



Številka:	350-08-63/2005-MOP/445-10921-02
Ljubljana, dne	3. 6. 2020
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE <a href="mailto:gp.gs@gov.si">gp.gs@gov.si</a>	
<b>Zadeva:</b>	<b>Informacija o postopku priprave in predlaganih rešitvah državnega prostorskega načrta za avtocesto na odseku Postojna/Divača-Jelšane – predlog za obravnavo na vladi RS</b>
<b>1. Predlog sklepov vlade:</b>	<p>Na podlagi 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Zakon o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na ..... seji dne ..... pod točko .....obravnavala in sprejela naslednji</p> <p style="text-align: center;">S K L E P :</p> <p>1. Vlada Republike Slovenije sprejme Informacijo o postopku priprave in predlaganih rešitvah državnega prostorskega načrta za avtocesto na odseku Postojna/Divača-Jelšane.</p> <p style="text-align: right;">dr. Božo Predalič GENERALNI SEKRETAR</p>
<b>2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v Državnem zboru RS z obrazložitvijo razlogov:</b>	
<b>3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– mag Andrej VIZJAK, minister,</li><li>– Robert ROŽAC, državni sekretar,</li><li>– Georgij BANGIEV, v.d. generalnega direktorja Direktorata za prostor, graditev in stanovanja</li><li>– Ana VIDMAR, vodja Sektorja za prostorsko načrtovanje,</li><li>– Meta Muršec, sekretarka.</li></ul>
<b>3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:</b>	
<b>4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu Državnega zbora RS:</b>	
<b>5. Kratek povzetek gradiva:</b>	
Vlada RS sprejme Informacijo o postopku priprave in predlaganih rešitvah državnega prostorskega načrta za avtocesto na odseku Postojna/Divača-Jelšane, iz katere izhaja, da se v nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta proučijo in v študiji variant medsebojno vrednotijo izvedljive variante v koridorju med Postojno in Jelšanami.	

<b>6. Presoja posledic:</b>		
a)	na javnofinančna sredstva v višini, večji od 40 000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	NE
b)	na usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	NE
č)	na gospodarstvo, posebej na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	na okolje, kar vključuje tudi prostorske in varstvene vidike	NE
e)	na socialno področje	NE
f)	na dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> <li>– na nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja,</li> <li>– na razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna,</li> <li>– na razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij.</li> </ul>	NE
<b>7.a Predstavitev ocene finančnih posledic, višjih od 40 000 EUR:</b>		
<b>7.b Predstavitev ocene finančnih posledic, nižjih od 40 000 EUR:</b>		
<b>Sprejem Sklepa nima nobenih finančnih posledic.</b>		
<b>8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:</b>		
Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na: <ul style="list-style-type: none"> <li>- pristojnosti občin,</li> <li>- delovanje občin,</li> <li>- financiranje občin.</li> </ul>		NE
Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Skupnosti občin Slovenije SOS: NE</li> <li>– Združenju občin Slovenije ZOS: NE</li> <li>– Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: NE</li> </ul>		
<b>9. Predstavitev sodelovanja javnosti:</b>		
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja		NE
Razlogi za neobjavo: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Predlog sklepa predhodno ni bil objavljen na spletni strani predlagatelja, tako tudi niso bile podane oz. prejete pripombe ali predlogi civilne družbe.</li> <li>– S sprejemom tega sklepa se Vlada RS seznanila, da se v nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta proučijo in v študiji variant medsebojno vrednotijo izvedljive variante v koridorju med Postojno in Jelšanami.</li> </ul>		
<b>10.</b>	<b>Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:</b>	DA
<b>11.</b>	<b>Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:</b>	NE

mag. Andrej VIZJAK

MINISTER

**Priloge:**

JEDRO GRADIVA 1: Informacija o postopku priprave in predlaganih rešitvah državnega prostorskega načrta za avtocesto na odseku Postojna/Divača-Jelšane

## JEDRO GRADIVA 1:

# O B R A Z L O Ž I T E V

## SKLEPA VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE

### I N F O R M A C I J A

## O POSTOPKU PRIPRAVE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA AVTOCESTO NA ODSEKU POSTOJNA/DIVAČA-JELŠANE IN PREDLAGANIH REŠITVAH

### 1. PODLAGA ZA PRIPRAVO DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA

Priprava **državnega prostorskega načrta** za avtocesto med mednarodnim mejnim preходом Jelšane in avtocesto A1 Šentilj–Srmin predstavlja eno od izhodišč za doseganje ciljev Strategije prostorskega razvoja Slovenije (Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije, Uradni list RS, št. 76/04, 33/07 – ZPNačrt in 61/17 – ZUreP-2, v nadaljnjem besedilu: SPRS). V SPRS je navezava nove prometnice na obstoječo avtocesto A1 Šentilj–Srmin določena le okvirno, in sicer na odseku med Divačo in Postojno.

