



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

SLUŽBA ZA ODNOS Z JAVNOSTMI

Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana

T: 01 478 73 63

F: 01 478 74 25

E: pr.mop@gov.si

www.mop.gov.si

Uredništvo spletnega portala celje.info
urednistvo@celje.info

Datum: 15. 5. 2020

Zadeva: **Pojasnilo MOP – prispevek »Združene civilne iniciative na 3RO nikomur ničesar ne jemljejo«**

Spoštovani,

pošiljamo vam pojasnilo na navedbe v objavljenem prispevku na spletni strani <https://www.celje.info/aktualno/zdruzene-civilne-iniciative-na-3ro-nikomur-nicesar-ne-jemljejo/> z naslovom »Združene civilne iniciative na 3RO nikomur ničesar ne jemljejo«, z dne 13. 5. 2020, avtor ni naveden. Naprošamo vas za objavo pojasnila Ministrstva za okolje in prostor.

ODGOVOR

Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug (v nadaljevanju Uredba o DPN)

Načrtovana cestna povezava v okviru 3. razvojne osi je v prostor umeščena z Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug, ki jo je v l. 2017 sprejela Vlada RS.

Načrtovana cesta je opredeljena tudi kot ena izmed prioritet v **Strategiji prostorskega razvoja Slovenije** (v nadaljnjem besedilu: SPRS). Za Koroško, Savinjsko, Zasavje, Spodnje Posavje in Jugovzhodno Slovenijo je predvidena kot pomembna medregijska povezava z navezavo na avstrijsko in hrvaško avtocestno omrežje, kar je skladno z določilom Alpske konvencije v zvezi z upoštevanjem planov/programov za urejanje prostora in trajnostnega razvoja.

SPRS določa zasnovo državnega cestnega omrežja, ki ga tvorijo omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena, omrežje cestnih povezav čezmejnega pomena, omrežje cestnih povezav nacionalnega pomena in omrežje cestnih povezav regionalnega pomena. Poleg tega so predvidene še obodne povezave in sicer notranji obodni cestni prometni obroč in obmejni obodni cestni prometni obroč.

V skladu s SPRS se primerno dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi vseh območij zagotavlja z razvojem sekundarnih (prečnih) prometnih povezav, ki se navezujejo na TEN omrežje ter na Jadransko – Jonsko prometno os. Iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja se na avtocesto pri Celju navezuje nova tretja prometna os, ki se nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb – Reka. Z novo razvojno prometno osjo se povezuje regionalna središča v Avstriji, Sloveniji in Hrvaški ter

omogoča navezovanje tovornega in osebnega cestnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri.

Načrtovana cesta sledi ciljem **Strategije razvoja Slovenije 2030**, ki opredeljuje, da je osnova za gospodarsko stabilnost države uspešno delujoče gospodarstvo z ohranjanjem ključnih makroekonomskih ravnovesij. Rast gospodarstva mora predvidevati tudi regionalno enakomernost razvoja. Prav tako sledi razvojnim ciljem iz **Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030** (v nadaljnjem besedilu: SRP 2030), ki se nanašajo na izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije in povezovanje regionalnih središč z glavnimi gospodarskimi in upravnimi središči v državi. Regionalna središča zagotavljajo temeljne storitve v posamezni regiji, zato je njim in širši regiji treba zagotoviti boljšo povezanost z glavnimi državnimi središči (krajši čas potovanja, raven storitev, boljše stanje cest) ter ustrezno dostopnost znotraj posamezne regije z njenim središčem. Tako naj bi 3. razvojna os na severu povezala Koroško s Celjem in Ljubljano, na jugu Jugovzhodno Slovenijo (Metlika, Črnomelj) z Novim mestom in Ljubljano, na osrednjem delu pa Spodnjo Štajersko (Celje) z Zasavjem in Dolenjsko (Novo mesto).

V zvezi s pripravo Uredbe o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug, (v nadaljnjem besedilu Uredba) ministrstvo pojasnjuje:

Prostorsko načrtovanje je proces usklajevanja razvojnih in varstvenih interesov in je v javnem interesu. Zato predvsem sledi javnemu interesu in skupnim koristim, pri čemer se pri načrtovanju presojuje tudi zasebni interes, ki pa ne smejo škodovati javnemu interesu. Zasebni interes se varuje predvsem s sodelovanjem javnosti v postopkih priprave prostorskih načrtov, sodelovanjem oseb s pravnim interesom v postopkih izdaje posamičnih upravnih aktov (stranski udeleženci v upravnih postopkih dovoljevanja graditve objektov ali drugih posegov v prostor po sektorskih predpisih), pa tudi z možnostjo pravnega varstva zoper splošne in posamične pravne akte. Javni interes pa se pri pripravi prostorskih načrtov varuje s sodelovanjem nosilcev urejanja prostora in vrednotenjem različnih variant posamezne prostorske ureditve.

