

INFRASTRUKTURNI PROJEKTI

Časovnice so bile postavljene, treba se jih je držati

Na nekaterih ključnih projektih po državi se stvari premikajo po polžje. Domačini pričakujejo, da se obljube izpolnijo v obljubljenih rokih.

Barbara Perko

V Posavju sta na ravni strateške energetske infrastrukture Slovenije najpomembnejša projekta izgradnje drugega bloka jedrske elektrarne Krško (JEK 2) in dokončanje verige hidroelektrarn na Spodnji Savi. »Projekt JEK 2 je medgeneracijski projekt, ki bo na ravni države zagotavljal energetsko samooskrbo Slovenije na dolgi rok, tj. do konca tega stoletja, električno energijo po konkurenčni ceni, tako za gospodarstvo kot za celotno prebivalstvo Slovenije in kar je še zelo pomembno, električno energijo proizvedeno na okolju prijazen način. V skupini GEN potekajo aktivnosti

za pospešitev projekta JEK 2,« pravi **direktor Posavske gospodarske zbornice, Krško Darko Gorišek**. »Z izgradnjo zadnje v verigi hidroelektrarn, tj. HE Mokrice, katere sestavni del je tudi izgradnja protipoplavne zaščite tamkajšnjega življa ter imetja in izgradnjo dodatne cestne infrastrukture, pa bo veriga delovala optimalno. Celotna veriga poleg proizvodnje električne energije iz obnovljivih virov, nudi in bo nudila, vključno z dodatnimi možnostmi namakanja kmetijskih površin, številne priložnosti za prehransko samooskrbo Slovenije in nadaljnjo širitev

turističnih kapacitet, npr. kolesarske poti v okviru projekta »Sava bike«.

Zaradi mačehovskega pristopa do osrednjega dela 3. razvojne osi še nekaj časa del tam ne bo.

V Posavju je aktualnih več infrastrukturnih projektov, med katerimi izpostavlja obvoznico Krško-Brežice, izgradnjo obvoznice mimo Brežic z navezavo na industrijsko cono Brezina, vključno z izgradnjo nadvoza nad železniško progo Ljubljana-Dobova, ter izgradnjo novega mostu čez Savo v sklopu izgradnje HE Mokrice. »Gre za rešitve, ki najbolj tangirajo občino Brežice, tamkajšnje gospodarstvo in občane. Edini most čez Savo, ki je bil zgrajen v zgodnjih 70. letih in bo slej ali prej potreben temeljite obnove, zagotavlja edino povezavo življa z obeh bregov Save in edini dostop do AC Ljubljana-Zagreb. To za brežiško gospodarstvo predstavlja težko premostljivo tveganje,« pojasnjuje Gorišek.

Kot ključen projekt izpostavlja še osrednji del 3. razvojne osi, kjer pa v doglednem času še ni pričakovati kakšnega omembe vrednega napredka. »Predvideno je, da os prečka regijo v smeri S-JZ, s priklopom na AC v okolici Novega mesta in nato naprej z navezavo na južni del 3. razvojne osi proti Metliki in Karlovcu, oz. v smeri proti Ljubljani. Da se projekta



Foto: arhiv HESS

V sklopu izgradnje HE Mokrice je predvidena izgradnja novega mostu čez Savo.

lotevamo mačehovsko, je razvidno iz dogajanj na južnem in severnem kraku osi,« je kritičen Gorišek.

»Zadovoljni smo z ureditvijo obnove cestne povezave, ki prečka Posavje na relaciji jug-sever tj. izvoz iz AC Drnovo skozi Krško, Sevnico do Radeč in nato naprej proti Laškemu in Celju s priklopom na AC LJ-MB. Z izgradnjo verige HE na Spodnji Savi se je istočasno obnovila in posodobila celotna infrastruktura, vključno z omejenjo cestno povezavo in priključki nanjo. To kaže na dobro prakso in večplastne pozitivne učinke med zasebnimi investitorji v energetske objekte (HESS, d.o.o. s sedežem v Brežicah) in državo oz. družbo INFRA d.o.o. s sedežem v Leskovcu pri Krškem, ki je skrbela za infrastrukturni del in povezovanje med ministrstvi in investitorjem v energetske objekte. Varnost, hitrost potovanja in pretočnost prometa na tej relaciji se je bistveno povečala. K temu je pripomogla še prepoved tranzita za tovorni promet na relaciji izvoz z AC na Drnovem v smeri Radeč. Bistveno lepši je tudi pogled na brežino Save, kjer so številni nadomestni habitati, pa ribiška steza, razvija se tudi rekreativna in turistična ponudba, ki je pred tem ni bilo,« izpostavlja pozitivne učinke.