Glavni cilj načrtovane avtoceste je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena na širšem območju jugozahodne Slovenije ter njihovo povezanost z mednarodnimi povezavami ustreznega pomena. Načrtovana avtocesta bo omogočila policentrični razvoj omrežja mest in drugih naselij v Sloveniji, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko–razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje vlog podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem. Načrtovana avtocesta je opredeljena tudi kot del omrežja daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena v okviru Jadransko–Jonske pobude.

Obstoječe avtocestno omrežje širšega območja predstavljata zgrajeni avtocesti A1 Šentilj–Srmin in A3 Gabrk–Fernetiči. Glavna cesta G6, ki se v Postojni odcepi proti Jelšanam in poteka čez Ilirsko Bistrico, poleg regionalnega prometa prevzema tudi večino daljinskega prometa iz osrednje Slovenije proti Reki. Zaradi elementov obstoječe ceste so na njej omejitve za tovorni promet, ki zato poteka po glavni cesti G7 čez Kozino. Cesta G7 trenutno prevzema tudi večino daljinskega cestnega prometa v okviru Jadransko–Jonskega koridorja.

Minister za promet je z dopisom št. 2644-8/2005/2-0032074 z dne 31. 5. 2005 dal pobudo za izdelavo državnega prostorskega načrta za avtocesto na odseku Postojna/Divača–Jelšane. Pobuda je bila dokumentirana z grafičnim prikazom koridorjev na območju med Postojno in Divačo ter Jelšanami v M: 1:100 000.

Pobuda ministra za promet je bila utemeljena z:

- Odlokom o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04, 33/07 - ZPNačrt in 61/17 - ZUreP-2);
- Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16).

## **2. CILJ IN FUNKCIJA NOVE PROMETNE POVEZAVE**

Načrtovana avtocesta bo omogočala preusmeritev daljinskega cestnega prometa na obravnavanem območju na sodobno, varno in zmojljivo prometnico. Bistveno se bodo izboljšale prometne razmere na obstoječem omrežju državnih cest na obravnavanem območju, razbremenjene bodo obstoječe prometnice, izboljšana bo prometna varnost in kvaliteta bivanja v naseljih, skozi katere poteka daljinski promet.

Vloga načrtovane avtoceste je predvsem:

- zagotovitev medsebojne povezanosti središč mednarodnega, državnega in regionalnega pomena na širšem območju jugozahodne Slovenije ter njihove povezanosti z mednarodnimi središči;
- zagotovitev daljinske cestne povezave v Jadransko–Jonskem koridorju in povezanosti tujih središč mednarodnega pomena čez ozemlje Slovenije;
- navezava prometnih vozlišč mednarodnega in nacionalnega pomena na daljinsko cestno povezavo v okviru Jadransko–Jonskega koridorja;
- navezava pomembnejših lokalnih središč obravnavanega območja na daljinske cestne povezave;
- razbremenitev obeh sedanjih glavnih cest (G6, Postojna–Jelšane in G7, Kozina–Starod), ki ne omogočata ustreznih voznih razmer za daljinski promet;
- izboljšanje kakovosti in časa potovanja ter prometne varnosti;
- izboljšanje kvalitete bivanja v naseljih skozi katere poteka daljinski promet (manjše obremenitve s hrupom, izboljšanje prometne varnosti);
- na hidrografskih območjih rek Reke in Pivke izboljšanje nadzora nad odvajanjem padavinskih odpadnih voda s cest in boljše obvladovanje tveganja z onesnaževanjem.

## **3. PREDMET IN UREDITVENO OBMOČJE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA**

Predmet državnega prostorskega načrta za gradnjo avtoceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Hrvaško (v nadaljnjem besedilu: državni prostorski načrt) so poleg gradnje državne ceste tudi vse prostorske ureditve, povezane z gradnjo in delovanjem nove prometne povezave.

Okvirno območje državnega prostorskega načrta je določeno z obsegom prostorskih ureditev, ki so predmet državnega prostorskega načrta. Glede na potek prvotno predlaganih tras v pobudi sega območje državnega prostorskega načrta na območja občin Postojna, Divača, Pivka in Ilirska Bistrica.

