izven teh območij je značilna razpršena poselitev z velikim številom majhnih naselij.

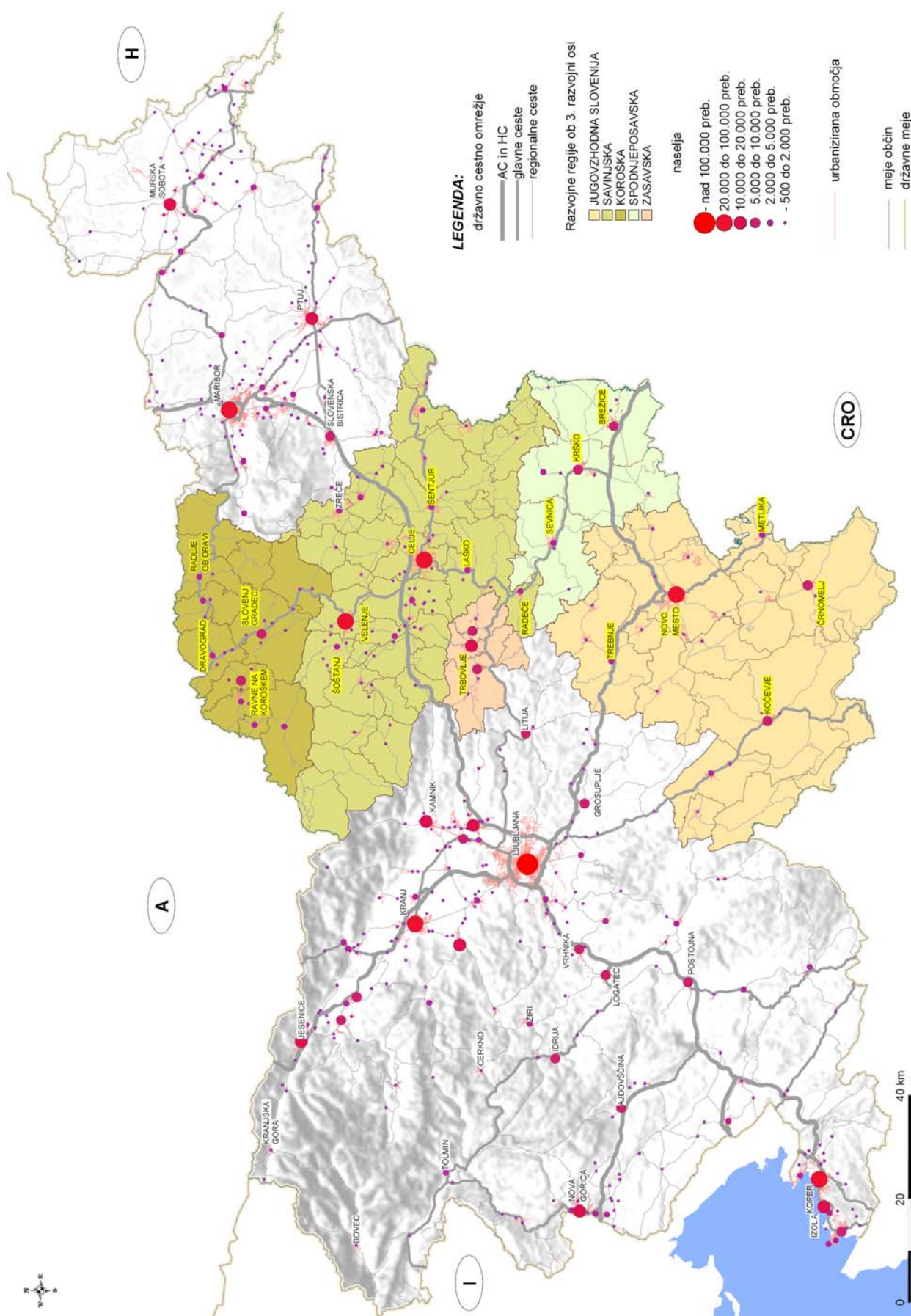
Glavna urbana središča od severa proti jugu tako najdemo v spodnji Mežiški dolini (somesnje Ravne – Prevalje, Dravograd) v Slovenjgraški kotlini, Velenjski kotlini, Celjski kotlini, Zasavju, Krško - Brežiški ravani, Novomeški kotlini, Ribniško - Kočevski dolini ter na nizkem kraškem ravniku v Beli krajini (Črnomelj in Metlika).

Glede na gravitacijski vpliv v prostoru in funkcijo oskrbe prebivalstva se kot središča nacionalnega pomena na območju tretje razvojne osi pojavljata mesti Celje in Novo mesto. Velenje ter somesnje Brežice – Krško – Sevnica, Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd in Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi predstavljajo urbana središča regionalnega pomena.

Navedena središča so ob oteženi geografske prehodnosti območja, ki s sodobno prometnico še ni bilo premoščeno med seboj slabo dostopna. Glavna ozka grla z vidika prehodnosti v smeri sever – jug predstavljajo Velenjsko in Konjiško hribovje, ki je danes premoščeno po soteski reke Pake (Huda Luknja), Posavsko in Raduljsko hribovje ter Krško gričevje, ki je premoščeno po ozki dolini Savinje in naokrog v jugovzhodni smeri po dolini Save in Krke ter Gorjanci, ki so premoščeni s prelazom (Vahta) z vzponom relativne višinske razlike skoraj 500 m.

Čez obravnavano območje v prečni, lažje prehodni smeri potekata dva panevropska koridorja (5. in 10. koridor) na katera pa v smeri sever – jug predvsem tudi zaradi naravnogeografskih omejitev ni ustrezne navezave. Regije in posamezna območja znotraj regij, ki so odmaknjene od obeh koridorjev kot so Koroška, Zasavje in Bela krajina so tako odmaknjene od glavnih prometnih in razvojnih tokov, posledice pa se odražajo v slabšanju gospodarskih in demografskih razmer zaradi lokacijskega dejavnika, ki je v sodobni ekonomiji pomemben spodbujevalec ali zaviralec razvoja.

Na sliki 2.1 je prikazano območje obravnavanih statističnih regij na katere se navezuje koridor 3. razvojne osi od Velikovca do Karlovca s cestnim omrežjem in zgostitvenimi središči prebivalstva.



Slika 2.1: Območje obravnave vzdolž predvidene trase tretje razvojne osi

2.2 MESTO 3. RAZVOJNE OSI V ŠIRŠEM KONTEKSTU

Strategija prostorskega razvoja Slovenije^[1] opredeljuje tretjo razvojno os kot eno izmed sekundarnih prometnih povezav, ki se navezujejo na TEN evropsko infrastrukturo omrežje, V. in X. panevropski prometni koridor ter na Jadransko – Jonsko prometno os.

TEN evropsko infrastrukturo omrežje je pomemben element ekonomske in socialne kohezije ter konkurenčnosti in vzdržnega razvoja držav Evropske unije. Temelji na policentričnem prostorskem razvoju. Panevropski prometni koridorji med seboj povezujejo glavna evropska središča z namenom večje integracije evropskega prostora. V. panevropski prometni koridor povezuje zahodni del Evrope z vzhodnim. Poteka po južnem delu Francije, se nadaljuje po severni Italiji ob Benetkah in Trstu ter pri Gorici preide v Slovenijo, kjer se odcepi proti Kopru in Jadransko-jonski povezavi. Koridor se nato nadaljuje proti Ljubljani, Celju in Mariboru ter naprej proti Budimpešti. X. koridor povezuje osrednji del evropskega prostora z jugovzhodno regijo. Poteka preko Beljaka, Karavank in Ljubljane do Zagreba in naprej proti jugu do Srbije. V Mariboru se odcepi del koridorja kot Phyrnska cesta, ki povezuje V. koridor z Dunajem.

Na območju Slovenije predstavlja V. TEN koridor prvo razvojno os, X. TEN koridor pa drugo razvojno os. Slovenija je tudi zaradi pomena in kategorizacije V. in X. TEN koridorja, ki potekata čez njeno ozemlje, opredeljena kot pomorska in tranzitna država. Danes se v Sloveniji večina potniškega in tovornega prometa na teh koridorjih odvija po cestah. Stičišča med posameznimi transportnimi panogami predstavljajo intermodalna vozlišča – terminali za potniški in tovorni promet, ki funkcionalno in logistično združujejo različne vrste in vsebine prometa. Poleg tega, da imajo izrazito logistično funkcijo, s katero neposredno vplivajo na gospodarstvo, imajo tudi zelo pomembno socialno in okoljsko funkcijo.^[2]

Jadransko - jonska prometna os je opredeljena v okviru Pakta stabilnosti. Nov transportni koridor povezuje Italijo, Slovenijo, Hrvaško, Bosno in Hercegovino, Srbijo, Črno Goro, Albanijo in Grčijo ter obsega naslednje modalitete prometa: cestni, železniški in pomorski promet. V sosednji Hrvaški poteka Jadransko-jonska prometna os od Slovenske meje preko Reke, Like, Zadra, Šibenika, Splita, Dubrovnika. V okviru tega koridorja je že zgrajena avtocesta Bosiljevo – Split, manjka pa še naveza ob Jadranu do Reke do Splita.^[3]

Povezava med Avstrijo, Slovenijo in Hrvaško ustreza kriteriju mednarodnosti. Tretja razvojna os povezuje avstrijsko Koroško v Avstriji, regije Koroško, Savinjsko, Zasavsko, Spodnjeposavsko in Jugovzhodno Slovenijo v Sloveniji in Karlovško Županijo na Hrvaškem. Nova prometna os se iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja navezuje na avtocesto pri Celju. Povezava se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb – Reka. Nova razvojna os omogoča povezovanje regionalnih središč v Avstriji, Sloveniji, Hrvaški (Beljak, Celovec in Pliberk na avstrijskem Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje, Celje in Novo mesto v Sloveniji in Karlovac ter Reko na Hrvaškem) ter omogoča navezovanje tovornega in osebnega cestnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri.

Tretja razvojna os bo izboljšala povezanost regionalnih središč v vzhodni in južni Sloveniji z glavnim mestom Ljubljano. Ljubljana je državno središče in najpomembnejše državno prometno vozlišče s celotno Slovenijo kot gravitacijskim zaledjem oziroma kot prometno regijo. Na tej ravni so zasnovane povezave Ljubljane ne samo z ostalimi regionalnimi središči v Sloveniji, temveč tudi s pomembnimi tujimi državnimi in makroregionalnimi središči.

3 DOLGOROČNI RAZVOJNI DOKUMENTI

Projekt celovitega razvoja območja ob tretji razvojni osi je s svojimi značilnostmi sestavni del Strategije prostorskega razvoja Slovenije, Državnega razvojnega programa 2007 – 2013, Nacionalnega strateškega referenčnega okvira 2007 – 2013, Regionalnih razvojnih programov regij in prostorskih planov občin vzdolž tretje razvojne osi. V nadaljevanju poglavja so opredeljeni bistveni nacionalni, regionalni in občinski dokumenti.

3.1 NACIONALNI NIVO

Po Zakonu o urejanju prostora^[4] so državni prostorski akti Strategija prostorskega razvoja Slovenije, Prostorski red Slovenije in državni lokacijski načrti. Poleg omenjenih so v nadaljevanju poglavja predstavljene tudi naslednji dokumenti: Strategija razvoja Slovenije, Politika urejanja prostora RS, Ocena stanja in teženj v prostoru RS, Resolucija o prometni politiki RS, osnutek Državnega razvojnega programa RS za obdobje 2007 – 2013 in Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013.

3.1.1 Strategija razvoja Slovenije

Vlada je novo Strategijo razvoja Slovenije^[5] (v nadaljnjem besedilu: SRS) sprejela junija 2005. Strategija razvoja Slovenije je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Področne, sektorske in regijske strategije razvoja, nacionalni programi in drugi razvojni dokumenti morajo biti v svojih vsebinskih opredelitvah skladni s splošnimi strateškimi usmeritvami, hkrati pa morajo biti usklajeni tudi z drugimi dokumenti, ki so namenjeni doseganju istih ali podobnih ciljev. SRS kot krovni strateški razvojni dokument upošteva usmeritve že sprejetih razvojnih dokumentov, jih povezuje v koherentno celoto in usklajuje z razvojnimi cilji države kot celote. SRS opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije ter pet razvojnih prioritet z akcijskimi načrti.

Štirje temeljni cilji razvoja Slovenije so:

1. Gospodarski razvojni cilj je v desetih letih preseči povprečno raven ekonomske razvitosti EU (merjeno z BDP na prebivalca v pariteti kupne moči) in povečati zaposlenost v skladu s cilji Lizbonske strategije;
2. Družbeni razvojni cilj je izboljšanje kakovosti življenja in blaginje vseh posameznikov in posameznikov, merjene s kazalniki človekovega razvoja, socialnih tveganj in družbene povezanosti;
3. Medgeneracijski in sonaravni razvojni cilj je uveljavljanje načela trajnosti kot temeljnega kakovostnega merila na vseh področjih razvoja, vključno s ciljem trajnostnega obnavljanja prebivalstva;
4. Razvojni cilj Slovenije v mednarodnem okolju je, da bo s svojim razvojnim vzorcem, kulturno identiteto in angažiranim delovanjem v mednarodni skupnosti postala v svetu prepoznavna in ugledna država.

Ključne razvojne prioritete za doseganje zastavljenih ciljev so naslednje:

- konkurenčno gospodarstvo in hitrejša gospodarska rast;
- učinkovito ustvarjanje, dvosmerni pretok in uporaba znanja za gospodarski razvoj in kakovostna delovna mesta;
- učinkovita in cenejša država;
- moderna socialna država in večja zaposlenost;
- povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja.

Strategija razvoja Slovenije predstavlja krovni dokument usmerjanja razvoja v Sloveniji.

3.1.2 Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Zakon o urejanju prostora^[4], ki je stopil v veljavo 1. januarja 2003, ukinja Prostorski plan Slovenije ter uvaja Strategijo prostorskega razvoja Slovenije^[1] in Prostorski red Slovenije^[6]. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljnjem besedilu: SPRS) upošteva in nadgrajuje do sedaj veljavne prostorske sestavine dolgoročnega plana Republike Slovenije za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in prostorske sestavine srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije za obdobje 1990-2000. Strategija prostorskega razvoja je skupaj s Strategijo gospodarskega razvoja temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru, ki opredeljuje cilje prostorskega razvoja, podaja zasnovo in strateške usmeritve za prostorski razvoj države ter instrumente za usmerjanje nacionalnega prostorskega razvoja. Z določanjem splošnih načel in ciljev, ki morajo prevladovati pri spodbujanju in sprejemanju razvojnih odločitev nosilcev urejanja prostora, se s prostorsko strategijo želi ustvariti pogoje za večjo prostorsko, gospodarsko in socialno kohezijo slovenske družbe ter povečanje gospodarske konkurenčnosti in razpoznavnosti naše države.^[1]

SPRS temelji na že sprejeti Politiki urejanja prostora Republike Slovenije^[7] in Oceni stanja in teženj v prostoru Republike Slovenije^[8]. Osnovni namen SPRS je določiti strateške dolgoročne usmeritve prostorskega razvoja Slovenije kot odgovor na najpomembnejše sodobne izzive v svetu in v Evropi. Prostorska strategija izhaja iz upoštevanja družbenih, gospodarskih in okoljskih dejavnikov prostorskega razvoja. Na prostorski razvoj Slovenije vplivajo spremenjene družbeno-ekonomske in pravne razmere in z njimi povezane opredelitve razvoja države, pospešen razvoj tržnega gospodarstva, spremenjen geopolitični položaj Slovenije in na novo vzpostavljeni mednarodni odnosi, procesi globalizacije in vključevanja v Evropsko unijo ter prehod v informacijsko družbo.

SPRS določa prioritete za doseganje bodočega prostorskega razvoja:

- enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor,
- policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj,
- vitalna in urejena mesta,
- usklajen razvoj širših mestnih območij,
- povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja,
- izgradnja gospodarske javne infrastrukture,
- vitalnost in privlačnost podeželja,
- krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter
- prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi.

Slovenija je kot članica Evropske unije integrirana v širši evropski prostor in je del evropskih prostorsko-razvojnih procesov. Slovenija sprejema in upošteva usmeritve širše družbene skupnosti za vzdržni prostorski razvoj.

Pri načrtovanju SPRS so bili upoštevani naslednji dokumenti EU: Agenda Habitat^[9] (Carigrad 1996), Evropsko prostorsko-razvojne perspektive^[10], Vodilna načela za trajnostni prostorski razvoj evropske celine^[11] in Agenda 21^[12].

Nekatera območja Slovenije, zlasti obmejna in hribovita, se zaradi slabše prometne dostopnosti in težkih življenjskih razmer praznijo.

Prometno omrežje Slovenije se neposredno navezuje na V. in X. evropski prometni koridor, vendar je enostransko razvito. Zapostavljen je predvsem razvoj železniške infrastrukture, prometnih vozlišč, javnega potniškega prometa in letalskega prometa ter razvoj nemotoriziranega prometa. Prepočasno posodabljanje železniškega prometnega omrežja in stalno povečevanje cestnega prometa povzroča zahteve po novi infrastrukturi. Javni potniški promet izgublja pomen, vse bolj se uveljavlja uporaba osebnega prometa.

Slovenija kljub strateško ugodni prometni legi nima modernih terminalov za kombinirani tovorni promet. Pomanjkljiva je prometna oskrba gospodarstva ter povezava med središči in njihovimi zaledji. Zaradi geografskih značilnosti, različne prometne dostopnosti in posledično različne gospodarske rasti med posameznimi območji Slovenije se razlike med šibkejšimi in bolj razvitimi območji Slovenije še povečujejo.

Cilji SPRS so sledeči:

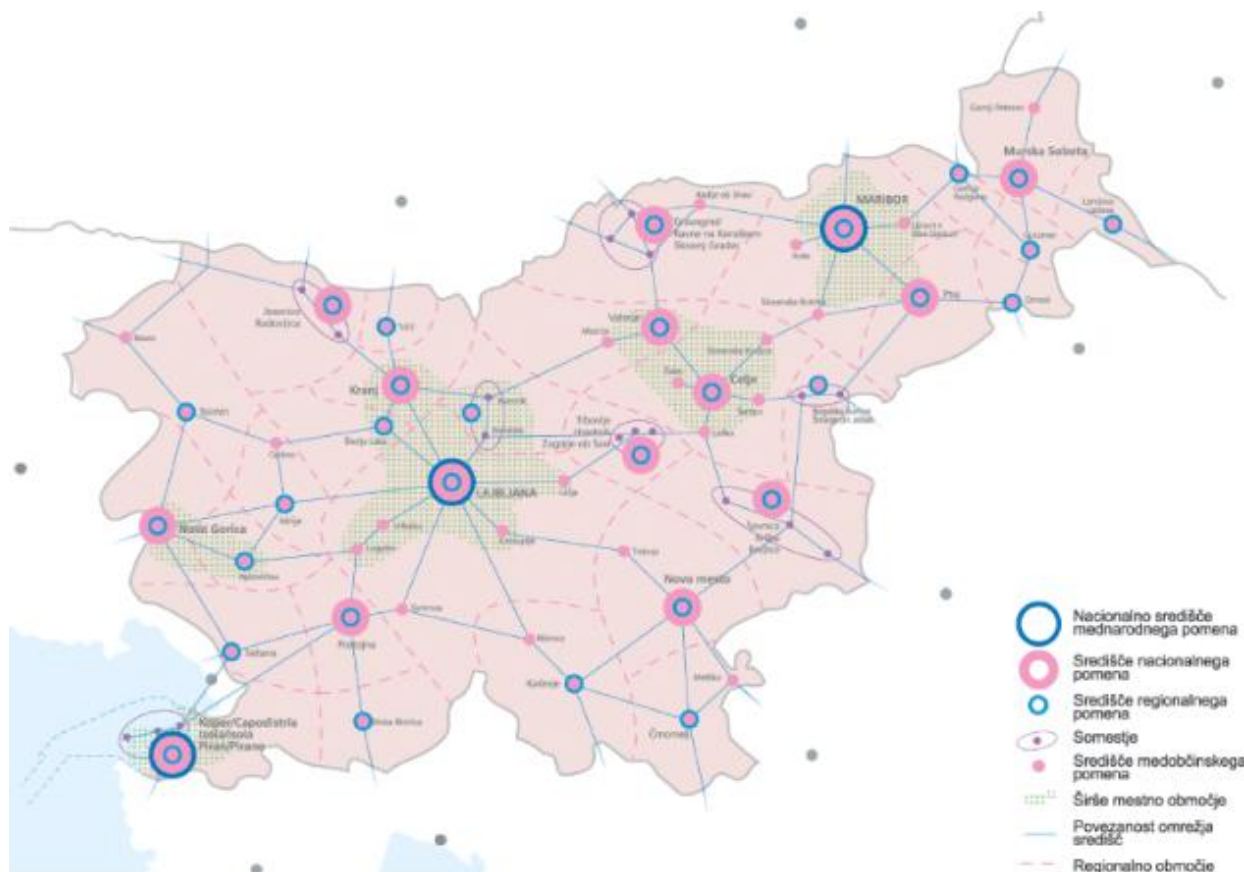
1. racionalen in učinkovit prostorski razvoj,
2. razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij,
3. večja konkurenčnost slovenskih mest v evropskem prostor,
4. kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij,
5. skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi,
6. medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij,
7. povezanost infrastrukturnih omrežij z evropskimi infrastrukturnimi sistemi,
8. preudarna raba naravnih virov,
9. prostorski razvoj usklajen s prostorskimi omejitvam,
10. kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti,
11. ohranjanje narave in
12. varstvo okolja.

V nadaljevanju bodo predstavljeni tisti cilji, ki so pomembni s stališča naloge. Eden od ciljev prostorskega razvoja je tudi razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij. Policentrična struktura urbanega sistema je podlaga za skladen razvoj države in vsakega posameznega območja ter za funkcionalno in fizično povezanost prostora. Urbana središča medsebojno sodelujejo na nacionalni, regionalni in lokalni ravni pri uresničevanju skupnih nalog in tako zagotavljajo uravnotežen gospodarski in družbeni razvoj v mejah posameznega vplivnega območja in na celotnem državnem ozemlju^[1]. SPRS razvršča večja slovenska mesta v 4 skupine središč različnega pomena (tabela 3.1).

Tabela 3.1: Pomen posameznih mest in drugih urbanih naselij

Središča mednarodnega pomena	Ljubljana, Koper, Maribor
Središča nacionalnega pomena	Celje, Kranj, Ljubljana, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Postojna, Ptuj, Velenje ter somestja Brežice-Krško-Sevnica, Jesenice-Radovljica, Koper-Izola-Piran, Slovenj Gradec-Ravne na Koroškem-Dravograd in Trbovlje-Hrastnik-Zagorje ob Savi.
Središča regionalnega pomena	Ajdovščina, Črnomelj, somestje Domžale – Kamnik, Gornja Radgona, Idrija, Ilirska Bistrica, Kočevje, Lendava, Ljutomer, Ormož, Sežana, Škofja Loka, somestje Šmarje pri Jelšah – Rogaška Slatina, Tolmin in Tržič z Bistrico pri Tržiču.
Središča medobčinska pomena	Bovec, Cerknica, Cerkno, Gornji Petrovci, Grosuplje, Laško, Lenart v Slovenskih goricah, Litija, Logatec, Metlika, Mozirje, Radlje ob Dravi, Ribnica, Ruše, Slovenska Bistrica, Slovenske Konjice, Šentjur, Trebnje, Vrhnika in Žalec.

Poselitveno omrežje naj bi obsegalo razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij. Na sliki 3.1 je prikazan razvoj policentričnega omrežja, kjer so opredeljena središča mednarodnega pomena, središča nacionalnega, regionalnega in medobčinskega pomena, ki so kot taka določena v SPRS.



Maja na meji med RIB in RIB je prebrala po pogodbi o skupni državi (maji RIB in RIB (prijeto 1), ki sta ga 19.07.2001 izdali dve vladni, 20.07.2007 pa je bil javljen v slovenski državi pojavljati skupni).

Karta št.4

ZASNOVA POLICENTRIČNEGA URBANEGA SISTEMA IN RAZVOJ ŠIRŠIH MESTNIH OBMOČIJ

Slika 3.1: Opredelitev policentričnega omrežja naselij [1]

Strategija poudarja tudi, da mora biti razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij podprt z razvojem prometne infrastrukture, ki mora spodbujati tudi skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij in njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.

Strategija opredeljuje prometni sistem kot sklop usklajenih prometnih dejavnosti na funkcionalno povezanem infrastrukturnem omrežju vseh vrst in oblik prometa.

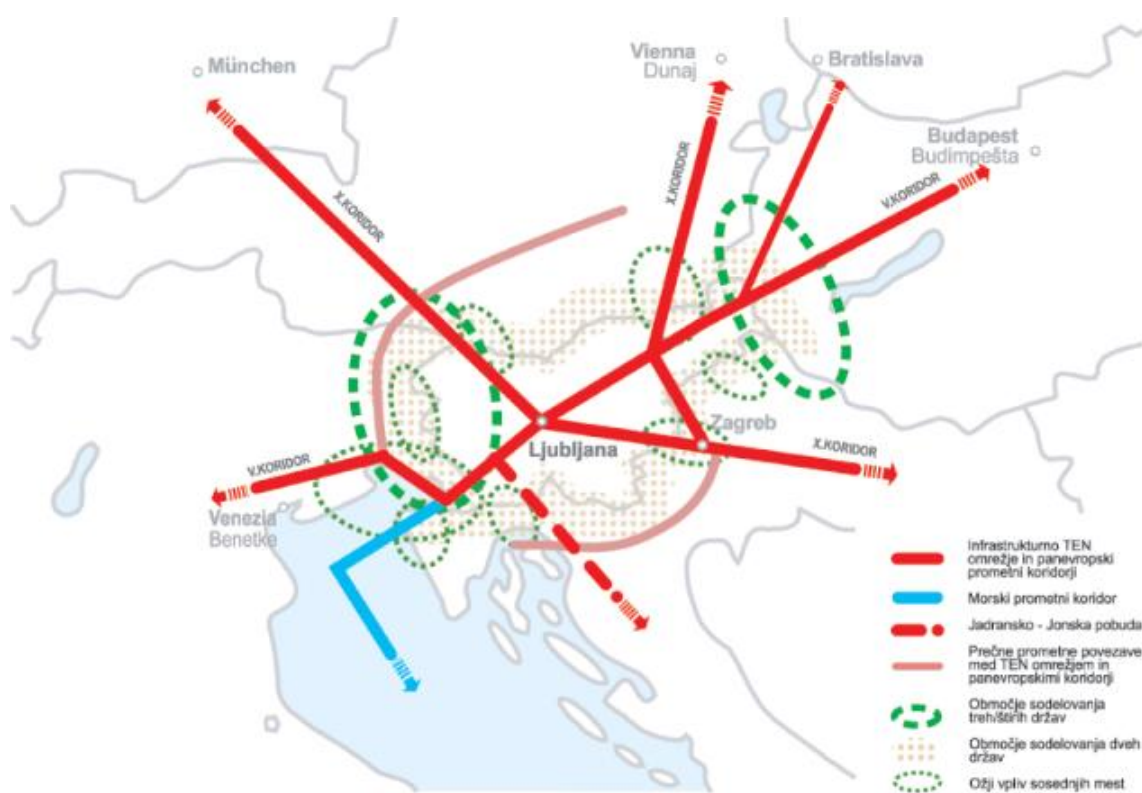
Usklajen razvoj prometnega omrežja in omrežja naselij, povezanost in razvoj prometnih vozlišč ter prometno-logističnih terminalov se razvija predvsem z namenom zagotavljanja prometne povezanosti vseh območij, skladnejšega razvoja celotnega državnega ozemlja in z namenom povezovanja s širšim evropskim prostorom. Prometno omrežje se razvija kot celovit prometni sistem, ki povezuje vse oblike in vrste prometa.

Cestno, železniško, letalsko in pristaniško omrežje se načrtuje v funkciji povezanosti slovenskega prostora in medsebojne povezanosti posameznih regij, kakor tudi povezanosti Slovenije z mednarodnim prostorom. Razvija se učinkovite prometne povezave med mesti in njihovimi zaledji ter mesti in obrobni, manj razvitimi regijami, kar je eden od pomembnih dejavnikov policentričnega razvoja, ki prispeva h krepitvi konkurenčnega položaja teh regij ter s tem k socialni, ekonomski in prostorski koheziji. Pri načrtovanju visoko kakovostne infrastrukture se mora s sektorskimi politikami zagotoviti, da bo infrastruktura spodbujala razvoj in integriranost virov šibkejših in obmejnih regij z območjem osrednje Slovenije.

Slovenija podpira razvoj tistih prometnih sistemov, ki neposredno služijo slovenskemu prostoru, sledijo temeljnim prostorskim usmeritvam Slovenije in jih je možno uresničevati ob upoštevanju zahtev za varstvo okolja.

Za povečevanje učinkovitosti prometnega pretoka se spodbuja intermodalne prometne povezave in razvoj železniškega omrežja, ki v prihodnosti prevzema večino daljinskega tovornega prometa.

Z daljinskim prometnim omrežjem se povezuje slovenska središča mednarodnega pomena (Ljubljano, Maribor in Koper) z Evropo in središča nacionalnega pomena med seboj. *Primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi vseh območij se zagotavlja z razvojem sekundarnih (prečnih) prometnih povezav, ki se navezujejo na TEN evropsko infrastruktorno omrežje, V. in X. panevropski prometni koridor ter na Jadransko – Jonsko prometno os (slika 3.2).*

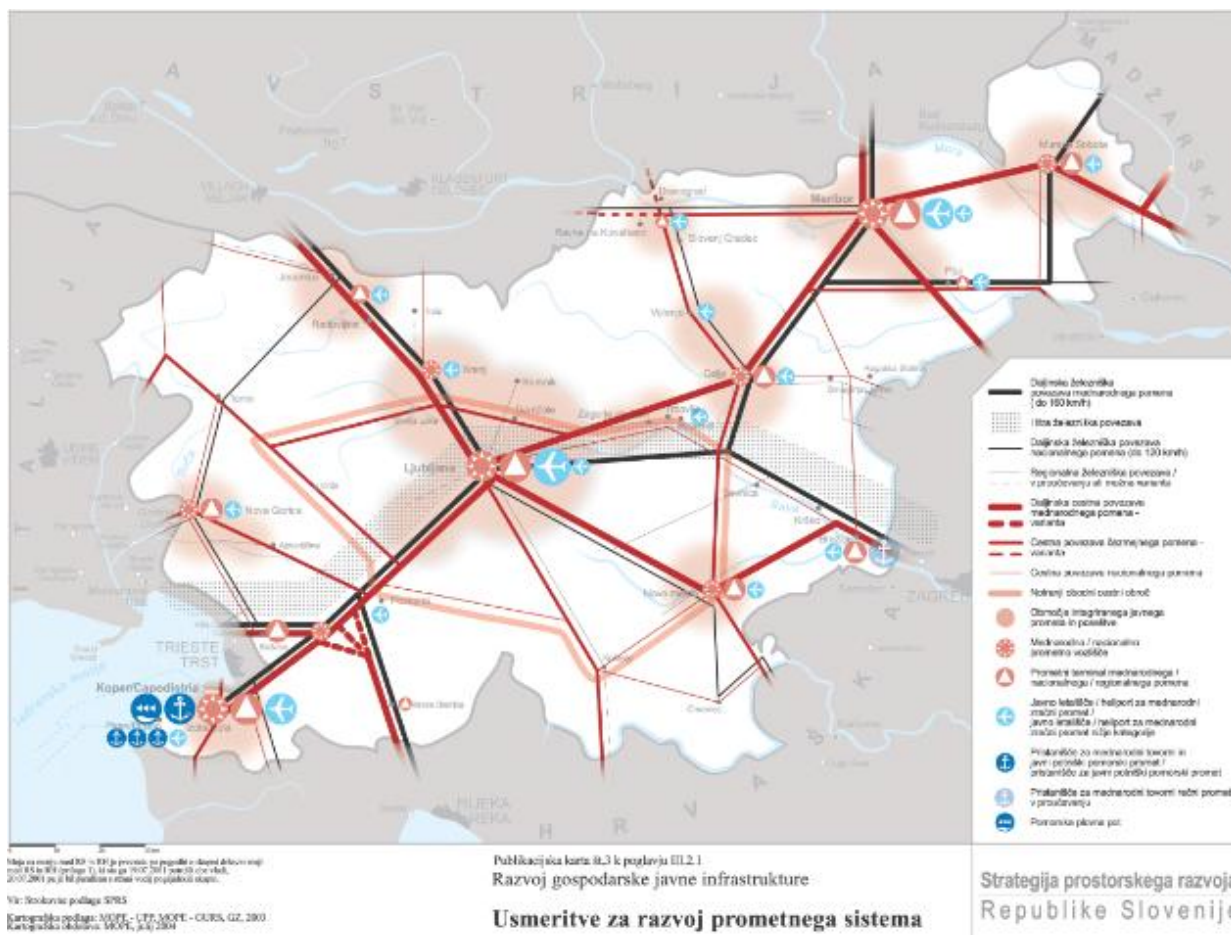


Karta št.2

SLOVENSKI INTERESI V MEDNARODNEM POVEZOVANJU

Slika 3.2: Pomen slovenskega cestnega omrežja v mednarodnem prostoru[4]

Osnovno državno cestno omrežje tvori omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena, omrežje cestnih povezav čezmejnega pomena in omrežje cestnih povezav nacionalnega pomena. Cestno omrežje med seboj prometno povezuje slovenska središča mednarodnega pomena, slovenska središča nacionalnega pomena in regionalna središča ter jih povezuje z mednarodnim evropskim in čezmejnem prostorom (slika 3.3).



Slika 3.3: Usmeritve za razvoj prometnega sistema v SPRS[1]

Nacionalna središča mednarodnega pomena je treba na daljinsko cestno omrežje mednarodnega pomena priključiti z daljinskimi cestnimi povezavami nacionalnega pomena. Potrebno je tudi zagotoviti ustrezno priključevanje cestnega omrežja nižjih kategorij na omrežje daljinskih cest mednarodnega in nacionalnega pomena. Osnovno hrbtenico cestne infrastrukture predstavlja cestni križ z visoko zmogljivimi daljinskimi cestami (avtoceste in hitre ceste), ki bodo omogočale kvalitetne in hitre povezave znotraj države ter navzven. V Sloveniji se sočasno z izgradnjo slovenskega avtocestnega križa razvija obodni sistem prometnic glede na potrebe na regionalni ravni.^[1]

Notranji obodni cestni prometni obroč zagotavlja povezanost regionalnih in medobčinskih središč (Idrija, Cerklje, Škofja Loka, Kranj, somestje Kamnik – Domžale, somestje Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi, Novo mesto, Kočevje, Ribnica, Cerklje, Postojna, Logatec, Idrija), s katerim se zagotavlja povezanost posameznih regij mimo Ljubljane in se s tem izboljšuje možnosti za njihov prostorski razvoj.

Obmejni obodni cestni prometni obroč omogoča dostopnost slabše razvitih predelov ob meji in omogoča povezovanje obmejnih območij z osrednjim območjem države.

Na osnovno državno cestno omrežje se navezuje cestne povezave regionalnega pomena, s katerimi se prometno povezuje medobčinska in pomembnejša lokalna središča ter za državo pomembna turistična in obmejna območja.

Naselja v občini se z naselji v sosednjih občinah ali z naselji in deli naselij v sami občini povezuje s cestnimi povezavami lokalnega pomena.

Osnovno železniško omrežje tvori omrežje daljinskih železniških povezav mednarodnega pomena, omrežje daljinskih železniških povezav nacionalnega pomena in omrežje regionalnih železniških povezav (slika 3.3). Za navezovanje na evropsko TEN infrastrukturno omrežje ter V. in X. panevropski prometni koridor, se rekonstruira in dogradi daljinske železniške povezave mednarodnega pomena, ki bodo omogočale hitrosti do 160 km/h v smereh:

- od Sežane do Ljubljane in Maribora in naprej proti Gradcu (II. tir Maribor – Šentilj),
- od Zidanega mosta proti Zagrebu,
- Ljubljane do Jesenic in naprej proti Avstriji (II. tir Ljubljana – Jesenice – Podrožca),
- od Pivke prek Ilirske Bistrice naprej proti Reki in
- od Pragerskega skozi Ormož in Mursko Soboto proti Budimpešti.

Omogoči se gradnjo nove učinkovitejše daljinske povezave mednarodnega pomena od Kopra do Divače – II. železniški tir. Na te proge, ki so neposredno vezane na evropske prometne tokove, se navezuje državna in regionalna prometna vozlišča za tovorni in potniški promet, s katerimi se omogoči konkurenčne pogoje za razvoj dejavnosti v evropskem prostoru.

Transevropska daljinska hitra železniška povezava v okviru V. panevropskega prometnega koridorja, ki povezuje Benetke preko Ljubljane in Zagreba z Budimpešto se proti severu povezuje z zmogljivimi daljinskimi železniškimi povezavami v smereh od Ljubljane proti Münchenu in od Zidanega mostu do Maribora in naprej proti Dunaju.

Na daljinsko hitro železniško povezavo se naveže prometna vozlišča:

- na območju Divače s povezavo proti Kopru in Novi Gorici,
- na območju Pivke s povezavo proti Istri,
- na območju Ljubljane s povezavo proti Avstriji,
- na območju Zidanega mostu s povezavo proti Mariboru in
- druge prometne podsisteme z ustrezno posodobitvijo obstoječih železniških prog v koridorjih obstoječih železnic, kadar to omogočajo tehnične in tehnološke rešitve in je prostorsko racionalno.

Ostala nacionalna in nekatera regionalna središča Slovenije se navezuje na daljinske železniške povezave mednarodnega pomena z daljinskimi železniškimi povezavami nacionalnega pomena. Obstoječo železniško infrastrukturo se rekonstruira, posodablja in tam, kjer je potrebno, dogradi ter zagotovi učinkovitejše železniške povezave v smereh od Ljubljane proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu na Hrvaškem, od Nove Gorice do priključka na železniško progo (V. koridor) na italijanski strani in od Nove Gorice do Sežane kot tudi od Nove Gorice prek Tolmina do Jesenic, od Maribora preko Dravograda in naprej proti Celovcu v Avstriji, od Celja proti Dravogradu ter od Ormoža proti Čakovcu na Hrvaškem, od Ljubljane proti Kočevju ter od Murske Sobote proti Lendavi.

Prometne terminale za kombinirani promet se na mednarodni ravni razvija v Kopru, Ljubljani in Mariboru, prometne terminale nacionalnega pomena pa ob nacionalnih prometnih vozliščih v Novem mestu, Celju, Murski Soboti, Divači (Sežani), Novi Gorici in v Kranju (Jesenicah). Zaradi obstoječih kapacitet in pričakovanih prometno logističnih potreb se na enaki ravni razvija tudi prometni terminal v Brežicah.

Prometne terminale regionalnega pomena ali distribucijske centre se razvija tudi v okviru drugih prometnih vozlišč – v Brežicah, Dravogradu, Ptuj, Ilirski Bistrici ter drugih, če za to obstajajo prometno logistične potrebe in so zagotovljene prostorske možnosti.

Prometne terminale se razvija v neposredni povezavi z gospodarskimi conami, ki se jih načrtuje kot njihov sestavni del ali pa kot samostojne prostorske enote v njihovi bližini.

3.1.3 Prostorski red Slovenije

Uredbo o prostorskem redu Slovenije^[6] je izdala Vlada RS (objavljena v UL RS, št. 122/2004) na podlagi tretjega odstavka 38. člena Zakona o urejanju prostora. S to uredbo se sprejema Prostorski red Slovenije, ki določa pravila za urejanje prostora.

Uredba v 42. členu določa pogoje načrtovanja prometne infrastrukture in v prvem odstavku tega člena določa, da je treba poteke nove prometne infrastrukture načrtovati usklajeno z načrtovanjem razvoja poselitve, pri čemer je načrtovani razvoj poselitve osnova za prometne študije, na podlagi katerih se načrtuje nova prometna infrastruktura. Med drugim ta člen določa, da je potrebno zagotoviti ustrezno hierarhično strukturo prometne infrastrukture glede na hitrost prometnih povezav, pri čemer hitrejša in bolj zmožljive povezave služijo povezavi večjih enot poselitve, počasnejše in manj zmožljive pa povezavi manjših enot in neposredni dostopnosti osnovnih enot poselitve. Pri načrtovanju se prometne infrastrukture se spodbuja gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike prometa, zlasti pa vse oblike javnega potniškega prometa.

Posebej je določeno načrtovanje cestne (43. člen) in železniške infrastrukture (46. člen).

3.1.4 Politika urejanja prostora RS

Politika urejanja prostora Slovenije^[7] je skupaj z Oceno stanja in teženj v prostoru Slovenije^[8] prvi prostorski dokument, s katerim Vlada Republike Slovenije v novem sistemu demokratične ureditve in tržnega gospodarstva določa smeri nadaljnjega urejanja prostora. Politiko je oblikoval Urad RS za prostorsko planiranje, organ v sestavi Ministrstva za okolje, prostor in energijo, sprejela pa jo je Vlada RS decembra 2001.

S Politiko urejanja prostora se je oblikovalo temeljno vodilo za dolgoročno, stalno in usklajeno usmerjanje prostorskega razvoja ob spoštovanju pravnega reda države, kulturne samobitnosti naroda in življenjskih interesov vseh državljanov.

S tem dokumentom bo Slovenija zagotavljala vzdržni razvoj in postopoma odpravljala slabosti dosedanjega spontanega in enostranskega razvoja v prostorskem, gospodarskem, socialnem in okoljskem pogledu. V procesu evropskega povezovanja pa bo omogočala suvereno odločanje o slovenskem prostoru.

Politika urejanja prostora temelji na mednarodno opredeljenih načelih prostorskega razvoja in suverenega odločanja Slovenije o razvoju in varovanju potencialov in vrednot prostora po načelih vzdržnega razvoja.

Pogoj za izvajanje politike urejanja prostora je pravno in odgovorno ravnanje državne uprave, lokalne samouprave in vseh drugih javnih in zasebnih uporabnikov prostora. Pri tem se bodo upoštevala načela prednostnega uveljavljanja javnega interesa, decentralizacije in smotrne organizacije upravljanja, vključevanja javnosti v urejanje prostora ter smotrne gospodarjenja s prostorom, časom, energijo in denarnimi sredstvi. Pri upravljanju prostora je treba upoštevati lokalne, regionalne, državne in mednarodne dejavnike, ki vplivajo na urejanje prostora.

Cilji politike urejanja prostora so:

- v evropskih povezovalnih procesih uveljaviti primerjalne prednosti in zavarovati nacionalno identiteto ob upoštevanju regionalnih značilnosti in prostorske raznolikosti Slovenije,
- pospešiti enakovreden razvoj regij in posameznih interesnih, zlasti obmejnih in strukturno šibkejših območij ter spodbujati medregionalno in čezmejno sodelovanje,

- ponovno opredeliti in uveljaviti policentrični koncept razvoja omrežja mest in drugih naselij kot nosilcev razvoja v povezavi z njihovim zaledjem ter zagotavljati enakovredno vključevanje v evropske sisteme,
- spodbujati razvoj regionalnih središč kot žarišč razvoja regij,
- z učinkovito prometno in drugo infrastrukturo omogočiti dostopnost do dobrin skupnega pomena, sprejeti izzive novih tehnologij,
- zagotoviti učinkovito upravljanje prostora in okolja ter naravnih vrednot in kulturne dediščine Slovenije, omogočiti enake možnosti dostopa do fizičnih struktur v prostoru ter do informacij in pravnih sredstev v zvezi z urejanjem prostora.

Za doseganje zastavljenih ciljev urejanja prostora je treba na vseh ravneh celovito obravnavati poselitev, infrastrukturo in krajino. Pri tem je treba načrtno in smotrno usmerjati policentrični razvoj omrežja mest in drugih naselij ter preprečevati nadaljnjo stihijsko in razpršeno gradnjo ob hkratni skrbi za razvoj podeželja ter ohranjanje biotske raznovrstnosti, naravnih vrednot in kulturne dediščine.

Skladen razvoj omrežja mest vpliva na celoten razvoj države, zato ga bo treba učinkovito usmerjati in pri tem upoštevati tudi razmere v EU, kjer se že oblikujejo čezmejne prostorske funkcionalne celote (evroregije) s poudarjeno vlogo vodilnih mest. Zato se bo treba tudi v Sloveniji čim prej opredeliti do formalne organizacije regij, skladne s policentrično zasnovo omrežja mest.

Pri usmerjanju nadaljnjega razvoja prometa in prometne infrastrukture je treba preseči ločeno načrtovanje in upravljanje posameznih podsistemov cestnega, železniškega, pomorskega, letalskega in logističnih sistemov ter oblikovati in sprejeti celovito prometno politiko, usklajeno s prostorskim razvojem omrežja naselij, razvojem gospodarskih in drugih dejavnosti, prostorskim povezovanjem slovenskega omrežja z evropskimi prometnimi sistemi ter z upoštevanjem meril varstva okolja. Ob upoštevanju negativnih posledic obremenjevanja slovenskega prostora zaradi tranzitnega prometa, ki se bo v prihodnje še povečeval, je treba izkoristiti tudi pozitivne spodbude za učinkovitejšo organizacijo prometnega omrežja države ter za razvoj dopolnilnih dejavnosti. Ustrezno pozornost je treba nameniti tudi večjim prometnim vozliščem različnih vrst prometa s posebnim poudarkom na tranzitni legi Slovenije. Na teh točkah je treba pospeševati razvoj žarišč urbanizacije oziroma umeščanje urbanih dejavnosti, ki morajo biti dobro prometno dostopne s širšega vplivnega območja.

3.1.5 Ocena stanja in teženj v prostoru RS

Oceno stanja in teženj v prostoru RS^[8] je izdelal Urad RS za prostorsko planiranje, ki je organ v sestavi Ministrstva za okolje in prostor. Dokument je decembra 2001 sprejela tudi Vlada RS.

Ocena stanja in teženj v prostoru Slovenije v skladu z dejavnostjo Ministrstva za okolje in prostor poudarja glavne značilnosti slovenskega prostora ter opozarja na najbolj pereča vprašanja prostorskega razvoja in sedanjega sistema prostorskega načrtovanja. Pri tem je v Sloveniji tako kot drugod v Evropi poglavitna naloga urejanja prostora zagotavljanje vzdržnega razvoja ob varčni rabi prostora in naravnih dobrin ter ob upoštevanju zahtev varovanja okolja in narave.

Ocena stanja je nujna podlaga in utemeljitev Politike urejanja prostora Republike Slovenije in iz nje izhajajoče vrste dokumentov, ki bodo povezani v enoten sistem urejanja prostora (Zakon o urejanju prostora, Prostorska zasnova Slovenije idr.). Pomeni izhodišče za temeljne cilje in usmeritve prostorskega razvoja ter podlago za uveljavitev učinkovitega sistema urejanja prostora. Hkrati pomeni tudi izhodišče za pripravo enotne metodologije z merili in kazalniki za stalno spremljanje stanja in teženj v prostoru (monitornig), ki bo podlaga za pripravo rednih poročil o stanju in težnjah na področju urejanja prostora. Vzpostavljen sistem meril in kazalnikov

bo omogočil pregled in nadzor nad izvajanjem zastavljenih ciljev ter hitro in učinkovito ukrepanje ob ugotovljenih odstopanjih ali spremenjenih pogojih.

Temeljni cilji urejanja prostora so:

- zagotavljanje kakovostnega okolja, ki bo omogočalo zdravo in humano življenje, upoštevajoč značilnosti slovenske dežele, njenih krajinskih območij in drugih kakovosti,
- razvoj policentričnega urbanega sistema, ki bo kot zavestna odločitev za bolj uravnoteženo prostorsko porazdelitev stanovanj in delovnih mest s posebnim poudarkom na porazdelitvi centralnih funkcij (terciarnih in kvartarnih dejavnosti) omogočal enakovredni razvoj za vse prebivalce,
- usklajena namenska raba vseh površin in takšna porazdelitev gospodarskih dejavnosti, ki bo omogočala najugodnejši gospodarski razvoj, upoštevajoč naravne vire in primerjalne prednosti prostora, zavarovanje potrebnega manevrskega prostora za pobude prihodnjih rodov ter širše povezovanje Slovenije z mednarodnim prostorom.

Trenutno je na področju prostorskega razvoja največja pomanjkljivost odsotnost enotnih meril in prostorskih evidenc, ki bi že v tem trenutku omogočili vzpostavitev sistema kazalnikov za stalno spremljanje in vrednotenje prostorskega razvoja.

Pri izdelavi Ocene stanja so bile upoštevane številne študije, ki so bile podlaga za pripravo podobnih in primerljivih gradiv ob vključevanju Slovenije v mednarodne procese urejanja prostora na svetovni (npr. Slovensko nacionalno poročilo o izvajanju Agende Habitat) in evropski ravni (Evropske prostorske razvojne perspektive, Perspektive in strategije prostorske razvojne politike držav Srednje Evrope, Podonavja in Sredozemlja idr.).

Slovenijo lahko razmeroma natančno umestimo v shemi evropskih prometnih, gospodarskih in kulturnih tokov. Leži v pomembnem razvojnem loku, ki poteka po južni strani Alp in ob osi od Barcelone do Kijeva. Zаметke razvojnega loka že vidimo v obsežnih, gospodarsko vitalnih urbanih strukturah (na primer: Milano, Verona, Vincenca, Padova, Benetke, Pordenone ...), ki postopoma prodirajo proti vzhodu in iščejo povezave z velikimi vzhodnoevropskimi gospodarskimi in prebivalstvenimi zmogljivostmi. Slovenija je v tej osi pomembna orientacijska točka kot mesto prehoda med kulturnima sistemoma oziroma kot vrata med vzhodno in zahodno kulturo, predvsem pa iz Italije proti vzhodnoevropskim državam oziroma prehodno območje iz Evrope s končnim ciljem v koprskem pristanišču. Prepoznavnost Slovenije kot makrogravitacijskega zaledja koprškega pristanišča se dopolnjuje na srednjeevropski ravni kot makrogravitacijsko zaledje Ljubljane.

Zaradi nedvomno pomembnega geopolitičnega in strateškega položaja bo v Sloveniji potrebna obsežna in dolgoročna razvojna preobrazba, ob kateri je treba izkoristiti primerjalne prednosti Slovenije. V ta namen je smiselno še bolj pospešeno načrtovati in uresničevati priključitev slovenskega gospodarstva na smeri trans evropskih razvojnih koridorjev, ki potekajo čez njeno ozemlje, in ob njih izoblikovati omrežje učinkovitih razvojnih žarišč z neposrednim dostopom do mednarodnega gospodarskega prostora na eni in regionalnega oziroma lokalnega zaledja na drugi strani.

Daleč največ sredstev se v Sloveniji usmerja v gradnjo in izboljšave cestnega omrežja, predvsem avtocestnega križa v smeri V. in X. trans evropskega prometnega koridorja. Razvoj železniške infrastrukture, prometnih vozlišč, javnega potniškega in nemotoriziranega prometa je močno zapostavljen, nekoliko večji pomen imata pomorski in letalski promet.

Za Slovenijo so pomembne tudi regionalne in lokalne prometne povezave, ki so temelj skladnega regionalnega razvoja. Gradnja in vzdrževanje prečnih povezav med posameznimi regijami sta tudi zaradi gradnje osnovne avtocestne infrastrukture v časovnem zaostanku.

Mestne strukture se bodo zaradi širjenja obmestij ter povezovanja in delitve funkcij pospešeno oblikovale v mestne regije. Zaradi prostorskega razraščanja mest in množenja njihovih dejavnosti se sosednja mesta postopoma združujejo. V Sloveniji nastajajo somestja ali aglomeracije v okolici Ljubljane (predvsem v smeri proti Domžalam in Kamniku, Vrhniki, pa tudi proti Škofji Loki in proti Grosuplju), ob obali (Koper - Piran - Izola), na Koroškem (Ravne - Prevalje), v Savinjski regiji in okolici Nove Gorice, na Dravskem in Krško-brežiškem polju.

Prebivalstvo nadpovprečno narašča samo v naseljih, ki so razmeščena v koridorju ob slovenskem avtocestnem križu. Več kot polovica prebivalstva živi na suburbaniziranih območjih, ki pretežno ležijo ob najpomembnejših cestah.

S primerno vlogo slovenskih mest in drugih naselij bo v Sloveniji možno zagotavljati učinkovito vzdržno naravnano urbano omrežje tudi s socialnega in gospodarskega vidika. Z opredelitvijo mest bo možno zagotavljati tudi čim bolj enakovredno dostopnost do storitev za vse prebivalce, pa tudi gradnjo okolju prijazne infrastrukture.

Slovenija mora ustvariti uravnoteženo omrežje mest in drugih naselij, ki bo delovalo usklajeno na vseh ravneh ter bo sposobno sodelovati s sosednjimi državami in državami Evropske unije ter z njimi tekmovati. Pri tem je pomembna predvsem vloga Ljubljane v omrežju evropskih mest, Ljubljane in Maribora v omrežju srednjeevropskih mest, somestja Piran-Izola-Koper v omrežju sredozemskih mest, Kopra v omrežju severno-jadranskih pristanišč ter drugih, predvsem obmejnih regionalnih središč, v smislu evropskega povezovanja nacionalnih in regionalnih omrežij naselij.

3.1.6 Resolucija o prometni politiki

Državni zbor je junija 2006 sprejel Resolucijo o prometni politiki Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: Čas za sinergijo)^[19]. Dokument opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Izvajanje te prometne politike bo učinkovito v povezavi z izvajanjem Strategije prostorskega razvoja Slovenije v smislu racionalnega in učinkovitega prostorskega razvoja.

Lizbonska strategija je kot osrednji cilj razvoja EU do leta 2010 postavila povečanje konkurenčnosti gospodarstva ter razvoj znanosti in tehnologije, kar povzemajo tudi strateški dokumenti, ki cilje ovrednotijo tudi z vidika blaginje prebivalstva Slovenije.^[19]

Splošni cilji prometne politike na nacionalni ravni so naslednji:

- internalizacija zunanjih stroškov, ki jih povzroča promet;
- doseganje družbenega optimuma v delu, ki se nanaša na prometni sektor;
- povečanje prometne varnosti in varovanja;
- učinkovita poraba energije in čisto okolje;
- povečanje obsega in kakovosti javnega potniškega cestnega in železniškega prometa;
- prenos blaga v tranzitu na železnico;
- usklajeno delovanje celotnega transportnega sistema;
- vzpostavljanje arhitekture inteligentnih transportnih sistemov z uveljavljanjem regionalnih, nacionalnih in evropskih specifičnosti, usmeritev ter interesov;
- ozaveščanje in informiranje prebivalstva o trajnostni mobilnosti;
- zagotovitev potrebne prometne infrastrukture tako za kopenski kot tudi pomorski in zračni transport, ki bo sledil načelom trajnostnega in skladnega regionalnega razvoja;
- zagotovitev zanesljivega, varnega, cenovno konkurenčnega in okolju prijaznega transporta v tovarnem in potniškem prometu;
- optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov;
- vzpostavitev delovanja učinkov tržnega gospodarstva;

- deregulacija posameznih podsistemov prometa in prodaja državnih lastniških deležev, skladno z obstoječo zakonodajo, kjer ni ogrožen javni interes, zasebni ponudniki pa z načelom tržnega gospodarstva lahko zagotovijo bolj konkurenčno in kakovostnejšo storitev, pri čemer se stopnja varnosti ne sme znižati;
- natančno usmerjanje fiskalnih ukrepov za zagotavljanje tistih storitev, ki jih z načeli tržnega gospodarjenja ni mogoče zagotoviti samih po sebi.

Ključni ukrep prometne politike bo uvedba sistema plačevanja uporabe prometne infrastrukture po načelu mejnih družbenih stroškov (to je stroškov, ki jih uporabnik infrastrukture povzroči sebi, drugim uporabnikom infrastrukture in družbi kot celoti).^[19]

Splošni ukrepi prometne politike so naslednji:

- izdelava celovitega prometnega modela z ustreznim izračunom virov in intermodalnosti povezav in virov;
- izdelava državnega razvojnega načrta o optimalni usklajenosti prometnega sistema ob spoštovanju mednarodnih obveznosti Slovenije;
- razvoj prometne infrastrukture, ki je pogoj za enotno in sinhrono delovanje sistema;
- vključevanje zasebnega kapitala v razvoj prometne infrastrukture in prevoznih storitev povsod tam, kjer je z zasebno pobudo mogoče doseči želene rezultate in tako razbremeniti javne finance;
- razvoj novih transportnih tehnik in tehnologij, ki bodo za okolje manj obremenjujoče;
- vzgoja in izobraževanje, obveščanje in trženje, s čimer bi pri ljudeh vzbudili zavest o pomenu transportnega sistema, njegovem delovanju in optimalni uporabi transportne infrastrukture;
- fiskalni ukrepi, s katerimi bo država spodbujala nastajanje celovitih logističnih rešitev in enotnega sistema javnega potniškega prometa;
- predpisi in drugi akti, s katerimi je potrebno urediti predvsem pogoje za razvoj kakovostne tržne strukture ter podpreti celovite logistične storitve in enotno delovanje javnega potniškega prometa;
- spodbujanje uporabe varčnejših in ekološko sprejemljivejših vozil.

Pomemben ukrep na področju cestne infrastrukture predstavlja dograjevanje in vzdrževanje avtocestnega sistema in drugih državnih cest kot razvojnih osi, s katerimi bodo slovenska razvojna središča ustrezno medsebojno povezana in navezana na avtocestni sistem. Poleg vzdrževanja in posodobitev obstoječe cestne mreže je kot ukrep predviden tudi razvoj novih prometnih povezav.

Za našo nalogo so pomembna predvsem dejstva iz RePPRS, ki navajajo, da je razvoj državne cestne infrastrukture omogočil predvsem pospešen razvoj območij ob avtocestnem križu, medtem ko se navezanost in dostopnost ostalih območij na avtocestni sistem v tem obdobju ni izboljšala. Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest, se je v tem obdobju celo poslabšalo; trenutne razmere namreč kažejo, da je 42% omrežja teh cest v slabem oziroma zelo slabem stanju. Opisano stanje je omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja območij Slovenije, ki ne ležijo ob avtocestnem križu. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih transportnih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike (cenejša zemljišča, usposobljeno delovno silo,...).^[19]

Resolucija poudarja tudi potrebo po razvoju intermodalnih potniških terminalov v regionalnih središčih.

V sklopu SWOT analize uvršča Resolucija med 'priložnosti' tudi razvoj tretje (3.), tretje a (3.a), tretje b (3.b) in četrte (4.) prometne osi, ki bodo povezovale regije v Sloveniji, Avstriji, Italiji in na

Hrvaškem in ki bodo omogočile povezavo cestnega prometa teh regij na glavne prometne evropske smeri.

3.1.7 Državni razvojni program RS za obdobje 2007 – 2013 (osnutek)

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko je za namene javne razprave maja 2006 pripravila osnutek Državnega razvojnega programa 2007 – 2013 (DRP)^[20]. Državni razvojni program je izvedbeni dokument Strategije razvoja Slovenije na področju razvojno-investicijskih programov in projektov. Ker je DRP podlaga za pogajanja o vsebini strukturne pomoči EU Sloveniji v obdobju 2007 – 2013, vključuje vsebine, ki jih je potrebno predložiti Evropski komisiji kot t.i. Nacionalni strateški referenčni okvir (NSRO). DRP je sicer širši dokument kot NSRO; saj zajema tudi razvojno investicijske programe in projekte, financirane iz državnega in občinskih proračunov, ki ne bodo sofinancirani iz proračuna EU.

V sklopu DRP je potrebno posebej izpostaviti prostorsko načrtovanje in urejanje prostora. Najbolj se namreč razvojno in prostorsko načrtovanje stikata prav pri srednjeročnih načrtih na državni in regionalni ravni, zato je tudi Strategija prostorskega razvoja Slovenije eno ključnih izhodišč DRP. Na tem področju obstajajo tudi elementi skupne politike EU (European Spatial Development Perspective).

Ključna področja, na katera se nanašajo osrednji razvojni projekti, so naslednja:

- razvojna mreža Slovenije;
- povezovanje naravnih in kulturnih potencialov;
- učinkovito upravljanje z okoljem;
- mobilnost za podporo gospodarskemu razvoju;
- institucionalna in administrativna usposobljenost.

Področje "mobilnosti za podporo gospodarskemu razvoju" obsega investicijske aktivnosti različnih resorjev, katerih namen je Sloveniji zagotoviti učinkovito prometno infrastrukturo. Velika naložbena aktivnost Slovenije v tem okviru je tudi tretja razvojna os, ki predstavlja prečno povezavo Slovenije med avtocestnim križem.

Razvojno-investicijske prioritete DRP so strukturirane enako kot razvojne prioritete Strategije razvoja Slovenije, in sicer:

- konkurenčno gospodarstvo in hitrejša rast;
- učinkovito ustvarjanje, dvosmerni pretok in uporaba znanja za gospodarski razvoj in kakovostna delovna mesta;
- učinkovita in cenejša država;
- moderna socialna država in večja zaposlenost;
- povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja.

Razvoj tretje razvojne osi je kot aktivnost opredeljen v sklopu razvojne prioritete "konkurenčno gospodarstvo in hitrejša rast".

V okviru operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture so za državne ceste predvidena sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). Glede na omejene finančne vire bo prednost dana t.i. razvojnim osem, med njimi še posebej tretji razvojni osi, ki bo omogočila razvoj in razvojno integracijo virov šibkejših in obmejnih regij Koroške in Bele Krajine z območjem osrednje Slovenije ter zagotovila primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi. Izgradnja nove prečne razvojne prometne osi pomeni povezavo regionalnih središč v Avstriji, Sloveniji in na Hrvaškem ter omogoča navezovanje tovarnega in osebnega cestnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri. Pri tretji razvojni osi gre sicer v širšem smislu za dostopnost storitev ob tej povezavi, razvoj urbanih

centrov ter podeželja, povezovanje naravnih in kulturnih potencialov na tem območju, vendar pa se slednje ne bo financiralo iz tega operativnega programa.^[20]

3.1.8 Nacionalni strateški referenčni okvir – Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013

Nacionalni strateški referenčni okvir (NSRO) predstavlja poglobitev DRP na specifičnem področju kohezijske politike EU. Vključuje tiste programe in projekte iz DRP, ki bodo sofinancirani s sredstvi evropskega proračuna in ki bodo izpolnjevali kriterije novih uredb EU s področja kohezijske politike za obdobje 2007 – 2013. NSRO predstavlja podlago za izvajanje operativnih programov kohezijske politike EU v Sloveniji.

Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013^[21] (OP ROPI) je Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko kot delovno gradivo pripravila junija 2006. OP ROPI predstavlja izvajalski dokument Republike Slovenije za obdobje 2007 – 2013, ki določa neposredno izhajajoče pravne obveznosti in pravice izvajanja kohezijske politike Evropske unije v Sloveniji.

Cilj OP ROPI je zagotoviti infrastrukturo na področju okolja in prometa, kar je povezano tako s spodbujanjem gospodarskega razvoja in ustvarjanjem delovnih mest, kakor tudi s spodbujanjem trajnostnega razvoja in zagotavljanjem visoke kvalitete življenja za prebivalce RS. OP obravnava področje prometne infrastrukture in prometa za področja javnega potniškega prometa, železniške infrastrukture, letalske infrastrukture, pomorske infrastrukture, osnovnega in dodatnega avtocestnega programa, področje državnih cest in kolesarskih poti.

Prva razvojna prioriteta s področja prometne infrastrukture je opredeljena v okviru Kohezijskega sklada, druga razvojna prioriteta s področja prometne infrastrukture pa je opredeljena v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). V okviru Kohezijskega sklada so predlagane razvojne prioritete z vseh podpodročij prometa, in sicer cestne infrastrukture, železniške infrastrukture, pomorske infrastrukture in letališke infrastrukture. V okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj pa so predlagani projekti le s področja državnih cest, razvoja javnega potniškega prometa in kolesarskih stez.

V okviru razvojne prioritete prometne infrastrukture v okviru Evropskega sklada za regionalni razvoj je opredeljen tudi pomen razvoja sekundarnih prometnih povezav. Predvidena je izgradnja tretje razvojne osi, ki predstavlja povečanje dostopnosti in povezanosti ter s tem razvoja šibkejših in obmejnih regij Slovenije z območjem osrednje Slovenije ter z mednarodnimi tokovi.

Izgradnja cestne povezave na tretji razvojni osi je tako strateško utemeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije kot povezava čezmejnega pomena. Izgradnja cestne povezave tretje razvojne osi je v svojem severnem delu, meja z Republiko Avstrijo – A1 (Šentilj – Koper), že uvrščena v dodatni program Nacionalnega programa izgradnje avtocest, katerega realizacija je ustrezno utemeljena z Resolucijo o NPIA. Za izgradnjo te povezave govorijo številni razlogi, kot so:

- izboljšanje zmogljivosti na tej osi z odpravo ozkih grl na obstoječi državni cestni mreži, kar bo imelo direktne ekonomske učinke pri uporabnikih (znižanje stroškov transporta);
- posredno bo omogočila izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva na tem območju ter bo imela ugoden vpliv na regionalni razvoj;
- omogočila bo izkoriščanje potencialov prostora za poselitve, infrastrukturo, proizvodne in oskrbne dejavnosti, rekreacijo in turizem ter funkcionalno zaokrožanje naselij in območij drugih dejavnosti.

Cestna povezava tretje razvojne osi "Avstrija do A1 Šentilj – Koper in A1 Šentilj – Koper do Novega mesta in do Hrvaške" (začetek 2008 – konec 2017) je umeščena tudi na indikativni seznam ključnih projektov. Ocenjena je vrednost investicije, vrednost investicije v obdobju 2007 – 2013 ter višina sofinanciranja s strani ESRR.

3.1.9 Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji

Resolucijo o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA)^[22] je Državni zbor RS sprejel dne 27.02.2004. Z izgradnjo avtocestnega omrežja v Sloveniji želimo uresničiti naslednje zastavljene osnovne cilje:

1. navznoter medsebojno povezati vse slovenske regije ter najpomembnejše gospodarske centre v državi, navzven pa Slovenijo navezati na evropsko avtocestno omrežje in jo tako povezati s širšim evropskim prostorom,
2. približati in povezati slovenski gospodarski prostor z evropskim gospodarskim prostorom in s tem povečati konkurenčno sposobnost slovenskega gospodarstva v primerjavi z evropskim,
3. približati in povezati slovenski kulturni prostor ter omogočiti njegovo prepoznavnost in povezanost s širšim evropskim prostorom,
4. spodbujati nadaljnji gospodarski razvoj slovenskega gospodarstva preko investicij v izgradnjo gospodarske infrastrukture (avtocestnega omrežja), ki imajo dokazano pozitivne multiplikativne in akceleratorne učinke na večino makroekonomskih agregatov in ostale sektorje slovenskega gospodarstva,
5. izboljšati in povečati nivo prometne varnosti udeležencev v cestnem prometu,
6. zmanjšati prekomerne negativne prometne vplive na okolje v območju obstoječih glavnih in regionalnih cest zaradi njihove razbremenitve z zgrajenim avtocestnim omrežjem, predvsem z ukrepi preusmerjanja težkega tovornega prometa na že zgrajeno avtocestno omrežje.

Nacionalni program izgradnje avtocest v RS na področju graditve cestnega omrežja v dodatnem programu (D) navaja pomen zagotavljanja ustrezne notranje in zunanje povezanosti države, in sicer v funkciji priključevanja in navezovanja posameznih regij in večjih urbanih območij na avtocestno omrežje. Poudarja tudi izpolnjevanje obveznosti, ki jih je Slovenija prevzela z mednarodnimi sporazumi in pobudami v zvezi z izgradnjo mednarodnih cestnih koridorjev (Phyrnska avtocesta, Jadransko – Jonska avtocestna povezava).

3.1.10 Nacionalni program razvoja in vzdrževanja državnih cest

Nacionalni program razvoja in vzdrževanja državnih cest je trenutno še v fazi osnutka. V zvezi z državnimi cestami se ugotavlja, da kakovost in obseg ponudbe infrastrukturnih storitev ne odgovarjata več današnjim potrebam. Po eni strani so obstoječe ceste v relativno slabem stanju, kar je posledica premajhnih vlaganj v ohranjanje in obnovo državnih cest v preteklih desetletjih. Po drugi strani pa se srečujemo z ozkimi grli, ki so se pojavila zaradi stalne in dokaj visoke stopnje rasti prometa, ki je na približno isti ravni kot tista na avtocestah. Na državnem cestnem omrežju se tako kažejo velike potrebe po obnovi državnih cest in novih investicijah za povečanje kapacitet državne cestne mreže. Opisano stanje se je že pokazalo kot omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja. Območja Slovenije, ki ne ležijo ob glavnem cestnem križu, postajajo lokacijsko nekonkurenčna kljub temu, da imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike (npr. usposobljeno delovno silo, komunalno opremljena poceni zemljišča, turistično ponudbo, ipd).

Cilji programa so naslednji:

1. ohranjanje dosežene ravni konkurenčnosti države z zmanjšanjem potovalnih časov in znižanjem stroškov transporta,
2. ohranjanje omrežja z ukrepi obnov in preplastitev cest,
3. boljša dostopnost do posameznih regij ter boljša medregijska povezava, navezava delov Slovenije, ki sedaj niso ustrezno navezani, na glavne evropske cestne koridorje, kar bo omogočilo enakomernejšo porazdelitev ekonomskih koristi razvoja Slovenije,
4. izboljševanje dosežene ravni prometne varnosti s tehničnimi ukrepi za izboljšanje prometne varnosti.

V program je zajeto državno cestno omrežje v upravljanju Direkcije Republike Slovenije za ceste, v skupni dolžini 5.884 km. Razdeljen je v dve fazi in obsega investicije, obnove omrežja in redno vzdrževanje. V program so vključene tudi kolesarske poti.

