



Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi

Recenzija z vidika prostorskega razvoja

Naročnik:

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko

Izvajalec:

Inštitut za politike prostora

Ljubljana, marec 2007



1 Predmet recenzije

Predmet recenzije je končno poročilo Projekta celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, ki ga je pripravilo podjetje Omega Consult, projektni management, d.o.o. Poročilo je razdeljeno na 5 zvezkov in povzetek. Namen recenzije je ponuditi oceno projekta in predloga koridorja z vidika prostorskega razvoja, ki obsega oceno metodološke, vsebinske in tehnične ustreznosti naloge ter skladnosti s projektno nalogo.

2 Osnovni podatki o nalogi

Naročnika:

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

Odgovorni predstavniki naročnika:

- Dražen Levojevič
- mag. Helena Šolar

Izdellovalec:

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

Odgovorni vodja projekta:

- Bruno Bensa, univ. dipl. inž. grad.

3 Vsebina poročila

Poročilo je sestavljeno iz petih zvezkov in povzetka projekta. Prvi zvezek je zbirno poročilo celotnega projekta in vsebuje opredelitev območja obravnave, analizo stanja, predstavitev scenarijev razvoja prometne infrastrukture, njihovo vrednotenje po prometnih, ekonomskih, prostorskih in okoljskih kazalnikih, primerjavo posameznih scenarijev s predlogom najustrežnejšega ter usmeritve za načrtovanje projektov za programsko obdobje 2007 - 2013.

Drugi zvezek predstavlja družbeno-ekonomski del študije in vsebuje pregled dolgoročnih razvojnih dokumentov, družbenega in ekonomskega razvoja regij (vključno z napovedjo demografskega in ekonomskega razvoja) ter stanja dostopnosti do javnih funkcij v obravnavanem območju.

Tretji zvezek predstavlja prometni del študije in zajema prikaz štiri-stopenjskega prometnega modela za potniški promet (vključujoč scenarij povečanja prevozov v javnem potniškem prometu in napoved bodočih prometnih tokov), ekonomsko vrednotenje ter zaključke. Posebej se posveča tudi poteku ceste mimo oz. skozi Velenje. V tem zvezku so predstavljeni tudi prikazi prometnih obremenitev v prometnem modelu po posameznih scenarijih.

Četrty zvezek predstavlja gradbeno-tehnični del študije, v njem pa so predstavljena podatkovna in vsebinska izhodišča trasiranja, metodološki postopki ter rezultati, generirani v izdelanih idejnih trasah in medsebojni primerjavi tras z vidika osnovnih gradbeno tehničnih značilnosti. V prilogah zvezka so tudi podrobni prikazi tras, ki so bile uporabljene v scenarijih.

Peti zvezek predstavlja okoljski del študije in zajema prikaz stanja okolja po regijah vzdolž tretje razvojne osi, območij posebnega okoljskega pomena, ocene znatnih vplivov na okolje po sklopih ter oceno ranljivosti okolja. Zvezek je strukturiran kot poročilo po metodologiji strateške presoje vplivov na okolje (SPVO), kakor jo izvirno določa Direktiva 2001/42/EC.



Vsekakor gre za izjemno veliko delo skupnega obsega prek 500 strani. Kljub temu, da količina sama ne more biti kazalec kakovosti, pa vendar že širina obdelane teme od socio-ekonomskega portreta regij prek projektiranja in prometnega modeliranja do okoljskega vrednotenja govori o celovitem pristopu k načrtovanju prometne infrastrukture, kakršnemu smo v našem prostoru priča le redko. Velikemu obsegu navkljub je besedilo v glavnem izjemno zgoščeno in polno informacij. Jezik poročila je racionalen a lepo berljiv, besedilo je jasno urejeno in vsaj na prvi vtis slovnično neoporečno, kar žal tudi ni vedno pravilo pri sorodnih projektih. Podobno velja za grafično podobo poročila, vsi zvezki v poročilu so bogato dokumentirani tudi s kartografskimi prikazi.

4 Cilji projekta

Glavni cilj projekta je predlog razvoja prometne ponudbe v tretji razvojni osi. Prometna ponudba pri tem 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. Različne možnosti razvoja prometne ponudbe so opredeljene skozi scenarije.

