

POSLANSKO VPRAŠANJE BLAŽA PAVLINA MINISTRICI ZA INFRASTRUKTURO

PODPREDESNICA TINA HEFERLE: Hvala lepa. O vašem predlogu bo Državni zbor odločal jutri, v okviru glasovanj.

Nadaljujemo pa z novim vprašanjem, ki ga bo postavil poslanec Blaž Pavlin in sicer ministrici za infrastrukturo, mag. Alenki Bratušek. Izvolite.

BLAŽ PAVLIN (PS NSi): Hvala za besedo!

Spoštovana gospa ministrica, v zadnjem mesecu je bilo veliko govora o izgradnji tretje razvojne osi na njenem severnem delu, se pravi, na delu, ki bi povezal Koroško z avtocestnim križem oziroma avtocesto Maribor – Ljubljana. V razpravah o izgradnji tretje razvojne osi pa pogrešam pogovore in načrte o izgradnji le-te na njenem južnem delu. Izgradnja južnega kraka od Vinice do Novega Mesta in avtoceste Ljubljana – Obrežje je za razvoj gospodarstva Bele krajine in Dolenjske zelo velikega pomena. Izgradnjo podpirajo vse občine v tem delu Slovenije, Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine ter ljudje, ki živijo v tej regiji. Čim prejšnja izgradnja ter državne ceste bi tudi pripomogla k vračanju mladih izobraženih ljudi po študiju nazaj, v Belo krajino. Trasa je že prostorsko umeščena, vsaj v večjem delu.

Prejšnji minister za promet je leta 2017 obljubil, da naj bi se izgradnja začela leta 2019 in končala do leta 2023. Zato me zanima, v kakšni fazi je izgradnja južnega dela tretje razvojne osi? Ali ti roki še vedno držijo? In ali je kaj več znanega glede poteka trase na njenem južnem delu, se pravi od Črnomlja proti mejnemu prehodu Vinica?

Hiter začetek izgradnje je pomemben tudi zaradi črpanja evropskih sredstev. Zanima me tudi, v katero smer gredo razmišljanje ministrstva, glede osrednjega dela tretje razvojne osi, ki bi povezal Zasavje in Posavje s hitrejšo in bolj varno cestno povezavo s Celjem na eni ter Ljubljano oziroma Novim Mestom na drugi strani? Za vaše odgovore se vam zahvaljujem.

PREDESNICA TINA HEFERLE: Hvala lepa! Gospa ministrica, izvolite.

MAG. ALENKA BRATUŠEK: Najlepša hvala, lep pozdrav vsem in hvala za vprašanje.

Spoštovani poslanec kot veste, je tretja razvojna os prioriteten infrastrukturni projekt te vlade, te koalicije in aktivnosti potekajo na celotnem projektu – tako severnem, srednjem in južnem – z dinamiko, ki je odvisna predvsem od prometnih obremenitev omrežja na posameznem območju.

Projekt južnega dela tretje razvojne osi, od avtoceste A2 do meje z Republiko Hrvaško poteka v okviru treh ločenih odsekov. In sicer, na prvem odseku od avtoceste A2 do priključka Maline, na drugem odseku od priključka Maline do Metlike, s krakom do Črnomlja ter na tretjem odseku, od Črnomlja do Vinice. Prvi odsek od avtoceste A2 do Gorjancev oziroma priključka Maline je zasnovan kot štiripasovna cesta, hitra cesta, v dolžini 17,9 kilometrov. Celotna trasa je razdeljena na štiri etape, gradnja pa je predvidena v dveh fazah.

Prva faza obsega prvo in drugo etapo, v dolžini 5,5 kilometrov, druga faza pa tretjo in četrto etapo, v dolžini 12,4 kilometra. Za prvo fazo nove cestne povezave od avtoceste A2 do Osredka v okviru pripravljanih del poteka pridobivanje nepremičnin, priprava projektne in investicijske dokumentacije za traso in premostitvena objekta preko reke Krke ter ostale terenske raziskave, ki so potrebne za pričetek gradnje.

Pridobitev gradbenega dovoljenja je predvidena v prvi polovici letošnjega leta in v tem letu tudi že pričetek gradnje. Ta odsek naj bi bil dokončan in predan prometu konec leta 2022. Za drugo fazo

projekta - to sta etapi 3 in 4 - od Osredka do Malin je na podlagi do sedaj izdelane dokumentacije sprejeta odločitev o najustreznejšem scenariju nadaljnje izvedbe, kjer se bo že v začetni fazi cesta gradila v polnem štiripasovnem profilu. Gradnja tega odseka, ki vključuje tudi predor skozi Gorjance, je predvidena v letih 2022-2026.

Na odseku od priključka Maline do Metlike oziroma Črnomlja je zaključen postopek prostorskega umeščanja. Z Republiko Hrvaško poteka usklajevanje glede priključevanja na njihovo avtocestno omrežje. Na podlagi opredeljene in medsebojno usklajene povezovalne prometne smeri se bodo nadaljevale aktivnosti prostorskega umeščanja v smeri Vinice, določitev prednostne smeri in aktivnosti za določitev investitorja na tej prednostni prometni smeri.

Na srednjem delu tretje razvojne osi, od avtoceste A1 pri Celju do avtoceste A2 pri Novem mestu, je bilo v letu 2008, ko so se oblikovale variante za celoten projekt od Avstrije do Hrvaške, vrednotenih in primerjanih deset variant. Vse različice so se začele na avtocesti A1 in končale z navezavo na avtocesto A2. Potekale so v treh koridorjih, in sicer v zahodnem, sredinskem in vzhodnem koridorju. Varianta v sredinskem koridorju je bila ocenjena kot najustreznejša, s potekom od avtoceste A1 preko Celja, Laškega in Zidanega mostu, nadalje preko Tržišča, Mokronoga in Šmarjeških Toplic do Novega mesta. Potek te variante je aktualen tudi po dopolnjeni študiji variant v letu 2016, ki je bila tudi javno razgrnjena. Predlagana rešitev po tej varianti je novogradnja dvopasovne ceste z možnostjo bodoče širitve v štiripasovnico, dolžine približno 57 kilometrov. V okviru primerjalnih variant je bila proučena še varianta s potekom trase po obstoječih cestah z delnimi rekonstrukcijami ozkih grl ter varianta z bistveno večjim obsegom novogradenj kot prvo primerjana. Trenutno se študija variant dopolnjuje s hidrološko in hidravlično študijo, kartami poplavne varnosti in pripombami, podanimi v postopku javne razgrnitve. Sprejetje odločitve o najustreznejši varianti je predvideno konec leta 2020.

PODPREDSEDNICA TINA HEFERLE: Hvala lepa za odgovor.