

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA UPRAVO

Diplomsko delo

**ANALIZA RAZVOJNIH UČINKOV 3. RAZVOJNE OSI NA
KOROŠKO REGIJO**

Andrej Grilc

Ljubljana, september 2018

UNIVERZA V LJUBLJANI

FAKULTETA ZA UPRAVO

Diplomsko delo

**ANALIZA RAZVOJNIH UČINKOV 3. RAZVOJNE OSI NA KOROŠKO
REGIJO**

Kandidat:	Andrej Grilc
Vpisna številka:	04042813
Študijski program:	Visokošolski strokovni študijski program Uprava 1. stopnja
Mentor:	izr. prof. dr. Primož Pevcin

Ljubljana, september 2018

IZJAVA O AVTORSTVU DIPLOMSKEGA DELA

Podpisani Andrej Grilc, študent visokošolskega strokovnega študijskega programa 1. stopnja, z vpisno številko 04042813, sem avtor diplomskega dela z naslovom: Analiza razvojnih učinkov 3. razvojne osi na Koroško regijo.

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predloženo delo izključno rezultat mojega lastnega raziskovalnega dela;
- sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric, ki jih uporabljam v predloženem delu, navedena oz. citirana v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem poskrbel, da so vsa dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric navedena v seznamu virov, ki je sestavni element predloženega dela in je zapisan v skladu s fakultetnimi navodili;
- sem pridobil vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti prenesena v predloženo delo, in sem to tudi jasno zapisal v predloženem delu;
- se zavedam, da je plagiatstvo – predstavljanje tujih del, bodisi v obliki citata bodisi v obliki skoraj dobesednega parafraziranja bodisi v grafični obliki, s katerim so tuje misli oz. ideje predstavljene kot moje lastne – kaznivo po zakonu (Zakon o avtorstvu in sorodnih pravicah, Ur. list RS, št. 21/95), kršitev pa se sankcionira tudi z ukrepi po pravilih Univerze v Ljubljani in Fakultete za upravo;
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatstvo lahko predstavlja za predloženo delo in za moj status na Fakulteti za upravo;
- je elektronska oblika identična s tiskano obliko diplomskega dela ter soglašam z objavo dela v zbirki »Dela FU«

Diplomsko delo je lektorirala: Marija Perić Fišer, profesorica slovenskega jezika s književnostjo in sociologije

Ljubljana, 19. 8. 2018

Podpis avtorja:

POVZETEK

Koroška je izrazito slabo prometno povezana z drugimi slovenskimi regijami. Problem je javno izpostavljen že veliko let, a prave izvedbe rešitve do danes še ni bilo. Kot že govorijo številne študije, bi izgradnja 3. razvojne osi prinesla pozitivne učinke na Koroško regijo oz. celotno državo.

V diplomskem delu smo z deskriptivno metodo želeli bralcu približati aktualno tematiko 3. razvojne osi ter analizirati učinke, ki jih bo nova prometnica prinesla Koroški regiji. Opredelili smo glavne značilnosti obravnavanega projekta in kar se da enostavno opisali aktualno dogajanje. V raziskovalnem delu smo s pomočjo spletne ankete pridobili podatke o tem, kakšen je odnos prebivalcev Koroške in drugih regij do 3. razvojne osi, ki bo vodila na Koroško, in koliko javnost pozna trenutno dogajanje.

Z raziskovanjem smo odkrili, da bi tretja razvojna os prinesla pozitivne ekonomske učinke v Koroško regijo ter povečala zanimanje za delo v regiji. Ugotovili smo, da je s tretjo razvojno osjo povezana tudi selitev prebivalcev iz regije in prišli do spoznanja, da so Korošci slabo informirani o projektu tretja razvojna os. Dejstvo je, da je v zadnjih treh letih prišlo do nekaj ključnih premikov, ki bi lahko pomenili velik korak bližje k uresničitvi projekta, ki se omenja že veliko let.

Z analizo smo ugotovili, da bi realizacija projekta prinesla pozitivne učinke v Koroško regijo in je velikega pomena za razvoj le-te. Razlog za izbor teme tega dela je osebno zanimanje in dejstvo, da prihajam iz Koroške regije.

Ključne besede: 3. razvojna os, Koroška regija, hitra cesta

SUMMARY

ANALYSIS OF DEVELOPMENTAL EFFECTS OF THE 3. DEVELOPMENTAL AXIS ON THE SLOVENIAN CARINTIAN REGION

Slovenian Carinthia has notoriously bad road connections with other Slovenian regions. Though the problem has received a lot of public attention in past years, a real solution is yet to be achieved. As multiple studies suggest the construction of the 3. developmental axis would greatly benefit both the Carinthian region and Slovenia as a whole.

In this work we used a descriptive method to familiarize the reader with the topic of the 3. developmental axis and analyze the potential benefits a new highway connection would bring to the Carinthian region. We presented the main attributes of the project and described its current state as simply as possible. We used an online survey to determine what the people from Carinthia and other regions think about the 3. developmental axis and how well they are informed about the current state of the project.

In the course of our research we discovered some interesting facts. It is apparent that significant progress has been made in the past three years, which correspond to a significant step forward in the eventual completion of the project, that has been talked about for many years.

Our analysis revealed that the realization of the project would have a lot of benefits for the Carinthian region and would aid greatly in its development. The main reason for choosing this topic was my personal interest in the project, partly because I am one of the inhabitants of this region.

Keywords: 3. developmental axis, Slovenian Carinthia region, highway

KAZALO

1	UVOD.....	9
2	TEORETIČNA IZHODIŠČA IN PREDSTAVITEV PROBLEMA 3. RAZVOJNE OSI	12
2.1	ODLOK O STRATEGIJI PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE (OdSPRS)	13
2.2	DRUŽBA ZA AVTOCESTE RS (DARS).....	13
2.3	PREDSTAVITEV PROBLEMA.....	14
2.4	ANALIZA STANJA	15
2.5	TRETJA RAZVOJNA OS	17
2.6	MLADINSKA INICIATIVA ZA 3. RAZVOJNO OS	20
2.7	ZADNJE AKTIVNOSTI V ZVEZI Z GRADNJO.....	21
3	PREDSTAVITEV KOROŠKE REGIJE	22
4	POMEN 3. RAZVOJNE OSI ZA KOROŠKO REGIJO	23
4.1	DOSTOPNOST.....	23
4.2	GOSPODARSTVO	24
4.3	DRUŽBENO – DEMOGRAFSKI NAČRT	27
5	EMPIRIČNA ANALIZA	28
5.1	PREDSTAVITEV ANKETE	28
5.2	ANALIZA ANKETE	28
5.3	KLJUČNE UGOTOVITVE ANKETE.....	40
6	ZAKLJUČEK.....	41
	LITERATURA IN VIRI	44

KAZALO PONAŽORITEV

KAZALO TABEL

Tabela 1: Časovna primerjava	24
Tabela 2: Primerjava statističnih podatkov	25

KAZALO SLIK

Slika 1: Celotna tretja razvojna os	17
Slika 2: Umeščena dela 3. razvojne osi	18
Slika 3: Severni del 3. razvojne osi	19
Slika 4: Aktivnosti na severnem delu 3. razvojne osi	20
Slika 5: Najbližja pot od Raven na Koroškem do avtoceste A1	23

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1: Delež anketirancev po spolu	29
Grafikon 2: Starostne skupine anketirancev	29
Grafikon 3: Stopnja dosežene formalne izobrazbe anketirancev	30
Grafikon 4: Socialni status anketirancev	30
Grafikon 5: Delež anketirancev po statističnih regijah	31
Grafikon 6: Ocena koroških cest	31
Grafikon 7: Ali so ceste na Koroškem slabše kot v drugih regijah	32
Grafikon 8: Interval vožnje po koroških cestah anketirancev iz drugih regij	32
Grafikon 9: Interval vožnje Korošcev v druge regije	33
Grafikon 10: Mnenje Korošcev o prometni povezavi s Koroško	33
Grafikon 11: Čas vožnje v službo	34
Grafikon 12: Ali bi se preselili bližje službi?	35
Grafikon 13: Razlogi za manj pogost obisk Koroške	35
Grafikon 14: Odločitev za sprejetje službe na Koroškem	36
Grafikon 15: Odločitev o sprejetju službe v primeru obstoja hitre ceste na Koroško	36
Grafikon 16: Odnos anketirancev do hitre ceste	37
Grafikon 17: Vpliv hitre ceste na anketirance glede vožnje na Koroško	37
Grafikon 18: Namen potovanja na Koroško	38
Grafikon 19: Poznavanje aktualnega roka za pričetek del na trasi 3. razvojne osi	38
Grafikon 20: Poznavanje prostorskega načrta za izgradnjo hitre ceste na Koroško	39
Grafikon 21: Poznavanje aktualnega dogajanja na trasi 3. razvojne osi	39

1 UVOD

Koroška regija je del kohezijske regije Vzhodna Slovenija. S površino 1.041 km² in z 72.000 prebivalci spada med manjše slovenske regije. Prometno je regija težko dostopna in slabo povezana s središčem države.

Koroška regija ima zelo slabo prometno povezanost s centrom države in gospodarskim središčem kot tudi z drugimi regijami. Slaba prometna komunikacija negativno vpliva na status regije in njeno prihodnost. Koroška je edina slovenska regija, ki nima izgrajenega niti kilometra avtoceste. Stanje lokalnih in regionalnih cest je prav tako zelo slabo, kar prinaša slabo prometno varnost in nezadovoljstvo prebivalcev, kar vodi v odseljevanje prebivalstva v druge regije (Tasič, 2015).

Ideja o temi diplomske naloge izhaja iz dejstva, da prihajam iz Koroške regije in sem zaradi opravljanja študijskih obveznosti v zadnjih štirih letih večkrat tedensko potoval s Koroške v Ljubljano. Do najbližjega avtocestnega priključka A1 v Arji vasi je pot, na primer iz Dravograda, dolga približno 50 km. Na tej poti so ceste v slabem stanju in ne dovoljujejo varnega prehitevanja počasi vozečih vozil. V času prometne konice se čas poti podaljša, poveča se nestrpnost voznikov in posledično prihaja do več prometnih nesreč.

Slabe prometne povezave Koroške regije s centrom države in z drugimi regijami so pogosta tema pogovorov med prebivalci Koroške. Veliko jih namreč vsakodnevno ali večkrat mesečno iz različnih razlogov potuje v druge regije. Prav slabe prometne povezave so tudi eden izmed razlogov, da se vedno več mladih Korošcev seli iz regije.

Koroška je bila do sedaj s strani odločevalcev zapostavljena zaradi njene majhnosti in geografske odmaknjenosti od centra države. Hitra cesta in boljša prometna povezanost Koroške s središčem države sta želji skoraj vsakega prebivalca Koroške regije. Zaradi teh želja se je leta 2014 ustanovila Mladinska iniciativa za izgradnjo hitre ceste na Koroško.

Velikokrat smo se z vrstniki pogovarjali o problematiki tedenskega potovanja v Ljubljano s Koroške. Hitra cesta bi po našem mnenju pomenila za Koroško: večjo gospodarsko rast, večje možnosti za zaposlitev in manjši beg »možganov« s Koroške. Koroška bi postala tudi bolj zanimiva turistična destinacija. Ko pa smo prišli na temo 3. razvojne osi, je zelo malo sogovornikov poznalo trenutno situacijo glede realizacije projekta.

Zaradi velikega vpliva ustrezne infrastrukture in prometne povezanosti Koroške z drugimi regijami v Sloveniji na kvaliteto življenja na Koroškem, smo se odločili, da s to diplomsko nalogo raziščemo to tematiko in jo strnemo v delo, ki bo prikazalo učinke 3. razvojne osi na Koroško regijo in kvaliteto življenja njenih prebivalcev. Pred pričetkom izdelave diplomskega

dela smo si postavili delovne hipoteze, ki jih želimo na koncu diplomskega dela tudi preveriti. Postavili smo naslednje hipoteze:

Hipoteza 1: Tretja razvojna os bi imela pozitivne ekonomske učinke na gospodarstvo Koroške regije.

Hipoteza 2: S tretjo razvojno osjo bi se povečalo zanimanje za zaposlitev v Koroški regiji.

Hipoteza 3: Prebivalci Koroške dobro poznajo tematiko tretje razvojne osi.

Hipoteza 4: Slaba prometna povezava Koroške z centrom države in drugimi regijami je glavni razlog za selitev mladih iz Koroške regije.

Namen diplomskega dela je: preveriti trenutno stanje v postopku izgradnje tretje razvojne osi, analizirati učinke, ki bi jih prinesla tretja razvojna os Koroški regiji ter s pomočjo ankete ugotoviti, ali bi tretja razvojna os pripomogla k večjemu zanimanju za življenje na Koroškem in koliko ljudje poznajo to tematiko.

Pri izdelavi diplomskega dela smo si zadali glavne cilje, ki smo jih želeli z delom doseči:

- ugotoviti trenutno stanje v projektu tretja razvojna os,
- analizirati prednosti, ki bi jih tretja os prinesla Koroški (gospodarski učinki, boljša dostopnost, demografska slika regije),
- ugotoviti, ali je glavni vzrok za preseljevanje mladih iz regije slaba prometna povezava s centrom države in drugimi regijami,
- preveriti, ali prebivalci Koroške dovolj poznajo problematiko slabe transportne komunikacije Koroške s drugimi regijami.

Diplomsko delo je sestavljeno iz dveh delov, iz teoretičnega in empiričnega dela. V teoretičnem delu so v prvem poglavju najprej navedeni nekateri zgodovinski dogodki na področju gradnje avtocest v Sloveniji. V nadaljevanju je na kratko predstavljeno ministrstvo za infrastrukturo, ki skrbi za prometno infrastrukturo v Sloveniji. Na kratko so predstavljene naloge in pristojnosti ministrstva, nato pa smo se osredotočili na Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije, kjer je na kratko predstavljen prej omenjeni odlok in kakšni so cilji ureditve tega odloka. V diplomskem delu predstavljamo tudi Družbo za avtoceste v Republiki Sloveniji – DARS, ki jo je ustanovila vlada, njene osnovne naloge in cilje. V istem poglavju najdemo predstavitev problema, ki smo ga obravnavali v diplomski nalogi. V tem poglavju je največ govora o statusu Koroške regije, o razvojnih in gospodarskih problemih in na splošno o slabem stanju v cestni infrastrukturi. V nadaljevanju poglavja analiziramo stanje v ključnem projektu za priključitev Koroške k uspešnemu razvoju regij. V tem poglavju

predstavljamo potek umestitve trase 3. razvojne osi, probleme pri usklajevanju variant poteka trase skozi posamezne občine in težave z ustavno presojo upravičenosti projekta. Omenjamo tudi pomen in vlogo Mladinske iniciative za 3. razvojno os na Koroško, ki je bila ustanovljena leta 2014 z namenom spodbujanja k čim prejšnji realizaciji projekta. Na kratko pa smo tudi predstavili zadnje aktivnosti, ki se po poročanju medijev dogajajo na odseku med Velenjem in Slovenj Gradcem. Poglavje je namenjeno tudi predstavitvi trase 3. razvojne osi, kjer je tudi grafično prikazan potek nove prometnice, v nadaljevanju se osredotočamo zgolj na del trase, ki je z uredbo že določen in potrjen s strani odločevalcev. Podrobneje predstavimo značilnosti posameznih odsekov.