V prihodnje si želijo elektrifikacije celotnega slovenskega železniškega omrežja, »pika na i pa bi bila posodobitev železniške povezave na relaciji Ljubljana-Krško-Zagreb, torej povečanje hitrosti potniških in tovornih vlakov. Vpeljava sodobnega, hitrega potniškega vlaka na relaciji Ljubljana-Krško-Zagreb (za omenjeno relacijo ne bi smeli porabiti več kot dobro uro, danes pa je potrebno najmanj dobri 2 uri) bi bila že zdavnaj nujna. Če bomo imeli v vidu zeleni prehod in ogljični odtis, bo do tega prišlo slej ali prej,« je prepričan.

Tretja razvojna os predstavlja osnovo, da bodo podjetja lahko konkurenčna

»Za Koroško je vsekakor najbolj ključnega pomena čimprejnjše dokončanje tretje razvojne osi. To je naš najpomembnejši infrastrukturni projekt, katerega zasnova sega v leto 2004. Pomembno je izpostaviti, da za Koroško izgradnja 3. razvojne osi

do Slovenj Gradca ne pomeni zaključka, temveč je nujna izgradnja tudi nadaljevanja, odseki: Slovenj Gradec-Dravograd in Otiški Vrh-Prevalje, vse do meje s sosednjo Avstrijo,« poudarja **Katja Pokeržnik, direktorica GZS Koroške gospodarske zbornice**.

Pomembna in potrebna je tudi izgradnja vseh obvoznic, ki bodo razbremenile mestna središča. »Lokalne ceste so izjemno obremenjene in posledično zelo dotrajane in uničene. Zato je nujna modernizacija, rekonstrukcija, gradnja oziroma novogradnja in obnova državnih in lokalnih cest ter javnih poti.

Na Koroškem je z vse večjim razvojem turizma, močnim razvojem gospodarstva, odličnimi šolami, kot seveda mnogimi prizadevanji, da še izboljšamo kvaliteto življenja v regiji, nujno izboljšanje ponudbe medkrajevnega avtobusnega prometa in povezovanja urbanih središč v regiji,« še poudarja direktorica GZS Koroške gospodarske zbornice.

Izgradnja 3. razvojne osi do Slovenj Gradca ne pomeni zaključka. Nujno je nadaljevanje vse do meje z Avstrijo.

Pokeržnikova izpostavlja zamikanje izgradnje 3. razvojne osi. »Že v letu 2018 so roke podaljšali, v teh mesecih pa pričakujemo še več informacij o podaljšanju izgradnje za nekaj let. Tako gospodarstvo kot celotna družba to cesto potrebuje, saj predstavlja osnovo, da bodo podjetja lahko konkurenčna v svojih branžah, da bodo imela interes ostajati v regiji,« pravi. Takšni zamiki za razvoj regije niso sprejemljivi.

Za regijo je zelo pomembno zagotoviti tudi dostopnost do širokopasovnih omrežij na vseh poseljenih območjih regije. To bi odpravilo bele lise v tej regiji.

Krepijo tudi infrastrukturo na področju turizma, kjer imajo izjemen potencial rasti. Po besedah Katje Pokeržnik trenutno potekajo investicije v žičniško infrastrukturo, v preteklih letih so dobili kolesarske poti, v nadalje pa si bodo prizadevali za še bolj privlačno omrežje peš in kolesarskih povezav v naseljih in med njimi.