## **4. DOSEDANJI POSTOPEK PRIPRAVE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA**

Postopek priprave državnega prostorskega načrta se je pričel na podlagi pobude ministra za promet z dne 31. 5. 2005 in je potekal v skladu z določbami Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr., 58/03 – ZZK-1, 33/07 – ZPNačrt, 108/09 – ZGO-1C, 80/10 – ZUPUDPP in 61/17 – ZUreP-2)

Dne 18. 4. 2006 je Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor (v nadaljnjem besedilu: MOP Direktorat za prostor) sklical prostorsko konferenco z namenom pridobitve in uskladitve priporočil in usmeritev lokalnih skupnosti, gospodarstva, interesnih združenj in organizirane javnosti glede predvidenih prostorskih ureditev. Priporočila in usmeritve so na

prostorski konferenci podali predstavniki občin Pivka, Postojna, Divača in Ilirska Bistrica ter predstavniki Krajevne skupnosti Rečica, Ilirska Bistrica, Zavoda za gozdove RS, Območne enote Postojna, Zavoda RS za varstvo narave, Območne enote Nova Gorica in Društva za okolje, družbo, naravo in zdravje, Ljubljana.

Na podlagi pobude ter sklepov prostorske konference je minister za okolje in prostor v soglasju z ministrom za promet določil Program priprave državnega lokacijskega načrta za avtocesto na odseku Postojna/Divača-Jelšane (Uradni list RS, št. 100/06).

Glede na to, da je v SPRS točka navezave na avtocesto A1 Šentilj–Srmin določena le okvirno, na širšem območju med Divačo in Postojno, sta bili v prvi fazi, z namenom opredelitve ustreznega scenarija povezave med obstoječo avtocesto A1 na odseku med Postojno in Divačo ter mednarodnim mejnim prehodom Jelšane, izdelani študiji: »Prometno in ekonomsko-prometno vrednotenja različic AC odseka Postojna/Divača-Jelšane« (PNZ d.o.o., julij 2007, v nadaljnjem besedilu: Prometno–ekonomska študija) ter »Prostorsko razvojna študija povezave med avtocesto A1 (Postojna-Razdrto) in MMP Jelšane« (Omega consult d.o.o., julij 2007, v nadaljnjem besedilu: Prostorsko–razvojna študija).

Iz zaključkov Prometno–ekonomske študije, na podlagi prometnega kriterija izhaja, da različice, ki vključujejo avtocesto v koridorju proti Postojni, prinašajo največje prometne učinke (koristi uporabnikov). Čim bolj se koridor pomika proti zahodu, manj je prometno učinkovit.

V zaključku Prometno–ekonomske študije so bile na podlagi prometnega in ekonomsko-prometnega vrednotenja za nadaljnjo obdelavo v študiji variant predlagane variante v koridorju proti Postojni (z varianto, ki bi vključevala tudi rekonstrukcijo obstoječe ceste Divača – Pivka) in variante v koridorju proti Razdrtemu.

Prostorsko–razvojna študija je pokazala, da je s prostorsko-razvojnega vidika primarno potrebna navezava proti Divači, vendar pa glede na rezultate prometne študije ne nujno avtocesta, v smeri proti Postojni pa ustrezna prometna poveza že obstaja. Trasa v koridorju proti Razdrtemu ima manjše vplive na poselitev in na kmetijska zemljišča, zato pa večje na območje sklenjenih gozdov, pomembnih za prehod velikih živali. Ima opazno najmanjši prispevek k prostorskemu razvoju in omogoča samo delno ustrezno povezljivost.

Na podlagi obeh navedenih študij ni bilo mogoče izločiti nobenega koridorja, pokazalo pa se je, da avtocesta v obeh koridorjih (v tako imenovani obliki "Y") ni upravičena in naj se avtocesta, zaradi zagotavljanja sklenjenega avtocestnega sistema, oz. povezave v Jadransko – Jonskem koridorju, načrtuje le v enem koridorju.

V tem času je MOP Direktorat za prostor zaradi sprememb v predpisih, ki urejajo pripravo investicijske dokumentacije, v sodelovanju z DARS d. d. in Ministrstvom za promet pripravil tudi predlog prenove metodologije za vrednotenje variant v študiji variant in jo uskladi s metodologijo za pripravo investicijske dokumentacije.

Oktobra 2010 je bil sprejet Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Ur. list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2, v nadaljevanju: ZUPUDPP), ki je določil tudi potek postopkov priprave državnih prostorskih načrtov, v katerih so bili določeni koraki že opravljeni. Skladno z ZUPUDPP je bilo treba za državni prostorski načrt za AC na odseku Postojna/Divača - Jelšane dopolniti pobudo. ZUPUDPP je določil, da je sestavni del pobude nabor izvedljivih variant trase ter dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljnjem besedilu: DIIP). Marca 2011 je bila izdelana Dopolnitev pobude za

državni prostorski načrt za odsek avtoceste Postojna/Divača–Jelšane (LUZ d.d., september 2011), ki jo je Ministrstvo za promet posredovalo MOP Direktoratu za prostor.