V poglavju številka 3 je s ključnimi kazalniki in podatki predstavljena Koroška regija. Četrto poglavje v teoretičnem delu diplomskega dela pa je osrednjega pomena, saj govori o učinkih 3. razvojne osi na Koroško regijo. Predstavljen je učinek dostopnosti, ki je razčlenjen na dva vidika, in sicer na časovni vidik ter varnostni vidik. Kot drugi učinek je naveden učinek na gospodarstvo v Koroški regiji, v tem sklopu smo za izdelavo diplomskega dela za pomoč prosili direktorico Območne gospodarske zbornice Koroške, ki je s svojimi strokovnimi kompetencami podala objektivna dejstva o učinkih 3. razvojne osi na Koroško gospodarstvo. Kot tretji učinek pa smo izpostavili demografsko strukturo Koroške, ki v zadnjih letih dobiva vedno slabšo sliko.

V empiričnem delu diplomskega dela smo uporabili metodo anketiranja. V spletnem programu EnKlik anketa smo izvedli anketo, ki je pokazala odnos anketirancev do 3. razvojne osi, na koncu pa smo preverili poznavanje projekta. Anketa je bila sestavljena iz skupno 21 vprašanj, vprašanja so bila ločena in prilagojena temu, ali so anketiranci prebivalci Koroške regije ali pa prebivalci drugih slovenskih regij. V anketi je skupno sodelovalo 162 ljudi, največ je bilo prebivalcev Koroške regije. V 5. poglavju smo podrobno analizirali rezultate izvedene ankete in jih s pomočjo grafičnih prikazov komentirali.

2 TEORETIČNA IZHODIŠČA IN PREDSTAVITEV PROBLEMA 3. RAZVOJNE OSI

Eden najpomembnejših pogojev za enakomeren razvoj Slovenije je prometna infrastruktura, ki prebivalstvu nudi dobro mobilnost in dobro oskrbo gospodarstva. Slovenija je v zadnjih letih zgradila sodobno avtocestno omrežje, ki jo preko dveh pomembnih koridorjev povezuje z drugimi članicami Evropske Unije. Omenjena koridorja sta Sredozemski koridor, ki povezuje Španijo, Francijo, Italijo, Slovenijo in Madžarsko in Baltsko – Jadranski koridor, ki se v Sloveniji križa s Sredozemskim koridorjem in povezuje Poljsko, Češko, Slovaško, Avstrijo, Hrvaško, Slovenijo in Italijo (Investicijski projekt na področju prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, 2015, str. 2, 14).

V Sloveniji se je prva gradnja avtoceste pričela leta 1970 z gradnjo avtoceste med Vrhniko in Postojno, katere dolžina je bila 30 km. 25 let kasneje pa je bil sprejet prvi planski načrt za izgradnjo avtocestne infrastrukture, imenovan Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. V Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji so bili postavljeni strateški, finančni in organizacijski temelji za uresničevanje izgradnje avtocestnega križa, ki je del evropskega cestnega omrežja (TEN). Avtocestni križ poteka v dve smeri, smer sever – jug, ki je skladna z X. Evropskim transportnim koridorjem (smer Ljubljana-Zagreb- Beograd-Skopje-Solun) in smer zahod – vzhod, ki je skladna z vzhodnim Evropskim transportnim koridorjem (smer Trst- Koper- Postojna- Ljubljana- Budimpešta) (MZI, 2018).

Do leta 1994 je bilo v Sloveniji zgrajenih zgolj 139,3 km avtocest in le 59,1 km sodobnih dvopasovnih cest. Kasneje pa se je na podlagi Nacionalnega programa za izgradnjo cest zgradilo skupno 528 km avtocest in hitrih cest (Investicijski projekt na področju prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, 2015, str. 14).

V Sloveniji za cestno infrastrukturo skrbi Ministrstvo za infrastrukturo, kar je natančno opredeljeno v Zakonu o cestah – Zces-1. Ministrstvo za infrastrukturo opravlja prednostne programske naloge, ki so natančno opredeljene na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo. Poglavitna naloga ministrstva je usklajevanje nacionalnega programa z usmeritvami Evropske unije, razvoj cestnega sistema v Sloveniji, presoja uporabe zasebnega kapitala in drugih zunaj proračunskih virov kot dodatnega vira za hitrejše in učinkovitejše reševanje potreb uporabnikov cest, uspešno črpanje evropskih sredstev, ki so namenjena za razvoj cestne infrastrukture in povečanje prometne varnosti udeležencev v cestnem prometu (MZI, 2018).

2.1 ODLOK O STRATEGIJI PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE (OdSPRS)

V odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS) je zapisano: »Strategija prostorskega razvoja Slovenije je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru.«(OdSPRS, 2004, 1. poglavje)

Prostorska strategija mora upoštevati več dejavnikov prostorskega razvoja: družbenega, gospodarskega in okoljskega. Temeljno načelo prostorske strategije je načelo vzdržnega prostorskega razvoja, kar pomeni, da prostorska strategija uveljavlja smotrno rabo prostora ter varnost življenja in dobrin (OdSPRS, 2004, 1. poglavje).

Glavni cilji prostorske strategije so enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, vitalna in urejena mesta, usklajen razvoj mestnih območij, povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter 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 (OdSPRS, 2004, 1. poglavje).

Eden od glavnih ciljev prostorske strategije, kot je razvidno iz zgornjega odstavka, je povezan in usklajen razvoj prometnega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, kar se neposredno nanaša na tematiko tega diplomskega dela. Prometno omrežje je pojem, ki je v prostorski strategiji definiran kot medsebojno prostorsko povezan cestni, železniški, letalski in pomorski sistem, ki omogoča funkcionalno povezavo urbanih središč, učinkovito izvajanje tovornega in sodobnega potniškega prometa. V tem diplomskem delu pa se bomo osredotočili zgolj na en prometni sistem, in sicer na cestni prometni sistem.

V prostorski strategiji so opisane tudi značilnosti slovenskega prostora. V opisu stanja v krajinski in urbani strukturi je zapisano, da se nekatera območja Slovenije, zlasti obmejna in hribovita, kamor sodi tudi obmejna Koroška regija, zaradi slabše prometne dostopnosti in težkih življenjskih razmer praznijo. Območja praznjenja pa obsegajo že skoraj 40 % površja slovenske države.

2.2 DRUŽBA ZA AVTOCESTE RS (DARS)

Republika Slovenija je leta 2004 z Zakonom o družbi za avtoceste v RS, ustanovila delniško družbo DARS, ki je v 100 % lasti države, ki jo zastopa Vlada. Med subjektoma so določene pravice in obveznosti v okviru nalog gradnje in obnavljanja avtocest, ki so zapisane v agentski pogodbi. DARS deluje v skladu z Nacionalnim programom izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, z razvojnimi programi ter letnimi plani razvoja in obnavljanja avtocest. Pri projektih izgradnje novih avtocest opravlja naloge vse od prostorskega načrtovanja in umeščanja

avtocest v prostor, pridobivanja zemljišč in drugih nepremičnin, ki so potrebne za izgradnjo avtocest, izgradnje in kasneje obnavljanja avtocest ter finančnega inženiringa sredstev, ki so potrebna za izgradnjo avtocest (MZI, 2018).

Vlada RS sprejema letne plane za izgradnjo in obnovo avtocestnih odsekov, ki jih mora potrditi Državni zbor RS. DARS skrbi za izvrševanje letnega plana, za katerega mora ob koncu leta pripraviti poročilo o izvrševanju letnega plana (MZI, 2018).

Poleg prej naštetih nalog, ki jih opravlja DARS, so tu še naloge vzdrževanja, ki zajemajo vzdrževanje avtocest in objektov na njih ter oddajanje površin zunaj avtocest in ob njih za opravljanje spremljajočih dejavnosti in naloga nadzora na avtocestah, obveščanja o stanju, izdaja dovoljenja za zaporo cest in izdaja različnih soglasij in dovoljenj v zvezi z gradnjo (MZI, 2018).

Glavni vir za financiranje dejavnosti gradnje in obnavljanja avtocest predstavljajo namenska sredstva, najeta posojila, sredstva zbrana z izdajanjem dolžniških vrednostnih papirjev, druga sredstva iz proračuna RS, prihodki od upravljanja in razpolaganja z nepremičninami in sredstva koncesijske dajatve, ki se zagotavljajo iz dela cestnin in drugih prihodkov družbe. Glavni viri za izvajanje nalog vzdrževanja in upravljanja avtocest pa so prihodki družbe DARS, in sicer prihodki od cestnin za uporabo avtocest (vinjeta), povračila za izredne prevoze ter povračila za čezmerno uporabo avtocest (MZI, 2018).

2.3 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Slogan Koroške »dolina s tradicijo – regija s prihodnostjo«, ki spremlja Koroško vse od leta 2002, vedno bolj blede, vsaj drugi del, ki govori o prihodnosti. Koroška je v razvrstitvi regij za programsko obdobje 2014 – 2020, upoštevajoč indeks razvojne ogroženosti, po stopnji svoje razvitosti na 8. mestu (121,6) od 12 regij (Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2014-2020).

K temu rezultatu največ prispeva dejstvo, da je Koroška regija edina v Sloveniji, ki nima dostopa do avtocestnega križa ter povezanosti s središčem države (RRA Koroška, 2015, str. 7). To dejstvo in druga, kot na primer, da je Koroška regija izstopala po drugem najnižjem selitvenem prirastu v Sloveniji: na 1.000 prebivalcev so se odselile 4 osebe več kot priselile, so razlog za zaskrbljenost celotne Koroške regije.

Reševanje tega problema ima širše učinke in ne samo rešitev za boljšo dostopnost in prometno povezanost regije. Učinki se kažejo tudi v ekonomsko-socialni sliki regije, saj predstavlja osnovo za delovanje gospodarstva na lokalni in državni ravni (Sonjak, 2014, str. 8).

Ideja o tretji razvojni osi ni od včeraj, saj se o njej govori že od leta 1974. V tem času se je v Sloveniji že kar dobro razvilo avtocestno omrežje. Na žalost pa je država vedno znova pozabljala na Koroško regijo, ki tako ostaja regija z največjo oddaljenostjo od centra razvoja Slovenije, kar pa ni edini problem. Koroška je v zadnjih letih postala prepoznavna tudi po slabih, če ne najslabših cestah v Sloveniji, kar še otežuje že tako dolgo pot do najbližjega avtocestnega priključka v Arji vasi (Grobelnik & Verhovnik, 2016, str. 8).

V odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije je tretja razvojna os omenjena kot cestna povezava, ki se iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja navezuje na avtocesto pri Celju in nato nadaljuje proti Novemu mestu in proti Karlovcu do avtoceste Zagreb-Reka.

Glavno pot prometnega omrežja predstavlja glavna cesta Arja vas – Velenje – Slovenj Gradec – Dravograd, ki se v smeri Velikovca nadaljuje z glavno cesto Dravograd – mednarodni mejni prehod Vič. Omenjena cesta je prometno močno obremenjena. Povprečni dnevni promet je več kot 11.000 vozil. Cesta ima ozka grla in nevarne odseke ter zaradi neustreznih tehničnih elementov in slabega stanja vozišča na mnogih odsekih omogoča le nizko potovalno hitrost (Urbis d. o. o. Maribor, 2007, str. 3).

Največji učinki bi se poznali na hitrejši in boljši dostopnosti do poti na delo in v šolo oziroma fakulteto. Mnogim bi omogočila boljše možnosti za študij in zaposlitev, zmanjšala bi izseljevanje mladih, kar je na Koroškem velik problem.

Velikim podjetjem, kot so TAB d. d., Lek d. d., SIJ Metal in SIJ Ravne in drugim, bi nova prometna povezava prinesla boljšo, hitrejšo in cenejšo transportno pot, pripomogla bi tudi k večji konkurenčnosti nepremičnin na podeželju in odmaknjenih krajih. Na Koroškem pa bi pripomogla tudi k oživitvi turizma in ponudila možnost novim družbam.

2.4 ANALIZA STANJA

Kot je bilo že omenjeno, je ideja o tretji razvojni osi že stara, a šele v zadnjih letih se je nekaj dejansko začelo premikati glede realizacije projekta. Prvi operativni korak k uresnitvi projekta se je naredil leta 2004, ko je takratni minister za promet dal pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo severnega dela hitre ceste Arja vas-Velenje-Dravograd med avtocesto A1 Maribor-Ljubljana in Državno mejo z Avstrijo. Kot posledica načrtovanja nove povezovalne ceste so se zmanjšala vlaganja države v obstoječo regionalno cesto, to pa je razlog, da se danes vozimo po slabših cestah kot pred letom 2006. V takratnem dolgoročnem načrtu je bilo predvideno sprejetje načrta leta 2008, pričetek gradbenih del pa leto kasneje. Kot vemo, danes po več kot 14 letih projekt še ni uresničen, še več kot to, projekt še danes ni v celoti umeščen v prostor, aktivnosti v fazi priprave za

gradnjo, kot so prva javna naročila za pripravo gradnje, odkupi zemljišč ter izdelava projektne dokumentacije, pa so se začele izvajati konec leta 2017, za kar si velike zasluge lahko pripiše tudi Mladinska iniciativa za 3. razvojno os, ki je s svojimi aktivnostmi spodbudila državne organe.

Za priključevanje severnega dela 3. razvojne osi na avtocesto A1 je bil leta 2007 določen priključek Šentrupert, ki je po mnenju strokovnjakov in podrobnih študijah bolj primeren od priključka Arja vas, saj na trasi, ki vodi do priključka Šentrupert leži več velikih gospodarskih subjektov, kot so Termoelektrarna Šoštanj, Gorenje in Premogovnik Velenje. (Ficko & Verhovnik, 2018, str. 5) Leta 2013 je Vlada Republike Slovenije izdala Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug, leta 2016 pa Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug.

Na trasi severnega dela 3. razvojne osi med priključkom Šentrupert in mejnim prehodom Holmec torej ostajata še dva nerešena primera, in sicer umestitev trase hitre ceste na odseku Otiški vrh-Holmec, kjer je prihajalo do nesoglasij med načrtovalci ter občinama Prevalje in Ravne na Koroškem, ker je po mnenju obeh občin predvidena trasa preveč posegala v prostor industrijske cone, ki leži med omenjenima občinama. Ker kasneje niso mogli najti skupnega jezika, so se posledično v letih 2012 in 2013 ustavile aktivnosti pri pripravi Državnega prostorskega načrta na tem odseku. Podobna pa je zgodba o odseku Slovenj Gradec-Dravograd, kjer je občina Dravograd želela, da se vzhodna obvoznica izvede v predorski obliki, prav tako pa se ni strinjala niti z drugo varianto vzhodne obvoznice. Občina Dravograd je leta 2010 sama predlagala, da se izvzame iz prostorskega načrta, zaradi nedoločene trase, saj so odgovorni menili, da bodo v tem primeru priprave na ostalih odsekih stekle hitreje.

Vsi ti zapleti pa so botrovali temu, da je leta 2012 Vlada Republike Slovenije sprejela sklep, da hitra cesta med Slovenj Gradcem in Dravogradom ni več upravičena v načrtu izgradnje hitre ceste, kar se je zgodilo tudi z odsekom Otiški vrh-Holmec.

V začetku meseca marca 2018 je bil sprožen postopek za oceno ustavnosti in zakonitosti za Državni prostorski načrt Šentrupert-Velenje. V primeru, da Ustavno sodišče Republike Slovenije ugotovi nepravilnosti, bo prenehala ena od pravnih podlag za izvedbo Protokola o izgradnji 3. razvojne osi na Koroško. V primeru, da sodišče oceni, da ni šlo za nobeno nepravilnost, ne bo obstajal več nikakršen pravni zadržek za realizacijo protokola in začetek gradnje tretje razvojne osi v letu 2019 (Ficko & Verhovnik, 2018).