Aktivna faza programa, ki obsega investiranje, obnove in redno vzdrževanje, poteka v obdobju med leti 2006 in 2016. Pričakuje se, da bo v tem obdobju državno omrežje v celoti obnovljeno, posodobljeno in dograjeno, nivo kvalitete pa ustrezen. Tej fazi sledi obdobje pasivnega investiranja, tj. obdobje rednega vzdrževanja državnega cestnega omrežja in nujnih obnov v okviru vzdrževanja želene oz. dosežene kvalitete državnega cestnega omrežja, kot je bila vzpostavljena ob zaključku predhodne faze. Pasivno obdobje traja do leta 2025.^[23]

3.1.11 Nacionalni program razvoja javne železniške infrastrukture

Nacionalni programu razvoja javne železniške infrastrukture (NPRJŽI) je v pripravi. Delež mednarodnega prometa po slovenskem železniškem omrežju že presega 80%, kar pomeni, da gre za visoko soodvisnost železnic v Evropi. Usmeritve v prometni politiki Unije tako narekujejo prilagoditev prometnih gospodarstev, tudi slovenskega, novim razmeram, kar je po eni strani pogoj za najugodnejše ovrednotenje slovenskega zemljepisnega položaja, hkrati pa tudi pogoj za enakopravno vključitev slovenskega prometnega sistema v evropskega. Proge, ki ležijo v smeri V. in X. koridorja, imajo zato prevladujočo vlogo v razvoju slovenske železniške infrastrukture.

Čeprav je prioriteta strategija vključevanje javne železniške infrastrukture (JŽI) v evropsko transportno mrežo na V. in X. vse-evropskem transportnem koridorju, kar pomembno vpliva na določanje prioritet projektov, strategija ne ogroža prioritet projektov v okviru rekonstrukcije in obnove obstoječe JŽI in projektov dopolnitve le-te z novimi potrebnimi programi in drugo na to vezano infrastrukturo.^[23]

3.2 NIVO REGIJ

Po Zakonu o urejanju prostora^[4] je regionalna zasnova prostorskega razvoja (RZPR) dokument usmerjanja prostorskega razvoja, ki ob upoštevanju usmeritev Strategije prostorskega razvoja Slovenije in v povezavi z drugimi razvojnimi dokumenti določa zasnove z državo in občinami usklajenih prostorskih ureditev. Pri pripravi regionalne zasnove prostorskega razvoja je poleg veljavnih zakonskih izhodišč smiselno upoštevati že pripravljena strokovna gradiva, obstoječe planske akte občin, strategije in regionalne razvojne programe ter Strategijo prostorskega razvoja RS. V praksi se je pokazalo, da je za prostorsko umestitev projektov iz izvedbenega dela regionalnega razvojnega programa sprejetje tega prostorskega akta nujno in da mora biti v njem prostor obravnavan kot bistveni omejitveni, hkrati pa tudi razvojni dejavnik gospodarske in družbene aktivnosti regije.

Če je pobuda za pripravo regionalne zasnove prostorskega razvoja vezana na pripravo regionalnega razvojnega programa, se regionalni razvojni program in regionalna zasnova prostorskega razvoja pripravljata sočasno. Regionalni razvojni program in regionalna zasnova prostorskega razvoja morata biti med seboj usklajena.^[4]

Regionalni razvojni programi so temeljni programski dokumenti na regionalni ravni, s katerimi se uskladijo razvojni cilji na področju gospodarskega, socialnega, izobraževalnega, javno-zdravstvenega, prostorskega in okoljskega ter kulturnega razvoja v razvojni regiji, določijo pa se tudi instrumenti in viri za njihovo uresničevanje. Regionalni razvojni programi morajo biti usklajeni z državnim razvojnim programom, saj le-ta predstavlja dogovor med regijami in državo o regionalnem razvoju. Regionalni razvojni program je sestavljen iz strateškega in programskega dela, uresničuje pa se z izvedbenimi načrti regionalnega razvojnega programa.^[13] V tem letu se izteka programsko obdobje prve generacije regionalnih razvojnih programov (2002 – 2006). Nova generacija RRP se pripravlja za obdobje Državnega razvojnega programa (DRP) za obdobje 2007 – 2013, ki sovpada z novim programskim obdobjem kohezijske politike EU.

V nadaljevanju poglavja so opredeljeni razvojni cilji in temeljne razvojne usmeritve regij na območju tretje razvojne osi, ki so povzeti po osnutkih regionalnih razvojnih programov regij Koroške^[17], Savinjske^[16], Zasavske^[18], Spodnjeposavske^[15] in Jugovzhodne Slovenije^[14] za obdobje 2007 - 2013. V osnutkih programov so natančno opredeljene tudi prioritete, programi in ukrepi za novo finančno perspektivo.

Za posamezno regijo so predstavljeni strateški cilji regije za vsa področja in temeljne razvojne usmeritve za naslednja področja:

- gospodarstvo in človeški viri;
- prostor in prometna infrastruktura;
- turizem in razvoj podeželja;
- okolje.

Poleg vsebin iz osnutkov regionalnih razvojnih programov, so za posamezno regijo predstavljeni tudi predvideni razvojni projekti, ki jih navaja predlog Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023^[24], in so pomembni z vidika tretje razvojne osi. Resolucija v sklopu predstavitve projektov, ki podpirajo doseganje ciljev pete prioritete Strategije razvoja Slovenije (Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja), med drugim navaja modernizacijo državnega omrežja na prioriteten razvojnih oseh (tretja, tretja a in četrta razvojna os).

V zadnjem delu poglavja so najprej opredeljeni nekateri kvantitativni kazalniki za regije, ki so te kazalnike definirale v svojih osnutkih regionalnih razvojnih programov, v nadaljevanju pa je podan splošen pomen tretje razvojne osi za analizirane regije.

3.2.1 Koroška regija

3.2.1.1 Strateški cilji

Strateški cilji Koroške regije do leta 2013 so naslednji:

- Cilj 1: ustvariti tehnološko-razvojno platformo za konkurenčno gospodarstvo regije, ki bo omogočalo razvoj novih produktov z višjo dodano vrednostjo in odprtje novih zahtevnejših delovnih mest;
- Cilj 2: vzpostaviti regijsko prepoznavno turistično destinacijo Koroške (razviti turistične potenciale kulture in narave) in povečati zaposlitvene možnosti podeželja;
- Cilj 3: vzpostaviti izobraževalno platformo za pridobivanje visoko usposobljenih in kreativnih ljudi tako znotraj kot izven regije, ki bodo podpirali razvoj inovativnega gospodarstva ter ustvarjanja novih visokokakovostnih delovnih mest in samozaposlitve;

- Cilj 4: izboljšati prometno dostopnost, ohraniti poseljenost podeželja in čisto okolje ter povečati kakovost bivalnega okolja.

3.2.1.2 Temeljne razvojne usmeritve za izbrana področja

Gospodarstvo in človeški viri:

- vzpostaviti konkurenčno gospodarstvo in nova delovna mesta v tehnološko razvitem okolju;
- **izboljšati prometno infrastrukturo** in razviti podporno okolje za zagotavljanje priložnosti za naložbe v nove proizvodne obrate izdelkov z višjo dodano vrednostjo;
- vzpostaviti lastne zmogljivosti za raziskave in razvoj;
- oživiti šibko podjetniško klimo;
- kreativni, zaposljivi ljudje, zdrava in strpna regija (ustvarjanje znanja, ki je prilagojeno potrebam regionalnega gospodarstva; spodbujanje kulture vseživljenjskega učenja in osebnega razvoja za vse generacije; kakovost življenja za vse generacije);
- permanentno prilagajanje izobraževalnega sistema potrebam trga dela v regiji – izobraževanje tehničnega kadra;
- vzpostaviti učinkovit trg dela.

Prostor in prometna infrastruktura:

- vzpostaviti kakovostno življenjsko okolje (vzpostavitev boljše cestne povezave z osrednjo regijo; trajnostni razvoj brez poslabšanja okolja; uravnotežen razvoj komunalne infrastrukture na celotnem območju regije; razvoj podeželja in ohranitev poseljenosti);
- **hitra cesta na Koroško** pogoj za hitrejši gospodarski in turistični razvoj Koroške regije;
- obsežna lokalna omrežja terjajo selektiven in povezan pristop pri obnovi, prioriteto naj ima **obnova lokalnih cest regionalnega pomena** – pomembnih za razvoj turističnih destinacij v regiji, skupno povezovanje je potrebno tudi pri razvoju regionalnega kolesarskega omrežja.

Turizem in razvoj podeželja:

- komplementarni turizem treh dolin (razvoj turističnih destinacij zahodnega Pohorja in Mežiške doline; obnova in povezovanje kulturnih potencialov; razvoj podporne turistične infrastrukture);
- vzpodbuditi in povezati lokalno in regionalno raven organiziranja turizma, ki je trenutno razdrobljena in neučinkovita;
- vzpostaviti in posodobiti turistično infrastrukturo;
- v turistični razvoj vključiti naravno in kulturno dediščino;
- projektno povezati nosilce turistične dejavnosti in občine;
- regionalni visoko kakovostni in eko produkti – priložnost za koroško kmetijstvo in turizem na podeželju;
- spodbujati prenovalno podeželje.

Okolje:

- spodbujati celovito ravnanje z odpadki in čiščenje odpadnih voda;
- zagotoviti trajno oskrbo prebivalstva z zdravo pitno vodo;
- zagotoviti okoljsko sprejemljive vire energije in učinkovito rabo energije;
- spodbujati sanacijo degradiranih območij (zgornja Mežiška dolina);
- spodbujati naravovarstvene projekte, ki prispevajo k ohranjanju biodiverzitete in naravnih virov na celotnem območju regije.

3.2.1.3 Predvideni razvojni projekti

Predlog Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023 opredeljuje projekt izgradnje gospodarskega središča NOORDUNG na Koroškem, ki vključuje:

- veliko poslovno-razvojno logistično cono Noordung s centri v Slovenj Gradcu, Dravogradu, Ravnah na Koroškem in Radljah ob Dravi;
- mrežne regionalne podjetniške inkubatorje in nadaljevanje projekta v tehnološki park Noordung;
- visokošolsko središče v Slovenj Gradcu;
- tehnološki center v poslovni coni Otiški vrh II.

V sklopu razširjenih poslovno-razvojno logističnih con predvidevajo v regiji cca. 250 ha na območjih občin Slovenj Gradec, Ravne na Koroškem, Dravograd ter Radlje ob Dravi. Logistična povezava bo idealno urejena, saj bo cona v svoji celotni dolžini umeščena v neposredni bližini nove hitre ceste oziroma tretje razvojne osi. S spodbujanjem izgradnje in razvoja podjetniškega in inovativnega okolja bo ustvarjenih najmanj 1.000 novih delovnih mest z visoko dodano vrednostjo.

3.2.2 Savinjska regija

3.2.2.1 Strateški cilji

Strateški cilji Savinjske regije do leta 2013 so naslednji:

- Cilj 1: sprememba strukture gospodarstva - spodbujanje razvoja dejavnosti z višjo dodano vrednostjo;
- Cilj 2: povečanje števila poslovnih subjektov in zaposlenih;
- Cilj 3: zmanjšanje razvojnega deficita z ustvarjanjem okolja za kreiranje kvalitetnih delovnih mest in dvig kvalitete življenja za vse kategorije prebivalstva, predvsem pa za mlade in starejše;
- Cilj 4: postavitve temeljev za aktiviranje lastnih razvojnih potencialov regije in kreiranje multikulturno prepoznavne regije v evropskem prostoru;
- Cilj 5: izboljšanje stanja okolja in smotrne rabe prostora.

3.2.2.2 Temeljne razvojne usmeritve za izbrana področja

Gospodarstvo in človeški viri:

- izkoristiti ugodno geografsko lego osrednjega dela regije in dela regije ob X. koridorju;
- **ugodna geografska lega ob dokončani tretji razvojni osi;**
- izkoristiti relativno bogato ponudbo prostora za poslovne cone v planskih dokumentih lokalnih skupnosti znotraj regije – vzpostaviti infrastrukturno opremljene gospodarske cone (tehnološki parki, poslovne in obrtne cone);
- izkušnje v čezmejnem, medregionalnem in transnacionalnem sodelovanju - ohranjati ustaljene izvozne poti večjih gospodarskih subjektov (predvsem JV Evropa);
- internacionalizacija gospodarstva, širitev poslovanja na tuje trge, odpiranje proti EU in proti jugovzhodni Evropi in intenzivnejše gospodarsko sodelovanje; Slovenija kot odskočna deska za JV Evropo;
- povezovanje podjetij v grozde in tehnološke mreže;
- formiranje centrov za raziskave in razvoj in univerzitetnih institucij v regiji – v povezavi z gospodarstvom regije;
- uporaba strukturnih skladov za spodbujanje regionalnega razvoja in notranjega razvojnega potenciala v regijah;
- vzpostaviti mehanizme in institucije za promocijo in izvajanje vseživljenjskega učenja;
- visoka motiviranost za ustanovitev univerzitetnih izobraževalnih programov.

Prostor in prometna infrastruktura:

- Savinjska regija ima zelo ugodno prometno lego, ki jo vzpostavlja izgrajena avtocesta kot del V. vseevropskega prometnega koridorja, ki krepi njeno prometno dostopnost in ji

- s tem izboljšuje privlačnost za njeno globalno povezovanje in pospeševanje razvoja na področju gospodarstva;
- razvoj integriranega prometnega sistema, v katerem regionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije;
- **za regijo bi bila izjemnega pomena izgradnja nove hitre ceste Celje – Velenje – Slovenj Gradec – Otiški vrh v skupnem prometno-infrastrukturnem koridorju z novo železniško progo G1 v istem poteku;**
- izboljšanje kakovosti lokalnega cestnega omrežja v nekaterih najbolj odročnih delih regije;
- posodobitev regionalne železniške proge Grobelno – Rogatec in Grobelno – Imeno; bolje izkoristiti regijsko železniško omrežje (Celje – Velenje, Celje – Rogatec, Celje – Kumrovec);
- v Celju bi bilo potrebno posodobiti terminal javnega potniškega prometa;
- razvoj terminala kombiniranega tovornega prometa regionalnega pomena v Celju;
- ugodna geografska lega znotraj Slovenije in Srednje Evrope, most med Sredozemsko in Srednjo Evropo in JV Evropo (Balkan);
- ugodna lega v mednarodnih cestnih in železniških mrežah – koridorjih;
- izgradnja in ureditev kolesarskih poti in stez in formiranje regijske mreže s povezavami s sosednjimi regijami;
- slaba dostopnost perifernih območij regije - neugodna geografska lega in prometna infrastruktura Kozjanskega z Obsoteljem in Zgornje Savinjsko Šaleške doline.

Turizem in razvoj podeželja:

- naravni viri omogočajo razvoj različnih oblik turizma (naravna zdravilišča in zdravilišča v naravi (vezano na varovanje narave in kulturno dediščino);
- območje omogoča razvoj kompleksnega turističnega produkta za vse letne čase in ciljne populacije: zimski turizem, kolesarske steze, pešpoti, vinske ceste;
- razvoj turizma v obmejnem območju s Hrvaško, ustanovitev turističnih con z namenom vzpodbuditi razvoj v območjih, kjer je državna meja omejujoč dejavnik;
- izboljšati prometno infrastrukturo do nekaterih turistično zanimivih predelov regije ter razviti infrastrukturo za dodatno turistično ponudbo (kolesarske steze, pešpoti, vinske ceste);
- športne in rekreacijske prireditve državnega in mednarodnega pomena;
- priprava regijskih (kompleksnih) projektov celovite prenove, programskega oživljanja (nove atraktivne vsebine) izbranih objektov kulturne dediščine;
- sodelovanje s sosednjimi turističnimi destinacijami v Sloveniji, Avstriji in na Hrvaškem.

Okolje:

- zmanjšati in odpraviti posledice škodljivega delovanja voda;
- zagotavljati poplavno varnost;
- zagotavljati oskrbo s čisto pitno vodo;
- posodobiti vodovodne sisteme za zmanjšanje vodnih izgub;
- odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda.

3.2.2.3 Predvideni razvojni projekti

Predlog Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023 opredeljuje projekt izgradnje gospodarskega središča TEHNOPOLIS+ v Savinjski regiji, ki vključuje:

- tehnološki park;
- univerzitetni inkubator;
- regijski mrežni inkubator;
- regijsko mrežo tehnoloških centrov;
- mrežo regijskih poslovnih centrov;
- vzpostavitev velike poslovno-industrijsko-logistične cone nacionalnega pomena.

Predlog Resolucije vsebuje tudi predvideni projekt vzpostavitve mreže centrov za urgentno medicino po Sloveniji. Enega izmed predvidenih petih urgentnih centrov predstavlja urgentni center v Celju, ki naj bi bil lociran v regionalni bolnišnici.

Projekt bo zagotovil ustanovitev 230 podjetij in institucij v Tehnološkem mestu z 2.000 novimi delovnimi mesti. Poleg tega bo ustvarjenih dodatnih 1.800 novih delovnih mest v poslovnih conah na 110 ha površin.

3.2.3 Zasavska regija

3.2.3.1 Strateški cilji

Strateški cilji Zasavske regije do leta 2013 so naslednji:

- Cilj 1: Zasavje bo odprta, prijazna in v širšem okolju razpoznavna regija, z visoko kvaliteto življenja za vse prebivalce;
- Cilj 2: gospodarski razvoj regije bo temeljil na podpori razvoju obstoječih zdravih podjetniških jeder in vzpostavitvi razvojne infrastrukture za podporo razvoju novih dejavnosti, na pospeševanju podjetništva, tehnoloških in inovacijskih jedrih in izobraževalnih ter razvojnih organizacijah;
- Cilj 3: osredotočenje na maksimalno izrabo ustvarjalnih potencialov posameznikov, njihovih znanj, veščin in zmogljivosti;
- Cilj 4: izboljšanje stanja okolja in smotrne rabe prostora;
- Cilj 5: zmanjšanje razvojnega zaostanka regije;
- Cilj 6: izboljšanje kakovosti življenja;
- Cilj 7: ohraniti naravne danosti in biotsko pestrost skozi okolju prijazno kmetovanje;
- Cilj 8: povečanje podjetniške aktivnosti in inovativnosti na podežlju in s tem povečanje števila delovnih mest.

3.2.3.2 Temeljne razvojne usmeritve za izbrana področja

Gospodarstvo in človeški viri:

- izkoristiti dobro delujoča hrbtenična podjetja s potencialom rasti podjetja oziroma možnostjo ustanavljanja novih podjetij;
- nadalje razvijati instrumente vzpodbujanja malih in srednje velikih podjetij;
- izkoristiti pripravljene nove obrtne površine za razvoj podjetništva;
- z večjim vlaganjem v razvojno raziskovalni kader in tehnološki razvoj okrepiti gospodarsko moč regije;
- zagotavljati višja vlaganja v raziskave in razvoj;
- preprečevati odliv visoko izobraženih kadrov; zagotoviti kvalitetna, visoko zahtevna in ustrezno plačana delovna mesta;
- vzdrževati obstoječe dobre odnose s partnerji na bivšem jugoslovanskem trgu;
- učinkovito koristiti evropska sredstva za razvojne namene;
- pospeševati izvozno usmerjenost in internacionalizacijo podjetij;
- ustanovitev novih razvojnih podpornih ustanov v regiji.

Prostor in prometna infrastruktura:

- izkoristiti prednosti železnice na ozemlju vseh zasavskih občin;
- izkoristiti relativno bližino avtoceste;
- **vključitev regije v 3. razvojno os;**
- izboljšati cestne povezave in kakovost lokalnih cest;
- preprečevati ogrožanje prometne infrastrukture zaradi zunanjih sil;
- uvajati projekte spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa.

Turizem in razvoj podeželja:

- izkoriščanje naravnih potencialov, kulturne in zgodovinske dediščine;
- spodbujanje dejavnosti za zagotavljanje prepoznavnosti regije;
- pestrost in razgibanost terena daje možnosti za razvoj mnogih rekreativnih dejavnosti;
- izpeljati projekt zasnovane tematske poti, namenjene rekreaciji – kolesarske, konjeniške, pohodniške;
- razvoj in trženje območij Natura 2000 in krajinskih parkov Kum in Mrzlica;
- razvoj podeželskega turizma s predhodno ureditvijo vaških jeder, spodbujanjem tradicionalnih veščin in ozaveščanjem prebivalstva;
- razvoj sadne ceste.

Okolje:

- pospeševati ekološko sanacijo največjih zasavskih onesnaževalcev (zagotoviti delovanje v dovoljenih mejnih okvirih);
- ohraniti naravne vrednote in življenjski prostor;
- zagotoviti pripravo načrta upravljanja obstoječih in predlaganih krajinskih parkov ter območij zaščitenih pod programom Natura 2000;
- ustanovitev krajinskega parka Čemšeniška planina;
- zagotoviti kakovostno oskrbo s pitno vodo;
- urediti problem odvajanja in čiščenja odpadnih voda;
- sanacija vodovarstvenih območij;
- spodbujati učinkovito predelavo odpadnih frakcij in poiskati novo lokacijo za regijsko deponijo;
- ohraniti naravne danosti, biotsko pestrost in tradicionalno kulturno krajino;
- razvijanje okolju prijaznega kmetovanja in produktov višje kakovosti.

3.2.4 Spodnjeposavska regija

3.2.4.1 Strateški cilji

Strateški cilji Spodnjeposavske regije do leta 2013 so naslednji:

- Cilj 1: ustvariti dinamično gospodarstvo, katerega rast bo temeljila na endogenih razvojnih potencialih in neposrednih tujih investicijah, ki bo globalno konkurenčno zaradi javnih in zasebnih vlaganj v raziskave in razvoj ter v nove produkte in storitve z visoko dodano vrednostjo;
- Cilj 2: ustvariti nova delovna mesta s poudarkom na delovnih mestih z visoko dodano vrednostjo, ki bodo ustvarila pogoje za zaposlovanje aktivnih domačih kadrov ter priliv visoko izobraženih kadrov iz drugih okolij;
- Cilj 3: vzpostaviti povezavo med gospodarstvom in izobraževanjem;
- Cilj 4: zagotoviti visoko kvaliteto bivanja v regiji Posavje na osnovi uravnoteženega razvoja v regiji, varnosti, racionalnega gospodarjenja s prostorom, trajne mobilnosti in izboljšanja kakovosti okolja ter ustrezne komunalne infrastrukture;
- Cilj 5: pomladiti in povečati prebivalstvo v regiji s posebnim poudarkom na ohranjanju poseljenosti podeželja;
- Cilj 6: zagotoviti kvalitetno socialno, zdravstveno in strpno družbeno okolje;
- Cilj 7: zagotoviti vsem nosilcem projektov podporo za uspešno pripravo in vodenje projektov ter učinkovito črpanje sredstev EU na vseh programskih nivojih.

3.2.4.2 Temeljne razvojne usmeritve za izbrana področja

Gospodarstvo in človeški viri:

- spodbujati tehnološki razvoj in konkurenčnost posavskega gospodarstva;
- spodbuditi vlaganja v gospodarsko razvojno infrastrukturo;
- razvoj podjetništva;
- spodbujanje izobraževanja;

- reševanje problema odliva kadrov in mladih iz regije.

Prostor in prometna infrastruktura:

- razvojne priložnosti z vidika prostorskega razvoja;
- razvojne priložnosti na področju prometne infrastrukture – izboljšanje dostopnosti regije **z navezavo na 3.razvojno os**;
- geostrateška lega regije Posavje kot celote omogoča dobre povezave z evropskimi centri (Posavje leži na stoletja starem stičišču srednje in južno evropskih prometnih poti).

Turizem in razvoj podeželja:

- menedžment turistične destinacije Posavje;
- vključitev naravnih in kulturnih danosti v turizem;
- večja podpora manjšim in srednje velikim podjetjem v turistični dejavnosti;
- potenciali za razvoj s temeljnimi področji prihodnjega razvoja turizma v Posavju.

Okolje:

- izboljšati infrastrukturo na podeželju;
- zagotavljati varno oskrbo s pitno vodo;
- izgradnja sistema za odvajanje in čiščenje odpadnih voda;
- vzpostaviti celovit in učinkovit sistem ravnanja z odpadki;
- zagotoviti večjo rabo javnega potniškega prometa in zmanjšati emisije izpušnih plinov;
- proizvodnja in prodaja električne energije iz virov brez oz. nizkimi izpusti emisij CO₂;
- povečati učinkovitost pri gospodarjenju z gozdovi in povečati gospodarsko vrednost gozdov (pogozdovanje kmetijskih in nekmetijskih zemljišč), s poudarkom na izkoriščanju neizkoriščenih potencialov gozdov in povezovanju lastnikov gozdov;
- ohraniti kulturno krajino s spodbujanjem okolju prijaznih kmetijskih praks.

3.2.4.3 Predvideni razvojni projekti

Predlog Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023 opredeljuje projekt izgradnje gospodarskega središča PHOENIX v Posavju, ki vključuje:

- razvoj letališča Cerklje ob Krki z izgradnjo civilnega letališča;
- razvoj poslovno-industrijsko-logističnih območij v neposredni bližini letališča Cerklje.

Center Gospodarsko-razvojno-logističnega središča v Posavju bo umeščen na področju letališča Cerklje ob Krki. Zanj je predvidenih več kot 400 ha opremljenih površin. Na tem območju so avtocesta (X. koridor), železnica in letališče, kar omogoča optimalno izvajanje logističnih aktivnosti. Neposredna bližina meje s sosednjo Hrvaško, ki je hkrati tudi Schengenska meja, predstavlja še dodatno priložnost. Z izvedbo projekta bo pridobljenih 2.000 novih, kakovostnih delovnih mest v regiji.

3.2.5 Jugovzhodna Slovenija

3.2.5.1 Strateški cilji

Strateški cilji regije JV Slovenija do leta 2013 so naslednji:

- Cilj 1: povečevanje gospodarske učinkovitosti in uspešnosti;
- Cilj 2: nova kvalitetna delovna mesta;
- Cilj 3: izboljšanje dostopnosti in povezanosti;
- Cilj 4: razvoj z vključevanjem območij, ki zaostajajo v razvoju;
- Cilj 5: izobraževanje za potrebe gospodarstva;
- Cilj 6: krepitev podjetniškega sektorja s spodbujanjem malih podjetij k rasti in vzpostavitvi podjetniške infrastrukture;

- Cilj 7: trajnostni razvoj.

3.2.5.2 Temeljne razvojne usmeritve za izbrana področja

Gospodarstvo in človeški viri:

- močno razvit industrijski sektor – skoraj v celoti izvozno usmerjen;
- omogočiti večjo fleksibilnost gospodarstva regije;
- vzpodbuditi vlaganja v raziskave in razvoj;
- vzpodbuditi pospešeno rast novih tehnoloških podjetij – ustanovitev inkubatorja in predinkubatorja;
- spodbujati razvoj tudi na drugih območjih regije, ne le v Novem mestu;
- osamosvojitev manjših in srednje velikih podjetij – preusmeritev podjetij na tuje trge;
- vzpodbuditi razvoj storitvenega sektorja;
- ohranjati nizko stopnjo brezposelnosti;
- konsenz o potrebi po razvoju visokega šolstva;
- izobraževalne programe uskladiti s potrebami gospodarstva;
- izboljšati slab socialni položaj in integracijo romske populacije.

Prostor in prometna infrastruktura:

- velik delež naravno ohranjenih območij in drugih naravnih vrednot ter objektov in območij ter kulturne dediščine;
- izkoristiti potek avtoceste skozi regijo in v neposredni bližini regijskega središča;
- izboljšati pomanjkljivo in dotrajano infrastrukturno opremljenost – izboljšati dostopnost nekaterih delov regije;
- urediti slabe povezave javnega potniškega prometa;
- že skoraj dograjena avtocesta in **načrtovana tretja razvojna os kot območje novih in bolj povezanih cestnih povezav, gospodarskih con in družbenih dejavnosti;**
- **v okviru aktivnosti za umeščanje tretje razvojne osi se bo načrtovala tudi 3a. razvojna os;**
- **z ustrezno opremljenimi površinami za gospodarske in družbene dejavnosti ter z navezavo na 3. razvojno os bo Novo mesto lahko pridobilo nacionalni pomen.**

Turizem in razvoj podeželja:

- bogata kulturno-zgodovinska dediščina s krepkim turističnim potencialom;
- izkoristiti ugodne naravne danosti za turistične namene;
- obnoviti kulturno-zgodovinsko dediščino;
- razvoj naravoslovnega turizma in rekreacije v naravnem okolju;
- obmejna lega – možnost mednarodnega sodelovanja na področju varstva narave in urejanja obkolpskega prostora in Gorjancev;
- ustanovitev krovne institucije za destinacijski menedžment.

Okolje:

- izboljšati dostopnost objektov naravne in kulturne dediščine;
- izboljšati komunalno opremljenost (oskrba s pitno vodo ter sistemi za odvajanje in čiščenje odpadnih voda);
- zagotoviti ekološko sprejemljivejše vire zagotavljanja energije;
- spodbujati trajnostno rabo kmetijskih zemljišč in gozda;
- zagotavljati razvojne možnosti in kakovost bivanja na območjih varstva narave;
- ohranjati kakovost območij varstva narave.

3.2.5.3 Predvideni razvojni projekti

Predlog Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023 opredeljuje projekt izgradnje gospodarskega središča Jugovzhodne Slovenije, ki vključuje:



- razvoj visokega šolstva na področju naravoslovja in tehniških ved in izgradnjo univerzitetnega kampusa;
- izgradnjo znanstveno-tehnološkega parka;
- regijski mrežni podjetniški inkubator;
- poslovno-industrijsko cono v Novem mestu.

Razvoj znanstveno-tehnološkega parka in mrežnega podjetniškega inkubatorja bo ob postopnem razvoju visokotehnoloških podjetij in ob izgradnji ustreznih poslovnih con pripomogel k večji dodani vrednosti in prispeval k tehnološkemu preboju ter globalni konkurenčnosti regije. Posledično bo to prispevalo k razvoju do 1.300 novih delovnih mest.

3.2.6 Prikaz pomembnejših kvantitativnih kazalnikov za regije

V poglavju so po osnutkih regionalnih razvojnih programov povzeti pomembnejši numerični kazalniki za področja gospodarstva in človeških virov, prostora in prometne infrastrukture ter turizma. Kazalniki so prikazani za tiste regije, ki so kazalnike v svojih razvojnih programih opredelile v kvantitativni obliki.

V tabeli 3.2 so za regije Koroško, Savinjsko, Spodnjeposavsko in JV Slovenijo prikazani nekateri kazalniki za področje gospodarstva. Prikazane so izhodiščne in ciljne vrednosti za obdobje do leta 2013.

Tabela 3.2: Pomembnejši kazalniki za področje gospodarstva regij

Regija	Kazalnik rezultatov	Izhodiščna vrednost (leto / vir)	Ciljna vrednost leta 2013
Koroška	BDP Koroške / SLO	78%; leto 2003; SURS	90%
	BDP Koroške / EU	60%; leto 2003; SURS	80%
	št. novih delovnih mest	0	1.050
	povprečno št. let šolanja	10,3; Popis 2002; SURS	11,8
	stopnja brezposelnosti	11,8%; leto 2003; SURS	7%
	delež mladih med brezposelnimi	22,7%; leto 2003; SURS	12%
Savinjska	št. gospodarskih družb	3.926; leto 2005	5.051
	število zaposlenih pri GD	61.575; leto 2005	85.679
	samostojni podjetniki	7.141; leto 2005	8.061
	število zaposlenih pri SP	8.554; leto 2005	7.530
	dodana vrednost na zaposlenega - Slovenija	24.087€; leto 2004	40.000 €
	dodana vrednost EU-25	39.775€; leto 2004	
Spodnjeposavska	BDP na prebivalca regije glede na povprečje v Sloveniji	80%; leto 2003	90%
	dodana vrednost na zaposlenega v regiji glede na povprečje EU-15	51%; leto 2003	70%
	delovna mesta na delovno aktivno prebivalstvo - indeks	85 - indeks; leto 2004	95 - indeks
	delež sredstev v BDP regije vloženih v R&R v javnem in zasebnem sektorju	0,04; leto 2003	1
JV Slovenija	dodana vrednost na enoto proizvoda	6.675.000 na zaposlenega; SURS; leto 2004	realno povečanje za 40%
	delež BDP regije, ki se namenja za R&R	2% BDP; SURS	3% BDP

V tabeli 3.3 so za regijo JV Slovenija prikazani nekateri kazalniki za področje prometne infrastrukture. Prikazane so izhodiščne in ciljne vrednosti za obdobje do leta 2013.

Tabela 3.3: Pomembnejši kazalniki za področje prometne infrastrukture za JV Slovenijo

Regija	Kazalnik rezultatov	Izhodiščna vrednost (leto / vir)	Ciljna vrednost leta 2013
JV Slovenija	dolžina novozgrajenih in posodobljenih državnih in občinskih cest	0 km, MP DRSC in občine 2006	150 km
	dolžina posodobljenega železniškega omrežja	0 km, Agencija za železniški promet, 2006	50 km
	dolžina novozgrajenih kolesarskih, peš in drugih (turističnih) poti	0 km, občine, 2006	300 km

V tabeli 3.4 so za regiji Koroška in JV Slovenija prikazani nekateri kazalniki za področje turizma. Prikazane so izhodiščne in ciljne vrednosti za obdobje do leta 2013.

Tabela 3.4: Pomembnejši kazalniki za področje turizma

Regija	Kazalnik rezultatov	Izhodiščna vrednost (leto 2006 / vir)	Ciljna vrednost leta 2013
Koroška	št. novih delovnih mest	0	350
	število novih postelj	0	650
	letno število prenočitev na območju zahodnega Pohorja	24.094, statistični podatki	50.000
	število nočitev in delež v JV Sloveniji (domači - D, tuji - T)	D – 175.150; T – 89.180, Zavod za stat. RS, 2004	D – 200.000, T – 100.000
JV Slovenija	število novih turističnih programov	0, izvedbeni nacrt RRP, 2006	50
	struktura turistov po izvoru (domači, tuji)	D – 47%; T – 53 % izvedbeni načrt RRP, 2004	D – 45 %; T – 55 %
	povprečna doba bivanja turistov (zdravilišča -Z, ostali -O)	Z – 6,5; O – 2,1 izvedbeni načrt RRP, 2004	Z – 7; O – 3

3.2.7 Pomen tretje razvojne osi za posamezne regije

Na podlagi analize osnutkov regionalnih razvojnih programov in predloga Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023 je mogoče zaključiti, da regije Koroška, Savinjska, Zasavska, Spodnjeposavska in Jugovzhodna Slovenija vidijo projekt tretje razvojne osi kot priložnost za razvoj regije kot celote.

Tretja razvojna os regijam predstavlja strukturni projekt, ki med seboj povezuje sekundarna središča in njihove razvojne potenciale ter jih pripenja na omrežje mednarodnih prometnih povezav. Poleg tega pomeni tretja razvojna os tudi povečanje konkurenčnosti tega geografsko zelo širokega območja skozi povečano dostopnost ter posledično okrepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ob sami razvojni osi.

3.3 OBČINSKI NIVO

Po Zakonu o urejanju prostora^[4] so občinski prostorski akti strategija prostorskega razvoja občine, prostorski red občine in občinski lokacijski načrt. Strategija prostorskega razvoja občine določa usmeritve za razvoj dejavnosti v prostoru in njegove rabe tako, da so zagotovljeni pogoji za vzdržen in usklajen razvoj na območju občine. Strategija ne sme biti v nasprotju s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije in Prostorskim redom Slovenije. Če je regionalna zasnova prostorskega razvoja pripravljena z vsebino in podrobnostjo kot jo ta zakon določa za strategijo prostorskega razvoja občine, lahko regionalna zasnova prostorskega razvoja nadomesti strategijo prostorskega razvoja občine v njenih posameznih delih, kar z odlokom ugotovi občinski svet hkrati s sprejetjem regionalne zasnove prostorskega razvoja.

Občine naj bi s pripravo strategije prostorskega razvoja občine pričele po uveljavitvi Strategije prostorskega razvoja Slovenije, s pripravo prostorskega reda občine pa po uveljavitvi Prostorskega reda Slovenije, sprejeti pa ju morajo najkasneje v 3 letih po sprejemu Strategije prostorskega razvoja Slovenije. To pomeni, da morajo občine Prostorske sestavine občinskega dolgoročnega plana za obdobje od leta 1986 do leta 2000 in prostorske sestavine srednjeročnega družbenega plana nadomestiti s strategijo prostorskega razvoja občine najkasneje do julija 2007. V tem vmesnem obdobju imajo nekatere občine svoje prostorske plane izdelane in sprejete, večina planov pa je trenutno v fazi sprememb in dopolnitev oziroma so v pripravi strategije prostorskega razvoja občin.

Namen prostorskega reda občine je v skladu s Strategijo prostorskega razvoja občine ter ob upoštevanju pravil iz prostorskega reda Slovenije določiti območja namenske rabe prostora, določiti pogoje in merila ter ukrepe za načrtovanje v prostoru in pripravo lokacijskih načrtov občine ter pogoje za pripravo projektov po določbah zakona, ki ureja graditev objektov. Prostorski red občine je temeljni izvedbeni prostorski akt občine.

Z občinskim lokacijskim načrtom se v skladu s strategijo prostorskega razvoja občine in prostorskim redom občine podrobneje načrtujejo posamezne prostorske ureditve. Z občinskim lokacijskim načrtom se določijo lokacijski pogoji za pripravo projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja po zakonu, ki ureja graditev objektov, zlasti glede namena, lege, funkcije, velikosti in oblikovanja objektov ter določijo prostorski ukrepi po tem zakonu.

Razvojne prioritete občin so opredeljene v razvojnih programih posameznih občin.

3.4 OSTALE STROKOVNE PODLAGE IN OMEJITVE RABE PROSTORA

3.4.1 Program ukrepov za spodbujanje podjetništva in konkurenčnosti

Ministrstvo za gospodarstvo je pripravilo operativni načrt izvajanja politike razvoja podjetniškega sektorja in konkurenčnosti z vidika sistemskih in finančnih spodbud, ki je vsebovan v Programu ukrepov za spodbujanje podjetništva in konkurenčnosti za obdobje 2001 – 2002 in 2002 – 2006. Osnovo predstavljajo cilji razvojne politike, zastavljeni v Strategiji gospodarskega razvoja Slovenije in Državnem razvojnem programu za obdobje 2001- 2006.

Politika podjetništva in konkurenčnosti je osnovno orodje za doseganje razvojnih ciljev. Osredotočena je na ustvarjanje spodbudnega okolja za inovativnost in podjetništvo in zagotavlja, da ostale politike, ki s svojimi ukrepi pomembno vplivajo na podjetniško okolje prispevajo k konkurenčnosti slovenskega gospodarstva. Konkurenčnost gospodarstva bo odvisna od koordiniranega in sočasnega izvajanja ukrepov za:

- doseganje najvišje ravni znanja in usposobljenosti zaposlenih;
- večja vlaganja v raziskave in razvoj ter hitrejši prenos znanja v gospodarstvo;
- povečanje stroškovne učinkovitosti javnega sektorja;
- povečanje odzivnosti trga dela na potrebe gospodarstva;
- povečanje stroškovne učinkovitosti finančnega sektorja;
- ustvarjanje spodbud za podjetniška vlaganja v razvoj;
- hitrejšo odpravljanje administrativnih ovir za naložbe, zlasti pri urejanju prostora in pridobivanju lokacij;
- zagotavljanje stabilnega makroekonomskega okolja.

Tabela 3.5: Dodeljena razpisna sredstva po regijah za obdobje 2001 – 2003

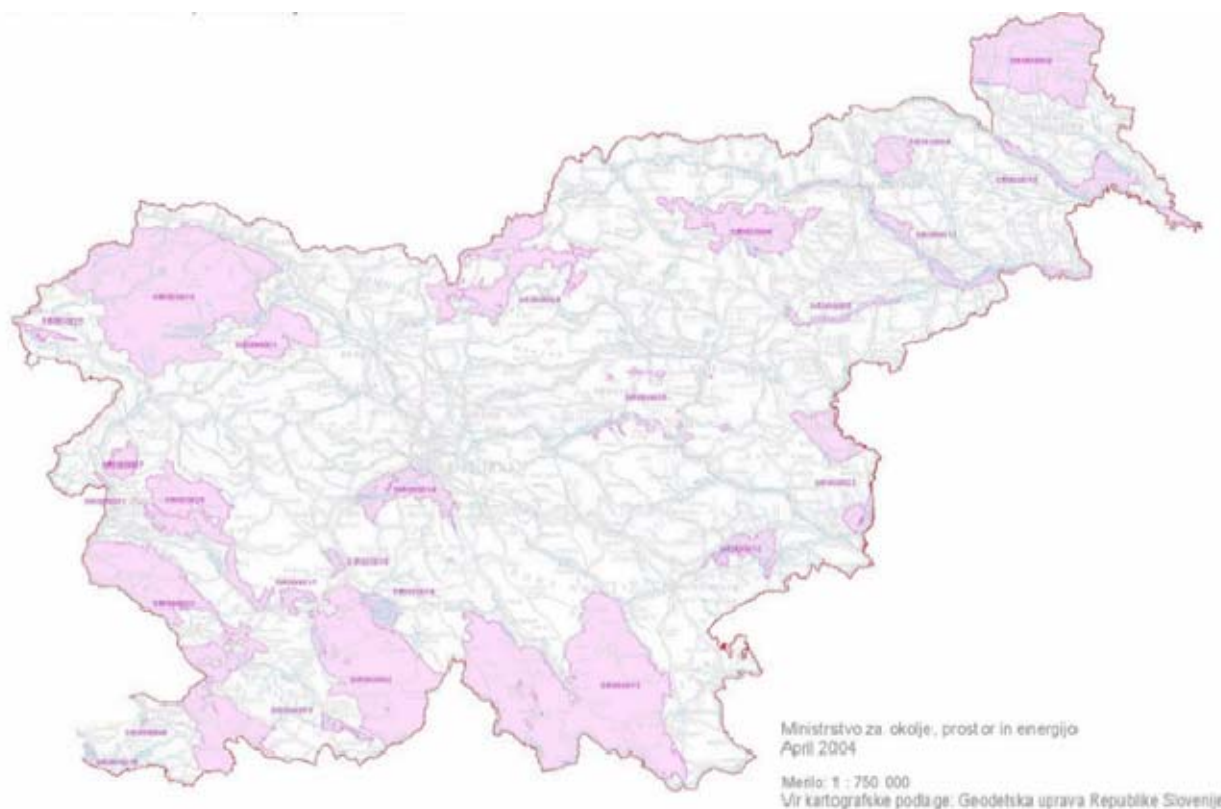
	2001	2002	2003
Koroška	309.678.780	261.349.123	239.551.813
Savinjska	960.091.640	675.512.649	727.255.180
Zasavska	109.247.840	44.934.192	109.518.049
Spodnjeposavska	166.763.671	115.956.744	208.568.893
Jugovzhodna Slovenija	549.956.547	127.276.900	450.113.271

3.4.2 Območja Natura 2000

NATURA 2000 je evropsko omrežje posebnih varstvenih območij, razglašanih v državah članicah Evropske unije z osnovnim ciljem ohraniti biotsko raznovrstnost. Posebna varstvena območja so torej namenjena ohranjanju živalskih in rastlinskih vrst ter habitatov, ki so redki ali na evropski ravni ogroženi zaradi dejavnosti človeka. To najpogosteje pomeni, da je na teh območjih treba vzdrževati ugodno stanje z različnimi ukrepi, bodisi zgolj nadaljevati z obstoječimi dejavnostmi, bodisi nekatere dejavnosti opuščati ali njihovo uvajanje preprečiti. Evropska unija je to omrežje uvedla kot enega od mehanizmov za izvajanje t.i. direktive o pticah iz leta 1979 in direktive o habitatih iz leta 1992.

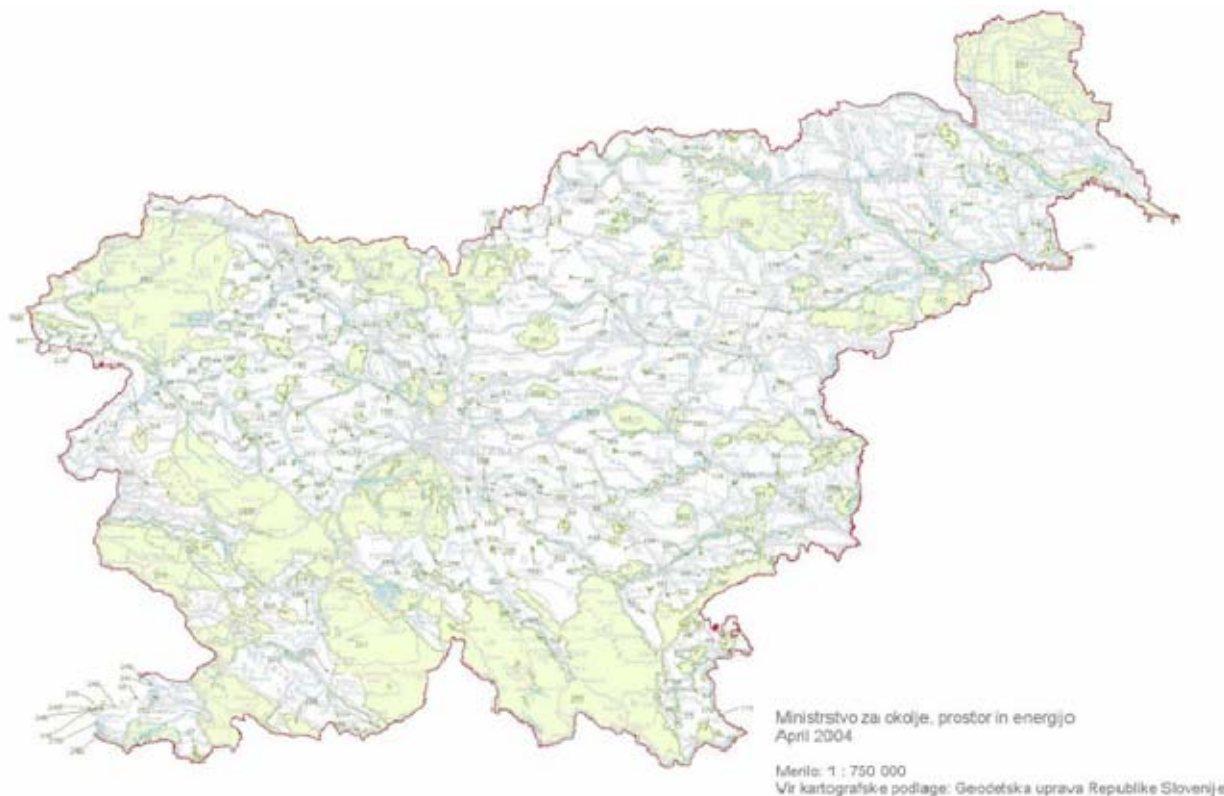
Vlada Republike Slovenije je aprila 2004 določila območja NATURA 2000 v Sloveniji z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (NATURA 2000)^[25]. Na sliki 3.4 so prikazana območja NATURA 2000. Določenih je 286 območij, od tega jih je 260 določenih na podlagi direktive o habitatih in 26 na podlagi direktive o pticah. Območja zajemajo 36 odstotkov površine Slovenije. Večji del območij porašča gozd, velik je delež brez vegetacije (pretežno stene), pomemben je tudi delež travnišč. V zavarovanih območjih (Triglavskem narodnem parku, regijskih in krajinskih parkih ter rezervatih in naravnih spomenikih) je 25 odstotkov skupne površine NATURA 2000 območij. Območja se pretežno prekrivajo, saj je 60 odstotkov površin, predlaganih na podlagi direktive o habitatih, znotraj predlaganih posebnih varstvenih območij po direktivi o pticah.

Območja NATURA 2000 so (po abecedi) Banjšice, Breginjski Stol in Planja, Cerčniško jezero, Drava, Dravinjska dolina, Goričko, Jelovica, Julijske Alpe, Kamniško – Savinjske Alpe in vzhodne Karavanke, Kočevsko – Kolpa, Kozjansko – Dobrava – Jovski, Krakovski gozd – Šentjernejsko polje, Kras, Ljubljansko barje, Mura, Nanošćica – porečje, Planinsko polje, Pohorje, Posavsko hribovje – ostenje, Reka – dolina, Sečoveljske soline, Slovenske Gorice – doli, Snežnik – Pivka, Škocjanski zatok, Trnovski gozd, Trnovski gozd – južni rob in Nanos.



Slika 3.4: Območja NATURA 2000 – publikacijska karta^[25]

Na sliki 3.5 pa so prikazana potencialna posebna ohranitvena območja NATURE 2000. To so območja, ki izpolnjujejo strokovne kriterije, določene s predpisi EU, za določitev posebnih ohranitvenih območij.^[26]



Slika 3.5: Potencialna območja NATURA 2000 – publikacijska karta^[25]

3.4.3 Varovanje kulturne dediščine

Splošna programska izhodišča za oblikovanje projekta celovitega razvoja tretje razvojne osi je oblikovalo tudi Ministrstvo za kulturo.

Prvo izhodišče se nanaša na zagotavljanje usklajenosti gospodarskih, družbenih in okoljskih vidikov razvoja v prostoru ter pripravo izhodišč za koordinacijo razvojnih interesov ob upoštevanju varstvenih zahtev:

- celostno ohranjanje dediščine mora postati pomembna sestavina politik tudi na drugih področjih (promet, poselitev, kmetijstvo) in skupaj z varstvom okolja ena glavnih priložnosti za trajnostni razvoj;
- ob pripravi in izvajanju načrtov je potrebno zagotoviti tudi trajnostno rabo dediščine;
- projekt celovitega razvoja tretje razvojne osi ima velik pomen za trajnostno rabo dediščine ter lahko prispeva k varstvu, ohranjanju, boljšemu upravljanju in izboljševanju kulturne dediščine;
- pomen kulturne dediščine kot razvojnega dejavnika (kulturna dediščina je pomembna gospodarska priložnost).

Drugo programsko izhodišče se nanaša na povezanost posameznih območij in njihovo vključevanje na območju države:

- omogočiti je potrebno celostno prepoznavanje raznovrstnih kulturnih značilnosti na nacionalni, regionalni in lokalni ravni in v ta namen ohranjati posamezna kulturna oziroma zgodovinska okolja s posebno gosto, pomembno in raznoliko dediščino v

tradicionalnem arhitekturnem in krajinskem okolju, z dodatnimi učinki zaradi varstva večjih območij;

- skupaj z drugimi državami razvijati ter prostorsko in razvojno uveljavljati t.i. velike kulturne poti, jih dopolniti z manjšimi, kar bo prispevalo k uveljavljanju načela o dostopnosti dediščine ter uveljavljanju 'enotnosti in raznovrstnosti', ki se razvija v evropskem merilu;
- upoštevati konvencije, ki urejajo področje načrtovanja infrastrukture, predvsem konvencije o varstvu arheološke dediščine in tisti del krajinske konvencije, ki se nanaša na varstvo (dediščinske) kulturne krajine.

Splošno programsko izhodišče je tudi spodbujanje kvalitetnega regionalnega razvoja:

- na regionalni ravni tesno povezati prostorsko in razvojno načrtovanje ter obravnavati vprašanja varstva in ohranjanja območij dediščine že na tej ravni, ob hkratnem upoštevanju celostnih programov kulture in lokalne pobude;
- razvijati urbano – ruralno partnerstvo z razvojem varovanih območij dediščine za pristočne aktivnosti mestnih prebivalcev, ki ga predstavljajo tudi varovana kulturna in zgodovinska okolja, posebno v bližini mest in v razvojno zastavljenih območjih.

Naslednje pomembno izhodišče je povezovanje z evropskim prostorom:

- upoštevati je potrebno sodobno evropsko pojmovanje kulturne dediščine in se vključiti v skupna prizadevanja za ohranjanje dediščine;
- implementacija skupnih evropskih programov v slovenski prostor (tematske mreže, evropske kulturne poti);
- v obmejnih območjih zagotoviti prostorsko in socialno povezovanje zaradi manjšin, posebno v varovanih območjih.

Peto programsko izhodišče se nanaša na doseganje kakovosti in humanega razvoja naselij:

- povezati cilje varstva dediščine (trajnostna raba) s cilji usmerjanja poselitve z upoštevanjem kulturne dediščine kot dejavnika kakovosti bivalnega okolja;
- sočasna obravnava varstva dediščine v prostorskem in drugem razvojnem načrtovanju;
- posebno pozornost je potrebno nameniti ohranjanju naselbinske dediščine in kulturne krajine na podeželju.

Šesto programsko izhodišče opredeljuje doseganje trajnostnega razvoja v varovanih območjih kulturne dediščine:

- varovana območja z vidika dediščine predstavljajo kulturna in zgodovinska okolja, ki povezujejo različno dediščino in druge vredne prvine ter ima njihovo celostno varstvo lahko večje učinke;
- upoštevati različne vrste območij in vlogo kulture v obravnavi urbanih območij, kulturne krajine, podeželja, gorskih, obmejnih in obalnih območij;
- potrebo je programiranje in zagotavljanje ustreznih prostorskih ureditev ob upoštevanju širšega vplivnega prostora, uveljavljanje posebnih postopkov priprave načrtov s sodelovanjem obstoječih prebivalcev, nevladnih skupin in javne službe za varstvo dediščine.

Zadnje izhodišče se nanaša na krepitev prepoznavnih naravnih in kulturnih značilnosti in prednosti posameznih območij ter reševanje obstoječih problemov slovenskega prostora:

- varstvo dediščine je potrebno integrirati v predhodna programska izhodišča, s poudarkom na sočasni obravnavi z drugimi področji od strateške ravni naprej, upoštevanju ranljivosti in sprejemljivosti ter obravnavi dediščine v njenih širših kulturnih in zgodovinskih okoljih.

3.5 ALPSKA KONVENCIJA

3.5.1 Vsebina in območje Alpske konvencije

Na severnem delu območja ob tretji razvojni osi (Koroška) se potek koridorja tretje razvojne osi umešča v prostor, za katerega je v veljavi Alpska konvencija. Alpska konvencija je konvencija o varstvu Alp in predstavlja mednarodno pogodbo med Avstrijo, Francijo, Italijo, Monakom, Nemčijo, Lihtenštajnom, Slovenijo, Švico in Evropsko unijo. Njen glavni namen je zagotoviti varstvo in trajnostno-sonaravni razvoj alpskega prostora, obenem pa zaščititi gospodarske in kulturne interese prebivalcev, ki živijo na tem območju.

Zakonodajna izhodišča v Sloveniji, ki se nanašajo na Alpsko konvencijo, so določena z Zakonom o ratifikaciji Konvencije o varstvu Alp iz leta 1995^[27] in Zakonom o ratifikaciji Protokolov o izvajanju Alpske konvencije iz leta 2003.

Spodnja slika prikazuje območja vključena v Alpsko konvencijo s predvidenim potekom koridorja tretje razvojne osi, ki poteka po tem območju.



Slika 3.6: Regije oz. območja vključena v izvajanje Alpske konvencije

Cilj Alpske konvencije je dolgoročno ohranjanje naravnega alpskega ekosistema in trajnostni razvoj ter varovanje gospodarskih interesov alpskega prebivalstva, pri čemer je treba določiti načela, na katera se bo moralo naslanjati čezmejno sodelovanje držav alpskega loka. Da bi države dosegle ta cilj Alpske konvencije, predvidevajo oz. so pogodbenice sprejele ustrezne ukrepe na naslednjih področjih:

- prostorsko planiranje in trajnostni razvoj;
- varstvo narave in zaščita krajine;
- gorske kmetije;
- visokogorski gozdovi;
- varstvo tal;

- turizem in dejavnosti v prostem času;
- energetika;
- promet;
- reševanje sporov;
- ohranjanje kakovosti zraka *;
- vodno gospodarstvo *;
- prebivalstvo in kultura *;
- gospodarno ravnanje z odpadki *.

* protokoli v obdelavi

Za vsako od navedenih področij (ali področij delovanja) je predviden izvedbeni Protokol. Vsaka pogodbenica je dolžna v polnem obsegu izvajati protokole, ki jih je ratificirala. Za spremljanje procesa izvajanja je zadolžen Odbor za preverjanje Alpske konference.

3.5.2 Skladnost implementacije projekta tretje razvojne osi z Alpsko konvencijo

V tem poglavju ugotavljamo morebitna protislovja predvidenega projekta tretje razvojne osi glede na cilje in obveznosti, določene z Alpsko konvencijo.

Prometna problematika je bila že od samega začetka ena od osrednjih tem Alpske konvencije, saj so z njo neposredno povezani ljudje, ki živijo na območju Alp^[28]. Najživahnejše razprave so povzročile predvsem obremenitve posameznih koridorjev zaradi tranzitnega prometa^[28]. Severni del koridorja tretje razvojne osi na območju Koroške poteka po območju, za katerega veljajo določila konvencije. Spodaj so predstavljeni tisti deli besedila Alpske konvencije^[29], ki se konkretno nanašajo na umeščanje in razvoj cestne infrastrukture na območju Alp. V Protokolu Alpske konvencije, ki se nanaša na promet je v 1. členu, kjer so definirani cilji med drugim zapisano, da se pogodbenice zavezujejo k trajnostni prometni politiki, ki:

- a) zmanjšuje obremenitve in tveganja na področju znotrajalpskega in čezalpskega prometa na mero, ki je sprejemljiva za ljudi, živali in rastline kot tudi za njihove življenjske prostore, med drugim z večjo preusmeritvijo prometa, zlasti tovornega prometa, na železnico predvsem z vzpostavitvijo primernih infrastruktur in trgu prilagojenih stimulacij;
- b) prispeva z med seboj usklajeno prometno politiko pogodbenic, ki zaobsega vse nosilce prometa, k trajnostnemu razvoju življenjskega in gospodarskega prostora kot osnove za življenje v alpskem prostoru živečega prebivalstva;
- c) prispeva k temu, da se zmanjšajo in kolikor mogoče preprečijo vplivi, ki ogrožajo vlogo in vire alpskega prostora, katerega pomen seže prek njegovih meja, kot tudi varstvo njegovih kulturnih dobrin in sonaravnih krajin;
- d) zagotavlja znotrajalpski in čezalpski promet s povečanjem uspešnosti in učinkovitosti prometnih sistemov in s spodbujanjem okolju in virom prijaznih nosilcev prometa ob ekonomsko sprejemljivih stroških;
- e) zagotavlja ustrezne konkurenčne pogoje med posameznimi nosilci prometa.

V 11. členu istega Protokola pa je določeno naslednje:

1. Pogodbenice se odpovedujejo gradnji novih cest višjega reda za čezalpski promet.
2. Cestni projekt višjega reda za znotrajalpski promet se lahko udejanji le takrat, če:
 - a) je moč z ustreznimi preventivnimi in kompenzacijskimi ukrepi na osnovi rezultata presoje vplivov na okolje doseči cilje zmanjševanja obremenitve in nevarnosti v prometu čez Alpe in znotraj njih do mere, ki je znosna človeku, živalim, rastlinam ter njihovim življenjskim prostorom. To se med drugim doseže s povečano prestavitvijo prometa, predvsem tovornega prometa na železnico ter z ustvarjanjem primernih infrastruktur in trgu prilagojenih spodbud brez narodnostne diskriminacije in

- b) potreb po prevoznih zmogljivostih ni moč zadovoljiti z boljšo izkoriščenostjo obstoječih cestnih in železniških zmogljivosti, z rekonstrukcijo ali novogradnjo železniških in plovniških infrastruktur ter z izboljšanjem kombiniranega prometa kot tudi z nadaljnjimi prometno-organizacijskimi ukrepi in
 - c) je presoja smotnosti pokazala, da je projekt ekonomičen, da obvlada tveganja in da je rezultat presoje vplivov na okolje pozitiven in
 - d) se upoštevajo plani/programi urejanja prostora in trajnostni razvoj.
3. Zaradi geografskih razmer in poselitvene strukture alpskega prostora, ki vedno ne dovoljuje učinkovitih prometnih povezav s sredstvi javnega prometa, priznavajo pogodbenice v teh odročnih območjih vendarle potrebo po vzpostavitvi in vzdrževanju zadostnih prometnih infrastruktur za funkcionirajoč individualen promet.

V ciljih Protokola "Urejanje prostora in trajnostni razvoj" v okviru Alpske konvencije je med drugim zapisano, da so cilji alpskega prostora:

- priznavanje posebnih interesov alpskega prebivalstva s prizadevanji za trajno zagotavljanje podlage za njihov razvoj;
- pospeševanje gospodarskega razvoja ob hkratnem uravnoveženem demografskem razvoju v alpskem prostoru;
- pospeševanje enakih razvojnih možnosti za tamkajšnje prebivalstvo na družbenem, kulturnem in gospodarskem področju ob upoštevanju pristojnosti teritorialnih skupnosti.

V 9.členu so, ki govori o vsebini načrtov ter programov za urejanje prostora in trajnostni razvoj so za področje prometa predvideni naslednji ukrepi:

- ukrepi za izboljšanje regionalnih in med-regionalnih povezav;
- ukrepi za spodbujanje uporabe prometnih sredstev, sprejemljivih za okolje;
- ukrepi za okrepitev usklajevanja in sodelovanja med različnimi prometnimi sredstvi;
- ukrepi za umiritev prometa in po potrebi za omejitev prometa z motornimi vozili;
- ukrepi za izboljšanje ponudbe javnih prevoznih sredstev za tam živeče prebivalstvo in goste.

Cestna povezava v okviru koridorja tretje razvojne osi na območju Koroške glede na njen pomen ni v nasprotju z določili Alpske konvencije.

Po predvideni cestni povezavi ne bo potekal mednarodni tranzitni promet temveč čezmejni in notranji regionalni promet pomemben predvsem za spodbujanje čezmejnega regionalnega sodelovanja in družbeno-ekonomskega razvoja perifernih regij (glej slike 3.8 in 3.9)^[30]. Mednarodni tranzitni prometni tokovi med Avstrijo in Slovenijo so danes utečeni in usmerjeni izključno na V. in X. panevropski koridor preko mejnih prehodov Karavanke ter Šentilj. Umestitev predvidene cestne povezave na tretji razvojni osi glede na potek v prostoru ne konkurira omenjenima koridorjema, zato bo tranzitni promet tudi v prihodnosti potekal po teh dveh koridorjih.

Na tretji razvojni osi, ki poteka po območju veljavnosti Alpske konvencije se bo z novo cestno povezavo povečal medregionalni promet z navezavo na V. koridor in medregionalni promet z avstrijsko Koroško ter Koroško regijo kar je usklajeno z določilom Alpske konvencije, ki govori o izboljšanju regionalnih in nadregionalnih povezav. Predvidena cestna povezava v okviru tretje razvojne osi je opredeljena tudi kot ena izmed prioritet v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Za Koroško, Savinjsko, Zasavje, Spodnje Posavje in Jugovzhodno Slovenijo je predvidena kot pomembna medregijska povezava z navezavo na avstrijsko in hrvaško AC omrežje, kar je skladno z določilom Alpske konvencije, ki govori o upoštevanju planov/programov o urejanju prostora in trajnostnega razvoja.

Z vidika predvidenih sinergijskih učinkov, kot so izboljšanje čezmejnega regionalnega omrežja, razvoja multimodalnega transporta in uskladitve transportne politike v Avstriji, Sloveniji in na Hrvaškem, izboljšanje povezav med centralnimi in perifernimi območji ter zmanjševanje razlik v

razvoju med njimi, predstavlja projekt tretje razvojne osi po zgoraj navedenih določitih uresničevanje določenih ciljev v Alpski konvenciji.

Ob tem velja poudariti, da je Koroška s slabo prometno povezanostjo prometno najbolj izolirana regija Slovenije, kar dodatno stopnjuje negativne družbeno-gospodarske posledice kot odraz lokacijske perifernosti območja v primerjavi z ostalimi območji. Opazen je nadpovprečen primanjkljaj delovnih mest, ki se na eni strani kaže kot povečana stopnja brezposelnosti, na drugi strani pa v večji dnevni migraciji zaposlenih, in kar je še poseben problem, tudi v odseljevanju. Pri slednjem gre predvsem za mlade, usposobljene, ki po dokončanju študija praviloma ostanejo v mestih, v katerih so študirali.

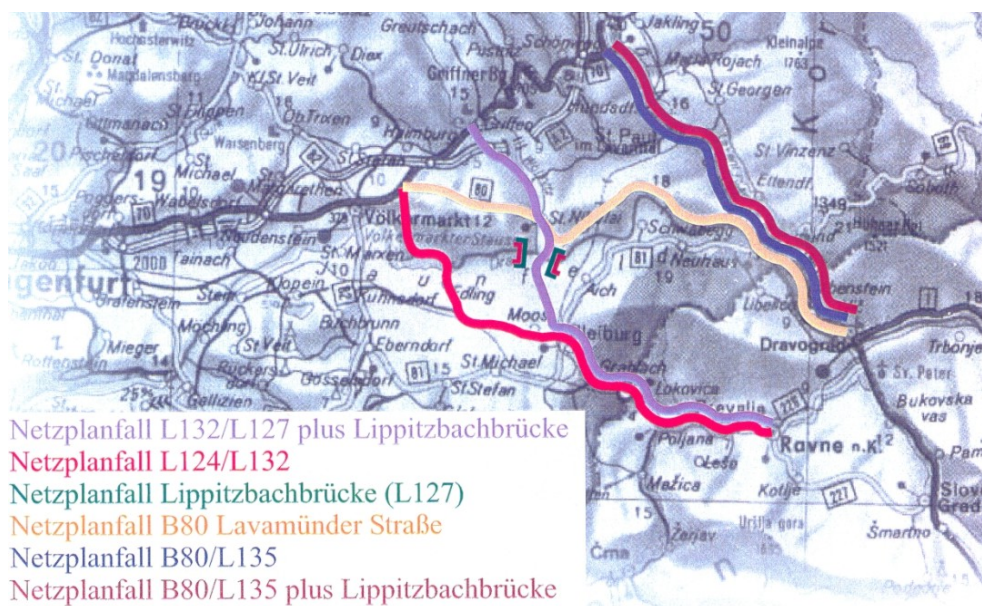
Glede na določila zapisana v Alpski konvenciji so cilji in predvideni sinergetski učinki implementacije projekta tretje razvojne osi na območju Koroške regije z njo usklajeni po v spodnji tabeli navedenih in pokomentiranih določitih.

Tabela 3.6: Skladnost projekta tretje razvojne osi z določili Alpske konvencije

Določila iz Alpske konvencije:	Komentar:
- priznavanja posebnih interesov alpskega prebivalstva s prizadevanji za trajno zagotavljanje podlage za njihov razvoj;	Interes prebivalcev Koroške regije izražen skozi nosilce tamkajšnjega družbeno-gospodarskega razvoja je za izvedbo koridorja tretje razvojne osi zelo velik.
- pospeševanje gospodarskega razvoja ob hkratnem uravnoteženem demografskem razvoju v alpskem prostoru;	Predvideni sinergetski učinki implementacije tretje razvojne osi bodo izpolnjevali te cilje.
- pospeševanje enakih razvojnih možnosti za tamkajšnje prebivalstvo na družbenem, kulturnem in gospodarskem področju ob upoštevanju pristojnosti teritorialnih skupnosti;	Predvideni sinergetski učinki implementacije tretje razvojne osi bodo izpolnjevali te cilje.
- Izboljšanje regionalnih in nadregionalnih povezav;	Izvedba projekta tretje razvojne osi bo izboljšala dostopnost med čezmejnimi regijami in regijami znotraj širšega območja ob tretji razvojni osi (glej sliko 3.9).
- okrepitev usklajevanja in sodelovanja med različnimi prometnimi sredstvi;	V okviru projekta je predvidena preverba vzpostavitve železniške povezave med Velenjem in Slovenj Gradcem ter spodbujanje intermodalnih vozlišč in nadgradnja javnega potniškega prometa.
- usklajenost prometnih politik pogodbenic, ki zaobsega vse nosilce prometa, k trajnostnemu razvoju življenjskega in gospodarskega prostora kot osnove za življenje v alpskem prostoru živečega prebivalstva;	Avstrija po svojih prometnih in prostorskih planih predvideva uresničiti več ukrepov za navezavo izteka koridorja 3. razvojne osi na avstrijskem Koroškem do avtoceste Celovec – Gradec (glej sliko 3.7).
- prispevek k temu, da se zmanjšajo in kolikor mogoče preprečijo vplivi, ki ogrožajo vlogo in vire alpskega prostora, katerega pomen seže prek njegovih meja, kot tudi varstvo njegovih kulturnih dobrin in sonaravnih krajin;	Ob določevanju poteka in izvedbe nove prometne povezave se bo upoštevalo zahteve po čim manjših negativnih učinkih prometa na okolje in izvedlo presojo vplivov na okolje, regionalni in prostorski razvoj. Predviden potek koridorja bo potekal ob že degradiranih oz. obremenjenih območjih in izven Alpskega sveta glede na naravno-geografsko členitev (glej sliko 3.10).
- zagotavljanje znotrajalpskega in čezalpskega prometa s povečanjem uspešnosti in učinkovitosti prometnih sistemov in s spodbujanjem okolju in virom prijaznih nosilcev prometa ob ekonomsko sprejemljivih stroških;	V okviru izvedbe projekta bo povečana uspešnost in učinkovitost prometnih sistemov
- zagotavljanje ustreznih konkurenčnih pogojev med posameznimi nosilci prometa;	V okviru projekta predvideno spodbujanje intermodalnih vozlišč ter nadgradnja javnega potniškega prometa kar bo ustvarilo osnove za konkurenčne pogoje med posameznimi nosilci prometa.
- presoja smotrnosti, da je projekt ekonomičen, da obvlada tveganja in da je rezultat presoje vplivov na	Predvidena je izvedba projekta v obliki prometne ponudbe, ki se bo izkazala za smotno z vidika ekonomičnosti in bo pozitivno

okolje pozitiven;	vplivala na okolje.
- upoštevanje planov/programov urejanja prostora in trajnostnega razvoja.	Predvidena cestna povezava v okviru tretje razvojne osi je opredeljena kot ena izmed prioritet v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Za Koroško, Savinjsko, Zasavje, Spodnje Posavje in Jugovzhodno Slovenijo je predvidena kot pomembna medregijska povezava z navezavo na avstrijsko in hrvaško AC omrežje.