Pobuda je bila od 27. junija 2011 do 29. julija 2011 objavljena v digitalni obliki na spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor. V tem času je imela javnost možnost dati predloge, priporočila, usmeritve in mnenja v zvezi s pobudo. Na podlagi pobude so bile pridobljene tudi smernice nosilcev urejanja prostora (v nadaljnjem besedilu: NUP) in mnenja oz. predlogi javnosti.

Septembra 2012 je bila izdelana Analiza smernic za avtocesto na odseku Postojna /Divača – Jelšane (LUZ d.d., september 2012) in izvedena prostorska konferenca. Prostorska konferenca je obravnavala predlog novega sklepa o pripravi državnega prostorskega načrta za avtocesto na odseku Postojna/Divača –Jelšane, ki ga je 3. 1. 2013 sprejela Vlada Republike Slovenije.

ZUPUDPP je določal, da se prostorska ureditev, ki se umešča v prostor z državnim prostorskim načrtom, praviloma določi s primerjavo več variantnih rešitev. Variantne rešitve morajo biti presojane z vidika prostorskega razvoja (racionalna raba prostora), s funkcionalnega, varstvenega in ekonomskega vidika, ter ocenjene z vidika družbene sprejemljivosti. Sklep o pripravi državnega prostorskega načrta za avtocesto na odseku Postojna/Divača –Jelšane, je za nadaljnjo obravnavo in vrednotenje opredelil naslednje variante:

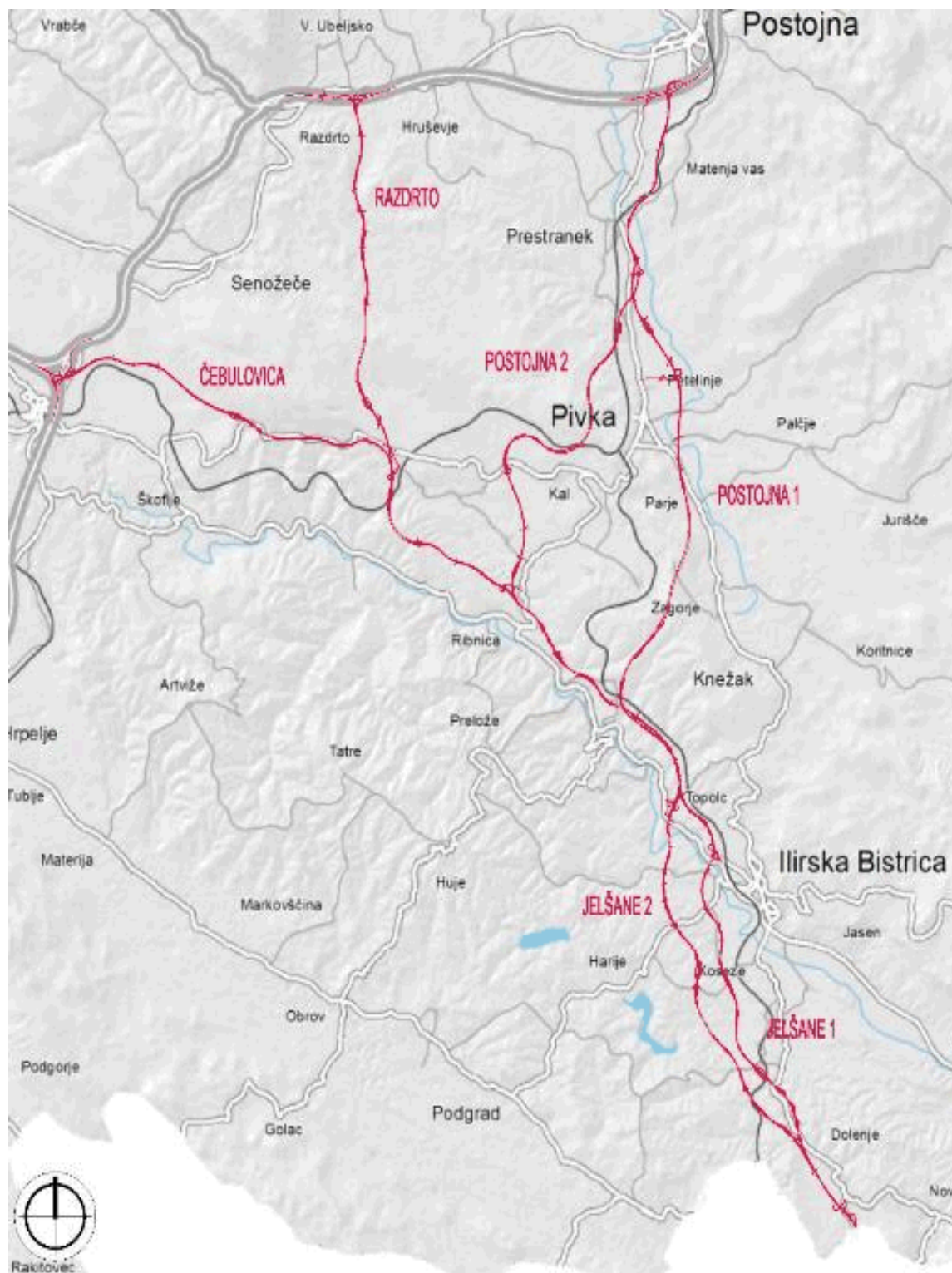
- v vzhodnem koridorju (Postojna 1),
- v srednjem koridorju (Razdrto 3),
- v zahodnem koridorju (Čebulovica oz. Divača 1)
- v južnem delu (Jelšane 1 in Jelšane 2).