Nujna je izgradnja 3.b razvojne osi

»Celjska regija je prostorsko in reliefno razgibana in ima ugodno strateško lego, saj skozi njo potekajo pomembni mednarodni prometni koridorji. Regija se sooča tudi z izzivi obmejnih problemskih območij. Zato bo za regijo ključno, da bo razvoj temeljil tudi na prostorskem razvoju,« poudarja **direktor Regionalne gospodarske zbornice Celje Tomaž Benčina**. V regiji je bilo po podatkih Razvojne agencije Savinjske regije izvedenih več infrastrukturnih projektov, med njimi izgradnja regionalne kolesarske povezave Celje-Laško, kolesarske povezave med Velenjem in Dobrno, začela se je gradnja kolesarske povezave Celje-Štore-Šentjur in Celje-Žalec. Izpeljanih je bilo več infrastrukturnih projektov urejanja poslovnih con ter komunalne infrastrukture.

V Regionalni gospodarski zbornici Celje poudarjajo pomen 3. razvojne osi ne samo za celjsko, ampak širšo savinjsko in koroško regijo. »Celjska regija je z zgodovinsko pestrim knežjim mestom in termalnimi središči, kot so Laško, Rimske Terme, Dobrna, Terme Olimia in Rogaška Slatina, vse bolj privlačna za domače in tuje turiste. Še posebej bi opozorili na nujnost izgradnje t. i. 3.b razvojne osi, ki bi povezala tudi prej omenjeno Obsotlje,« izpostavlja. Izgradnja 3. razvojne osi vključuje tudi izgradnjo navezovalnih cest ter vse druge predvidene ureditve.

»Vsi investicijski projekti so posredno ali neposredno pomembni za razvoj gospodarstva v regiji. Poslovne cone podjetjem nudijo ne samo zemljišče, temveč tudi vso potrebno infrastrukturo (elektriko, vodo, cestne povezave, telekomunikacije) in so tako že prvenstveno namenjene »nastanitvi« podjetij. Prvotno so ta območja namenjena proizvodnim, gradbenim, logističnim in storitvenim podjetjem. V manjšini pa v cone vstopajo tudi podjetja z malo- in veleprodajo. Namen poslovnih con je privabljanje novih vlaganj v kraj in tako pridobitev novih delovnih mest za lokalno prebivalstvo, kar pomeni izboljšanje ne samo gospodarske, temveč tudi socialne strukture v regiji,« pove direktor Regionalne gospodarske zbornice Celje Tomaž Benčina.

Nujno potrebujejo navezavo na avtocesto

Za območje, ki ga pokriva Zasavska gospodarska zbornica, so v obdobju do leta 2027 ključni projekti, ki bodo sofinancirani iz Sklada za pravični prehod Zasavja kot nekdanje premogovne regije. »Vlada RS je januarja preteklo leto sprejela Nacionalno strategijo za izstop iz premoga, Evropska komisija pa je decembra lani potrdila tudi Območni načrt pravičnega prehoda Zasavja kot nekdanje premogovne regije. To predstavlja podlago za črpanje sredstev iz sklada, do katerih sta v Sloveniji upravičeni savinjsko-šaleška in zasavska regija,« pojasnjuje **direktorica Zasavske gospodarske zbornice Tjaša Polc**. Prvi razpisi iz tega sklada se obetajo v zadnjem kvartalu letošnjega leta. Potencialni prijavitelji pričakujejo manj administrativnih ovir, poenostavljene postopke in poročanja o izvedbah operacij ipd.

Zasavski regiji bo iz prvega stebra mehanizma (SPP) namenjenih 74 mio evrov, od tega neposredno gospodarstvu 30 mio evrov. Hkrati se kot regija nadejajo

tudi povratnih sredstev iz drugih dveh stebrov mehanizma za pravični prehod, predvsem na področju prometne in energetske infrastrukture.

Trenutni pogoji na prometni infrastrukturi zelo otežujejo dostopnost zasavske regije.