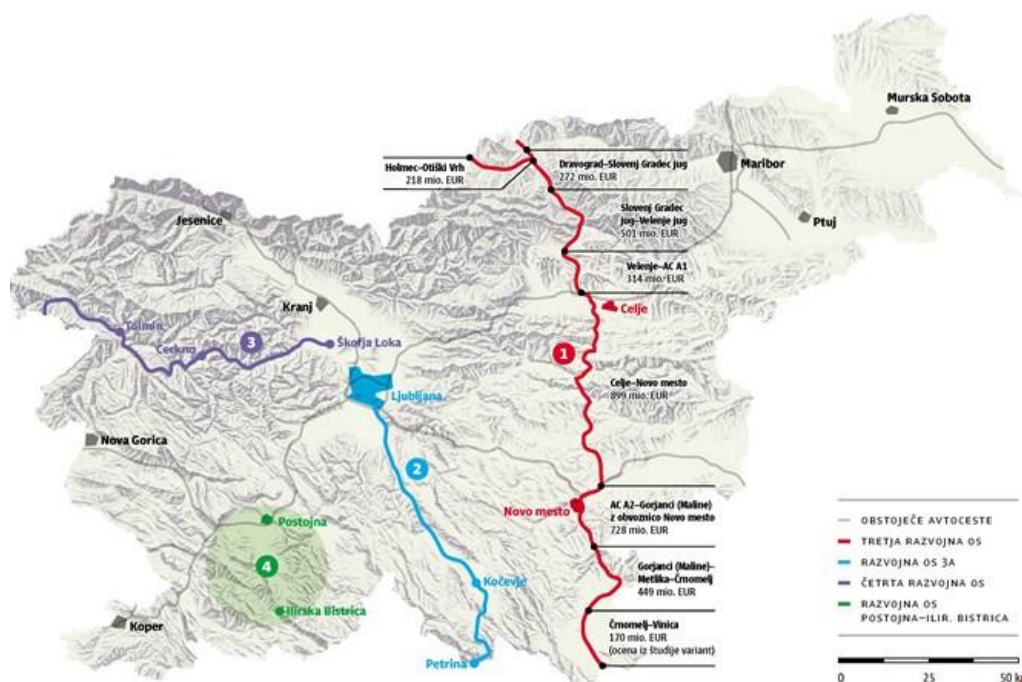
2.5 TRETJA RAZVOJNA OS

Na DARS-ovi spletni strani so zapisali: »V Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije je tretja prometna os omenjena kot cestna povezava, ki se iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja navezuje na avtocesto pri Celju ter se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. Investicija v tretjo os je vključena v Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030.«

Tretja razvojna os je razdeljena na tri dele:

- Severni del (Šentrupert-Velenje, Velenje-Slovenj Gradec, Slovenj Gradec-Dravograd in Dravograd-Holmec),
- Srednji del (Celje-Novno mesto),
- Južni del (Novo mesto-Malina, Malina-Črnomelj, Črnomelj-Vinica).

Slika 1: Celotna tretja razvojna os



Vir: Dnevnik (2015)

Kot je bilo v pričujočem delu že omenjeno, nekateri odseki 3. razvojne osi zaradi takšnih in drugačnih razlogov še niso bili umeščeni v prostor. Na severnem delu sta to odseka Slovenj Gradec-Dravograd in Dravograd-Holmec, kjer je prišlo do nestrinjanj med občino in nosilci projekta glede poteka trase. Po mnenju ministrstva za infrastrukturo je najbolj problematičen srednji del, predvsem z vidika ekonomičnosti in družbene sprejemljivosti, saj je ocenjen na 900 milijonov evrov, zato tudi ta del še ni bil dokončno umeščen v prostor.

Prav tako pa brez zapletov ni šlo niti na južnem delu, kjer je umestitev v prostor dočakal zgolj odsek Novo mesto-Malina (Ranc, 2018).

Pozornost bomo namenili odsekom, ki so že bili umeščeni v prostor in se aktivnosti na trasah že odvijajo. To sta odseka Šentrupert-Velenje in Velenje-Slovenj Gradec na severnem delu 3. razvojne osi in odsek Novo mesto-Malina na južnem delu 3. razvojne osi.

Plansko podlago za umeščena odseka predstavlja Uredba o Državnem prostorskem načrtu:

- Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline,
- Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug ter Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug.

Slika 2: Umeščena dela 3. razvojne osi



Vir: DARS (2018)

V diplomskem delu se bomo, kot je bilo že večkrat omenjeno, osredotočili na severni del 3. razvojne osi, ki bo neposredno vplival na Koroško in njene prebivalce. Severni del predstavljata dva odseka v skupni dolžini 31,5 km. Prvi odsek od priključka na avtocesto A1 Šentrupert do priključka Velenje jug (14 km) in drugi odsek od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (17,5 km).

Slika 3: Severni del 3. razvojne osi



Vir: DARS (2018)

Dolžina štiripasovne ceste, ki bi potekala po zgoraj omenjeni trasi (Slika 3), bi bila 31,5 km. Dolžina dvopasovnih navezovalnih cest pa 3,4 km. Poleg tega bi bilo 9 izven nivojskih priključkov, 5 dvocevni predorov in en enocevni predor. Na trasi bi bile 3 galerije, 26 viaduktov, 16 podvozov in 10 mostov. Poleg naštetega bi na trasi bili tudi spremljajoči objekt tipa 2- bencinski servis in spremljajoči objekt tipa 1- počivališče ter avtocestna baza (DARS, 2018).

Na spodnji sliki (Slika 4) lahko vidimo seznam aktivnosti, ki so barvno označene glede na status. Z rdečo barvo so označene aktivnosti, ki se še niso pričele, z rumeno aktivnosti, ki so v teku in z zeleno aktivnosti, ki so že realizirane.

Slika 4: Aktivnosti na severnem delu 3. razvojne osi

<u>Drugi odsek</u>	
Aktivnost	Status
Sklenitev pogodbe z inženirjem	●
Razpis za izdelavo PGD in PZI dokumentacije ter izvedbo GGH raziskav	●
Razpis za izvedbo parcelacije oziroma prenos lege na teren	●
Razpis za odkupovalce zemljišč	●
Razpis za izdelavo investicijske dokumentacije (IP)	●
Izdelava PGD dokumentacije ter GGH raziskav	●
Izvedba parcelacije	●
Pridobivanje nepremičnin	●
Izdelava PVO in pridobitev OVS	●
Investicijska dokumentacija	●
Arheološke raziskave	●
Pridobitev gradbenega dovoljenja	●
Izdelava PZI dokumentacije	●
Razpis za izbiro izvajalca del	●
Izvedba del	●

Vir: DARS (2018)

Na zgornji sliki (slika 4) lahko torej vidimo, da so aktivnosti, ki so že realizirane: sklenitev pogodbe z inženirjem, razpis za izvedbo parcelacije oziroma prenos lege na teren, razpis za odkupovalce zemljišč in izdelava PVO in pridobitev OVS. Aktivnosti, ki so v teku, so: razpis za izdelavo PGD in PZI dokumentacije ter izvedbo GGH raziskav, izvedba parcelacije, pridobivanje nepremičnin, investicijska dokumentacija in arheološke raziskave. Aktivnosti, ki se še niso začele, pa so: razpis za izdelavo investicijske dokumentacije (IP), izdelava PGD dokumentacije in GGH raziskav, pridobitev gradbenega dovoljenja, izdelava PZI dokumentacije, razpis za izbiro izvajalca del in izvedba del.

2.6 MLADINSKA INICIATIVA ZA 3. RAZVOJNO OS

Začetki segajo v leto 2014, ko je 14. julija upravni odbor Mladinskega sveta Ravne na Koroškem ustanovil Mladinsko iniciativo za 3. razvojno os. Iniciativa je pridobila legitimnost z zbiranjem podpisov podpore peticiji za izgradnjo hitre ceste na Koroško. Mladinsko iniciativo od vsega začetka vodi Aljaž Verhovnik. Mladinska iniciativa sodeluje v Odboru za izgradnjo hitre ceste na Koroško in z aktivnostmi opozarja na nujnost izgradnje hitre ceste.

Največji uspeh Mladinske iniciative za 3. razvojno os do sedaj je to, da jim je z zagnanostjo in vztrajnostjo uspelo doseči, da so minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič, predsedujoči Svetu koroške regije dr. Tomaž Rožen in Predsednik Sveta županov Savinjsko-Šaleške regije Darko Menih, podpisali protokol in se tako pravno-formalno zavzeli, da bo na odseku Šentrupert-Slovenj Gradec do leta 2023 zgrajena 4-pasovna hitra cesta. (Ficko & Verhovnik, 2018, str. 15, 16)

2.7 ZADNJE AKTIVNOSTI V ZVEZI Z GRADNJO

V mesecu aprilu letošnjega leta, so se stvari začele zares premikati. Po poročanju nekaterih medijev in DARS-a, so se začele opravljati meritve za gradnjo tretje razvojne osi. Gre za izvajanje aktivnosti na odseku Šentrupert-Slovenj Gradec, ki je tudi že umeščen v prostor. Na odseku se bodo najprej pričele geotehnoške meritve, prav tako pa so se pričeli resni pogovori o odkupu zemljišč, po katerih bo potekala nova prometnica. Po zadnjih informacijah so se že pričele parcelacije, v mesecu maju pa naj bi se zgodili že prvi odkupi zemljišč. Po dolgih letih čakanja je torej posijalo upanje za vse, ki se zavedajo pomena tretje razvojne osi in njene čim prejšnje realizacije (Ranc, 2018).

Ne glede na to, da smo na situacijo glede izgradnje tretje razvojne osi v začetku leta 2018 lahko gledali dokaj optimistično, so se stvari kasneje pričele zapletati. Zopet kaže, da bo projekt tretje razvojne osi postavljen na stranski tir. S strani DARS-a je bilo pojasnjeno, da je spet prišlo do motenja pri nadaljevanju projekta na trasi Šentrupert – Velenje s strani ustavne presoje civilne iniciative. Zaenkrat še ni znano niti to, kdaj bo Ustavno sodišče primer obravnavalo, zato se zdi primer vedno bolj oddaljen od svetlih napovedi v začetku leta, da naj bi se gradnja pričela v letu 2019. V mesecu juliju je bila na Prevaljah seja odbora za gradnjo 3. razvojne osi, po kateri prisotni niso mogli biti zadovoljni, kajti aktivnosti v smeri izgradnje hitre ceste potekajo zelo počasi in kot je bilo že omenjeno, prihaja do ustavnih presoj civilnih iniciativ, ki postopek še dodatno otežujejo. Obe ustavni presoji se nanašata na del trase Šentrupert – Velenje, medtem ko na delu Velenje – Slovenj Gradec ovir ni (Pušnik, 2018).

3 PREDSTAVITEV KOROŠKE REGIJE

Koroška leži na severu Republike Slovenije in meji na Avstrijo. Koroška regija ima 12 občin: Črna na Koroškem, Mežica, Prevalje, Ravne na Koroškem, Slovenj Gradec, Mislinja, Dravograd, Muta, Radlje ob Dravi, Vuzenica, Podvelka in Ribnica na Pohorju.

Koroška leži na stiku Južnih in Centralnih Alp. Spada med hribovsko-gorska območja, saj ima visoko nadmorsko višino in je pretežno hribovita. Velik del je prekrit z gozdovi (67,47 %), 20 % površin pa predstavljajo kmetijska zemljišča.

Kako država skrbi za koroške ceste je bolj ali manj znano. A nihče ne more oporekati temu, da si Korošci s svojim vlaganjem v cestno infrastrukturo preko vsakoletnih obveznih dajatev ob registraciji vozila zaslužimo boljše ceste. Leta 2016 od meseca januarja do meseca oktobra je v Koroški regiji skupni znesek plačanih nadomestil za uporabo cest znašal 4.100.542 €. Omenjeno dajatev je potrebno plačati ob registraciji vozila, in pobrana sredstva naj bi bila uporabljena za vzdrževanje cestne infrastrukture. Povprečna vrednost opravljenih del na koroških cestah v letih 2014 in 2015 pa znaša 3.237.812 €, kar pomeni 22 % manj denarja, kot ga Korošci plačajo za dajatve (Grobelnik & Verhovnik, 2016, str. 22 - 23).

V koroški statistični regiji je po podatkih iz leta 2016 živel 3 % slovenskega prebivalstva. Koroška regija sodi med manjše slovenske regije, njena površina je 1041 kvadratnih kilometrov, v regiji pa živi okoli 71.000 prebivalcev. Koroška se sooča z nizko stopnjo blaginje in upadanjem števila prebivalstva. Skupni selitveni prirast je negativen, -3,1 na 1000 prebivalcev (SURS, 2016).

Bruto domači proizvod na prebivalca je 15.781 €, kar je pod državnim povprečjem. Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo je 980,68 €, kar je pod slovenskim povprečjem (1030,16 €). Koroška podjetja (5.526 podjetij) so v letu 2016 imela skupen prihodek 2.140.636 € od 98.573.630 skupnega prihodka vseh slovenskih podjetij. Leta 2016 je Koroška regija imela večji izvoz kot uvoz, in sicer je izvoz znašal 956 mio. €, uvoz pa 554 mio. € (SURS, 2016).

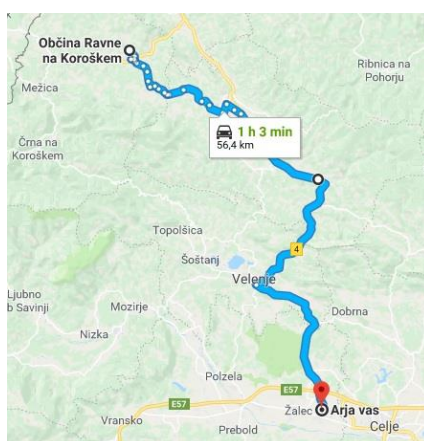
4 POMEN 3. RAZVOJNE OSI ZA KOROŠKO REGIJO

Kot že samo ime »razvojna os« pove, gre pri izgradnji slednje, za več kot le cesto, ki pripelje iz točke a do točke b. Takšen projekt za sabo potegne veliko učinkov, ki pa so po predvidevanjih in dosedanjih praksah pozitivni. Kot smo že večkrat omenili, bi za zapostavljeno Koroško regijo čim prejšnja realizacija projekta na podlagi številnih študij in pričevanj strokovnjakov pomenila velik napredek.

4.1 DOSTOPNOST

Že samo dejstvo, da je koroško gospodarsko središče (Ravne na Koroškem) najbolj oddaljena točka od avtocestnega križa, in sicer kar 53 km relativno slabe ceste, kaže na to, da je za razvoj regije potrebno čim prejšnje ukrepanje. Če izhajamo iz mesta Ravne na Koroškem, ki predstavlja gospodarsko središče Koroške in leži približno nekje v osrčju Koroške regije, potrebujemo več kot 1 uro vožnje v normalnih vozniških razmerah do najbližjega avtocestnega priključka Arja vas. Seveda pa na omenjeni cesti velikokrat ne gre računati na to, da bo vožnja potekala tekoče. Cesta je večino dni polna tovornih vozil, ki vozijo tovor iz koroških podjetij, ki so v veliki meri izvozno naravnana. Da pa je pot še dodatno otežena, poskrbi slabo vzdrževana cesta, ki nam skoraj onemogoči, da bi počasi vozeče vozilo varno prehiteli in nadaljevali pot z normalno vožnjo. Dodatno pa nam preprečuje možnost za varno prehitovanje nepregledna cesta s številnimi ovinki, ki se vije od naselja Dolič vse do Velenja, in od naselja Vinska gora do priključka na avtocesto A1 v Arji vasi.

Slika 5: Najbližja pot od Raven na Koroškem do avtoceste A1



Vir: Google maps (2018)

Koroška je krajevno in časovno najbolj oddaljena regija od centra države. V primeru obstoja 3. razvojne osi bi se čas potovanja od gospodarskega središča Koroške do priključka na avtocesto A1 skrajšal za približno 25-30 minut. Seveda pa je pri tem poglavju smiselno

omeniti tudi intervencijska vozila, natančneje reševalna vozila, ki bi se jim bistveno skrajšal čas vožnje, ki je tolikokrat odločilen dejavnik za ohranitev življenja.