Namen študije je oblikovanje strokovnih osnov za določitev, vrednotenje in medsebojno primerjavo posameznih scenarijev razvoja prometne ponudbe na območju tretje razvojne osi in predlog najustrežnejšega scenarija, ki naj bi zagotavljal ustrezen prispevek prometne infrastrukture k trajnostnemu razvoju obravnavanega območja. Na osnovi predloga najustrežnejšega scenarija naj bi bili opredeljeni posamezni projekti za izboljšanje prometne ponudbe na območju tretje razvojne osi za obdobje 2007-2013, najprej in najbolj neposredno pa bodo rezultati projekta uporabljeni v okviru priprave lokacijskih načrtov za tri odseke cestne povezave v okviru tretje razvojne osi.

Cilji študije so torej:

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

Predlagani pristop razvoja scenarijev prometne ponudbe ne nadomešča izbora variant v postopku priprave državnega lokacijskega načrta, pač pa mu daje ustrezno strateško podlago. Ta zajema (1) cilje, ki jih želimo z določeno povezavo doseči v nekem daljšem časovnem obdobju in ki še zdaleč niso zgolj prometni, ter (2) načine za doseg te ciljev. Izbrani koridor naj bi zagotavljal ne le boljše pogoje za obstoječi promet, ampak naj bi omogočal čim boljše pogoje za razvoj v prihodnosti.

Poudarki projekta so celovita obravnava prometne ponudbe, ki ob cestnem omrežju vključuje tudi železniško omrežje in ob osebni tudi javni potniški promet, celovita obravnava območja tretje razvojne osi, ter celovit načrtovalski pristop, ki presega sektorsko obravnavanje razvoja. Uspešno uresničevanje razvojne osi namreč ni pogojeno samo z izboljšano prometno ponudbo, ampak zahteva povezovanje posamičnih sektorskih pristopov v skupno in usklajeno razvojno vizijo.



Kakršnakoli ocena uspešnosti projekta mora izhajati v prvi vrsti iz zgoraj omenjenih ciljev projekta, formalno izraženih tudi v projektni nalogi.

5 Ocena projekta

V skladu z naročilom je namen recenzije je ponuditi oceno metodološke, vsebinske in tehnične ustreznosti projekta in izbranega scenarija z vidika prostorskega razvoja. Čeprav je metodološki vidik včasih težko ločiti od vsebinskega, smo vendar poskusili razločevati med obojima, pri čemer morda tudi nismo bili vselej povsem uspešni. Tako metodološko kot vsebinsko oceno smo strukturirali glede na vsebinska poglavja v zbirnem poročilu (Zvezek 1).

5.1 Metodološka ocena

Projekt je v celoti gledano na izjemno visoki ravni kar se tiče uporabljenih metodologij, vsaj kolikor lahko ocenimo na osnovi našega poznavanja različnih področij. V okviru projekta je bilo namreč zaradi njegove transdisciplinarne narave potrebno uporabiti celo vrsto različnih metodologij in jih povezati v koherentno celoto. Uporabljene metodologije segajo najmanj na strokovna področja strateškega načrtovanja, prometnega modeliranja, projektiranja (na idejni ravni), vrednotenja vplivov na okolje, ekonomske geografije in prostorskega načrtovanja. Ker je namen pričujoče recenzije ocena z vidika prostorskega razvoja, se lahko bolj podrobno posvetimo le področjem strateškega načrtovanja, ekonomske geografije in prostorskega načrtovanja, ostalih pa zgolj izjemoma v povezavi z omenjenimi.

Območje obravnave

Za območje obravnave so bile v projektu izbrane vse statistične regije, ki ležijo ob predvideni prometni povezavi, to so Koroška, Savinjska, Zasavska, Spodnje posavskaregija in Jugovzhodna Slovenija. Za primere analiz poveztljivosti in dostopnosti so bila v obravnavano območje vključena še vplivna območja Ljubljane, Maribora, Ptuja in somestja Kamnik – Domžale.

Ocenjujemo, da je z vidika prostorskega razvoja to ustrezno območje obravnave, saj omogoča obravnavo širših razvojnih vidikov.

Analiza stanja in SWOT analiza

Analiza stanja je zelo na kratko povzeta v Zvezku 1 "Zbirno poročilo", podrobno pa v Zvezku 2 "Družbeno ekonomski del" in deloma v Zvezku 3 "Prometni del". Gre za celovit potret stanja regij v območju obravnave, ki obsega pregled dolgoročnih razvojnih dokumentov, pregled družbeno ekonomskih kazalnikov ter pregled prometnih kazalnikov in stanja dostopnosti. Splošni vtis analize stanja je zelo kakovosten, na ravni, ki vsaj dosega analitično raven glavnih razvojnih dokumentov v državi.