V naslednjih treh slikah so prikazani ukrepi in pomen cestnih povezav na koridorju, kakor izhajajo iz avstrijske prometne študije za območje južne Avstrije in Slovenije iz leta 2001. Slika 3.7 iz navedene študije prikazuje scenarije ukrepov za območje Podjune od slovensko-avstrijske meje do avtocestne trase Celovec – Gradec.

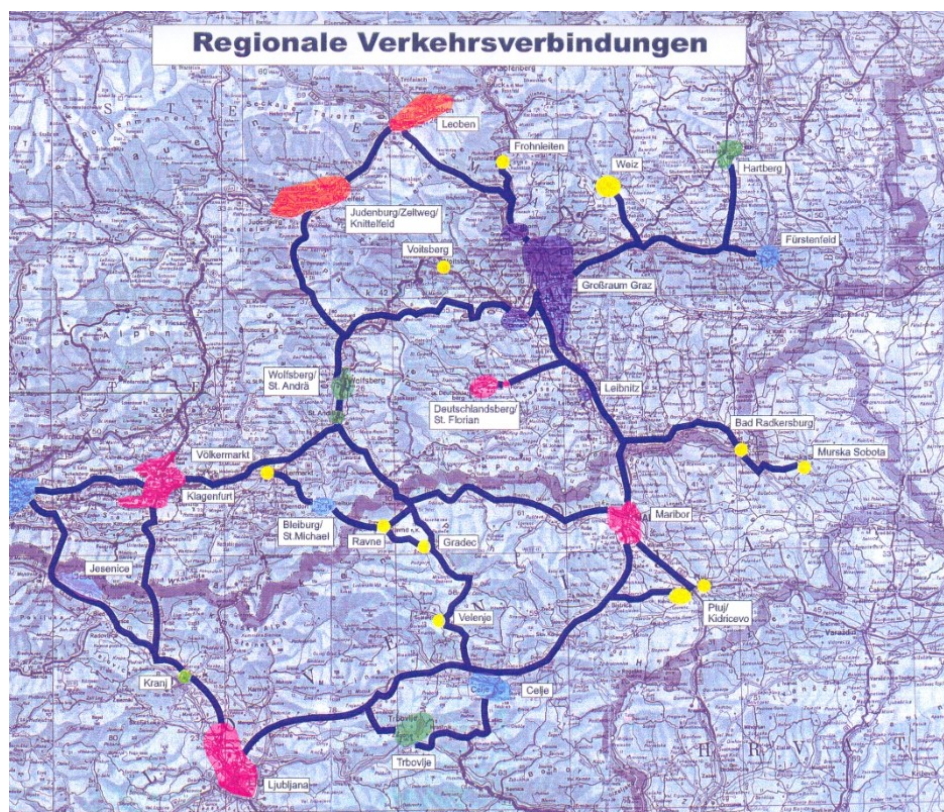


Slika 3.7: Scenariji ukrepov za navezavo koridorja tretje razvojne osi na avtocesto Celovec – Gradec^[30]

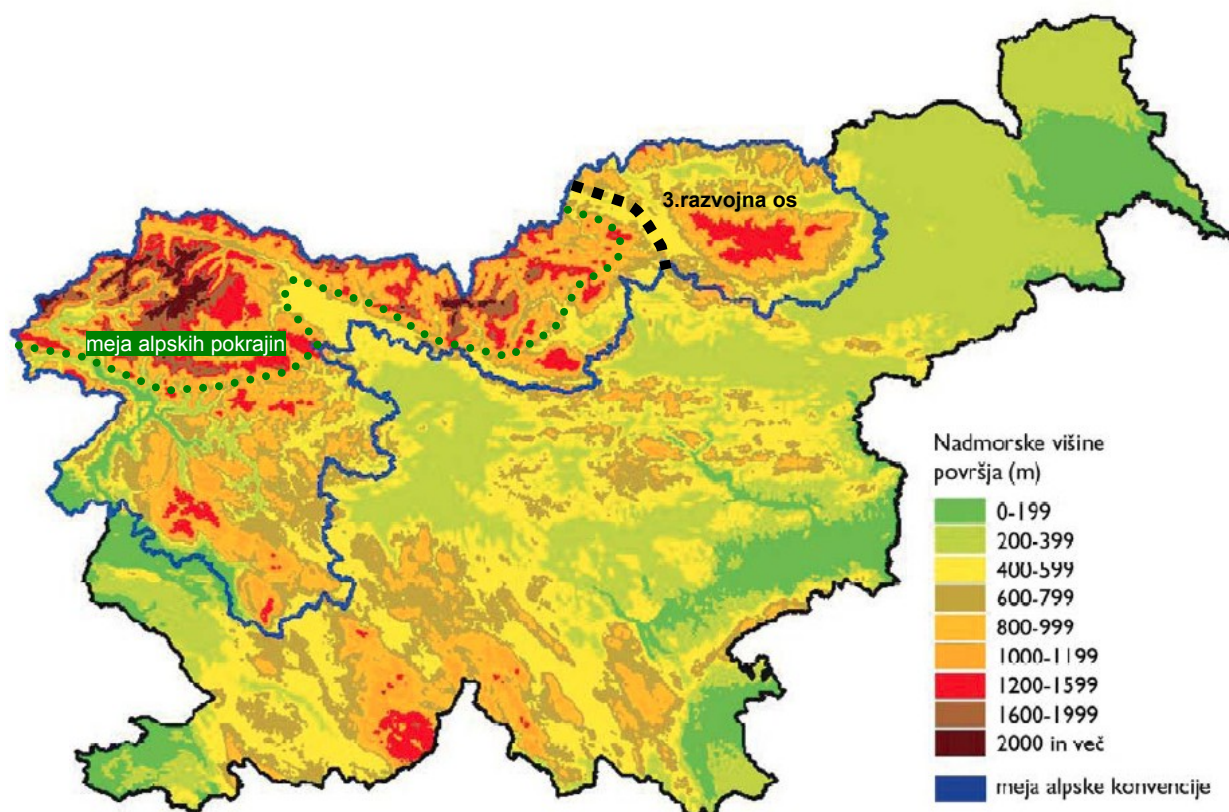
Iz te študije povzemamo tudi slike 3.8 in 3.9. Prva prikazuje prostorske možnosti poteka tranzitnih prometnih tokov med avstrijsko Koroško, avstrijsko Štajersko ter Slovenijo, druga pa med drugim regionalne čezmejne povezave s prevladujočim regionalnim prometom med naštetimi območji. Možnosti poteka tranzitnih prometnih tokov vidijo Avstrijci predvsem po dolini reke Drave do Maribora ter že obstoječe avtocestne prometne povezave. Na poteku 3. razvojne osi pa predvidevajo le regionalne prometne tokove med avstrijsko Koroško in Štajersko ter Slovenijo do Celja.



Slika 3.8: Prikaz možnosti poteka tranzitnih prometnih tokov med južno Avstrijo in Slovenijo^[30]



Slika 3.9: Prikaz poteka predvidenih regionalnih prometnih tokov med južno Avstrijo in Slovenijo^[30]



Slika 3.10: Območje Alpske konvencije v Sloveniji in alpske pokrajine po naravnogeografski členitvi^[31]

Zgornja slika prikazuje območje v Sloveniji za katerega veljajo določila iz Alpske konvencije in potek dela koridorja tretje razvojne osi po tem območju (Koroška regija). Prikazana je tudi naravno-geografska meja Alpskih pokrajin glede na Atlas Slovenije, kateri se koridor izogne.

4 PRIMERJAVA POSAMEZNIH REGIJ S SLOVENIJO IN REGIJAMI V SOSEDNIH DRŽAVAH

Področje tretje razvojne osi je v nadaljevanju predstavljeno z demografskega, ekonomskega in socialnega vidika. Predstavljeni so osnovni kazalniki na nivoju SKTE-3 regij. Posamezni kazalniki so predstavljeni tudi za sosednje regije v Avstriji in na Hrvaškem.

4.1 DEMOGRAFSKI KAZALNIKI

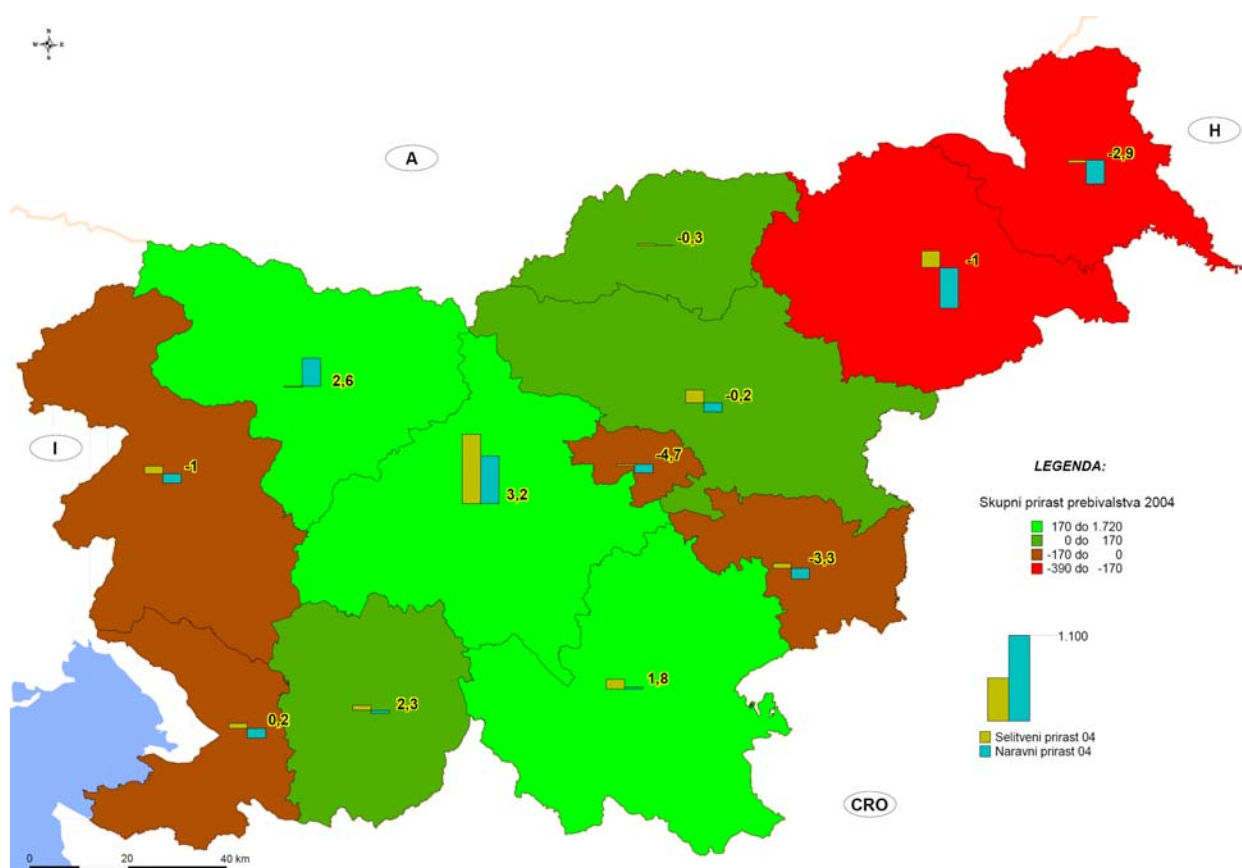
Na področju demografije so predstavljeni kazalniki števila, gostote in gibanja prebivalstva, starostne strukture in staranja prebivalstva ter izobrazbene strukture prebivalstva. Regije tretje razvojne osi so glede na Slovenijo podpovprečno gosto poseljene razen zasavske regije, ki je druga najgostejše poseljena regija v Sloveniji (tabela 4.1). Letna stopnja rasti prebivalstva do leta 2004 je v zasavski in spodnjeposavski regiji močno negativna, kar kaže na trend praznjenja območja. Glede na kazalnik letne stopnje rasti prebivalstvo v koroški in savinjski regiji stagnira, v Jugovzhodni Sloveniji pa narašča.

Tabela 4.1: Število prebivalcev, letna stopnja rasti in gostota poselitve v regijah tretje razvojne osi in v sosednjih regijah v letu 2004

Regija	Število prebivalcev	Gostota prebivalstva na km ²	Letna stopnja rasti ‰	Skupni prirast prebivalstva 2004
SLOVENIJA	1.998	99,2	0,6	1340
Pomurska	123	92,5	-2,9	-390
Podravska	319	148,9	-1,0	-358
<i>Koroška</i>	<i>74</i>	<i>71,5</i>	<i>-0,3</i>	<i>29</i>
<i>Savinjska</i>	<i>257</i>	<i>108,3</i>	<i>-0,2</i>	<i>65</i>
<i>Zasavska</i>	<i>46</i>	<i>173,6</i>	<i>-4,7</i>	<i>-161</i>
<i>Spodnjeposavska</i>	<i>70</i>	<i>79,7</i>	<i>-3,3</i>	<i>-80</i>
<i>Jugovzhodna Slovenija</i>	<i>139</i>	<i>52,1</i>	<i>1,8</i>	<i>172</i>
Osrednjeslovenska	497	194,7	3,2	1718
Gorenjska	198	93,3	2,6	401
Notranjsko-kraška	51	35,6	2,3	36
Goriška	120	51,7	-1,0	-28
Obalno-kraška	105	101,3	0,2	-64
Koroška (A)	560	59,7	1,5	/
Štajerska (A)	1.198	73,5	4,6	/
Karlovačka županija (CRO)	138	38,1	-7,8	/
Primorsko-goranska županija (CRO)	305	85,1	0,0	/
Zagrebačka regija (CRO)	1.101	297,5	4,4	/

Vir: EUROSTAT

Kazalnik prirasta prebivalstva je sestavljen iz selitvenega prirasta, ki kaže migracijske trende, in naravnega prirasta, ki kaže naravno gibanje prebivalstva. Jugovzhodna Slovenija je v letu 2004 spadala med slovenske regije z največjim prirastom prebivalstva; tako selitveni, kot naravni prirast sta bila pozitivna (slika 4.1). V savinjski regiji je skupni prirast pozitiven zaradi povečanega priseljevanja v regijo, kar je nadomestilo negativni naravni prirast. V koroški regiji je opazen majhen prirast prebivalstva. Prirast prebivalstva v spodnjeposavski regiji je negativen predvsem zaradi velikega negativnega naravnega prirasta. V zasavski regiji pa sta bila tako naravni kot tudi selitveni prirast v letu 2004 negativna.



Slika 4.1: Skupni, selitveni in naravni prirast prebivalstva 2004 in povprečna letna stopnja rasti prebivalstva (vir: SURS)

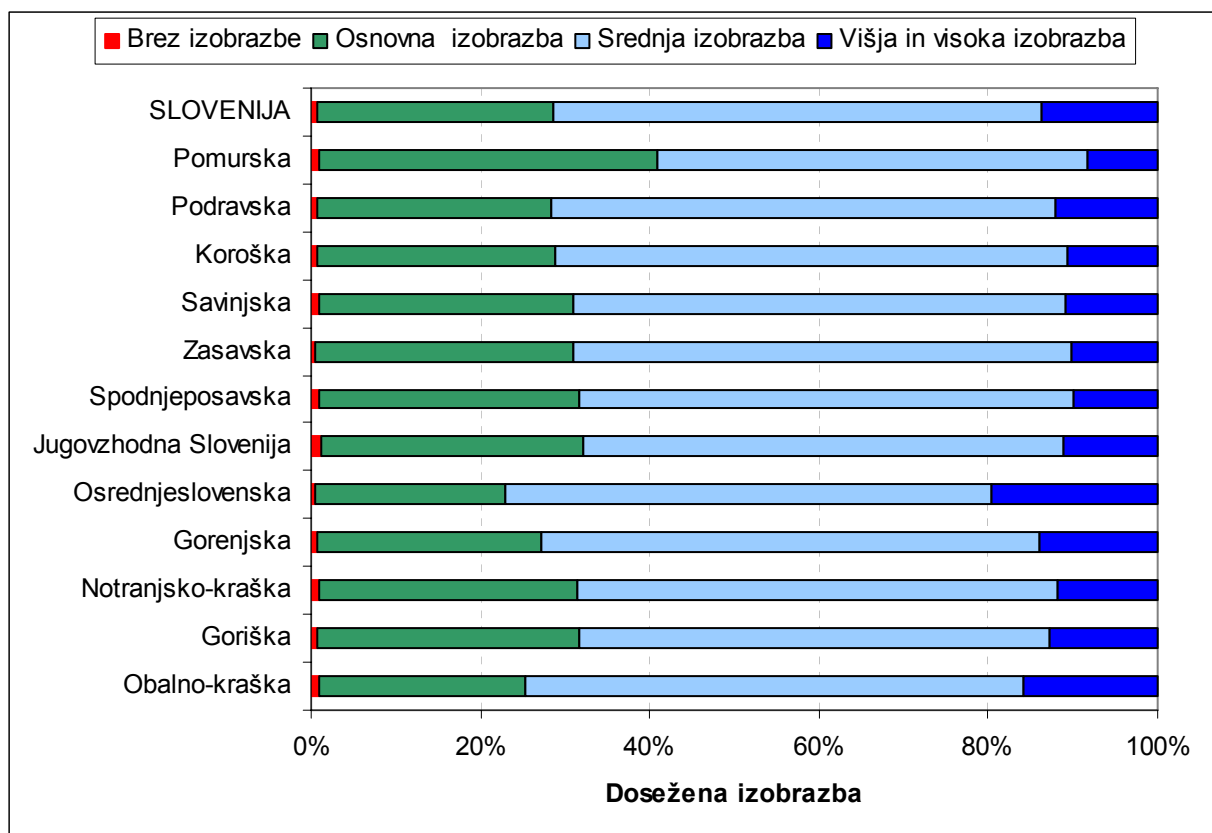
Prebivalstvo v Jugovzhodni Sloveniji, koroški in savinjski regiji je v povprečju nekoliko mlajše, kot to velja za celotno Slovenijo, v Zasavju pa je v povprečju prebivalstvo rahlo starejše (tabela 4.2). Koeficient starostne odvisnosti starih in mladih je znašal leta 2004 v Sloveniji 42, kar pomeni, da je bilo od 100 delovno sposobnih prebivalcev odvisno 42 mlajših od 15 let ter starih 65 let ali več (tabela 4.2). V koroški, savinjski in zasavski regiji je od 40 do 41 prebivalcev v odvisni skupini, kar je manj od vrednosti za Slovenijo. Starostna odvisnost v spodnjeposavski regiji in Jugovzhodni Slovenijo je višja in predstavlja 44 odvisnih prebivalcev mlajših od 15 let in starih 65 let ali več od 100 delovno sposobnih.

Tabela 4.2: Prirast prebivalcev, povprečna starost in koeficient starostne odvisnosti v regijah tretje razvojne osi in v sosednjih regijah

Regija	Povprečna starost 2002	Koeficient starostne odvisnosti 2004
SLOVENIJA	39,5	42,2
Pomurska	40,0	41,2
Podravska	40,1	40,9
Koroška	38,4	40,1
Savinjska	38,7	41,0
Zasavska	40,3	40,8
Spodnjeposavska	39,7	43,9
Jugovzhodna Slovenija	38,2	44,1
Osrednjeslovenska	39,3	42,6
Gorenjska	38,8	44,0
Notranjsko-kraška	40,0	44,0
Goriška	40,5	44,8
Obalno-kraška	41,0	40,6

Vir: SURS

Izobrazbena struktura prebivalstva, kaže na potencial regije za nadaljnji razvoj, ki temelji na visokotehnoloških proizvodnih in storitvenih dejavnostih. Kazalnik izobrazbene strukture po regijah je dosežena stopnja prebivalstva, starega 15 let ali več (slika 4.2).



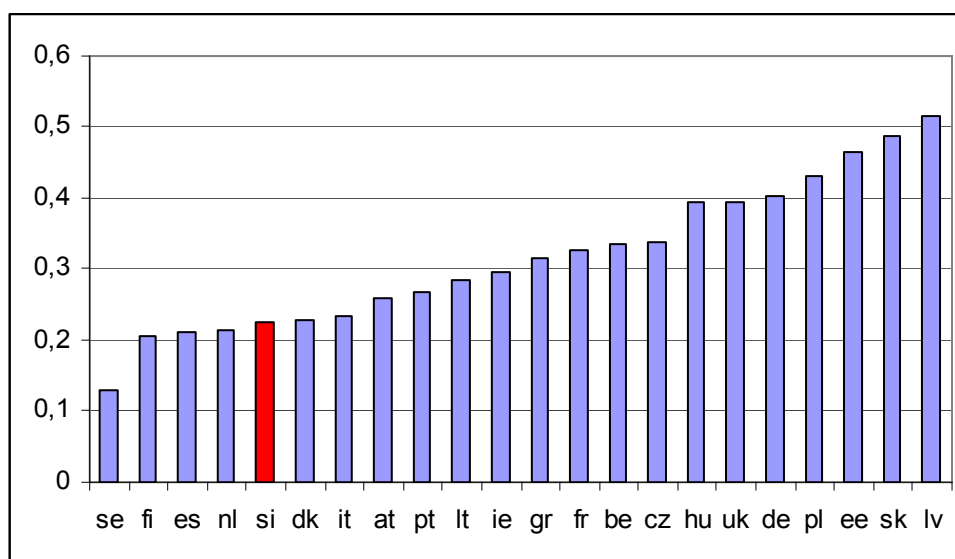
Slika 4.2: Prebivalstvo, staro 15 let ali več, po doseženi izobrazbi (vir: SURS)

Delež prebivalstva brez izobrazbe v Sloveniji je 0,7 %. V regijah tretje razvojne osi se giblje od 0,6% v Zasavju do 1,2% v Jugovzhodni Sloveniji. Glede na delež prebivalcev z osnovnošolsko

izobrazbo, ki je v Sloveniji 27,8%, je le Koroška v slovenskem povprečju, v ostalih regijah pa je višji in se giblje med 30% in 31%. V koroški regiji ima 60% prebivalcev srednješolsko izobrazbo (57,7% v Sloveniji), v ostalih regijah se delež prebivalcev s srednješolsko izobrazbo giblje med 56% in 58%. Delež prebivalcev z višjo in visoko izobrazbo se giblje med 10% in 11%, kar je pod vrednostjo za Slovenijo, ki je 13,8%. Regije tretje razvojne osi so glede na izobrazbeno strukturo prebivalstva slabše od slovenskega povprečja.

4.2 KAZALNIKI EKONOMSKE MOČI

Slovenija glede ekonomske razvitosti dosega okrog 75 % povprečja EU, vendar nas v tej nalogi bolj zanimajo razlike znotraj Slovenije. Koeficient variacije BDP na prebivalca po regijah ravni SKTE-3 v državah EU kot glavni kazalnik medregionalnih razlik kaže, da so medregionalne razlike v Sloveniji primerjalno gledano nizke. Slovenija se nahaja v skupini držav z nizkim kazalnikom medregionalnih razlik (Finska, Španija, Nizozemska, Slovenija, Danska in Italija), bistveno nižjega pa izkazuje le Švedska. V drugih državah EU je ta kazalnik bistveno višji. To je običajno posledica velikega odstopanja regije z glavnim mestom, ki praktično v vseh državah izkazujejo bistveno boljše ekonomske kazalnike od drugih regij v državi. Slovenija pri tem ni nobena izjema in primerjalno gledano lahko pričakujemo podoben razvoj tudi v Sloveniji.



Slika 4.3: Koeficient variacije BDP na prebivalca po regijah ravni SKTE-3 v državah EU v letu 2002 (Vir: lasten izračun po podatkih Eurostat)

Primerjava BDP na prebivalca po statističnih regijah Slovenije kaže, da se razlike med najbolj in najmanj uspešnimi regijami dejansko povečujejo. Te razlike izhajajo iz strukturnih nesorazmerij. Zato so v tem podpoglavju prikazani glavni kazalniki stanja ekonomske oziroma teritorialne, v naslednjem pa tudi socialne kohezije za Slovenijo. Prikazane so tudi vrednosti za sosednji regiji na Hrvaškem in v Avstriji.

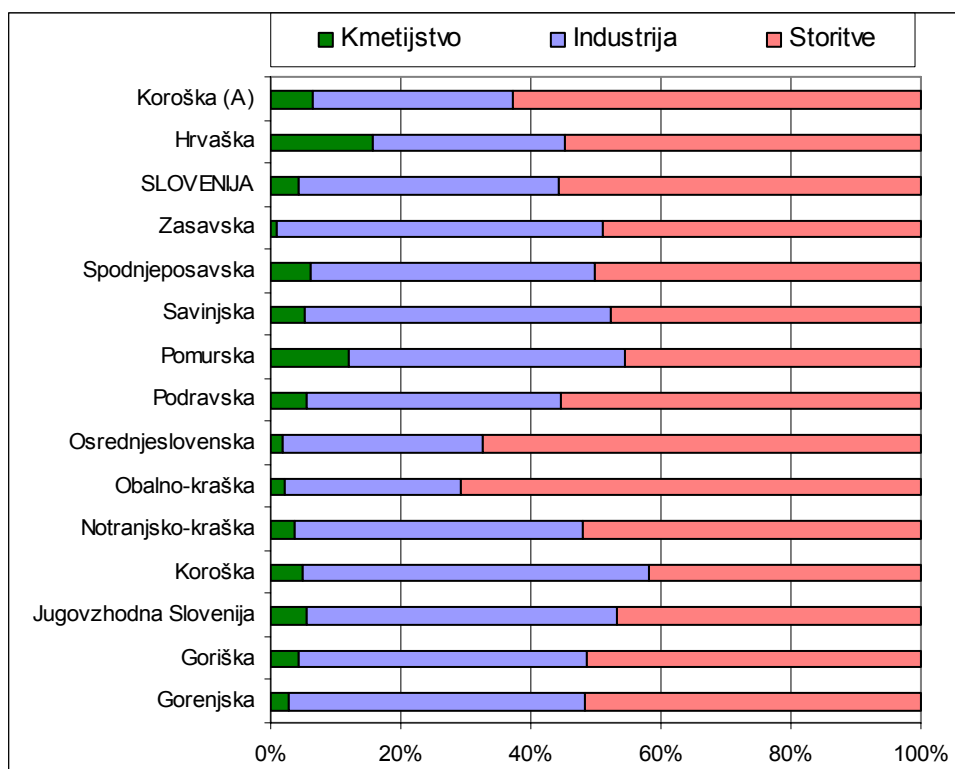
Relativna primerjava kaže, da Jugovzhodna Slovenija in koroška regija ohranjata razmerje do slovenskega povprečja, kar pomeni, da rasteta s približno enako stopnjo kot Slovenija, medtem ko savinjska in zasavska regija rasteta počasneje kot Slovenija v celoti.

Tabela 4.3: BDP na prebivalca v regijah SKTE-3 (v % glede na povprečje za Slovenijo)

Regija	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Gorenjska	89%	89%	90%	89%	88%	87%	88%	88%	87%
Goriška	97%	98%	98%	97%	99%	98%	99%	97%	95%
Jugovzhodna Slovenija	90%	90%	92%	94%	91%	92%	92%	91%	90%
Koroška	79%	79%	79%	79%	80%	82%	82%	80%	78%
Notranjsko-kraška	76%	77%	79%	80%	78%	79%	78%	79%	76%
Obalno-kraška	108%	109%	108%	108%	106%	105%	104%	104%	103%
Osrednjeslovenska	137%	137%	136%	137%	140%	140%	141%	141%	144%
Podravska	82%	82%	81%	81%	82%	83%	83%	84%	83%
Pomurska	78%	78%	77%	77%	72%	71%	71%	70%	69%
Savinjska	94%	93%	94%	93%	91%	90%	89%	89%	89%
Spodnjeposavska	84%	83%	85%	89%	84%	85%	85%	84%	80%
Zasavska	84%	83%	82%	81%	82%	79%	75%	73%	72%
Karlovačka žup. (HR)							38%	40%	37%
Spodnja Koroška (A)	175%	174%	162%	153%	151%	154%	154%	150%	150%

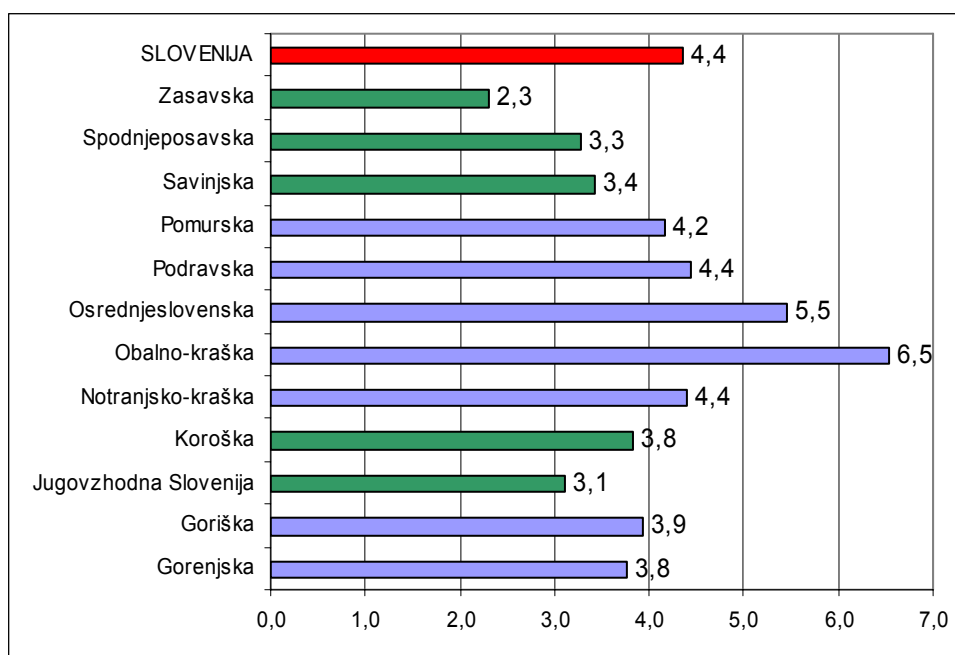
Vir: SURS; EUROSTAT.

Ustvarjena dodana vrednost na zaposlenega v letu 2004 je bila v kmetijstvu okrog 13.900 EUR, v industriji 25.500 EUR in v storitvah 31.300 EUR. Struktura dejavnosti po posameznih regijah tako pojasnjuje velik del razlik v regionalnem BDP. Največji delež zaposlenih v kmetijstvu je v pomurski regiji, najuspešnejša osrednjeslovenska regija pa ima od vseh regij največji delež zaposlenih v storitvenem sektorju. Prikazane so tudi vrednosti za sosednji regiji na Hrvaškem (značilen je velik delež kmetijstva) in v Avstriji (značilen je velik delež storitev).

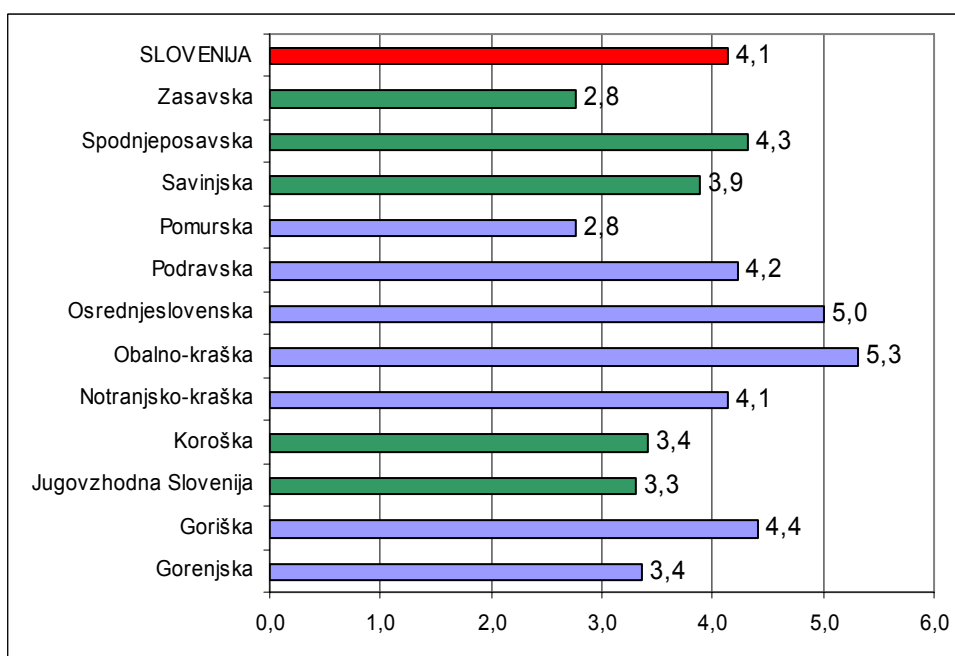

Slika 4.4: Delež zaposlenih po glavnih skupinah dejavnosti v regijah SKTE-3 in Sloveniji v letu 2002 (Vir: SURS (Popis 2002); EUROSTAT)

Eden od kazalnikov dinamike gospodarskega razvoja je nastajanje novih podjetij – število oseb, ki dela v novo nastalih podjetjih na 1000 prebivalcev oziroma število oseb, ki je delalo v

podjetjih, ki so prenehala s poslovanjem, na 1.000 prebivalcev. Pri tem kazalniku izrazito prednjačita obalno-kraška in osrednjeslovenska regija, medtem ko je najmanj obetavno sliko kažejo zasavska, pomurska in koroška regija ter jugovzhodna Slovenija.

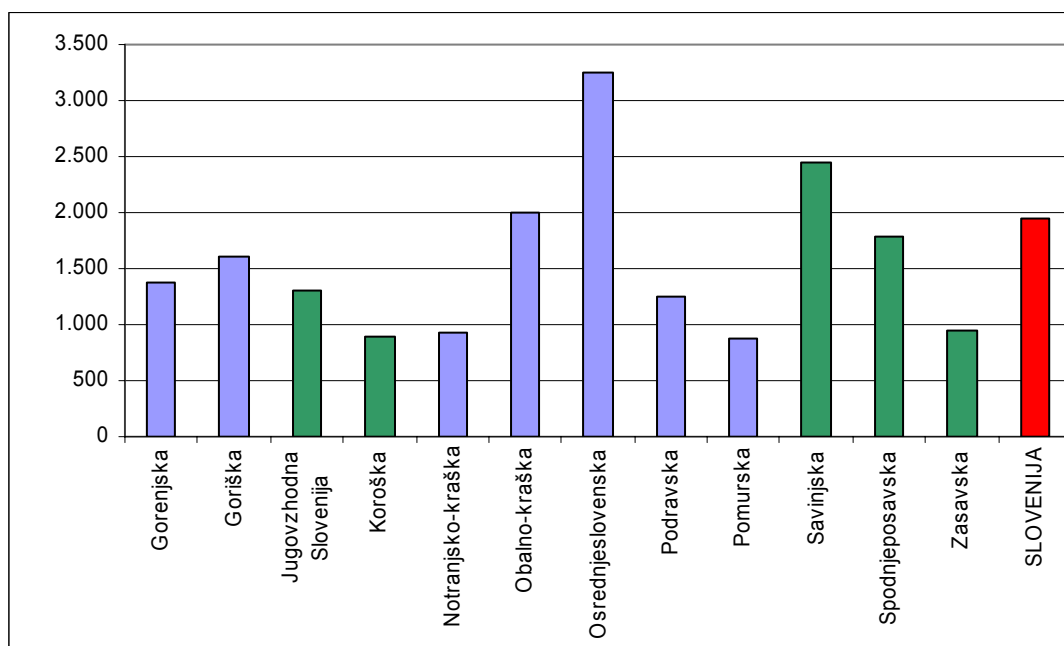


Slika 4.5: Število oseb, ki so delale v novo nastalih podjetjih na 1000 prebivalcev v letu 2002 (Vir: lastni izračun, po podatkih SURS)



Slika 4.6: Število oseb, ki so delale v podjetjih, ki so prenehala poslovati, na 1000 prebivalcev v letu 2002 (Vir: lastni izračun, po podatkih SURS)

Podatki o bruto investicijah iz javnih in zasebnih virov po posameznih regijah kažejo, da je obseg investiranih sredstev bistveno podpovprečen v Jugovzhodni Sloveniji, koroški in zasavski regiji, povprečen je v spodnjeposavski regiji, medtem ko je v savinjski regiji nadpovprečen.



Slika 4.7: Bruto investicije na prebivalca, povprečje 1999 – 2004 (v EUR) (Vir: lastni izračun, po podatkih SURS)

4.3 KAZALNIKI SOCIALNE VKLJUČENOSTI

Kazalniki socialne vključenosti opisujejo strukturna neskladja med deli prebivalstva posamezne regije. Ponudba delovno aktivnega prebivalstva in ponudba delovnih mest (tabela 4.4) kažeta na skladnost v razvoju strukture trga dela. Predvsem je pomemben vidik nezaposlenosti (tabela 4.5) glede na izobrazbeno strukturo (tabela 4.6) in strukturo po spolu (tabela 4.7) ter starostno strukturo (tabela 4.8), ki kažejo ali obstajajo strukturne razlike v družbeni mobilnosti prebivalstva. Nezaposlenost posameznih družbenih skupin lahko pomeni pomembno oviro za socialno kohezijo.

Tabela 4.4: Indeks delovno aktivnega prebivalstva po regiji dela glede na delovno aktivno prebivalstvo po regiji bivanja in stopnja prostih delovnih mest v letu 2004

Regija	Indeks delovno aktivnega prebivalstva po regiji dela glede na del. akt. preb. po regiji bivanja	Stopnja prostih delovnih mest (%)
SLOVENIJA	100	1,5
Pomurska	93	1,2
Podravska	98	1,6
<i>Koroška</i>	<i>90</i>	<i>1,3</i>
<i>Savinjska</i>	<i>100</i>	<i>1,3</i>
<i>Zasavska</i>	<i>79</i>	<i>1,2</i>
<i>Spodnjeposavska</i>	<i>86</i>	<i>1,5</i>
<i>Jugovzhodna Slovenija</i>	<i>93</i>	<i>1,4</i>
Osrednjeslovenska	117	1,6
Gorenjska	90	1,2
Notranjsko-kraška	83	1,2
Goriška	96	1,2
Obalno-kraška	98	1,7

Vir: SURS

Tabela 4.5: Stopnja nezaposlenosti v regijah SKTE-3 in Sloveniji (v %)

Regija	2000	2001	2002	2003	2004
SLOVENIJA	6,7	6,2	6,3	6,7	6,3
Pomurska	8,7	8,2	9,0	9,9	9,7
Podravska	10,7	9,7	9,7	9,7	8,6
<i>Koroška</i>	<i>5,4</i>	<i>5,4</i>	<i>6,3</i>	<i>7,7</i>	<i>7,0</i>
<i>Savinjska</i>	<i>7,6</i>	<i>7,3</i>	<i>7,9</i>	<i>8,4</i>	<i>8,0</i>
<i>Zasavska</i>	<i>9,1</i>	<i>8,3</i>	<i>8,8</i>	<i>10,2</i>	<i>9,5</i>
<i>Spodnjeposavska</i>	<i>7,4</i>	<i>7,6</i>	<i>7,8</i>	<i>8,8</i>	<i>7,7</i>
<i>Jugovzhodna Slovenija</i>	<i>7,5</i>	<i>6,1</i>	<i>5,8</i>	<i>5,1</i>	<i>4,9</i>
Osrednjeslovenska	4,9	4,4	4,3	4,7	4,7
Gorenjska	5,5	4,8	4,6	4,9	4,5
Notranjsko-kraška	6,1	5,1	4,9	5,3	5,0
Goriška	3,2	2,9	3,3	3,7	3,9
Obalno-kraška	4,9	4,7	4,7	5,0	4,7
Koroška (A)	3,1	3,2	2,7	3,3	4,6
Štajerska (A)	3,2	3,7	3,7	3,9	3,7
EU-25	-	8,6	8,9	9,2	9,2
EU-15	-	7,5	7,8	8,2	8,2

Vir: Eurostat.

V Jugovzhodni Sloveniji je stopnja nezaposlenosti (tabela 4.5) najnižja in v opazovanem obdobju upada. V ostalih regijah tretje razvojne osi je bila stopnja nezaposlenosti najvišja leta 2003, v letu 2004 pa je padla, a je še vedno nad slovenskim povprečjem. Stopnja nezaposlenosti je največja v zasavski regiji.

Tabela 4.6: Brezposelne osebe in prejemniki denarnih socialnih pomoči v letu 2004

Regija	Registrirane brezposelne osebe OŠ (%)	Registrirane brezposelne osebe SŠ (%)	Registrirane brezposelne osebe VŠ (%)	Stopnja registrirane dogotrajne brezposelnosti	Prejemniki denarnih soc. pomoči na 1000 preb.
SLOVENIJA	41,0	51,7	7,3	8,4	50,5
Pomurska	51,4	44,6	4,0	6,9	93,4
Podravska	36,4	57,8	5,8	5,6	77,8
<i>Koroška</i>	<i>36,7</i>	<i>56,2</i>	<i>7,1</i>	<i>6,1</i>	<i>55,6</i>
<i>Savinjska</i>	<i>39,2</i>	<i>55,0</i>	<i>5,8</i>	<i>7,0</i>	<i>69,9</i>
<i>Zasavska</i>	<i>45,4</i>	<i>50,1</i>	<i>4,4</i>	<i>6,6</i>	<i>70,4</i>
<i>Spodnjeposavska</i>	<i>44,1</i>	<i>49,5</i>	<i>6,4</i>	<i>4,0</i>	<i>63,3</i>
<i>Jugovzhodna Slovenija</i>	<i>54,4</i>	<i>40,2</i>	<i>5,4</i>	<i>3,2</i>	<i>35,7</i>
Osrednjeslovenska	38,8	49,6	11,6	2,8	28,9
Gorenjska	40,3	50,9	8,8	3,4	31,5
Notranjsko-kraška	39,4	51,2	8,4	2,8	37,4
Goriška	38,3	51,0	10,7	3,1	27,7
Obalno-kraška	37,0	52,8	10,1	4,8	38,2

Vir: SURS

Nezaposlenost glede na izobrazbeno strukturo (tabela 4.6) je povezana s številom prebivalcev po doseženi izobrazbi in ponudbo dela. V koroški regiji je primerjalno gledano večji delež nezaposlenih s srednješolsko in višjo oziroma visokošolsko izobrazbo, v Jugovzhodni Sloveniji je večji delež nezaposlenih z osnovnošolsko izobrazbo. Poseben problem predstavljajo tudi osebe, nezaposlene več kot 1 leto (t.i. dolgotrajno nezaposleni). Stopnja dolgotrajne brezposelnosti je v regijah tretje razvojne osi pod slovenskim povprečjem. V zasavski in savinjski regiji je največ prejemnikov denarne pomoči na 1.000 prebivalcev na območju tretje razvojne osi, v Jugovzhodni Sloveniji pa ima ta kazalnik najnižjo vrednost.

Tabela 4.7: Stopnja nezaposlenosti žensk v regijah SKTE-3 in Sloveniji (v %)

Regija	2000	2001	2002	2003	2004
SLOVENIJA	7,1	6,8	6,8	7,1	6,8
Pomurska	8,0	8,0	8,7	9,5	9,2
Podravska	11,4	11,0	10,8	10,7	9,8
<i>Koroška</i>	<i>5,9</i>	<i>5,7</i>	<i>7,0</i>	<i>8,0</i>	<i>7,7</i>
<i>Savinjska</i>	<i>8,0</i>	<i>8,1</i>	<i>8,7</i>	<i>9,2</i>	<i>9,0</i>
<i>Zasavska</i>	<i>9,8</i>	<i>9,5</i>	<i>10</i>	<i>11,7</i>	<i>11,6</i>
<i>Spodnjeposavska</i>	<i>7,4</i>	<i>7,8</i>	<i>8,1</i>	<i>10,3</i>	<i>9,0</i>
<i>Jugovzhodna Slovenija</i>	<i>7,6</i>	<i>6,7</i>	<i>6,1</i>	<i>5,6</i>	<i>5,4</i>
Osrednjeslovenska	4,9	4,6	4,4	4,7	4,8
Gorenjska	6,2	5,7	5,2	5,3	4,9
Notranjsko-kraška	7,1	6,4	6	6,1	5,8
Goriška	3,6	3,5	3,7	3,8	4,0
Obalno-kraška	5,7	5,4	5,3	5,3	4,9
Koroška (A)	3,8	4,0	3,3	3,9	5,4
Štajerska (A)	4,1	4,5	3,6	3,4	4,3
EU-25	-	9,8	9,9	10,1	10,1
EU-15	-	8,7	8,8	9,1	9,2

Vir: Eurostat.

Med nezaposlenimi na tretji razvojni osi je več žensk kot moških (stopnja nezaposlenosti med ženskami v Sloveniji je za pol odstotne točke višja od skupne stopnje). Od povprečne stopnje

nezaposlenosti pa bistveno odstopa zasavska regija, kjer znaša stopnja nezaposlenosti žensk 11,6 % (povprečna stopnja nezaposlenosti v tej regiji znaša 9,5 %).

Tabela 4.8: Stopnja nezaposlenih v starostni skupini 15 do 24 let v regijah SKTE-3 in Sloveniji (v %)

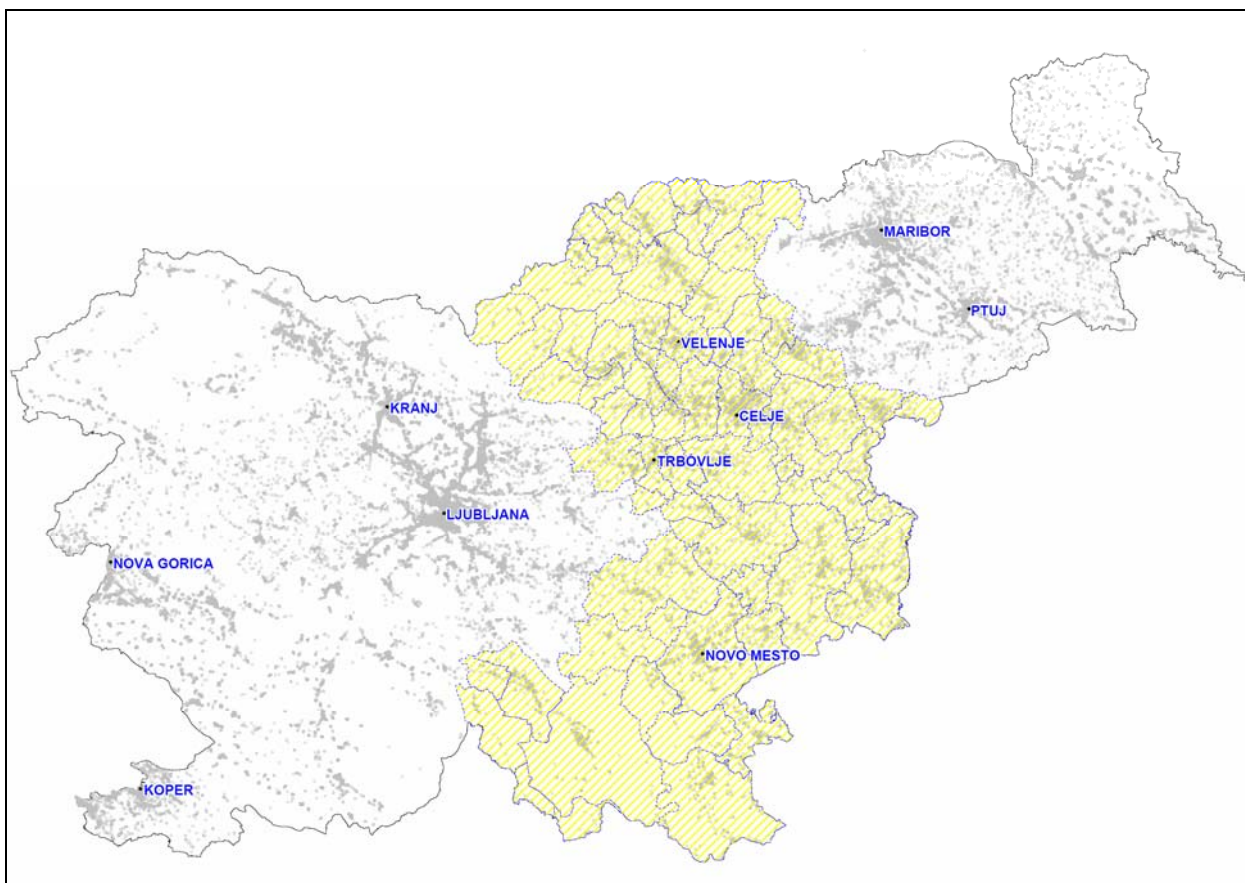
Regija	2000	2001	2002	2003	2004
SLOVENIJA	16,3	17,8	16,5	17,3	16,1
Pomurska	23,7	26,2	27,5	30,0	26,9
Podravska	24,3	26,8	24,9	25,4	24,0
Koroška	11,1	13,6	17,6	18,8	17,6
Savinjska	19,4	22,7	22,6	23,9	22,0
Zasavska	24,7	26,5	36,8	36,5	33,4
Spodnjeposavska	17,5	22,3	14,6	17,6	14,4
Jugovzhodna Slovenija	15,0	14,9	12,4	12,2	10,4
Osrednjeslovenska	12,0	11,5	10,1	10,8	10,7
Gorenjska	11,1	12,2	9,8	10,5	10,2
Notranjsko-kraška	17,4	17,6	13,7	13,4	13,1
Goriška	8,1	9,0	7,7	9,1	9,9
Obalno-kraška	14,4	15,4	14,1	13,2	12,8
Koroška (A)	-	-	-	7,6	9,1
Štajerska (A)	6,3	6,3	5,8	5,7	7,3
EU-25		17,5	18	18,6	18,5
EU-15		14,6	15,2	16,1	16,2

Vir: Eurostat.

Stopnja nezaposlenosti med mladimi je bistveno višja od povprečne, največja pa je med mladimi v zasavski regiji, kjer je nezaposlen kar vsak tretji aktivni prebivalec te starostne skupine.

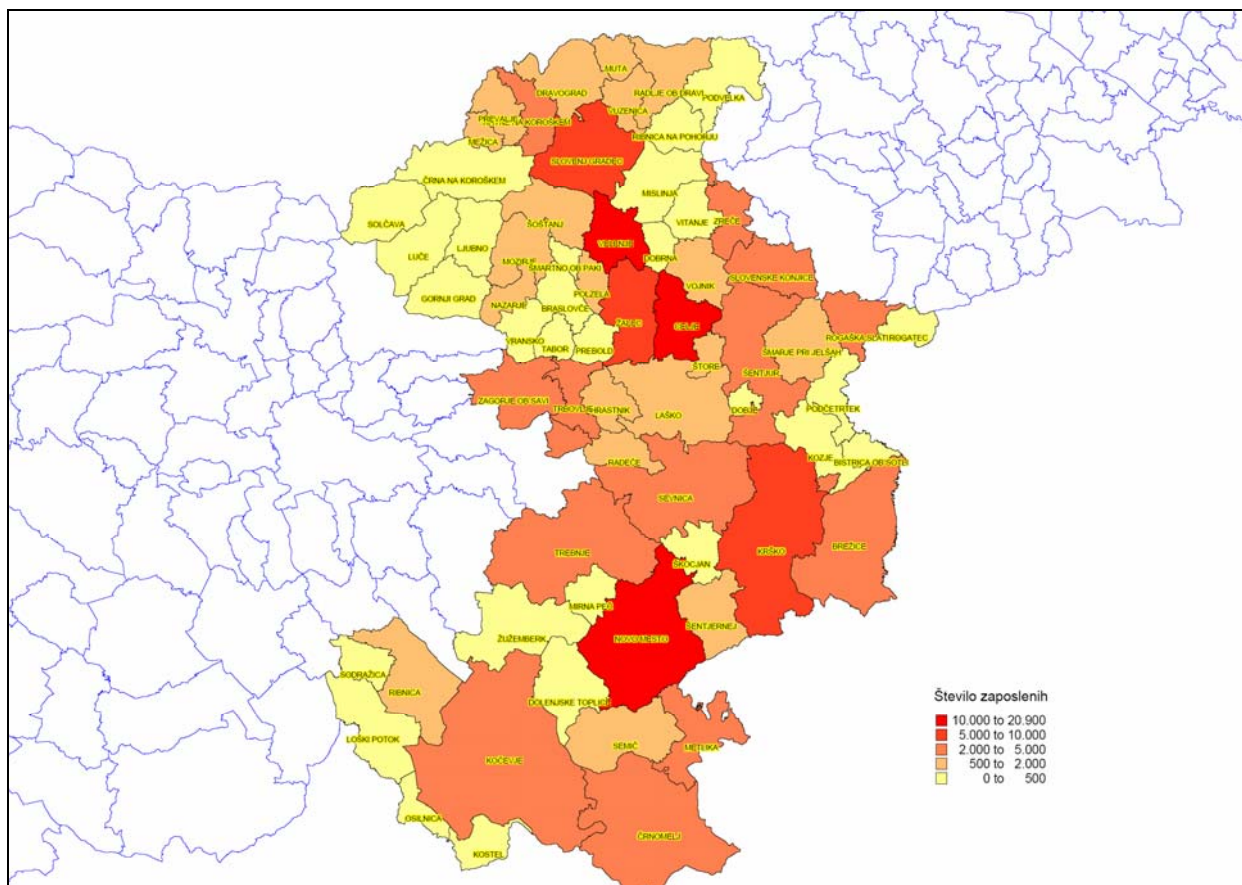
4.4 GOSPODARSKI TRENDI NA OBRAVNAVANEM OBMOČJU

Na področju tretje razvojne osi je bilo v letu 2004 okrog 25 % poslovnih subjektov (IPIS 2005, iBON 2006). Največji zaposlitveni centri so v Celju, Novem Mestu in Velenju. Na sliki so prikazana podjetja in samostojni podjetniki na celotnem področju Slovenije, oz. na področju 3. osi, področju, ki je obarvano z rumeno na sliki 4.8. Podjetja s pripisanimi ekonomskimi kazalniki kot je število zaposlenih, dodana vrednost in velikost podjetij, omogočajo določitev gospodarskih trendov na obravnavanem območju.



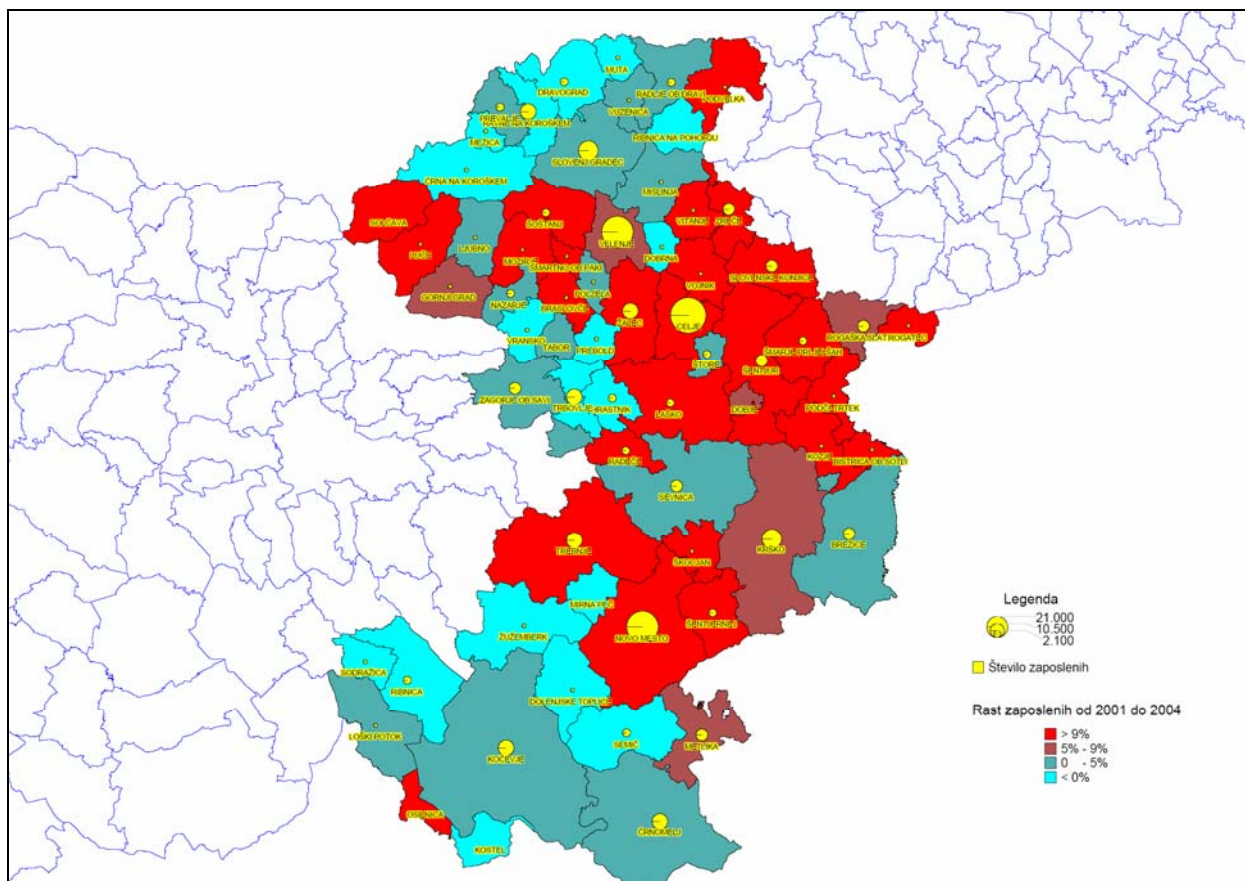
Slika 4.8: Poslovni subjekti v Sloveniji v letu 2004 (Vir: lastni izračun, po podatkih iBON 2006 in IPIS 2005)

Pomen novih cestnih povezav se odraža tudi v ekonomiki poslovanja podjetij. S krajšo in hitrejšo povezavo se zmanjšajo transportni stroški. Pomen posameznih področij je moč prikazati z različnimi kazalniki, kot na primer število podjetij na sliki 4.8 ali število zaposlenih na sliki 4.9. Na sliki 4.9 je prikazano število zaposlenih po občinah. Bližina nove cestne povezave področij z večjim številom zaposlenih favorizira upravičenost gradnje povezave z vidika ekonomike podjetij in dostopnosti delovne sile.



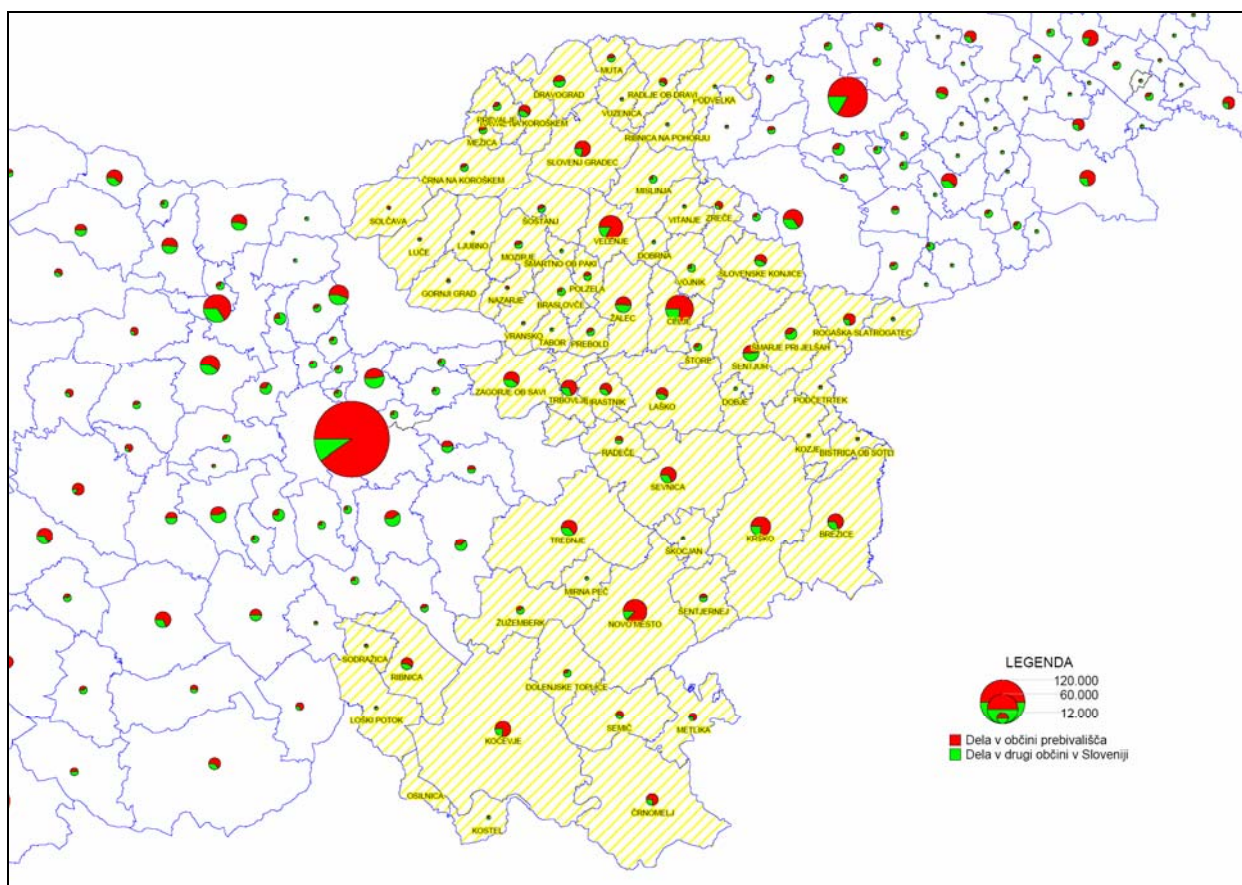
Slika 4.9: Število zaposlenih v posameznih občinah (Vir: lastni izračun, po podatkih iBON 2006 in IPIS 2005)

Rast zaposlenih po posameznih občinah je prikazan na sliki 4.10. Rast je prikazana med letoma 2001 in 2004. Pri tem kazalniku je razvidno katera področja se razvijajo oz. stagnirajo v obstoječi situaciji. Z razvojem prometnih poti lahko vplivamo na razvoj manj razvijajočih se območij oz. še bolj pospešimo razvoj razvijajočih se regij.



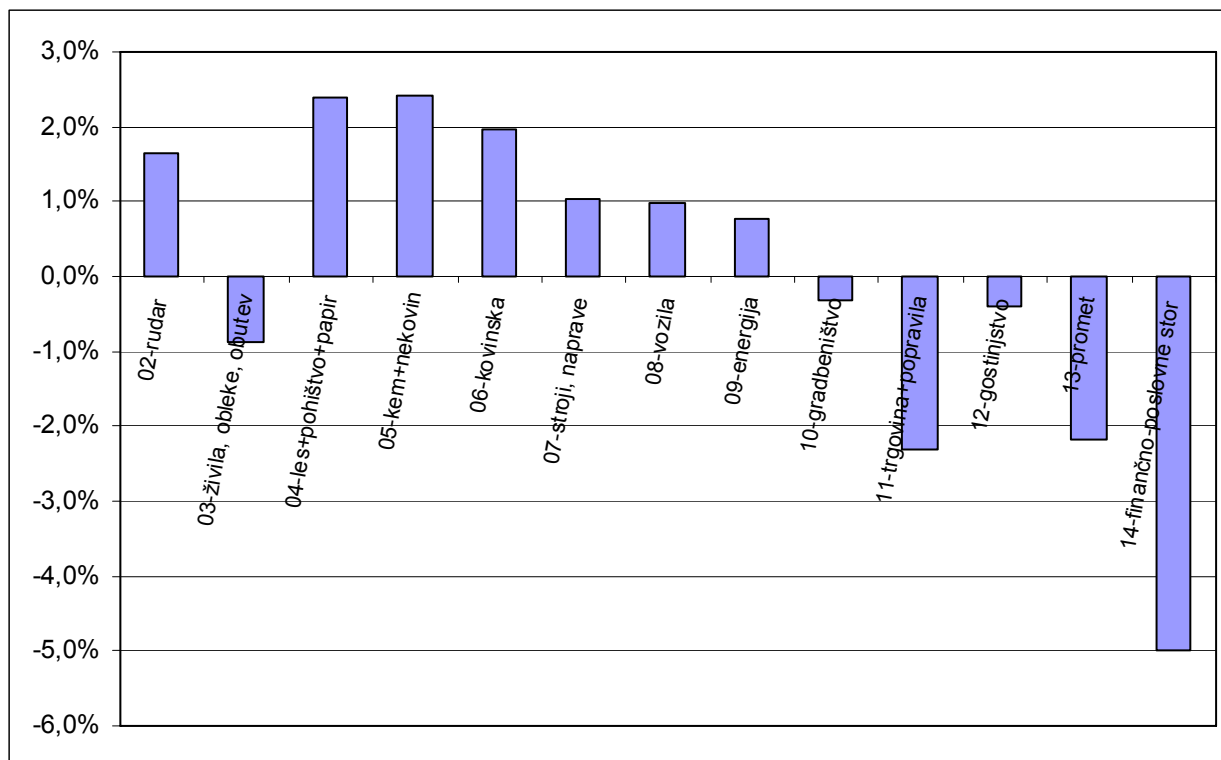
Slika 4.10: Rast zaposlenih med letom 2001-2004 (Vir: lastni izračun, po podatkih iBON 2006 in IPIS 2005)

Na sliki 4.11 so prikazani deleži prebivalcev v posameznih občinah, ki so zaposleni v občini bivanja oz. so zaposleni izven občine bivanja. Iz slike je razvidno, da v občine z velikim številom zaposlenih gravitira delovna sila iz okoliških občin. Ta informacija nam omogoča oceno gravitacije prebivalcev na delovna mesta.

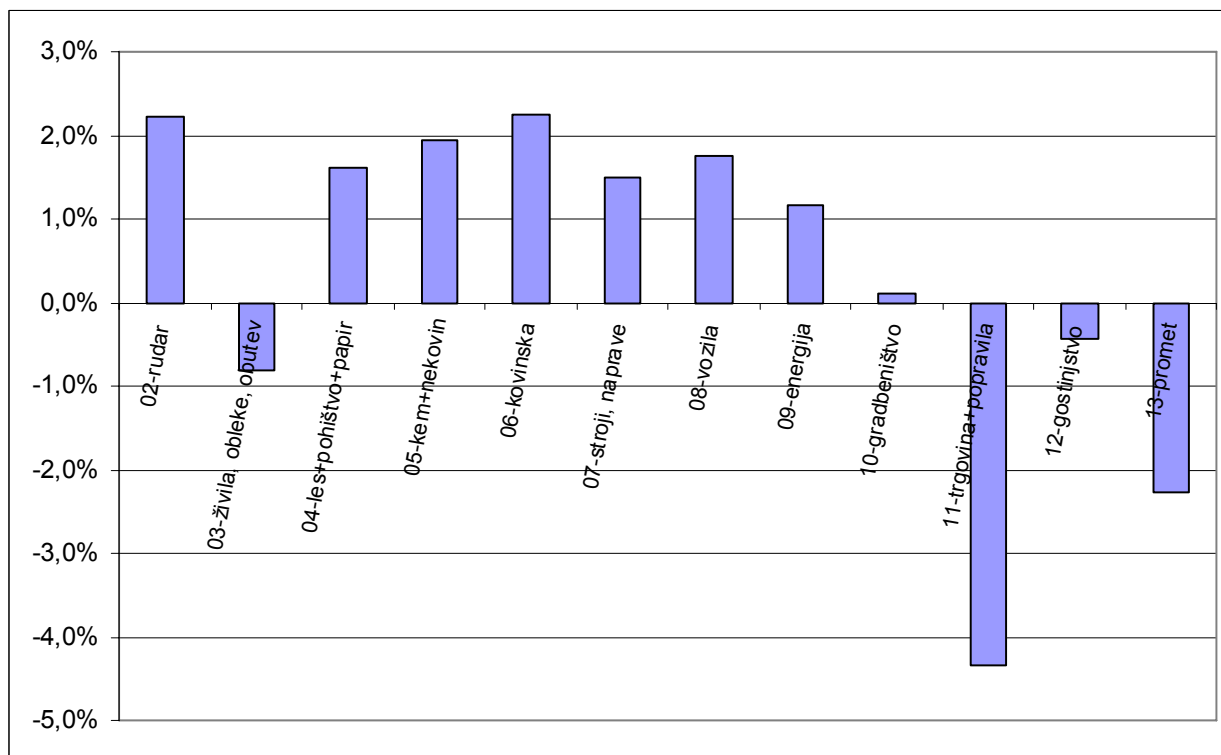


Slika 4.11: Delež prebivalcev, ki so zaposleni v občini prebivanja oz. izven občine prebivanja (Vir: SURS)

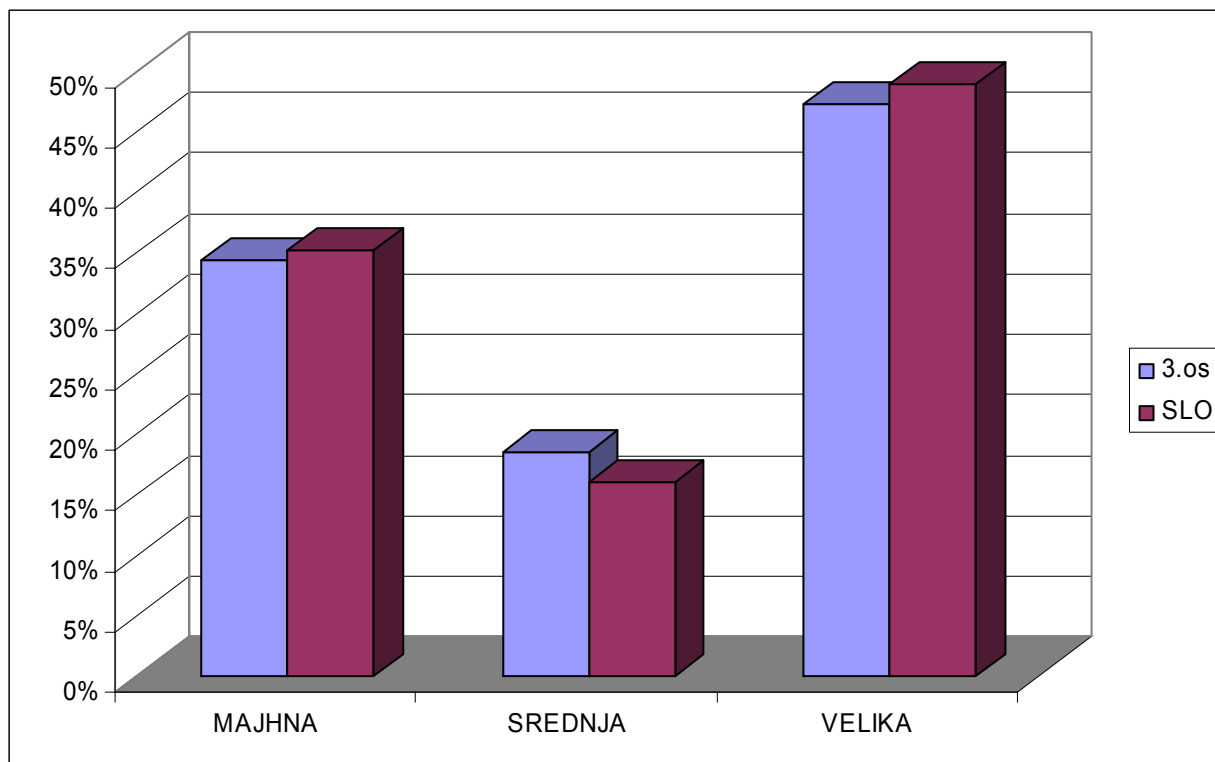
Na sliki 4.12 je prikazan delež zaposlenih po dejavnostih na področju tretje razvojne osi v primerjavi s celotno Slovenijo. Razvidno je da je v primerjavi s Slovenskim povprečjem na področju tretje razvojne osi več zaposlenih v rudarstvu in industriji, manj pa v storitvene sektorju. Na podobno situacijo (slika 4.13) pridemo pri primerjavi dodane vrednosti po posameznih dejavnostih.