Tabela 1: Časovna primerjava

Primerjava razdalja: Ljubljana – Nova Gorica (108 km)	Razdalja Ljubljana – Ravne na Koroškem (113 km)
Železniška povezava, čas vožnje je 3 ure 11 min	Železniška povezava, čas vožnje je 4 ure 48 min
Avtobusna povezava, čas vožnje je 1 ura 49 min	Avtobusna povezava, čas vožnje je 2 uri 38 min
Prevoz z avtomobilom traja 1 uro 10 min	Prevoz z avtomobilom traja 1 uro 38 min

Vir: Grobelnik & Verhovnik (2016, str. 25)

Poleg prihranka časa bi se izboljšala udobje vožnje in varnost. Na Koroškem je po podatkih iz leta 2015, 26 723 delovno aktivnih ljudi, od tega jih približno 19,4 % odhaja na delo izven regije in so dnevno izpostavljeni nevarnostim na regionalnih cestah. Po raziskavah se na regionalni cesti med Dravogradom in Arjo vasjo zgodi 71 % več prometnih nesreč kot na avtocestnem odseku Tepanje-Trojane, ki je po kilometrih primerljiv s prej omenjenim regionalnim cestnim odsekom. V številkah iz leta 2015 to pomeni, da se je na odseku Dravograd-Arja vas zgodilo 343 prometnih nesreč, medtem ko na odseku Tepanje-Trojane 99. Razlika pa je opazna tudi z vidika stopnje telesnih poškodb pri prometnih nesrečah, ki so bistveno bolj tragične na regionalnih cestah, kar se tiče hudih telesnih poškodb (Grobelnik & Verhovnik, 2016, str. 18, 19).

Po ugotovitvah lahko sklepamo, da bi 3. razvojna os pomenila ne le hitrejšo, temveč tudi varnejšo in cenejšo pot na Koroško in z nje.

4.2 GOSPODARSTVO

Učinkovit prometni sistem omogoča izkoriščanje ekonomskih in socialnih priložnosti, s čimer vpliva na celotno družbo. Slovenija leži na križišču V. in X. Panevropskega prometnega koridorja, slednji prinaša prednosti glavnim središčem, ki ležijo ob njih, v nasprotnem primeru pa lahko slabo vpliva na manjša središča, ki so slabše povezana ali celo zmanjša njihov konkurenčni položaj. Na omenjenih koridorjih se je kot zadnji manjkajoči del celotnega koridorja pričel graditi prav odsek v Sloveniji, in sicer odsek Draženci-Gruškovje (Cestnik, S. In Hanžič, K. (ur.), 2015, str. 24).

Predstavniki gospodarstva so se v svojih razpravah znova zavzeli za čim hitrejšo izgradnjo hitre ceste, saj le-ta predstavlja zaviralni moment pri realizaciji razvojnih načrtov podjetij v Savinjsko-Šaleški regiji in na Koroškem (SŠGZ, 2018).

Na GZS - Območna zbornica Koroška, so leta 2016 povedali, da je od izgradnje 3. razvojne osi odvisen gospodarski razvoj Koroške in Savinjsko-Šaleške regije, kjer deluje preko 2400 družb, ki zaposlujejo okoli 28 tisoč ljudi. Upoštevajoč samostojne podjetnike ter ljudi, zaposlene pri

njih, pa število naraste na 35 tisoč. Prav tako pa je pomembna mednarodna vpetost te regije, saj več kot polovico prihodkov ustvari z izvozom (Grobelnik & Verhovnik, 2016, str. 20).

Na GZS OZ Koroška ocenjujejo, da bi 3. razvojna os skrajšala dobavo blaga in okrepila privlačnost delovnih mest v regiji, kar bi sčasoma povečalo tudi privlačnost regije za odpiranje novih delovnih mest.

Če pogledamo statistične podatke, lahko opazimo, da Koroška regija izkazuje znake razvojnih problemov, saj v primerjavi s Slovenskim povprečjem zaostaja v vseh ključnih opazovanih parametrih. V spodnji tabeli si lahko ogledamo nekaj primerjav:

Tabela 2: Primerjava statističnih podatkov

	Koroška	Slovenija	Indeks (SI = 100)
Gostota poseljenosti v preb./km (2017, vir: SURS)	68	101,9	69
Skupen prirast preb. Na 1000 preb. (2016, vir: SURS)	-3,9	0,8	
Skupni selitveni prirast (na 1.000 prebivalcev) (2016, vir: SURS)	-3,3	0,5	
Povprečna bruto mesečna plača dejavnosti v € (dec. 2017, vir: SURS)	SKD 1.529	1.638	93
Regionalni BDP, tekoče cene, letno, na preb. v € (2016, vir: SURS)	15.781	19.576	80.6
Delež čistih prihodkov gospodarskih družb od prodaje na tujem trgu (2016, vir: AJPES)	56,4	39,2	

Vir: lasten (2018)

Odgovorni na GZS OZ Koroška pravijo, da je izgradnja 3. razvojne osi izredno pomembna za Koroško in tudi za sosednjo Savinjsko-Šaleško regijo zaradi sodobne prometne povezave tako v Sloveniji kot preko slovensko-avstrijske državne meje.

Cesta predstavlja tudi podporo ciljem nadaljnega gospodarskega razvoja obeh regij do leta 2025, ki so odvisni od izgradnje kvalitetne prometne infrastrukture ter povezani z načrtovanimi projekti in investicijami, kar naj bi prinašalo povišanje zaposlitev zaradi napovedane rasti investicij na območju obeh regij do 25 %.

Koroška in Savinjsko-Šaleška regija ustvarita letno s svojo močno gospodarsko bazo preko 4 milijarde EUR prihodkov, od katerih državi skozi davke, prispevke in druge dajatve nakažeta

skoraj četrtno teh prihodkov. Izgradnja sodobnega cestnega omrežja je izredno pomembna za celovit nadaljnji razvoj obeh regij kot tudi Slovenije. Nadpovprečnim kazalcem uspešnosti gospodarskega razvoja pa ne sledi razvitost prometne infrastrukture, ki je žal krepko pod slovenskim povprečjem in ne zadovoljuje niti sedanjih prometnih obremenitev, nikakor pa ne vzdrži obremenitev, ki so pričakovane v prihodnosti. Ker vsaka investicija prinaša v državni proračun tudi dodatne prihodke, je torej tudi investicija v prometnico za državo potencialni vir večjega prihodka v proračun. Širši ekonomski učinki investicije na celotni trasi bodo po napovedih znašali okoli 41 milijonov evrov.

Predstavniki gospodarskega, političnega in civilno družbenega okolja Koroške in Savinjsko-Šaleške regije so v preteklem letu podpisali skupno izjavo, s katero zahtevajo čim hitrejšo izgradnjo severnega dela 3. razvojne osi, saj je nujno potrebna za nadaljnji gospodarski razvoj obeh regij. Izjavo je podpisalo več kot 150 gospodarskih subjektov iz obeh regij, od največjih podjetij do samozaposlenih samostojnih podjetnikov. Gospodarstvo obeh regij je v obdobju 2005-2016 zraslo za štiri odstotke, čeprav je bila v tem času kriza. Nekatere investicije, ki bodo prinesle rast proizvodnje, števila zaposlenih in tudi prometa, so že v teku, zato gospodarstvo nadaljuje s pozivom k zavedanju, da je izgradnja sodobnega cestnega omrežja izredno pomembna za celovit nadaljnji razvoj obeh regij kot tudi Slovenije. Z zmanjševanjem negativnih prometnih vplivov se krepí razvojna naravnost območja tako za gospodarski kot negospodarski sektor, predvsem pa se povečujejo možnosti za ustvarjanje boljših eksistenčnih pogojev za prebivalstvo Koroške.

Učinke prometa lahko razdelimo v dve skupini, na neposredne učinke, ki se nanašajo na boljšo dostopnost do trgov zaradi krajšega prevoznega časa in nižjih stroškov transporta ter na posredne učinke, ki se kažejo na ravni posameznika. Pod posredne učinke uvrščamo izboljšano konkurenčnost, boljšo mobilnost posameznikov, ustvarjanje distribucijskih mrež ipd. Neposredni učinki dobre prometne infrastrukture izvirajo iz dveh virov, in sicer iz izboljšane učinkovitosti trga proizvodov, ki omogoča nižje stroške nabave, proizvodnje in dostave ter izboljšane učinkovitosti trga dela, ki pomeni boljši dostop delovne sile. Neposredni in posredni učinki prometa lahko povečajo tržno uspešnost obstoječih podjetij ter vpliv na prihod novih podjetij na območje (Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, 2006).

4.3 DRUŽBENO – DEMOGRAFSKI NAČRT

Po statističnih podatkih SURS-a je leta 2016 na Koroškem živelo 3 % prebivalcev Slovenije. V časovnem obdobju od leta 2008 do 2016 se je na Koroškem število prebivalcev zmanjšalo za 2,5 %, medtem ko se je na nacionalni ravni zvišalo. Če pa opazujemo časovno odboje zadnjih petindvajsetih let, se je na Koroškem število prebivalcev zmanjšalo za 3,8 %, kar pomeni, da je trend upadanja 0,25 % na leto. (SURS, 2018) Zasluge za negativni trend rasti prebivalstva na Koroškem je z veliko verjetnostjo mogoče pripisati ravno slabi prometni povezanosti Koroške regije s preostalim delom Slovenije in navzven. V primeru, da se bo ta negativni trend zmanjševanja števila prebivalcev nadaljeval, bi Koroška do leta 2417 bila brez prebivalcev.

Koroška statistična regija ima po podatkih iz leta 2016 med vsemi slovenskimi regijami najvišji delež dijakov na 1000 prebivalcev, 38 dijakov na 1000 prebivalcev. (SURS, 2018) Ko pa srednjo šolo zaključijo, se veliko mladih odloča za študij, ki jih v večini primerov vodi iz Koroške regije v največ primerih v Ljubljano ali Maribor. Ker sta omenjena kraja od Koroške oddaljena več kot uro vožnje, se velika večina študentov odloči za selitev v mesto, kjer se šolajo. Med študijem si mnogi ustvarijo socialno mrežo in poiščejo delo v kraju, ki jim je v času študija postal drugi dom in vse pogosteje se zgodi, da se mladi kasneje ne vračajo v domačo regijo, saj imajo v drugih regijah boljše možnosti za zaposlitev in boljše pogoje za življenje. Tukaj lahko ponovno omenimo problem slabe prometne povezanosti Koroške regije, saj bi se zagotovo veliko prej omenjenih v večjem številu vračalo v domačo regijo, če bi bila bolj dostopna.

Odstotek delovno aktivnega prebivalstva, gledano na državni ravni, se v zadnjih letih povečuje (2013-2016 za 4 %). Odstotek delovno aktivnega prebivalstva na Koroškem pa ostaja približno enak v istem časovnem obdobju. Omenjeno situacijo si je mogoče razlagati v povezavi s slabo prometno dostopnostjo in odseljivanjem prebivalcev Koroške iz regije. V primeru, da oseba s Koroške službuje v Ljubljani in dnevno porabi približno 4 ure za pot v službo in nazaj, se raje odloči za selitev bližje službi. Nekateri delodajalci pa zaposlitve osebi, ki mora prevoziti tolikšno pot, sploh ne bi ponudili. (Grobelnik & Verhovnik, 2016, str. 16)

Od vseh delovno aktivnih prebivalcev Koroške regije jih približno 19,4 % odhaja na delo v druge regije. Odstotek je relativno velik, če predpostavimo, da se mora več kot 5000 ljudi dnevno voziti po slabih in relativno nevarnih regionalnih cestah (na cesti Arja vas-Dravograd se zgodi 71 % več prometnih nesreč kot na avtocesti Tepanje-Trojane).

Brez ustrezne cestne infrastrukture je moč pričakovati čedalje večji delež dnevnih migracij iz Koroške regije v sosednjo Avstrijo, kjer je infrastruktura veliko bolje urejena, vedno več pa lahko pričakujemo tudi selitev drugam.

5 EMPIRIČNA ANALIZA

5.1 PREDSTAVITEV ANKETE

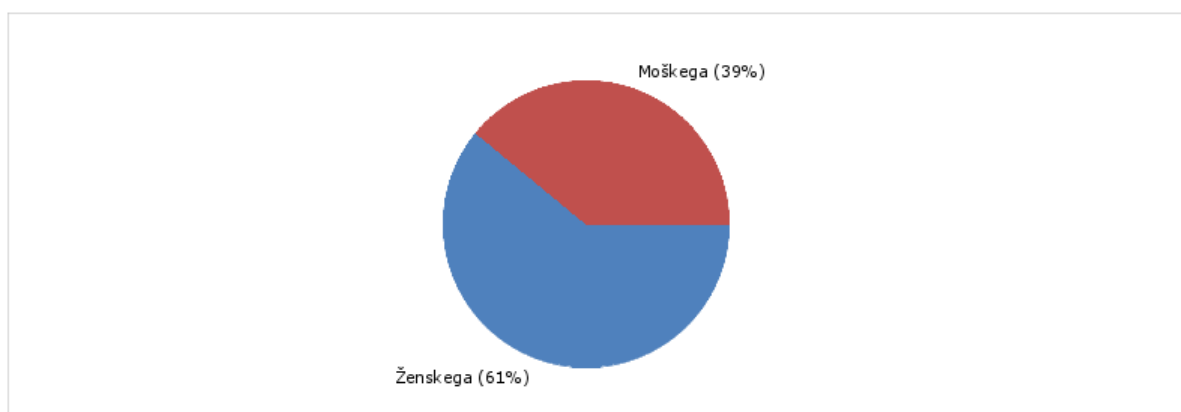
V okviru diplomskega dela smo izvedli raziskavo, ki je bila izvedena v sklopu problematike slabe prometne povezave Koroške z drugimi regijami in vplivom na kvaliteto življenja prebivalcev Koroške in drugih regij ter njihov odnos do prometne povezanosti Koroške. V raziskavi smo prav tako želeli ugotoviti aktualno dogajanje v okviru problema tretje razvojne osi na Koroško. Raziskava je zajemala prebivalce Koroške regije in prebivalce drugih slovenskih regij. Za raziskovanje smo uporabili metodo anketiranja. Anketo smo za potrebo diplomskega dela izdelali v spletnem programu EnKlik anketa. Anketa je bila objavljena 31. 5. 2018, za deljenje smo uporabili družbeno omrežje Facebook, na katerem smo anketo delili, za deljenje pa smo uporabili tudi spletno pošto in anketo preko nje delili ljudem, ki niso aktivni na družbenih omrežjih. Pri deljenju ankete so nam pomagali tudi prijatelji in družinski člani, tako da je anketa hitro obkrožila skoraj celotno Slovenijo. Anketa je bila aktivna do 11.6.2018 in v tem času jo je izpolnilo 162 ljudi.

Anketa je sestavljena iz treh delov. Prvi del (vprašanja od 1-5) so socialno demografska vprašanja, v drugem delu so se vprašanja delila glede na to, v kateri slovenski regiji anketiranec prebiva. Vprašanja se nanašajo na vpliv prometne povezanosti Koroške z drugimi regijami na življenje in odločitve anketirancev. V tretjem delu so vprašanja, ki so naslovljena na vse anketirance, ne glede na to, iz katere regije prihajajo in so namenjena ugotavljanju poznavanja aktualnih aktivnosti na projektu 3. razvojna os.

5.2 ANALIZA ANKETE

Kot je že bilo navedeno, je v anketi sodelovalo 162 anketirancev. Spodnji grafikon grafično ponazarja delež anketirancev po spolu.