Pregled dolgoročnih razvojnih dokumentov je razdeljen na državno, regionalno in občinsko raven, ostale strokovne podlage in omejitve rabe prostora, posebej pa je obravnavana Alpska konvencija.

Najbolj obsežen je pregled aktualnih državnih razvojnih dokumentov, še posebej s področja prostorskega razvoja oz. urejanja prostora. Glede na veliko število delno prekrivajočih se ciljev v prostorskih dokumentih bi bilo v tem delu morda smiselno iz njih povzeti ključne usmeritve za razvoj prometne ponudbe v obravnavanem območju s področja prostorskega razvoja. V pregledu na tem mestu manjka Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2013, ki jo je Vlada RS sprejela 12. oktobra 2006, vendar pa so ne glede na to njeni razvojni projekti ustrezno upoštevani



v Usmeritvah za načrtovanje projektov (Poglavje 7, Zvezek 1) ter v Zaključku (Poglavje 8, Zvezek 1).

Podroben je tudi pregled regionalnih razvojnih programov vseh petih regij, kjer je ob pregledu ciljev in usmeritev po regijah opravljen tudi pregled pomembnejših količinskih kazalnikov po področjih gospodarstva, prometne infrastrukture in turizma.

Projekt se posebej posveti ugotavljanju skladnosti z Alpsko konvencijo in njenimi protokoli, saj del prometne povezave v tretji razvojni osi (v Koroški regiji) poteka v območju Alpske konvencije, ki je v slovenski pravni red prenesena z Zakonom o ratifikaciji Konvencije o varstvu alp ter Zakonom o ratifikaciji Protokolov o izvajanju Alpske konvencije.

Sklep, da cestna povezava v tretji razvojni osi ni v nasprotju z Alpsko konvencijo, je v projektu utemeljen predvsem na določilih protokola "Urejanje prostora in trajnostni razvoj", manj pa se posveča določilom prometnega protokola, še posebej obema bolj problematičnima določiloma v 11. členu tega protokola, da se (1) pogodbenice odpovedujejo gradnji novih cest višjega reda za čezalpski promet in (2) da se tudi cestni projekt višjega reda za znotrajalpski promet lahko udejanji le pod določenimi pogoji. Prav ti pogoji tudi v okviru pričujočega projekta še niso v celoti preverjeni. Na tem mestu pa je treba tudi ugotoviti, da podrobnejša preveritev skladnosti projekta z Alpsko konvencijo ni bila predvidena v projektni nalogi projekta.

Projekt sicer s povzetki iz več obstoječih čezmejnih študij utemeljuje, da cestna povezava v okviru tretje razvojne osi ne bo služila tranzitnemu čezalpskemu prometu, vendar pa te študije v svojih predpostavkah ne upoštevajo izboljšanja cestne povezave v tretji razvojni osi in njene morebitne povečane privlačnosti za tranzitni promet. Res pa je tudi, da se zdi zlasti s predlaganimi scenariji s potekom skozi Zasavje možnost, da bi omenjena povezava postala za tranzitni promet privlačnejša od obstoječih povezav v V. in X. koridorju zgolj teoretična.

S prostorskega vidika je posebej zanimiv del portreta regij analiza stanja dostopnosti do javnih funkcij v obravnavanem območju. Za potrebe ugotavljanja dostopnosti projekt na zanimiv in predvsem strokovno zelo korekten način vsebinsko nadgrajuje cilje in usmeritve Strategije prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) glede razvoja policentričnega omrežja mest in drugih naselij, kakor tudi njene metodološke koncepte (uvredba koncepta FUR,...).

SWOT analiza, ki zaključuje analizo stanja, je sicer zastavljena metodološko celovito, vendar v zaključku ne izlušči ključnih usmeritev za razvoj prometne ponudbe v tretji razvojni osi, zaradi česar ostaja vez med analitičnim in načrtovalskim delom projekta šibka. Iz SWOT analize bi bilo npr. moč izluščiti na kakšen način lahko razvoj prometne ponudbe vpliva na različne razvojne opcije ter kasneje na tej osnovi opredeliti tip scenarija, katerega razvojni učinek bi bil najbolj neodvisen od različnih možnih razvojnih opcij.