Slika 4.12: Delež zaposlenih po dejavnostih v primerjavi s celo Slovenijo (Vir: lastni izračun, po podatkih iBON 2006 in IPIS 2005)



Slika 4.13: Delež dodane vrednosti po dejavnostih v primerjavi s celo Slovenijo (Vir: lastni izračun, po podatkih iBON 2006 in IPIS 2005)



Slika 4.14: Delež majhnih, srednjih in velikih podjetij na tretji razvojni osi in v Sloveniji
(Vir: lastni izračun, po podatkih iBON 2006 in IPIS 2005)

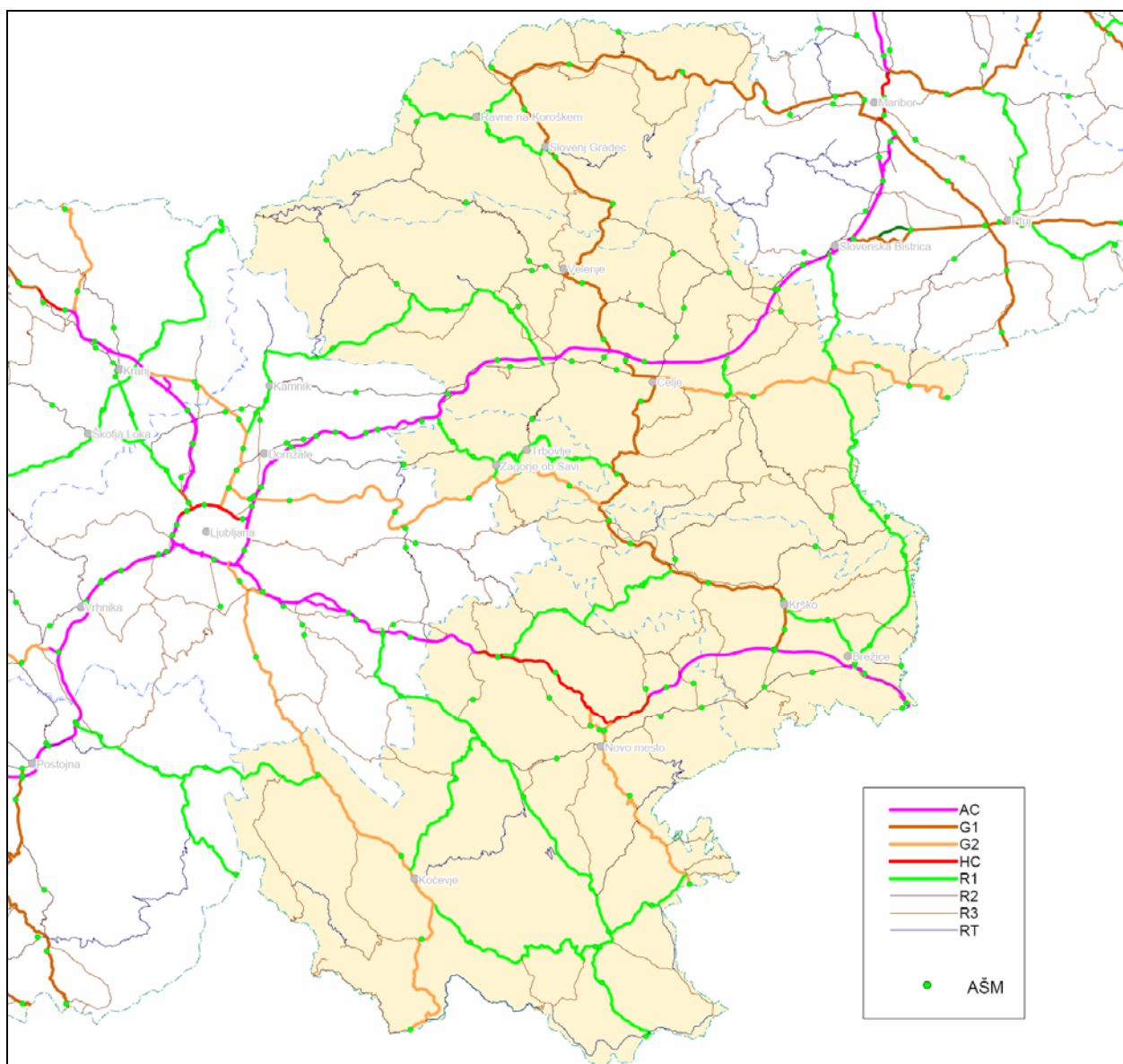
Delež velikih, srednjih in malih podjetij je prikazan na sliki 4.14. Iz slike je razvidno, da razmerja med velikostmi podjetij na področju tretje razvojne osi bistveno ne odstopajo od celotne Slovenije.

5 PROMETNA PONUDBA NA OBRAVNAVANEM OBMOČJU

5.1 DRŽAVNO CESTNO OMREŽJE

5.1.1 Omrežje

V tem poglavju so predstavljeni osnovni podatki o državnem cestnem omrežju, razdeljenem po regijah SKTE-3. Državno cestno omrežje, klasificirano po kategorijah cest, in regije, ki ležijo na območju tretje razvojne osi, je prikazano na sliki 5.1



Slika 5.1: Državno cestno omrežje in lokacije avtomatskih števecv prometa (vir: DRSC – BCP december 2005, SURS)

V tabeli 5.1 so prikazani podatki o obsegu državnega cestnega omrežja, na nivoju SKTE-3 regij.

Tabela 5.1: Razporeditev in gostota državnega cestnega omrežja v RS

Regija	Državne ceste (km)	AC in HC (km)	Glavne ceste (km)	Regionalne ceste (km)	Površina (km ²)	Gostota drž. cest. omrežja (km/km ²)	Gostota AC in HC omrežja (km/1000km ²)
SLOVENIJA	6.388	555	951	4.883	20.273	0,315	27,4
Pomurska	441	12	53	376	1.338	0,330	9,2
Podravska	799	55	165	579	2.170	0,368	25,4
Koroška	258	0	66	191	1.041	0,248	0,0
Savinjska	776	61	109	607	2.384	0,326	25,4
Zasavska	101	0	18	83	264	0,383	0,0
Spodnjeposavska	334	39	35	259	885	0,377	44,4
Jugovzhodna Slovenija	776	43	86	647	2.675	0,290	16,1
Osrednjeslovenska	839	163	130	546	2.555	0,328	63,7
Gorenjska	571	48	38	485	2.137	0,267	22,4
Notranjsko-kraška	337	26	57	254	1.456	0,231	17,7
Goriška	732	36	133	563	2.325	0,315	15,3
Obalno-kraška	426	72	61	292	1.044	0,408	69,1

Vir: lastni izračun, po podatkih DRSC – BCP december 2005 in SURS

Kazalec gostote državnega cestnega omrežja kaže dolžino državnih cest na kvadratni kilometer površine regije. Med regijami na območju tretje razvojne osi ima glede na Slovenijo podpovprečno vrednost v Koroški regiji in Jugovzhodni Sloveniji. Ti dve regiji imata izmed regij na tretje razvojni osi tudi najnižjo gostoto prebivalstva. Nadpovprečno gostoto državnega cestnega omrežja imajo med regijami tretje razvojne osi Savinjska, Zasavska in Spodnjeposavska regija.

Kazalec gostote AC in HC omrežja kaže dolžino avtocest in hitrih cest s priključki na 1.000 kvadratnih kilometrov regije. Koroška in Zasavska regija nimata avtocest in hitrih cest, Jugovzhodna Slovenija in Savinjska regija pa jih imata podpovprečno glede na njuno površino v primerjavi s Slovenijo. Spodnjeposavska regija ima nadpovprečno število avtocest in hitrih cest glede na povprečno gostoto v Sloveniji.

5.1.2 Prometne obremenitve

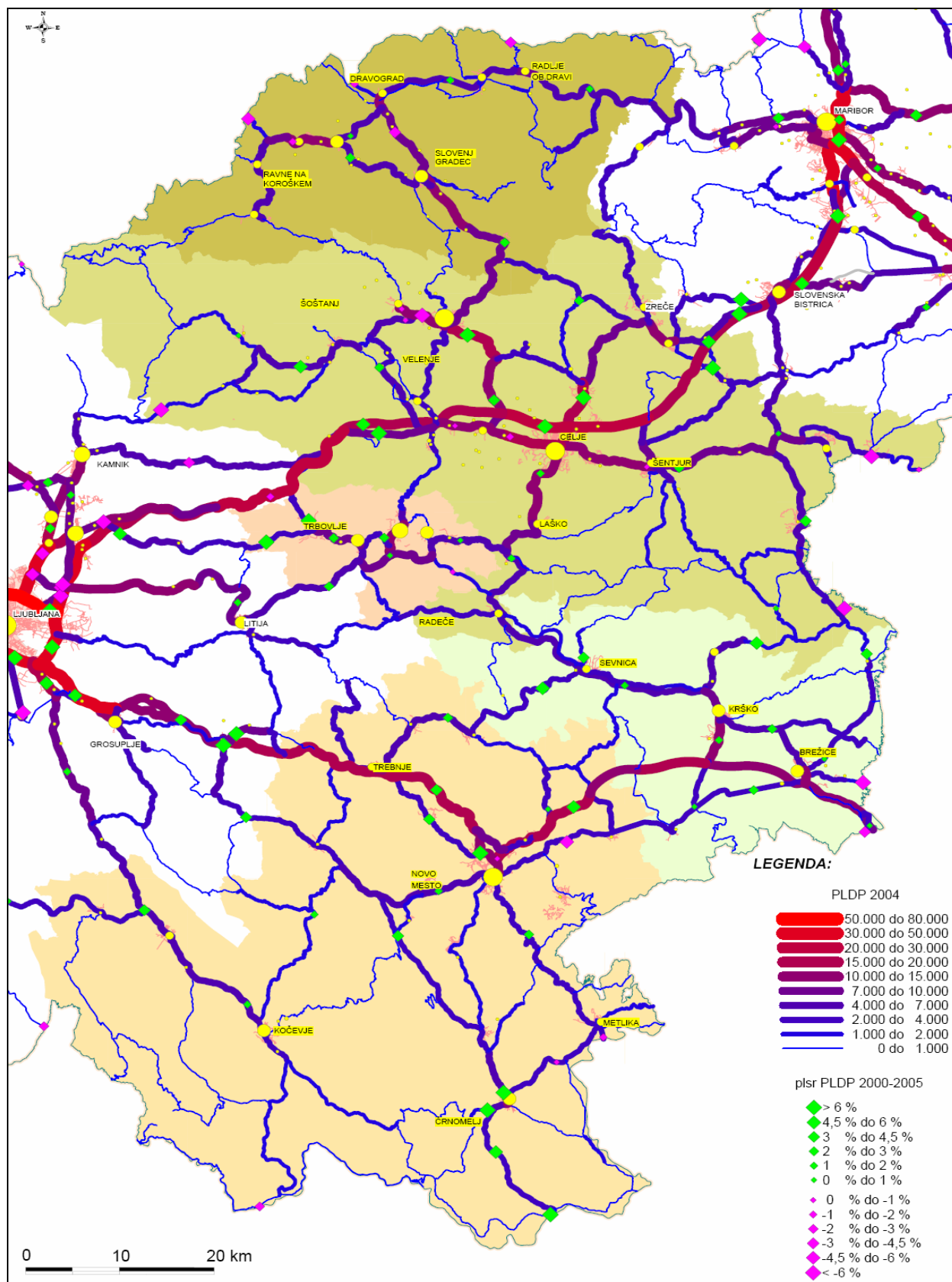
Na sliki 5.2 so za celotno območje 3. razvojne osi prikazane prometne obremenitve (PLDP) za leto 2004 in povprečna letna stopnja rasti prometa za obdobje 2000–2005.

Razvidno je, da je največ prometa na obeh avtocestah A1 in A2, in sicer na A1 mimo Celja med 20.000 in 30.000 vozil/dan, na A2 mimo Novega mesta pa med 15.000 in 20.000 vozil/dan. Zelo obremenjena je tudi glavna cesta od Dravograda skozi Slovenj Gradec, Velenje do Celja in naprej do Laškega, kjer se prometne obremenitve gibljejo med 8.000 in 18.000 vozil/dan. Na območju Novega mesta se na najbolj obremenjenih odsekih glavnih cest prometne obremenitve gibljejo med 10.000 in 18.000 vozil/dan. Glavna cesta ob reki Savinji in Savi od Laškega mimo Krškega do avtoceste A2 ima prometne obremenitve med 4.000 in 11.000 vozil/dan. Visoke prometne obremenitve so tudi v večjih mestih in okolici le-teh.

Pomembne regionalne ceste imajo prometne obremenitve med 3.000 in 9.000 vozil/dan. Na manj pomembnih regionalnih cestah prometne obremenitve ne presegajo 3.000 vozil/dan.

Povprečna letna stopnja rasti v obdobju 2000–2005 kaže na visoko rast prometa na obeh avtocestah A1 in A2. Visoka rast prometa je tudi na večjem delu pomembnejših prometnic med

Slovenj Gradcem, Velenjem, Celjem, Laškim, Krškim ter na cesti Ivančna Gorica – Črnomelj – Vinica.



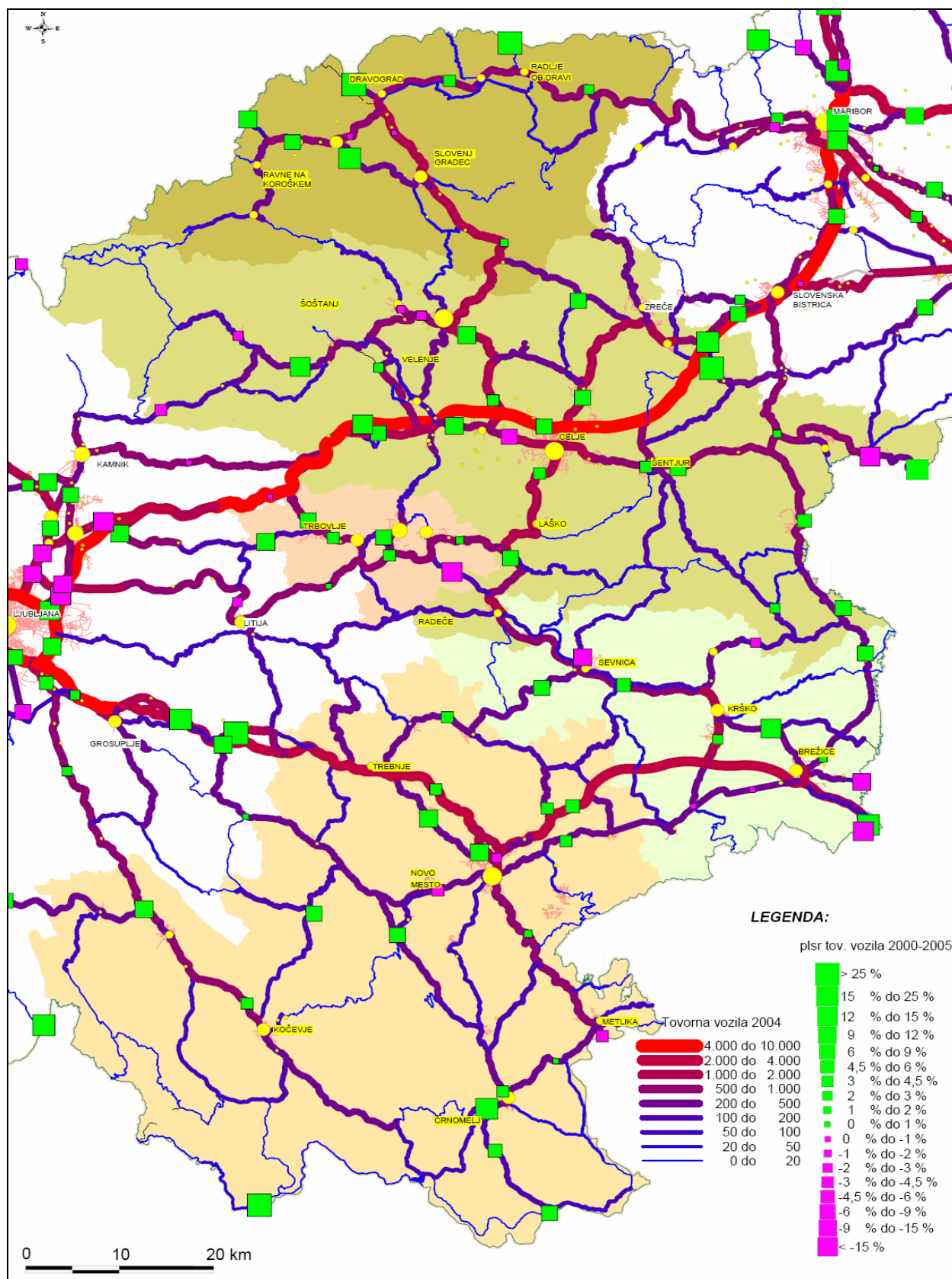
Slika 5.2: Prometne obremenitve (PLDP) na območju 3. razvojne osi

Na sliki 5.3 so za celotno območje 3. razvojne osi prikazane prometne obremenitve (za vsa tovorna vozila) za leto 2004 in povprečna letna stopnja rasti prometa za obdobje 2000–2005.

Razvidno je, da je največ tovornih vozil na obeh avtocestah A1 in A2, in sicer na A1 mimo Celja med 4.000 in 7.000 vozil/dan, na A2 mimo Novega mesta pa med 2.000 in 3.000 vozil/dan. Zelo obremenjena je tudi glavna cesta od Dravograda skozi Slovenj Gradec, Velenje do Celja in naprej do Laškega, kjer se prometne obremenitve gibljejo med 1.000 in 2.000 tovornih vozil/dan. Na območju Novega mesta se na najbolj obremenjenih odsekih glavnih cest prometne obremenitve gibljejo med 1.000 in 2.000 tovornih vozil/dan. Glavna cesta ob reki Savinji in Savi od Laškega mimo Krškega do avtoceste A2 ima prometne obremenitve med 800 in 1.800 tovornih vozil/dan. Visoke prometne obremenitve so tudi v večjih mestih in okolici letih.

Pomembne regionalne ceste imajo prometne obremenitve med 200 in 600 tovornih vozil/dan. Na manj pomembnih regionalnih cestah prometne obremenitve ne presegajo 200 tovornih vozil/dan.

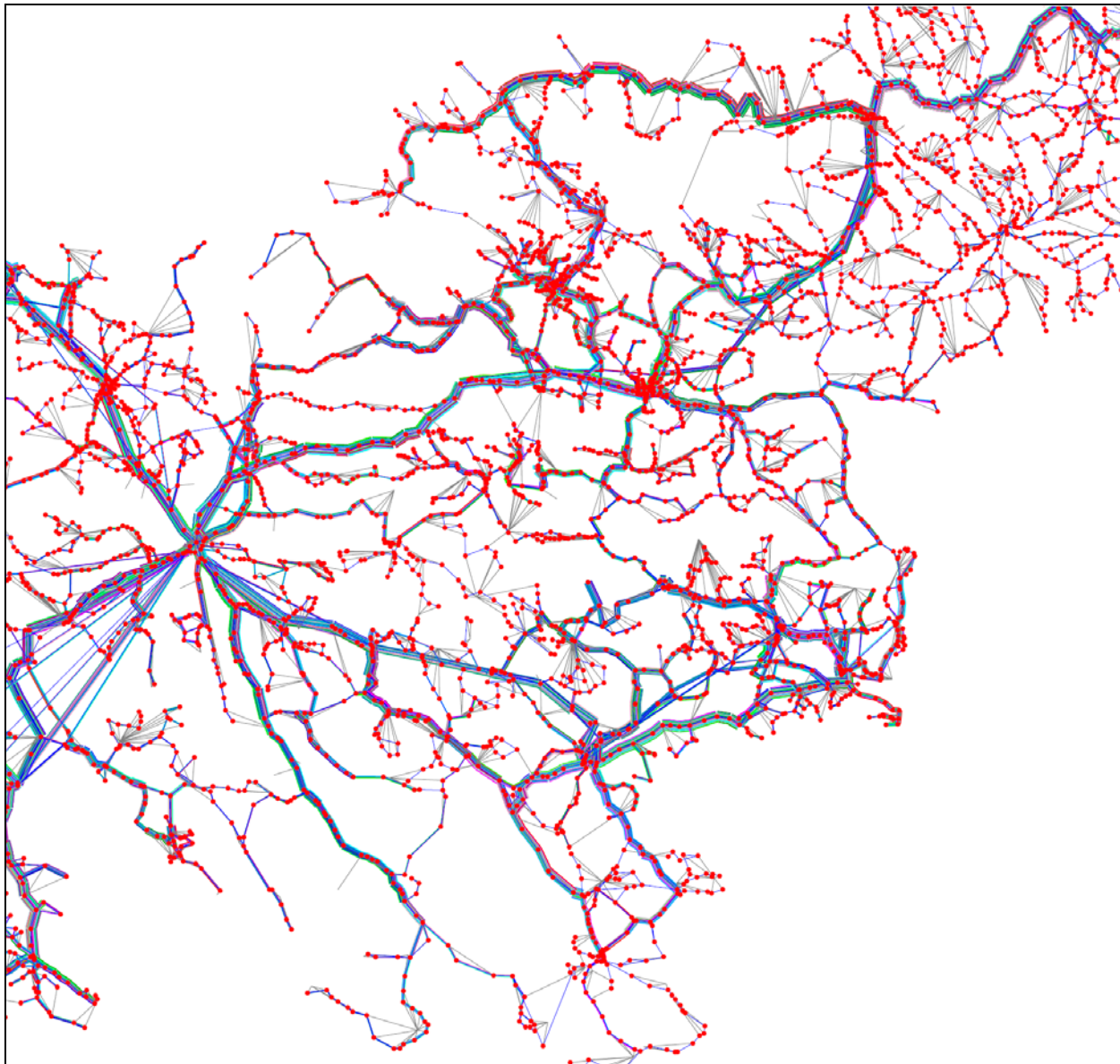
Povprečna letna stopnja rasti tovornih vozil v obdobju 2000–2005 kaže na visoko rast prometa na obeh avtocestah A1 in A2. Visoka rast prometa je tudi na večjem delu območja 3. razvojne osi.



Slika 5.3: Prometne obremenitve (tovorna vozila) na območju 3. razvojne osi

5.2 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Slika 5.4 prikazuje omrežje javnega avtobusnega prometa z linijami in avtobusnimi postajami. Slika je izdelana s programom za prometno modeliranje.



Slika 5.4: Model rednih avtobusnih linij z lokacijami avtobusnih postaj

V tabeli 5.2 prikazujemo primerjavo regij na območju tretje razvojne osi glede na število rednih znotrajregijskih in medregionalnih linij.

Tabela 5.2: Število rednih avtobusnih linij na območju tretje razvojne osi

Regija	Površina regije (km ²)	Znotrajregijske linije	Medregionalne linije	Skupaj
Koroška	1.041	57	46	103
Savinjska	2.384	196	141	337
Zasavska	264	20	83	103
Spodnjeposavska	885	129	65	194
Jugovzhodna Slovenija	2.675	231	92	323

Vir: lastni izračun, po podatkih AVRIS baze o avtobusnih linijah in SURS

Med regijami na območju tretje razvojne osi imata največ rednih avtobusnih linij Savinjska regija in Jugovzhodna Slovenija, ki sta po površini tudi največji. Sledi jima Spodnjeposavska regija, najmanj rednih avtobusnih linij pa imata Zasavska in Koroška regija. Slednja je glede na njeno površino izmed obravnavanih regij najslabše oskrbovana z rednimi avtobusnimi prevozi.

Koroško regijo povezuje s Savinjsko regijo 23 rednih medregionalnih avtobusnih linij in z Zasavsko regijo 4 redne linije. Koroška regija z drugimi regijami na območju tretje razvojne osi nima neposrednih rednih avtobusnih povezav.

Savinjsko regijo povezuje s Zasavsko regijo 27 rednih medregionalnih avtobusnih linij, s Koroško regijo pa 23, s Spodnjeposavsko regijo 9 in z Jugovzhodno Slovenijo 2 redni avtobusni liniji.

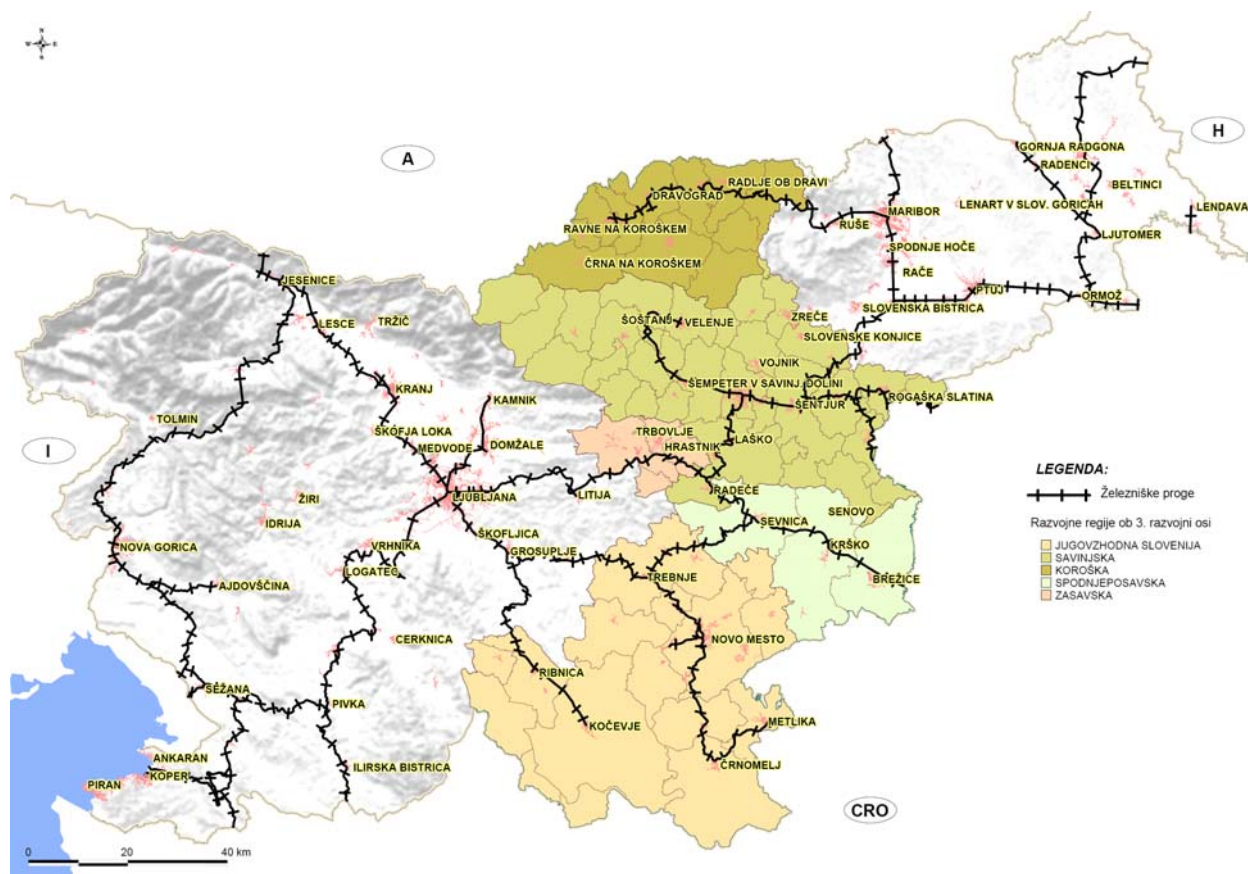
Zasavsko regijo povezuje s Savinjsko regijo 27 rednih medregionalnih avtobusnih linij in s Koroško regijo 4 redne linije. Zasavska regija z drugimi regijami na območju tretje razvojne osi nima neposrednih rednih avtobusnih povezav.

Spodnjeposavsko regijo z Jugovzhodno Slovenijo 51 rednih medregionalnih avtobusnih linij in s Savinjsko regijo 9 rednih linij. Spodnjeposavska regija z drugimi regijami na območju tretje razvojne osi nima neposrednih rednih avtobusnih povezav.

Jugovzhodno Slovenijo povezuje s Spodnjeposavsko regijo 51 rednih medregionalnih avtobusnih linij in s Savinjsko regijo 2 redni liniji. Jugovzhodna Slovenija z drugimi regijami na območju tretje razvojne osi nima neposrednih rednih avtobusnih povezav.

5.3 JAVNO ŽELEZNIŠKO OMREŽJE

Čez obravnavano območje tretje razvojne osi potekata glavni železniški povezavi med Ljubljano in Dobovo ter med Ljubljano in Pragerskim. Železniško omrežje je prikazano na sliki 5.5.



Slika 5.5: Železniško omrežje

Prometna navezava Koroške regije po železnici na glavne prometne koridorje poteka po dolini Drave do Maribora z devetimi vožnjami potniškega vlaka na delovni dan. Velenje je z železniško progo navezано na Celje z 22 vožnjami potniških vlakov na delovni dan. Med Celjem in Podčetrtkom je na delovni dan 14 voženj potniških vlakov. V tej smeri je tudi povezava med Celjem in Rogatcem s 14 vožnjami potniških vlakov na delovni dan.

Železniška povezava med Celjem in Novim mestom poteka preko treh prestopnih postaj: Zidani most, Sevnica in Trebnje. Na delovni dan so v smeri Novo mesto – Celje štiri povezave s trajanjem potovanja med 1:47 ur in 4:26 ur. V smeri Celje – Novo mesto je na delovni dan pet povezav s trajanjem potovanja med 1:53 ur in 3:00 ur.

Med Trebnjim in Novim mestom je na delovni dan 35 voženj potniških vlakov. Med Novim mestom in Metliko je na delovni dan 19 voženj potniških vlakov.

6 STANJE DOSTOPNOSTI DO JAVNIH FUNKCIJ NA OBRAVNAVANEM OBMOČJU

6.1 VLOGA NASELIJ V OMREŽJU NASELIJ NA OBMOČJU 3.RAZVOJNE OSI

Najprej so navedene osnovne definicije, ki so uporabljene v nadaljevanju (SURS).

Naselje je območje, ki obsega zemljišča, pozidana s stanovanjskimi in drugimi stavbami ter gradbeno inženirskimi objekti in javne površine. Naselje tvori skupina najmanj desetih stanovanjskih stavb. Naselja se med seboj razlikujejo po funkciji in vlogi v omrežju naselij ter velikosti, urbanistični ureditvi in arhitekturi. Na podlagi fizionomskih, morfoloških in funkcijskih meril in kazalnikov se naselja razvršča v urbana in podeželska naselja ter vasi. **Središče** je naselje, v katerem so delovna mesta, storitvene, oskrbne in druge dejavnosti, ki oskrbujejo prebivalce v naselju in njihovem vplivnem območju. Razsežnost gravitacijskih (vplivnih) območij je odvisna od velikosti in razvitosti središča. **Mesto** je urbano naselje, ki je gospodarsko, družbeno in kulturno središče širšega območja. Ima praviloma več kot 3.000 prebivalcev, kulturnozgodovinske, urbanistične ter arhitektonske značilnosti, ki ga ločijo od drugih naselij. Povprečna gostota prebivalcev na pretežno stanovanjskih površinah je 30 preb/ha. Veliko mesto ima okoli 100.000 prebivalcev in več, srednje veliko mesto ima okoli 10.000 prebivalcev ali več. **Urbana naselja** so velika, večja in manjša mesta ter druga urbana naselja. V urbanem naselju so storitvene, oskrbne in druge dejavnosti, ki oskrbujejo prebivalce, ki prebivajo v naselju. Urbana naselja so že ali pa imajo možnost, da postanejo središča širših gravitacijskih območij. **Vas** je naselje, ki ima manj kot 500 prebivalcev in nima razvitih dejavnosti, ki so značilne za urbano naselje. **Zaselek** je poseljeno območje, ki ima manj kot deset stanovanjskih stavb.

Kot je bilo omenjeno že v 3. poglavju, je ena od prioritet za doseg ciljev prostorskega razvoja in za doseg slovenskih interesov v mednarodni infrastrukturi mreži tudi **razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij**. Urbana središča medsebojno sodelujejo na nacionalni, regionalni in lokalni ravni pri uresničevanju skupnih nalog in tako zagotavljajo uravnotežen gospodarski in družbeni razvoj v mejah posameznega vplivnega območja in na celotnem državnem ozemlju^[1].

Omrežje funkcionalno in fizično povezanih središč se načrtuje tako, da je razmestitev storitvenih, oskrbnih in drugih dejavnosti ter prometnih in telekomunikacijskih povezav prostorsko usklajena, se med seboj dopolnjuje in omogoča uravnoteženost življenjskih in gospodarskih pogojev v mestih in na podeželju, ob skrbi za kvaliteto prostora in okolja^[1].

Kot središča nacionalnega pomena se razvija tista urbana naselja, ki imajo najmanj 10.000 prebivalcev in potenciala za razvoj storitvenih, oskrbnih in drugih dejavnosti za oskrbo prebivalcev v svojem gravitacijskem območju. Kot središča regionalnega pomena se razvija tista urbana naselja, ki imajo najmanj 5.000 prebivalcev, njihova gravitacijska območja pa so odmaknjena, hribovita, gorska, obmejna ali oddaljena od glavnih prometnih koridorjev.

Središča nacionalnega in regionalnega pomena so najpomembnejša središča dejavnosti družbene infrastrukture, oskrbnih, storitvenih, upravnih in drugih dejavnosti ter najpomembnejša gospodarska območja in prometna vozlišča. Vanje se usmerja najpomembnejše javne funkcije. Središča nacionalnega in regionalnega pomena so primerna lokacija za terciarno in sekundarno raven zdravstvene oskrbe, visoko in višje izobraževanje, višje strokovno izobraževanje, sodne in upravne institucije in bolj specializirano socialno varstvo ter javne raziskovalne organizacije.

Enakomeren dostop do različnih gospodarskih in storitvenih dejavnosti srednje ravni zagotavlja omrežje medobčinskih središč. Njihovo gravitacijsko območje lahko zajema območja več lokalnih skupnosti. V središča medobčinskega pomena se umešča dejavnosti socialnega

varstva, nižje in srednješolsko izobraževanje ter sodstvo (centri za socialno delo in za zaposlovanje, varstvo starejših, okrajna sodišča).

V pomembnejših lokalnih središčih se spodbuja razvoj ustrezne storitvene in oskrbne funkcije in razvoj delovnih mest za okoliško prebivalstvo. Minimalno število prebivalcev v gravitacijskem območju pomembnejšega lokalnega središča je 5.000 prebivalcev. V pomembnejša lokalna središča se umešča primarno zdravniško in socialno oskrbo (na primer zdravstveni dom, lekarno, osebno in družinsko pomoč) ter omogoča možnosti za športno in kulturno dejavnost.

Lokalno središče zagotavlja prebivalcem naselja in njegovega zaledja vsaj možnosti za vsakodnevno oskrbo, osnovno izobraževanje, informiranje in druženje. Na območjih z izrazito razpršeno poselitvijo se spodbuja razvoj lokalnega središča, ki zagotavlja ustrezno oskrbo in raven javnih funkcij.

Poselitveno omrežje naj bi obsegalo razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij. V tabeli 6.1 so opredeljena središča mednarodnega pomena, središča nacionalnega, regionalnega in medobčinskega pomena na območju tretje razvojne osi, ki so kot taka določena v SPRS, ter lokalna središča.

Tabela 6.1: Pomen posameznih mest in drugih urbanih naselij na območju 3. razvojne osi

Središča mednarodnega pomena	-
Središča nacionalnega pomena	Celje, Novo mesto, Velenje ter somestja Brežice-Krško-Sevnica, Slovenj Gradec-Ravne na Koroškem-Dravograd in Trbovlje-Hrastnik-Zagorje ob Savi
Središča regionalnega pomena	Črnomelj, Kočevje, somestje Šmarje pri Jelšah – Rogaška Slatina
Središča medobčinskega pomena	Laško, Metlika, Radlje ob Dravi, Slovenske Konjice, Šentjur, Trebnje in Žalec
Lokalna središča	Bistrica ob Sotli, Braslovče, Brežice, Celje, Črna na Koroškem, Črnomelj, Dobje, Dobrna, Dolenjske Toplice, Dravograd, Gornji Grad, Hrastnik, Kočevje, Kostel, Kozje, Krško, Laško, Ljubno, Loški potok, Luče, Metlika, Mežica, Mirna peč, Mislinja, Mozirje, Muta, Nazarje, Novo mesto, Osilnica, Podčetrtek, Podvleka, Polzela, Prebold, Prevalje, Radeče, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Ribnica, Ribnica na Pohorju, Rogaška Slatina, Rogatec, Semič, Sevnica, Slovenj Gradec, Slovenske Konjice, Sodražica, Solčava, Šentjernej, Šentjur, Škocjan, Šmarje pri Jelšah, Šmartno ob Paki, Šoštanj, Štore, Tabor, Trbovlje, Trebnje, Velenje, Vitanje, Vojnik, Vransko, Vuzenica, Zagorje ob Savi, Zreče, Žalec, Žužemberk

Kot središča nacionalnega pomena se na območju tretje razvojne osi prioriteto razvija mesta Celje, Novo mesto in Velenje ter somestja Brežice – Krško – Sevnica, Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd in Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi. Tako se Celje razvija kot pomembno zaposlitveno, proizvodno, storitveno središče in kot pomembno regionalno prometno vozlišče. Novo mesto se razvija kot središče nacionalnega pomena in kot pomembno regionalno prometno vozlišče in središče, ki bo širilo svoj vpliv na čezmejna območja na Hrvaškem. Velenje ter somestja Brežice – Krško – Sevnica, Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd in Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi se razvijajo kot središča nacionalnega pomena regionalnih območij. Glede na bližino meje in razvojne potenciale se razvijajo središča, ki bodo širila svoj vpliv tudi na čezmejna območja.

Kot središča regionalnega pomena se na področju tretje razvojne osi prednostno razvijajo mesta in druga urbana naselja Črnomelj, Kočevje ter somestje Šmarje pri Jelšah – Rogaška Slatina.

Kot medobčinska središča se na področju tretje razvojne osi predvsem razvijajo Laško, Metlika, Radlje ob Dravi, Slovenske Konjice, Šentjur, Trebnje in Žalec.

6.2 OMREŽJE DRUŽBENE JAVNE INFRASTRUKTURE

Družbena javna infrastruktura so prostorske ureditve ali objekti za dejavnosti vzgoje in izobraževanja, športa, zdravstva, socialnega varstva, kulture, javne uprave in verske dejavnosti^[1].

Zakon o lokalni samoupravi določa, da so občine temeljne lokalne samoupravne skupnosti. Območje občine se oblikuje tako, da občina lahko izpolnjuje večino naslednjih funkcij:

- osnovno preskrbo z življenjskimi potrebščinami;
- dostopnost do primarne zdravniške in socialne oskrbe;
- osnovno šolo;
- osnovno komunalno opremljenost in s tem povezane lokalne javne službe;
- osnovne prometne in PTT storitve;
- prostore za izvajanje lokalnih, upravnih, društvenih in političnih dejavnosti;
- osnovne pogoje za športno in kulturno dejavnost;
- dostopnost do bančnih in finančnih storitev;
- informacijsko-dokumentacijsko dejavnost;
- požarno varnost;
- civilno zaščito.

V tabeli 6.2 je prikazana opremljenost medobčinskih središč na območju 3. razvojne osi, kar zadeva šolstvo, zdravstvo ter javni prevoz. Pri naseljih je opredeljena njihov pomen kot nacionalno ali regionalno središče. Vsa medobčinska središča imajo osnovno šolo ter osnovno zdravstveno varstvo (zdravstveni dom in/ali postajo). Bolnišnice so v naseljih (ali somestjih), ki predstavljajo nacionalno središče. Avtobusne postaje so v vseh naštetih naseljih, železniške pa le v tistih, ki ležijo neposredno ob železniški progi.

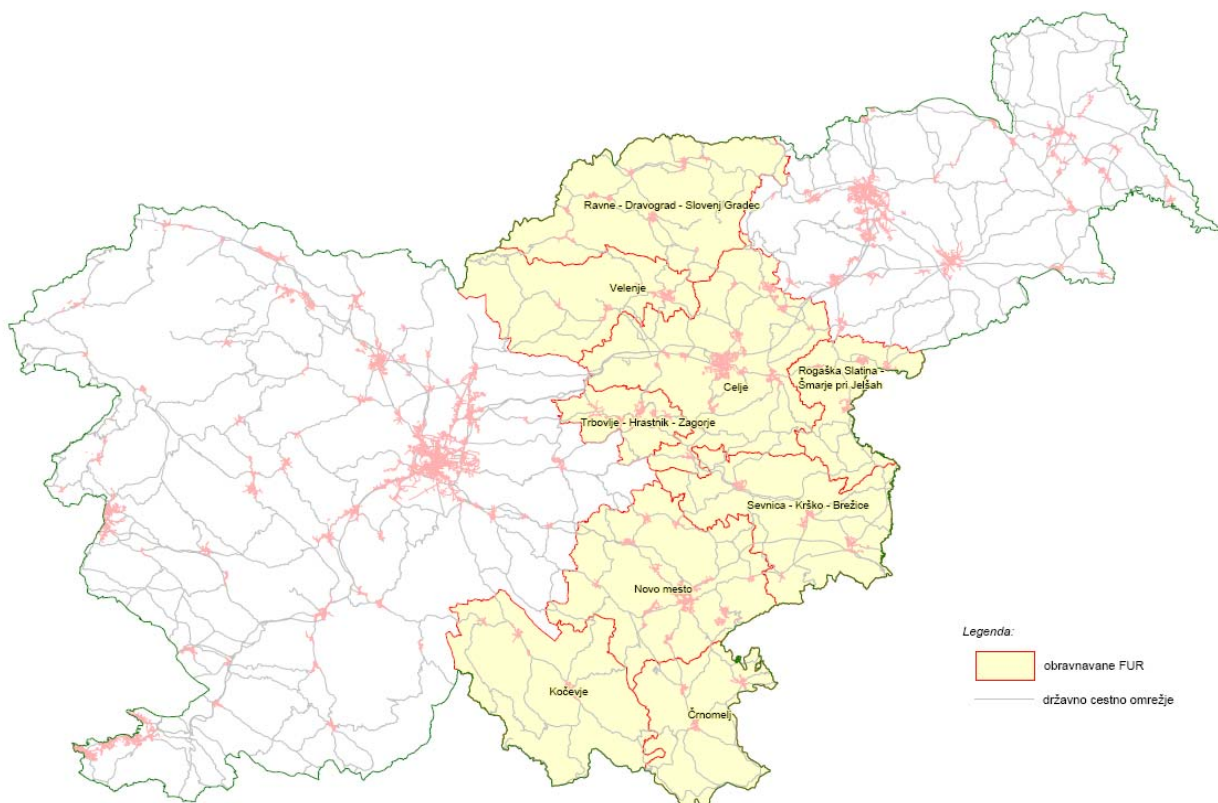
Tabela 6.2: Informativni prikaz opremljenosti medobčinskih središč na območju 3. razvojne osi

Naselje	Občina	Nacionalno središče	Regionalno središče	Uprava lokalne skupnosti	Osnovna šola	Srednja ali poklicna šola	Višja ali visoka šola	Zdravstveni dom ali postaja	Bolnišnica	Avtobusna postaja	Železniška postaja
Koroška regija											
Dravograd	Dravograd	+	+	+	+			+		+	+
Radlje ob Dravi	Radlje ob Dravi			+	+			+		+	
Ravne na Koroškem	Ravne na Koroškem	+	+	+	+	+		+		+	+
Slovenj Gradec	Slovenj Gradec	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
Savinska regija											
Celje	Celje	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Laško	Laško			+	+			+		+	+
Mozirje	Mozirje			+	+			+		+	
Rogaška Slatina	Rogaška Slatina		+	+	+	+		+		+	+
Slovenske Konjice	Slovenske Konjice			+	+			+		+	
Šentjur	Šentjur			+	+	+	+	+		+	+
Šmarje pri Jelšah	Šmarje pri Jelšah		+	+	+			+		+	+
Velenje	Velenje	+	+	+	+	+	+	+		+	+
Žalec	Žalec			+	+			+		+	+
Zasavska regija											
Hrastnik	Hrastnik	+	+	+	+			+		+	+
Trbovlje	Trbovlje	+	+	+	+	+		+	+	+	+
Zagorje ob Savi	Zagorje ob Savi	+	+	+	+	+		+		+	+
Spodnjeposavska regija											
Brežice	Brežice	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Krško	Krško	+	+	+	+	+		+		+	+
Sevnica	Sevnica	+	+	+	+	+		+		+	+
Regija Jugovzhodna Slovenija											
Črnomelj	Črnomelj		+	+	+	+		+		+	+
Kočevje	Kočevje		+	+	+	+		+		+	
Metlika	Metlika			+	+			+		+	+
Novo mesto	Novo mesto	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Ribnica	Ribnica			+	+			+		+	
Trebnje	Trebnje			+	+			+		+	+

6.3 OBSTOJEČA DOSTOPNOST DO UPRAVNIH ENOT IN REGIONALNIH SREDIŠČ

Na podlagi izdelanega in umerjenega prometnega modela (2004 – 2005) smo izračunali obstoječo dostopnost prebivalcev ob tretji razvojni osi. Izračunali smo jo na ravni lokacij središč najmanj regionalnega pomena^[1]. Dostopnost smo tako izračunali glede na obstoječe stanje cestne mreže in prometnih obremenitev pred izvedbo projekta tretje razvojne osi. Dostopnost smo pri tem opredelili kot časovno najkrajšo povezavo prebivalcev do mesta (somesija) v primeru obdelave na ravni središč regionalnega pomena glede na SPRS.

Dostopnost do omrežje družbene javne infrastrukture predstavlja pomemben dejavnik za kvaliteto življenja lokalnega prebivalstva. Regionalna središča za prebivalce predstavljajo privlačna območja z vidika ponudbe, ki jo ustvarjajo (storitve kvartarnega sektorja, delovna mesta, trgovska ponudba, prosti čas, izobraževanje, itd.). V odvisnosti od časovne dostopnosti do njih se na nek način odraža nabor priložnosti lokalnega oz. regionalnega prebivalstva. Na obravnavanem območju je glede na SPRS skupaj 9 urbanih središč (vsaj) regionalnega pomena (glej sliko 6.1). Zgoraj navedenim devetim središčem smo nadalje za potrebe modela dostopnosti po kriteriju časovno najkrajše povezave določili časovna gravitacijska območja in jih nadgradili z njihovimi vplivnimi območji, ki so določena v SPRS. V primeru somestij smo za določevanje obsega časovnega gravitacijskega območja upoštevali lokacijo masnega središča določenega na podlagi lokacij tvornih središč somestij, uteženih s številom prebivalcev posameznega središča. Pri tem smo časovna gravitacijska območja preoblikovali tako, da smo slednjim glede na odstopanja od vplivnih območij iz SPRS priključili ali odvzeli posamezne upravne enote. Tako dobljena gravitacijska območja za potrebe modela dostopnosti smo poimenovali funkcionalne urbane regije (nadalje FUR). Na spodnji sliki so prikazana vplivna območja središč oz. FUR uporabljena v modelu dostopnosti.



Slika 6.1: Funkcionalne urbane regije vključene v izračun dostopnosti

V spodnji tabeli je prikazana primerjava števila prebivalcev na vplivnih območjih obravnavanih gravitacijskih središč iz SPRS in na podlagi FUR.

Tabela 6.3: Primerjava med št. prebivalcev v določenih FUR in vplivnih območjih (VO) središč glede na SPRS

Zap.štev.	Središča vplivnih območij	Površina (km ²)	Št. preb. FUR (v 1.000)	Št. preb. VO* po SPRS (v 1.000)	Razlika v št. preb. (v 1.000)	Razlika v %
1	Celje	1.278	158,05	161,2	-3,15	-2%
2	Novo mesto	1.095	72,77	79,55	-6,78	-9%
3	Slovenj G. – Dravograd – Ravne	1.041	72,94	73,3	-0,35	0%
4	Brežice – Krško – Sevnica	885	65,11	68,57	-3,45	-5%
5	Velenje	705	60,7	60,89	-0,19	0%
6	Trbovlje – Hrastnik – Zagorje	264	44,38	45,44	-1,06	-2%
7	Rog. Slatina – Šmarje	400	30,76	31,49	-0,73	-2%
8	Kočevje	985	28,14	30,52	-2,38	-8%
9	Črnomelj	595	23,78	26,41	-0,26	-10%
	Skupaj območje	7.248	556,63	577,4	-18,4	-3%

VO* – vplivno območje določeno v SPRS

V tabeli 6.4 so prikazani rezultati modela dostopnosti do središč FUR po 5 minutnih časovnih razredih s pripadajočim številom prebivalcev in dostopnostjo merjeno kot potreben čas prebivalcev do ustreznega središča.

Tabela 6.4: Prikaz dostopnosti do središč FUR po 5 minutnih časovnih razredih

Razred dostopnosti (minut)	Število prebivalcev	Delež prebivalcev
do 5	136.068	24%
5 do 10	51.526	9%
10 do 15	102.057	18%
15 do 20	107.672	19%
20 do 25	72.362	13%
25 do 30	42.699	8%
30 do 35	29.618	5%
35 do 40	11.391	2%
40 do 49	3.239	1%

Skoraj četrtina prebivalcev območja tretje razvojne osi živi v središčih FUR (to so najmanj mesta regionalnega pomena po SPRS). Nadaljnja četrtina prebivalcev živi v primestnih naseljih središč. Več kot 80% vseh prebivalcev območja tretje razvojne osi je od središč FUR oddaljenih do 25 minut.

7 SWOT ANALIZA

7.1 METODA ANALIZE

SWOT analiza je orodje strateškega planiranja, ki se uporablja za oceno prednosti, slabosti notranjih dejavnikov oziroma priložnosti in nevarnosti zaradi zunanjih dejavnikov v zvezi s projektom ali v katerikoli situaciji, ki terja odločitve.

Na podlagi SWOT analize se izdelata primerjalna matrika (ang. confrontation matrix) (Tabela 7.1), ki omogoča identifikacijo strateških opcij pri načrtovanju nadaljnjega razvoja po posameznih vsebinskih področjih. Konkretno ugotovljene prednosti in slabosti obravnavanega subjekta se razvrstijo v kontekst predvidenega razvoja v zunanjem okolju (razvojne priložnosti in nevarnosti). Te opcije so:

- strategija rasti: na področjih, kjer ima obravnavani subjekt močno pozicijo in konkretne prednosti pred konkurenco, obenem pa se kažejo nadaljnje razvojne priložnosti;
- strategija izboljšanja: na področjih, kjer obravnavani subjekt zaostaja za konkurenco, obenem pa se kažejo nadaljnje razvojne priložnosti;
- strategija obrambe: na področjih, kjer ima obravnavani subjekt močno pozicijo in konkretne prednosti pred konkurenco, obenem pa se kažejo določene spremembe v okolju, ki bodo terjale večje prilagajanje;
- strategija izstopa, umika ali sodelovanja: na področjih, kjer obravnavani subjekt zaostaja za konkurenco, obenem pa se nakazujejo določene spremembe v okolju, ki bi lahko njegovo situacijo še poslabšale.

Tabela 7.1: Zasnova SWOT analize in identifikacije strateških opcij

	Prednosti	Slabosti
Priložnosti	Strategija rasti ($O_1 + S_5$)	Strategija izboljšanja ($O_2 + W_3 + W_4$)
Nevarnosti	Strategija obrambe ($\dots + \dots + \dots$)	Strategija izstopa, umika, sodelovanja ($\dots + \dots + \dots$)

S_n : prednost n

W_n : slabost n

O_n : priložnost n

T_n : nevarnost n

7.2 SWOT ANALIZA ZA OBMOČJE TRETJE RAZVOJNE OSI

Na podlagi analitičnega prikaza po posameznih skupinah kazalnikov in ob upoštevanju analiz stanja in prioritet razvoja, zajetih v državnih, regionalnih in lokalnih razvojnih dokumentih, se izdelata analiza prednosti in slabosti obravnavanih območij ob tretje razvojni osi ter prikaz razvojnih priložnosti in nevarnosti za razvoj v prihodnosti.

Tabela 7.2: SWOT analiza za območje tretje razvojne osi

PREDNOSTI (S)	SLABOSTI (W)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Učinkovitost industrije nad slovenskim povprečjem 2. Pospešena internacionalizacija poslovanja 3. Zaposlenost nad slovenskim povprečjem (JV Slovenija) 4. Visoka gostota AC-mreže v Spodnjeposavski regiji 5. Vključenost v nacionalne razvojne programe 6. Skladnost med nacionalnimi in regionalnimi razvojnimi načrti 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Visok delež dodane vrednosti iz industrije in rudarstva, nizek delež storitvenih dejavnosti 2. Slaba podjetniška aktivnost 3. Slabša izobrazbena struktura 4. Nezaposlenost presega slovensko povprečje 5. Nezaposlenost mladih (Zasavje) 6. Mobilnost prebivalstva 7. Slaba dostopnost do glavnih cestnih evropskih koridorjev (Koroška, deloma JV Slovenija) 8. Slaba dostopnost do središč mednarodnega pomena (Ljubljana, Maribor) 9. Slaba dostopnost Črnomlja in Metlike do središča nacionalnega pomena (Novo mesto) 10. Slaba dostopnost do prometnih vozlišč v sosednjih državah (Avstrija, Hrvaška) 11. Nizka gostota cestne mreže v perifernih regijah (Koroška, JV Slovenija) 12. Nezadostne povezave javnega prometa znotraj območja 3. razvojne osi
PRILOŽNOSTI (O)	NEVARNOSTI (T)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sredstva strukturne pomoči EU 2. Naravni in kulturni viri ter privlačno podeželje, možnosti za razvoj turizma 3. Geografski položaj regij (blizu glavnih evropskih koridorjev) 4. Odprava fizičnih meja med državami EU, možna večja mobilnost 5. Širitev EU (Hrvaška) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Neugodna demografska gibanja 2. Povečana konkurenčnost drugih regij 3. Težje prehajanje Schengenske meje (oteženo povezovanje s Hrvaško)

Zgornja tabela SWOT analize je predelana v primerjalno matriko, iz katere so razvidne posamezne razvojne opcije.

Tabela 7.3: Razvojne opcije za območje tretje razvojne osi

	PREDNOSTI (S)	SLABOSTI (W)
PRILOŽNOSTI (O)	<u>Strategija rasti</u> Vlaganja v tehnološki razvoj $(O_1 + S_1)$ Nadaljnja internacionalizacija poslovanja $(O_3 + O_4 + O_5 + S_1 + S_2)$ Izdelava učinkovitih programov za črpanje pomoči EU $(O_1 + S_5)$	<u>Strategije izboljšanja</u> Izboljšanje pogojev za podjetništvo $(O_1 + W_2 + W_4 + W_5)$ Izboljšanje izobrazbene strukture $(O_1 + W_4 + W_5 + W_6)$ Razvoj turizma $(O_1 + O_2 + O_3 + W_1 + W_3 + W_4)$ Izboljšanje prometne infrastrukture $(O_1 + O_3 + W_7 + W_8 + W_9 + W_{10} + W_{11})$
NEVARNOSTI (T)	<u>Strategija obrambe</u> Ohranjanje konkurenčnosti industrijskih podjetij $(S_1 + T_2)$	<u>Strategija izstopa, umika, sodelovanja</u> Čezmejno sodelovanje s Hrvaško $(W_{10} + T_3)$ Povečan dotok tujih neposrednih investicij $(W_2 + W_4 + W_5 + T_2)$

Iz gornje matrike je razvidno, da je program izboljšanja prometne infrastrukture le eden od razvojnih programov, ki jih bo za zagotovitev nadaljnjega razvoja na območju tretje razvojne osi potrebno izvesti.

8 SCENARIJI RAZVOJA PROMETNE INFRASTRUKTURE

8.1 PROMETNA INFRASTRUKTURA IN REGIONALNI RAZVOJ

Z vprašanjem vpliva prometne infrastrukture na regionalni razvoj se literatura veliko ukvarja^[32], tako z vidika teorije rasti kot tudi z vidika ekonomske geografije. Učinkovit prometni sistem omogoča izkoriščanje ekonomskih in socialnih priložnosti s čimer vpliva na celotno družbo. Pomanjkljivi prometni sistem pa lahko prinaša ekonomske stroške v obliki manjših ali zamujenih priložnosti. Poleg tega pa v zvezi s prometnim sistemom povezano ne gre spregledati tudi družbenega in okoljskega bremena, ki ga povzroča.

V splošnem lahko učinke prometa razdelimo v 2 skupini in sicer:

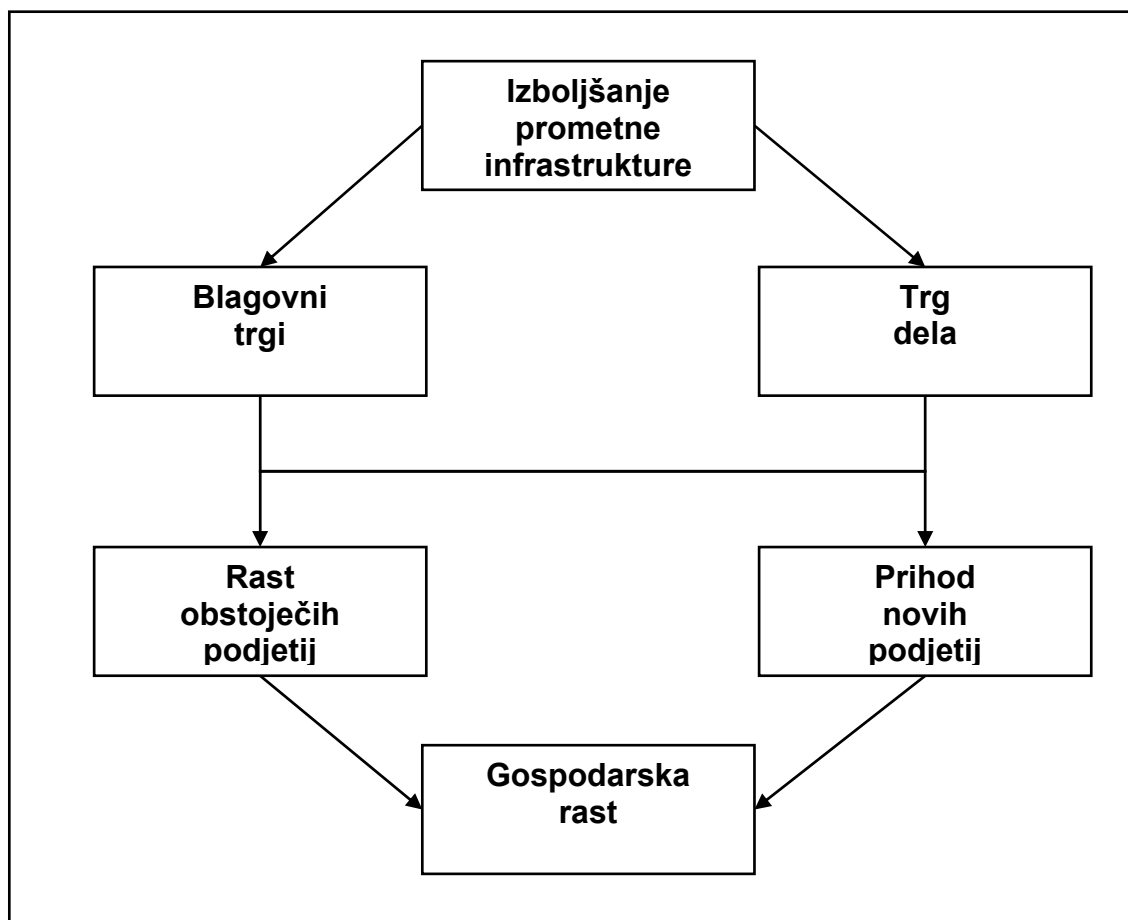
- a) neposredne učinke, ki se nanašajo na izboljšano dostopnost do trgov zaradi krajših prevoznih časov in nižjih stroškov prometa za ponudnike oziroma neposredne uporabnike prevoznih storitev, ter
- b) posredne učinke, ki se kažejo na ravni posameznika (večja izbira blaga, nižje cene, zemljiška renta) oziroma države ali regije (izboljšana konkurenčnost, večja mobilnost, ustvarjanje distribucijskih mrež, ipd.).

Izboljšana prometna infrastruktura pomeni večjo prometno zmogljivost ter večjo učinkovitost in zanesljivost prometne infrastrukture (to je zmanjšanje tveganj pri izvajanju prometa, kar je v času povezovanja posameznih proizvodno-storitvenih sistemov v oskrbne verige še posebej pomembno).

Neposredne koristi za podjetja na območju, katerega učinkovitost prometne infrastrukture se izboljša, izvirajo iz dveh virov^[33]:

- izboljšana učinkovitost trga proizvodov, kar omogoča nižje stroške nabave vhodnih materialov in nižje stroške dostave proizvedenega blaga, s čimer se zelo poveča potencialni trg za ta podjetja; in
- izboljšana učinkovitost trga dela, saj se znižajo stroški dostopa delovne sile oziroma poveča dostopnost določene lokacije za delovno silo.

Oboje lahko poveča učinkovitost in tržno uspešnost obstoječih podjetij ter vpliva na prihod novih podjetij na območje (slika 8.1).



Slika 8.1: Povezava med učinkovitostjo prometnega sistema in učinkovitostjo gospodarstva (Vir: prirejeno po Goodbody Economic Consultants)

8.2 POSTOPEK (METODOLOGIJA) DOLOČITVE TRASE CESTNE POVEZAVE

Določanje povezave med dvema določenima točkama je postopek, pri katerem je potrebno upoštevati vrsto omejitvenih dejavnikov. Postopek, ki je prikazan v nadaljevanju, velja načelom za vse oblike prometa.

Pri izbiri poteka povezave v prostoru želimo po eni strani minimizirati stroške ob hkratnem maksimiziranju učinkovitosti:

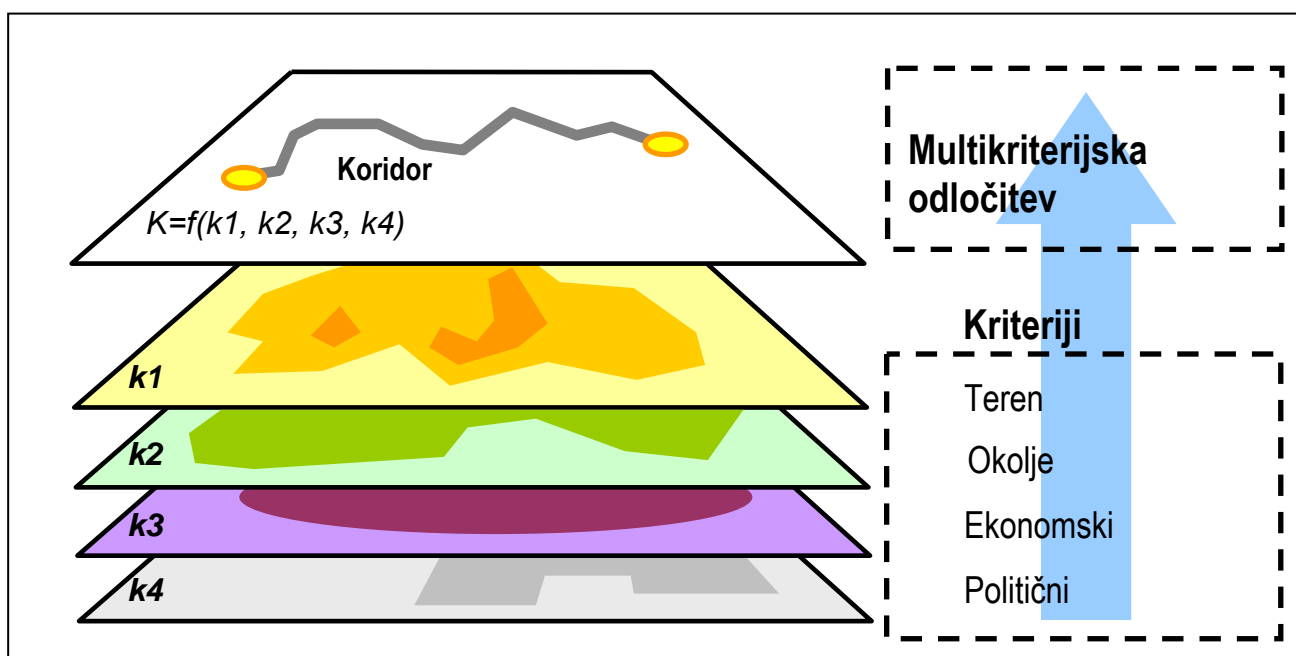
1. Minimiziranje stroškov zajema stroške v celotni življenjski dobi, ki zajema izgradnjo in obratovanje infrastrukture. Najkrajša povezava ni tudi nujno najcenejša, bodisi zaradi terena bodisi zaradi stroškov varovalnih ukrepov.
2. Maksimiziranje učinkovitosti zajema več vidikov oziroma vplivov prometne infrastrukture. Četudi je potek trase daljši, zaradi česar so stroški investicije in obratovanja višji, pa je lahko takšna trasa učinkovitejša iz vidika razporeditve aktivnosti v prostoru, varovanja okolja in podobno.

Izbor poteka prometne infrastrukture bo vedno kompromis med stroški in učinkovitostjo te infrastrukture. V nekaterih primerih bo najkrajša trasa tudi najučinkovitejša medtem ko bo v drugih kompromis zaradi nasprotja med ceno in učinkovitostjo trase zelo težko doseči.

Zaradi tega se pri izboru koridorja prometne infrastrukture uporablja multikriterijski postopek odločanja, v katerem je vključenih in ustrezno uteženih več vidikov oziroma omejitev pri umeščanju koridorja v prostor (slika 8.2). Metoda je povzeta po Rodrigue^[34]. Rodrigue uvaja naslednje kriterije umeščanja koridorja v prostor:

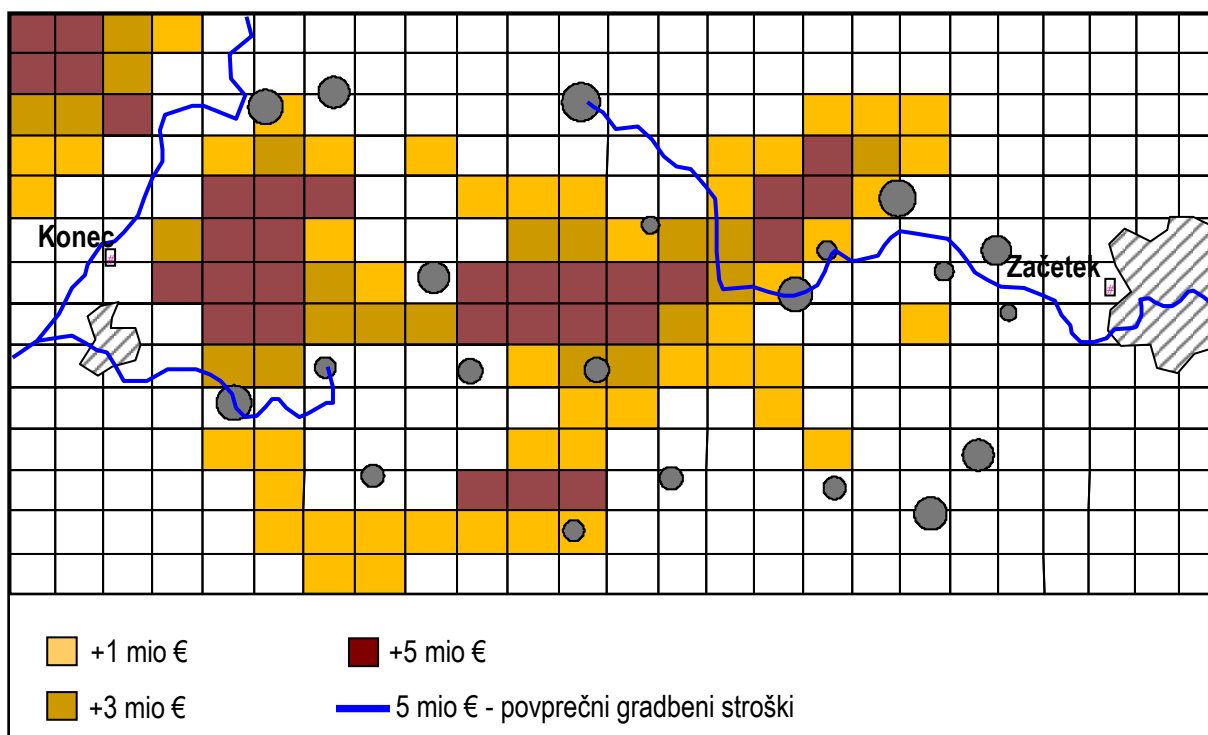
1. teren, ki predstavlja fizične omejitve;
2. okolje, ki predstavlja vrednoto, ki se sicer ščiti, vendar je potrebno pri izgradnji prometne infrastrukture računati tudi z določeno okoljsko škodo;
3. razporeditev ekonomske dejavnosti v prostoru, kateri bi naj nova infrastruktura prvenstveno služila; in
4. politični vidik.