Na podlagi predlogov za optimizacije ter usmeritev za nadaljnje načrtovanje, ki so bili podani v zaključkih analize smernic, so bile izdelane preveritve:

- preučitev in opredelitev najustreznejše variante priključevanja na avtocesto A1 Šentilj–Srmin,
- preučitev možnosti poteka trase zahodno od Čepnega,
- preučitev možnosti umestitve priključka Ribnica.

Ker je trasa variante Postojna 1 potekala čez območje pivških presihajočih jezer, je bilo mogoče predvideti, da se bo ta varianta v nadaljnjem postopku izkazala za nesprejemljivo. Zato je bila v koridorju proti Postojni v nadaljnjo obravnavo vključena tudi varianta Postojna 2, ki se izogne poteku preko območja Krajinskega parka Pivška presihajoča jezera. V maju leta 2014 je bilo območje pivških presihajočih jezer zavarovano tudi z Odlokom o Krajinskem parku Pivška presihajoča jezera (Uradni list RS, št. 43/2014).

Februarja 2014 je PNZ, d. o. o. izdelal gradbeno tehnični elaborat (projekt št. 12-1381, v nadaljnjem besedilu: GTE), ki je bil izhodišče za izdelavo prostorsko razvojnega elaborata in osnutka okoljskega poročila. V njem so obravnavane štiri variante na severnem odseku (Postojna 1, Postojna 2, Razdrto, Čebulovica) in dve varianti na južnem odseku (Jelšane 1 in Jelšane 2), torej skupno 8 kombinacij poteka variant od Postojne do Jelšan.



Slika 1: Variante, vključene v GTE (PNZ, februar 2014)

#### 4.1. IZDELAVA ŠTUDIJE VARIANT

Predlagane variante iz GTE so bile presojane s prostorskega, varstvenega in prometno-ekonomskega vidika. Podrobno so analize in presoje predstavljene v elaboratu Preveritev dodatnih optimizacij variant po izdelavi GTE (LUZ, Geateh in PNZ, oktober 2014).

Iz preliminarnih rezultatov sprejemljivosti variant z vidika vplivov na okolje (Geateh, Lutra, julij 2014), v fazi izdelave okoljskega poročila, se je izkazalo, da so nesprejemljive variante:

- Postojna 1: zaradi vplivov na kmetijstvo (obsežen poseg na kmetijska zemljišča), krajino (Odlok o krajinskem parku Pivška presihajoča jezera) in na naravo (več kot 1% izgubljenih površin notranjih con, Odlok o krajinskem parku Pivška presihajoča jezera),
- Postojna 2: zaradi vplivov na kmetijstvo (obsežen poseg na kmetijska zemljišča),
- Razdrto: zaradi vplivov na naravo (gozdno sklenjeno območje, življenjski prostor velikih zveri in prostor za njihovo migracijo) in na gozd (poseg v mirno cono in v sklenjeno gozdno območje),
- Čebulovica: zaradi vplivov na krajino (Škocjanske jame) in na naravo (Škocjanske jame),
- Jelšane 1: zaradi vplivov na kmetijstvo (obsežen poseg na kmetijska zemljišča), naravo (več kot 1% izgubljenih površin notranjih con, naravna vrednota Bukoviške mlake).