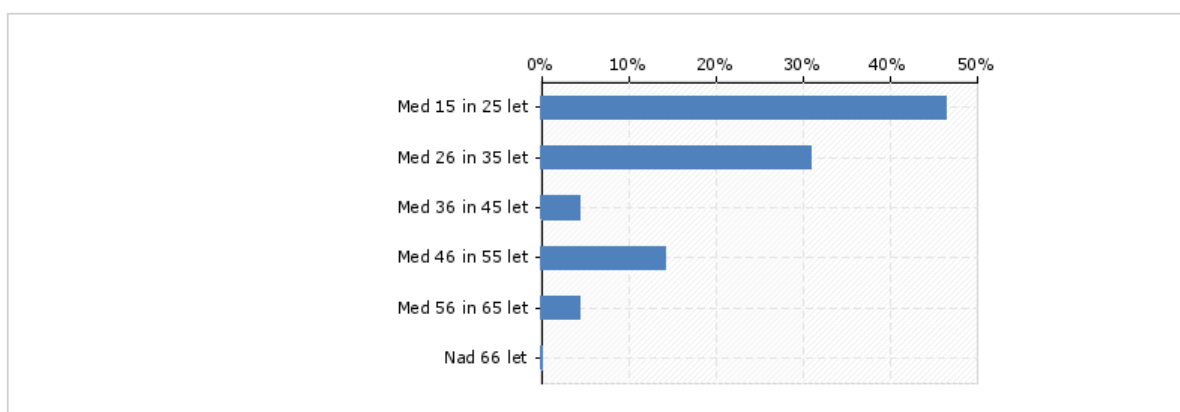
Grafikon 1: Delež anketirancev po spolu



Vir: lasten (2018)

Iz zgornjega grafikona 1 lahko razberemo, da je v anketi sodelovalo več oseb ženskega spola (61 %) od skupno 162 anketiranih oseb.

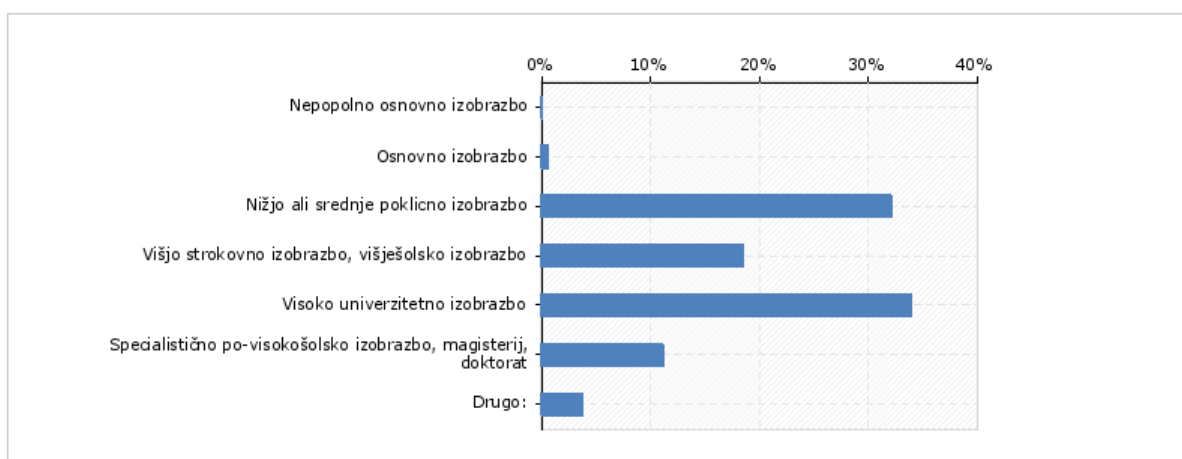
Grafikon 2: Starostne skupine anketirancev



Vir: lasten (2018)

Zgornji grafikon 2 kaže, kateri starostni skupini pripadajo anketiranci. Razvidno je, da je največ anketirancev mladih in sicer v starostni skupini med 15 in 25 let, nato sledijo anketiranci iz starostne skupine med 26 in 35 let. Sklepamo lahko, da je razlog za največji delež mladih v tem, da so mladi v večjem deležu aktivni uporabniki družbenih omrežij in so imeli dostop do spletne ankete, ki je bila objavljena na družbenih omrežjih.

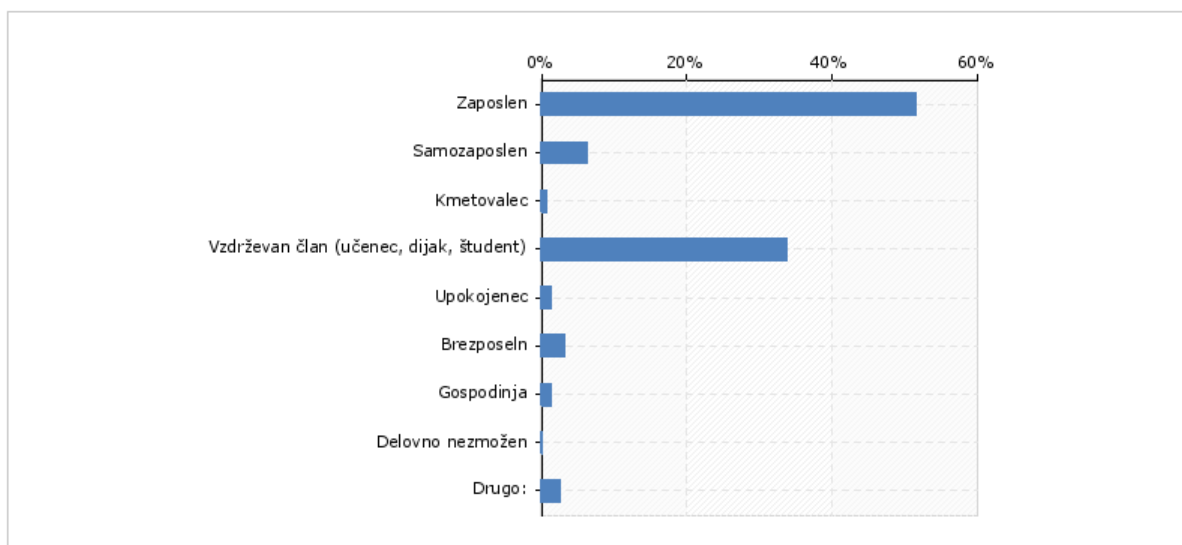
Grafikon 3: Stopnja dosežene formalne izobrazbe anketirancev



Vir: lasten (2018)

Grafikon 3 prikazuje stopnjo formalne izobrazbe, ki so jo dosegli anketiranci. Največ anketiranih oseb je doseglo univerzitetno izobrazbo, sledijo jim anketiranci z nižjo ali srednjo poklicno izobrazbo. Pod drugo so se umestili anketiranci z dokončano gimnazijo.

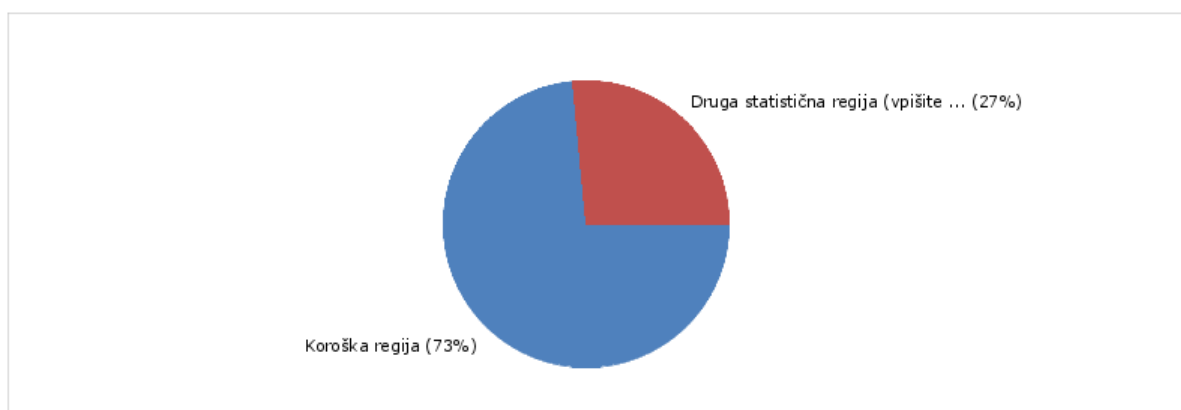
Grafikon 4: Socialni status anketirancev



Vir: lasten (2018)

Še eno vprašanje v nizu socialno-demografskih vprašanj je prineslo naslednje rezultate. Največ anketiranih (84) je zaposlenih, medtem ko je najmanj anketirancev kmetovalcev (1). Na drugem mestu (55) je skupina vzdrževanih članov. Pod rubriko drugo pa so se umestile osebe s porodniškim statusom.

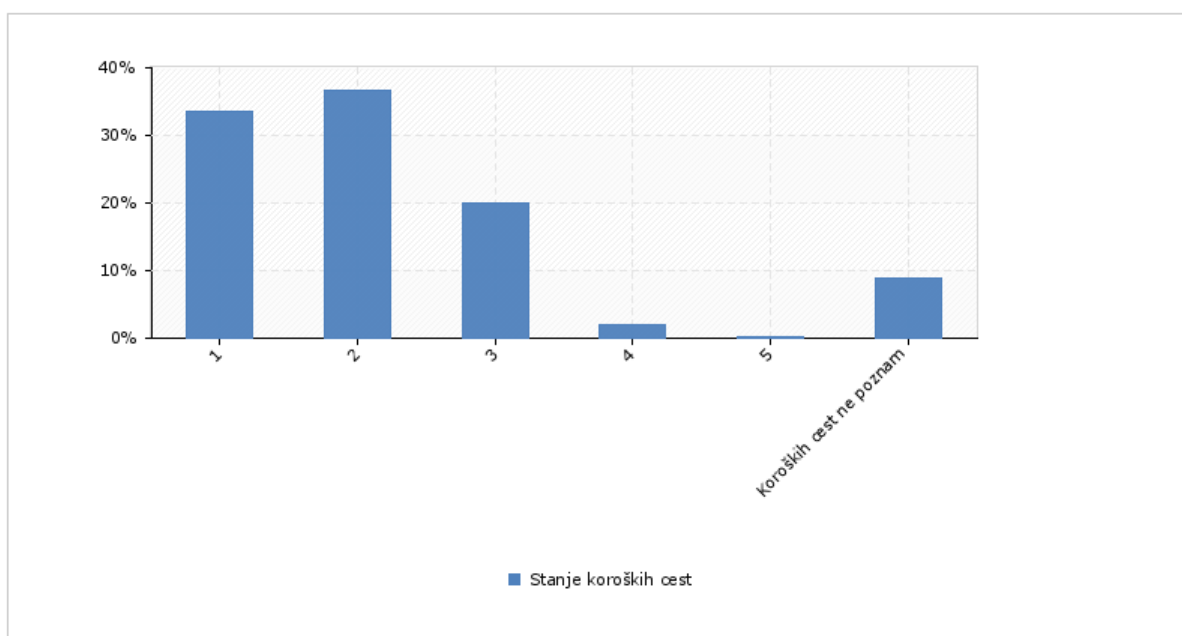
Grafikon 5: Delež anketirancev po statističnih regijah



Vir: lasten (2018)

Pri petem vprašanju, katerega rezultati so prikazani v grafikonu 5, so anketiranci odgovarjali na vprašanje, iz katere statistične regije prihajajo. Pričakovano je največ anketirancev (73 %) iz Koroške statistične regije, drugi (27 %) pa so iz drugih slovenskih regij. Ker podatki, iz katerih regij prihajajo ostali anketiranci, niso bistvenega pomena, smo jih umeščali zgolj pod eno rubriko in sicer druga statistična regija z možnostjo dopisovanja, iz katere regije prihajajo. To vprašanje je bilo prelomno za nadaljnje izpolnjevanje ankete, saj so imeli anketiranci iz drugih regij v drugem sklopu vprašanj nekatera drugačna vprašanja kot anketiranci iz Koroške regije.

Grafikon 6: Ocena koroških cest

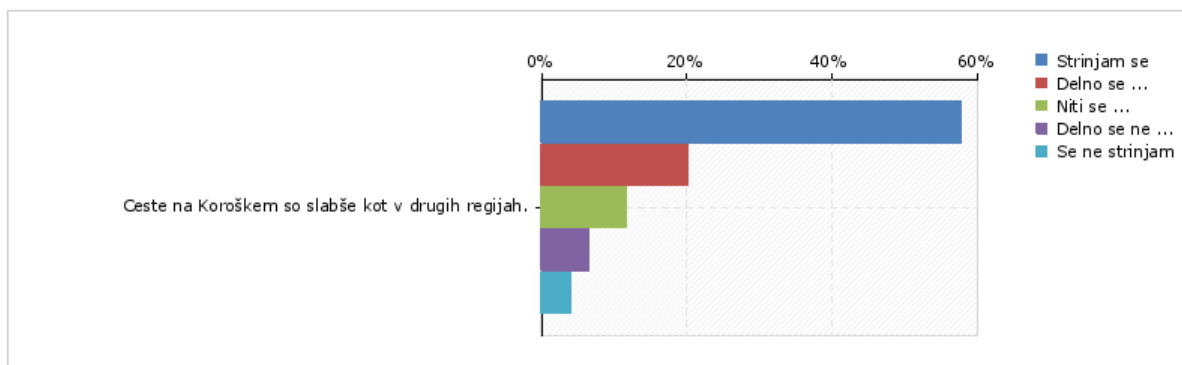


Vir: lasten (2018)

Pri 6. vprašanju smo od anketirancev zahtevali oceno koroških cest, pri čemer je ocena 1 pomenila najslabšo oceno in ocena 5 najboljšo možno oceno. Glasovali so anketiranci iz vseh regij, to pa je razlog, da je 14 oseb odgovorilo, da koroških cest ne pozna. Najpogostejša

ocena je bila ocena 2 (36 %), povprečna ocena anketiranih oseb za koroške ceste pa 2,2. Iz rezultatov lahko razberemo, da so po mnenju 162 anketiranih oseb koroške ceste v slabem stanju, saj nihče od anketirancev ni podal ocene 5, komaj 3 osebe so podale oceno 4, najpogostejša je bila ocena 2.

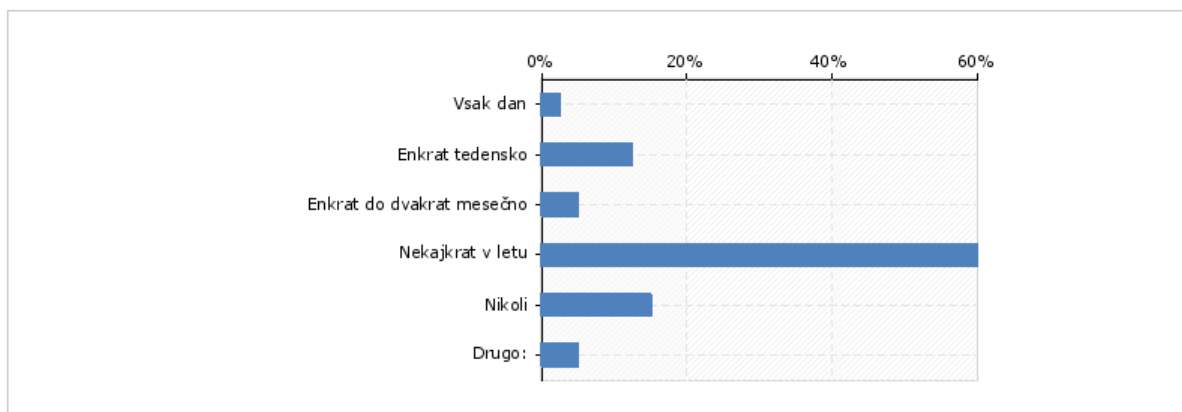
Grafikon 7: Ali so ceste na Koroškem slabše kot v drugih regijah



Vir: lasten (2018)

Pri 7. vprašanju nas je zanimalo, ali se anketirancem zdijo koroške ceste slabše kot ceste v drugih regijah. S trditvijo, da so ceste na Koroškem slabše kot ceste v drugih regijah, se je strinjalo 58 % vprašanih, delno se je s trditvijo strinjalo 20 % vprašanih, 12 % vprašanih pa je bilo neopredeljenih. Če vzamemo povprečje, so po mnenju vprašanih ceste na Koroškem v slabšem stanju kot v drugih regijah.