Metoda se izvaja z orodji geografskih informacijskih sistemov. Metoda je "odprta", kar pomeni, da je na prikazani način mogoče še dodatne kriterije, ki so relevantni pri umeščanju koridorja v prostor in katerih vpliv ni že zajet z zgoraj naštetimi.



Slika 8.2: Postopek multikriterijskega odločanja o umeščanju koridorja v prostor (Vir: prirejeno po Rodrigue)

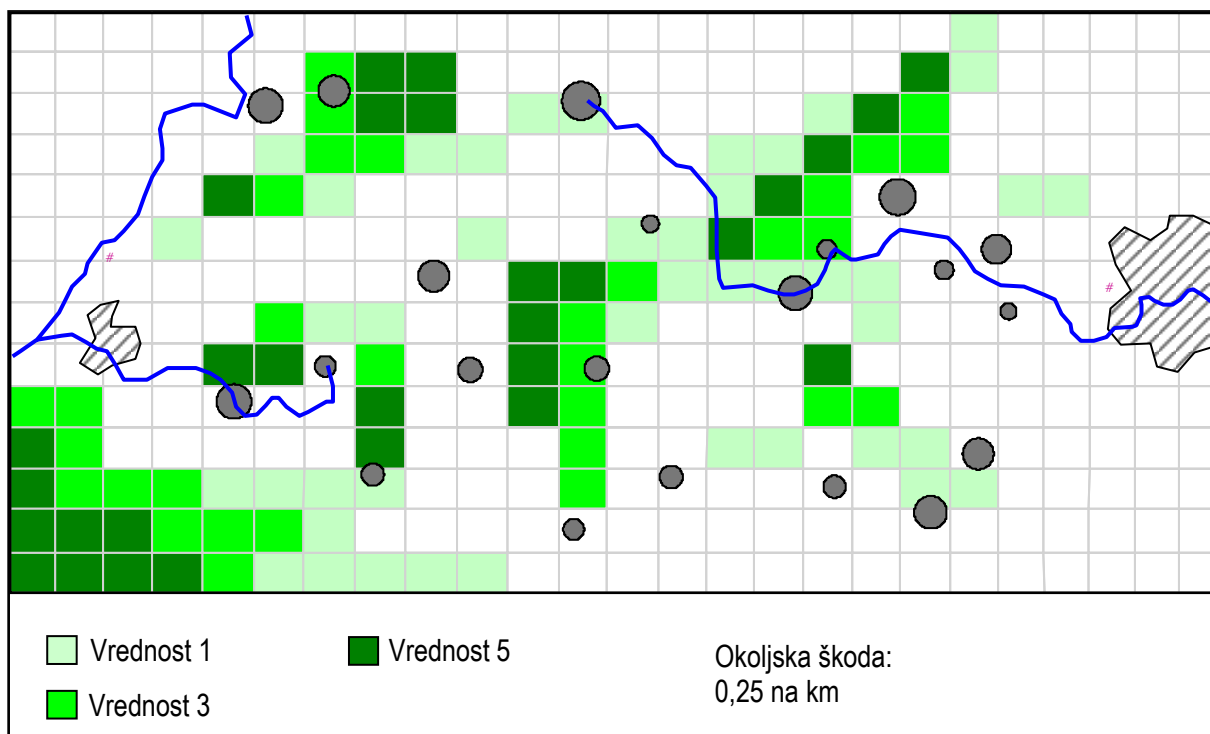
V nadaljevanju je prikazan način obravnave posameznih kriterijev. Teren s svojimi danostmi določa gradbene in obratovalne stroške infrastrukture. Glavni problem je premoščanje višinskih razlik (kar povečuje dolžino trase oziroma terja izgradnjo objektov kot so predori, viadukti, vkopi, podporni zidovi in podobno), premoščanje slabo nosilnih tal in površinskih voda.



Slika 8.3: Obravnava kriterija "Teren" (Vir: prirejeno po Rodrigue)

Vsak od zgoraj navedenih ukrepov se izrazi v dodatnih stroških na enoto izgradnje infrastrukture (slika 8.3). To nam omogoča iskanje optimalnega poteka koridorja iz tako imenovanega tehničnega vidika, to je minimiziranje stroškov gradnje in obratovanja.

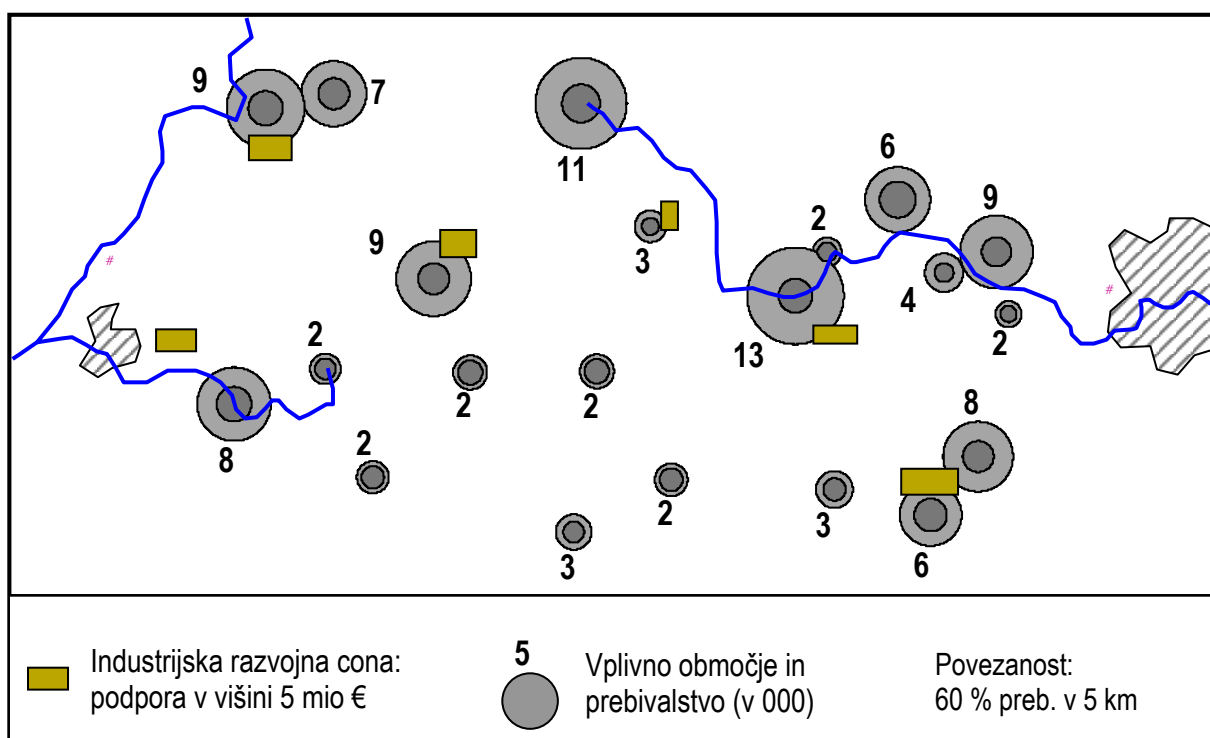
Okolje je vrednota, ki jo načeloma varujemo. V določenem delu predstavlja izločitveno oziroma zaščiteno območje, na katerem v nobenem primeru ni mogoče graditi prometne infrastrukture. V drugih delih pa so posegi sicer dopustni, a neželeni. Na takih območjih je potrebno opredeliti relativno redkost teh varovanih sestavin okolja in jih ovrednotiti (slika 8.4).



Slika 8.4: Obravnava kriterija "Okolje" (Vir: prirejeno po Rodrigue)

To nam omogoča iskanje optimalnega poteka koridorja pri določenem največjem sprejemljivem obsegu okoljske škode (na primer 0,25 na km).

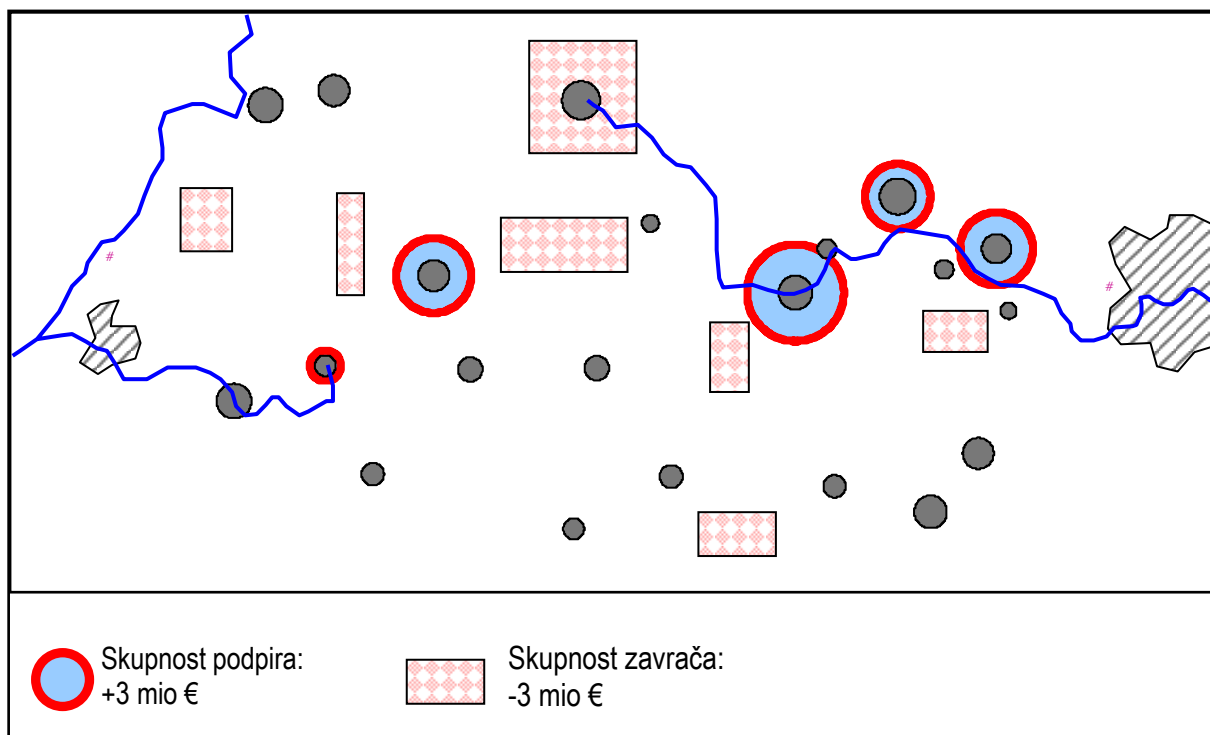
Eden od ključnih motivov za izgradnjo prometne infrastrukture je nedvomno ekonomski. Ta je močnejši tam, kjer je večja ekonomska aktivnost (izražena z delovnimi mesti, dodano vrednostjo, ipd.) ter na območjih večjih poselitvenih centrov (slika 9.5).



Slika 8.5: Obravnava kriterija "Ekonomski pomen" (Vir: prirejeno po Rodrigue)

Izhodišče torej je, da naj nova povezava te gospodarske in poselitvene centre medsebojno čimbolj poveže. Vendar to lahko terja daljše in dražje trase, zaradi česar popolne povezanosti ne bo mogoče nikoli zagotoviti. Vendar pa lahko stopnjo povezanosti prikažemo s parametrom povezanosti centrov, izražen z deležem enot, ki so zajete v določenem pasu ob novi povezavi. To nam omogoča iskanje optimalnega poteka koridorja pri določeni stopnji povezanosti posameznih gospodarskih in poselitvenih centrov (na primer 60 % prebivalstva v pasu 5 km ob prometni povezavi).

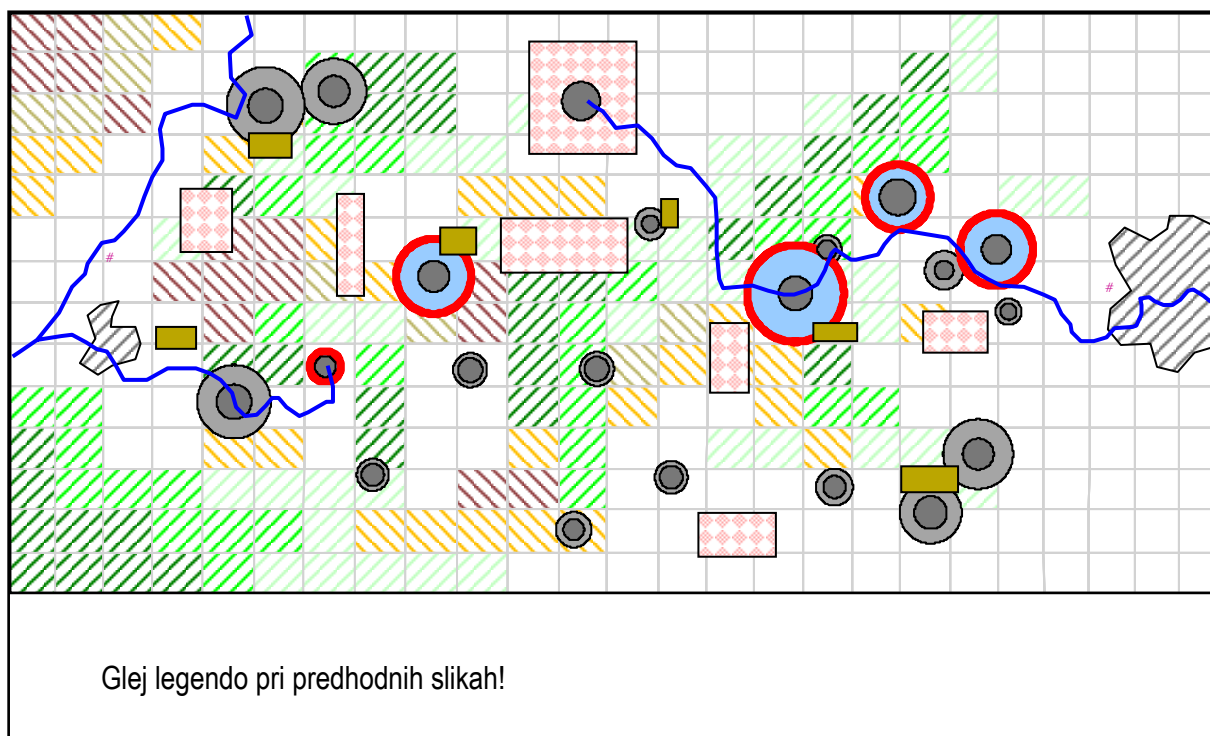
Pri umeščanju nove prometne povezave je običajno, da imajo posamezni deležniki še dodatne poglede na to problematiko, ki niso zajeti v ekonomskem ali okoljskem vidiku, kot sta bila obravnavana zgoraj. Ti pogledi se izražajo v stopnji zaželenosti ali nezaželenosti prometne povezave na določenem območju, vendar običajno niso zavezujoči ali izključujoči dejavnik. Stopnja zaželenosti se izraža skozi javne deklaracije stališč (npr. izjave, sklepi, ipd. organov lokalne samouprave) ali skozi sprejete dokumente (na primer SPRS, ki opredeljuje hierarhijo središč mednarodnega, nacionalnega, regionalnega in medobčinskega pomena).



Slika 8.6: Obravnava kriterija "Politična podpora" (Vir: prirejeno po Rodrigue)

Na takih območjih je potrebno oceniti stopnjo (ne-)zaželenosti in jo ovrednotiti v denarnem izrazu (slika 9.6). To nam omogoča iskanje optimalnega poteka koridorja iz tako imenovanega političnega vidika, to je minimiziranje stroškov gradnje in obratovanja pri danih političnih preferencah.

Na podlagi predhodno prikazanih podatkovnih plasti je moč izdelati kompozitno karto območja, v katero se umešča nova prometna povezava (slika 9.7).



Slika 8.7: Kompozitna ali kompromisna karta (Vir: prirejeno po Rodrigue)

Kot optimalna se izkaže tista varianta koridorja, kjer je seštevek stroškov pri danih vrednostih parametrov dovoljene okoljske škode in zelene povezanosti posameznih vplivnih območij najmanjši.

Posamezni scenariji razvoja prometne infrastrukture se bodo med sabo razlikovali po vrednosti ključnih parametrov, ki vplivajo na izbor najcenejše poti, to je stopnja varovanja okolja in stopnjo povezanosti posameznih vplivnih območij. Možni scenariji so, na primer, scenarij maksimalnega varovanja okolja (dopustna okoljska škoda blizu 0), scenarij maksimalne dostopnosti (delež povezanega prebivalstva blizu 100%); scenarij minimalnih stroškov (kriterij okolja in povezanosti se izključi iz analize), ipd. Različne kombinacije vrednosti parametrov bodo pokazale ovojnico možnih koridorjev; znotraj katerih bo po vrednotenju v 2. fazi projekta moč izbrati 1 ali več najprimernejših.

Na ta način pridobljeni scenarij bo dobra podlaga za podrobnejše načrtovanje in izbor najustreznejše variante v postopku umeščanja prometnice v prostor v skladu z Zakonom o urejanju prostora (državni lokacijski načrt). Projektanti v fazi izbora variant tako obdelujejo le en ali dva scenarija, znotraj katerih iščejo optimalne rešitve na mikro nivoju.

Potrebne podatkovne podlage so bile pridobljene iz naslednjih virov:

A. Zunanji viri (od pristojni upravljavcev navedenih podatkov):

- ekološko pomembna območja in Natura 2000,
- zajetja in vodovarstvena območja,
- zavarovana območja narave,
- naravne vrednote,

- kulturna dediščina,
- gozdovi (rezervati in varovalni gozdovi),
- ogrožena območja (poplave, plazljiva in erozijska območja),
- najboljša kmetijska zemljišča,
- akumulacijska jezera in vodotoki,
- relief,
- BCP - baza cestnih podatkov,
- register prostorskih enot.

B. Lastni viri (lastne baze podatkov, izdelane iz primarnih virov):

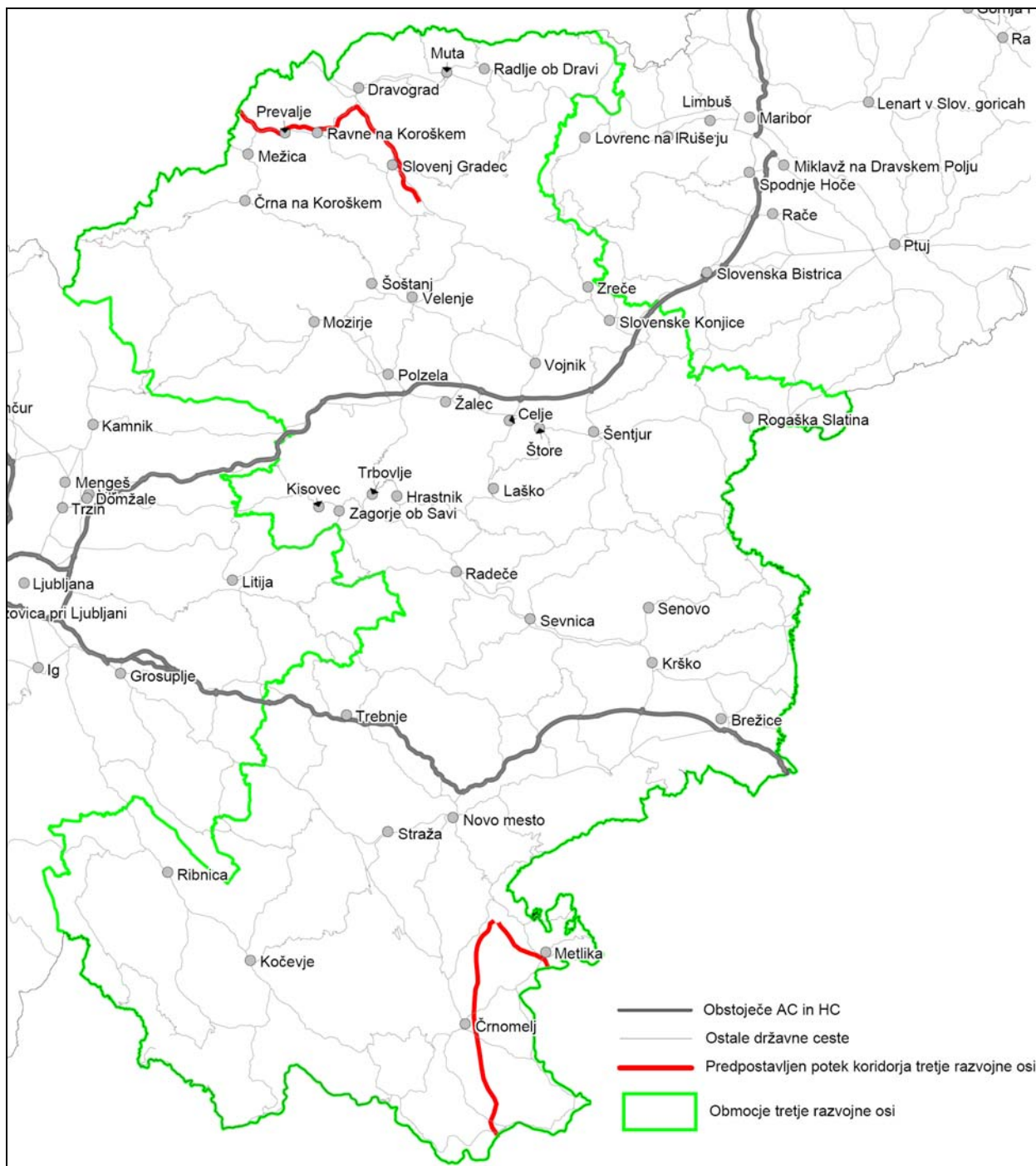
- prebivalstvo na ravni naselij;
- delovna mesta na ravni naselij;
- območja, namenjena za razvoj poslovne dejavnosti in stanovanjske gradnje;
- območja s politično zaželenostjo oziroma nezaželenostjo prometne povezave, v skladu s SPRS.

8.3 IZDELANI OSNOVNI SCENARIJI

Pri gradnji prometne infrastrukture se vedno srečujemo z dilemo, kako poseči v prostor, da bo okolje kar najmanj prizadeto, in hkrati najti tehnično najugodnejšo rešitev, ki bo tudi stroškovno ugodna in imela največje koristi za uporabnike. Načrtovalčeva naloga je, da izbere tako rešitev, ki ponuja ob določeni prizadetosti okolja največjo korist za človeka.

Scenarij je koncept, ki vsebuje teoretična izhodišča, podatkovne osnove, razmerja med podatki, ki so izražena z utežmi, in metodologijo obdelave podatkov. Pri iskanju najustreznejše umestitve v prostor je bil uporabljen "prostorski pristop". Na ta način se namesto tehničnih variant umeščanja cest v prostor v ospredje postavi enega ali več opazovanih kriterijev kot so na primer varovanje okolja, razgibanost terena, poseljenost območij in podobno. Realiziran scenarij, to je pojavna oblika scenarija v prostoru, je koridor. Koridor je širše območje v prostoru znotraj katerega se umesti trasa na tehnični način. V potek koridorja je postavljena idejna postavitve trase, katere namen je zgolj izdelava ocene vplivov na prostor in okolje, preveritev tehnične izvedljivosti trase, ocena investicijskih stroškov in ocena koristi uporabnikov. tako izrisana trasa (na slikah v nadaljevanju poročila) ne pomeni še dejanske umestitve trase v prostor. Te se izrišejo v naslednji fazi v postopku priprave lokacijskega načrta.

Eno od izhodišč pri določevanju najbolj ugodnega koridorja je bilo, da se koridor določa med dvema točkama, ki ju predstavljata: Turiška vas v bližini športnega letališča pri Slovenj Gradcu na severu in točka med Sodjim vrhom in Dragomljo vasjo (SZ od Metlike) na jugu. Med mejo z Avstrijo in Turiško vasjo je predpostavljena trasa, ki je bila izdelana v okviru Študije variant: Cestna povezava Koroške regije z AC A1^[35] in dogovoru z naročnikom. Trasa poteka od mejnega prehoda Holmec preko Raven na Koroškem do Dravograda in potem mimo Slovenj Gradca do letališča Slovenj Gradec oz. Turiške vasi. Med mejo s Hrvaško in južno točko pri Metliki sta predpostavljene dve varianti, ki temeljita na Študiji variant G ceste med A2 v Novem mestu in mednarodnim mejnim prehodom Metlika^[35] ter Študiji idejnih variant cestnega odseka AC Novo mesto - Bela Krajina - Hrvaška na tretji razvojni osi^[36, 37]. Vse tri opisane trase smo zato v izhodišču vzeli že kot določene in iskali koridor samo med zgoraj omenjenima točkama (slika 8.8).



Slika 8.8: Območje predpostavljenega poteka koridorja tretje razvojne osi in prostor, kjer se je iskalo najbolj sprejemljive različice po izbranih kriterijih

Pri izdelavi modelov po posameznih kriterijih sta bila izdelana po dva scenarija:

- brez upoštevanja že izgrajenih avtocest in hitrih cest,
- z upoštevanjem že izgrajenih avtocest in hitrih cest.

V scenariju z upoštevanjem že izgrajenih avtocest in hitrih cest se je prostor tretje razvojne osi razdelil na tri dele (severni, osrednji in južni – glede na obe avtocesti), koridorji po posameznih delih pa nujno ne potekajo sklenjeno med sabo. Če niso neposredno sklenjeni, predstavlja povezavo med njimi obstoječa avtocesta oz. hitra cesta. V modelu je bila izgrajenim avtocestam in hitrim cestam pripisana utež 0.

8.3.1 Scenarij najmanjšega vpliva na okolje

Pri gradnji prometne infrastrukture se vedno srečujemo z dilemo kako poseči v prostor, da bo okolje najmanj prizadeto. Pri tem scenariju smo poiskali rešitev, ki ponuja najmanjšo prizadetost narave (okolja).

Metodologija dela

Pri iskanju najustreznejše rešitve umestitve tretje razvojne osi v prostor z vidika prizadetosti okolja, je bil uporabljen t.i. "prostorski pristop"^[38]. Na ta način se namesto tehničnih variant umeščanja cest v prostor postavi v ospredje rabo prostora in območja varovanja, in določi koridor, znotraj katerega se potem umesti traso na tehnični način. Tako projektant cestne trase lahko vključi ukrepe za zaščito okolja v proces projektiranja.

Metoda dela je temeljila na prostorski analizi sestavin, ki so povezane z zaščito in varovanjem okolja. Postopki so bili naslednji:

- izbor vseh pomembnih sestavin okolja, ki so vključene v analizo;
- določitev načina vrednotenja vplivov in uteži za posamezne sestavine;
- izdelava "modela ranljivosti okolja"¹ z orodji GIS;
- izbor najprimernejše trase na osnovi kriterijev ranljivosti okolja.

Prostorska analiza je bila izvedena s pomočjo programskih orodij ArcGIS. Podatkovne plasti v vektorski obliki smo spremenili v rastrske podatke in s pomočjo orodij za prostorsko analizo izdelali model za določitev koridorja infrastrukturne povezave.

Izdelana sta bila dva scenarija z vidika varovanja okolja. Prvi scenarij ne upošteva zgrajenih avtocest in hitrih cest, drugi pa jih upošteva (glej poglavje 8.3).

Kot izhodišča za tak izbor so bila uporabljena območja in uteži, ki so navedena pod opisom podatkovnih virov (v naslednjem odstavku). V primeru, če bi dodali še druge omejitve, oz. spremenili uteži, bi bil potek koridorja lahko tudi drugačen.

Opis podatkovnih virov

Izbor podatkovnih plasti je eden od najpomembnejših delov celotnega postopka. Izhajali smo iz zakonskih in podzakonskih aktov, ki opredeljujejo varovana območja narave (glej poglavje 11.2). Normativi lahko predpisujejo popolno prepoved poseganja v prostor, ali pa - kot je v večini primerov - določajo pogoje oz. omejitve za posege. Posamezna varovana območja smo uvrstili v skupino območij s strožjim režimom varovanja ali pa v drugo skupino varovanih območij. Območij s popolno prepovedjo poseganja v prostor nismo določili.

Kot območja z večjim režimom varovanja so bili upoštevani:

- Natura 2000^[25],
- ekološko pomembna območja – jame^[39],
- zavarovana območja narave²,
- naravne vrednote^[40],
- najboljša kmetijska zemljišča³,

¹ V sklopu tega poročila so bili vključeni v izraz "okolje" elementi narave, človeka in kulturna dediščina

² določena so z akti o zavarovanju;

- gozdovi – rezervati^[41],
- varovalni gozd^[41],
- zajetja^[42],
- vodovarstvena območja – najožje varstveno območje^[42],
- kulturna dediščina^[43].

Ostala varovana območja so:

- ekološko pomembna območja^[39],
- ekološko pomembna območja – območje medveda^[39],
- vodovarstvena območja – širše in ožje varstveno območje^[42].

Vsaka od skupin je dobila svojo utež v modelu: strožje varovana območja 7-krat večjo od ozadja, ostala varovana območja pa 2-krat večjo od ozadja.

8.3.2 Scenarij minimalnih stroškov

Teren s svojimi danostmi določa gradbene in obratovalne stroške. Glavni problem je premostitev višinskih razlik, kar povečuje dolžino trase oz. zahteva izgradnjo predorov, viaduktov, vkopov, podpornih zidov, premostitev slabo nosilnih tal in površinskih voda. Pri scenariju minimalnih stroškov smo iskali rešitev, ki bi omogočila čim nižje stroške pri izgradnji.

Metodologija dela

Pri iskanju najustreznejše rešitve umestitve tretje razvojne osi v prostor z vidika stroškov, je bil prav tako uporabljen prostorski pristop. Na ta način se v ospredje postavi teren na obravnavanem območju. V teren je vključen relief oz. posredno nakloni, površinske vode, jezera, poseljenost in ostali elementi, ki povečujejo stroške izgradnje cestne povezave. Nato se določi najugodnejši koridor s stroškovnega vidika, znotraj katerega se potem umesti traso na tehnični način. Tako projektant cestne trase lahko vključi ukrepe za čim manjše stroške v proces projektiranja.

Metoda dela je temeljila na prostorski analizi sestavin, ki so povezane s področji, ki povečujejo stroške izgradnje. Postopki so bili naslednji:

- izbor vseh pomembnih sestavin, ki so vključene v analizo;
- določiti način vrednotenja vplivov in uteži za posamezne sestavine;
- izdelava "stroškovnega modela" z orodji GIS;
- izbor najprimernejše trase na osnovi najmanjših stroškov.

Prostorska analiza je bila izvedena s pomočjo programskih orodij ArcGIS. Podatkovne plasti v vektorski obliki smo spremenili v rastrske podatke in s pomočjo orodij za prostorsko analizo izdelali model za določitev koridorja infrastrukturne povezave.

Izdelana sta bila dva scenarija z vidika najmanjših stroškov izgradnje cestne povezave. Prvi scenarij ne upošteva zgrajenih avtocest in hitrih cest, drugi pa jih upošteva (poglavje 8.3).

³ vir: prostorski plani posameznih občin;

Kot izhodišča za tak izbor so bile uporabljena območja in uteži, ki so navedena pod opisom podatkovnih virov (v naslednjem odstavku). V primeru, če bi dodali še druge omejitve, oz. spremenili uteži, bi bil potek koridorja lahko tudi drugačen.

Opis podatkovnih virov

Izbor podatkovnih plasti je eden od najpomembnejših delov celotnega postopka. Izhajali smo iz razpoložljivih podatkov, ki določajo teren oziroma območja, ki zvišujejo stroške gradnje.

Kot območja, ki večajo stroške izgradnje so bili upoštevani:

- relief ,
- poplavna območja,
- ogrožena območja (poplave, plazljiva, erozijska območja),
- akumulacijska jezera in vodotoki,
- register prostorskih enot.

Vsaka od skupin je dobila svojo utež v modelu: območja, kjer je potrebna izgradnja predora ali mostu čez reko je 7-krat večjo od ozadja, ostala varovana območja pa imajo vmesno glede na oceno stroškov, ki jih povzroči posamezen dejavnik.

8.3.3 Scenarij najugodnejših investicijskih stroškov in koristi uporabnikov

Celoten potek 3. osi lahko razdelimo na tri dele in sicer severni del od meje z Avstrijo do avtoceste Ljubljana - Maribor, srednji del med avtocesto Ljubljana - Maribor in avtocesto Ljubljane proti Zagrebu, ter južni del med avtocesto iz Ljubljane proti Zagrebu in Črnomlju oz Metliko. Posamezne modelske različice smo razdelili na te tri dele in jih vrednotili z vidika investicijskih stroškov in koristi uporabnikov s programom OPCOST. Iz posameznih segmentov modelskih tras smo nato določili najugodnejšo traso z vidika investicijskih stroškov in koristi uporabnikov.

8.3.4 Scenarij zahodne variante

Modelsko določena okoljska varianta in varianta z minimalnimi stroški sta bili izdelani z upoštevanjem že zgrajenih avtocest in hitrih cest, in brez upoštevanja le teh. Iz teh smo določili še varianto, ki je najugodnejša z vidika investicijskih stroškov in koristi uporabnikov. Tako smo dobili pet variant, ki potekajo na vzhodnem delu in sredinskem delu tretje osi. Na zahodnem delu območja tretje osi modelsko ni bilo določene nobene različice, zato je bila izdelana še zahodna varianta⁴. Zahodna varianta poteka prek Zasavja, Radeč, Trebnjega in Novega mesta. Trasa je bila izdelana z upoštevanjem okoljskih in stroškovnih omejitev.

8.3.5 Scenarij zahodne - modificirane variante

Zahodna varianta poteka po celotni trasi najbolj zahodno v celotnem poteku. Na severnem, sredinskem in južnem delu je bilo ugotovljeno, da je z vidika investicijskih stroškov in koristi uporabnikov ugodnejša varianta, ki v severnem in južnem delu poteka po sredinski varianti, v

⁴ Na to možnost napotuje Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu, ki določa, da je skladno z zaključki prostorske konference potrebno preučiti tudi možnost, da bi nova cestna povezava proti Radečam ne potekala čez območje občine Laško (Uradni list RS, št. 97/2006).

srednjem delu pa po zahodni varianti. Scenarij zahodna - modificirana varianta je bila izdelana iz kombinacije variant. Zahodna modificirana varianta tako poteka na severnem delu od meje z Avstrijo do avtoceste Ljubljana - Maribor po investicijski varianti, po sredinskem delu po zahodni varianti in po južnem delu od AC Ljubljana - Zagreb do Hrvaške meje spet po investicijski varianti.

8.4 IDEJNA POSTAVITEV TRAS PO SCENARIJIH

8.4.1 Izhodišča

Na območje 3. razvojne osi je zasnovanih 7 idejnih postavitv trase po scenarijih, ki so podane v tabeli 8.1 in prikazane na sliki 8.9. Vsi imajo fiksni severni in južni del, za katerega obstajajo študije o poteku trase.

Tabela 8.1: Idejne postavitve tras na 3. razvojni osi

Trasa	Opis trase
1o	Okoljska brez AC
1i	Investicijska brez AC
2o	Okoljska z AC
2i	Investicijska z AC
4z	Zahodna
5u	Investicijski stroški/koristi uporabnikov
6z	Zahodna – modificirana

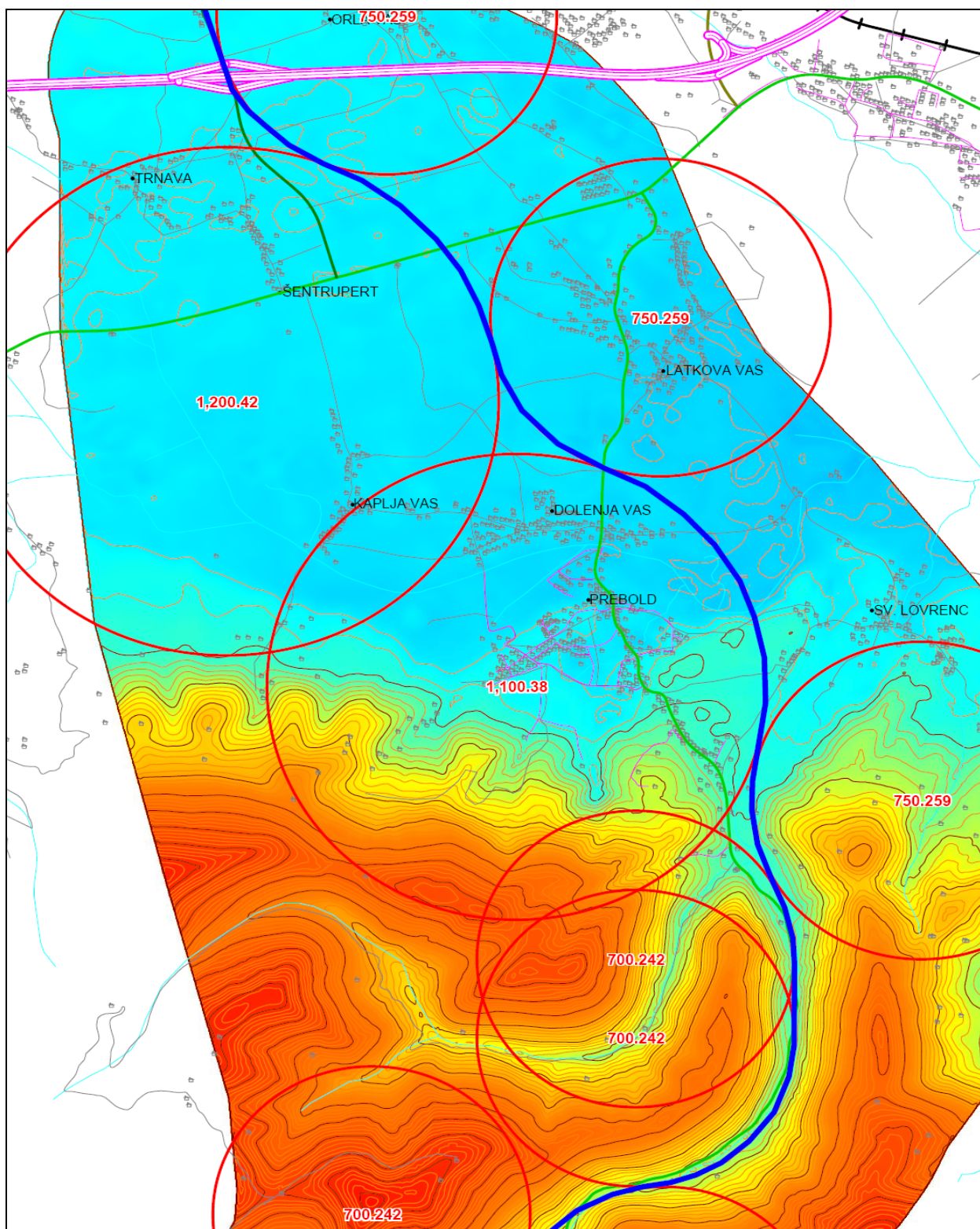
Za določitev natančnejšega poteka trase in vrednosti investicije je bilo potrebno trasirati predstavnike posameznih koridorjev. Vsi so novogradnje in imajo status hitre ceste z izvennivojskimi križanji z drugimi prometnicami. Glede na zahtevnost topografskih značilnosti terena in predvidenih prometnih obremenitev je na severnem delu (med Avstrijo in avtocesto A1) uporabljena projektna hitrost 100 km/h, na osrednjem in južnem pa 90 km/h. Uporabljeni minimalni tehnični elementi so prikazani v tabeli 8.2.

Tabela 8.2: Uporabljeni minimalni tehnični elementi

		100 km/h	90 km/h
Horizontalni elementi osi	R_{min}	450 m	350 m
Vertikalni elementi osi	Dopustni nagib nivelete	6,0 %	6,0 %
	R_{min} konveksni	9000 m	6000 m
	R_{min} konkavni	6000 m	4000 m

Podlaga za trasiranje so bile topografske karte Slovenije v merilu 1:25.000, plasti državnih in lokalnih cest, vodotokov, državnega železniškega omrežja, naselij z vsemi objekti, plasti zemeljskih plazov, kamnolomov in akumulacij (slika 8.9). Vodilo pri trasiranju je bilo izogibanje območjem zgostitvam objektov v naseljih, večjim vodotokom, plazovitim območjem, kamnolomom in akumulacijam v okviru koridorja, ki je bil določen pri posameznem scenariju. Pomoč pri oblikovanju osi ceste je bilo kreiranje pomožnih radijev (rdeči krogi na sliki 8.9 z izpisanim radijem v sredini), med katerimi je speljana trasa.

Višinski potek je bil določen iz digitalnega modela višin v rastru 25 m (DMV 25), iz katerega je bila za boljšo preglednost pripravljena plast plastnic na 10 m. Različne absolutne višine imajo za boljšo razpoznavnost različne barvne odtenke (slika 8.9).



Slika 8.9: Uporabljene plasti pri trasiranju

Na podlagi višinskega poteka terena predstavnikov posameznih koridorjev so bili določeni 3 bistveni segmenti ceste, in sicer:

- teren – cesta, ki poteka po terenu (vkopi, nasipi),
- viadukt – cesta, ki poteka po viadukih (premoščanje dolin in večjih vodotokov) in
- predor – cesta, ki poteka skozi predore.

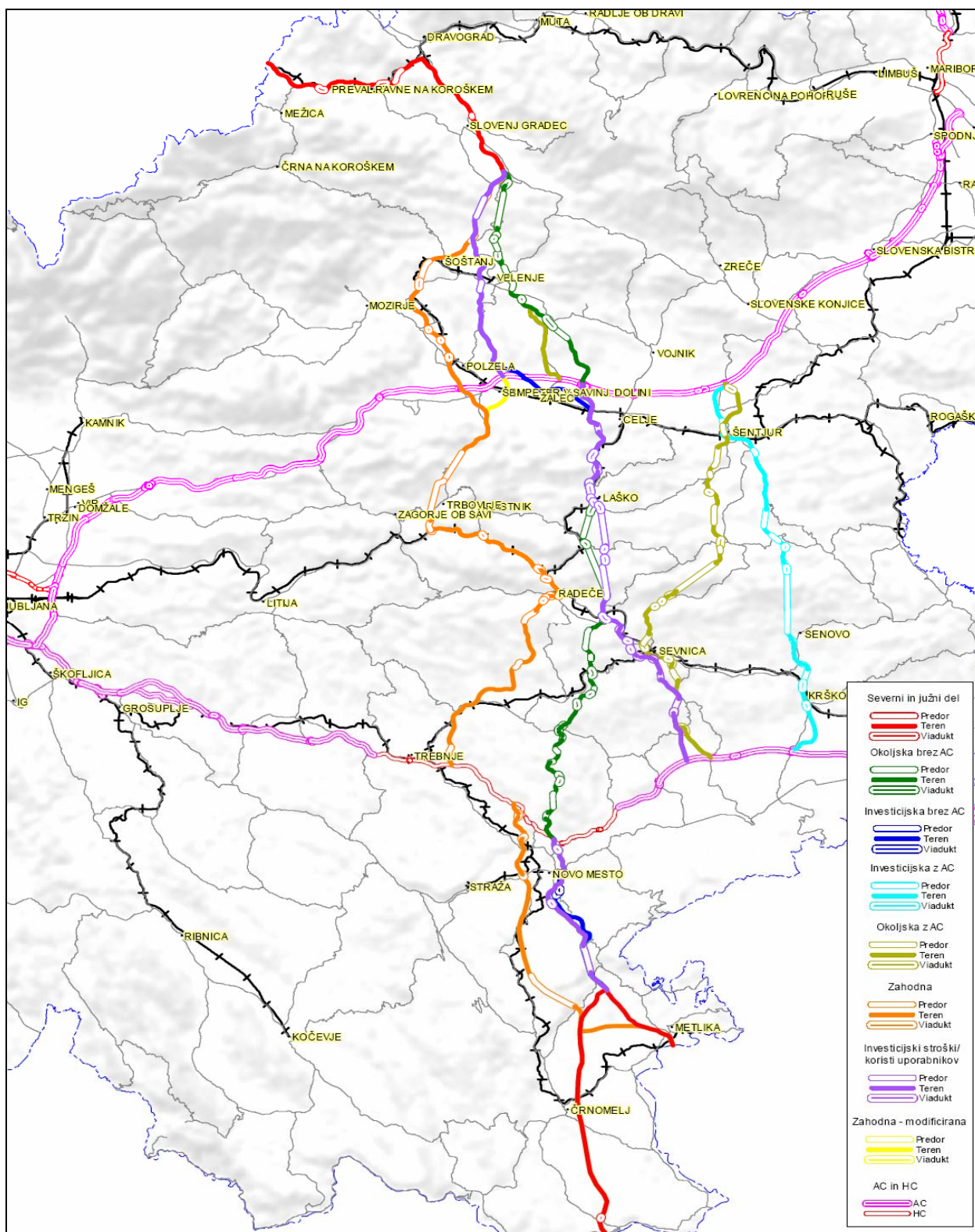


Viadukt je praviloma uporabljen v primerih, kjer poteka niveleta nad terenom in je višinska razlika med njima večja od 20 m, predor pa praviloma v primerih, kjer poteka teren nad niveleto in je višinska razlika med njima večja od 20 m. V vseh ostalih primerih je uporabljena trasa. Vsi ti trije segmenti ceste so uporabljeni za določitev okvirne investicijske vrednosti posamezne trase.

Iz analiz že zgrajenih odsekov avtocest in hitrih cest je bil določen povprečen strošek izgradnje ceste po terenu (na 1 km) ter strošek izgradnje viadukta in predora (na 1 km). Prikazani so v tabeli 8.3.

Tabela 8.3: Povprečni stroški izgradnje ceste

Segment ceste	2-pasovna cesta	4-pasovna cesta
Teren	0,9 mrd SIT	1,8 mrd SIT
Viadukt	3,6 mrd SIT	7,2 mrd SIT
Predor	3,6 mrd SIT	7,2 mrd SIT



Slika 8.10: Idejne postavitve tras na 3. razvojni osi

8.4.2 Opis tras

8.4.2.1 1o – Okoljska brez AC

Okoljska trasa 1o se začne v skupni točki v Turiški vasi, z viaduktom prečka dolino Jenine in Graško goro prečka s predorom. Nato še s kratkimi viadukti in predori pod Lubelo, Hrastovcem in Konovim pride na SZ del Velenja, kjer prečka glavno cesto G1-4 odsek Zg. Dolič – Velenje in reko Pako. Sledi predor in prehod v dolino Trebušnice, kjer še enkrat prečka glavno cesto G1-4 odsek Velenje – Črnova. Nato se trasa vzpne na greben med Vinsko goro in Podkrajem, z dolgim viaduktom prečka dolino Pirešice in glavno cesto G1-4 odsek Črnova – Arja vas, s predorom poteka pod Klumberkom in se po dolini Podsevčnice spusti do avtocestnega priključka Celje-zahod, prečka avtocesto A1 in gre skozi naselje Medlog in zahodni del Celja, kjer prečka regionalno cesto R2-447 odsek Medlog – Petrovče in železniško progo Celje – Velenje. Zatem prečka še reko Savinjo in s predorom pri Košnici pri Celju pride tik ob desni breg Savinje. Trasa poteka približno 50 m nad obstoječo cesto G1-5 Celje – Šmarjeta in z več viadukti prečka desne pritoke Savinje. Južno od Laškega z viaduktom prečka glavno cesto, Savinjo in železniško progo Ljubljana – Celje. Sledita dva dolga predora in prehod čez Savo in glavno cesto G1-5 odsek Radeče – Boštanj pri naselju Breg. Trasa se nato vzpne po pobočju in pri naselju Novi grad z dvema predoroma preide v dolino reke Mirne, kjer z viaduktom pri naselju Jelovec prečka železniško progo Trebnje – Sevnica, Mirno in regionalno cesto R1-215 odsek Mokronog – Boštanj. Trasa poteka po pobočjih in grebenih desno od reke Mirne in z več viadukti in predori prečka prečne doline. Pri naselju Srednje Laknice z viaduktom prečka regionalno cesto R2-418 Mokronog – Zbure in z več viadukti in predori med Ždinjo vasjo in Trško goro pride v območje Novega mesta, kjer se priključi na avtocestni priključek Novo mesto-vzhod in novozgrajen odsek glavne ceste G2-105. Pri Ločni prečka reko Krko in kot vzhodna obvoznica poteka med Žabjo vasjo in Veliko Cikavo ter pri Pogancih prečka glavno cesto G2-105 odsek Novo mesto(Revoz) – Metlika. Vzpenja se po pobočju Gorjancev, poteka mimo Koroške vasi in Vinje vasi ter z dolgim predorom pod Gorjanci preide v Belo Krajino. Tu prečka regionalno cesto R2-421 odsek Štrekljevec – Jugorje in se zaključi v skupni točki pri Sodjem vrhu.

8.4.2.2 1i – Investicijska brez AC

Investicijska trasa 1i se začne v skupni točki v Turiški vasi, poteka mimo naselja Vodriž in Graško goro prečka s predorom in pride v dolino Velunje. Po pobočju prečka greben in dvakrat regionalno cesto R3-696 odsek Velenje – Šmiklavž in mimo Škal preide v Velenjsko kotlino. Tu prečka železniško progo Celje – Velenje in regionalno cesto R2-425 Pesje – Velenje ter z viaduktom preide v dolino Ložnice. Tu prečka regionalno cesto R3-694 odsek Velenje – Dobrteša vas in mimo naselja Založe preko grebena preide v Savinjsko dolino ter pri novem avtocestnem priključku Gotovlje prečka avtocesto A1. Poteka mimo naselij Žalec, Arja vas, prečka regionalno cesto R2-451 Arja vas – Žalec in regionalno cesto R2-447 odsek Medlog – Petrovče ter železniško progo Celje – Velenje, nato pa pred reko Savinjo preide na traso 1o – Okoljska brez AC. Po njej poteka do Laškega, kjer nekoliko vzhodneje od trase 1o v dveh dolгих predorih preide v dolino Podvinskega potoka ter prečka Savo in glavno cesto G1-5 odsek Radeče – Boštanj pri naselju Breg. Nato po pobočju poteka po desnem bregu Save in prečne doline prečka z viadukti. Pri Dolenjem Boštanju z viaduktom prečka dolino reke Mirne ter železniško progo Trebnje – Sevnica in regionalno cesto R1-215 Mokronog – Boštanj. Nato se oddalji od reke Save in se mimo naselij Lokovec, Dolnje Impolje in Dolenje Radulje z več viadukti in predori priključi na avtocesto A2 na novem priključku Štrit. Nato po avtocesti A2 poteka do Novega mesta, kjer poteka po trasi o1 do naselja velika Cikava, kjer nekoliko vzhodneje preko dveh kratkih viaduktov poteka po pobočju Gorjancev, petkrat prečka glavno cesto G2-105 odsek Novo mesto(Revoz) – Metlika in pri naselju Vinja vas preide v predor pod Gorjanci, od koder poteka po isti trasi kot 1o.

8.4.2.3 2o – Okoljska z AC

Okoljska trasa 2o se začne v skupni točki v Turiški vasi in do grebena nad dolino Trebušnice pri Velenju poteka po osti trasi kot 1o. Tu se spusti in preide v dolino Pirešice, dvakrat prečka glavno cesto G1-4 odsek Črnova – Arja vas in se na obstoječem priključku Žalec (Arja vas) naveže na avtocesto A1. Nadaljuje se na obstoječem avtocestnem priključku Dramlje, kjer vzhodno od naselja Trnovec pri Dramljah prečka regionalno cesto R3-686 odsek Žiče – Dramlje in z viaduktom dolino Pešnice. Pri naselju Primož pri Šentjurju prečka regionalno cesto R3-687 odsek Dole – Ponikva – Loče, nato regionalno cesto R1-234 Dole – Šentjur, zahodno od Šentjurja poteka v predoru, prečka glavno cesto G2-107 Celje – Šentjur in železniško progo Celje – Maribor ter vzhodno od naselja Hruševac skozi predor preide v dolino Kozarice. Z naslednjim predorom pride v dolino Rebre, kjer prečka regionalno cesto R3-681 odsek Laško – Breze – Šentjur. V smeri proti jugu preko viadukta in dolgega predora preide v dolino Gračnice, kjer z viaduktom prečka regionalno cesto R3-680 Jurklošter – Dežno. Nato z enim kratkim in enim dolgim predorom pod Ojstrežem preide na desno pobočje nad dolino Sevnice, kjer se z več viadukti preko prečnih dolin spusti v dolino Sevnice. Večkrat prečka regionalno cesto R2-424 odsek Boštanj – Planina in v predoru pod Zajčjo goro in preko viadukta čez železniško progo Zidani most – Dobova, regionalno cesto R3-679 odsek Breg – Sevnica – Brestanica, reko Savo, regionalno cesto R2-424 Boštanj – Planina in železniško progo Trebnje – Sevnica obide naselje Sevnica ter preide na desno stran reke Save. Zatem prečka glavno cesto G1-5 odsek Boštanj – Impoljca in se pri naselju Log vzpne na pobočje Orlske Gore, kjer z dvema viaduktoma in predorom pride v dolino Impoljsekga potoka. V naselju Dolnje Orle pride na traso 1i, od nje se odcepi pri naselju Gorenje Radulje, poteka preko dveh viaduktov pri naselju Dolenje Radulje in se priključi na avtocesto A2 na obstoječem priključku Smednik. Zatem poteka do Novega mesta po avtocesti A2 in naprej po trasi 1o.

8.4.2.4 2i – Investicijska z AC

Investicijska trasa 2i se začne v skupni točki v Turiški vasi in do avtoceste A1 poteka po trasi 1i, kjer se nanjo priključi na novem avtocestnem priključku Grušovlje. Nadaljuje se na obstoječem avtocestnem priključku Dramlje, kjer poteka zahodno od naselij Trnovec pri Dramljah in Dole. Zahodno od Šentjurja poteka v predoru, prečka glavno cesto G2-107 Celje – Šentjur in železniško progo Celje – Maribor, ob kateri poteka vzhodno od naselja Nova vas, kjer se usmeri proti jugu in s predorom preide mimo Gorice pri Slivnici v dolino Ločice. Večkrat prečka regionalno cesto R2-423 odsek Črnomlja – Dežno, poteka mimo naselij Jelce in Hrušovec v predoru, s predorom poteka pod regionalno cesto R3-682 odsek Loke – Ledinščica ter preko dveh viaduktov, enega kratkega predora in dolgega predora pod Bohorjem preide v dolino Dovškega potoka, mimo Senovega potoka v predoru in pri Brestanici prečka regionalno cesto R2-422 odsek Podsreda – Brestanica. Preko dveh predorov in viadukta preko železniške proge Zidani most – Dobova, reke Save in glavne ceste G1-5 odsek Brestanica – Krško preide na desno pobočje reke Save, se z viaduktom preko glavne ceste G1-5 odsek Brestanica – Krško spusti na desno obrežje reke Save ter se vzhodno od naselja Žadovinec in severozahodno od naselja Drnovo priključi na obstoječi avtocestni priključek Drnovo. Zatem poteka do Novega mesta po avtocesti A2 in naprej po trasi 1i.

8.4.2.5 4z – Zahodna

Zahodna trasa 4z se začne v skupni točki v Turiški vasi, poteka mimo naselja Vodriž in Graško goro prečka s predorom in pride v dolino Velunje, kjer s predorom pride v območje naselja Šoštanj, gre mimo Šoštanja na severnem delu, kjer prečka regionalno cesto R2-425 odsek Šentvid – Šoštanj, železniško progo Celje – Velenje in reko Pako. Zatem gre v predor in z viaduktom ponovno prečka železniško progo Celje – Velenje in reko Pako ter regionalno cesto R2-426 odsek Pesje – Gorenje. Nato še dvakrat prečka regionalno cesto R2-426 odsek Pesje –

Gorenje in vzhodno od Letuša prečka reko Savinjo, ki jo prečka še dvakrat. Pri naselju Parižlje prečka regionalni cesti R3-731 odsek Polzela – Parižlje – Braslovče – Male Braslovče in R1-225 odsek Soteska – Šentrupert ter na obstoječem priključku Šentrupert prečka avtocesto A1. Tu poteka vzhodno od naselja Šentrupert, prečka regionalni cesti R2-447 odsek Latkova vas – Šentrupert in R2-427 odsek Latkova vas – Trbovlje, kjer vzhodno od Prebolda preide v dolino Velike Reke. Tu večkrat prečka regionalno cesto R2-427 odsek Latkova vas – Trbovlje in s predorom pod Marijo Reko pride v Gabrsko, kjer ponovno prečka regionalno cesto R2-427 odsek Latkova vas – Trbovlje, in še z enim predorom obide Trbovlje po zahodni strani. Zatem prečka regionalno cesto R1-221 odsek Zagorje – Bevško in se s predorom ter viaduktom preko železniške proge Ljubljana – Zidani most in reke Save priključi na glavno cesto G2-108 odsek Zagorje – Trbovlje. Nato poteka po obstoječi glavni cesti do naselja Podkraj, kjer z viaduktom prečka reko Savo in poteka po levi strani reke Save. Pred Zidanim mostom z viaduktom prečka Savo in zatem še enkrat ter ponovno preide na levo stran Save. Pri Radečah z viaduktom prečka reko Savo in glavno cesto G1-5 odsek Radeče ter se usmeri v dolino Rapovšce. S predorom preide v dolino Hinje, obide naselje Podboršt in s še enim predorom preide v dolino Kostanjeviškega potoka in pri Šentrupertu v Mirnsko dolino. Pri Slovenski vasi trikrat prečka regionalno cesto R1-225 Trebnje – Mokronog in mimo Mirne poteka po trasi projektirane vzhodne obvoznice, zatem prečka železniško progo Trebnje – Sevnica in se preko predora priključi na projektiran avtocestni priključek Trebnje-vzhod. Zatem poteka po projektirani avtocesti A2 in se v naselju Zagorica odcepi proti jugu, z viaduktom prečka Bršljinski potok in železniško progo Ljubljana – Novo mesto, prečka regionalno cesto R3-651 odsek Trebnje – Novo mesto (Bučna vas), železniško progo Novo mesto – Straža, z viaduktom reko Krko in še regionalno cesto R2-419 odsek Soteska – Novo mesto. Nato poteka zahodno od Novega mesta, pri Birčni vasi prečka železniško progo Novo mesto – Metlika in regionalno cesto R3-664 Gaber – Uršna Sela – Novo mesto ter skozi dolg predor severno od Semiča preide v Belo Krajino, kjer se naveže na skupno traso nekoliko južneje od skupne točke. Trasa proti Hrvaški poteka od Semiča mimo Črešnjevca pri Semiču in jugozahodno od Metlike do MMP Metlika.

8.4.2.6 5u – Investicijski stroški/koristi uporabnikov

Trasa 5u – Investicijski stroški/koristi uporabnikov se začne v skupni točki v Turiški vasi in do avtoceste A1 poteka po trasi 2i, nato med priključkom Celje-zahod in Medlogom kratek del po trasi 1o, kjer preide na traso 1i. Po njen poteka do avtoceste A2, južno od A2 pa po trasi 1o do skupne točke pri Sodjem vrhu.

8.4.2.7 6z – Zahodna – modificirana

Zahodna – modificirana trasa 6z se začne v skupni točki v Turiški vasi in do avtoceste A1 poteka po trasi 2i, nato prečka avtocesto A2 in se pri Preboldu naveže na traso 4z, po kateri poteka do avtoceste A2 v Trebnjem. Južno od A2 poteka po trasi 1o do skupne točke pri Sodjem vrhu.

8.4.3 Pregled tras

V spodnjih tabelah je prikazana primerjava tras po celotni dolžini in dolžini posameznih segmentov ceste. Najkrajša trasa 2i – Investicijska z AC je dolga 157 km, najdaljša pa je 4z – Zahodna, ki je dolga 181 km. Največ viaduktov ima trasa 1o – Okoljska z AC, in sicer 11 km, najmanj pa trasa 2i – Investicijska z AC, in sicer 4 km. Največ predorov ima trasa 1o – Okoljska z AC, in sicer 28 km, najmanj pa trasa 5u – Investicijski stroški/koristi uporabnikov, in sicer 17 km. Primerjava dolžin viaduktov in predorov je prikazana na sliki 8.11.

Največji delež ceste po terenu ima trasa 6z – Zahodna – modificirana, in sicer 87 %, najmanjšega pa trasa 1o – Okoljska z AC, in sicer 77 %.

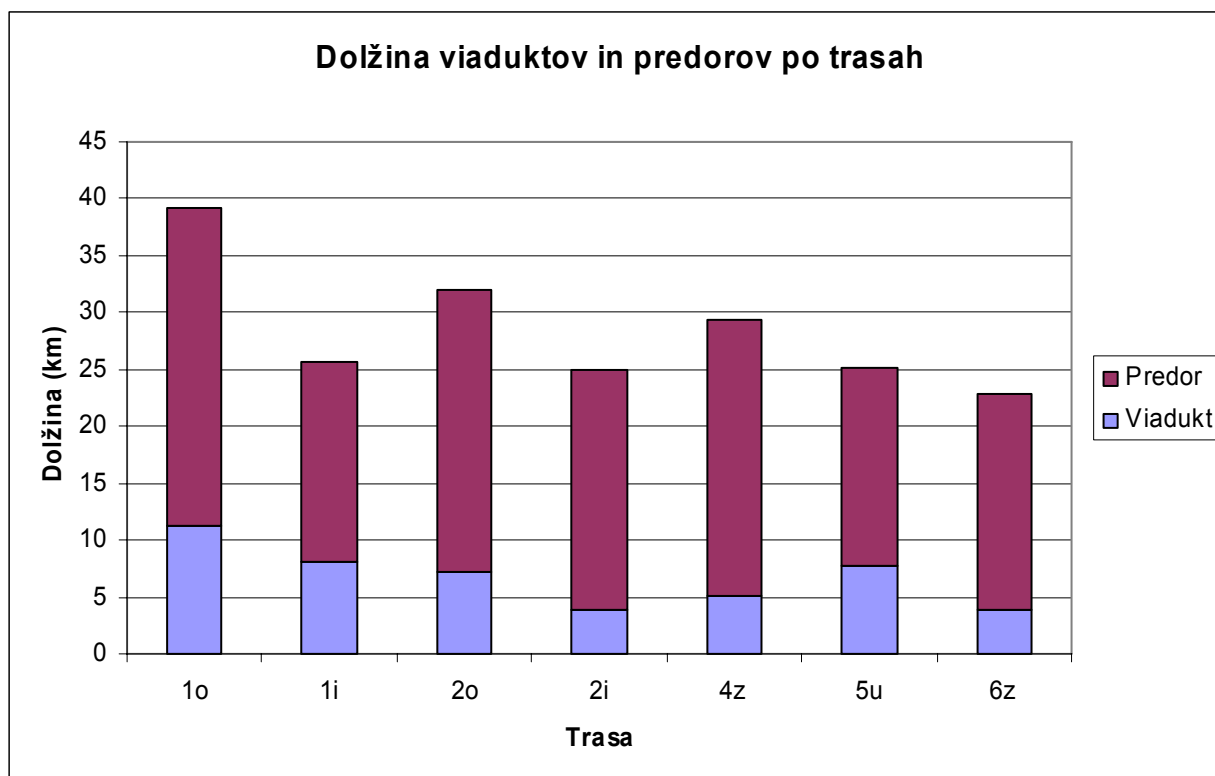
Število priključkov se giblje med 32 (1o – Okoljska z AC) in 39 (4z – Zahodna). Povprečno so locirani na vsakih 4,4 km do 5,4 km.

Tabela 8.4: Primerjava tras po dolžini

Trasa	Opis trase	Teren	Viadukt	Predor	Objekti	Skupaj	Priključki	km/priključek
1o	Okoljska brez AC	133	11	28	39	172	32	5,4
1i	Investicijska brez AC	140	8	18	26	165	34	4,9
2o	Okoljska z AC	132	7	25	32	164	37	4,4
2i	Investicijska z AC	132	4	21	25	157	35	4,5
4z	Zahodna	152	5	24	29	181	39	4,6
5u	Investicijski stroški/koristi uporabnikov	134	8	17	25	159	34	4,7
6z	Zahodna – modificirana	151	4	19	23	174	38	4,6

Tabela 8.5: Primerjava koridorjev po dolžini – deleži

Trase	Opis trase	Teren	Viadukt	Predor	Objekti	Skupaj
1o	Okoljska brez AC	77%	7%	16%	23%	100%
1i	Investicijska brez AC	84%	5%	11%	16%	100%
2o	Okoljska z AC	80%	4%	15%	20%	100%
2i	Investicijska z AC	84%	2%	13%	16%	100%
4z	Zahodna	84%	3%	13%	16%	100%
5u	Investicijski stroški/koristi uporabnikov	84%	5%	11%	16%	100%
6z	Zahodna – modificirana	87%	2%	11%	13%	100%



Slika 8.11: Primerjava dolžine viaduktov in predorov po trasah

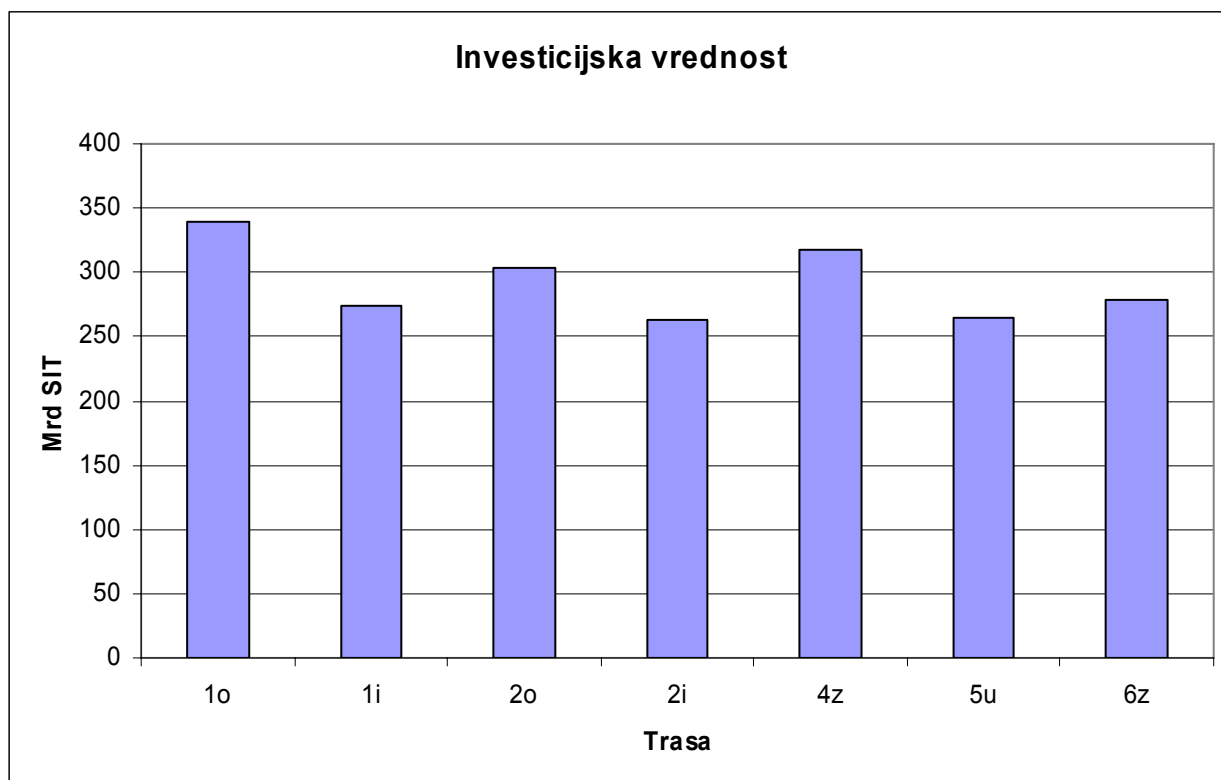
8.4.4 Pregled investicijskih vrednosti

Investicijske vrednosti 7 tras se gibljejo med 263 in 339 mrd SIT in so prikazane v tabeli 8.6 in sliki 8.12. Najcenejša je trasa 2i – Investicijska z AC z investicijsko vrednostjo 263 mrd SIT, najdražja pa je trasa 1o – Okoljska z AC z investicijsko vrednostjo 339 mrd SIT.