»Na področju prometne infrastrukture je zagotovo eden od zelo pomembnih razvojnih projektov regije tudi izgradnja nove cestne povezave G2-108 Hrastnik-Zidani Most, ki povezuje zasavsko s posavsko regijo. Projekt je vključen v Dogovor za razvoj zasavske regije, ki je bil podpisan že leta 2018, nosilec projekta pa je Direkcija RS za infrastrukturo. Sprejet je bil državni prostorski načrt, s čimer so bili izpolnjeni vsi pogoji za začetek priprave gradnje državne ceste. Hkrati celotna zasavska družba, ne zgolj gospodarstvo, nujno potrebuje izgradnjo predora Trbovlje-Prebold in navezavo na avtocesto A1, saj trenutni pogoji na prometni infrastrukturi izjemno otežujejo

dostopnost regije,« poudarja Tjaša Polc. Izzivi pri posodobitvi in nadgradnji ceste G2-108 Hrastnik-Zidani Most so bili in ostajajo. »V mislih imamo dolgotrajne procese spreminjanja DPN. Spomnimo, od podpisa DRR Zasavske regije do danes je preteklo pet let,« spominja Tjaša Polc.

Na področju energetske infrastrukture izpostavlja izgradnjo hidroelektrarn na Srednji Savi kot enega najpomembnejših razvojnih projektov regije, z vidika gospodarstva pa tudi razširitev obstoječe in izgradnjo nove ekonomske poslovne infrastrukture. Ko gre za aktivnosti na področju izgradnje hidroelektrarn, so v letu 2020 aktivnosti oživile, jeseni 2020 je prišlo do Sporazuma o sodelovanju pri izgradnji HE na srednji Savi, podpisana je bila tudi koncesijska pogodba. »Po tem so pričeli s postopki pridobivanja DPN, vendar se konkretnjših korakov od tam naprej ni naredilo,« pojasnjuje direktorica.

»V bližnji prihodnosti si v Zasavju želimo tudi razširitve obstoječe in izgradnje nove ekonomske poslovne infrastrukture,

kar je kljub nekaterim geografskim omejitvam popolnoma realno izvedljivo. Vsekakor pa si želimo tudi pohitritve nekaterih postopkov, kot npr. umeščanje v prostor, pridobivanje gradbenih dovoljenj, presoja vplivov na okolje itd.,« pravi Tjaša Polc.

Oživiti je treba železniško povezavo s sosednjo državo

»Ker regija leži tik ob petem evropskem prometnem koridorju, ki predstavlja eno najpomembnejših transportnih žil v Evropi, je za nas ključnega pomena sodobna cestna in železniška povezava do vseh srednjeevropskih gospodarskih centrov in logističnih središč« pravi **direktor Pomurske gospodarske zbornice Robert Grah**. Ključna sta izgradnja murskosoboške vzhodne obvoznice ter posodobitev dotrajanega električnega omrežja in izgradnja 110 kV daljnovoda Murska Sobota–Lendava. Pri teh dveh projektih se po njegovih besedah zatika.

»Glede na trenutne podnebne spremembe, s katerimi se soočamo, je za nas

zelo pomemben še projekt »Namakanja iz reke Mure« za namakanje 15.000 hektarjev obdelovalnih površin. Danes jih namakamo nekaj manj kot tisoč,« pove Grah. »Prav tako pa je ključnega pomena tudi rekonstrukcija športnega letališča Murska Sobota za namene turizma in uporaba letališke infrastrukture še za protitočno obrambo.«

V prihodnjem obdobju bi si želeli, da bi se uresničilo nekaj pomembnih projektov. »Pomemben projekt za prihodnost je železniška povezava med Lendavo in Beltinci z izgradnjo logističnega centra, o čemer govorimo že zadnjih 30 let. Cestna povezava med Gornjo Radgono in Grabanošem bi omogočila dostop podjetij iz Gornje Radgone neposredno na avtocesto, prav tako pa tudi dostop obiskovalcem sejemskega mesta. Prav tako je pomembna oživitve železniške povezave s sosednjo Avstrijo preko Gornje Radgone do Ljutomeru za potrebe turizma in tudi ostalega gospodarstva. Dokončati in dograditi bo treba še vso kolesarsko infrastrukturo in povezati vsa štiri upravna središča v regiji

z vsemi večjimi regijskimi turističnimi destinacijami,« našteje Grah.