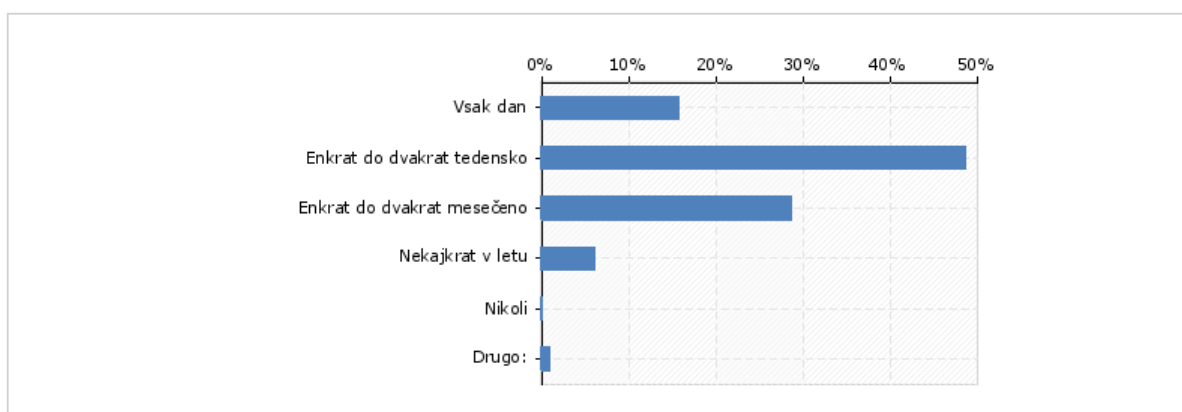
Grafikon 8: Interval vožnje po koroških cestah anketirancev iz drugih regij



Vir: lasten (2018)

Grafikon 8 nam prikazuje rezultate odgovorov na vprašanje, ki je bilo naslovljeno zgolj na anketirance, ki so iz drugih statističnih regij in niso prebivalci Koroške. Na vprašanje je odgovarjalo 40 oseb, katere smo spraševali, kako pogosto se vozijo po koroških cestah. Največ anketirancev se vozi po koroških cestah nekajkrat v letu (60 %), 6 vprašanih pa se po koroških cestah še nikoli ni vozilo. Če vzamemo povprečje, se vprašani vozijo po koroških cestah nekajkrat na leto.

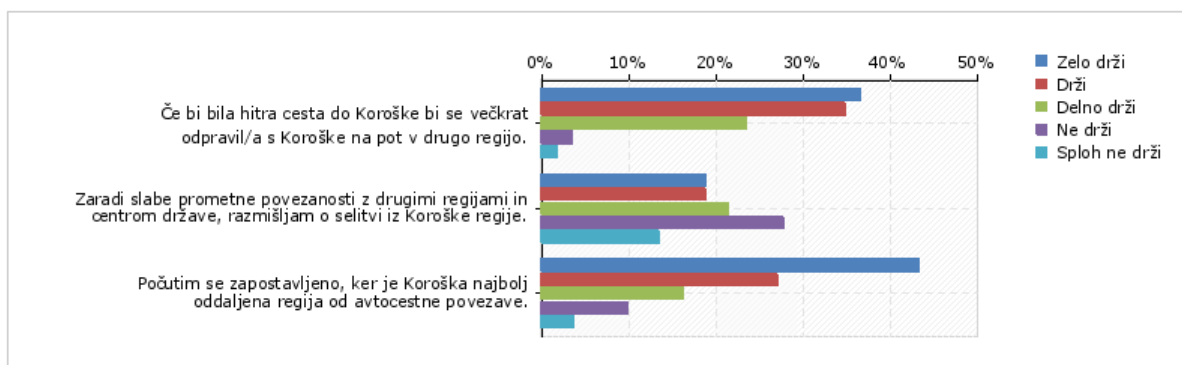
Grafikon 9: Interval vožnje Korošcev v druge regije



Vir: lasten (2018)

Vprašanje, katerega rezultate predstavlja grafikon 9, je bilo namenjeno anketirancem iz Koroške regije. Na vprašanje je odgovarjalo 115 oseb. Skoraj 50 % vprašanih se iz Koroške regije pelje enkrat do dvakrat tedensko. Iz rezultatov lahko sklepamo, da so prebivalci Koroške bolj nagnjeni k potem iz regije, kot pa vprašani iz drugih regij k prihodom na Koroško. Razlog se lahko skriva ravno v tem, da je Koroška zaradi slabe prometne povezanosti slabše razvita kot druge regije, in s tem ni tako zanimiva za obiskovalce iz njih. Anketiranci v povprečju enkrat do dvakrat tedensko potujejo iz Koroške v druge regije.

Grafikon 10: Mnenje Korošcev o prometni povezavi s Koroško

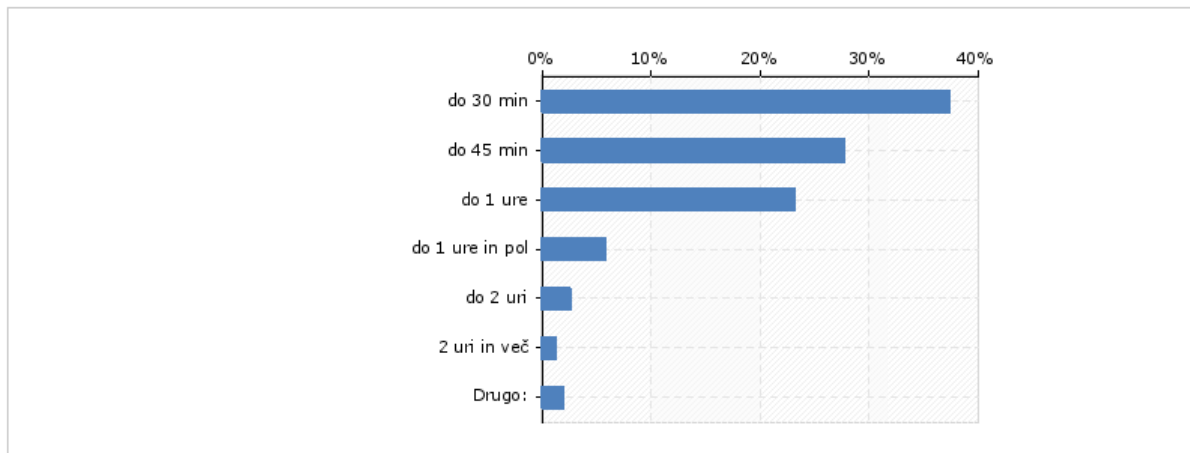


Vir: lasten (2018)

V zgornjem grafikonu 10 so združeni rezultati treh trditev, vprašanja so bila namenjena anketirancem iz Koroške regije (115). Prva trditev se je glasila: "Če bi bila hitra cesta do koroške, bi se večkrat odpravil/a na pot v drugo regijo." O tej trditvi je 37 % vprašanih imelo mnenje, da zelo drži, 35 % vprašanih je odgovorilo z drži. Zgolj 2 % vprašanih od 115 je odgovorilo, da trditev sploh ne drži in 3 %, da ne drži. Druga trditev, katere rezultat je prav tako prikazan v grafikonu 10, je: "Zaradi slabe prometne povezanosti z drugimi regijami in centrom države, razmišljam o selitvi iz Koroške regije." Pri drugi trditvi so bili odgovori malce bolj enakomerno razdeljeni. 21 % anketiranih je odgovorilo z zelo drži in drži, medtem ko je kar 31 % vprašanih odgovorilo, da jih slaba prometna povezanost Koroške ne moti toliko, da

bi razmišljali o selitvi iz regije. Pri tretji trditvi pa smo ugotavljali, ali se anketirani počutijo zapostavljene zaradi dejstva, da je Koroška najbolj oddaljena regija od avtocestne povezave. Odgovori so bili dokaj pričakovani, saj je 43 % anketirancev odgovorilo z zelo drži in 27 % z drži, kar je 70 % vseh glasov. Če pogledamo povprečen odgovor, se anketiranci iz Koroške regije počutijo zapostavljene zaradi slabe prometne povezave z ostalimi pokrajinami v Sloveniji.

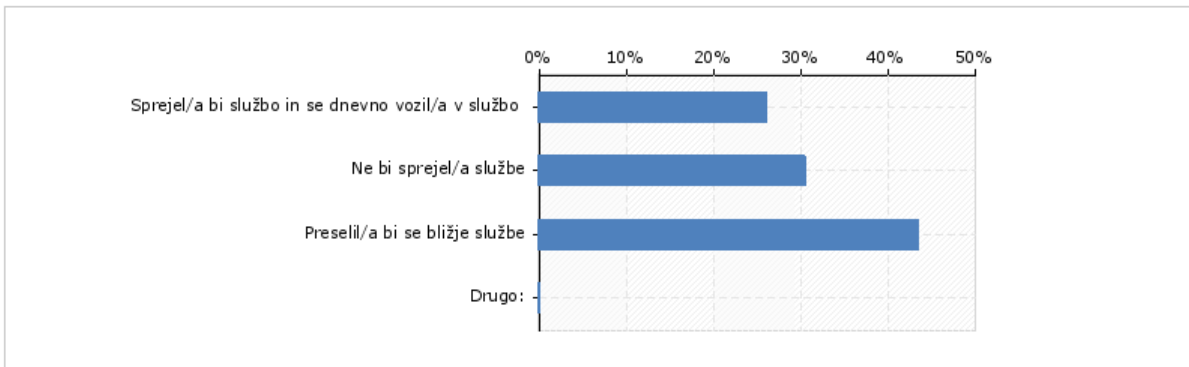
Grafikon 11: Čas vožnje v službo



Vir: lasten (2018)

Naslednje v vrsti vprašanj je bilo vprašanje povezano s časom vožnje v službo. Pri tem vprašanju smo vse anketirance spraševali, koliko časa največ bi se vozili v službo. Če pogledamo grafikon 11, lahko vidimo, da je največ anketiranih odgovorilo, da bi se v službo vozili do 30 min. Seveda je razumljivo, da bi večina ljudi rada porabila čim manj časa za vožnjo v službo in domov. Povprečno gledano bi se anketiranci v službo vozili do 45 min. Ta čas pa je seveda relativen, odvisen je od poti, ki vodi v službo. Če vzamemo primer prebivalca Koroške, na primer z Raven na Koroškem, ki bi se v službo vozil največ 45 min. Prebivalec Raven na Koroškem v jutranji prometni konici po obstoječi regionalni cesti v 45 min. prevozi pot od Raven na Koroškem do Velenja. Tukaj lahko ponovno predvidevamo, da bi v primeru, če bi bila hitra cesta na Koroško že zgrajena, oseba iz prejšnjega primera v istem času, 45 min, prevozila daljšo pot in bi bila izbira kraja službe večja. V veliko primerih pa se prav zaradi službe ljudje selijo iz regije, bližje kraju v katerem imajo delo. Prav to smo vprašali anketirance v naslednjem vprašanju.

Grafikon 12: Ali bi se preselili bližje službi?

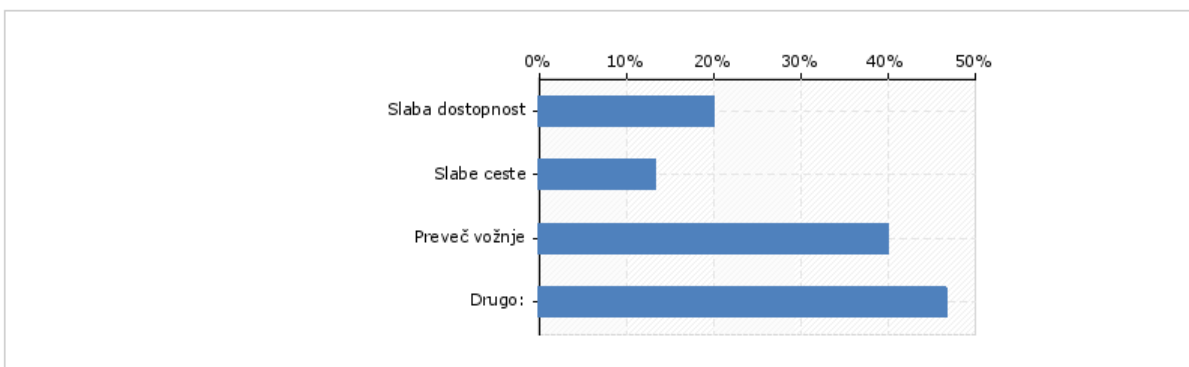


Vir: lasten (2018)

Rezultati iz zgornjega grafikona 12 so odgovori na vprašanje, kako bi se anketiranci odločili, če bi jim bila ponujena služba, ki bi za njih pomenila napredek in boljši finančni položaj, v kraju oddaljenem več kot 50 km in bi se do službe morali voziti po obstoječi regionalni cesti. Največ anketirancev (43 %) bi se preselilo bližje kraju službe, medtem ko jih 30 % službe kljub napredku in boljšemu življenju ne bi sprejelo. Najmanj (26 %) jih je odgovorilo, da bi službo sprejeli in se na delo dnevno vozili.

Na naslednje vprašanje so odgovarjali samo anketiranci, ki prihajajo iz drugih statističnih regij Slovenije in ne s Koroške. Rezultati so vidni v spodnjem grafikonu 13.

Grafikon 13: Razlogi za manj pogost obisk Koroške

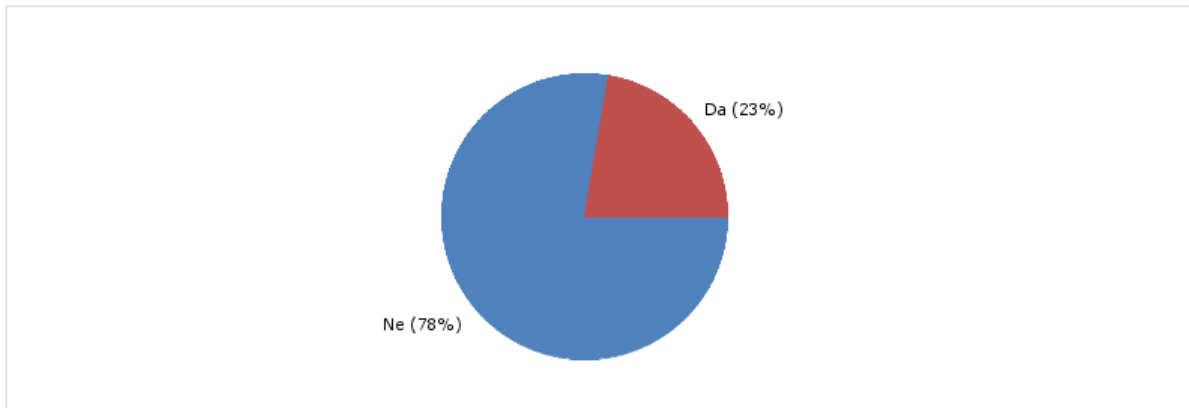


Vir: lasten (2018)

V grafikonu 13 lahko vidimo rezultate odgovorov na vprašanje, ki je bilo namenjeno samo tistim anketirancem, ki so iz druge statistične regije in so na vprašanje, kako pogosto se vozijo po koroških cestah, odgovorili z nekajkrat v letu ali nikoli. Teh anketirancev je bilo 30, njihovi odgovori na vprašanje pa so predstavljeni, kot že rečeno, v zgornjem grafikonu 13. Največ (47 %) jih je izbralo odgovor drugo, pod katerega so najpogosteje zapisali, da nimajo potreb po vožnji na Koroško oziroma nimajo želje obiskovati tako oddaljenih krajev brez razloga. Zaradi preveč vožnje se na Koroško bolj pogosto ne odpravi 40 % vprašanih, 20 % vprašanih se na Koroško večkrat ne odpravi zaradi slabe dostopnosti in 13 % zaradi slabih

cest. Vsi zadnji trije odgovori so neposredno povezani s prometno povezanostjo Koroške z ostalimi regijami.