Scenariji razvoja prometne infrastrukture

Najpomembnejši del projekta je vsaj v metodološkem smislu prav izbor metodologije za oblikovanje scenarijev razvoja prometne ponudbe, ki v projektni nalogi ni bila podrobneje opredeljena. Kakršnakoli ocena izbrane metodologije bo torej tu podana dejansko ne vpliva na oceno skladnosti projekta s projektno nalogo.

Izbrana metoda za oblikovanje scenarijev je brez dvoma velik korak naprej pri načrtovanju prometne infrastrukture pri nas, saj se načrtovanju prometnic z njo daje strateška podlaga. Ta podlaga zajema cilje, ki jih želimo z določeno povezavo doseči v nekem daljšem časovnem obdobju in ki niso zgolj prometni, ter načine za doseganje teh ciljev. Prav tako je zelo zanimiv pristop, ki ga avtorji imenujejo "prostorski

pristop", pri katerem 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.

Obenem pa je izbrana metodologija omejila pojem scenarija na povezavo dveh točk v prostoru. Prostorska pojavnost scenarija je zato v vsakem primeru koridor, ki je sicer razumljen kot širše območje v prostoru, znotraj katerega se kasneje umešča konkretno traso posamične prometnice. Vsekakor pa bi bile možne tudi drugačne opredelitve pojma scenarija, npr. takega, ki bi obravnaval celotno prometno ponudbo v nekem območju naenkrat, v smislu omrežja. Scenarij bi lahko npr. predvidel ukrepe na infrastrukturi v okviru tretje razvojne osi, ki bi v okviru nekaterih povezav obsegali novogradnje štiripasovnih cest, pri drugih povezavah bi šlo za rekonstrukcije obstoječih cest, novogradnjo ali nadgradnjo železniške infrastrukture, vzpostavitev povezav med prometnimi sistemi (intermodalna vozlišča, P+R točke,...) ipd. Te povezave skupaj ne bi nujno tvorile enovitega koridorja, ampak omrežje povezav v obravnavanem območju, ki bi se v širše prometno omrežje vpenjalo v več kot le dveh točkah. Takšno razumevanje scenarijev tudi ne bi bilo povsem novo, saj se je v evropskem kontekstu že pojavilo (npr. ESPON projekt 2.1.1), bi pa bilo prav tako novo v slovenski praksi načrtovanja prometne infrastrukture.

Čeprav so cestne povezave prav gotovo težišče projekta zlasti v kontekstu političnih odločitev in pojavljanja tretje razvojne osi v širši javnosti, pa vendar razvoj prometne ponudbe kot celote lahko obsega tudi druge ukrepe s področja prometne infrastrukture in prevoznih storitev na njej. Obravnavani projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi je to seveda upošteval, vendar v zaključnem delu projekta, v okviru poglavja Usmeritve za načrtovanje projektov (Poglavje 7, Zvezek 1), niso pa bili ukrepi izven koridorja cestne povezave del samih scenarijev in njihovega vrednotenja.

Posledica izbrane metodologije sta tudi dve izhodišči, ki ju je projekt predpostavil kot fiksni, pa bi bili prav tako lahko predmet scenarijev. Prvo med njima je potek koridorja cestne povezave na severni in južni strani, to je med avstrijsko mejo in Turiško vasjo pri Slovenj Gradcu na severni strani ter med Sodjim vrhom in mejnima prehodoma s Hrvaško na južni strani. Omenjeno izhodišče je sicer utemeljeno z dogovorom z naročnikoma ter na severni strani tudi z zaključki INTERREG IIIA projekta GREMA, kljub temu pa dejansko koridor na obeh omenjenih odsekih še ni v celoti dorečen.

Drugo privzeto izhodišče je bil status cestne povezave (dvo oz. štiripasovna, projektna hitrost 90 oz. 100 km/h) v posameznih odsekih znotraj celotnega koridorja, tako v fiksnih odsekih na severu in jugu, kakor tudi v odsekih, ki so predmet scenarijev. Izbrani status cestne povezave je povsod hitra cesta z izvennivajskimi križanji, med Turiško vasjo in avtocesto A1 kot štiripasovna cesta ($v_{proj} = 100$ km/h), med avtocesto A1 in Sodjim vrhom pa kot dvopasovna cesta ($v_{proj} = 90$ km/h).