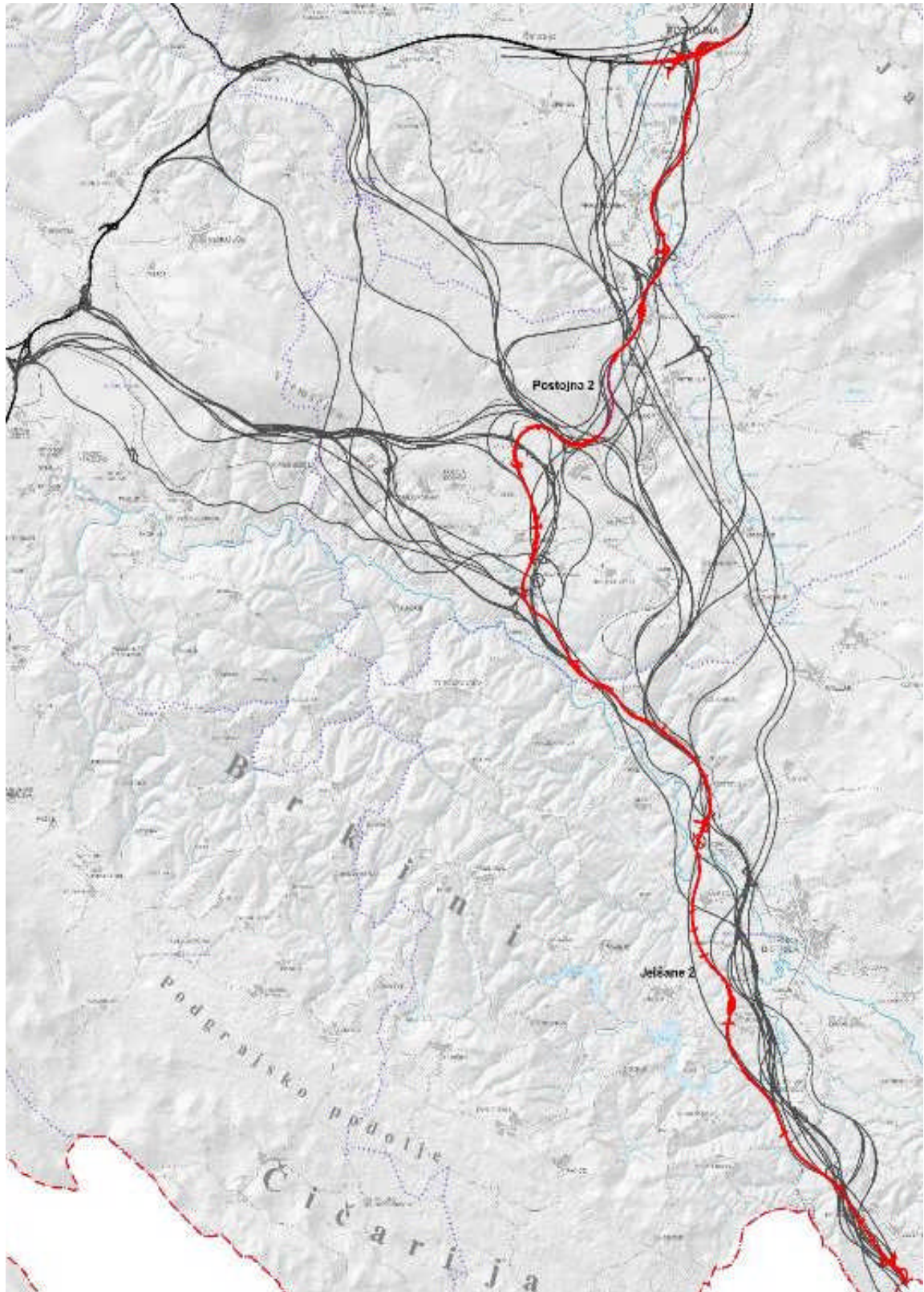
Glede na ugotovljene negativne vplive so bile naknadno predlagane dodatne optimizacije, z vidika vplivov na kmetijstvo. Ker se je z vidika vplivov na kmetijska zemljišča osnovna varianta Postojna 2 izkazala kot nesprejemljiva, sprejemljiva pa je bila z ostalih vidikov, je bila predlagana dodatna optimizacija trase Postojna 2 z namenom doseganja okoljske sprejemljivosti in s čim manjšimi prostorskimi premiki. Prav tako je bila predlagana dodatna optimizacija variante Jelšane 2, ki je z vidika vpliva na kmetijska zemljišča sprejemljiva le z izvedbo omilitvenih ukrepov pri naseljih Topolec in Zarečje.