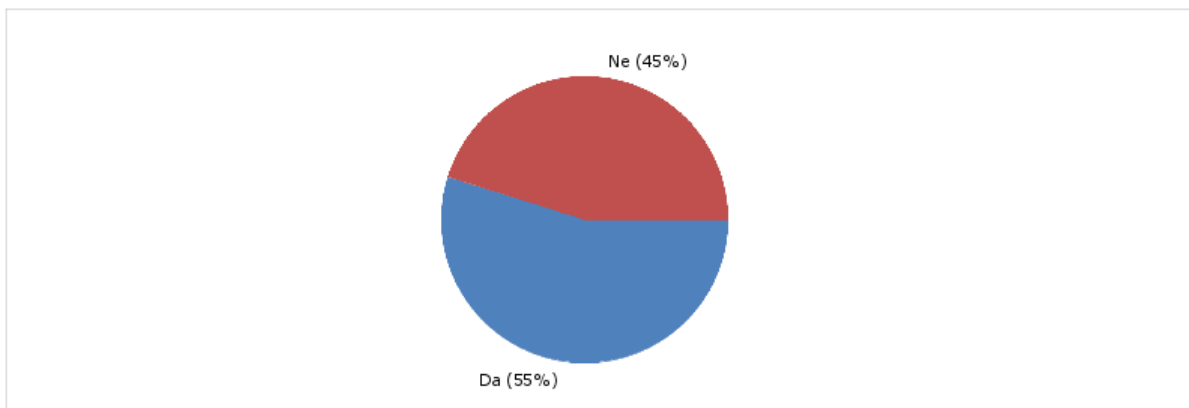
Grafikon 14: Odločitev za sprejetje službe na Koroškem



Vir: lasten (2018)

V grafikonu 14, ki nam prikazuje rezultat odgovorov na vprašanje zastavljeno anketirancem iz drugih statističnih regij, ki se je glasilo: »Ali bi sprejeli dobro službo na Koroškem in bi se morali dnevno voziti v službo po obstoječi regionalni cesti?«, je 78 % anketiranih odgovorilo z ne. V naslednjem vprašanju pa smo isto vprašali vse tiste, ki so odgovorili z ne, vendar v primeru, da bi bila situacija drugačna, in sicer da bi do Koroške peljala hitra cesta. Rezultati so prikazani v spodnjem grafikonu 15.

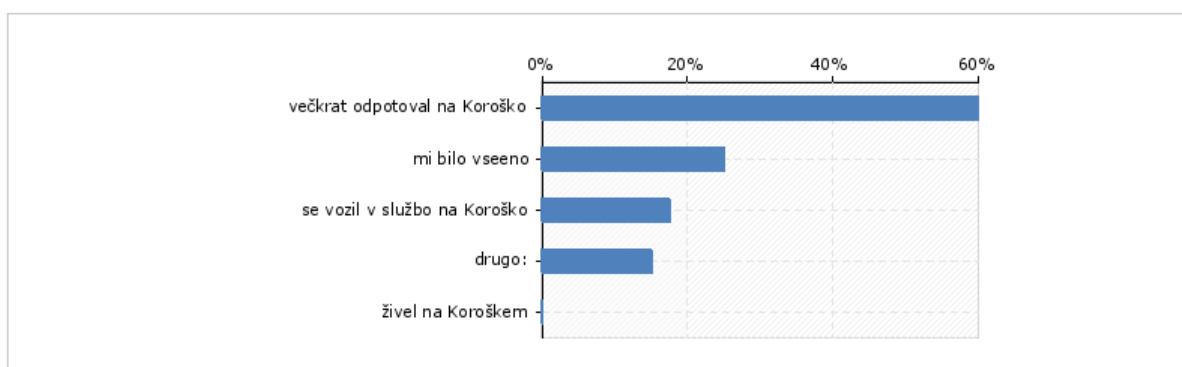
Grafikon 15: Odločitev o sprejetju službe v primeru obstoja hitre ceste na Koroško



Vir: lasten (2018)

Na vprašanje je odgovarjalo 31 anketirancev in 55 % bi se jih v nasprotju s prejšnjim vprašanjem, ko bi se morali v službo na Koroško voziti po obstoječi regionalni cesti, odločilo, da bi v primeru, če bi hitra cesta obstajala, sprejeli službo na Koroškem.

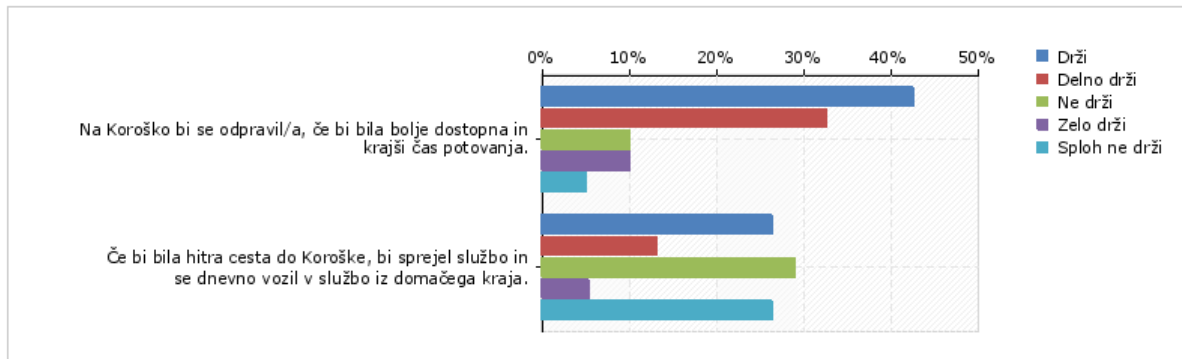
Grafikon 16: Odnos anketirancev do hitre ceste



Vir: lasten (2018)

Anketiranci iz drugih statističnih regij so morali pri 16. vprašanju dopolniti poved: »V primeru, da bi bila do Koroške hitra cesta, bi...«, na razpolago so imeli 4 možnosti za nadaljevanje povedi ali pa so jo nadaljevali po svoje pod možnim odgovorom »drugo«. Največ anketirancev (60 %) se je odločilo, da so poved nadaljevali tako, da so jo dopolnili z »večkrat odpotoval na Koroško«. Da bi živel na Koroškem ni dopolnil povedi nihče od anketirancev, 25 % anketirancem pa bi bilo vseeno. Pod rubriko drugo pa so navajali, da bi pogosteje obiskovali sorodnike s Koroške, pot bi bila bolj varna in prijetna.

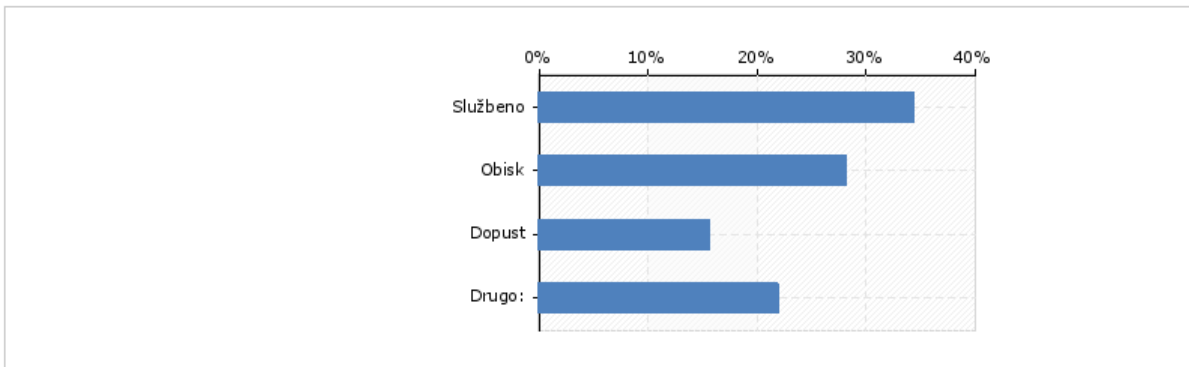
Grafikon 17: Vpliv hitre ceste na anketirance glede vožnje na Koroško



Vir: lasten (2018)

Še eno v nizu vprašanj za anketirance iz drugih statističnih regij je zahtevalo, da ovrednotijo dve trditvi. Prva trditev, ki pravi, da bi se na Koroško odpravili, če bi bila boljše dostopna in bi potovali manj časa, je bila največkrat ovrednotena z odgovorom »drži«. Le nekaj odstotkov vprašanih (5 %) je trditev ovrednotilo s »sploh ne drži«. Povprečno ovrednotenje trditve bi bilo »delno drži«. Pri drugi trditvi je rezultat nekoliko drugačen, saj so anketiranci morali ovrednotiti trditev, ki je govorila, da bi se v primeru obstoja hitre ceste dnevno vozili na Koroško v službo. Pri tej trditvi se je tehtnica prevesila na negativno stran, saj se je trditev s strani anketirancev najpogosteje ovrednotila z »ne drži«.

Grafikon 18: Namen potovanja na Koroško

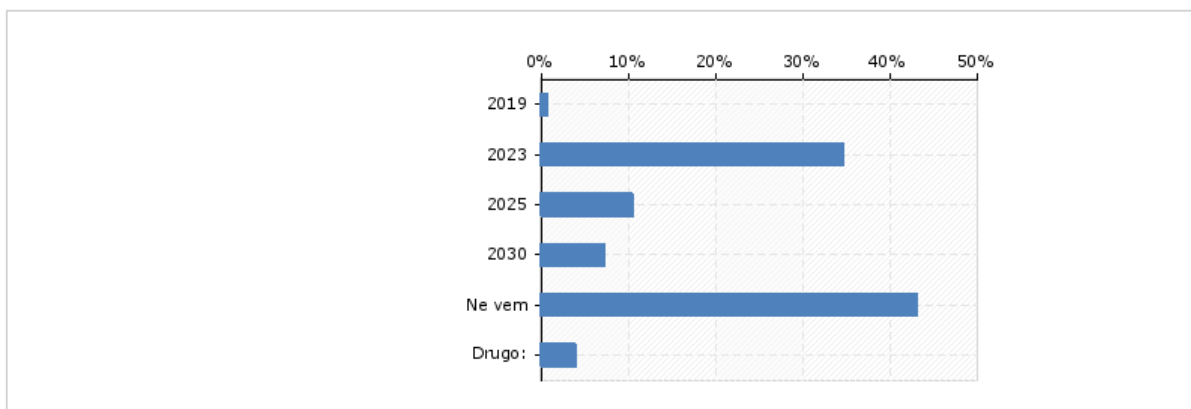


Vir: lasten (2018)

Zadnje vprašanje, ki je bilo namenjeno zgolj anketiranim iz drugih statističnih regij je pokazalo, s kakšnim namenom se anketirani iz drugih statističnih regij odpravljajo na Koroško. Največ anketirancev (34 %) se na Koroško odpravlja službeno, sledijo obiski pri svojcih ali prijateljih (28%), najmanj anketiranih pa se na Koroško odpravlja preživljat proste dneve. Pod rubriko »drugo« so se našli odgovori: »prireditve«, »turizem«. Iz rezultatov sklepamo, da je Koroška zaradi zaostanka v razvoju nekoliko manj poznana ljudem iz drugih statističnih regij in to je razlog, da se ne odločajo pogosteje za obisk Koroške regije iz takšnih ali drugačnih razlogov.

V tretjem delu ankete smo vse udeležence anketiranja spraševali z osnovnimi vprašanji v povezavi z aktualnim dogajanjem na trasi 3. razvojne osi, ki pelje na Koroško. V tem sklopu so bila postavljena 3 vprašanja, na katera je odgovarjalo 162 ljudi, kot že rečeno iz celotne Slovenije, največ ljudi (78 %) je bilo Korošcev. S pomočjo odgovorov smo lahko preverili, koliko ljudje poznajo problematiko 3. razvojne osi za Koroško.

Grafikon 19: Poznavanje aktualnega roka za pričetek del na trasi 3. razvojne osi

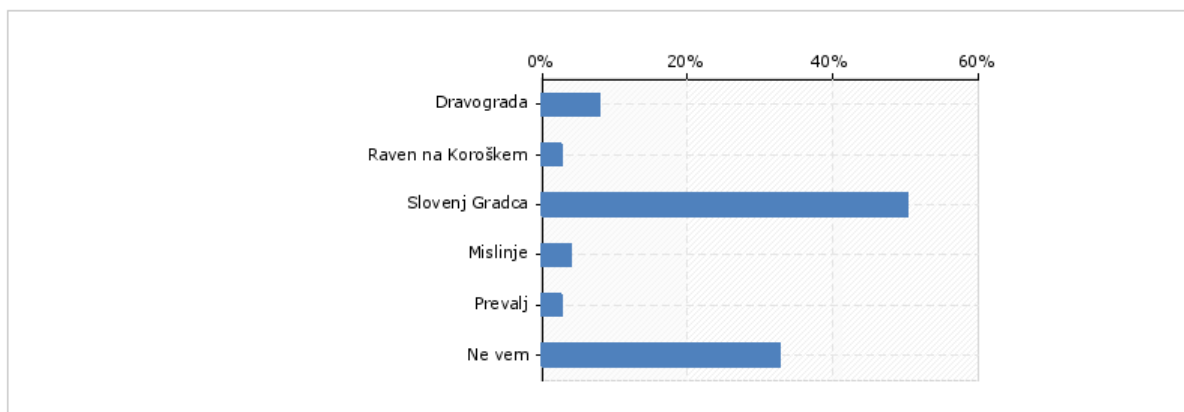


Vir: lasten (2018)

V zgornjem grafikonu 19, nam je na razpolago grafični prikaz odgovorov na zastavljeno vprašanje: »Do katerega leta je predvidena izgradnja hitre ceste na Koroško?«. Med

anketiranci je bilo največ takšnih, ki so odgovorili z »ne vem«, takšnih je bilo kar 43 %. Pravilen odgovor je podalo 35 % anketirancev. Rezultati nakazujejo, da so ljudje kljub veliki želji po boljši, hitrejši in varnejši hitri cesti slabo seznanjeni z dogajanjem v tem nacionalnem projektu. Nekaj pa je tudi takšnih, ki kljub nenehnim spremembam rokov in raznim obljubam politikov, ne verjamejo več v realizacijo projekta.