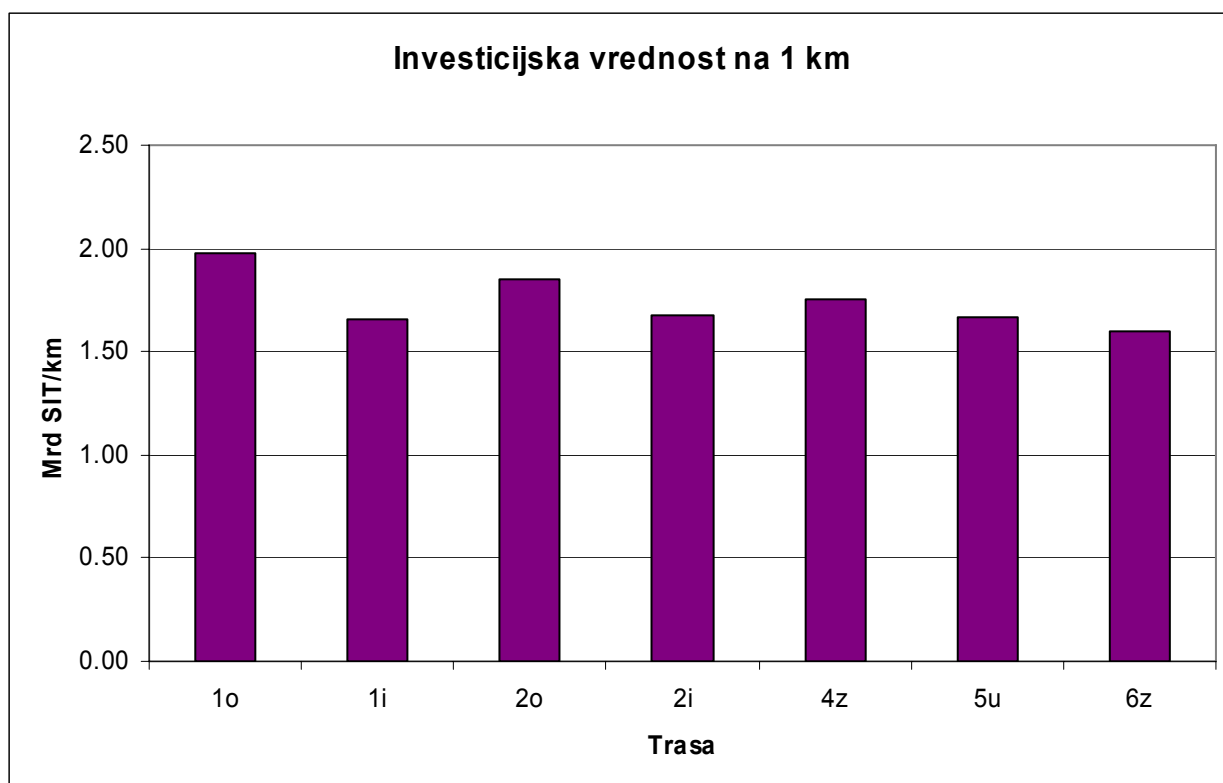
Investicijske vrednosti na 1 km se gibljejo med 1,60 mrd SIT/km (6z – Zahodna – modificirana) in 1,97 mrd SIT/km (1o – Okoljska z AC) in so prikazane na sliki 8.13.

Tabela 8.6: Investicijske vrednosti tras

Trasa	Opis trase	Dolžina	Investicija	Investicija/km
1o	Okoljska brez AC	172	339	1,97
1i	Investicijska brez AC	165	274	1,66
2o	Okoljska z AC	164	304	1,85
2i	Investicijska z AC	157	263	1,67
4z	Zahodna	181	322	1,78
5u	Uporabniška	159	265	1,67
6z	Zahodna – modificirana	174	278	1,60



Slika 8.12: Investicijske vrednosti tras



Slika 8.13: Investicijske vrednosti tras na 1 km

9 PROSTORSKO VREDNOTENJE

9.1 NAPOVED DEMOGRAFSKEGA RAZVOJA V PROSTORU

Demografske značilnosti raziskovanega prostora so skupaj z ekonomskimi značilnostmi osnova za postavitev štiristopenjskega prometnega modela. V prometnem modelu uporabimo družbeno-ekonomske značilnosti prostora za opredelitev lokacije in obsega generacije potovanj na eni strani in atrakcije potovanj na drugi strani. Za generacijo potovanj je pomembna predvsem demografska struktura za atrakcijo potovanj pa ekonomska struktura prostora. Napovedi družbeno-ekonomske strukture prostora so vhodni podatek za izdelavo modeliranja prihodnjega stanja prometnih tokov in obsega prometa.

9.1.1 Osnove za izdelavo napovedi

Napovedi demografskega razvoja so izdelane za celotno Slovenijo. Pred izdelavo napovedi je potrebno preveriti primerljivost med kazalniki na nižji prostorski ravni z vrednostmi za Slovenijo. Demografske značilnosti prostora tretje razvojne osi so predstavljene po demografskih kazalnikih za vključene razvojne regije.

Kazalnik prirasta prebivalstva je sestavljen iz selitvenega prirasta, ki kaže migracijske trende, in naravnega prirasta, ki kaže naravno gibanje prebivalstva. Jugovzhodna Slovenija je v letu 2004 spadala med slovenske regije z največjim prirastom prebivalstva. V savinjski regiji je skupni prirast pozitiven zaradi povečanega priseljevanja v regijo, kar je nadomestilo negativni naravni prirast. V koroški regiji je opazen majhen prirast prebivalstva. Prirast prebivalstva v spodnjeposavski regiji je negativen predvsem zaradi velikega negativnega naravnega prirasta. V zasavski regiji pa sta bila tako naravni kot tudi selitveni prirast v letu 2004 negativna. Predvsem Zasavska in spodnjeposavska regija sta območji praznjenja. Starostna struktura prebivalstva v regijah tretje razvojne osi je primerljiva s starostno strukturo prebivalstva v Sloveniji.

Izhodiščna ocena prebivalstva na območju tretje razvojne osi je bila izdelana na podlagi osnovne različice Eurostatove projekcije prebivalstva Slovenije 2004 – 2050 ^[44]. Projekcije predstavljajo le možni bodoči razvoj števila in sestave prebivalstva. Izhodišča za izdelavo projekcije prebivalstva so:

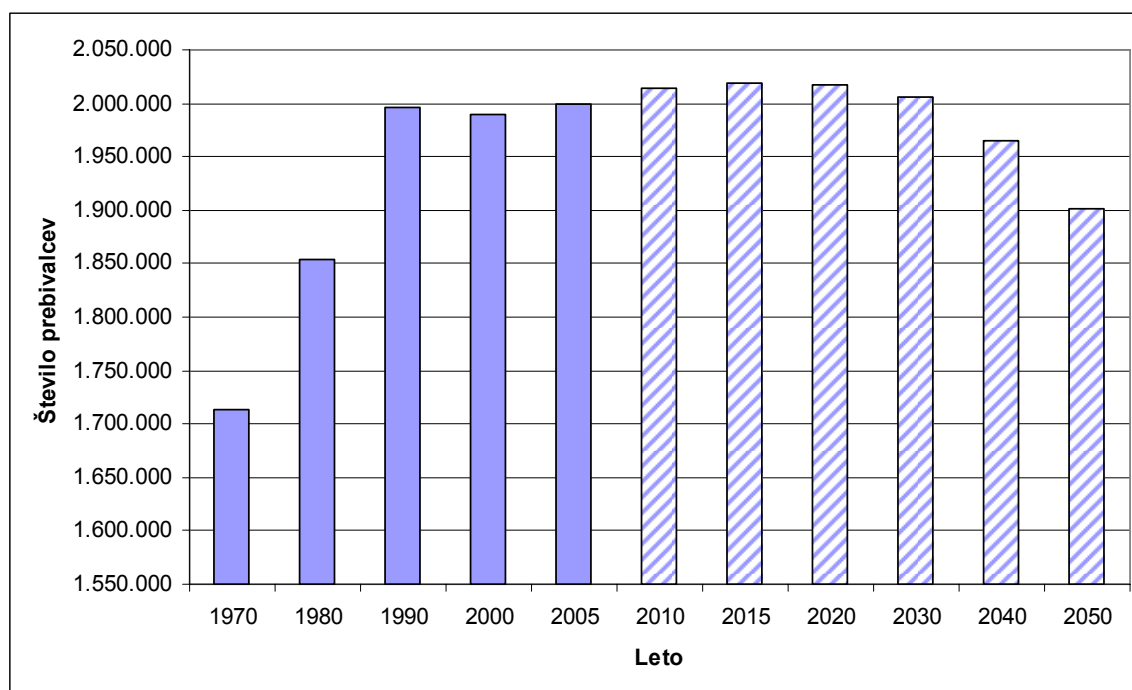
- podatki o številu prebivalcev in starostni strukturi po naseljih Popis 2002 ^[45];
- projekcija prebivalstva Slovenije 2004 – 2050 (Eurostat, 2005) ^[44];
- projekcija demografskega razvoja Slovenije (UMAR, 2005) ^[46].

Projekcija prebivalstva pomeni izračun prihodnjega števila in značilnosti prebivalstva, ki je zasnovan na hipotezah o bodočem razvoju rodnosti, umrljivosti in selivnosti.

- Selitveni prirast s tujino je razlika med številom priseljenih iz tujine in številom odseljenih v tujino na določenem območju v koledarskem letu.
- Celotna stopnja rodnosti je povprečno število živorojenih otrok na eno žensko v rodni dobi (15 – 49 let) v koledarskem letu.
- Pričakovano trajanje življenja ob rojstvu za moške in za ženske. Predstavlja povprečno število let življenja, ki jih še lahko pričakuje oseba ob rojstvu, če bo umrljivost po starosti v času življenja te osebe enaka vrednostim umrljivosti v tablicah umrljivosti za opazovano leto.

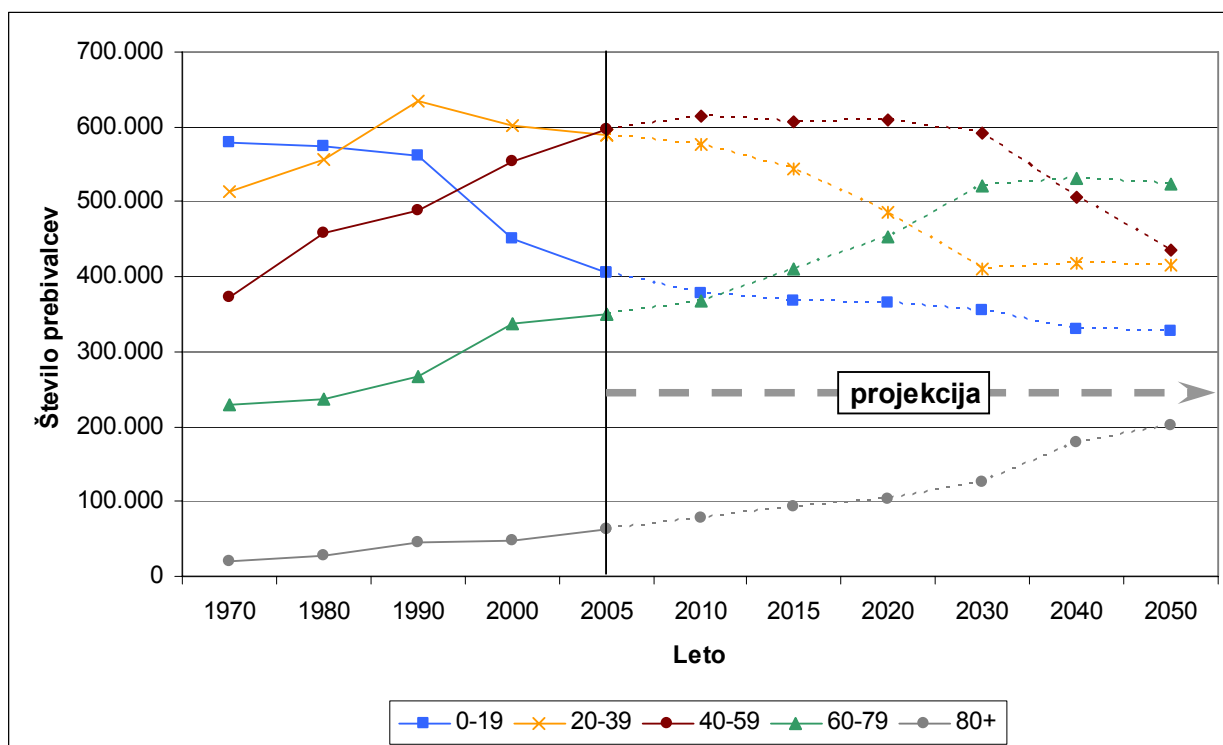
9.1.2 Napoved demografskega razvoja

Statistični urad RS je podal uradno interpretacijo Eurostatove projekcije prebivalstva Slovenije 2004 – 2050 na svoji spletni strani ^[47]. Po osnovni varianti teh projekcij bo število prebivalstva Slovenije naraslo iz sedanjih 1,99 milijona na skoraj 2,02 milijona do leta 2014, nato pa počasi, a vztrajno upadalo in se znižalo na 1,89 milijona do leta 2050. Tak razvoj bo posledica stalnega povečevanja pričakovanega trajanja življenja ob rojstvu, rodnosti in selitev. Za moške se bo pričakovano trajanje življenja ob rojstvu povečalo iz 72,6 let na 79,8 let v letu 2050, za ženske pa iz 80,2 na 85,2 let. Letni selitveni prirast Slovenije s tujino bo po ocenah do leta 2050 letno okrog 6.000 oseb, z rahlim upadom okrog leta 2015. Prihodnja starostna struktura prebivalstva se zrcali v sedanji. Število prebivalcev v starosti, ko se upokojijo, se bo povečevalo, število mladih pa manjšalo.



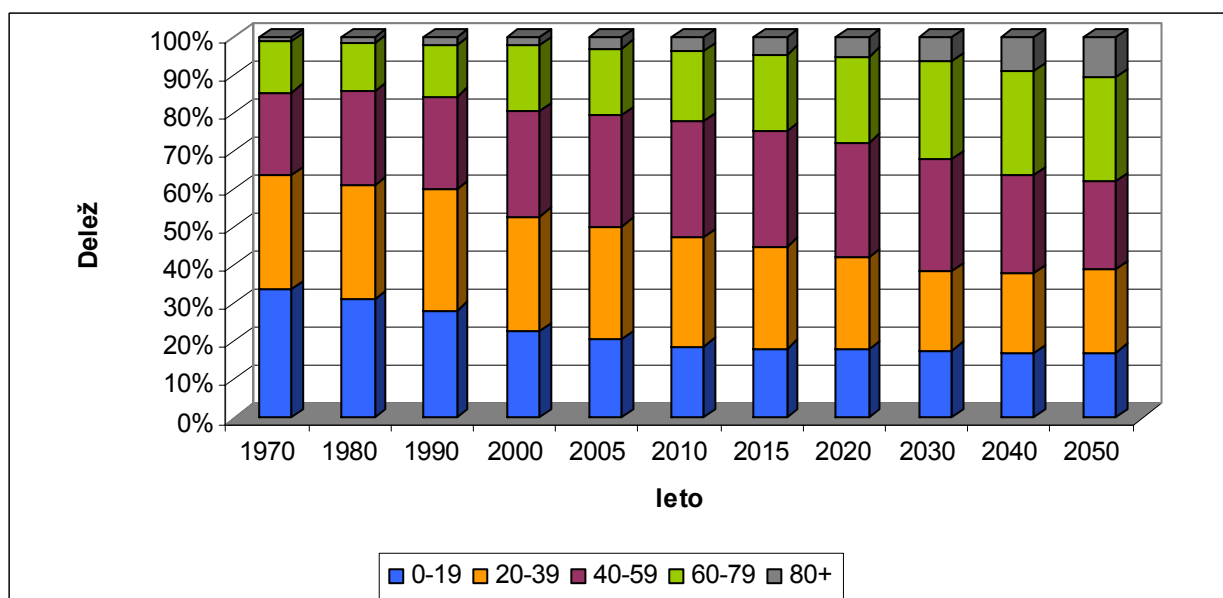
Slika 9.1: Projekcija gibanja prebivalstva Republike Slovenije (2004 – 2050)

Število prebivalcev (slika 9.1) je od leta 1970 do leta 1990 relativno strmo naraščalo, po tem letu pa se rast upočasni (šrafirani stolpci predstavljajo projekcijo prebivalstva). Od leta 2020 pa bo prirast prebivalstva celo negativen.



Slika 9.2: Projekcija gibanja prebivalstva po starostnih skupinah (2004 – 2050)

Starostna struktura prebivalstva Republike Slovenije je ob koncu obdobja projekcije popolnoma drugačna kot leta 2005 (slika 9.2). Število najmlajših prebivalcev, ki so v starostnih skupinah 0 do 19 let in 20 do 39 let, se bistveno zmanjša. Med letoma 2030 in 2050 je pričakovati tudi upad prebivalcev starostne skupine 40 – 59 let. Največja starostna skupina pa postane prebivalstvo starejših let, od 60 do 79 let. Povečalo se bo tudi število prebivalcev, starejših od 80 let.



Slika 9.3: Deleži starostnih skupin v projekciji populacije (2004 – 2050)

Prebivalstvo Slovenije je predstavljeno s strukturnimi odstotki po starostnih skupinah (slika 9.3). Razvidno je, da število prebivalcev raste zaradi podaljševanja življenja prebivalstva; prebivalstvo postaja vedno starejše.

9.2 NAPOVED EKONOMSKEGA RAZVOJA V PROSTORU

9.2.1 Osnove za napoved

Pri napovedovanju družbeno-ekonomskega razvoja obravnavanega območja za ciljno leto 2030 so bile uporabljene naslednje podatkovne podlage:

- dodana vrednost po posameznih dejavnostih za Slovenijo za obdobje 1995 – 2005 (vir: SURS);
- BDP na prebivalca po posameznih regijah za obdobje 1995 – 2003 (vir: SURS);
- število zaposlenih po posameznih dejavnostih v Sloveniji za obdobje 1995 – 2005 (vir: SURS);
- stopnja aktivnosti prebivalstva Slovenije za obdobje 1995 – 2004 (vir: SURS);
- napoved števila in starostne strukture prebivalstva do leta 2050 (vir: EUROSTAT);
- napoved rasti BDP za Slovenijo do leta 2030 in napoved rasti dodane vrednosti po posameznih dejavnostih do leta 2030 (vir: Evropska komisija^[48]).

Podatkovne podlage, uporabljene pri napovedi, so prikazane v Prilogi 1.

9.2.2 Napoved

Ker so glavne makroekonomske napovedi izdelane za raven države, je bilo pri izdelavi napovedi najprej preverjeno, ali je se posamezne regije v Sloveniji razvijajo z enako dinamiko kot velja povprečje za Slovenijo. Korelacijski koeficienti med časovno vrsto podatkov o BDP na prebivalca za Slovenijo in časovnimi vrstami BDP na prebivalca za posamezne regije za obdobje 1995 – 2003 so pokazali visoko pozitivno korelacijo, saj znašajo vrednosti koeficienta za vse regije med 0,96 in 0,99, izjema je zgolj Zasavska regija, kjer znaša koeficient korelacije še vedno visokih 0,89. Na tej podlagi sklepamo, da je izdelava napovedi na podlagi podatkov za Slovenijo ustrezna.

Za uporabo v modelu razporeditve dejavnosti v prostoru je potrebno napovedati število delovnih mest po dejavnostih v ciljnem letu 2030. Število delovnih mest je odvisno od rasti obsega dejavnosti, izraženo z dodano vrednostjo in rasti produktivnosti po posameznih dejavnostih. Če rast produktivnosti presega rast obsega dodane vrednosti, se bo število zaposlenih zmanjševalo; tak primer so predelovalne dejavnosti, kjer je v preteklem obdobju povprečna letna stopnja rasti dodane vrednosti znašala 4,9 %, povprečna letna stopnja rasti produktivnosti pa kar 6,7 %, zaradi česar je bila povprečna letna stopnja rasti zaposlenosti negativna, -1,7 %.

Pri napovedovanju obsega dejavnosti so bile privzete napovedi rasti dodane vrednosti po posameznih dejavnostih, ki jih je objavila Evropska komisija^[48], z minimalnimi korekcijami navzgor zaradi zadnjih višjih napovedi gospodarske rasti za Slovenijo^[49]. Rast produktivnosti je bila ocenjena na podlagi trenda rasti produktivnosti po posameznih dejavnostih iz časovne vrste podatkov o produktivnosti za obdobje 1995 – 2005. Podatki so bili prilagojeni le tam, kjer je prihajalo do očitnih sprememb statistične metodologije zajema podatkov. Uporabljene stopnje rasti dodane vrednosti in produktivnosti so prikazane v Prilogi 2.

Tabela 9.1: Napoved rasti dodane vrednosti, produktivnosti in zaposlenosti (povprečne letne stopnje rasti za posamezna obdobja, v %)

Panoge dejavnosti	Dodana vrednost		Produktivnost		Zaposlenost	
	95-05	05-30	95-05	05-30	95-05	05-30
A Kmetijstvo, lov, gozdarstvo	-0,16%	0,25%	3,11%	1,65%	-3,18%	-1,39%
B Ribištvo	-0,28%	0,25%	-2,48%	0,13%	2,26%	0,13%
C Rudarstvo	-0,57%	2,99%	7,69%	3,04%	-7,67%	-0,04%
D Predelovalne dejavnosti	4,92%	2,84%	6,72%	3,11%	-1,69%	-0,27%
E Oskrba z elektriko, plinom, paro in vodo	1,94%	1,22%	3,22%	1,75%	-1,23%	-0,53%
F Gradbeništvo	3,73%	2,56%	1,85%	1,41%	1,85%	1,15%
G Trgovina in popravila motornih vozil	2,94%	3,04%	3,15%	1,99%	-0,20%	1,05%
H Gostinstvo	3,96%	3,16%	2,89%	2,20%	1,04%	0,96%
I Promet, skladiščenje in zveze	3,10%	3,16%	2,80%	1,89%	0,29%	1,27%
J Finančno posredništvo	7,53%	3,16%	4,89%	2,37%	2,51%	0,79%
K Nepremičnine, najem in poslovne storitve	3,60%	3,16%	-1,61%	2,22%	5,30%	0,93%
L Javna uprava, obramba, obvezna socialna varnost	5,05%	1,78%	1,26%	1,26%	3,73%	0,51%
M Izobraževanje	2,97%	2,02%	1,00%	0,99%	1,95%	1,03%
N Zdravstvo in socialno skrbstvo	2,58%	2,02%	1,17%	1,12%	1,40%	0,90%
O Druge javne, skupne in osebne storitve	4,69%	1,78%	2,64%	1,75%	2,00%	0,03%
P Zasebna gospodinjstva z zaposlenim osebjem	-0,13%	2,92%	0,35%	0,84%	-0,48%	2,07%
Skupaj panoge dejavnosti	3,88%	2,70%	3,78%	2,26%	0,09%	0,44%

Iz izdelane napovedi je razvidno, da bi se naj rast dodane vrednosti in produktivnosti v primerjavi s preteklim obdobjem umirila, zaradi česar se stopnja rasti zaposlenosti povečuje. Nadaljnje upadanje zaposlenosti je zaradi visoke rasti produktivnosti pričakovati v kmetijstvu, rudarstvu in predelovalnih dejavnostih, medtem ko je največjo rast zaposlenosti zaradi relativno visokih rasti dodane vrednosti pričakovati v tržnih storitvah.

V skladu z napovedjo^[49] se bo stopnja aktivnosti prebivalstva, starega 15 let ali več, zaradi demografskih sprememb do leta 2030 predvidoma povečala na 62,3 %. V tem primeru bi bila stopnja nezaposlenosti v Sloveniji v tem letu okrog 5,6 %.

9.2.3 Korekcije napovedi upoštevaje regionalne razvojne programe

Zgoraj prikazana napoved je dolgoročna napoved rasti dodane vrednosti, produktivnosti in zaposlenosti po posameznih panogah dejavnosti, ki velja za Slovenijo. Z regionalnimi programi je na srednji rok mogoče vplivati na pospešeno rast posameznih kategorij, vendar pa na dolgi rok za vse regije velja učinek konvergence stopenj rasti (velja tako na ravni znotraj države za posamezna regionalna gospodarstva kot tudi na ravni skupnega evropskega trga za posamezna nacionalna gospodarstva^[49]).

V ta namen so bili pregledani osnutki regionalnih razvojnih programov, ki so bili v času izdelave študije na razpolago:

- Regionalni razvojni program Jugovzhodne Slovenije 2007 – 2013 (Predlog)^[14];
- Regionalni razvojni program regije Posavje 2007 – 2013 (Strateški del; Osnutek)^[15];
- Regionalni razvojni program Savinjske regije 2007 – 2013 (Delovno gradivo)^[16];
- Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2007 – 2013 (Osnutek)^[17];
- Regionalni razvojni program Zasavske regije 2007 – 2013 (08.09.2006)^[18].

Ključni povzetki delov regionalnih razvojnih programov, ki se nanašajo na ciljne stopnje rasti, so naslednji:

A. Jugovzhodna Slovenija:

- 40 % povečanje dodane vrednosti na zaposlenega v 8 letih (povprečna letna stopnja rasti produktivnosti 4,3 %);
- regionalni razvojni program ne opredeljuje ciljne stopnje gospodarske rasti niti rasti zaposlenosti;
- predvidena stopnja rasti produktivnosti je višja od stopnje rasti produktivnosti v Sloveniji v tranzicijskem oziroma post-tranzicijskem obdobju, ko so stopnje rasti produktivnosti praviloma najvišje (glej tabelo 10.1).

B. Posavje:

- glede regijskega BDP na prebivalca je predvidena porast iz 80 % BDP na prebivalca Slovenije na 90 % BDP na prebivalca v Sloveniji; ob predpostavki, da bo stopnja rasti BDP na prebivalca v Sloveniji v tem obdobju znašala povprečno okrog 3,6 % letno, to pomeni, da bi rast BDP na prebivalca v posavski regiji morala znašati okrog 4,8 % letno;
- glede regijske DV na zaposlenega je predvidena porast iz 51 % DV na zaposlenega v EU-15 na 70 % DV na zaposlenega v EU-15; ob predpostavki, da bo stopnja rasti DV na zaposlenega v EU-15 v tem obdobju znašala povprečno okrog 1,4 % letno, to pomeni, da bi rast DV na zaposlenega v posavski regiji morala znašati okrog 4,6 % letno;
- stopnja rasti zaposlenosti je pri danem številu prebivalstva in dani stopnji aktivnosti prebivalstva razlika med rastjo BDP na prebivalca in rastjo DV na zaposlenega; pri predpostavki, da se število prebivalstva in stopnja njegove aktivnosti v posavski regiji v obravnavanem obdobju ne spremenita, lahko iz podatkov o predvideni stopnji rasti BDP na prebivalca in DV na zaposlenega sklepamo, da bo povprečna stopnja rasti zaposlenosti znašala 0,2 %;
- glede razmerja med delovnimi mesti v regiji in aktivnim prebivalstvom je predvidena porast indeksa 85 na indeks 95; pri predpostavki, da bi vsa ta delovna mesta zasedli prebivalci iz posavske regije in da se hkrati ne spremeni število prebivalcev, ki imajo delovna mesta v drugih regijah, to pomeni 1,1 % povprečno letno stopnjo rasti zaposlenosti, kar je višje od ocenjene rasti zaposlenosti iz prejšnje alinee.

C. Savinjska regija:

- glede regijske DV na zaposlenega je predvidena porast iz 24.087 EUR v letu 2004 na 40.000 EUR v letu 2013, to pomeni, da bi realna povprečna letna stopnja rasti produktivnosti v savinjski regiji znašala okrog 3,5 % letno;
- regionalni razvojni program ne opredeljuje ciljne stopnje gospodarske rasti niti rasti zaposlenosti;
- predvidena stopnja rasti produktivnosti je približno enaka stopnji rasti produktivnosti v Sloveniji v tranzicijskem oziroma post-tranzicijskem obdobju (glej tabelo 10.1).

D. Koroška regija:

- glede regijskega BDP na prebivalca je predvidena porast iz 78 % BDP na prebivalca Slovenije na 90 % BDP na prebivalca v Sloveniji oziroma iz 60 % BDP na prebivalca EU-15 na 80 % BDP na prebivalca v EU-14;
- ob predpostavki, da bo stopnja rasti BDP na prebivalca v Sloveniji v tem obdobju znašala povprečno okrog 3,6 % letno v EU -15 pa 2,1 %, to pomeni, da bi rast BDP na prebivalca v koroški regiji morala znašati okrog 5,0 % letno.

E. Zasavska regija:

- glede regijskega BDP na prebivalca je predvidena povprečna letna stopnja rasti v višini 4,0 %;
- glede DV na zaposlenega je predvidena povprečna letna stopnja rasti v višini 4,3 %;

- glede zaposlenosti je predvidena povprečna letna stopnja rasti v višini 1,7 %, kar pa je pri danem številu prebivalstva in dani stopnji aktivnosti prebivalstva nemogoče, saj je stopnja rasti zaposlenosti razlika med stopnjo rasti proizvoda in stopnjo produktivnosti, ki bi v tem primeru morala biti celo negativna (-0,3 %).

Povzetek razvojnih ciljev regij na območju 3. razvojne osi je v tabeli 9.2. Če primerjamo dosežene stopnje rasti dodane vrednosti in produktivnosti v Sloveniji v tranzicijskem obdobju s ciljnim v RRP-ih lahko ugotovimo, da so cilji zelo ambiciozni, saj bistveno presegajo realizirane rasti v preteklosti. Glede na predvideno rast dodane vrednosti in produktivnosti v Sloveniji v obravnavanem obdobju pa lahko na podlagi ciljev RRP zaključimo, da bi naj bila rast DV in produktivnosti obravnavane regije v tem obdobju za približno četrtno višja od povprečja za Slovenijo.

Tabela 9.2: Povzetek razvojnih ciljev za obdobje 2007 – 2013 po posameznih regijah (stopnje rasti v %)

Razvojna regija	Proizvod	Produktivnost	Zaposlenost
Jugovzhodna Slovenija	-	4,3 %	-
Posavska regija	4,8 %	4,6 %	-
Savinjska regija	-	3,5 %	-
Koroška regija	5,0 %	-	-
Zasavska regija	4,0 %	4,3 %	-
Povprečno	4,61%	*4,11%	-

**: ob predpostavki, da znaša povprečna stopnja rasti za Zasavsko regijo 4 %.*

Predvideni razvojni pospešek ne cilja na posamezne skupine dejavnosti, zato za namene izdelave napovedi predpostavljamo, da se nanaša na vse dejavnosti enako. Prav tako je predpostavljeno, da je vpliv navedenih RRP omejen na obdobje trajanja RRP, torej do leta 2013, po tem letu pa zaradi učinka konvergence veljajo enake stopnje rasti kot so predvidene za Slovenijo.

V tabeli 9.3 je prikazana napoved rasti dodane vrednosti, produktivnosti in zaposlenosti za območje 3. razvojne osi za obdobje 2006 – 2030, korigirana z predvidenimi učinki regionalnih razvojnih programov, kakor so določeni v teh programih. V obdobju do leta 2030 bi to pomenilo za 7,3 % višje povprečne stopnje rasti (2,89 % namesto 2,7 % rasti dodane vrednosti – tabela 10.1).

Tabela 9.3: Korigirana napoved rasti dodane vrednosti, produktivnosti in zaposlenosti za območje 3. razvojne osi za obdobje 2006 – 2030 (povprečne letne stopnje rasti, v %)

Panoge dejavnosti	Dodana vrednost	Produktivnost	Zaposlenost
A Kmetijstvo, lov, gozdarstvo	0,27%	1,77%	-1,49%
B Ribišтво	0,27%	0,14%	0,14%
C Rudarstvo	3,21%	3,26%	-0,05%
D Predelovalne dejavnosti	3,04%	3,34%	-0,29%
E Oskrba z elektriko, plinom, paro in vodo	1,31%	1,87%	-0,56%
F Gradbeništvo	2,74%	1,51%	1,23%
G Trgovina in popravila motornih vozil	3,26%	2,14%	1,12%
H Gostinstvo	3,39%	2,36%	1,03%
I Promet, skladiščenje in zveze	3,39%	2,03%	1,36%
J Finančno posredništvo	3,39%	2,54%	0,85%
K Nepremičnine, najem in poslovne storitve	3,39%	2,39%	1,00%
L Javna uprava, obramba, obvezna socialna varnost	1,91%	1,35%	0,55%
M Izobraževanje	2,16%	1,06%	1,11%
N Zdravstvo in socialno skrbstvo	2,16%	1,20%	0,97%
O Druge javne, skupne in osebne storitve	1,91%	1,88%	0,03%
P Zasebna gospodinjstva z zaposlenim osebjem	3,13%	0,91%	2,22%
Skupaj panoge dejavnosti	2,89%	2,43%	0,47%

9.3 MODEL RAZPOREDITVE AKTIVNOSTI

Model razporeditve aktivnosti smo uporabili za napovedovanje prostorske porazdelitve prebivalcev in delovnih mest zaradi vpliva izvedbe projekta tretje razvojne osi oz. posameznih scenarijev izvedbe tretje razvojne osi. Model je bil izdelan na osnovi prometnega omrežja in družbeno-ekonomskih podatkov po ustrezno določenih prometno-ekonomskih conah na osnovi metodologije, ki temelji na uporabi Lowry-Garin sistemov enačb. Model izhaja iz ekonomsko – prostorske teorije po kateri urbani razvoj vpliva na cestni promet, cestni projekti pa na potovalne vzorce prebivalcev in (pre)razporeditev aktivnosti v prostoru^[50].

Z modelom razporeditve aktivnosti smo simulirali in izdelali napoved prostorske razporeditve prebivalstva, zaposlenih v storitvenih dejavnostih in drugih zaposlenih na proučevanem območju. Najpomembnejše vhodne spremenljivke za (pre)razporeditev aktivnosti v prostoru so conska razporeditev zaposlenih v osnovnih dejavnostih in površina zemljišča, ki je na razpolago za širitev stanovanjskih in poslovnih površin. Vhodne podatke modela po conah smo oblikovali na podlagi popisa iz leta 2002 in so naslednji:

- število prebivalcev na zaposlenega;
- površina zemljišča, ki se lahko uporabi za širitev stanovanjskih površin;
- površina zemljišča, ki se lahko uporabi za povečanje števila poslovnih prostorov za storitvene dejavnosti;
- število zaposlenih v osnovnih dejavnostih;
- število zaposlenih po posameznih sektorjih;
- število gospodinjstev v posamezni coni;
- povprečno število avtomobilov na gospodinjstvo po posameznih conah;
- povprečni čas, potreben za potovanje znotraj cone.

Model razporeditve aktivnosti izhaja iz danih vhodnih podatkov, pri tem pa upošteva naslednje kriterije:

- prostorsko razporeditev osnovnih dejavnosti;
- kvaliteto in zasičenost cestnih povezav;
- razpoložljivost zemljišč za različne oblike razvoja;
- potrebe fizičnih in pravnih oseb po storitvah.

Kot prvo smo na podlagi obstoječih prometnih obremenitev in rezultatov modela v izhodiščem letu dosegli dvostransko ravnotežje z vidika prometa in razporeditve prostora na primerjalnem cestnem omrežju. Dvostransko ravnotežje ima naslednje lastnosti:

- število potovanj med conami je sorazmerno s (pre)razporeditvijo aktivnosti;
- (pre)razporeditev aktivnosti je odvisna od časa, potrebnega za potovanje med conami;
- čas potovanja na posameznem odseku je odvisen od količine prometa na njem in
- vsako potovanje poteka po najkrajši poti med izvorom in ciljem.

V doseženem ravnotežju smo v izhodiščnem letu dobili razporeditve prebivalstva in zaposlenih v storitvenih dejavnostih ter ga ustrezno umerili glede na dejansko stanje v izhodiščnem letu na obravnavanem območju z vidika razporeditve aktivnosti.

Na osnovi razvojnih podatkov o razporeditvi delovnih mest in prebivalstva v prostoru za leto 2030 ter z vključitvijo različnih scenarijev projekta tretje razvojne osi smo nato izdelali model razporeditve aktivnosti v prostoru vključno z induciranimi delovnimi mesti (razvitih servisov za podporo osnovnih dejavnosti) v letu 2030 za vsak posamezen scenarij izvedbe projekta tretje razvojne osi.

S prometnim modelom za leto 2030 smo dosegli dvostransko ravnotežje z vidika prometa in razporeditve prostora na primerjalnem cestnem omrežju.

V doseženem ravnotežju smo dobili nove razporeditve prebivalstva in zaposlenih v storitvenih dejavnostih, saj je predpostavka modela, da je število delovnih mest v osnovnih dejavnostih konstanta. Ta prerazporeditev je rezultat modela razporeditve aktivnosti, saj prikazuje dolgoročne razvojne učinke, ki jih povzroči implementacija projekta tretje razvojne osi.

9.4 PRESOJA PROSTORSKIH VPLIVOV

Presoja prostorskih vplivov smo opravili na osnovi prilagojene metodologije TIA (Territorial Impact Assessment)^[51] in na osnovi rezultatov modela razporeditve aktivnosti. Dokument Evropske prostorsko razvojne perspektive (EPRP) predvideva uporabo metodologije TIA kot inštrumenta za presojo prostorskih vplivov velikih infrastrukturnih projektov, še posebej pri ocenjevanju čezmejnega prostorskega vpliva.

Presoja vplivov na prostor v Sloveniji zaenkrat v Zakonu o urejanju prostora ni definirana. Presoja vplivov na prostor naj bi namreč poleg elementov, ki jih vsebuje "klasična" presoja vplivov na okolje, vsebovala tudi presojo vplivov posegov na regionalni in urbani razvoj. To pa pomeni potrebo po vsebinski in metodološki prilagoditvi študij ranljivosti okolja^[52].

TIA v tradiciji znotraj nacionalnih držav pomeni ocenjevanje vpliva enega prostorsko razvojnega projekta glede na integrirane prostorske cilje oziroma vizijo razvoja območja. Metodologija TIA vključuje vse vidike prostorskega planiranja, ekonomske, družbene, okoljske in kulturološke. V tem kontekstu izraža dvojni vidik splošnega prostorskega planiranja, ki je po eni strani perspektiva in celovito načrtovanje urejanja prostora, po drugi strani pa podaja ad-hoc presojo vpliva projekta in z njim povezanih vplivov na prostorsko strukturo (rabo prostora). V našem

primeru ko gre za območje proučevanja ob tretji razvojni osi in je slednje z vidika meddržavne – evropskega prostora relativno majhno, smo metodologijo TIA prilagodili glede na velikostno raven območja in v smeri zastavljenih ciljev, hkrati pa izdelali še modele oz. projekcije razporeditve aktivnosti na vplivnem območju tretje razvojne osi za leto 2030.

V Sloveniji se je metodologijo TIA že upoštevalo pri vrednotenju prostorskih vplivov avtoceste čez Trojane in avtoceste pri Mariboru^[53].

Oblikovanje kazalnikov za vrednotenje prostorskih učinkov zaradi izvedbe projekta predstavlja sestavni del TIA metodologije. Namen presoje je tako:

1. oceniti učinke na razvoj omrežja urbanih središč skozi kazalnike povezljivosti;
2. oceniti učinke na regionalni razvoj skozi kazalnike prostorskih potencialov.

Izdelali smo več scenarijev poteka koridorja tretje razvojne osi v prostoru in s pomočjo osnovnih skupin kazalnikov za vsak scenarij posebej vrednotili vplive na prostor

9.4.1 Kazalniki povezljivosti

Obstoječo in predvideno povezljivost po izvedbi projekta smo ugotavljali med gravitacijskimi središči do regionalne ravni katera predstavljajo nosilce družbeno-ekonomskega razvoja na širšem gravitacijskem območju tretje razvojne osi. Pri tem je bilo potrebno določiti vplivna območja središč, ki gravitirajo v posamezno regionalno središče.

Seznam središč funkcionalnih območij vse do regionalne ravni smo povzeli na podlagi SPRS^[1]. Kot regionalna funkcijska središča na širšem obravnavanem območju smo tako upoštevali vsa središča mednarodnega in nacionalnega pomena in vsa središča regionalnega pomena določena v SPRS. Po SPRS se na razširjenem gravitacijskem območju tretje razvojne osi, v katerega smo vključili tudi Ljubljano, somestje Domžale – Kamnik, Maribor in Ptuj, skupaj uvrščajo Ljubljana in Maribor kot središči mednarodnega pomena, 7 središč nacionalnega pomena in sicer Celje, Novo mesto, Velenje, Ptuj in somestja Brežice – Krško – Sevnica, Slovenj Gradec – Ravne na Koroškem – Dravograd in Trbovlje – Hrastnik – Zagorje ob Savi ter 4 središča regionalnega pomena Črnomelj, Kočevje in somestje Šmarje pri Jelšah – Rogaška Slatina. Poleg navedenih središč na območju Slovenije smo v izračun povezljivosti in dostopnosti vključili tudi čezmejni regionalni središči Celovec in Karlovac na kateri se navezuje tretja razvojna os.

Izhajali smo iz naslednjih smernic prostorskega razvoja določenih v SPRS:

1. Za skladen prostorski razvoj Slovenije se spodbuja razvoj policentričnega urbanega sistema, ki ga tvori dvostopenjsko strukturirano omrežje središč nacionalnega in regionalnega pomena, na katerega se, s primerno delitvijo funkcij in medsebojnimi prometnimi povezavami, navezuje omrežje drugih središč.
2. Gravitacijsko območje središča nacionalnega ali regionalnega pomena je zaključeno regionalno območje. V regionalnem območju se uravnoteženo in povezano razvija omrežje urbanih naselij. V omrežju urbanih naselij so razmeščene dejavnosti zdravstva, izobraževanja in socialnega varstva, prometne, trgovske, gostinske, finančne, zavarovalniške in druge poslovne dejavnosti, kulturne in informativne dejavnosti, možnosti za rekreacijo in šport ter oskrba z energijo in vodo ter proizvodne površine. V omrežju urbanih naselij se razmešča družbene in storitvene dejavnosti in druge funkcije javnega značaja glede na pogostost njihove rabe in racionalnost njihovega delovanja ter glede na število in strukturo prebivalcev in drugih družbenih in gospodarskih značilnosti ter naravnih in okoljskih pogojev.

3. Zgoraj navedena središča so bila določena na podlagi javnih in drugih funkcij, ki jih le ta posedujejo in predstavljajo gravitacijski dejavnik za prebivalce v širšem prostoru.
4. Središča nacionalnega pomena razvija tista urbana naselja, ki imajo najmanj 10.000 prebivalcev in potenciala za razvoj storitvenih, oskrbnih in drugih dejavnosti za oskrbo prebivalcev v svojem gravitacijskem območju, kot središča regionalnega pomena pa tista urbana naselja, ki imajo najmanj 5.000 prebivalcev, njihova gravitacijska območja pa so odmaknjena, hribovita, gorska, obmejna ali oddaljena od glavnih prometnih koridorjev.

Za potrebe analize povezljivosti smo območje tretje razvojne osi razširili s FUR sosednjih središč nacionalnega pomena in z mednarodnima središčema Ljubljano in Mariborom. Izračun časovno najkrajših povezav je temeljil na umerjenem prometnem modelu glede na obstoječe stanje (2004-2005). Pomen v analizo povezljivosti vključenih FUR je prikazan v tabeli 9.4.

Tabela 9.4: Pomen vključenih funkcionalnih urbanih regij

Središča FUR	Št. preb. FUR (v 1.000)	Pomen FUR	BDV rang
Ljubljana	415	mednarodno	1,416
Maribor	227	mednarodno	1,099
Celje	158	nacionalno	1,050
Kamnik – Domžale	77	nacionalno	1,028
Novo mesto	72	nacionalno	1,020
Slovenj G. – Dravograd – Ravne	72	nacionalno	1,024
Brežice – Krško - Sevnica	65	nacionalno	1,004
Ptuj	66	nacionalno	1,014
Velenje	61	nacionalno	1,030
Trbovlje – Hrastnik – Zagorje	44	nacionalno	1,020
Rog. Slatina – Šmarje	31	regionalno	1,000
Kočevje	28	regionalno	1,003
Črnomelj	24	regionalno	1,002
Karlovac	138	nacionalno	1,191
Celovec	560	nacionalno	2,000

Povezljivost osebnih potovanj smo definirali kot časovno razdaljo do 1 ure (do 100 km), ki po definiciji predstavlja kratka dnevna (nedaljinska) potovanja^[54]. Porazdelitev obsega potovanj glede na časovno oddaljenost je bila izdelana v okviru prometnega modeliranja. V časovnem intervalu do 60 minut se realizira 95% potovanj. Znotraj povezljivosti tako upoštevamo vse dnevne migracije na delo in šolanje ter potovanja zaradi oskrbe. S tem se prepreči upoštevanje povezav med časovno bolj oddaljenimi središči za katera po tem kriteriju predvidimo, da so nepovezljiva. Povezljivost smo izračunali glede na obstoječe stanje in glede na stanje po posameznem scenariju poteka tretje razvojne osi v letu 2030. Povezljivost blagovnih tokov smo definirali kot časovno razdaljo do 2 ur. Porazdelitev obsega potovanj glede na časovno oddaljenost je bila izdelana v okviru prometnega modeliranja. V časovnem intervalu do 120 minut se realizira 90% blagovnih poti.

Kazalnike povezljivosti smo izračunali po spodnji enačbi:

$$U_{ix\Delta} = U_{ix} - U_{io}$$

U_{ix} - stanje FUR_i po idejni trasi x

U_{io} - stanje FUR_i po idejni trasi 0

Stanje U_i FUR je izračunano kot vsota vseh zmnožkov drugih FUR BDP (ali razvrstitev)

$$U_i = \sum_{ij} \{(R_i + R_j - 1) * f_h(t_{ij})\}$$

$$U_i = \sum_{ij} \{(B_i + B_j) * f_h(t_{ij})\}$$

Kjer je:

R_i razvrstitev FUR - funkcionalnega urbanega območja

R_j razvrstitev FUR - funkcionalnega urbanega območja

B_i BDP razvrstitev FUR funkcionalnega urbanega območja

B_j BDP razvrstitev FUR funkcionalnega urbanega območja

f_h logaritemska funkcija pri maksimalni časovni dolžini povezljivosti

t_{ij} čas potovanja med FUR_i in FUR_j

Upoštevali smo naslednje kazalnike povezljivosti:

Kazalnik 1 - povezljivost med središči FUR ob tretji razvojni osi

S tem kazalnikom smo preverjali povezljivost med središči FUR ob tretji razvojni osi vključno s Celovcem in Karlovcem (tabela 9.5) glede na posamezne koridorje poteka tretje razvojne osi in razvrščanje pomena povezav, pri čemer so vplivi od časov potovanj med središči izmerjeni z utežbo posamezne povezave določene glede na pomen središča, ki se ga povezuje v dostopnem času 1 ure. Utežbe oz. razvrstitve posameznih povezav so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 9.5: Uteži posameznih povezav

Od / do	Središča nacionalnega pomena	Središča regionalnega pomena
Središča nacionalnega pomena	3	2
Središča regionalnega pomena	2	1

Kazalnik prikazuje izboljšavo povezljivosti prebivalstva po cestah glede na posamezne scenarije razvoja. Kazalec je formuliran kot največji možni časovni interval v katerem so dnevne aktivnosti (priložnosti) dosegljive (1 ura). Primerja povezljivost prebivalcev pred oz. po izboljšavi prometne infrastrukture in kaže na spremembe v dosegljivosti števila prebivalcev v času do 1 ure. Kazalec odraža razlike v povezljivosti med središči FUR v 1 uri.

Kazalnik 2 - povezljivost med središči FUR z upoštevanjem BDP

V tem primeru smo navedene povezave po scenarijih namesto z razvrščanjem povezav glede na pomen središč utežili z BDP vseh določenih FUR vključno s Celovcem in Karlovcem (tabela 9.6). Kazalnik prikazuje izboljšavo povezljivosti gospodarstva po cestah glede na posamezne scenarije razvoja. Kazalec je oblikovan kot največji možni časovni interval v katerem se opravljajo posamezne dnevne aktivnosti (2 uri). Primerja povezljivost gospodarstva pred oz. po izboljšavi prometne infrastrukture. Kazalec odraža razlike v povezljivosti med središči FUR v 2 urah glede gospodarsko moč, ki je merjena z BDV in ne odraža vedno povezave z omrežjem družbene javne infrastrukture.

Vrednotenje koridorjev oziroma posamezne idejne trase z vidika povezljivosti osebnih potovanj (Kazalnik 1 – povezljivost med središči FUR ob tretji razvojni osi) in z vidika povezljivosti blagovnih tokov (Kazalnik 2 - povezljivost med središči FUR z upoštevanjem BDP) je prikazano v tabeli 9.6.

Tabela 9.6: Kazalniki povezljivosti osebnih in blagovnih tokov

Idejna trasa	U_{oseb}	U_{blago}	$U\Delta_{oseb}$	$U\Delta_{blago}$
Brez projekta	1118	2727		
Okoljska brez AC in HC	1315	3613	197	886
Okoljska z AC in HC	1287	3206	169	479
Investicijska brez AC in HC	1378	3414	260	687
Investicijska z AC in HC	1312	3265	194	538
Zahodna	1285	3242	167	515
Investicija/stroški uporabnikov	1278	3157	160	430
Modificirana - zahodna	1333	3242	215	515

9.4.2 Kazalnik – prostorski potenciali

S kazalnikom prostorski potenciali smo analizirali predvideno rabo prostora z vidika ovrednotenja pričakovanih dolgoročnih učinkov projekta dobljenih na osnovi rezultatov modela razporeditev aktivnosti. Model je bil izdelan na osnovi prometnega omrežja in družbeno-ekonomskih podatkov po ustrezno določenih prometno-ekonomskih conah z uporabo Lowry-Garin sistema enačb.

V tabeli 9.7 so prikazani rezultati kazalnika prostorski potencialni z možnostmi prostorskega razvoja območja ob tretji razvojni osi, ki so podani v številu dodatno ustvarjenih delovnih mest v servisnih dejavnostih in ustvarjenem dodatnem povečanju števila prebivalcev. Ustvarjena delovna mesta in potrebno povečanje števila prebivalcev v modelu razporeditve aktivnosti za vsako posamezno idejno traso do leta 2030 veljajo ob predpostavkah, ki temeljijo na projekcijah gospodarske in prebivalstvene rasti za leto 2030.

Tabela 9.7: Ustvarjeni prostorski potenciali do leta 2030 zaradi izvedbe posamezne idejne trase

Idejne trase	Zaposleni 2030 (v tisočih)	Ustvarjena delovna mesta	Ustvarjeno povečanje št. preb.	Sprememba v %	
Brez izvedbe projekta	277.563	/	/	/	/
Okoljska brez AC in HC	279.705	2.142	9.048	0,77%	1,23%
Okoljska z AC in HC	279.960	2.397	10.270	0,86%	1,39%
Investicijska brez AC in HC	279.849	2.286	9.663	0,82%	1,31%
Investicijska z AC in HC	280.122	2.559	11.005	0,92%	1,49%
Zahodna	281.328	3.765	16.168	1,35%	2,19%
Investicija/stroški uporabnikov	279.900	2.337	10.093	0,84%	1,37%
Modificirana - zahodna	280.644	3.081	13.359	1,11%	1,82%

Rezultati modela kažejo, da se število dodatno ustvarjenih delovnih mest zaradi izgradnje boljše prometnice do leta 2030 glede na potek idejne trase giblje med 2.142 v primeru okoljske idejne trase brez AC in HC do 3.765 delovnih mest v primeru zahodne idejne trase, ki se po tem kazalniku izkaže za najboljšo. Tudi v primeru ustvarjenega povečanja števila prebivalcev predstavljata omenjeni idejni trasi skrajni vrednosti glede na vrednosti preostalih idejnih tras. Povečanje v primeru okoljske idejne trase brez AC in HC do leta 2030 znaša 9.048 prebivalcev v primeru zahodne idejne trase pa 16.168 prebivalcev. Povečanje v odstotkih zaradi izvedbe posameznih idejnih tras glede na vse predvidene zaposlene v letu 2030 na obravnavanem območju v primeru neizvedbe projekta in na osnovi projekcij gospodarske ter prebivalstvene rasti znaša med 0,77% do 1,35%, glede na pričakovano število prebivalcev pa med 1,23% in 2,19%. Obe zahodni trasi se po kazalniku prostorski potenciali izkažeta za najboljši. Modificirana zahodna idejna trasa je po omenjenem kazalniku druga najboljša s 3.081 ustvarjenimi delovnimi mesti in s povečanjem števila prebivalcev za 13.359.

Zahodna trasa je najučinkovitejša v povezovanju Koroške regije z avtocesto A1. Obe zahodni (Zahodna in Modificirana zahodna) idejni trasi povezujeta zaprto Zasavsko regijo s Celjsko in Novomeško regijo, kar predstavlja poglobitveno razliko glede na ustvarjen prostorski potencial ostalih idejnih tras.

10 PROMETNO VREDNOTENJE

Osnova za izdelavo prometnega vrednotenja scenarijev je izdelan prometni model obravnavanega območja. Za celotno vplivno območje ob tretji razvojni osi je izdelan enovit model, ki navezuje prometne tokove sosednjih regij in mednarodne tokove. V prometni model je vključen javni in zasebni potniški ter tovorni promet na cestnem in železniškem omrežju. Projekcija obsega prometnih tokov je izdelana za bazno leto + 20 let.

Za izdelavo prometnega modela bodo uporabljeni anketni podatki o potovalnih navadah po gospodinjstvih v Sloveniji (Prometna študija RS – obdelava in analiza podatkov iz ankete po gospodinjstvih DRSC, 2001). V anketi je sodelovalo 25.000 gospodinjstev. Za posamezno gospodinjstvo so bili zajeti podatki o velikosti, dohodku in številu osebnih avtomobilov. Za opis posameznega potovanja so bili anketirani člani gospodinjstva. V tem delu so bili zbrani podatki o izobrazbi, starosti in sorodstveni vezi anketiranca, namenu potovanja, prevoznem sredstvu in relaciji potovanja.

10.1 ŠTIRISTOPENJSKI PROMETNI MODEL ZA POTNIŠKI PROMET

Osnova za izdelavo modela je teoretična predpostavka, da imajo družbene okoliščine v katerih posamezniki živijo pomemben vpliv na možnosti in omejitve pri izbiri aktivnosti posameznika. Na osnovi družbenih okoliščin in aktivnosti so potovanja klasificirana:

- Po namenu potovanja (porazdelitev potovanj po namenu v prometnem modelu zagotavlja večjo natančnost modela generacije potovanj):
 - o poslovna,
 - o na delovno mesto,
 - o v šolo,
 - o po nakupih,
 - o družbeni in rekreacijski namen,
 - o ostalo.
- Po delu dneva (namen potovanja se spreminja glede na del dneva) ter po vrsti dneva (delovni dan, vikend ali praznik).
- Po lastnostih osebe (potnika) – posameznikovo prometno obnašanje je močno odvisno od naslednjih družbeni kazalnikov:
 - o dohodek,
 - o število osebnih vozil v lasti,
 - o velikost in struktura gospodinjstva.

Prva stopnja prometnega modela je *modeliranje generacije potovanj* (produkcija in atrakcija cone). Uporabljena je metoda regresijskega modela.

Tabela 10.1: Dejavniki generacije in atrakcije potovanj

Generacija potovanj – podatki gospodinjstev	Atrakcija potovanj – aktivnosti
dohodek,	pokriti prostor na voljo za industrijsko dejavnost in servisne dejavnosti,
lastništvo osebnega avtomobila,	vrsta dejavnosti,
struktura in velikost gospodinjstva,	zaposlenost,
število zaposlenih v gospodinjstvu,	lokacija in
lokacija gospodinjstva (urbano, ruralno območje) in	drugi dejavniki.
drugi dejavniki.	

Regresijski model generacije potovanj. Osnovna enota analize je gospodinjstvo s svojimi družbenoekonomskimi značilnostmi. Podatke o gospodinjstvih se zbere z vzorčenjem, zato na napako modela vpliva tudi vzorčna napaka. Posamezno gospodinjstvo predstavlja vektor, ki opisuje povezavo med lastnostmi gospodinjstva in njegovim prometnim obnašanjem. Osnovna enačba regresijskih modelov generacije potovanj je:

$$Y_i = a + b_1X_{i1} + b_2X_{i2} + \dots + b_nX_{in} + e_i$$

Y_i – ocenjena vrednost števila potovanj na opazovano enoto

X_i – neodvisna spremenljivka, lastnost opazovane enote

a_n – konstantni člen

b_n – ocenjevani parameter vpliva neodvisne spremenljivke

e_i – zunanji vplivi

Regresija predpostavlja linearno zvezo med opazovanimi spremenljivkami. Nelinearnost povezave med opazovanimi spremenljivkami se rešuje z linearizacijo (logaritmična, potenčna ali kakšna druga transformacija) ali dihotomizacijo neodvisne spremenljivke (iz kategorij neodvisne spremenljivke se naredi nove dihotomne spremenljivke z vrednostmi 0 ali 1). Skupne vrednosti posameznih con se izračuna tako, da v regresijskem modelu nadomestimo vrednosti za gospodinjstvo s povprečno vrednostjo za posamezno cono, pomnoženo s številom gospodinjstev v njej.

Generacija osebnih potovanj je bila izdelana na osnovi podatkov o številu zaposlenih v gospodinjstvu in podatkov o številu osebnih avtomobilov v gospodinjstvu. Na osnovi teh neodvisnih podatkov so bile za gospodinjstva izdelane regresijske enačbe odvisnosti števila potovanj od števila zaposlenih v gospodinjstvu, in sicer ločeno za gospodinjstva brez lastništva avtomobila, za gospodinjstva z enim avtom in za gospodinjstva, ki imajo v lasti dva avtomobila ali več. Število osebnih potovanj je bilo v nadaljevanju razdeljeno po modalitetah : peš, javni prevoz oseb in zasebni prevoz oseb.

Pred izvedbo druge stopnje štiristopenjskega prometnega modela se izvede proceduro ujemanja števila izvorov in števila ciljev potovanj. Modeli generacije potovanj so enostavnejši in imajo boljše pojasnjevalne spremenljivke kot modeli atrakcije, zato praviloma predpostavimo, da je vsota vseh izvorov prava vrednost.

Druga stopnja prometnega modela je *distribucija potovanj*. Distribucija potovanj je izdelana z gravitacijskim modelom na osnovi opravljenih anket . Enačba gravitacijskega modela je:

$$F(C_{OD}) = C_{OD}^{X_1} \exp(X_2 C_{OD}) ,$$

kjer so:

$F(C_{OD})$ – stroškovni upor potovanja iz O v D,

C_{OD} – generaliziran strošek potovanja iz O v D,

X_1, X_2 – koeficienta gravitacijske funkcije.

Število potovanj med pari izvor-cilj (O-D) določa naslednja enačba:

$$T_{OD} = a_O b_D P_O A_D F(C_{OD}),$$

kjer so:

T_{OD} – število potovanj med conama O in D,

P_O – generacije potovanj iz cone O,

A_D – atrakcije potovanj v cono D,

a_O, b_D – izravnalni faktor vrstica/stolpec.

Izdelana je bila določitev potovalnih navad za *izbor potovalnega sredstva* (modal split). Število avtobusov, pogostost voženj in linije so bile v model javnega potniškega prometa prenesene iz vozniških redov AVRIS. V model javnega potniškega prometa je bilo vključeno tudi železniško omrežje z voznim redom vlakov v letu 2005/2006. Avtobusne in železniške postaje so postavljene v prostor in med seboj povezane v javno potniško omrežje. S prometnim modelom se za javni potniški promet določijo generalizirani stroški uporabnikov za vsak par izvor-cilj. Generaliziran strošek je vrednost, sestavljena iz časa, ki je potreben za določeno pot, iz dolžine poti in iz cestnine oziroma cene vozovnice.

$$GC = (TC \cdot T) + (DC \cdot D) + (TLC \cdot TL),$$

kjer so:

GC – generaliziran strošek potovanja,

TC – strošek časovne enote potovanja,

T – čas potovanja,

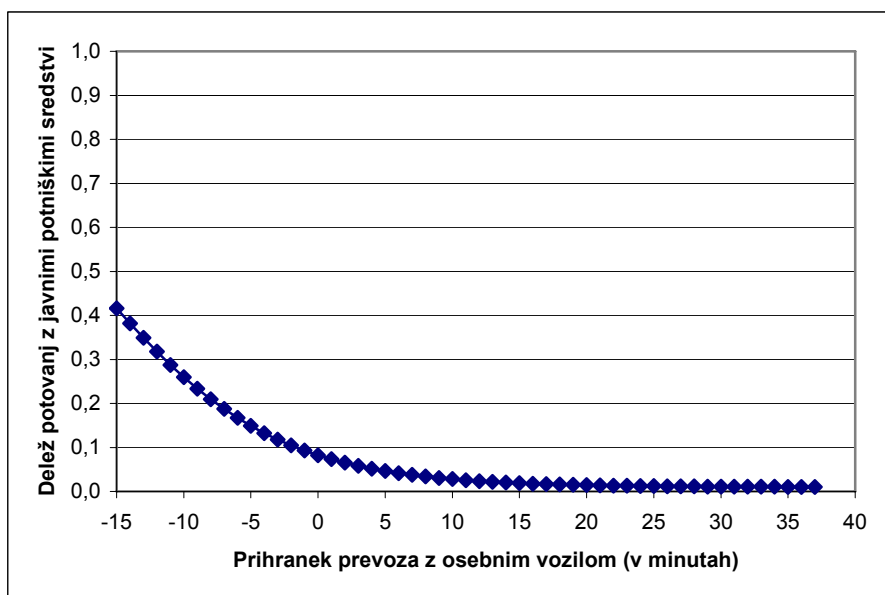
DC – strošek enote dolžine potovanja,

D – dolžina potovanja,

TLC – strošek cestnine (vozovnice) na prevoženo enoto

TL – število prevoženih cestninskih enot.

Generalizirani stroški uporabnikov za osebna vozila so se na obstoječem cestnem omrežju določili z obremenitvijo omrežja z izhodiščno matriko potovanj, ki je kalibrirana na števne podatke. Metoda izbora potovalnega sredstva določa način prevoza na podlagi matrik generaliziranih stroškov potovanj za oba načina prevoza (osebni, javni) na vsakem paru izvor-cilj. Izbor potovalnega sredstva se izdelava za vsak namen potovanja posebej. Krivulja izbora potovalnega sredstva je bila določena s kalibrirano razdelitveno funkcijo, ki je prikazana na sliki 10.1.



Slika 10.1: Kalibrirana krivulja izbora potovalnega sredstva

Rezultat izbora potovalnega sredstva so matrike potniških potovanj za vsak način prevoza posebej. Stopnja zasedenosti osebnih vozil se lahko določi glede na namen potovanja na podlagi rezultatov izdelanih anket ter na podlagi števnih podatkov. Zasedenost avtobusov je določena na podlagi Prometne študije RS - Raziskave, vezane na potovanja z avtobusi.

Četrta stopnja štiristopenjskega prometnega modela je obremenjevanje prometnih omrežij. Obremenjevanje cestnega omrežja je bilo izvedeno z uporabo kapacitetnih uporov na odsekih. Matrika domačih osebnih vozil je bila kalibrirana na števne podatke na odsekih in mejnih prehodih v letih 2004 in 2005.

Izhodiščna matrika potovanj tujih osebnih vozil je izdelana na osnovi rezultatov Analize prometnih tokov čez mejne prehode v Republiki Sloveniji, DRSC, števnih podatkov na mejnih prehodih, števila zaposlenih v terciarnih dejavnostih ter števila prebivalcev po conah. Dobljena matrika je bila kalibrirana na števne podatke na državnem cestnem omrežju.

Prometni model za tovorni promet

Tovorni promet predstavlja največ 20% vseh poti v industrijskih državah, a je pomemben dejavnik predvsem pri nastanku zastojev. Uporabili bomo model povpraševanja po tovornih prevozi. To je štiristopenjski prometni model, prilagojen za tovorni prevoz.

Faktorji, ki vplivajo na generacijo in atrakcijo tovornih potovanj so:

- število zaposlenih,
- obseg prodaje in
- sektorska delitev dejavnosti.

Generacija potovanj za tovorna vozila je bila izdelana posebej za lahka tovorna vozila in za težka tovorna vozila. Število generiranih potovanj z lahkimi tovornimi vozili je modelirano v odvisnosti od števila prebivalcev cone in števila delovnih mest v terciarnem sektorju. Število generiranih potovanj z težkimi tovornimi vozili pa je modelirano v odvisnosti od bruto dodane vrednosti (BDV) v primarnem in sekundarnem sektorju.

Osnova za kalibracijo blagovnih tokov so rezultati anketiranja velikih generatorjev tovarnega prometa – Anketa blagovnih poti. Anketni podatki predstavljajo tudi osnovo za ocenitev elastičnosti povpraševanja po prevozi tovora glede na modalitete.

10.2 NAPOVED BODOČIH PROMETNIH TOKOV

Osnova za izdelavo napovedi je napoved demografskega in ekonomskega razvoja v prostoru. Pri izdelavi napovedi so upoštevani obstoječe demografsko in ekonomsko stanje, dosedanje razvojni trendi na obravnavanem območju, prihodnji prostorski plani in razvojni podatki o razporeditvi delovnih mest ter napoved demografskega razvoja.

V napovedi so upoštevane dosedanje rasti prometnih tokov na števnih mestih in mejnih prehodih. Ocenjen in upoštevan je tudi vpliv nove cestne povezave na tranzitni promet. Napoved prometnih tokov za obdobje + 20 let. Model faktorja rasti je opisan z enačbo

$$T_i = F_i \cdot t_i,$$

kjer so:

- i – cona,
- T – prihodnje število potovanj,
- t – sedanje število potovanj,
- F – faktor rasti.

Faktor rasti (F_i) se ocenjuje na podlagi funkcije s parametri: število prebivalcev, dohodek in lastništvo osebnih avtomobilov. Ti modeli so zelo nenatančni, a so zaradi svoje robustnosti uporabni za ocenjevanje števila potovanj v zunanje cone obravnavanega območja.

Distribucija bodočih prometnih tokov je izdelana na osnovi kalibriranih matrik potovanj po vrstah vozil za leto 2004. Delitev potovanj med javni potniški promet in promet z osebnimi vozili (modal split) je bila izdelana z uporabo enake krivulje kot v letu 2004, preverjen pa je tudi scenarij dvakratnega povečanja uporabe javnega potniškega prometa z vključenim dograjenim železniškim omrežjem Velenje – Dravograd.

Prometne obremenitve na obstoječem in bodočih cestnih omrežjih v obliki povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) so za leto 2004 prikazane v prilogah 3.1 – 3.8, za leto 2030 pa v prilogah 3.9 – 3.16. Prometne obremenitve v obliki števila potnikov na relacijah med avtobusnimi in železniškimi postajami so za leti 2004 in 2030 prikazane v prilogi 4.

10.3 SCENARIJ POVEČANJA PREVOZOV V JAVNEM POTNIŠKEM PROMETU

Posebej je bil preverjen scenarij povečanja prevozov v javnem potniškem prometu, v katerem smo predpostavili:

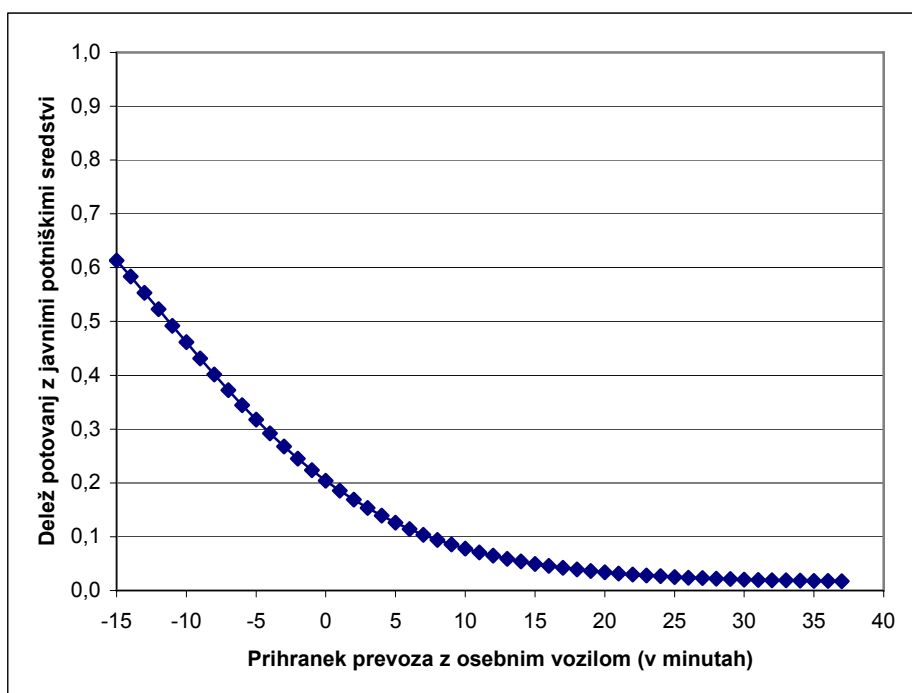
- da se bo do konca planskega obdobja (leto 2030) delež potovanj z javnimi prevoznimi sredstvi podvojil ter
- da bo zagrajena železniška povezava med Velenjem in Dravogradom.

Za Scenarij povečanja prevozov v javnem potniškem prometu je bila določena krivulja izbora potovalnega sredstva (slika 10.5) z naslednjimi parametri:

$$\text{OsnD} = 0,015$$

$$\lambda = 0,125$$

$$\delta = 11,5$$



Slika 10.2: Krivulja izbora potovalnega sredstva v Scenariju povečanja prevozov v javnem potniškem prometu

Rezultati obremenjevanja javnega potniškega in obstoječega cestnega omrežja v Scenariju povečanja prevozov v javnem potniškem prometu so prikazani v prilogah 5.1 in 5.2.