V zvezi z oblikovanjem scenarijev se nam je postavilo tudi vprašanje smiselnosti scenarijev, ki pri svojem poteku ne upoštevajo že zgrajenih avtocest (scenarija 1 in 3), saj se s tem ne upošteva realno stanje v prostoru.

Omenjenim pripombam navkljub izbrano metodologijo za oblikovanje scenarijev ocenjujemo kot zelo zanimivo in inovativno, ki pa morda za tako kompleksne sisteme odločitev kot je razvoj prometne ponudbe v širšem območju v prihodnje potrebuje izpopolnitev zlasti v začetni fazi oblikovanja možnih scenarijev. Pri tem bi morda



lahko bila v pomoč t.i. morfološka analiza ¹. V predstavljeni obliki pa je odlično orodje za strateško načrtovanje posameznih prometnic med dvema določenima točkama v prostoru, ki bi ga morali precej bolj redno uporabljati v slovenski praksi.

Vrednotenje scenarijev

Naslednji ključni del projekta je izbor metodologije za vrednotenje scenarijev oz. v konkretnem primeru tras znotraj posameznih scenarijev. Izhodišče vrednotenja v obravnavanem projektu je celovito obravnavanje raznolikih vplivov, ki jih ima načrtovana prometnica. Vodilo je bilo izhodišče, da je vrednotenje kvantificirano in v čim večji možni meri tudi monetizirano. Obravnavane trase so obravnavane s treh neodvisnih vidikov in sicer z vidika varovanja okolja, z vidika prostorskih vplivov in z vidika ekonomske učinkovitosti odvijanja prometa. Vsi vidiki so na koncu združeni z multikriterijsko analizo, ki poda končno skupno oceno. Z vključitvijo navedenih treh vidikov v vrednotenje se poskuša celovito zaobjeti učinke načrtovanih prometnic, tako kratkoročne oprijemljive učinke, kot tudi bolj dolgoročne potencialne učinke oziroma bolj rečeno vplive nove prometnice.

V zvezi z vrednotenjem se v tej oceni lahko podrobneje posvetimo le prostorskemu vrednotenju. Za potrebe prostorskega vrednotenja projekt razvije lastno različico metode Territorial Impact Assessment (TIA), ki se v evropski praksi prostorskega načrtovanja čedalje pogosteje uporablja ne le za presojo vplivov prometnih programov in projektov, temveč tudi drugih sektorskih programov in politik (npr. energetske, okoljske ali kmetijske politike). Čeprav se metodologija TIA na evropski ravni postopoma konsolidira, je pristop povsem legitimen, saj pri TIA še ne gre za uveljavljeno ali poenoteno metodologijo.

Kazalnik prostorskih vplivov je v končni multikriterijski analizi sestavljen iz treh podkazalnikov: kazalnika povezljivosti za osebna potovanja, kazalnika povezljivosti za blagovne tokove ter kazalnika induciranih delovnih mest (kazalnik razvojnih potencialov). Lahko rečemo, da so s tem so zajeti ključni razvojni vidiki prostorskega načrtovanja na strateški ravni, ki smiselno zaobjamejo soodvisnost razvoja prometnega in poselitvenega sistema. Drugi vidiki prostorskega načrtovanja, ki se nanašajo na varovanje prostora kot naravnega vira ter kulturni vidik prostora, pa so vsaj deloma vključeni v okoljsko vrednotenje scenarijev.

Kazalnik povezljivosti za osebna potovanja je pomemben predvsem z vidika dostopnosti do javnih in drugih storitev, ki so zgoščena v poselitvenih središčih različnih ravni, z vidika dostopnosti do trga dela za podjetja v obravnavanem območju ter nenazadnje za omogočanje kvalitativnih preskokov v načinu delovanja poselitvenega sistema (nove oblike sodelovanja med mesti, razvoj somestij,...). Izbrani kazalnik povezljivosti za osebna potovanja, ki se osredotoča na kratka dnevna (nedaljšinska) potovanja, je izjemno smiselno ne le zaradi obsega potovanj v izbranem časovnem intervalu (do 60 minut), temveč tudi zaradi opredelitve tretje razvojne osi kot povezave središč med koridorji. Omogočala naj bi torej predvsem boljšo povezanost središč ki ne ležijo neposredno ob Vseevropskih prometnih koridorjih z glavnimi koridorji ter med seboj. Izbrani kazalnik zato ocenjujemo kot ključen in ustrezen način za vrednotenje z vidika prostorskega razvoja območja.