Železniška povezava je popolnoma nekonkurenčna

»Za regijo Dolenjska in Bela krajina so najpomembnejši projekti izgradnja 3. razvojne osi jug od izvoza vzhod na avtocesti A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do Mednarodnega mejnega prehoda (MMP) Metlika in do priključka Črnomelj jug, izgradnja obvoznice Mirna, izgradnja izvennivojske navezave Pluska–Trebnje, izgradnja 2 x 110 kV daljnovoda RTP Kočevje–RTP Črnomelj, elektrifikacija ter posodobitev železniške proge Metlika–Novo mesto–Ljubljana, polna dvotirnost železniške proge na relaciji Novo mesto (Birčna vas)–Ljubljana,« našteje **Tomaž Kordiš, direktor Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele krajine**.

»Z izgradnjo 3. razvojne osi jug od Novega mesta do MMP Metlika in Črnomlja bodo zagotovljeni pogoji za skladnejši regionalni razvoj Dolenjske in Bele krajine ter povečanje konkurenčnosti gospodarstva in

prometne varnosti udeležencev v cestnem prometu. Tretja razvojna os bo pospešila pretok znanja, odprla prostor za nove investicije in zmanjšala razvojne razlike znotraj naše regije ter povezala severno Evropo z južno Evropo, od Severnega do Jadranskega in Jonskega morja. Ustvarjene bodo razvojno poslovne priložnosti za gospodarski in negospodarski sektor s poudarkom na mladih,« je prepričan Kordiš. »Gospodarstvo regije je v zadnjih 12 letih plačalo v proračun več kot 400 milijonov evrov davka od dobička, zadnji čas je, da del tega denarja država z investicijo v prometno infrastrukturo vrne na Dolenjsko in v Belo krajino.«

Ključen je tudi projekt osrednjega dela 3. razvojne osi. Ta bo povezal Novo mesto s Celjem. Pri tem pa Kordiš opozarja: »Nerazumljivo je dejstvo, da še danes ni sprejet državni prostorski načrt za osrednji del 3. razvojne osi.«

Popolnoma nekonkurenčna je tudi železniška povezava med Ljubljano in Novim mestom ter Novim mestom in Metliko. »Dejstvo je, da se je železniška

povezava med Metliko in Ljubljano »ustavila« nekje v 60. letih prejšnjega stoletja. Zaradi voznih redov in hitrosti potovanja (za 124 kilometrov vlak v povprečju potrebuje 2 uri in 50 minut) je popolnoma nekonkurenčna tako za prevoz potnikov kot blaga. Zato je nujna posodobitev z elektrifikacijo in dvotirnostjo ter ciljem, da je hitrost vlaka višja od 100 km/h,« pravi Kordiš.

Državni prostorski načrt za osrednji del 3. razvojne osi še zdaj ni sprejet.

Na Dolenjskem in v Beli krajini so naraščale potrebe po izboljšanju obstoječe elektroenergetske infrastrukture v regiji, kar se je z izgradnjo ključnih 110/20 kV razdelilnih transformatorskih postaj in dveh 110 kV daljnovodov popravilo. Žal pa je v fazi predolgega mirovanja projekt daljnovoda 2x110 kV od RTP Kočevje do RTP Črnomelj.

Zatika se tudi pri začetku gradnje južne osi 3. razvojne osi. Dars je oktobra 2021

pridobil gradbeno dovoljenje za gradnjo 1. in 2. etape, a gradbeno dovoljenje zaradi pritožb civilne iniciative ni postalo pravnomočno. »Na zbornici pričakujemo, da bo gradbeno dovoljenje za 1. in 2. etapo izdano v marcu 2023 in da bo DARS še v istem mesecu oddal vlogo za gradbeno dovoljenje za 3. etapo in nato do letošnjega poletja še za 4. etapo in s tem v letu 2024 pridobil gradbeni dovoljenji za hitro cesto za celotni DPN 1. Nedopustno je, da po pravnomočnosti Državnega prostorskega načrta (2012), vseh pozitivnih mnenjih mnenjedajalcev traja postopek po pritožbi civilne iniciative že leto in pol. S takšnimi nerazumnimi in dolgotrajnimi postopki se zavira skladden regionalni razvoj,« pravi Kordiš.

Glede na to, da je hitra cesta od Novega mesta do MMP Metlika in Črnomelj jug sestavni del Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030, »v regiji upravičeno zahtevamo, da vsi vključeni v projekt pravočasno in v skladu z zakonodajo izvedejo svoje naloge.« ■