V postopku priprave državnih prostorskih načrtov je priprava dokumentacije vedno postopna in sledi od manjše do večje podrobnosti obdelave. Praviloma se posamezne faze zaključijo z ugotovitvami oz. odločitvami, ki predstavljajo izhodišče za naslednjo, podrobnejšo raven načrtovanja (npr. odločitve o potrebni dokumentaciji, opredelitev o najustreznejši varianti). Le za predlagano najustreznejšo varianto iz študije variant se izdelajo nadaljnje in praviloma podrobnejše strokovne podlage. Te pa se ne pripravljajo za variante, ki v študiji variant niso ocenjene kot sprejemljive in ki v sinteznem vrednotenju niso bile določene kot najustreznejše. Za preostale neizbrane variante iz študije variant, se postopek podrobnejše obdelave variante ne nadaljuje, saj to ne bi bilo smiselno, niti ne ekonomsko upravičeno, predvsem pa, ker zato ni zakonske podlage.

Namen študije variant je v skladu s predpisi s področja prostorskega načrtovanja določiti izvedljive variante načrtovane prostorske ureditve, izvesti njihovo vrednotenje in medsebojno sintezno primerjavo in na tej podlagi predlagati oziroma izbrati najustreznejšo varianto, zanjo pa podati predloge za potrebne optimizacije pri pripravi državnega prostorskega načrta.

V zadevnem primeru je od oktobra do decembra 2007 potekala razprava o študiji variant (izdelani septembra 2007). Prav zaradi usklajevanj z občinami in nosilci urejanja prostora je prišlo tudi do dopolnjevanja prvotne študije variant in premika trase na vzhod ter dopolnitve prvotne študije variant. Dopolnjena študija variant (april 2008) je bila nato javno razgrnjena v juniju 2015. Vsaka študija variant vsebuje tudi predlog izbora najustreznejše variante, ki so bile v študiji variant primerjane. Ker pa je študija variant dejansko strokovna podlaga, ki jo pripravi pooblaščen izdelovalec, ne more predstavljati pravno zavezujoče odločitve o izboru najustreznejše variante.

Izbira najustreznejše variante ni bila dokončno opravljena v študiji variant iz septembra 2007, ampak je bil predlog izbora najustreznejše variante podan v dopoljnjeni študiji variant aprila 2008 in nato potrjen s sklepom vlade 25. aprila 2008. To je razvidno tudi iz javno razgrnjenih dokumentov junija 2015 in julija 2016. Poudariti je treba, da je postopek državnega prostorskega načrtovanja postopek usklajevanja med različnimi interesi, kjer se lahko

načrtovanje za določen čas tudi ustavi, lahko pa pride tudi do dopolnjevanja določenih faz postopka oziroma vračanja nazaj v predhodne faze.

Udeležence postopka priprave zadevnega državnega prostorskega načrta so Združene civilne iniciative seznanile z izdelano Primerjalno analizo umestitve cestnih tras F2-2 in F6. Ker primerjalna analiza navaja samo dejstva, brez podrobnih utemeljitev, so bile Združene civilne iniciative v letu 2016 večkrat pozvane, da dostavijo tudi vse strokovne podlage, ki so se nanašale na preučitev variante F6 in ki so bile podlaga za pripravo te analize. Ker Združene civilne iniciative strokovnih podlag niso posredovale, je pristojno ministrstvo pozvalo še vse njihove podpornike (Mestno občino Celje, Občino Braslovče in ZAPS), da posredujejo vse izdelano gradivo v zvezi s preveritvijo variante F6. Zaprošenega MOP ni nikoli prejel.

Ministrstvo, kot pripravljavec Uredbe ocenjuje, da je bila le-ta pripravljena po postopkih in na način, ki ga določajo predpisi. To potrjujejo tudi sodbe sodišč, ki so do sedaj obravnavala Uredbo. Zoper Uredbo je bil namreč sprožen upravni spor pred Upravnim sodiščem RS, ki se je 6. 3. 2018 končal z zavrženjem tožbe. Podana je bila tudi zahtevo za oceno ustavnosti in zakonitosti Uredbe; v zvezi s tem je Vlada RS v I. 2018 podala svoje stališče Ustavnemu sodišču RS do navedb v zahtevi, pri čemer je menila, da je Uredba tako postopkovno kot tudi vsebinsko zakonito pripravljena in je v skladu z evropskim pravom ter Aarhuško konvencijo.

Ustavno sodišče RS je dne 25. 4. 2019 soglasno odločilo, da Uredba ni v neskladju z Ustavo.

S spoštovanjem,

Janja Pavlin, vodja Službe za odnose z javnostmi, po pooblastilu
Ministrstvo za okolje in prostor