Kot ustrezno ocenjujemo tudi razširitev obravnavanega območja za potrebe analize povezljivosti s sosednjimi poselitvenimi središči (središči t.i. funkcionalnih urbanih

¹ Glej npr. Ritchey, T. "General Morphological Analysis: a general method for non-quantified modelling", 16th EURO Conference on Operational Analysis, Bruselj 1998; priredba dostopna na <http://www.swemorph.com/ma.html>.



regij – FUR), pri čemer v tabeli izstopa velika teža Celovca v smislu prebivalcev FUR glede na Ljubljano ali Maribor npr.

Kazalnik povezljivosti za blagovne tokove je pomemben predvsem za gospodarstvo v obravnavanem območju, kot izboljšanje pogojev delovanja za obstoječa podjetja kot tudi kot možnosti za razvoj in pritegnitev novih podjetij. Zaradi samega obsega prometa ter zaradi negativnih učinkov blagovnega prometa po cestah pa ocenjujemo, da omenjeni kazalnik v multikriterijski analizi morda ne bi smel imeti povsem enake teže kot kazalnik povezljivosti za osebna potovanja.

Posebej zanimiv (in kakor poudarja študija tudi novost v načinu vrednotenja prometne infrastrukture pri nas) je kazalnik razvojnih potencialov, ki z uporabo metod ekonomske geografije oz. lokacijske teorije modelira povečanje (ali zmanjšanje) števila delovnih mest in prebivalcev v obravnavanem območju. Čeprav so absolutni podatki o številu novih delovnih mestih in prebivalcev v območju zaradi omejitev modela morda nezanesljivi, pa je vsekakor relevantno razmerje med posameznimi scenariji oz. razlike med njimi. Zato tudi ta kazalnik ocenjujemo kot ključen kazalnik za vrednotenje z vidika prostorskega razvoja.

V zvezi z multikriterijsko analizo pa lahko samo ponovimo dvom v to, da je podkazalnik blagovnih tokov po pomeni oz. uteži enakovreden ostalima dvema podkazalnikoma prostorskega vrednotenja, sicer pa ocenjujemo metodologijo kot dosledno in logično.

V splošnem ocenjujemo vrednotenje scenarijev kot zelo celovito, ki v največji možni meri upošteva različne možne kratkoročne in dolgoročne učinke novih prometnih povezav v obravnavanem območju. Pri tem uporablja vrsto vsaj v slovenskem prostoru inovativnih metodologij in je v svoji izvedbi na zelo visoki kakovostni ravni.

5.2 Vsebinska ocena

Vsebinska ocena se glede na projekt nadaljuje tam, kjer se konča metodološka ocena, to je pri rezultatu vrednotenja različnih scenarijev. Temelji na ekspertnem mnenju, kakor tudi projekt v tem delu temelji na vhodnih podatkih, ki so v veliki meri zunanji strogo analitičnemu in načrtovalskemu delu projekta.

Kot najugodnejši scenariji z vidika multikriterijske analize so v zaključku vrednotenja scenarijev ocenjeni scenariji 5, 9 in 10, ki so v večjem delu poteka v okviru tretje razvojne osi enaki, razlikujejo pa se v odseku med Radečami in Novim mestom oz. avtocesto A2. Kot predlog koridorja za potrditev na Vladi RS projekt zato predlaga koridor z variantnimi poteki v tem odseku, pri čemer na osnovi subjektivne ocene (s katero se sicer strinjamo, ampak postavlja pod vprašaj predhodno vrednotenje scenarijev) izloči srednjo različico poteka neposredno proti Novemu mestu.

Usmeritve za načrtovanje projektov

V nadaljevanju projekt predlaga usmeritve za nadaljnje načrtovanje in izvedbo projekta cestne povezave v tretji razvojni osi, kakor tudi ukrepe za načrtovanje celovitega razvoja v tretji razvojni osi. Ob podrobnejšem opisu idejne trase v izbranem koridorju po prostorskih sklopih se projekt posebej ukvarja s problematičnim umeščanjem trase mimo Velenja, ki je bil v postopku izdelave projekta najpogosteje problematizirana na javnih predstavitvah. Vprašanje, ki se zastavlja v tem kontekstu je, če bi drugačen izbor trase mimo Velenja spremenil rezultate vrednotenja scenarijev.