V elaboratu Preveritev dodatnih optimizacij variant po izdelavi GTE (LUZ, Geateh in PNZ, oktober 2014) je bilo ugotovljeno, da je na ta način optimizirana kombinacija variant Postojna 2 (v nadaljnjem besedilu: PO2) in Jelšane 2 (v nadaljnjem besedilu: JE2) edina okoljsko sprejemljiva in kot taka tudi edina primerna za nadaljnjo obravnavo v postopku priprave državnega prostorskega načrta oz. študije variant. Optimizacija variant ne vpliva na prometno ekonomske karakteristike osnovnih variant.

V juniju 2015 je za varianto optimizirana PO2 - optimizirana JE2 (v nadaljevanju PO2-JE2-opt.), v času izdelave oz. zaključevanja študije variant, prišlo še do nekaterih dodatnih predlogov optimizacij, ki so bile preverjene in ocenjene kot izvedljive v nadaljnjih fazah projektiranja. Predlagane optimizacije variant so bile preverjene tudi s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika.

Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve trase avtoceste Postojna/Divača–Jelšane je bila vsebinsko končana v januarju 2016 ter nato dopolnjena še na osnovi pripomb Komisije za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest, javne železniške infrastrukture, letalstva in pomorstva na Ministrstvu za infrastrukturo.





Slika 2: Prikaz vseh preverjenih variant in potočkov v prostoru (črno) z okoljsko sprejemljivo varianto PO2-JE2-opt. (rdeče).

#### **4.2. IZDELAVA ŠTUDIJE PREVERITVE MOŽNOSTI IZVEDBE REKONSTRUKCIJE OBSTOJEČE CESTNE POVEZAVE**

Izdelava študije variant je bila v nadaljevanju začasno prekinjena zaradi preveritve možnosti izvedbe rekonstrukcije obstoječe cestne povezave Postojna – Jelšane. V Strategiji razvoja prometa v Republiki Sloveniji in Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (september 2016) je v okviru ukrepa Ro. 18 »Povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom« predvideno, da se pred nadaljevanjem načrtovanja nove AC preveri možnost izvedbe podukrepa Ro 18.2 »Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Postojna-Jelšane« v povezavi z ukrepom Ro. 18.1 »Obvoznice (Pivka, Prestranek)« in sicer na način, da bodo doseženi vsi cilji iz ukrepa Ro. 18. Pri tem je med drugim treba zagotoviti ustrezen standard in pretočnost obstoječe ceste za hitrost 90 km/h, ločiti daljinski promet od notranjega in ciljno-izvornega, izboljšati prometno varnost ter zadostiti zahtevam EU za razvoj celovitega vseevropskega prometnega omrežja.

Glede na navedeno je bila v avgustu 2018 izdelana Študija preveritve možnosti izvedbe rekonstrukcije obstoječe cestne povezave Postojna – Jelšane (PNZ d.o.o., avgust 2018). Rezultati so pokazali, da ob upoštevanju vseh izhodišč, opredeljenih v Strategiji razvoja prometa v RS, rekonstrukcija ni možna. V decembru 2018 je Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet na podlagi te Preveritve in v skladu z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Ukrep Ro. 18.3 »AC povezava Postojna – Jelšane« sprejelo odločitev, da je treba pospešeno nadaljevati s postopkom priprave državnega prostorskega načrta za AC Postojna/Divača – Jelšane.

Dne 17. 11. 2017 je stopil v veljavo Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17, v nadaljnjem besedilu: ZUreP-2), ki se je pričel uporabljati 1. 6. 2018. Ta v 270. členu določa, da se postopek priprave državnega prostorskega načrta, ki je v skladu z ZUPUDPP v fazi načrtovanja in študije variant, konča po določbah od 87. člena ZUreP-2 dalje.

#### **4.3. OPIS PREDLOGA IZVEDLJIVE VARIANTE V ŠTUDIJI VARIANT**

Nova prometnica je predvidena kot avtocesta s štiripasovnim smerno ločenim voziščem s srednjim ločilnim pasom in obojestranskima odstavnima pasovoma in je po prometni funkciji daljinska cesta. V večjem delu poteka po ravninskem in gričevnatem terenu, kjer je projektna hitrost 130 km/h. Manjši delež poteka tudi v hribovitem terenu, kjer je projektna hitrost 100 km/h. Skupna dolžina AC znaša 38,3 km.