Preveritev vpliva dvakratnega povečanja števila potovanj z javnimi prevoznimi sredstvi je bila za leto 2030 izdelana na omrežju idejne trase za scenarij "Najugodnejši investicijski stroški in



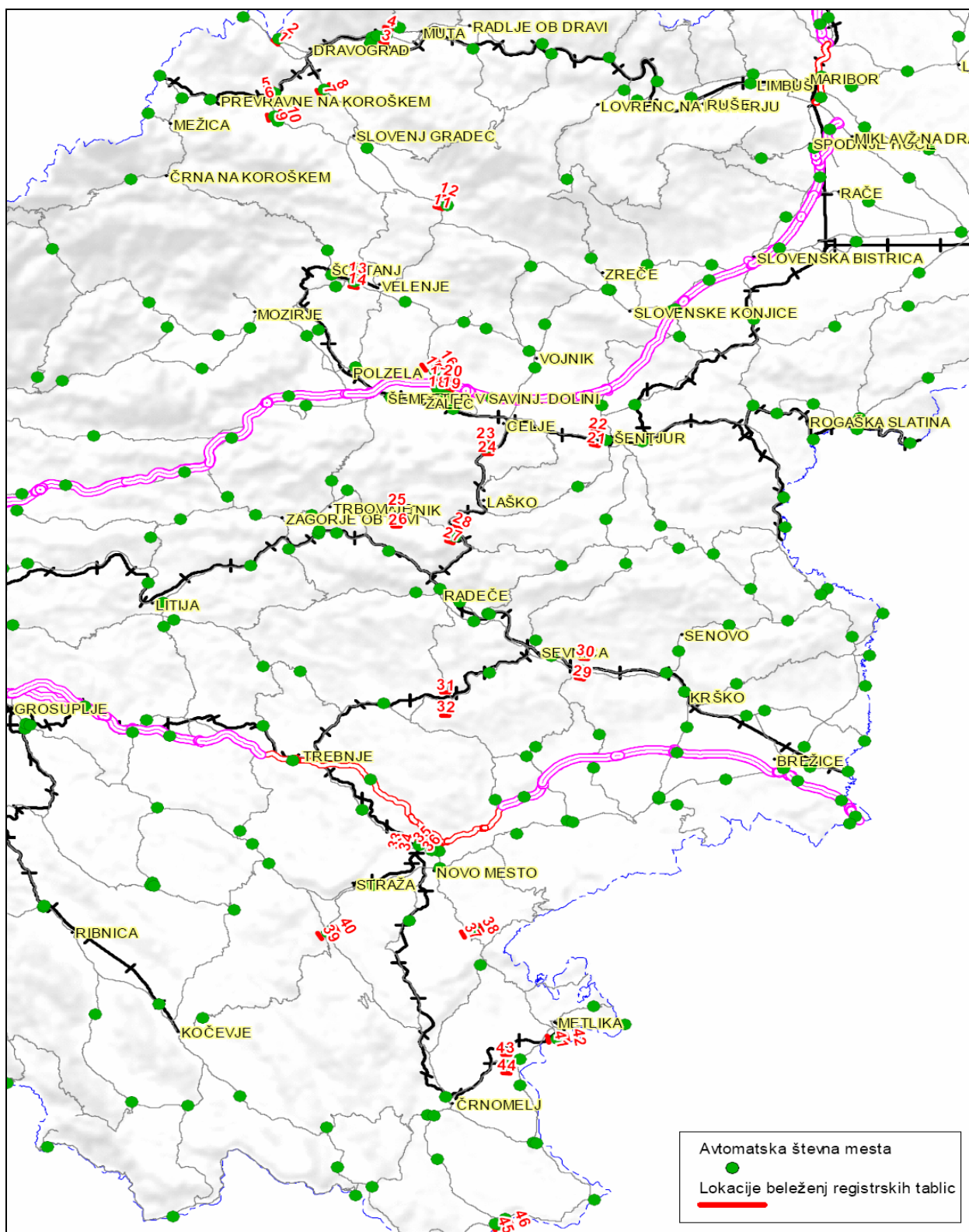
koristi za uporabnike". Povprečno število vozil (PLDP) na odsekih projekta 3. razvojne osi je v predmetnem scenariju (Priloga 5.3) za 3,6% manjše od števila vozil v napovedi s kalibrirano krivuljo izbire potovalnega sredstva.

10.4 TERENSKE RAZISKAVE

Terenske raziskave so obsegale beleženje registrskih tablic na celotnem območju 3. razvojne osi. Zaradi obsežnosti območja so bile terenske raziskave izvedene v 2 dneh, in sicer v torek, 18.7.2006 in četrtek, 20.7.2006. Beleženje registrskih tablic je potekalo v 15 minutnih intervalih neprekinjeno 15 ur, in sicer od 6.00 ure do 21.00 ure. Ločeno so bila beležena osebna vozila, avtobusi, lahka tovorna in težka tovorna vozila, in sicer domača ter tuja vozila.

Lokacije beleženj so bile na takih odsekih cest, kjer so hitrosti vozil dovolj majhne, da je možno beleženje registrskih tablic, praviloma na mestih avtomatskih števnih mest, kjer je bilo možno izdelati analizo pridobljenih podatkov na nivoju PLDP. Prikazane so na sliki 10.6.

Rezultati terenskih raziskav so uporabljeni pri finalizaciji prometnih tokov na celotni 3. razvojni osi.



Slika 10.3: Lokacije beleženj registrskih tablic

10.5 ANKETA BLAGOVNIH POTI

Za dimenzioniranje tovarnega prometa z izvorom ali ciljem na območju tretje razvojne osi je bila na vzorcu večjih gospodarskih subjektov izvedena anketa o blagovnih tokovih. Predmet ankete je bil ugotoviti obseg blagovnih tokov za leta 2000 – 2005 po cesti in železnici in oceniti razvojno vizijo gospodarskih subjektov.

Osnova za izdelavo vzorca so bile gospodarske družbe na območju tretje razvojne osi. Nabor gospodarskih družb z osnovnimi kazalniki kot sta število zaposlenih in dodana vrednost smo pridobili iz podatkovnih zbirk iBON 2006 in IPIS 2005. V prvem koraku smo izbrali podjetja in podružnice z več kot 20 zaposlenimi. To so osnovne enote podpopulacije gospodarskih subjektov na tretji razvojni osi. Ciljno populacijo predstavlja 1009 osnovnih enot. V teh gospodarskih družbah je 97.000 zaposlenih.

Vzorec smo oblikovali v dveh stopnjah. V prvi stopnji smo izbrali 18 največjih podjetij na območju tretje razvojne osi z 21.000 zaposlenimi, kar po predstavlja več kot 20% zaposlenih v ciljni populaciji podjetij. V drugem delu vzorca smo izbirali še 32 podjetij. Za izbor teh enot smo uporabili metodo proporcionalne stratifikacije po regijah tretje razvojne osi. Vzorčni delež je 0,03229, kar predstavlja korak 1:30,968.

Tabela 10.2: Delež podjetji v vzorcu in delež zaposlenih v teh podjetjih po regijah

Regija	Delež podjetji	Delež zaposlenih
Jugovzhodna Slovenija	0,06	0,35
Koroška	0,05	0,27
Savinjska	0,05	0,24
Spodnjeposavska	0,04	0,17
Zasavska	0,04	0,20
3. razvojna os	0,05	0,26

Pripravili smo vprašalnik, ki je vseboval tri sklope:

1. obseg blagovnih tokov v letih 2000 – 2005:
 - skupno količino tovora prepeljanega v podjetje,
 - skupno količino tovora prepeljanega iz podjetja in
 - delitev prepeljanega tovora na cestni promet in železnico;
2. izvor in cilj blagovnih tokov v letu 2005:
 - pripeljan tovor (v tonah in tovarnjakih ali vagonih) v podjetje iz Slovenije glede na izvor poti (občina),
 - pripeljan tovor (v tonah in tovarnjakih ali vagonih) v podjetje iz tujine glede na izvor poti (država in mejni prehod),
 - odpeljan tovor (v tonah in tovarnjakih ali vagonih) iz podjetja v Slovenijo glede na cilj poti (občina) in
 - odpeljan tovor (v tonah in tovarnjakih ali vagonih) iz podjetja v tujino glede na cilj poti (država in mejni prehod);
3. razvojna vizija podjetja:
 - obsega poslovanja,
 - povečanje / zmanjšanje prodaje, proizvodnje, zaposleni.

Anketiranje je potekalo pisemsko. Izbranim podjetjem je bil poslan dopis Ministrstva za okolje in prostor, v katerem je bil razložen namen izvedbe ankete in izraženo povabilo k sodelovanju.

Anketiranje je potekalo v mesecu septembru. Odgovore smo prejeli od 20 gospodarskih subjektov. Od teh so trije sporočili, da ne vodijo podatkov o blagovnih tokovih. Pridobljeni podatki o obsegu in poteku tokov tovarnega prometa bodo uporabljeni za dimenzioniranje prometnega modela.

Tabela 10.3: Delež podjetji v vzorcu in delež zaposlenih v teh podjetjih po regijah

Regija	Vzorec		Ciljna populacija	
	Število podjetji	Število zaposlenih	Delež podjetji	Delež zaposlenih
Jugovzhodna Slovenija	7	4411	0,03	0,17
Koroška	1	358	0,01	0,03
Savinjska	6	2041	0,01	0,04
Spodnjeposavska	2	1020	0,02	0,13
Zasavska	1	850	0,01	0,13
3. razvojna os	17	8680	0,02	0,09

Sodelovanje v raziskavi o blagovnih tokovih je bilo slabo. V raziskavi je sodelovalo 34% vzorčnih enot, kar predstavlja 2% ciljnih gospodarskih subjektov oziroma 9% zaposlenih v ciljni populaciji. Vsi sodelujoče gospodarski subjekti glede na dejavnost spadajo v sekundarni sektor. Ta sektor na območju tretje razvojne osi predstavlja 64% vseh zaposlenih in 32% podjetij.

Na osnovi podatkov o razvojnih vizijah posameznega podjetja smo izračunali oceno gospodarske rasti sekundarnega sektorja. V zasavski in koroški regiji je bilo v vzorec vključeno le po eno podjetje iz regije, zato podatki na nivoju regije niso reprezentativni. Podjetje iz zasavske regije v skupno oceno ni bilo vključeno zaradi specifičnosti dejavnosti in položaja podjetja. V tabeli 10.4 so prikazane utežene ocene rasti sekundarnega sektorja po različnih kazalnikih po posameznih regijah in za celotno tretjo razvojno os.

Tabela 10.4: Utežene ocene rasti sekundarnega sektorja po regijah tretje razvojne osi

Regija	Prodaja	Proizvodnja	Zaposleni
Jugovzhodna Slovenija	0,8%	1,0%	0,3%
Koroška*	1,8%	1,0%	0,5%
Savinjska	3,4%	0,0%	0,4%
Spodnjeposavska**	1,0%	1,2%	0,5%
Zasavska*	-	-	-
3. razvojna os	1,5%	0,8%	0,3%

* ni reprezentativno, ena enota

** ni reprezentativno, dve enoti

Predstavljeni kazalniki gospodarske rasti za koroško in spodnjeposavsko regijo niso reprezentativni in so kot posamezen zapis namenjeni le predstavitvi. Kazalniki za celotno tretjo razvojno os pa vsebujejo podatke vseh anketiranih gospodarskih subjektov. Na območju tretje razvojne osi je v obdobju 2007 – 2017 predvidena nadaljnja rahla gospodarska rast sekundarnega sektorja.

Izdelali smo tudi oceno blagovnih tokov med regijami glede na regijo gospodarskega subjekta. Osnova za izdelavo izvorno – ciljne matrike so bili podatki o blagovnih tokovih v letu 2005. V tabeli 10.5 so prikazane prepeljane tone v cestnem tovarnem prometu. Tabela 10.6 pa prikazuje prepeljane tone v železniškem tovarnem prometu. Podatki so prikazani le za gospodarske subjekte v savinjski regiji in Jugovzhodni Sloveniji. V ostalih regijah je v raziskavi sodelovalo premajhno število podjetij, tako da rezultati na nivoju regije niso reprezentativni.

Tabela 10.5: Prepeljane tone v cestnem tovornem prometu 2005

	Jugovzhodna Slovenija	Savinjska
Gorenjska	81.776	8.058
Goriška	7.356	68.475
Jugovzhodna Slovenija	41.444	40.529
Koroška	110	31.942
Notranjsko-kraška	33	892
Obalno-kraška	11.835	6.028
Osrednjeslovenska	6.079	11.458
Podravska	8.231	111.895
Pomurska	5.922	19.464
Savinjska	4.787	67.685
Spodnjeposavska	47	
Zasavska		6.383
Slovenija - neopredeljeno	7.030	15.562

Tabela 10.6: Prepeljane tone v železniškem tovornem prometu 2005

	Jugovzhodna Slovenija	Savinjska
Gorenjska	3.263	
Goriška		219
Jugovzhodna Slovenija		69.717
Obalno-kraška	13.362	7.473
Osrednjeslovenska	215	3.944
Podravska	31.020	146.466
Pomurska	185	15.040
Savinjska		3.074
Zasavska		613

Gospodarski subjekti v Jugovzhodni Sloveniji so v največji meri orientirani na zahodno-evropske trge, kar kaže največji blagovni promet proti gorenjski regiji, ki vključuje tudi mejni prehod Karavanke oz. države zahodne Evrope. Drugi najmočnejši tok je znotraj regije oziroma Mejni prehodi s Hrvaško in v nadaljevanj države jugovzhodne Evrope. Na tretjem mestu so železniški blagovni tokovi čez podravsko regijo v Avstrijo. Pomembni so tudi intermodalni blagovni tokovi proto obalno-kraški regiji in navezava na Luko Koper oziroma države jugozahodne Evrope. Savinjska regija ima najmočnejše blagovne tokove proti podravski regiji in naprej v Avstrijo ter drugimi evropskimi državami. Zelo močni so tudi blagovni tokovi proti Jugovzhodni Sloveniji in naprej proti državam jugovzhodne Evrope. V nadaljevanju so pomembne še povezave proti Goriški (tudi m.p. Vrtojba) in Savinjski.

10.6 PRIMERJAVA KAZALNIKOV PROMETNE UČINKOVITOSTI

V spodnji tabeli je prikaz kazalnikov prometne učinkovitosti za leti 2004 in 2030.

Tabela 10.7: Primerjava kazalnikov prometne učinkovitosti idejnih postavitvev tras

Idejna trasa	Obstoječe omrežje	Okoljska brez AC in HC	Okoljska z AC in HC	Investicijska brez AC in HC	Investicijska z AC in HC	Zahodna	Investicijski stroški/koristi uporabnikov	Zahodna modificirana
Kriterij								
LETO 2004								
Prometno delo (mio voz km/dan)	8,50	8,51	8,50	8,49	8,49	8,51	8,49	8,45
Časi potovanj na cestnem omrežju (mio voz ur)	9,01	8,21	8,26	8,26	8,32	8,21	8,26	8,18
Prihranki prometnega dela glede obstoječe omrežje (mio voz km/dan)	/	-0,003	0,006	0,013	0,012	-0,002	0,011	0,058
Relativni prihranki prometnega dela glede na obstoječe omrežje (v %)	/	-0,03%	0,07%	0,16%	0,14%	-0,02%	0,12%	0,69%
Prihranki v obliki časov potovanj glede na obstoječe omrežje (voz ure)	/	13.286	12.481	12.462	11.408	13.286	12.553	13.788
Relativni prihranki v obliki časov potovanj glede na obstoječe omrežje (v %)	/	0,15%	0,14%	0,14%	0,13%	0,15%	0,14%	0,15%
Povprečen PLDP na projektu	/	5.782	5.587	6.076	5.573	5.758	5.630	5.493
LETO 2030								
Prometno delo (mio voz km/dan)	13,68	13,64	13,65	13,64	13,67	13,64	13,75	13,62
Časi potovanj na cestnem omrežju (mio voz ur)	16,18	14,13	14,19	14,23	14,43	14,22	14,20	14,12
Prihranki prometnega dela glede obstoječe omrežje (mio voz km/dan)	/	0,037	0,033	0,036	0,011	0,038	-0,075	0,064
Relativni prihranki prometnega dela glede na obstoječe omrežje (v %)	/	0,27%	0,24%	0,27%	0,08%	0,28%	-0,55%	0,47%
Prihranki v obliki časov potovanj glede na obstoječe omrežje (voz ure)	/	34.279	33.193	32.489	29.278	32.746	32.986	34.395
Relativni prihranki v obliki časov potovanj glede na obstoječe omrežje (v %)	/	0,21%	0,21%	0,20%	0,18%	0,20%	0,20%	0,21%
Povprečen PLDP na projektu	/	9.575	9.571	10.310	9.398	9.779	9.816	9.804
Koristi uporabnikov (mrd SIT)	/	723,3	703,0	751,6	671,6	822,7	748,2	938,7

Tabela 10.8: Rangiranje rezultatov z vidika prometne učinkovitosti

Idejna trasa Kriterij	Okoljska brez AC in HC	Okoljska z AC in HC	Investicijska brez AC in HC	Investicijska z AC in HC	Zahodna	Investicijski stroški/ koristi uporabnikov	Zahodna modificirana
Prometno delo	4	3	2	6	4	7	1
Časi potovanj na cestnem omrežju	1	4	6	7	3	5	2
Povprečen PLDP na projektu	5	6	1	7	3	2	4
Koristi uporabnikov	5	6	3	7	2	4	1
Skupaj	15	19	12	27	12	18	8

1 – najugodnejša ... 6 – najmanj ugodna

Za najugodnejšo z vidika prometne učinkovitosti se izkazuje Zahodna modificirana idejna trasa. Prometno najmanj učinkovita je Investicijska idejna trasa z AC in HC.

11 OKOLJSKO VREDNOTENJE

11.1 POMEN OKOLJSKEGA VREDNOTENJA

Zaradi spoznanja o uničujočih posledicah, ki ga ima enostranski in nepremišljen razvoj na naravo, okolje in človeka, se je tako na evropski kot tudi svetovni ravni začela večati skrb za varstvo okolja in ohranjanje narave, ki sta bila vse predolgo nepomemben člen razvojnih planov in načrtov. Izjemno poslabšanje kakovosti bivanja in zdravja ljudi, zmanjšanje biotske raznovrstnosti, usihanje naravnih virov ter skrb za prihodnje rodove so bili glavni povod za začetek razmišljanja o trajnostnem, sonaravnem razvoju, ki bi bil naravi in človeku prijaznejši. Za doseg takšnih ciljev pa je potrebno poleg socialnih in ekonomskih ciljev upoštevati tudi okoljevarstvene cilje, ki morajo biti za doseg čim manjših vplivov na okolje vključeni že v sami začetni, strateški fazi načrtovanja.

Skladnost razvojnih programov z okoljskimi zahtevami je tudi ena izmed zahtev Evropske unije, vključitev strateških presoj vplivov na okolje (v nadaljevanju SPVO) v regionalno načrtovanje pa je eden izmed pogojev za sofinanciranje iz programov Strukturnih skladov EU. S pomočjo SPVO želimo doseči čim bolj premišljeno in učinkovito odločitev določenega programa ali plana, ki bo sprejemljiva za večino prebivalcev, in njeno izvajanje ne bo imelo nesprejemljivih vplivov na okolje. Sam postopek SPVO ima za rezultat posebno poročilo z utemeljenimi presojami sprejemljivosti ciljev, ponujenih alternativ in predlaganih ukrepov.

Postopek SPVO je ena izmed redkih institucionalnih možnosti, kjer javnost lahko sodeluje v odločevalskih procesih. S tem se državni programi, ki pomembno vplivajo na življenje prebivalcev, a so pogosto oblikovani brez njihove pozornosti, približajo zainteresirani javnosti, ki si želi prispevati k reševanju javnih zadev.

Podrobnejša vsebina in obseg informacij, ki jih mora vsebovati poročilo za SPVO, ki je ključni element SPVO, je določena v 5. členu in Prilogi I Direktive Evropskega Parlamenta in Sveta 2001/42/ES^[55]. Po svoji vsebini je SPVO v večini točk podoben okoljskemu poročilu, kot ga je Vlada RS opredelila v Uredbi o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje^[56], ki jo je izdala na podlagi petega odstavka 41. člena ZVO^[57].

Sestavni del "Projekta celovitega razvoja območja tretje razvojne osi" je "Izhodiščna strateška presoja vplivov na okolje", ki je kot poseben zvezek sestavni del projekta. Vključene so informacije, ki jih je možno navesti glede na trenutno znanje in metode presoje, glede na vsebino in natančnost projekta ter glede na to, na kateri stopnji odločanja je projekt. Ker predstavlja projekt celovitega razvoja tretje razvojne osi šele enega od prvih dokumentov, vključujejo izhodišča strateške presoje vplivov na okolje le splošne informacije o vplivih. Za zagotavljanje teh informacij so bile uporabljene ustrezne razpoložljive informacije o okoljskih vplivih načrtov in programov, ki so bile pridobljene na drugih ravneh odločanja ali na podlagi zakonodaje.

V "Izhodiščni strateški presoji" je predstavljena vloga in pomen strateške presoje vplivov na okolje, na kratko so povzeti glavni okoljevarstveni cilji v slovenskih strateških dokumentih, opisane so značilnosti in usmeritve regij ter stanje okolja na področju tretje razvojne osi. Opisane so značilnosti območij posebnega okoljskega pomena na območju tretje razvojne osi ter ocenjeni verjetni znatni vplivi na okolje in ukrepi za njihovo zmanjšanje. Prikazana je tudi ocena ranljivosti okolja na območju tretje razvojne osi, izbira okoljsko najmanj obremenilnih koridorjev in okoljske značilnosti področij, ki bi bila lahko prizadeta.

Poglavje o okoljskem vrednotenju sestavlja povzetek "Izhodiščne strateške presoje vplivov na okolje" in vrednotenje posameznih idejnih tras z okoljskega vidika.

11.2 OKOLJEVARSTVENI CILJI V SLOVENSKIH STRATEŠKIH DOKUMENTIH

Eden izmed prednostnih ciljev v Osnutku **Državnega razvojnega programa za obdobje 2007 – 2013**^[20] je povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja. Navedeni cilj se želi doseči med drugim tudi z naslednjimi aktivnostmi (s področja narave in okolja):

- izboljšanje kakovosti življenja na podeželju, varstvo in razvoj območij Natura 2000;
- varstvo okolja in trajnostna raba energije z ustreznim upravljanjem z vodami, z ustreznim ravnanjem z odpadki, s trajnostnim razvojem parkov in Natura območij, z zmanjševanjem vplivov na okolje in trajnostno ter s ustreznim sistemom spremljanja stanja okolja in zagotavljanja njegove trajnostne rabe;
- varstvo pred poplavami, plazovi in drugimi naravnimi nesrečami s trajnostno rabo naravnih in kulturnih potencialov (predvsem kulturne dediščine) in energetskih virov;
- ohranjanje kulturne krajine in podeželja s celostnim ohranjanjem varovanih območij;
- vzpostavitev sistema za spremljanje stanja okolja in povezovanja med sektorji, skozi katerega bi dosegli aktivno upravljanje z okoljskimi tveganji ter napovedovanje ukrepov za zmanjšanje škod zaradi okoljskih pojavov.

Eden izmed štirih temeljnih ciljev Slovenije po **Strategiji razvoja Slovenije**^[5] je medgeneracijski in sonaravni razvojni cilj, ki pomeni uveljavljanje načela trajnosti kot temeljnega kakovostnega merila na vseh področjih razvoja. Načelo trajnosti na okoljskem in prostorskem področju pomeni takšno organizacijo gospodarstva, infrastrukture, poselitve in načina življenja v okviru nosilnosti okolja, prostora in naravnih virov, da je na smotrni način zadoščeno prostorskim oziroma poselitvenim potrebam prebivalstva. Večjo veljavo morajo dobiti ekosistemi, krajina in okoljski ter prostorski razvojni potenciali. Ti potenciali so domači naravni viri (zlasti obnovljivi), območja krajinske in kulturne prepoznavnosti, biotske pestrosti ter varovanja narave (rastlin in živali) in drugo.

V **Strategiji prostorskega razvoja Slovenije**^[1] so na področju ohranjanja narave in varovanja okolja opredeljeni sledeči cilji:

- spodbujanje ohranjanja biotske raznovrstnosti, naravnih vrednot in naravnih procesov kot bistvenih sestavin kakovostnega naravnega okolja;
- zagotavljanje ustrezne vključitve biotske raznovrstnosti in naravnih vrednot v gospodarjenje z naravnimi viri in prostorom;
- vzpostavitev omrežja posebnih varstvenih območij in zavarovanih območij;
- vključenost posameznih sestavin varstva okolja v načrtovanje prostorskega razvoja dejavnosti;
- racionalno ravnanje s komunalnimi in drugimi odpadki;
- varčna in večnamenska raba tal in virov.

Slovenija je varstvo okolja in ohranjanje narave opredelila v dveh osnovnih dokumentih: zakonu o varstvu okolja in zakonu o ohranjanju narave. Poleg teh dveh zakonov obstajajo še zakoni, podzakonski akti in drugi dokumenti, ki še natančneje določajo posamezne sestavine okolja in narave. Glavni cilji varstva okolja po temeljnem **Zakonu o varstvu okolja**^[57] so preprečitev in zmanjšanje obremenjevanja okolja, ohranjanje in izboljševanje kakovosti okolja, trajnostna raba naravnih virov, odpravljanje posledic obremenjevanja okolja, izboljšanje porušenega naravnega ravnovesja in ponovno vzpostavljane njegovih regeneracijskih sposobnosti, opuščanje in nadomeščanje uporabe nevarnih snovi.

Nacionalni program varstva okolja 2005–2012^[58] predstavlja osnovni strateški dokument na področju varstva okolja. V njem so določeni glavni okoljski cilji in prednostne naloge ter ukrepi za doseg te ciljev na področju Slovenije do leta 2012:

- poudariti podnebne spremembe kot pomembni izziv v naslednjih letih in zmanjšati emisije toplogrednih plinov;

- zaščititi in ohraniti naravne sisteme, habitate, prosto živeče živalske in rastlinske vrste;
- prispevati k visoki ravni kakovosti življenja in socialni blaginji državljanov z zagotavljanjem okolja, v katerem raven onesnaženosti ne učinkuje škodljivo na zdravje ljudi in okolje, in z vzpodbujanjem trajnostnega razvoja v mestih ter še posebej zagotoviti ukrepe za vzpostavitev dobrega stanja površinskih in podzemnih voda ter za trajnostno ravnanje in upravljanje z vodami;
- ravnanje z odpadki in poraba obnovljivih in neobnovljivih naravnih virov, ki omogočajo trajnostno proizvodnjo in potrošnjo, pripomorejo k zmanjševanju onesnaženja okolja in porabe energije tako, da ne preseže nosilne zmogljivosti okolja.

Temeljni dokument na področju varstva narave je **Zakon o ohranjanju narave**^[26], ki določa ukrepe ohranjanja biotske raznovrstnosti (s katerimi se ureja varstvo prostoživečih rastlinskih in živalskih vrst, in omogoča trajnostno rabo sestavin biotske raznovrstnosti ter zagotavlja ohranjanje naravnega ravnovesja) ter sistem varstva naravnih vrednot, ki določa postopke in načine podeljevanja statusa naravnih vrednot ter izvajanje njihovega varstva.

Naravne vrednote obsegajo vso naravno dediščino na območju R Slovenije. Naravna vrednota je poleg redkega, dragocenega ali znamenitega naravnega pojava tudi drug vredni pojav, sestavina oziroma del žive ali nežive narave, naravno območje ali del naravnega območja, ekosistem, krajina ali oblikovana narava. S sistemom varstva naravnih vrednot se zagotavljajo pogoji za ohranitev lastnosti naravnih vrednot oz. naravnih procesov, ki te lastnosti vzpostavljajo oz. ohranjajo, ter pogoji za ponovno vzpostavitev naravnih vrednot. Varstvene in razvojne usmeritve za varstvo naravnih vrednot so določene v **Pravilniku o določitvi in varstvu naravnih vrednot**^[59] in **Uredbi o zvrsteh naravnih vrednot**^[40].

Zavarovana območja so ožja zavarovana območja (naravni spomenik, strogi naravni rezervat in naravni rezervat) in širša zavarovana območja (narodni park, krajinski park, regijski park). V aktu o zavarovanju, s katerim se ustanovijo zavarovana območja so točno določena pravila ravnanja oziroma varstveni režim in razvojne usmeritve. Vsi posegi in dejavnosti na zavarovanem območju se morajo izvajati v skladu s predpisanimi pravili ravnanja, ki ga določa akt o zavarovanju in z načrtom upravljanja, če je le-ta predpisan. Zavarovana območja in vplivna območja, v kolikor so le ta določena, so sestavni del prostorskih državnih planov in prostorskih planov lokalnih skupnosti.

Poleg varovanih območij pa ZON opredeljuje tudi ekološko pomembna območja (v nadaljevanju EPO). To so območja habitatnega tipa, dela habitatnega tipa ali večje ekosistemske enote, ki pomembno prispevajo k ohranjanju biotske raznovrstnosti. Pokrivajo 52% površine RS. Podrobneje so EPO in varstvene usmeritve za ohranitev ali doseganje ugodnega stanja habitatnih tipov ter prosto živečih rastlinskih in živalskih vrst in njihovih habitatov na teh območjih, določena v **Uredbi o ekološko pomembnih območjih**^[39]. V skladu s 5. členom Uredbe o ekološko pomembnih območjih so na EPO območjih, ki niso hkrati tudi območja Natura 2000, možni različni posegi in dejavnosti. Načrtuje pa se jih tako, da se v čim večji možni meri ohranja naravna razširjenost habitatnih tipov ter habitatov rastlinskih in živalskih vrst, njihova kvaliteta ter povezanost habitatov populacij ter omogoča ponovna povezanost, če bi bila ta z načrtovanim posegom prekinjena. Za izvajanje posegov na EPO območju ni potrebno pridobiti naravovarstvenih pogojev in naravovarstvenega soglasja.

Posebno varstveno območje ali območje Natura 2000 je ekološko pomembno območje, ki je na ozemlju EU pomembno za ohranitev ali doseganje ugodnega stanja vrst ptic in drugih živalskih ter rastlinskih vrst, njihovih habitatov in habitatnih tipov, katerih ohranjanje je v interesu EU. Vlada Republike Slovenije je aprila 2004 z **Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Natura 2000)**^[25] določila območja Natura 2000 v Sloveniji in varstvene usmeritve za ohranitev ali doseganje ugodnega stanja prosto živečih rastlinskih in živalskih vrst, njihovih habitatov ter habitatnih tipov, katerih ohranjanje je v interesu EU in druga pravila ravnanja za ohranjanje teh območij. Zaradi ohranitve ugodnega stanja in preprečitve slabšanja ugodnega

stanja je treba na območjih Nature 2000 izvesti presojo sprejemljivosti planov, programov, načrtov, prostorskih in drugih aktov in presojo sprejemljivosti posegov v naravo.

Posebna pozornost pri poseganju v prostor mora biti namenjena še habitatnim tipom, ki se prednostno ohranjajo v ugodnem stanju. Podrobneje so ti habitatni tipi in usmeritve za njihovo ohranjanje določeni v **Uredbi o habitatnih tipih**^[60]. Cilji in usmeritve za izvajanje ukrepov na področju ohranjanja biotske raznovrstnosti strukturirani v **Strategiji ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji**^[61], ki jo je leta 2001 sprejela Vlada RS za obdobje 2002 -2012. V njej so postavljene smernice za ključne dejavnosti, ki učinkujejo na ohranjanje biotske raznovrstnosti in trajnostno rabo njenih sestavin: kmetijstvo, gozdarstvo, lov, ribištvo, vodno gospodarstvo, energetiko, industrijo, promet, urbanizacijo, turizem in rekreacijo. S tem opozorijo na pomembno vključevanje vseh sektorjev v trajnostno gospodarjenje z naravo in okoljem, kar je ključnega pomena tudi za doseganje ciljev NPVO.

Varstvo, gojenje, izkoriščanje in rabo gozdov, razpolaganje z gozdovi kot naravnim bogastvom ter pogoje gospodarjenja z gozdnim prostorom ureja **Zakon o gozdovih**^[62]. Za posege v gozd in gozdni prostor je potrebno dovoljenje za poseg v prostor v skladu s predpisi o urejanju prostora. Varovalni gozdovi in gozdovi s posebnim namenom so zavarovano naravno bogastvo in se razglasijo z zakonom. Naravne znamenitosti oz. redkosti v gozdu ali gozdnem prostoru se zavarujejo po predpisih, ki urejajo varstvo naravne dediščine.

Zakon o kmetijskih zemljiščih^[63] ureja rabo kmetijskih zemljišč, njihovo varstvo, promet in zakup ter agrarne operacije. Kmetijska zemljišča se na podlagi njihovih naravnih lastnosti, lege, oblike in velikosti parcel delijo na najboljša kmetijska zemljišča in druga kmetijska zemljišča, kar se vodi v posebni evidenci, povezani z bazo kmetijskega katastra. Kmetijska zemljišča je potrebno uporabljati v skladu z njihovim namenom ter preprečevati njihovo onesnaževanje ali degradiranje. Najboljša kmetijska zemljišča se lahko le izjemoma, če ni mogoče uporabiti zemljišč, ki so manj primerna za kmetijsko proizvodnjo, uporabi za gradnjo infrastrukturnih objektov in naprav, ki so določeni v dolgoročnem planskem aktu RS ali občine in jih zaradi tehničnih elementov ali drugih vzrokov ni mogoče postaviti na manj vrednih kmetijskih in gozdnih zemljiščih.

Upravljanje z morjem, podzemnimi in celinskimi vodami ter vodnimi in priobalnimi zemljišči ureja **Zakon o vodah**^[64]. Med varstvena območja voda sodijo tudi vodovarstvena območja, ki jih določi vlada z namenom, da se zavaruje vodno telo, ki se uporablja za odvzem ali je namenjeno za javno oskrbo s pitno vodo. V tem aktu se zaradi različne stopnje varovanja oblikujejo notranja območja z različnimi stopnjami varovanja ter določijo vodovarstveni režim (ukrepe, prepovedi in omejitve na vodovarstvenem območju).

Zakon o varstvu kulturne dediščine^[65] opredeljuje nepremično in premično kulturno dediščino ter ureja njeno varstvo. Ohranjanje in varovanje kulturne dediščine je skrb vseh in vsakogar. Dediščino je treba ohranjati in varovati v vseh okoliščinah. Kadar ima dediščina elemente, s katerimi je dokazana kontinuiteta ali posamezna stopnja kulturnega ali civilizacijskega razvoja, ali ki predstavljajo kakovostni dosežek ustvarjalnosti, lahko ta dediščina dobi status kulturnega spomenika. Spomenik dobi svoj pravni status z aktom o razglasitvi, ki vključuje tudi varstveni režim spomenika.

11.3 ZNAČILNOSTI IN USMERITVE REGIJ TER STANJE OKOLJA NA PODROČJU TRETJE RAZVOJNE OSI

Tretja razvojna os poteka skozi 5 statističnih in razvojnih regij: Koroško, Posavsko, Savinjsko, Zasavsko regijo in Jugovzhodno Slovenijo. Glavne značilnosti regij, stanje okolja in prednostne

usmeritve na področju varovanja okolja in razvoja posameznih regij so opisane v zvezku "Izhodišča za strateško presojo vplivov na okolje", ki je sestavni del tega poročila. V tem poglavju navajamo le glavne značilnosti posameznih regij ter primerjavo med njimi na področju varovanja okolja. Podatki se nanašajo na regionalne razvojne programe posameznih regij (RRP) za obdobje 2007-2013, ki so bili v času izvajanja projekta še kot osnutki^[14, 15, 16, 17, 18].

Glavni okoljski cilji po posameznih regijah so:

- Koroška: izboljšati prometno dostopnost, ohraniti poseljenost podeželja in čisto okolje ter povečati kakovost bivalnega okolja;
- Savinjska: izboljšanje stanja okolja in smotrne rabe prostora;
- Zasavska: izboljšanje stanja okolja in smotrne rabe prostora ter ohraniti naravne danosti in biotsko pestrost skozi okolju prijazno kmetovanje;
- Spodnjeposavska: zagotoviti visoko kvaliteto bivanja v regiji Posavje na osnovi uravnovešenega razvoja v regiji, varnosti, racionalnega gospodarjenja s prostorom, trajne mobilnosti in izboljšanja kakovosti okolja ter ustrezne komunalne infrastrukture;
- Jugovzhodna Slovenija: trajnostni razvoj.

Kot vidimo, želijo vse regije ohraniti ali pa izboljšati stanje okolja v skladu z uravnovešenim in trajnostnim razvojem na ostalih področjih. Na področju prometne infrastrukture oz. razvoja tretje osi pa so temeljne razvojne usmeritve po regijah naslednje:

- Koroška: izboljšati prometno infrastrukturo (vzpostavitev boljše cestne povezave z osrednjo regijo), izgradnja hitre ceste na Koroško ter obnova lokalnih cest regionalnega pomena;
- Savinjska: izkoristiti ugodno geografsko lego ob tretji razvojni osi, za regijo bi bila izjemnega pomena izgradnja nove hitre ceste Celje – Velenje – Slovenj Gradec – Otiški vrh v skupnem prometno-infrastrukturnem koridorju z novo železniško progo v istem poteku, izboljšati dostopnost perifernih območij regije (Kozjansko z Obsoteljem in Zgornja Savinjsko Šaleška dolina);
- Zasavska: vključitev regije v tretjo razvojno os in izboljšati cestne povezave in kakovost lokalnih cest;
- Spodnjeposavska: izboljšanje dostopnosti regije z navezavo na tretjo razvojno os;
- Jugovzhodna Slovenija: izboljšati dostopnost nekaterih delov regije; načrtovana tretja razvojna os kot območje novih in bolje povezanih cestnih povezav, gospodarskih con in družbenih dejavnosti; v okviru aktivnosti za umeščanje tretje razvojne osi se bo načrtovala tudi tretja a razvojna os.

Skupno vsem regijam na območju tretje razvojne osi je izboljšava prometne infrastrukture z izboljšanjem že obstoječe infrastrukture ter izgradnjo nove s povezavo v tretjo razvojno os.

V tabeli 11.1 je prikazan pomen okolja v SWOT analizah posameznih regij^[14, 15, 16, 17, 18]. Primerjava med njimi pokaže, da so opredelitve v programih posameznih regij lahko bolj splošne ali bolj natančne in jih je med sabo težko primerjati. V posameznih RRP nastopa okolje kot samostojno poglavje ali pa kot del širšega sklopa (npr. skupaj s prometno infrastrukturo in energetiko).

Kot prednost večina regij poudarja bogastvo naravnih potencialov, ugodne naravne danosti ter bogato naravno in kulturno dediščino kot potencial za razvoj turizma. V priložnostih za regijo so razlike med regijami precejšnje. Največ se jih nanaša na naravne in kulturne danosti. Med slabostmi so najbolj izpostavljeni obstoj degradiranih območij, obsežna območja varstva narave in pretežno deklarativno varstvo okolja. Nevarnosti za regije predstavljajo predvsem povečani pritiski na okolje.

Tabela 11.1: Položaj in vloga regij na področju okolja v kategorijah SWOT analize

	Prednosti regije	Priložnosti za regijo	Slabosti regije	Nevarnosti za regijo
Koroška regija	<ul style="list-style-type: none"> -veliko naravnih potencialov, -veliko naravnih vrednot in kulturne dediščine, -ekološka stabilnost prostora, biotska pestrost, naravna ohranjenost 	<ul style="list-style-type: none"> -načrtovana 3.razvojna os kot možnost za oblikovanje skupnih programov in celovito reševanje problemov, -zagotovljene površine za razvoj gospodarskih con v večjih središčih 	<ul style="list-style-type: none"> -obstoj okoljsko močno degradiranih območij -za območja naravne in kulturne krajine ni oblikovanih celovitih strategij razvoja in varstva, -premajhna ozaveščenost glede varovanja narave 	<ul style="list-style-type: none"> -onesnaževanje okolja na območju brez ustrezne komunalne opremljenosti, -zaraščanje kulturne krajine, -enostranska zaščita naravne in kulturne dediščine, -nesposobnost usklajevanja različnih interesov v prostoru
Savinjska regija	<ul style="list-style-type: none"> -prostorska nesklajenost lokalnih območij degradiranega okolja, -strokovnjaki za sanacije degradiranega okolja -ugodna lega tal in dobri pogoji za kmetijstvo 	<ul style="list-style-type: none"> -pokrajinska mozaičnost in s tem povezana večja nosilnost okolja regije kot celote 	<ul style="list-style-type: none"> -obstoj okoljsko močno degradiranih območij v občutljivih pokrajinskih ekosistemih, -večja izpostavljenost naravnim nesrečam, -pretežno deklarativno varstvo okolja, -izkrčenost nižinskih gozdov 	<ul style="list-style-type: none"> -povečanje pritiskov na okolje -vse večji posegi na rodovitne površine,
Zasavska regija	<ul style="list-style-type: none"> -krajinska in biotska pestrost ter številne naravne vrednote, -bogastvo z vodnimi viri, -potencial lesne mase, -sistem ločenega zbiranja odpadkov 	<ul style="list-style-type: none"> -območja zavarovane narave, -ponovna uporaba odpadnih frakcij 	<ul style="list-style-type: none"> -velika površina degradiranih površin, -zaskrbljujoča kakovost zraka, vodnih virov in tal -povečevanje količine odpadkov 	<ul style="list-style-type: none"> -novo obremenjevanje prostora zaradi umeščanja industrije, -neupoštevanje okoljskih omejitev regije pri umeščanju industrije, -finančna nezmožnost financiranja okoljevarstvenih investicij
Posavska regija	<ul style="list-style-type: none"> -bogastvo z vodnimi viri, -razmeroma urejeno odvajanje in čiščenje odpadnih voda, -dobra ohranjenost narave, -ohranjenost naravne krajine, -ugodne naravne danosti in viri, -bogata naravna in kulturna dediščina 	<ul style="list-style-type: none"> -kvalitetna pitna voda, -velike količine sekundarnih surovin, -izkoristiti naravne in kulturne danosti, -povezovanje generatorja razvoja z okoljem, -izkoriščanje obnovljivih energetskih virov 	<ul style="list-style-type: none"> -izlivanje odpadnih voda brez obdelave v reke in onesnaževanje podtalnice, -divja odlagališča odpadkov, -naraščanje količine odpadkov, -premajhna obveščenost ljudi o emisijah toplogrednih plinov. -neizkoriščena naravna in kulturna dediščina, 	<ul style="list-style-type: none"> -ceste in železnice nimajo zaščite površinskih voda v primeru nesreče, -razpad infrastrukturnih sistemov s pitno vodo, -podnebne spremembe, -neekonomično ravnanje z odpadki, -neustrezno ločevanje odpadkov, -povečevanje pritiskov na naravo in na kulturno krajino
Jugovzhodna Slovenija	<ul style="list-style-type: none"> -razmeroma čisto, neonesnaženo okolje, -veliko naravnih potencialov, -veliko naravnih vrednot in kulturne dediščine, -potek avtoceste prek regije, 	<ul style="list-style-type: none"> -vse bolj celoviti programi varovanja okolja in trajnostne rabe naravnih virov, -upravljanje okolja s trajnostnim razvojem kmetijstva in gozdarstva v povezavi z varstvom naravne in kulturne dediščine 	<ul style="list-style-type: none"> -neugodna infrastrukturna opremljenost, -velika ranljivost kraškega sveta, -območja depopulacije in opuščanja kmetovanja, -lastniška razdrobljenost naravnih virov, -obsežna območja varstva narave 	<ul style="list-style-type: none"> -onesnaženje okolja na območjih brez ustrezne komunalne opremljenosti, -prometni zastoji, -omejitve razvojnih pobud zaradi obsežnih varovanih območij (narave in kulturne dediščine) -nezadostno usklajevanje med sektorji

vir: posamezni RRP [14, 15, 16, 17, 18]

11.4 ZNAČILNOSTI OBMOČIJ POSEBNEGA OKOLJSKEGA POMENA

V prejšnjem podpoglavju so bili na kratko povzeti pomembni vidiki stanja okolja na območju tretje razvojne osi, v tem pa smo se osredotočili na okoljske značilnosti območij posebnega okoljskega pomena.

11.4.1 Ohranjanje biotske raznovrstnosti

Biotska raznovrstnost je raznovrstnost živih organizmov, ki vključuje raznovrstnost znotraj vrst in med različnimi vrstami, gensko raznovrstnost ter raznovrstnost ekosistemov. Slovenija ima v primerjavi z državami srednje Evrope večje število območij z ohranjeno biotsko raznovrstnostjo.

V Sloveniji je ogroženih 10 % vseh praprotnic in semenk ter 56 % vretenčarjev (sesalci, ptiči, plazilci, dvoživke, ribe). Najbolj ogroženi habitatni tipi so podzemski, obalni in morski, stoječe in tekoče vode, suha in vlažna travišča. Slovenija ima v primerjavi z državami Evropske unije še več območij z ohranjenimi habitatnimi tipi, ki nastanejo kot posledica ekstenzivne kmetijske in gozdarske rabe.^[66]

Evropska unija izpolnjuje obveznost ohranjanja biotske raznovrstnosti in situ z izvajanjem habitatne in ptičje direktive, na podlagi česar so določena območja Natura 2000. Na območjih Nature 2000 je treba zagotavljati trajnostno rabo sestavin biotske raznovrstnosti in razvoj prostora za ohranjanje habitatov in populacije tamkajšnjih vrst. V Sloveniji je skupaj določenih 286 območij, od tega jih je 260 določenih na podlagi direktive o habitatih in 26 na podlagi direktive o pticah. Območja zajemajo 7202 km² oz. 35,5 % površine Slovenije^[67]. Večji del območij porašča gozd, velik je delež brez vegetacije (pretežno stene), pomemben je tudi delež travišč. V zavarovanih območjih je 25 % skupne površine Natura 2000 območij.

Ekološko pomembno območje (EPO) je območje habitatnega tipa, dela habitatnega tipa ali večje ekosistemske enote, ki pomembno prispeva k ohranjanju biotske raznovrstnosti. Ekološko pomembna območja pokrivajo 52% površine RS.

Na območju tretje razvojne osi je 82 ekološko pomembnih območij (od 273 v Sloveniji)^[39, 25, 68]. Večja EPO, ki vključujejo tudi ozemlje Natura 2000, so: Kamniško-Savinjske Alpe, Uršlja gora – Razbor, zahodni del Pohorja, Velenjsko – Konjiško hribovje, Menina, Kum, Posavsko hribovje – severno ostenje, Kum, Zasavsko hribovje, Bohor – Vetrnik, Kozjansko – Sotla, Jovsi, Krakovski gozd, Ajdovska jama, Radulja, Ajdovska planota, Gorjanci, Kočevsko, Krupa, Lahinja, Metlika, Veliko bukove.

V Sloveniji obsegajo zavarovana območja različnih kategorij 12% ozemlja (stanje 2004)^[69]. Zakon o ohranjanju narave jih deli na širša zavarovana območja in na ožja zavarovana območja. Med širša uvrščamo Triglavski narodni park (4,14%), regijske parke (2,14%), krajinske parke (5%), med ožja pa stroge naravne rezervate, naravne rezervate (skupaj 0,33%) in naravne spomenike (0,6%). Do leta 2008 je predvideno povečanje zavarovanih območij različnih kategorij na skupno 17% celotnega ozemlja.

Največje zavarovano območje na obravnavanem območju tretje razvojne osi je Kozjanski park, ki sodi med regijske parke. Med krajinskimi parki so večji: Logarska dolina, Topla, Golte, Ponikovski kras, Mrzlica, Kum, Lahinja in Kolpa. Med naravnimi spomeniki so večji: soteska Savinje pri Igli, Jovsi, Globodolsko polje, Vajndol, Vrhovske vrtače in Marindolski stelniki. Naravni rezervati so: greben Smrekovec – Komen, hrastov gozd v Krakovu, pragozd Pečke, pragozd Gorjanci in drugi. Kot spomenik oblikovane narave je zavarovan Šenek. Kot zavarovana območja narave – točke so zavarovana večinoma posamezna drevesa. Veliko jih je v oklici Celja in zahodno od njega, JV od Celja proti Kozjanskemu parku in zahodno od Novega mesta.^[40, 68]

11.4.2 Ohranjanje naravnih vrednot

Sistem varstva naravnih vrednot temelji na ohranjanju lastnosti, zaradi katerih je del narave postal naravna vrednota. Poleg tega se varuje naravne procese, ki te lastnosti vzpostavljajo in ohranjajo, cilj varstva pa je tudi vzpostavljanje razmer za obnovitev degradiranih naravnih vrednot.

Med 8096 prepoznanimi naravnimi vrednotami v Sloveniji je 44% državnega pomena in 56 % lokalnega pomena.^[69] Skupaj zavzemajo 11,5 % površine RS. Od 5232 objektov in območij v Sloveniji, ki so evidentirane in so oziroma bodo predlagane za naravne vrednote, ima pravno varstvo 1373 objektov in območij (naravnih spomenikov, naravnih rezervatov in spomenikov oblikovane narave), ki so bili zavarovani na podlagi zakona o naravni in kulturni dediščini. Številne predlagane naravne vrednote so varovane tudi v okviru v okviru krajinskih in regijskih parkov.

Naravnih vrednot na območju tretje razvojne osi je zelo veliko, tako točk kot tudi območij. Nekatera sovpadajo z ekološko pomembnimi območji. Večja območja naravnih vrednot na ožjem območju tretje razvojne osi so: Bukovje – gozd, Topla, Golte, Paški Kozjak, Socka (soteska Hudinje), Ponikovski kras, Ponikva, Mrzlica, Kopitnik, dolina Gračnice, Veliko Kozje, Lisca, Radulja, Krakovski gozd, Dobrava, Globodolsko polje, Krka, Pendirjevka, Mestni log, Kolpa, Sinji vrh.^[68] Naravne vrednote – točke – so razpršene po celotnem območju tretje razvojne osi.

11.4.3 Najboljša kmetijska zemljišča

Slovenija je v zadnjih letih izgubila veliko kmetijskih površin, na katerih so bila zgrajena bivalna naselja, industrijski in prodajalni centri ter infrastrukturni objekti. Pri tem so najbolj izpostavljenja prav najboljša kmetijska zemljišča, ki so najprimernejša tudi za gradnjo različnih objektov. Drugi dejavnik, ki pripomore k zmanjševanju rabe kmetijskih zemljišč, je zaraščanje z gozdno drevesno in grmovno rastlinsko odejo, ki pa je pogost predvsem v demografsko ogroženih in izoliranih območjih Slovenije.

Glavni onesnaževalci tal so emisije iz industrije, intenzivnega kmetijstva, odlaganja odpadkov, kurišč in prometa. Organske in anorganske nevarne snovi, ki kot posledica teh dejavnosti ostanejo v tleh, se le počasi izločajo iz tal ali razpadajo (odvisno od značilnosti tal, na katerih prihaja do obremenitve). Prehajajo v rastline in nadalje v prehrambeno verigo do pridelkov in živil za človeka. Problematično pa je tudi spiranje nevarnih snovi v podtalnico. To je največje pogosto tam, kjer plitva tla ležijo nad podzemnimi vodami (porečja naših največjih rek Mure, Drave, Savinje in Save). Najpogostejše nevarne snovi v tleh so težke kovine, nekateri radionukleidi, fluoridi, nitrati, fosfati in nevarne organske snovi.

Posebna območja med kmetijskimi zemljišči predstavljajo najboljša kmetijska zemljišča. Ta zemljišča lahko predstavljajo majhna posamezna območja ali pa večje sklenjene površine, ki jih je največ v dolini Savinje med Polzelo in Celjem, Krško-Brežiški kotlini (do Novega mesta), v pasu ob avtocesti med Ivančno Gorico in Novim mestom, na območju trikotnika Dravograd – Mežica – Mislinja, območje med Slov. Konjicami in Poljčanami, Sotelsko, Bizeljsko, Mirnska dolina in območje med Črnomljem in Metliko (vir: posamezni občinski razvojni plani).

11.4.4 Gozdovi

Gozdovi so z 58 % (kar vključuje tudi grmičaste gozdove) prevladujoča kategorija pokrovnosti v Sloveniji, a niso enakomerno razporejeni po vsem ozemlju. Največja sklenjena območja gozda pokrivajo dinarsko-kraške planote južne in jugozahodne Slovenije ter pobočja Alp na severu in

zahodu. Vse od sedemdesetih let prejšnjega stoletja je pogozdovanje prepoznano kot glavni razlog sprememb v pokrovnosti v Sloveniji. Pričakovano je nadaljevanje in celo ojačitev tega procesa, predvsem zaradi selektivnega opuščanja in zaraščanja kmetijskih zemljišč s preходом na pretežno tržno usmerjeno kmetijstvo.^[70]

Na območju tretje razvojne osi je večina ozemlja prekrita z gozdom. Posebej so označeni rezervati in varovalni gozdovi, za katere veljajo omejitve glede posegov v okolje. Večja območja rezervatov in varovalnih gozdov so v zgornji Savinjski dolini, na območju Žerjava in Uršlje gore, na Paškem Kozjaku, na območju Posavskega hribovja, na Gorjancih in Kočevskem Rogu.^[41]

11.4.5 Vode

Voda je naravna prvina in je pogoj za nastanek in obstoj življenja. Zaradi naravnih dejavnikov in človekovega delovanja so vodni viri predmet količinskih kot tudi kakovostnih sprememb. Slovenija je bogata z vodnimi viri, ki pa so neenakomerno razporejeni po prostoru. Iz stanja voda pa je razvidno, da se ljudje ne zavedajo njenega bogastva. Ogrožene so vse oblike vodnih virov, tako tekoče vode kot tudi podzemne vode, jezera in morje. Kmetijstvo je glavni onesnaževalec, ki pa mu sledijo še industrija in gospodinjstva, ki še nimajo urejenega ustreznega čiščenja voda.

Glavni vir onesnaženja površinskih vodotokov so viri točkovnega onesnaževanja (izpusti industrijskih in komunalnih odpadnih voda ter meteoritnih voda iz urbaniziranih površin). Poseben problem so stoječe oz. počasi tekoče površinske vode, v katerih zaradi prevelike količine hranljivih snovi prihaja do eutrofikacije.

Glede vsebnosti nitratov v podtalnih vodah sta zaradi intenzivnega kmetovanja problematična Krško polje in Spodnja Savinjska dolina, kjer so v triletnem obdobju 1998-2000 povprečne vsebnosti nitrata še vedno presegale dopustne mejne vrednosti 25 mg NO₃/l. Zaradi zaščite vodotokov je bilo urejenih 2490 km nižinskih vodotokov (10%), kot naravna dediščina je zaščiteneh 800 km, 22.600 km vodotokov je ohranilo naravni videz.

Med varstvena območja voda sodijo tudi vodovarstvena območja, ki jih določi vlada z namenom, da se zavaruje vodno telo, ki se uporablja za odvzem ali je namenjeno za javno oskrbo s pitno vodo. Na območju tretje razvojne osi so večja vodovarstvena območja in zajetja na področju Uršlje gore, Paškega Kozjaka, Pohorja, Socke in Konjiške gore, Čemšeniške planine, Mrzlice, področje zahodno od Rimskih Toplic, JV od Celja, v okolici Brežic in Krškega, na Gorjancih, v Krški kotlini, SV rob Bele Krajine, Kočevski rog.^[42]

11.4.6 Kulturna dediščina

Kulturna dediščina so viri in dokazi človeške zgodovine in kulture, ne glede na njihov izvor, razvoj in ohranjenost (snovna, materialna dediščina), ter s tem povezane kulturne dobrine (nesnovna, nematerialna dediščina). Zaradi njihove kulturne, znanstvene in splošno človeške vrednosti sta varstvo in ohranjanje kulturne dediščine v državnem interesu. Osnovna, kulturna funkcija kulturne dediščine je njeno neposredno vključevanje v prostor in aktivno življenje v njem, predvsem na področju vzgoje, posredovanja znanj in izkušenj preteklih obdobj, ter krepitev narodove samobitnosti in kulturne istovetnosti.

Na območju tretje razvojne osi je objektov ali področij, ki so vpisana v register kulturne dediščine zelo veliko. Večje zgostitve spomenikov so v večjih mestih ali njihovi okolici (Celje, Novo mesto, Ravne na Koroškem, Slovenj Gradec, Velenje, Dobrna, Vojnik, Žalec, Laško, Rimske Toplice, Radeče, Sevnica, Trebnje, Trška gora, Metlika, Črnomelj in druga).^[43]

11.5 VERJETNI ZNATNI VPLIVI NA OKOLJE IN UKREPI ZA NJIHOVO ZMANJŠANJE

V različnih zakonskih dokumentih RS so opredeljeni cilji in smernice razvoja države. Zato je pomemben del strateškega planiranja tudi ocena vplivov na okolje, saj nam omogoča vpogled v možne posledice, ki bi jih imela izvedba načrta na prebivalstvo, naravo in širši prostor. To nam nadalje omogoča, da ovrednotimo posamezne možnosti razvoja in predvidimo ukrepe za zmanjšanje negativnih vplivov.

V okviru projekta smo prednostno obravnavali izgradnjo prometne infrastrukture, s poudarkom na cesti in železnici. Zato smo se v tem poglavju osredotočili na potencialne vplive na okolje, ki bi nastali z izgradnjo novega koridorja. Vplivi na okolje se bodo pojavljali v fazah načrtovanja projekta, izgradnje, delovanja (obratovanja) infrastrukture ter sanacije okolja po končanem delu. Vplivi so v različnih fazah različni. Vplivi na okolje so različno močni tudi v odvisnosti od načina izgradnje koridorja: po obstoječih trasah ali nov poseg v neokrnjeno naravo.

Zakon o varstvu okolja^[57] v 8. členu določa, da morajo biti mejne vrednosti emisije, standardi kakovosti okolja, pravila ravnanja in drugi ukrepi varstva okolja zasnovani, vsak poseg pa načrtovan in izveden tako, da povzroči čim manjše obremenjevanje okolja. Zato je eden od najpomembnejših pogojev za napredek gospodarstva in družbe v celoti usklajen razvoj ter medsebojna povezanost prometne infrastrukture kot tudi prometnih dejavnosti, ki omogočajo gospodarno, varno in okolju prijazno izvajanje vseh vrst prometa. Za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje je potrebno vlaganje v prometno infrastrukturo na način, ki spodbuja sonaraven in ekološko neproblematičen razvoj in dvig kvalitete življenja. Za visoko kvaliteto življenja pa je čisto okolje pogoj in je tako neprecenljivega pomena za trajnostni razvoj.

Vplivi na okolje zaradi izgradnje prometne infrastrukture so relativno veliki. S primernim načrtovanjem in omilitvenimi ukrepi med izgradnjo in obratovanjem pa lahko negativne vplive zmanjšamo na sprejemljivo velikost. V tabeli 11.2 so prikazani vplivi izgradnje in delovanja prometne infrastrukture na okolje ter možni omilitveni ukrepi.

Tabela 11.2: Vpliv transporta na okolje in omilitveni ukrepi

	Indikatorji pritiska	Indikatorji stanja	Indikatorji vpliva	Omilitveni ukrepi
Biološka raznovrstnost, prebivalstvo, rastlinstvo, živalstvo	slabšanje življenjskega okolja (razkosanje življenjskega prostora)	število ogroženih vrst, zavarovana območja	preostala habitatna področja z ohranjenimi biotsko raznovrstnostjo	nadomestna področja, mostovi-predori za živali, ureditev odvodnjavanja, protihrupna zaščita, omejitve prometa, omejitve hitrosti, alternativne vrste prevoza, boljša izolacija stavb
Človekovo zdravje	število in vrsta vozil, emisije, vibracije, hrup	število ljudi, izpostavljenih določenim imisijam	spremembe v izpostavljenosti	
Tla	zasedenost površine tal z izgrajeno infrastrukturo, izcedne vode	raba tal, geološki parametri,	spremembe v rabi tal, spremembe geoloških parametrov	ureditev odvodnjavanja, zaščita kakovostnih zemljišč, uporaba izkopanih materialov
Vode	zasedenost površin z izgrajeno infrastrukturo, izcedne vode	kvaliteta vode, vsebnost določenih snovi	slabšanje kvalitete vod	ureditev odvodnjavanja, izgradnja čistilnih naprav, ozelenitev brežin, načrt intervencije v primeru razlita
Zrak	emisije, infrastruktura kot vetrni ščit	imisije, ki presegajo mejne vrednosti	slabšanje kvalitete zraka	zasaditev rastlinstva
Podnebje	emisije, lokalni albedo, sproščanje toplote	vsebnosti toplogrednih plinov	globalno segrevanje, nestabilno podnebje	uporaba alternativnih goriv
Materialne dobrine	rušenje objektov, vibracije, kisli plini	količina in njihovo stanje	zmanjševanje števila in slabšanje stanja	zmanjšanje vibracij, načrtovanje trase z najmanj posegi
Kulturna dediščina	izolacija, rušenje objektov, vibracije, kisli plini	število, ohranjenost, velikost področja	zmanjšanje in/ali uničenje (potencialnih) arheoloških najdišč	zmanjšanje vibracij, načrtovanje trase z izogibanjem spomenikom
Pokrajina	izgradnja infrastrukture	vidna kvaliteta	slabšanje vidne kvalitete	primerna arhitektura, primerna zasaditev z rastlinjem

V tej stopnji presoje vplivov na okolje (izhodišča za strateško presojo vplivov na okolje) ukrepi za spremljanje in nadzor stanja še niso definirani.

11.6 OCENA RANLJIVOSTI OKOLJA

Pri gradnji prometne infrastrukture se vedno srečujemo z dilemo kako poseči v prostor, da bo okolje kar najmanj prizadeto, in hkrati najti tehnično najugodnejšo rešitev, ki bo tudi stroškovno ugodna. Ocena ranljivosti okolja obravnava negativne vplive prometne infrastrukture na okolje, ki nastanejo s posegom v prostor zaradi dodatne obremenitve z onesnaževalci in trajne spremembe naravne ohranjenosti in namembnosti prostora.

V okviru presoje vplivov na okolje smo se osredotočili na okolje v ožjem smislu, to je varovanje narave. Zaradi celovitosti smo naravnim vrednotam dodali tudi kulturno dediščino. Prostor je obravnavan v 9. poglavju poročila.

11.6.1 Metodologija dela

Metodologija je podrobneje opisana v poglavju 8.3. Uporabljen je bil prostorski pristop, kjer se postavi v ospredje rabo prostora in območja varovanja, in določi koridor, znotraj katerega se potem umesti traso na tehnični način. Prostorska analiza je bila izvedena s pomočjo programskih orodij ArcGIS. Podatkovne plasti v vektorski obliki smo spremenili v rastrske podatke in s pomočjo orodij za prostorsko analizo izdelali model za določitev koridorja infrastrukturne povezave.

11.6.2 Opis podatkovnih virov

Kot območja z večjim režimom varovanja so bili upoštevani:

- Natura 2000^[25],
- ekološko pomembna območja – jame^[39],
- zavarovana območja narave⁵,
- naravne vrednote^[40],
- najboljša kmetijska zemljišča⁶,
- gozdovi – rezervati^[41],
- varovalni gozd^[41],
- zajetja^[42],
- vodovarstvena območja – najožje varstveno območje^[42],
- kulturna dediščina^[43].

Ostala varovana območja so:

- ekološko pomembna območja^[39],
- ekološko pomembna območja – območje medveda^[39],
- vodovarstvena območja – širše in ožje varstveno območje^[42].

Vsaka od skupin je dobila svojo utež v modelu: strožje varovana območja 7-krat večjo od ozadja, ostala varovana območja pa 2-krat večjo od ozadja.

11.6.3 Izdelava poteka koridorjev

Pri izdelavi modela ranljivosti okolja sta bila izdelana dva scenarija (koridorja):

- brez upoštevanja že izgrajenih avtocest in hitrih cest,
- z upoštevanjem že izgrajenih avtocest in hitrih cest.

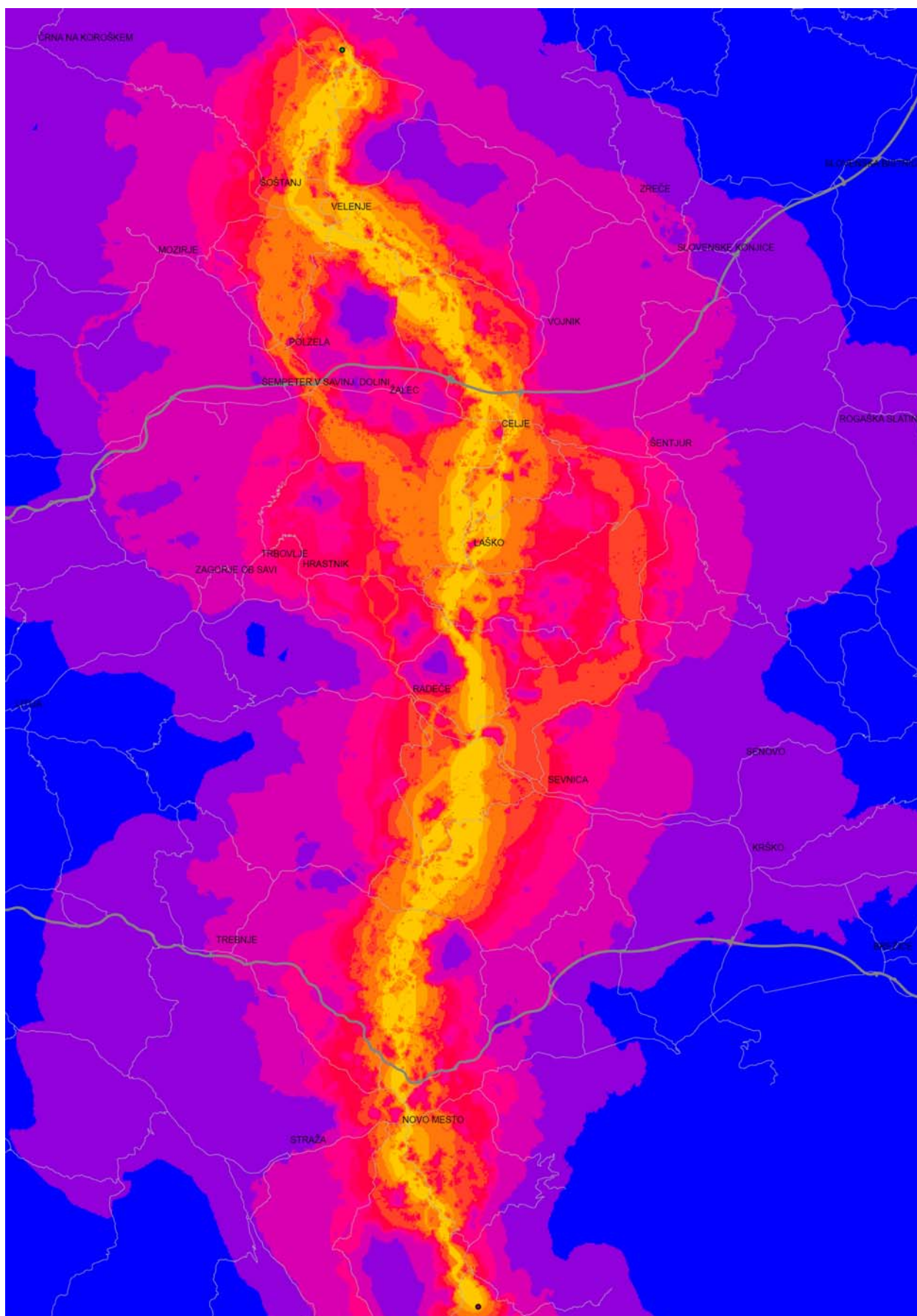
V scenariju z upoštevanjem že izgrajenih avtocest in hitrih cest se je prostor tretje razvojne osi razdelil na tri dele (severni, osrednji in južni – glede na obe avtocesti), koridorji po posameznih delih pa ne potekajo neposredno sklenjeni med sabo. Povezavo med njimi predstavlja obstoječa avtocesta oz. hitra cesta. V modelu je bila izgrajenim avtocestam in hitrim cestam pripisana utež 0.

Kot omejitveni dejavnik v modelu ranljivosti okolja v tej stopnji še niso bila upoštevana naselja in možnost izgradnje predorov.

⁵ določena so z akti o zavarovanju;

⁶ vir: prostorski plani posameznih občin;

Na sliki 11.1 je prikazan potek okoljsko najbolj ugodnega koridorja (svetlo rumena) v primeru, da ne upoštevamo obstoječih avtocest in hitrih cest. Koridor poteka od začetne točke po predelu blizu obstoječe ceste proti jugu do Graške Gore, kjer se razdeli na dva dela: prvi del poteka še naprej proti jugu in vzhodni strani od Velenja, drugi dela pa poteka proti jugozahodu skozi Gaberke in Družmirje, južno od Velenjskega jezera in južno od Velenja, kjer se združi s prej opisanim prvim delom. Koridor poteka naprej proti jugovzhodu, kjer pri naselju Lopata prečka avtocesto. Priključek na avtocesto bi bil možen na že obstoječem priključku Lopata. Koridor poteka potem zahodno od Celja proti jugu do Košnice pri Celju, zahodno od Laškega, čez Gračnico do Brega, kjer prečka Savo. Naprej poteka spet južno do Jelovca, kjer se obrne proti jugozahodu do Trebelnega. Od tam zopet zavije proti jugu do Novega mesta, ki ga obide po vzhodni strani. Pri Stranski vasi južno od Novega mesta se koridor zopet obrne proti jugovzhodu in poteka do Koroške vasi, potem pa proti jugu do področja blizu Dragomlje vasi, ki predstavlja južno točko določenega koridorja.