V nadaljevanju projekt osvetli problem faznosti izgradnje z različnih racionalnih vidikov investiranja v cestno infrastrukturo, vendar na koncu ne predlaga konkretnih faz gradnje, saj so te preveč odvisne od dejavnikov, ki v danem trenutku še niso opredeljeni, predvsem razpoložljivosti finančnih sredstev.

V naslednjem podpoglavju projekt opredeli druge potrebne ukrepe za celovit razvoj območja tretje razvojne osi, pri čemer se omeji na tiste, ki so pomembni za razvoj prometa v obravnavanem območju:

- potrebni ukrepi na cestni infrastrukturi,
- načrti razvoja ostale prometne infrastrukture,
- načrti razvoja gospodarskih con in večjih zaposlitvenih središč,
- načrti razvoja zdravstva in šolstva,
- načrti razvoja turizma.

Kakor smo omenili že pri metodološki oceni scenarijev bi bilo ukrepe v zvezi z razvojem prometne ponudbe mogoče obravnavati celovito v okviru opredelitve možnih scenarijev. Vsekakor je ta del projekta nujen sestavni del projekta celovitega razvoja, saj v nasprotnem primeru o celovitem razvoju nikakor ne bi mogli govoriti. Nabor projektov je morda vsaj v delu v zvezi z ukrepi na cestni infrastrukturi in ostali prometni infrastrukturi premalo utemeljen, v preostalem delu pa se naslanja na Resolucijo o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2023 ter na regionalne razvojne programe.

Glede na dejstvo, da gre za bistven sestavni del projekta in da ti ukrepi niso bili predmet scenarijev in njihovega vrednotenja bi bila morda koristna njihova obširnejša utemeljitev ter predvsem presoja njihove skladnosti s predlaganim koridorjem cestne povezave z različnih vidikov.

Zaključek

V zaključku projekt poskusi povzeti koristi nove povezave po posameznih statističnih regijah (bodočih pokrajinah?), kar opravi korektno. Naj na tem mestu poskusimo povzeti tudi oceno predlaganega koridorja z vidika prostorskega razvoja.

Bistven doprinos obravnavanega projekta k diskusijam o prometni povezavi v okviru tretje razvojne osi (poleg že omenjenih bistvenih metodoloških novosti) je neposredna vključitev Zasavja v prometno povezavo. S tem je z vidika prostorskega razvoja kljub navidez le novi varianti poteka opravljen bistven premik v razumevanju cestne povezave v tretji razvojni osi. Če se je pred tem poleg lokalnih interesov razumelo novo cestno povezavo predvsem kot koridor, ki povezuje oba glavna avtocestna koridorja ter povezavo od obeh proti Avstriji oz. Hrvaški z velikim poudarkom na tranzitnem pomenu koridorja, se z vključitvijo Zasavja teža cestne povezave premakne bistveno bolj v prid regionalnim in medregionalnim povezavam v obravnavanem območju, ki se skorajda po naključju sestavijo v koridor od meje z Avstrijo do meje s Hrvaško. S tem je vsekakor nova povezava tako z vidika prometne politike kot z vidika prostorskega razvoja bližje deklariranim političnim ciljem obeh. Na področju prostorskega razvoja bi omogočila mnogo boljšo integracijo policentričnega omrežja mest v prostoru Vzhodne Slovenije od obstoječe, omogoča pa predvsem odlično povezavo sosednjih središč nacionalnega pomena ter boljšo navezavo nekaterih središč na središča višjih ravni znotraj države. Hkrati je malo verjetno, da bi nova cestna povezava v predlaganem poteku postala privlačna za cestni tranzitni promet, kar vsekakor ne bi bil zaželen prometno-politični cilj.



6 Zaključek

Kljub nekaterim izraženim pomislekom predvsem v zvezi z oblikovanjem scenarijev ocenjujemo, da gre pri obravnavanem projektu v celoti vzeto za izjemno kakovosten izdelek tako z metodološkega, kakor tudi z vsebinskega in tehničnega vidika.

Pripravil:
Marko Peterlin

V Ljubljani, 30.3.2007