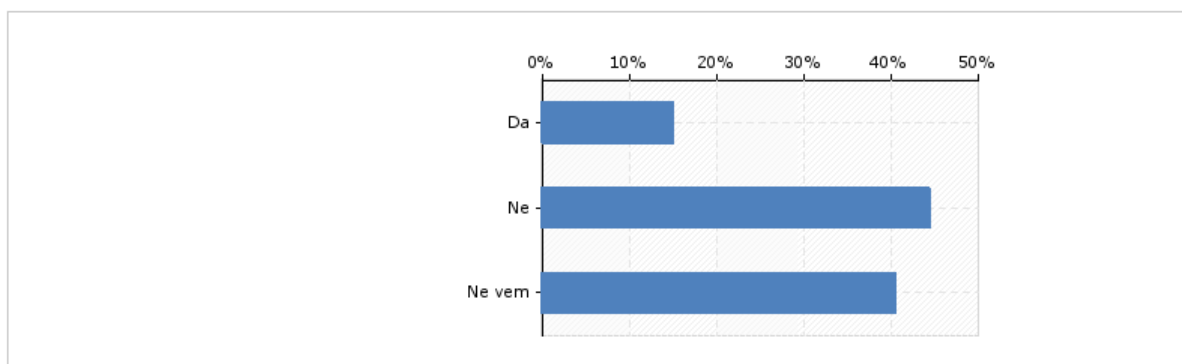
Grafikon 20: Poznavanje prostorskega načrta za izgradnjo hitre ceste na Koroško



Vir: lasten (2018)

Pri drugem vprašanju v tretjem sklopu, ko smo ugotavljali poznavanje tematike 3. razvojne osi anketiranih, je rezultat nekoliko boljši. Polovica anketiranih je na vprašanje: »Do katerega kraja je trenutno predvidena trasa za izgradnjo 3. razvojne osi na Koroško?«, odgovorila pravilno. Pravilen odgovor je Slovenj Gradec, saj je do slednjega trenutno z odlokom že določena trasa. Kot smo ugotovili med delom, je na trasi naprej od Slovenj Gradca proti avstrijski meji problem pri določitvi poteka trase, saj se občine med seboj ne morejo uskladiti, da bi bilo v skupnem interesu tudi z nosilci projekta. Še vedno pa se je našlo kar nekaj (33 %) anketirancev, ki so odgovorili z »ne vem« in tudi tukaj pokazali na to, da so slabo seznanjeni s to tematiko.

Grafikon 21: Poznavanje aktualnega dogajanja na trasi 3. razvojne osi



Vir: lasten (2018)

Zadnje vprašanje v tretjem sklopu anketnih vprašanj oziroma zadnje vprašanje v anketi se je glasilo: »Se na predvideni trasi že dogajajo aktivnosti?«. Pravilen odgovor na to vprašanje je

»da«. Kot smo ugotovili med raziskavo se na trasi že dogajajo nekatera geomehanska dela, natančneje na odseku med Velenjem in Slovenj Gradcem, ki je seveda že umeščen v prostor. Rezultat pa je tudi tukaj pokazal, da anketiranci slabo spremljajo dogajanje pri projektu, ki je tako pomemben za Koroško regijo in za katerega se ustanovljajo tudi civilne iniciative. Samo 15 % anketirancev je na to vprašanje odgovorilo pravilno.

5.3 KLJUČNE UGOTOVITVE ANKETE

Rezultati ankete so pokazali, da so po mnenju anketirancev koroške ceste v slabem stanju. Povprečno so jo ocenili z oceno 2,2, pri čemer je bila najvišja možna ocena 5. Anketirance smo spraševali tudi, ali se jim zdi, da so ceste na Koroškem slabše kot ceste v drugih regijah in prišli do ugotovitve, da je večina mnenja, da so ceste na Koroškem v slabšem stanju kot po drugih regijah. Ugotovili smo, da bi se prebivalci Koroške večkrat odpravili na pot v drugo regijo, če bi obstajala hitra cesta na Koroško. Zaradi slabe prometne povezanosti Koroške regije z drugimi regijami in centrom države o selitvi iz regije razmišlja manj kot polovica vprašanih, a se zdi, da jih to zaenkrat še ne moti v tolikšni meri, da bi se selili v drugo regijo. Večina vprašanih pa se počuti zapostavljene ob dejstvu, da je Koroška najbolj oddaljena regija od avtocestne povezave. Ugotovili smo tudi, da je čas vožnje do službe povezan z odločitvijo, ali bi anketiranci sprejeli zaposlitev ali ne ter ali bi se preselili iz regije bližje službi.

Da bi bila Koroška bolj obiskana s strani prebivalcev iz drugih regij in bolj privlačna za delo, smo ugotovili, da je v veliki meri odvisno od hitre ceste (3. razvojne osi). Pri preverjanju poznavanja prebivalcev problema tretje razvojne osi, pa smo prišli do spoznanja, da so slabo seznanjeni z značilnostmi in aktualnim dogajanjem na trasi za izgradnjo tretje razvojne osi na Koroško.

6 ZAKLJUČEK

Z diplomskim delom smo želeli preveriti trenutno stanje v postopku izgradnje tretje razvojne osi na Koroško. Namen diplomskega dela je bil analizirati učinke, ki bi jih nova prometnica prinesla Koroški regiji. Z delom smo želeli približati tematiko tretje razvojne osi vsem bralcem, jim predstaviti glavne značilnosti projekta in opisati problematiko. V diplomskem delu smo se osredotočili na severni del tretje razvojne osi, saj smo želeli analizirati učinke tretje razvojne osi na Koroško regijo.

Med raziskovanjem smo prišli do naslednjih ugotovitev. Ugotovili smo, da je eden najpomembnejših pogojev za enakomeren razvoj Slovenije dobra prometna infrastruktura, ki prebivalcem omogoča varno in dobro mobilnost in predstavlja dobro oskrbo gospodarstva. Med delom smo naleteli na številne študije s področja izbrane tematike in ugotovili, da je Slovenija pretežno centralizirana, da imamo različno razvite regije, in po indeksu razvitosti je med regijami velik razpon. Koroška regija je na 8. mestu razvojne ogroženosti od 12 regij. Poleg slednjega ima Koroška regija drugi najnižji selitveni prirast na 1000 prebivalcev v Sloveniji. Ta in še druga dejstva nakazujejo na razvojni zaostanek Koroške regije, ki bi utegnil biti rezultat slabe prometne povezanosti Koroške regije. Trenutno stanje regionalne ceste, ki vodi na Koroško od najbližjega priključka avtoceste A1 pri Arji vasi je zelo slabo, najbolj problematičen je odsek med Velenjem in Slovenj Gradcem.

Ugotovili smo, da se je tretja razvojna os prvič začela omenjati že leta 1974 in v dosedanjem obdobju se projekt še zdaleč ni uresničil. V zadnjih letih se je projekt ob pritiskih koroških županov in prebivalcev začel premikati v pravo smer. Ustanovili so mladinsko iniciativo in ta je še dodatno prebudila vodilne ljudi, ki so odgovorni za realizacijo projekta tretje razvojne osi. Številna neskladja in brezkompromisnost posameznih občin in drugih akterjev so privedla do točke, da se trasa tretje razvojne osi še do danes ni v celoti določila v prostorskem načrtu. Za Koroško bi bil ključen že odsek hitre ceste med avtocesto A1 in Slovenj Gradcem, ki je že umeščen v prostorski načrt. Tretja razvojna os bi po številnih študijah pozitivno vplivala na razvoj gospodarstva Koroške regije. Sodeč po informacijah, ki smo jih dobili od Koroške gospodarske zbornice, bi se s pomočjo hitre ceste povečale investicije v regiji, že sama investicija v novo prometnico pa bi v državni proračun prinesla okoli 40 milijonov evrov letno. In kot smo sami ugotovili z anketo, bi hitra cesta prinesla pozitivne učinke na Koroško regijo tudi na drugih področjih. Vsekakor bi se povečal obisk prebivalcev drugih regij, ki se sedaj redkeje ali nikoli ne odločajo za obisk Koroške, tudi zaradi slabe prometne povezanosti. Koroška bi bila bolj privlačna za delo in manj ljudi na Koroškem bi bilo nezadovoljnih s cestami in manj bi jih razmišljalo o selitvi iz regije.

Ko pa smo ugotavljali poznavanje ljudi glede tematike tretje razvojne osi, smo odkrili, da so ljudje slabo seznanjeni s trenutno situacijo, kljub temu da si nove prometnice tako zelo želijo.

Pred raziskovanjem smo si zadali štiri hipoteze. Prva hipoteza je bila: »Tretja razvojna os ima pozitivne ekonomske učinke na gospodarstvo Koroške regije.« Prvo hipotezo lahko potrdimo. Kot smo med raziskovanjem ugotovili, bi tretja razvojna os Koroški prinesla pozitivne ekonomske učinke na gospodarstvo. Z izboljšanjem prometne dostopnosti bi za izvozno naravnana koroška podjetja to pomenilo boljšo možnost transporta in večjo privlačnost za investitorje. Okrepilo bi se med-regijsko sodelovanje med gospodarskimi družbami.

Drugo hipotezo: »S tretjo razvojno osjo bi se povečalo zanimanje za delo v Koroški regiji,« lahko potrdimo. Odgovor na to hipotezo smo iskali s pomočjo ankete. V anketnem vprašalniku je bilo vprašanje za prebivalce drugih statističnih regij, če bi se bili pripravljene voziti v službo na Koroško po obstoječi regionalni cesti in 78 % ji je odgovorilo z ne. Kasneje pa smo te iste osebe spraševali, če bi se vozili v službo na Koroško v primeru, da bi bila do Koroške hitra cesta in 55 % vprašanih je pritrdilo z da.

Hipoteza 3 se je glasila: »Prebivalci Koroške dobro poznajo tematiko tretje razvojne osi.« Tretjo hipotezo lahko ovržemo. V anketi smo preverjali poznavanje tematike tretje razvojne osi med prebivalci. Postavili smo jim tri osnovna vprašanja, na katera so morali odgovoriti. Na prvo vprašanje, v katerem smo spraševali o trenutno predvidenem letu izgradnje avtoceste do Koroške, je zgolj 35 % ljudi odgovorilo pravilno (2023). Pri drugem vprašanju je bil rezultat nekoliko boljši, ko smo spraševali po kraju, do katerega je v prostor že umeščena trasa tretje razvojne osi. Na to vprašanje je 50 % vprašanih odgovorilo pravilno. Pri tretjem vprašanju pa smo spet bili priča slabšemu rezultatu, saj je na vprašanje, ali se na trasi že dogajajo kakšne aktivnosti, kar 85 % ljudi odgovorilo napačno. Torej je skupna ocena treh vprašanj negativna in zato lahko hipotezo ovržemo.

Zadnja hipoteza je bila: »Slaba prometna povezanost Koroške s centrom države in drugimi regijami je glavni razlog za selitev mladih iz Koroške regije.« Tudi na to hipotezo smo odgovor iskali s pomočjo ankete. V anketnem vprašalniku smo postavili vprašanje, ali zaradi slabe prometne povezanosti Koroške z drugimi regijami ljudje razmišljajo o selitvi iz nje. Rezultat je pokazal, da je 41 % vprašanih odgovorilo, da o tem ne razmišljajo, 38 % vprašanih razmišlja o selitvi in 21 % jih ni povsem odločenih. Tehtnico na stran potrditve hipoteze pa je prevesilo vprašanje, v katerem smo anketirance spraševali ali se počutijo zapostavljene, ker živijo v regiji, ki je najbolj oddaljena od avtoceste. Odgovori na to vprašanje so pokazali, da je 78 % vprašanih odgovorilo pritrdilno, iz česar lahko sklepamo, da so tisti neodločeni iz prejšnjega vprašanja bolj nagnjeni k selitvi, kot da bi ostali v regiji, če se situacija glede prometne povezanosti ne bo izboljšala.

Pri delu smo se omejili na raziskavo severnega dela tretje razvojne osi, saj so nas zanimali učinki tretje razvojne osi na Koroško regijo. V empiričnem delu diplomskega dela, kjer smo uporabili metodo anketiranja, smo izbrali spletno anketo. Izbor spletne ankete je vplival na

populacijo anketirancev, saj so mladi večinoma bolj aktivni na spletu in družbenih omrežjih, kjer je bila anketa dostopna. Delo je bilo oteženo zaradi politične povezanosti s projektom 3. razvojne osi, saj so bile med obdobjem priprave in realizacije pričujočega diplomskega dela parlamentarne volitve in so se stvari vmes zapletale in spreminjale.

LITERATURA IN VIRI

LITERATURA

- Cestnik, S. In Hanžič, K. (ur.). (2015). *Kako nadoknaditi izgubljeni čas med 2010 in 2015*. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.
- Ficko, G. In Verhovnik, A. (2018). *Vpliv politike na izvajanje projekta 3. razvojne osi* (raziskovalno delo). Ravne na Koroškem: Mladinski svet Ravne na Koroškem. Pridobljeno 20. 5. 2018 s http://www.hitronakorosko.si/images/dokumenti/23-04-2018_Strokovni_clanek_o_3RO.pdf
- Grobelnik, A. in Verhovnik, A. (2016). *Hoč' mo cesto!. Koroška in 3. razvojna os – analiza stanja v regiji* (Raziskovalna naloga). Ravne na Koroškem: Mladinski svet Ravne na Koroškem
- Pušnik, N. (2018, 11. julij). Korošci na ceste, ker 'hoč'jo cesto', minister Gašperšič jih miri. *24ur.com*. Pridobljeno 10. 8. 2018 s <https://www.24ur.com/novice/slovenija/korosci-na-ceste-ker-hoc-jo-cesto-minister-gaspersic-jih-miri.html>
- Ranc, T. (2018, 12. april). Korošci šokirani, na terenu so se pričele prve parcelacije. Maja pa bi lahko podpisali pogodbe za projektante. Gradnja bo zahtevna in etapna, zato se do rokov na Darsu ne opredeljujejo. *Večer.si*. Pridobljeno 22. 5. 2018 s <https://www.vecer.com/parcelacije-za-tretjo-razvojno-os-ze-v-teku-6443622>

VIRI

- AJPES. (2017). Informacija o poslovanju gospodarskih družb v Republiki Sloveniji v letu 2016. Pridobljeno s https://www.ajpes.si/doc/LP/Informacije/Informacija_LP_GD_zadruga_2016.pdf
- DARS (2018). *3. razvojna os* (zgibanka o tretji razvojni osi). Pridobljeno s https://www.dars.si/Dokumenti/2_AC_HC_v_gradnji_in_obstojece/Tretja%20os/3RO_S_J-web.pdf
- Ministrstvo za infrastrukturo. (2015). *Infrastrukturni projekti na področju prometne infrastrukture v Sloveniji*. [online] Pridobljeno 30. 4. 2018 s http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Kabinet_ministra/INFRASTRUKTURNI_PROJEKTI.pdf
- Ministrstvo za okolje in prostor. (2006). *Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi* (povzetek). [online] Pridobljeno 21. 7. 2018 s http://hrastnik.si/uploads/tx_hrastnikrazpisi/projekt_tretje_raz_osi.pdf
- Ministrstvo za infrastrukturo (MZI). (b. l.). [online] Pridobljeno 30. 4. 2018 s http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/kopenski_promet/sektor_za_cesto/drzavne_cesto/#c10918
- Odllok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS). Uradni list RS, št. 76/04, 33/07 – ZPNačrt in 61/17 – ZUreP-2.
Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2014–2020. Uradni list RS, št. 34/14.
- Regionalna razvojna agencija za Koroško. (2015). *Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014 – 2020*. Str. 7. Pridobljeno 3. 5. 2018 s <http://www.rra-koroska.si/si/regionalni-razvoj/regionalni-razvojni-program>

- Statistični urad Republike Slovenije (SURs). (b. l.). Koroška regija. Pridobljeno 27. 5. 2018 s <http://www.stat.si/obcine/sl/2016/Region/Index/3>
- Savinjsko - Šaleška gospodarska zbornica (SŠGZ). (2018, 18. april). *Arhiv: 3. razvojna os: Umika ni!* Pridobljeno s <https://ssgz.gzs.si/vsebina/Novice/ArticleId/65114/3-razvojna-os-umika-ni>
- Urbis d.o.o. (2007). *Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Loper in mejo z Republiko Avstrijo*. Pridobljeno 13. 5. 2018 s http://www.lex-localis.info/files/6002746b-c1eb-4269-9164-a030ed47cdf8/633293378880000000_vrednotenje%20in%20primerjava%20variant.pdf