Slika 11.1: Koridor "najmanjši vpliv na okolje" na območju tretje razvojne osi – scenarij ne vključuje že izgrajene AC in HC

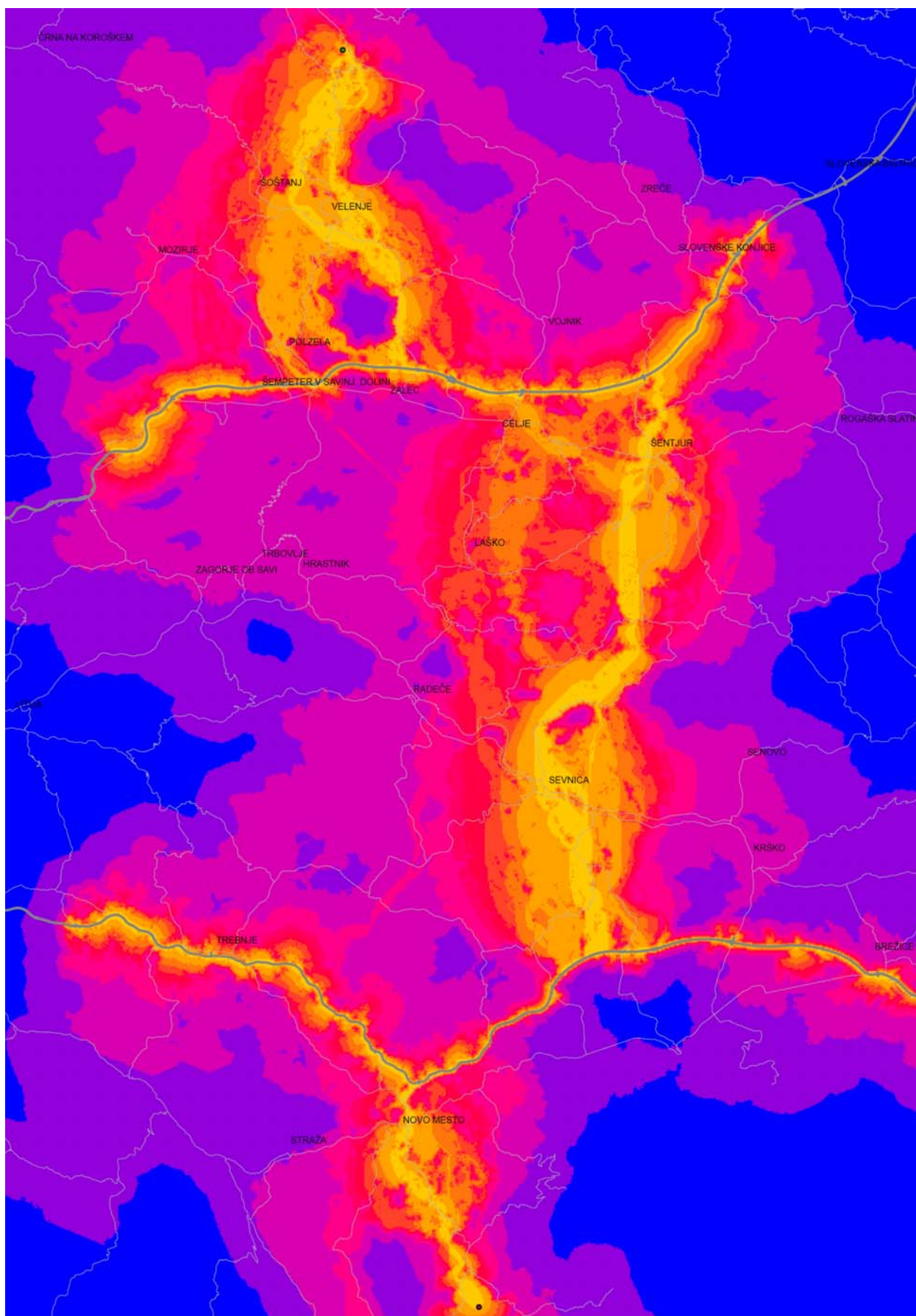
Narejen je bil tudi koridor, ki upošteva že izgrajene avtoceste in hitre ceste in to tako, da predstavlja področje avtoceste in hitre ceste ozemlje, kjer ni vpliva na okolje. Dejansko vpliv na okolje zaradi dodatnega prometa obstaja, vendar ne bi bilo vplivov na okolje zaradi gradnje novih cest. Ta koridor je prikazan na sliki 11.2.

Koridor poteka od začetne točke na severu do Socke po istem koridorju kot prej opisana različica (po predelu blizu obstoječe ceste proti jugu do Graške Gore, kjer se razdeli na dva dela: prvi del poteka še naprej proti jugu in vzhodni strani od Velenja, drugi dela pa poteka proti jugozahodu skozi Gaberke in Družmirje, južno od Velenjskega jezera in južno od Velenja, kjer se združi s prej opisanim prvim delom). Koridor poteka naprej proti jugu po območju obstoječe ceste, kjer se severno od Žalca priključi na avtocesto.

V srednjem delu osi (med obema avtocestama) je koridor pomaknjen na vzhodni del območja tretje razvojne osi. Začne se nekoliko vzhodneje od priključka Dramlje in poteka proti jugu do Šentjurja, Hruševca, Osredka in Prapretna, kjer se obrne proti jugozahodu. Pri Orešju nad Sevnico se koridor zopet obrne proti jugu ob obstoječi cesti do Sevnice. Tam zavije proti jugovzhodu do zaselka Orle in proti jugu mimo Dolenjih Radulj do avtoceste (Kronovo-Dobruška vas). Tukaj se bi bilo možno priključiti na avtocesto na priključku Smednik.

V južnem delu se koridor z avtoceste odcepi proti jugu pri Novem mestu in poteka po istem koridorju kot prej opisana različica.

Na slikah obeh opisanih scenarijev lahko opazimo še nekaj vzporednih različic koridorjev, ki so sicer okoljsko bolj obremenilne od ravnokar opisanih, vendar še vedno manj od ostalega ozemlja. Tak koridor je pri scenariju brez upoštevanja avtocest (slika 11.1) od Šoštanja preko Polzele do Rimskih Toplic in potem še nekaj manjših delov vzporedno z opisanim koridorjem. Pri scenariju z upoštevanjem avtocest (slika 11.2) je na severnem delu prav tako nakazana različica od Šoštanja preko Polzele do priključka Šempeter. Južno od avtoceste poteka različica koridorja od Celja proti jugovzhodu do Hruševca in potem po že opisani različici proti jugu. Tretja možna različica pa poteka od Celja neposredno proti jugu in se severno od Sevnice priključi na okoljsko najmanj obremenilno različico.



Slika 11.2: Koridor "najmanjši vpliv na okolje" na območju tretje razvojne osi z upoštevanjem obstoječih avtocest in hitrih cest

11.6.4 Razprava

Koridorja, opisana v prejšnjem podpoglavju, predstavljata ožji del ozemlja, ki povezujeta začetno in končno izbrano točko, ter hkrati potekata po območjih, kjer najmanj prizadeneta varovane dele okolja. Kot izhodišča za tak izbor so bila vzeta območja, navedena v poglavju 11.6.2. V primeru, če bi dodali še druge omejitve, bi bil lahko potek koridorja drugačen.

Na potek koridorjev vpliva tudi izbira uteži med posameznimi kazalniki, ki jih vključimo v model. V opisanem modelu je imelo ozadje utež 1, območja z večjim režimom varovanja utež 7 in ostala območja varovanja utež 2. V teku dela so bili narejeni tudi scenariji z drugačnim razmerjem uteži. Z zmanjševanjem njihovega razmerja (manjši poudarek varovanim območjem) se je koridor približal najbližji razdalji med obema skrajnima točkama, s tem pa je sekal tudi več varovanih območij. Z večanjem razmerja med utežmi (večji poudarek varovanim območjem) se dolžina koridorja povečuje, hkrati pa koridor poteka bolj vijugasto med varovanimi območji. Če uteži povečamo preveč, dobimo realno nesmiseln koridor, ki tudi tehnično ne bi bil izvedljiv.

Pri pridobivanju in pripravi podatkov je bilo določene podatke pridobiti iz posameznih aktov, ki so jih večinoma izdale lokalne skupnosti. V teh primerih smo ugotovili, da pri združevanju podatkov iz 66 občin velikokrat prihaja do neskladja in neujemanja, ali med podatki ali pa med šifranti posameznih lastnosti. Zato bi bilo v bodoče za opisano metodo dela potrebno čim več podatkovnih virov združiti na isto plast za celo Slovenijo.

11.6.5 Okoljske značilnosti področij, ki bi lahko bila prizadeta

V naslednji stopnji smo znotraj koridorja izrisali možen potek prometne infrastrukture (ceste), to je idejno postavitve trase. Na podlagi tega smo lahko primerjali oba scenarija in ugotovili, koliko varovanih območjih bi trasa prečkala. Pri izračunu so bili upoštevani tudi predori. Rezultati so prikazani v tabeli 11.3. Pri točkovnih objektih je prikazano njihovo število, ki jih preseka cesta, pri ploskovnih pa presekana površina. Za širino prometne infrastrukture je bilo privzeto 100 m.

Pri točkovnih varovanih območjih je potrebno omeniti, da se bi pri projektiranju trase na projektni ravni lahko tem točkam izognili in zato ne predstavljajo pomembnega kriterija v primerjavi med posameznimi koridorji. "Okoljska" koridorja tudi sekata nekaj zavarovanih območij, vendar je njihova površina razmeroma majhna. Največ površine pripada najboljšim kmetijskim zemljiščem in ekološko pomembnim ozemljem. V primeru, da poteka trasa ob robu zavarovanega ozemlja, bi jo bilo pri projektiranju moč umestiti v prostor tako, da ne bi potekala po zavarovanem ozemlju.

Tabela 11.3: Potek okoljskih koridorjev čez varovana območja

Varovano območje	Okoljski koridor brez AC in HC	Okoljski koridor z AC in HC
Ekološko pomembna območja – jame	0	0
Naravne vrednote – točke	6	6
Zavarovana območja – točke	0	0
Zajetja	0	1
Kulturna dediščina – točke	4	4
Skupaj točk	10	11
Ekološko pomembna območja	847.406	869.551
Ekološko pomembna območja – področje medveda	210.423	210.423
Natura 2000	385.343	389.964
Naravne vrednote – območja	365.006	333.636
Zavarovana območja	46.006	59.871
Gozdovi - varovalni	219.718	141.932
Gozdovi - rezervati	0	0
Najboljša kmetijska zemljišča	2.814.638	2.796.484
Vodovarstvena območja – režim 1	5.260	0
Vodovarstvena območja – režim 2, 3, 4	419.414	221.466
Kulturna dediščina - območja	0	92.661
Skupaj površine (m²)	5.313.214	5.115.988

11.6.6 Primerjava tras

V tabeli 11.4 je prikazana primerjava med posameznimi koridorji glede okoljske obremenitve. Ta se kaže v količini (številu točk ali površini območja) varovanih območij narave, ki jih prečka idejna trasa znotraj vsakega koridorja. Pri izračunu so upoštevani tudi predori.

Najmanj varovanih območij prečkata okoljski trasi, nekoliko več pa "uporabniška" trasa, ki vključuje najboljše razmerje stroški/koristi uporabnikov idejnih tras. Največ varovanih območij prečka "zahodna" trasa, skoraj dvakrat več kot okoljski trasi.

Tabela 11.4: Potek idejnih tras posameznih koridorjev čez varovana območja

Idejna trasa	Okoljska brez AC in HC	Okoljska z AC in HC	Investicijska brez AC in HC	Investicijska z AC in HC	Zahodna	Investicija/stroški uporabnikov	Zahodna - modificirana
Varovano območje							
Ekološko pomembna območja - jame	0	0	0	0	0	0	0
Naravne vrednote - točke	6	6	8	5	6	8	7
Zavarovana območja - točke	0	0	0	0	0	0	0
Zajetja	0	1	0	0	2	0	2
Kulturna dediščina - točke	4	4	8	6	10	8	11
Skupaj točk	10	11	16	11	18	16	20
Ekološko pomembna območja	847.406	869.551	1.043.764	1.077.531	2.577.912	991.206	2.359.388
Ekološko pomembna območja - področje medveda	210.423	210.423	210.423	210.423	210.734	210.423	210.423
Natura 2000	385.343	389.964	456.364	467.103	959.003	422.661	635.922
Naravne vrednote - območja	365.006	333.636	730.714	534.425	779.851	695.624	981.871
Zavarovana območja	46.006	59.871	46.006	46.006	349.647	46.006	349.647
Gozdovi-varovalni	219.718	141.932	296.544	253.792	414.146	296.543	409.055
Gozdovi-rezervati	0	0	52.999	52.999	7.002	52.999	60.001
Najboljša kmetijska zemljišča	2.814.638	2.796.484	4.249.572	3.996.694	4.746.838	3.292.849	4.046.930
Vodovarsvena območja - režim 1	5.260	0	0	0	26.076	0	61.740
Vodovarsvena območja - režim 2, 3, 4	419.414	221.466	466.425	515.806	134.837	411.959	95.927
Kulturna dediščina - območja	0	92.661	0	354.867	348.656	0	348.656
Skupaj površine (m²)	5.313.214	5.115.988	7.552.811	7.509.646	10.554.702	6.420.270	9.559.560

V tabeli 11.5 je primerjava posameznih idejnih tras po vseh vidikih v okviru varovanja življenjskega okolja in naravnih sestavin. Ocena obravnavanih idejnih tras posameznih koridorjev je pripravljena v obliki lestvice, v kateri imajo ocene naslednji pomen:

- 0 – ni pomembnejšega vpliva na okolje,
- 1 – vpliv na okolje je majhen,
- 2 – vpliv na okolje je zmeren,
- 3 – vpliv na okolje je velik,
- 4 – vpliv na okolje je zelo velik.

Tudi pri tem vrednotenju se izkažeta kot okolju najbolj prijazni različici obe okoljski trasi, sledi pa jima "uporabniška" trasa. Največji vpliv na okolje bi imeli obe zahodni različici trase.

Tabela 11.5: Primerjava idejnih tras posameznih tras glede vplivov na okolje

Idejna trasa	Okoljska brez AC	Okoljska z AC	Investicijska brez AC	Investicijska z AC	Zahodna	Investicija/stroški uporabnikov	Zahodna - modificirana
Sestavina okolja							
Geosfera	2	1	2	1	2	2	2
Biosfera	2	2	3	3	3	2	4
Varovana narava	2	2	4	4	3	4	4
Vode	3	1	2	3	3	3	3
Zrak	2	3	2	3	2	2	2
Prebivalstvo	3	3	2	2	2	2	2
Krajina	2	1	3	1	3	3	2
Materialne dobrine	2	2	2	2	3	2	3
Kulturna dediščina	1	2	2	3	3	1	3
Skupaj (pogostost pojavljanja ocene)	19	17	22	22	24	21	25

0 – ni pomembnega negativnega vpliva na okolje; 1 – vpliv je majhen; 2 – vpliv je zmeren; 3 – vpliv je velik; 4 – vpliv je zelo velik

12 EKONOMSKO VREDNOTENJE

12.1 PREDPOSTAVKE IN IZHODIŠČA, UPORABLJENA PRI VREDNOTENJU DRUŽBENO EKONOMSKIH UPRAVIČENOSTI IDEJNIH POSTAVITEV TRAS

Izračun družbenoekonomske upravičenosti naložbe predpostavlja izgradnjo celotnega projekta v obdobju od leta 2007 do 2010 in enakomerno razporeditev investicijskih stroškov med ta štiri leta. Obračunsko obdobje izračuna koristi uporabnikov je od vključno leta 2011 do leta 2030 (20-letno obdobje).

Izračun je izdelan s programskim paketom OPCOST. V izračun je vključeno celotno cestno omrežje vplivnega območja tretje razvojne osi, ki je prikazano v prilogi 3. Proces izbire najugodnejše različice smo izpeljali tudi parcialno za idejne trase:

- Okoljska brez AC in HC,
- Okoljska z AC in HC,
- Investicijska brez AC in HC,
- Investicijska z AC in HC ter
- Zahodna

na odsekih:

- Holmec – Celje,
- Celje – Novo mesto in
- Novo mesto – Vinica.

Kombinacija najugodnejših potekov z vidika razmerja med koristmi uporabnikov oziroma stroški investicije na posameznih odsekih je bila združena v Scenarij najugodnejših investicijskih stroškov in koristi uporabnikov oziroma temu scenariju pripadajoči idejni potek trase, ki je vrednoten v naslednjem podpoglavju.

Idejni potek trase za scenarij "Najugodnejši investicijski stroški in koristi uporabnikov" je sestavljen iz naslednjih idejnih tras:

- Investicijska z AC in HC na odseku Holmec – AC A1,
- Okoljska brez AC in HC na odseku AC A1 – Medlog,
- Investicijska brez AC in HC na odseku Medlog – AC A2,
- Okoljska brez AC in HC na odseku AC A2 – Metlika/Vinica.

12.2 IZRAČUN KAZALNIKOV DRUŽBENO EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI IDEJNIH POSTAVITEV TRAS

12.2.1 Neto sedanja vrednost

Za izračun neto sedanje vrednosti ceste so uporabljeni:

- stroški vlaganj, enakomerno razporejeni v obdobju od 2007-2010, ki so eskontirani na leto 2010,
- letne koristi kot razlika med stroški uporabnikov ceste brez investicije in stroškov uporabnikov ceste z investicijo, ki so diskontirani na zadnje leto investiranja,
- obračunska življenjska doba projekta je 20 let (2011 – 2030).

Diskontna stopnja za izračun neto sedanje vrednosti je 7%. Rezultati izračuna neto sedanje vrednosti in relativne neto sedanje vrednosti investicije so v tabeli 12.1.

12.2.2 Interna stopnja donosnosti

Za izračun interne stopnje donosnosti so bili uporabljeni enaki podatki kot za izračun neto sedanje vrednosti.

Interna stopnja donosnosti je tista diskontna stopnja, pri kateri je neto sedanja vrednost naložbe enaka nič. Rezultati izračuna interne stopnje donosnosti so v tabeli 12.1.

12.3 PRIMERJAVA KAZALNIKOV DRUŽBENO-EKONOMSKE UPRAVIČENOSTI IDEJNIH POSTAVITEV TRAS

V spodnjih tabelah so prikazani rezultati družbeno-ekonomskega vrednotenja za posamezne scenarije razvoja prometne infrastrukture.

Tabela 12.1: Primerjava kazalnikov družbeno-ekonomske upravičenosti idejnih postavitvev tras

Idejna trasa Kriterij	Okoljska brez AC in HC	Okoljska z AC in HC	Investicijska brez AC in HC	Investicijska z AC in HC	Zahodna	Investicijski stroški/ koristi uporabnikov	Zahodna modificirana
Interna stopnja donosa (%)	5,95	6,65	8,25	7,56	7,94	8,51	10,54
Neto sedanja vrednost (mio SIT)	-42.116	-12.853	44.169	18.465	36.891	52.143	133.755
Relativna neto sedanja vrednost	-0,114	-0,039	0,148	0,064	0,107	0,180	0,440

Tabela 12.2: Rangiranje rezultatov po družbeno-ekonomskih kriterijih

Idejna trasa Kriterij	Okoljska brez AC in HC	Okoljska z AC in HC	Investicijska brez AC in HC	Investicijska z AC in HC	Zahodna	Investicijski stroški/ koristi uporabnikov	Zahodna modificirana
Interna stopnja donosa	7	6	3	5	4	2	1
Neto sedanja vrednost	7	6	3	5	4	2	1
Relativna neto sedanja vrednost	7	6	3	5	4	2	1
Skupaj (pogostost pojavljanja ocene)	7	6	3	5	4	2	1

1 – najugodnejša ... 6 – najmanj ugodna

Za najugodnejšo z vidika razmerja med koristmi uporabnikov in stroški investicije se izkaže Zahodna modificirana idejna postavitvev trase, za najmanj ugodno pa okoljska brez AC in HC.

13 PRIMERJAVA POSAMEZNIH SCENARIJEV

Primerjava posameznih scenarijev s predlogom izbora najustrežnejšega scenarija predstavlja 3. fazo projekta. Predvideni rezultati 3. faze so:

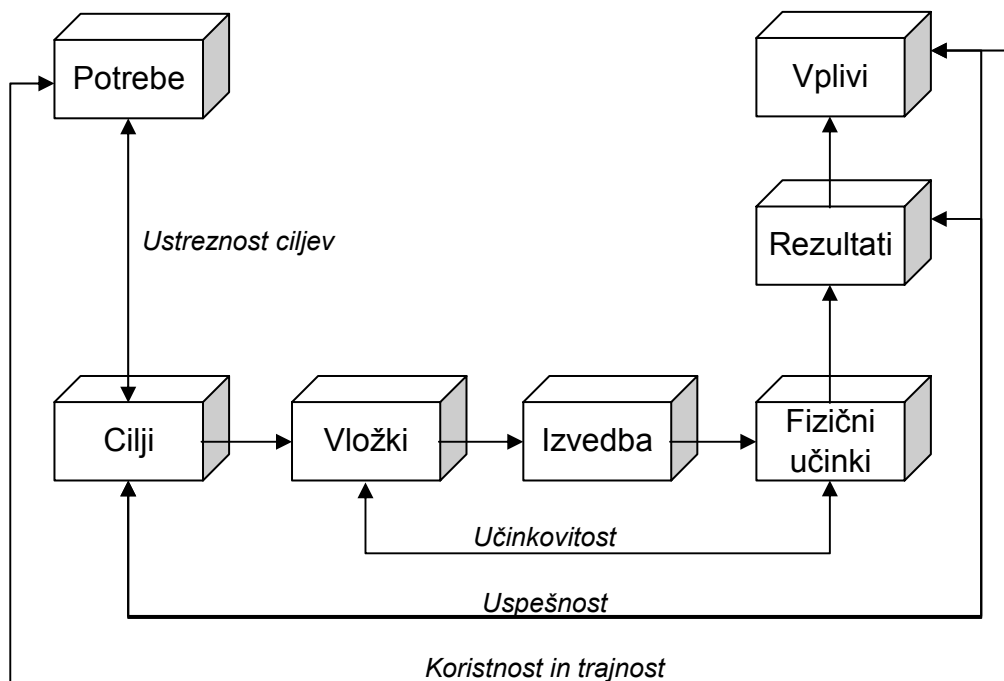
1. primerjava učinkovitosti posameznih obravnavanih scenarijev;
2. multikriterijska analiza obravnavanih scenarijev; in
3. predlog najustrežnejšega scenarija z utemeljitvijo.

13.1 OPREDELITEV OSNOVNIH POJMOV V ZVEZI Z VREDNOTENJEM PROGRAMA

Pri ocenjevanju oziroma vrednotenju nekega razvojnega programa s predvidenimi dolgoročnimi učinki je potrebno preveriti naslednje kategorije^[71]:

1. ustreznost ciljev (relevance) glede na ugotovljene potrebe,
2. učinkovitost (efficiency) porabe resursov za doseg določenih fizičnih učinkov,
3. uspešnost (effectiveness) programa v smislu doseganja posebnih in globalnih ciljev programa (primerjava planiranih in dejansko doseženih učinkov),
4. koristnost (utility) programa glede na potrebe ciljnih skupin oziroma prebivalstva,
5. trajnost (sustainability), ki pove, v kolikšni meri bodo učinki programa trajali po njegovi izvedbi.

Razmerja med navedenimi kategorijami so razvidna iz spodnje slike.



Slika 13.1: Vrednotenje programa

Cilji nekega programa naj bi izhajali iz dejansko ugotovljenih potreb, program sam pa je običajno skupek investicijskih in organizacijskih ukrepov, s katerimi bi naj dosegli zastavljene cilje. Posamezne ukrepe izvajajo upravni organi, agencije ali drugi upravljalci, pri čemer uporabljajo razne vire: finančne, človeške, tehnične ali organizacijske. To so sredstva oziroma vložki za izvedbo ukrepa.

Z denarnimi izdatki pride do realizacije vrste fizičnih učinkov (npr. kilometri cest, ipd.), ki kažejo na napredek pri izvajanju ukrepa. Rezultati so takojšnji učinki za neposredne uporabnike (npr. skrajšanje potovalnih časov, znižanje transportnih stroškov, ipd.). Rezultati določajo vpliv programa ukrepov na doseganje splošnih ali posebnih ciljev (npr. povečan prevoz blaga). Na tej podlagi se potem ocenjuje, ali je bil program uspešen ali ne.

Posamezni ukrepi morajo imeti ob sprejemu določen tudi način merjenja njihovih učinkov oziroma doseganja ciljev. S kazalniki (ang. indicators) se izvajanje ukrepov kvantificira. S sistemom kazalnikov pa se vnaprej opredeli, kateri so kazalniki vložkov (ang. input), kazalniki izločkov oziroma učinka (ang. output), kazalniki rezultata (ang. result) in kazalniki vpliva (ang. impact).

Kazalniki učinkovitosti in uspešnosti so med sabo komplementarni. Medtem ko merijo kazalniki učinkovitosti porabo virov, potrebnih za pretvorbo vhodnih količin v izhodne, merijo kazalniki uspešnosti stopnjo skladnosti izhodnih veličin s predvidenimi, vnaprej opredeljenimi rezultati.

Prikazani okvir omogoča tudi primerjavo alternativnih programov oziroma različic programa. Poleg tega se v primerjavi lahko pokaže šibkosti že v prvem koraku, to je pri ustreznosti oblikovanih ciljev. Ti morajo biti kvantificirani, tako da je mogoče preverjati tudi njihovo koristnost in doprinos k trajnostnemu razvoju.

Če predstavljeni koncept vrednotenja apliciramo na nalogo, lahko ugotovimo, da so bile potrebe ugotovljene v okviru 1. faze, fizični učinki, rezultati in vpliv pa v 2. fazi. V 3. fazi se tako lahko izvede celovito vrednotenje obravnavanih scenarijev razvoja prometne infrastrukture na območju 3. razvojne osi, ki zajema primerjanje učinkovitosti (izločki ukrepa glede na vložke – podpoglavje 11. 2) in uspešnosti posameznih scenarijev razvoja prometne infrastrukture (prometni in prostorski rezultati oziroma okoljski in ekonomski vplivi scenarijev glede na postavljene cilje – podpoglavje 11.3). Na tej podlagi bo mogoče oblikovati zaključke o ustreznosti postavljenih razvojnih ciljev ter koristnosti in trajnosti predlaganega razvoja prometne infrastrukture.

13.2 PRIMERJAVA UČINKOVITOSTI SCENARIJEV

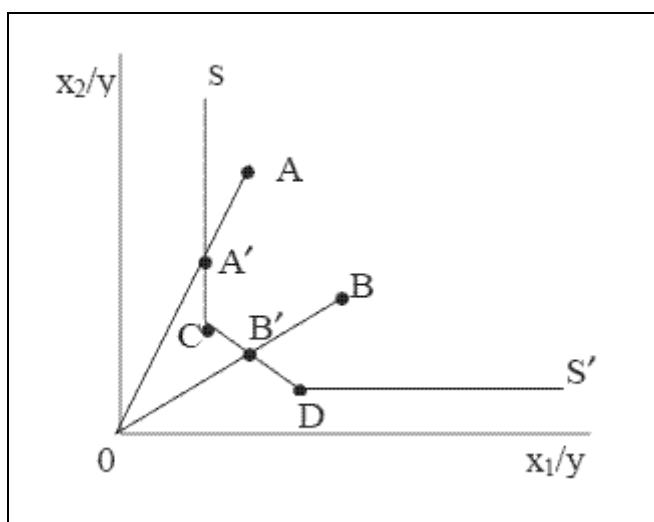
13.2.1 Metodologija

Za primerjavo učinkovitosti posameznih scenarijev bo uporabljena metodologija analize podatkovne ovojnice (ang. DEA – Data Envelopment Analysis)⁷. Metodologija se je uveljavila kot praktično orodje za podporo odločanju v primerih, ko imamo več inputov in več outputov ter ko maksimalna potencialna učinkovitost pri pretvorbi inputov (produkcijska funkcija) ni znana. Metoda spada v skupino ne-parametričnih metod operacijskih raziskav.

⁷ Metodologijo DEA bi lahko uporabljali tudi za presojo uspešnosti posameznega scenarija, to je za ugotavljanje doseganja načrtovanih ciljev, v našem primeru prostorskih, prometnih, okoljskih in ekonomskih ciljev. Ena izmed poglavitnih metodoloških razlik med DEA in multikriterijsko analizo je v določanju uteži; pri DEA so te določene po matematičnem postopku, medtem ko so pri multikriterijski analizi določene subjektivno.

Pri DEA se učinkovitost ugotavlja za posamezno enoto odločanja, kar je v praksi lahko posamezno podjetje, bolnišnica, menedžer, varianta načrta, ipd. Učinkovitost je definirana kot tehtana vsota outputov glede na tehtano vsoto inputov, pri čemer so uteži izračunane s pomočjo matematičnega programiranja (ob predpostavljenih stalnih donosih ne glede na obseg produkcije⁸). Če za posamezno proučevano enoto odločanja obstaja enota, ki isti obseg outputa proizvede z manj inputa oziroma z določenim inputom proizvaja več outputa, potem je preučevana enota neučinkovita. Razmerje med inputom in outputom za posamezno enoto, varianto, ipd. se vrednoti s primerjavo z drugo, referenčno enoto. Na ta način je možno oceniti preteklo učinkovitost ter potencialno izboljšanje učinkovitosti v prihodnosti. Natančnejši vpogled v posamezno preučevano enoto lahko ponudi odgovore, zakaj je ta enota bolj učinkovita.

Grafični primer analize učinkovitosti je prikazan v spodnji sliki. Predpostavljamo, da imamo en output (y), ki ga zagotavljamo z dvema inputoma (x_1 , x_2). Varianti C in D sta dominantni in se nahajata na meji učinkovitosti. Varianti A in B sta neučinkoviti, saj varianti C in D kažeta, da bi eno enoto outputa y pri varianti A lahko dosegli tudi z nižjim inputom x_1 in x_2 (A'). Podobno velja tudi za varianto B, kjer bi lahko dosegli točko B' na meji učinkovitosti.



Slika 13.2: Analiza učinkovitosti (primer) ^[72]

Seveda analiza ni omejena zgolj na en output in dva inputa. DEA omogoča primerjavo učinkovitosti tudi v primerih z večjim številom inputov in večjim številom outputov, vendar je te grafično težko prikazati.

13.2.2 Vhodni podatki za primerjavo učinkovitosti

Pri izvedbi primerjave učinkovitosti po metodi DEA so kot podatkovne osnove uporabljeni podatki o kazalnikih inputov in outputov po posameznih scenarijih razvoja prometne infrastrukture, ki so bili izračunani v okviru 2. faze projekta:

⁸ Pozneje je bil model razširjen še z različico spremenljivih donosov glede na obseg.

A. Inputi:

1. porabljene okoljske sestavine,
2. investicijska vrednost (v 000 mio SIT).

B. Outputi:

1. dolžina zgrajene prometnice,
2. prihranki potovalnih časov.

Tabela 13.1: Vhodni podatki za primerjavo učinkovitosti

Idejna trasa	Inputi		Outputi	
	Okoljske sestavine (000 m ²)	Inve. Vrednost (mio SIT)	Dolžina (km)	Prihranki časov (mio ur)
Okoljska brez AC in HC	5.313	339	172	13,286
Okoljska z AC in HC	5.116	304	164	12,481
Investicijska brez AC in HC	7.553	274	165	12,462
Investicijska z AC in HC	7.510	263	157	11,408
Zahodna	10.555	322	181	13,286
Investicija/stroški uporabnikov	6.420	265	159	12,553
Zahodna modificirana	9.560	278	174	13,788

13.2.3 Rezultati primerjave učinkovitosti

V spodnji tabeli so prikazani rezultati analize učinkovitosti. Najučinkovitejši scenariji pri pretvorbi okoljskih sestavin in denarnih vložkov v cestno infrastrukturo (dolžina v km) in prihranke za uporabnike ceste (prihranki potovalnih časov) so "Okoljski 1", "Okoljski 2" in "Investicija/koristi uporabnikov".

Tabela 13.2: Rezultati analize učinkovitosti

Idejna trasa	Inputi		Outputi		Tehtani output	Tehtani input	Učinkovitost
	Okoljske sestavine (000 m ²)	Inve. vrednost (mio SIT)	Dolžina (km)	Prihranki časov (mio ur)			
Okoljska brez AC in HC	5.313	339	172	13,286	1,00	1,00	100,00%
Okoljska z AC in HC	5.116	304	164	12,481	0,94	0,94	100,00%
Investicijska brez AC in HC	7.553	274	165	12,462	0,94	1,25	75,86%
Investicijska z AC in HC	7.510	263	157	11,408	0,88	1,23	71,20%
Zahodna	10.555	322	181	13,286	1,02	1,69	60,21%
Investicija/stroški uporabnikov	6.420	265	159	12,553	0,94	1,09	86,42%
Zahodna modif.	9.560	278	174	13,788	1,03	1,52	67,81%
Uteži	0,00013	0,00085	0,00186	0,05119			

13.3 MULTIKRITERIJSKA ANALIZA

13.3.1 Metodologija

Multikriterijska analiza je matematična metoda, ki se uvršča v skupino metod ocenjevanja, pri katerih so v ospredju analize cilji oziroma njihovo doseganje. Doseganje ciljev se meri glede na dane kazalnike (kriterije), ki so uteženi, s čimer je mogoče dobiti enotno oceno za posamezen projekt (program, opcijo, varianto) in tudi osnovo za primerjanje projektov (programov, opcij, variant) znotraj skupine projektov (programov, opcij, variant).

Multikriterijska analiza ima naslednje prednosti:

- pregledna in robustna metoda,
- prilagodljivost izbora ciljev in kriterijev dopušča njihovo naknadno vključevanje oziroma izključevanje iz analize,
- ugotavljanje posameznih učinkov lahko poteka ločeno, izvajajo ga lahko posamezni strokovnjaki,
- zaradi preglednosti je metoda lahko tudi učinkovito sredstvo komunikacije oziroma pojasnjevanja izbora posameznih projektov oziroma programov,
- zaradi uporabe točkovanja in uteži se ohranja revizijska sled in ponovljivost izračuna.

Z metodo multikriterijske odločitvene analize se določijo:

- kriteriji oziroma kazalniki, ki so vključeni v vrednotenje,
- točkovanje vsakega projekta (programa, opcije) po posameznih kriterijih,
- uteži za posamezne kriterije in
- način za izračun skupne ocene.

Vsak kriterij se opredeli v kvantitativni obliki, tako da je mogoče po posameznem kriteriju opcije razvrstiti od najboljše do najslabše. Vrednosti kriterijev za posamezne opcije se po spodnji formuli računsko normirajo tako, da njihove vrednosti ležijo na intervalu med 1 in 2:

$$n_{i,j} = 1 + \frac{k_{i,j} - k_{j,\min}}{k_{j,\max} - k_{j,\min}}$$

kjer pomeni $n_{i,j}$ računsko normirano vrednost kriterija j za opcijo i , $k_{i,j}$ vrednost kriterija j za opcijo i , $k_{j,\min}$ minimalno (najslabšo) vrednost kriterija j , ki jo doseže katera od obravnavanih opcij in $k_{j,\max}$ maksimalno (najboljšo) vrednost kriterija j , ki jo doseže katera od obravnavanih opcij. Če so vrednosti nekega kriterija pri vseh variantah enake, se računsko normirana vrednost za ta kazalec ne izračunava.

Skupna ocena se izračuna tako, da se računsko normirana vrednost kriterija pri posamezni opciji pomnoži z utežjo za tisti kriterij po formuli:

$$O_i = \sum_{j=1}^m n_{i,j} * w_j$$

kjer pomeni O_i skupno oceno za varianto i , m število opcij, w_j pa utež za kriterij j . Najboljša opcija je tista, pri kateri je seštevek zmnožkov računskih normiranih vrednosti kriterijev in uteži O_i največji. Posamezni kazalniki so lahko sestavljeni iz podkazalnikov. Vrednost sestavljenega kazalnika se izračuna ob smiselni uporabi zgornje formule.

Predlog za izbor optimalnega scenarija se utemelji z izvedeno multikriterijsko analizo, v kateri je vključeno merilo prometne učinkovitosti, merilo ekonomske učinkovitosti, merilo okoljskih vplivov (ki opisuje vpliv projekta na ohranjanje narave, varovanje okolja, varstvo kulturne dediščine) in merilo prostorskega razvoja (ki opisuje vpliv projekta na prostorski razvoj širšega območja). Kazalniki bodo izbrani na podlagi rezultatov predhodnih faz. Kazalec za merilo ekonomske učinkovitosti, ki se lahko vključi v multikriterijsko analizo, je ekonomska neto sedanja vrednost. Kazalec za merilo okoljskih vplivov, ki se vključi v multikriterijsko analizo, je lahko sestavljen iz podkazalnikov posameznih okoljskih vplivov (na primer obremenjenost naselij s hrupom, potek ceste po občutljivih območjih in podobno). Kazalec za merilo prostorskega razvoja, ki se vključi v multikriterijsko analizo, je lahko sestavljen iz podkazalnikov posameznih prostorskih vplivov (na primer potrebna zemljišča, rušenja objektov, delitev naselja, možnosti za gospodarski razvoj in podobno). Vsak kazalec je v postopku vrednotenja potrebno opredeliti v kvantitativni obliki, tako da je mogoče variante po posameznem kazalniku razvrstiti od najboljše do najslabše.

13.3.2 Vhodni podatki za multikriterijsko analizo

Pri izvedbi multikriterijske analize so kot podatkovne osnove uporabljeni podatki o kazalnikih prostorskega, prometnega, ekonomskega in okoljskega učinka oziroma vpliva posameznih scenarijev razvoja prometne infrastrukture, ki so bili izračunani v okviru 2. faze projekta. Kazalnik prometne učinkovitosti je sestavljen kazalnik iz:

- povprečni PLDP na novi prometnici,
- prihranki potovalnih časov in
- prihranki prometnega dela.

Kazalnik prostorskih vplivov je sestavljen kazalnik iz:

- povezljivost za osebna in tovorna vozila,
- dostopnost in
- inducirana delovna mesta.

Kot kazalnik ekonomske učinkovitosti je uporabljena relativna neto sedanja vrednost investicijskih stroškov in koristi uporabnikov. Kot kazalnik okoljskih vplivov je uporabljen reciprok zbirne ocene (negativnih) vplivov na okolje.

Tabela 13.3: Vhodni podatki za multikriterijsko analizo

Kazalnik (j)	Varianta (i)						
	01-Okol brez AC	02-Okol z AC	03-Inve brez AC	04-Inve z AC	05- Zahod	06-Inve/ uporab	07- Zah modif
Kazalnik prometne uspeš.	1,43	1,25	1,57	1,13	1,42	1,31	1,67
- povp. PLDP na projektu	5.782	5.587	6.076	5.573	5.758	5.630	5.493
- prihranki pot. časov	13.286	12.481	12.462	11.408	13.286	12.553	13.788
- prihranki prom. dela	-0,0030	0,0060	0,0130	0,0120	-0,0020	0,0110	0,0583
Kazalnik prostorskih vplivov	1,34	1,13	1,44	1,27	1,50	1,12	1,47
- povezljivost (oseb)	197	169	260	194	160	167	215
- povezljivost (blag)	886	479	687	538	430	515	515
- delovna mesta	2142	2397	2286	2559	3765	2337	3081
Kazalnik ekonomske uspeš.	-0,114	-0,039	0,148	0,064	0,107	0,180	0,440
Kazalnik okoljskih vplivov	0,053	0,059	0,045	0,045	0,042	0,048	0,040

13.3.3 Rezultati multikriterijske analize

V spodnji tabeli so prikazani rezultati multikriterijske analize. Najuspešnejši scenarij z vidika doseganja ciljev na prometnem, prostorskem, okoljskem in ekonomskem področju je pri enakih utežeh za vsak vidik vrednotenja scenarij modificirane zahodne variante. Med primerjanimi scenariji je ta scenarij najboljši pri prometni učinkovitosti in ekonomske učinkovitosti za uporabnike, zelo visoko pa je tudi pri pozitivnih prostorskih vplivih. Drugi najboljši je scenarij minimalne investicije brez poteka po AC, ki izkazuje zelo dobre prometne in razvojne vplive.

13.3.4 Rezultati multikriterijske analize

Kazalnik (j)	Varianta (i)							Utež(wj)
	01-Okol brez AC	02-Okol z AC	03-Inve brez AC	04-Inve z AC	05-Zahod	06-Inve/ uporab	07-Zah modif	
Kazalnik prometne učink.	1,56	1,23	1,82	1,00	1,54	1,35	2,00	25%
Kazalnik prostorskih vplivov	1,58	1,01	1,83	1,40	2,00	1,00	1,93	25%
Kazalnik ekonomske učink.	1,00	1,14	1,47	1,32	1,40	1,53	2,00	25%
Kazalnik okoljskih vplivov	1,67	2,00	1,29	1,29	1,09	1,40	1,00	25%
Skupna ocena (Oi)	1,45	1,34	1,60	1,25	1,51	1,32	1,73	100%

Če primerjamo ugotovitve multikriterijske analize z ugotovitvami analize stanja oziroma SWOT analize lahko ugotovimo, da relativno največje razvojne učinke izkazuje zahodni varianti. To ni presenetljivo, saj potekata čez Zasavje, ki se med vsemi obravnavanimi regijami na območju tretje razvojne osi srečuje z največjimi strukturnimi neskladji. Z modelom razporeditve aktivnosti je bilo ugotovljeno, da glede na ugotovitve SWOT analize obe zahodni (Zahodna in Modificirana zahodna) idejni trasi povezuje zaprto Zasavsko regijo s Celjsko in Novomeško regijo, kar predstavlja poglobljeno razliko v primerjavi z ostalimi idejnimi trasami in prinaša večje pozitivne prostorske učinke za vse tri omenjene regije.

13.4 PREDLOG IZBORA NAJUSTREZNEJŠEGA SCENARIJA

Vse obravnavane rešitve v večji ali manjši meri prispevajo k reševanju slabosti, ugotovljene s SWOT analizo in sicer slabo dostopnost Koroške in deloma Jugovzhodne Slovenije do glavnih evropskih cestnih koridorjev, slabo dostopnost do središč mednarodnega pomena (Ljubljana, Maribor) in slabo dostopnost do prometnih vozlišč v sosednjih državah (Avstriji in Hrvaški). Nova prometna povezava doprinese tudi k odpravljanju razvojnih neravnovesij, ki se kažejo kot nezaposlenost (še posebej problematična je nezaposlenost mladih v Zasavju). Od priložnosti, ugotovljenih v SWOT analizi, ki jih predstavljene rešitve izkoriščajo, pa lahko omenimo predvsem geografski položaj obravnavanih regij, ki so blizu glavnih koridorjev, vendar do sedaj tega niso mogle izkoristiti. Obravnavane variante pa omogočajo tudi črpanje sredstev evropske strukturne pomoči, saj so projekti po eni strani skladni s cilji evropske strukturne politike, po drugi strani pa so po vrednosti dovolj da so postopki črpanja lahko učinkoviti.

Kot najustreznejši se je izkazal scenarij modificirane zahodne variante, ki zagotavlja največjo možno prometno-tehnično učinkovitost in ekonomičnost odvijanja prometa (ki je v veliki meri povezana s prometno-tehnično učinkovitostjo). Izkazuje tudi zelo dobre razvojne učinke.

Kot drugi najustreznejši se je izkazal minimalnih investicijskih stroškov brez poteka po obstoječih avtocestah, saj zagotavlja prometno-tehnično učinkovitost in ugodne razvojne vplive.



Na tretjem mestu je zahodni scenarij, ki med vsemi obravnavanimi scenariji zagotavlja najugodnejše razvojne vplive, največja pomanjkljivost tega scenarija pa je skoraj največji negativni vpliv na okolje.

Z analizo učinkovitosti se je izkazalo, da scenariji, ki so izkazovali največjo učinkovitost pri pretvorbi inputov v outpute, ne zagotavljajo nujno tudi največje uspešnosti z vidika doseganja postavljenih ciljev. Oba okoljska scenarija sta sicer uspešna z vidika omejevanja negativnih vplivov na okolje, vendar pa po drugi strani ne zagotavljata ustrezne prometne učinkovitosti in ugodnih razvojnih vplivov.

Scenarij, ki predpostavlja najugodnejše razmerje med investicijo in koristmi uporabnikov ceste, se je izkazal kot zelo učinkovit, vendar ima obenem med vsemi najmanjši razvojni vpliv, tako da je razvrščen na tretje mesto.

Najmanj uspešen je scenarij minimalnih investicijskih stroškov, ki poteka najbolj vzhodno in ki deloma poteka tudi po obstoječih avtocestah.

V študiji je bil obravnavan tudi scenarij povečanja prevozov v javnem potniškem prometu, v katerem je bilo predpostavljeno, da se bo do konca planskega obdobja (leto 2030) delež potovanj z javnimi prevoznimi sredstvi podvojil ter da bo zagrajena železniška povezava med Velenjem in Dravogradom. Analiza je pokazala, da bi bil vpliv tega scenarija zelo omejen, saj bi se PLDP na odsekih novogradnje pri scenariju najugodnejšega razmerja med investicijskimi stroški in koristmi uporabnikov zmanjšal le za 3,6 % in da torej velikih sprememb tudi pri drastičnem izboljšanju "modal splita" ni moč pričakovati.

14 LITERATURA IN VIRI

1. Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Uradni list RS, št. 76/04.
2. Opredelitev slovenskih izhodišč za izboljšanje prometne povezanosti in dostopnosti v okviru projekta PlaNet CenSE, INTERREG III B. OMEGA consult d.o.o.. Ljubljana, 2005.
3. Granda, D.: Gradbeno tehnična predstavitev idejnih zasnov južnega dela trase hitre ceste – povzetek. Simpozij 3. razvojna os – Slovenski projekt 3. tisočletja – zbornik. Maribor, 2006.
4. Zakon o urejanju prostora. Uradni list RS, št. 110/2002, 8/2003-popravek.
5. Strategija razvoja Slovenije. Vlada RS. Urad za makroekonomske analize in razvoj. Ljubljana, junij 2005.
6. Uredba o prostorskem redu Slovenije. Uradni list RS, št. 122/2004.
7. Politika urejanja prostora Republike Slovenije. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Urad RS za prostorsko planiranje. Ljubljana, 2002.
8. Ocena stanja in teženj v prostoru Republike Slovenije. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Urad RS za prostorsko planiranje. Ljubljana, 2002.
[URL://www.sigov.si/upp/doc/ocena-stanja.pdf] 18.1.2005
9. Agenda Habitat. Center za človeško poselitev Združenih narodov (HABITAT). Carigrad, 1996.
[URL://www.unhabitat.org/declarations/documents/The_Habitat_Agenda.pdf]
10. Evropske prostorsko razvojne perspektive. Slovenska verzija.
[URL://www.sigov.si/upp/doc/A_Evropske_ProstorskePerspektive1.pdf] 18.1.2005
11. Vodilna načela za trajnostni prostorski razvoj evropske celine (Guiding Principles for Sustainable Spatial Development of the European Continent). Evropska konferenca ministrov odgovornih za regionalno planiranje (CEMAT), Hannover, 2000.
[URL://www.gov.si/upp/doc/CEMAT_VodilnaNacelaVsebina.pdf] 3.2.2005
12. Agenda 21: Program za trajnostni razvoj, Deklaracija o okolju in razvoju iz Ria, izjava o načrtih glede gozdov. (angl. Programme of Action for Sustainable Development, Rio Declaration on Environment and Development, Statement of Forest Principles.) Združeni narodi, Rio de Janerio, 3 to 14 junij 1992.
13. Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (ZSRR-1). Uradni list RS, št. 93/2005.
14. Regionalni razvojni program Jugovzhodne Slovenije 2007 – 2013 (Predlog)
[URL://www.pc-nm.si/docs/celotni_RRP.pdf] 18. 9. 2006
15. Regionalni razvojni program regije Posavje 2007 – 2013 (Strateški del; Osnutek)
[URL://www.rra-posavje.si/files/File/rrp%20osnutek.pdf] 18. 9. 2006

16. Regionalni razvojni program Savinjske regije 2007 – 2013 (Delovno gradivo)
[URL://www.rra-celje.si/files/DELOVNO%20GRADIVO%20-%20RRP%202007-13%20-%20ČLOVEŠKI%20VIRI.doc] 18. 9. 2006
[URL://www.rra-celje.si/files/GRADIVO%20RAZVOJNE%20KONFERENCE%2014.6.2006.doc] 18. 9. 2006
[URL://www.rra-celje.si/files/Analiza%20Dušanka%20Petek.doc] 18. 9. 2006
[URL://www.rra-celje.si/files/SWOT%20ANALIZA.doc] 18. 9. 2006
17. Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2007 – 2013 (Osnutek)
[URL://www.rra-koroska.si/datoteke/RRP.pdf] 18. 9. 2006
18. Regionalni razvojni program Zasavske regije 2007 – 2013 (08.09.2006)
[URL://www.rcr-zasavje.si/rrp2/docs/RRP_ZASAVJE_osnutek_8_9_06.doc] 18. 9. 2006
19. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo). Uradni list RS, št. 58/2006.
20. Osnutek Državnega razvojnega programa Republike Slovenije za obdobje 2007 – 2013 (Osnutek). Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ljubljana, 2006.
21. Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013 (Delovno gradivo). Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ljubljana, junij 2006.
22. Resolucija o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPJA). Uradni list RS, št. 50/2004.
23. Osnutek prispevka za Državni razvojni program 2007 – 2013 (Ministrstvo za promet). OMEGAconsult, d.o.o.. Ljubljana, 2006.
24. Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 - 2023. Vlada RS, oktober 2006.
[URL://www.vlada.si/] 15.10.2006
25. Uredba o posebnih varstvenih območjih (območjih NATURA 2000). Uradni list RS, št. 49/2004 in 110/2004.
26. Zakon o ohranjanju narave. Uradno prečiščeno besedilo. Uradni list RS, št. 96/2004.
27. Zakon o ratifikaciji Konvencije o varstvu Alp (Alpske konvencije). Uradni list RS-MP, št. 5/1995
28. Ferreira Andreja: Alpska konvencija v Sloveniji, Geografski obzornik, letnik 51, številka 4, leto 2004.
29. Zakon o ratifikaciji Protokolov o izvajanju Alpske konvencije. Uradni list RS-MP, št. 28/2003
30. Korridoruntersuchung, Südösterreich – Slowenien, Schlussbericht, Dezember 2001.

31. Atlas Slovenije. Mladinska knjiga, 2005
32. Impact of transport infrastructure investment on regional development. Paris: OECD, 2002.
33. Transport and regional development. Dublin: Goodbody Economic Consultants, 2003. 70 strani.
34. Rodrigue Jean-Paul, Comtois Claude, Slack Brian: The geography of transport systems. New York: Routledge, 2006.
35. Študija variant: Cestna povezava Koroške regije z AC A1. PNG Ljubljana d.o.o., 2006
36. Študija variant G ceste med A2 v Novem mestu in mednarodnim mejnim preходом Metlika. ACER, d.o.o., Novo mesto, 2001.
37. Študija idejnih variant cestnega odseka AC Novo mesto - Bela Krajina - Hrvaška na tretji razvojni osi. TOPOS d.o.o., Dolenjske Toplice, 2006.
38. Radakovič, M., Marušič, J. & Juvanc, A.: Načrtovanje cestne povezave na osnovi ranljivosti okolja. Simpozij 3. razvojna os – slovenski projekt 3. tisočletja, Maribor, 21.3.2006
39. Uredba o ekološko pomembnih območjih. Uradni list RS 48/2004.
40. Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot. Uradni list RS 111/2004.
41. Gozdovi. Digitalni prostorski podatki. MOP, 2006.
42. Zajetja in vodovarstvena območja. Digitalni prostorski podatki. GeoZS, 2006.
43. Digitalni prostorski podatki o kulturni dediščini, vpisani v register na dan 8.9.2006. MK, Direktorat za kulturno dediščino.
44. Projekcije prebivalstva Slovenije 2004-2050. Osnovna varianta. Eurostat, 8.4. 2005.
45. Popis prebivalstva, gospodinjstev in stanovanj 2002. SURS, 2002.
<http://www.stat.si/popis2002/si/default.htm>
46. Tomaž Kraigher: Srednjeročna in dolgoročna projekcija demografskega razvoja Slovenije in njegovih socialno-ekonomskih komponent. Ljubljana: UMAR, 2005.
47. http://www.stat.si/novice_poglej.asp?ID=601 20.7.2006
48. Mantzos D. L., Capros P.: European energy and transport: Trends to 2030 – update 2005. Brussels: European Commission, Directorate General for energy and transport, 2006. 146 str.
49. Carone G. et al: P.: Long-term labour productivity and GDP projections for the EU25 Member states: a production function framework. Brussels: European Commission, Directorate General for economic and financial affairs, 2006. 92 str.

50. Alan J. Horowitz: Reference Manual Quick Response System IITM, Center for Urban Transportation Studies, University of Wisconsin - Milwaukee, 2002, 304 str.
51. Territorial Impact Assessment, Proceedings of the one-day conference on European Council of Town Planners & Committee on Spatial Development Louvain-la-Neuve, Belgium, October 2001, 97 str.
52. Kolar-Planinšič Vesna: Konvencija o varstvu Alp in protokoli - izhodišča za trajnostni razvoj v slovenskih Alpah in sosedstvu
53. Miran Gajšek: Examples of current work on TIA in Slovenia, Europe Metropolitan Networking in CenSE backed by North-South Rail Corridors, Final Report 2nd Draft, 2006.
54. Marjan Lep, Mitja Klemenčič, Beno Mesarec: Vpliv prometne infrastrukture na spremembo družbene strukture in prometnih tokov – modelski pristop, Simpozij 3. razvojna os slovenski projekt 3. tisočletja, Zbornik, Maribor 2006.
55. Direktiva 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje;
[URL://www.mop.gov.si/podrocja/cpvo_direktiva_eu.pdf] 31.8.2006
56. Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje. Uradni list RS 73/2005.
57. Zakon o varstvu okolja. Uradni list RS 41/2004.
58. Resolucija o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012. Uradni list RS 2/2006.
59. Uredba o zvrsteh naravnih vrednot. Uradni list RS 52/2002 in 67/2003.
60. Uredba o habitatnih tipih. Uradni list RS 112/2003.
61. Strategija ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji. MOP, 2001.
[URL://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/okolje/pdf/biotska.pdf] 31.8.2006
62. Zakon o gozdovih. Uradni list RS 30/93 in dopolnitve
63. Zakon o kmetijskih zemljiščih. Uradni list RS 59/96 in dopolnitve.
64. Zakon o vodah. Uradni list RS 67/2002.
65. Zakon o varstvu kulturne dediščine. Uradni list RS 7/99.
66. Strategija ohranjanja biotske raznovrstnosti v Sloveniji. MOP, 2002.
67. Varovana območja narave. Agencija Republike Slovenije za okolje, 2006.
http://eionet-si.arso.gov.si/kazalci/index_html?Kaz_id=4&Kaz_naziv=Varovana%20območja%20narave&Sku_id=1&Sku_naziv=NARAVA%20IN%20POVRŠJE&tip_kaz=1#KAZALEC_TOP 10. 10. 2006
68. Naravovarstveni atlas.
[URL://kremen.arso.gov.si/NVatlas/ewmap.asp] 4. 8. 2006

69. Delež zavarovanih površin po kategorijah v Sloveniji. Register zavarovanih območij, Agencija Republike Slovenije za okolje, 2005.
[URL://eionet-si.arso.gov.si/kazalci/index_html?tabela=1&Kaz_id=4&Kaz_naziv=Varovana%20območja%20narave&Sku_id=1&Sku_naziv=NARAVA%20IN%20POVRŠJE&tip_kaz=1#KAZALEC_TOP] 10. 10. 2006
70. Pokrovnost in raba tal. Agencija Republike Slovenije za okolje, 2006.
[URL://eionet-si.arso.gov.si/kazalci/index_html?Kaz_id=1&Kaz_naziv=Pokrovnost%20in%20raba%20tal&Sku_id=1&Sku_naziv=NARAVA%20IN%20POVRŠJE&tip_kaz=1#KAZALEC_TOP] 10. 10. 2006
71. Omega Consult d.o.o.: Metodologija za določitev kazalcev za pripravo ukrepov enotnega programskega dokumenta za področje državnih cest – Končno poročilo. Ljubljana: Direkcija RS za ceste; 56 str, priloge.
72. Coelli T. J.: A guide to DEAP: A data envelopment analysis program. Armidale (Australia): University of New England, 1996, 50 str.

Podatkovni viri:

- AVRIS, baza o avtobusnih linijah, Fakulteta za gradbeništvo, Univerza v Mariboru, 2004.
- DRSC, podatkovna plast državnega cestnega omrežja, BCP december 2005.
- iBON 2006 / I bonitete poslovanja, Registri Noviforum
- IPIS december 2005, Noviforum d.o.o.
- Statistični urad Republike Slovenije, Si-STAT podatkovna zbirka



15 PRILOGE

- Priloga 1: Podatkovne osnove za napoved
- Priloga 2: Stopnje rasti dodane vrednosti in produktivnosti
- Priloga 3.1 – 3.16: Obremenitve cestnega omrežja, PLDP, leti 2004 in 2030
- Priloga 4.1 – 4.2: Obremenitve javnega potniškega omrežja, PLDP potnikov, leti 2004 in 2030
- Priloga 5.1 – 5.3: Scenarij povečanja prevozov v javnem potniškem prometu: obremenitve prometnih omrežij, PLDP potnikov in vozil, leto 2030

PRILOGA 1: PODATKOVNE OSNOVE ZA NAPOVED

Tabela P1.1: BDP na prebivalca v Sloveniji in po posameznih regijah (v mio SIT, stalne cene 1995)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	korelacijski koeficient
Slovenija	1,210	1,253	1,316	1,370	1,442	1,498	1,536	1,586	1,628	
Gorenjska	1,072	1,109	1,182	1,221	1,269	1,309	1,356	1,396	1,414	1,00
Goriška	1,175	1,225	1,295	1,330	1,431	1,471	1,516	1,540	1,553	0,99
Jugovzhodna Slovenija	1,089	1,125	1,214	1,281	1,310	1,372	1,412	1,436	1,468	0,99
Koroška	0,959	0,995	1,038	1,088	1,160	1,225	1,252	1,275	1,269	0,99
Notranjsko-kraška	0,924	0,963	1,038	1,089	1,121	1,189	1,201	1,247	1,243	0,99
Obalno-kraška	1,311	1,365	1,420	1,477	1,522	1,571	1,596	1,645	1,683	1,00
Osrednjeslovenska	1,659	1,717	1,795	1,872	2,015	2,092	2,160	2,235	2,345	1,00
Podravska	0,990	1,028	1,062	1,108	1,185	1,240	1,274	1,334	1,356	1,00
Pomurska	0,940	0,975	1,017	1,051	1,034	1,057	1,085	1,103	1,115	0,96
Savinjska	1,136	1,165	1,232	1,267	1,311	1,353	1,360	1,417	1,445	1,00
Spodnjeposavska	1,010	1,043	1,116	1,213	1,206	1,266	1,312	1,339	1,300	0,96
Zasavska	1,011	1,037	1,075	1,113	1,177	1,188	1,154	1,155	1,167	0,89

Vir: Lasten izračun po podatkih SURS.

Tabela P1.2: Realne medletne stopnje rasti dodane vrednosti po posameznih dejavnostih

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Povprečno
A Kmetijstvo, lov in gozdarstvo	3,5%	5,4%	-1,5%	-6,9%	0,6%	-4,0%	13,3%	-15,8%	10,8%	-3,7%	-0,2%
B Ribištvo	7,7%	-0,7%	-2,4%	2,4%	-2,6%	1,6%	-4,5%	4,9%	-4,3%	-4,2%	-0,3%
C Rudarstvo	-3,2%	5,8%	1,0%	-4,3%	-1,2%	-5,4%	-8,3%	6,2%	2,5%	2,3%	-0,6%
D Predelovalne dejavnosti	5,6%	7,5%	2,7%	3,6%	8,9%	4,8%	4,8%	4,0%	4,2%	3,2%	4,9%
E Električna, plin, para in oskrba z vodo	-2,2%	2,4%	2,2%	-2,5%	5,8%	6,6%	6,4%	-1,0%	3,1%	-0,8%	1,9%
F Gradbeništvo	9,3%	4,6%	2,6%	14,6%	0,8%	-2,3%	0,5%	3,6%	0,9%	3,8%	3,7%
G Trgovina; popravila motornih vozil	0,7%	6,1%	1,5%	1,8%	3,4%	2,0%	3,3%	2,8%	3,5%	4,4%	2,9%
H Gostinstvo	6,9%	8,3%	-0,4%	4,5%	4,1%	6,3%	3,3%	3,5%	0,4%	2,9%	4,0%
I Promet, skladiščenje in zveze	-0,9%	4,5%	4,3%	4,8%	2,5%	3,5%	2,9%	4,0%	0,8%	4,8%	3,1%
J Finančno posredništvo	4,9%	1,8%	14,6%	9,9%	4,3%	2,9%	6,0%	4,5%	14,8%	12,7%	7,5%
K Nepremičnine, najem in poslovne storitve	2,3%	0,5%	5,0%	7,3%	2,4%	4,1%	4,0%	3,0%	3,8%	3,7%	3,6%
L Javna uprava, obramba, obvezna socialna varnost	6,9%	6,5%	4,8%	4,9%	5,3%	5,4%	3,1%	4,3%	5,8%	3,4%	5,0%
M Izobraževanje	2,6%	4,3%	3,9%	2,8%	3,7%	2,2%	2,7%	2,1%	2,7%	2,7%	3,0%
N Zdravstvo in socialno skrbstvo	0,3%	-2,2%	4,0%	4,1%	3,4%	2,5%	4,0%	2,5%	3,5%	3,8%	2,6%
O Druge javne, skupne in osebne storitve	5,0%	3,5%	6,3%	15,6%	3,5%	2,9%	-0,6%	3,9%	3,6%	4,1%	4,7%
P Zasebna gospodinjstva z zaposlenim osebjem	7,3%	7,3%	7,3%	7,6%	11,0%	12,5%	-8,6%	-32,7%	-8,1%	5,3%	-0,1%
Skupaj dodana vrednost v osnovnih cenah	3,6%	4,6%	3,6%	4,8%	4,6%	3,2%	3,9%	2,7%	4,1%	3,7%	3,9%
Davki na proizvode	4,5%	6,0%	5,2%	9,1%	1,2%	-1,0%	0,5%	1,9%	4,6%	4,6%	3,6%
Minus: subvencije po proizvodih	-4,5%	-6,9%	3,1%	0,1%	4,4%	-1,6%	6,5%	-5,7%	4,5%	-1,7%	-0,3%
Bruto domači proizvod	3,7%	4,8%	3,9%	5,4%	4,1%	2,7%	3,5%	2,7%	4,2%	3,9%	3,9%

Vir: Lasten izračun po podatkih SURS.

Tabela P1.3: Medletne stopnje rasti zaposlenosti po posameznih dejavnostih

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Povp- rečno
A Kmetijstvo, lov, gozdarstvo	-6,4%	-2,4%	-3,4%	-4,2%	-3,2%	-3,3%	-2,7%	-1,8%	-2,4%	-2,0%	-3,2%
B Ribišstvo	2,3%	-7,0%	-3,0%	-1,0%	-3,7%	-2,5%	42,5%	1,3%	-0,2%	1,2%	2,3%
C Rudarstvo	-17,7%	-2,6%	-3,0%	-4,8%	-15,9%	-6,8%	-5,9%	-5,2%	-8,9%	-4,5%	-7,7%
D Predelovalne dejavnosti	-5,3%	-3,4%	-1,0%	-0,6%	0,0%	0,4%	-1,9%	-2,2%	-0,9%	-1,9%	-1,7%
E Oskrba z elektriko, plinom, paro in vodo	-0,1%	-5,7%	-1,7%	0,5%	-3,6%	-0,5%	0,2%	-0,6%	-1,6%	0,8%	-1,2%
F Gradbeništvo	0,6%	1,2%	0,0%	7,5%	6,6%	0,0%	-1,0%	-0,1%	-0,5%	4,7%	1,8%
G Trgovina in popravila motornih vozil	1,8%	-4,9%	-1,0%	-0,2%	1,5%	-0,3%	0,7%	-0,1%	0,1%	0,6%	-0,2%
H Gostinstvo	-1,6%	-0,7%	2,3%	2,4%	7,3%	-0,5%	-0,6%	-0,8%	0,4%	2,4%	1,0%
I Promet, skladiščenje in zveze	-0,8%	-1,6%	1,7%	0,6%	1,3%	1,5%	1,3%	-0,4%	-1,4%	0,8%	0,3%
J Finančno posredništvo	1,3%	4,0%	4,4%	1,5%	4,0%	2,6%	1,8%	-0,9%	2,7%	4,0%	2,5%
K Nepremičnine, najem in poslovne storitve	1,4%	-3,6%	4,9%	5,4%	2,1%	4,4%	28,5%	3,1%	5,1%	4,6%	5,3%
L Javna uprava, obramba, obvezna socialna varnost	5,8%	7,6%	1,1%	3,8%	4,2%	3,5%	2,8%	3,9%	4,9%	-0,2%	3,7%
M Izobraževanje	2,7%	4,2%	0,8%	1,5%	1,9%	1,4%	1,7%	1,5%	1,6%	2,3%	1,9%
N Zdravstvo in socialno skrbstvo	-0,6%	-1,7%	-0,4%	3,9%	0,5%	1,7%	2,3%	2,4%	2,9%	3,2%	1,4%
O Druge javne, skupne in osebne storitve	2,7%	-3,6%	3,4%	27,2%	-5,4%	1,0%	-6,0%	1,6%	0,7%	1,8%	2,0%
P Zasebna gospodinjstva z zaposlenim osebjem	7,3%	7,3%	7,3%	7,6%	11,1%	12,2%	-10,3%	-34,1%	-8,1%	5,9%	-0,5%
Skupaj panoge dejavnosti	-2,0%	-1,9%	-0,2%	1,4%	0,8%	0,5%	1,5%	-0,2%	0,4%	0,7%	0,1%

Vir: Lasten izračun po podatkih SURS.

Tabela P1.4: Medletne stopnje rasti produktivnosti po posameznih dejavnostih (dodana vrednost na zaposlenega)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Povp- rečno
A Kmetijstvo, lov, gozdarstvo	10,5%	8,1%	2,0%	-2,8%	3,9%	-0,8%	-0,1%	-0,1%	13,5%	-1,7%	3,1%
B Ribištvo	5,3%	6,7%	0,7%	3,4%	1,1%	4,2%	-33,0%	3,6%	-4,1%	-5,3%	-2,5%
C Rudarstvo	17,6%	8,6%	4,1%	0,5%	17,4%	1,5%	-2,6%	12,1%	12,5%	7,1%	7,7%
D Predelovalne dejavnosti	11,5%	11,2%	3,7%	4,2%	8,9%	4,4%	6,8%	6,3%	5,2%	5,2%	6,7%
E Oskrba z elektriko, plinom, paro in vodo	-2,1%	8,5%	4,0%	-3,0%	9,7%	7,1%	6,1%	-0,3%	4,8%	-1,6%	3,2%
F Gradbeništvo	8,7%	3,4%	2,6%	6,6%	-5,5%	-2,3%	1,6%	3,7%	1,4%	-0,8%	1,9%
G Trgovina in popravila motornih vozil	-1,0%	11,6%	2,5%	2,0%	1,8%	2,3%	2,7%	2,9%	3,4%	3,7%	3,2%
H Gostinstvo	8,6%	9,1%	-2,6%	2,0%	-3,0%	6,9%	4,0%	4,3%	0,0%	0,5%	2,9%
I Promet, skladiščenje in zveze	-0,1%	6,2%	2,6%	4,1%	1,2%	2,0%	1,6%	4,4%	2,2%	4,0%	2,8%
J Finančno posredništvo	3,5%	-2,1%	9,8%	8,2%	0,3%	0,3%	4,1%	5,4%	11,9%	8,4%	4,9%
K Nepremičnine, najem in poslovne storitve	0,9%	4,2%	0,2%	1,9%	0,3%	-0,3%	-19,0%	-0,1%	-1,2%	-0,8%	-1,6%
L Javna uprava, obramba, obvezna socialna varnost	1,0%	-1,0%	3,6%	1,0%	1,0%	1,8%	0,3%	0,4%	0,9%	3,6%	1,3%
M Izobraževanje	0,0%	0,1%	3,0%	1,3%	1,8%	0,8%	1,0%	0,7%	1,1%	0,4%	1,0%
N Zdravstvo in socialno skrbstvo	0,9%	-0,5%	4,4%	0,2%	2,9%	0,8%	1,7%	0,1%	0,6%	0,6%	1,2%
O Druge javne, skupne in osebne storitve	2,2%	7,3%	2,9%	-9,2%	9,4%	1,8%	5,7%	2,2%	2,8%	2,3%	2,6%
P Zasebna gospodinjstva z zaposlenim osebjem	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,1%	0,2%	1,9%	2,1%	0,0%	-0,6%	0,4%
Skupaj panoge dejavnosti	5,9%	6,9%	4,1%	3,9%	3,3%	2,2%	1,9%	2,9%	3,7%	3,1%	3,8%

Vir: Lasten izračun po podatkih SURS.

Tabela P1.5: Stopnja aktivnosti prebivalcev Slovenije

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Stopnja aktivnosti	58,7	57,6	59,1	60,0	58,3	57,7	57,8	58,1	56,5	59,0

Vir: SURS.

PRILOGA 2: STOPNJE RASTI DODANE VREDNOSTI IN PRODUKTIVNOSTI
Tabela P2.1: Napoved rasti dodane vrednosti (povprečne letne stopnje rasti v %)

Skupina dejavnosti	Rast dodane vrednosti		
	2005-2010	2011-2020	2021-2030
A Kmetijstvo, lov, gozdarstvo	-1,9%	0,9%	0,7%
B Ribištvo	-1,9%	0,9%	0,7%
C Rudarstvo	5,0%	3,2%	1,8%
D Predelovalne dejavnosti	4,6%	2,8%	2,0%
E Oskrba z elektriko, plinom, paro in vodo	1,9%	1,2%	0,9%
F Gradbeništvo	2,6%	3,3%	1,8%
G Trgovina in popravila motornih vozil	3,6%	3,1%	2,7%
H Gostinstvo	4,2%	3,4%	2,4%
I Promet, skladiščenje in zveze	4,2%	3,4%	2,4%
J Finančno posredništvo	4,2%	3,4%	2,4%
K Nepremičnine, najem in poslovne storitve	4,2%	3,4%	2,4%
L Javna uprava, obramba, obvezna socialna varnost	3,3%	1,7%	1,1%
M Izobraževanje	3,3%	2,0%	1,4%
N Zdravstvo in socialno skrbstvo	3,3%	2,0%	1,4%
O Druge javne, skupne in osebne storitve	3,3%	1,7%	1,1%
P Zasebna gospodinjstva z zaposlenim osebjem	4,2%	3,1%	2,1%
Skupaj panoge dejavnosti	3,8%	2,8%	2,0%

Tabela P2.2: Napoved rasti produktivnosti (povprečne letne stopnje rasti v %)

Skupina dejavnosti	Rast produktivnosti (2005 – 2030)
A Kmetijstvo, lov, gozdarstvo	1,21%
B Ribištvo	0,13%
C Rudarstvo	3,04%
D Predelovalne dejavnosti	3,11%
E Oskrba z elektriko, plinom, paro in vodo	1,15%
F Gradbeništvo	1,13%
G Trgovina in popravila motornih vozil	1,99%
H Gostinstvo	1,84%
I Promet, skladiščenje in zveze	1,85%
J Finančno posredništvo	1,67%
K Nepremičnine, najem in poslovne storitve	2,22%
L Javna uprava, obramba, obvezna socialna	1,26%
M Izobraževanje	0,99%
N Zdravstvo in socialno skrbstvo	0,93%
O Druge javne, skupne in osebne storitve	1,75%
P Zasebna gospodinjstva z zaposlenim osebjem	0,44%
Skupaj panoge dejavnosti	2,22%

Vir: lasten izračun