Severni del trase se na avtocesto A1 Šentilj-Srmin priključi v novem razcepu »Postojna A1«, ki se načrtuje vzhodno od obstoječega avtocestnega priključka Postojna pri Stari vasi. Trasa poteka vzhodno od športnega letališča Postojna in vodotoka Stržen, nato poteka v neposredni bližini železniške proge Ljubljana-Trst/Koper/Reka, vzhodno od naselij Rakitnik, Matenja vas in Prestranek. Po prečkanju reke Pivke severno od naselja Selce, kjer je načrtovan priključek, z viaduktom prečka državno ceste G1-6 Postojna-Pivka ter železniško progo, in se usmeri v hribovje zahodno od Pivke. Zahodno od naselja Selce je načrtovano obojestransko počivališče. Zahodno od naselja Gradec trasa preide v predor, za predorom pa poteka po pobočju Osojnice. Na območju Košane je predviden priključek. Trasa nato poteka severovzhodno oz. vzhodno od naselja Nova Sušica v Košanski dolini po pokritem vkopu in nato z viaduktom preide na območje Sušiških brd ter z naslednjim viaduktom na severno pobočje potoka Škrnik. Nadaljuje se proti jugovzhodu in z viaduktom prečka potok

Jermensčica. Južno od Kilovč poteka v predoru, od Kilovč do Podstenja pa trasa poteka zahodno od železniške proge Ljubljana- Postojna-Reka. Severozahodno od naselja Topolc je načrtovan priključek Ilirska Bistrica. Na državno cesto se naveže pri Mežnariji v bližini obstoječega križišča za Podstenje. Trasa po zahodni strani obide Topolc ter prečka dolino Reke. Nadalje poteka po razgibanem hribovitem terenu zahodno od naselji Zarečje, Dobro Polje, Zarečica in Velika Bukovica. Tu so predvideni visoki nasipi in globoki vkopi. Na tem delu trasa preko viadukta prečka vodotok Molja, sledi potek trase v visokem nasipu po ravninskem terenu zahodno od Male Bukovice. Nato se začne trasa vzpenjati zahodno od Debelega hriba, z viaduktom prečka železnico in državno cesto Bukovica ter dalje poteka preko Dolgega rta in Velikega vrha. Zahodno od Dolenjega pri Jelšanah trasa sledi koridorju obstoječega daljnovoda Ilirska Bistrica-Matulji. Nato se trasa usmeri proti mednarodnemu mejnemu prehodu Jelšane. Južno od Jelšan pred mejnim prehodom je predviden priključek Jelšane. Zaključek trase je zasnovan ob upoštevanju smeri hrvaške avtoceste A7, in sicer tako, da bo po odpravi mejnih kontrol na meji z Republiko Hrvaško možna vožnja preko meje z nezmanjšano hitrostjo.





Slika 3: Prikaz poteka trase načrtovane AC Postojna/Divača-Jelšane v širšem prostoru (varianta PO2-JE2-opt.)

#### 4.4. POSTOPEK OPTIMIZACIJE PREDLAGANE REŠITVE

Na pobudo županov občin Divača, Pivka, Postojna in Ilirska Bistrica, ki so jo podali v februarju 2019, je bila izvedena dodatna preveritev variant trase avtoceste v koridorju Postojna, z možnostjo navezave na avtocesto A1 pri Hruševju.

Razlog za nov predlog županov je bila njihova ugotovitev, da predviden potek trase v severnem delu, s priključkom na območju obstoječega priključka Postojna, družbeno ni sprejemljiv, kar lahko predstavlja veliko oviro pri nadaljnjih fazah umeščanja trase v prostor.

Predlog občin je predstavljal izhodišče za dodatno preveritev poteka trase v koridorju Postojna-navezava na avtocesto A1 pri Hruševju (po predlogu županov), ki so jo pripravili LUZ, d. d., Omega Consult, d. o. o., PNZ, d. o. o. in Aquarius, d. o. o. v juliju 2019 (v nadaljnjem besedilu: Preveritev predloga Hruševje).

V gradivu je bilo poleg izhodiščne variante, ki so jo predlagali župani, preverjenih šest osnovnih variant. Tehnične rešitve variant so bile vrednotene z varstvenega in prostorskega vidika ter dodatno optimizirane z vidika vplivov na kras ter posegov na najbolj kvalitetna kmetijska zemljišča. Na osnovi optimizacij sta se kot edini potencialno primerni izkazali dve varianti, Postojna 4A\_opt in Postojna 45\_opt. Ti dve varianti sta bili v naslednjem koraku podrobneje tehnično obdelani. Preveritev je bila zaključena junija 2019.

Preveritev je bila izvedena v naslednjih korakih:

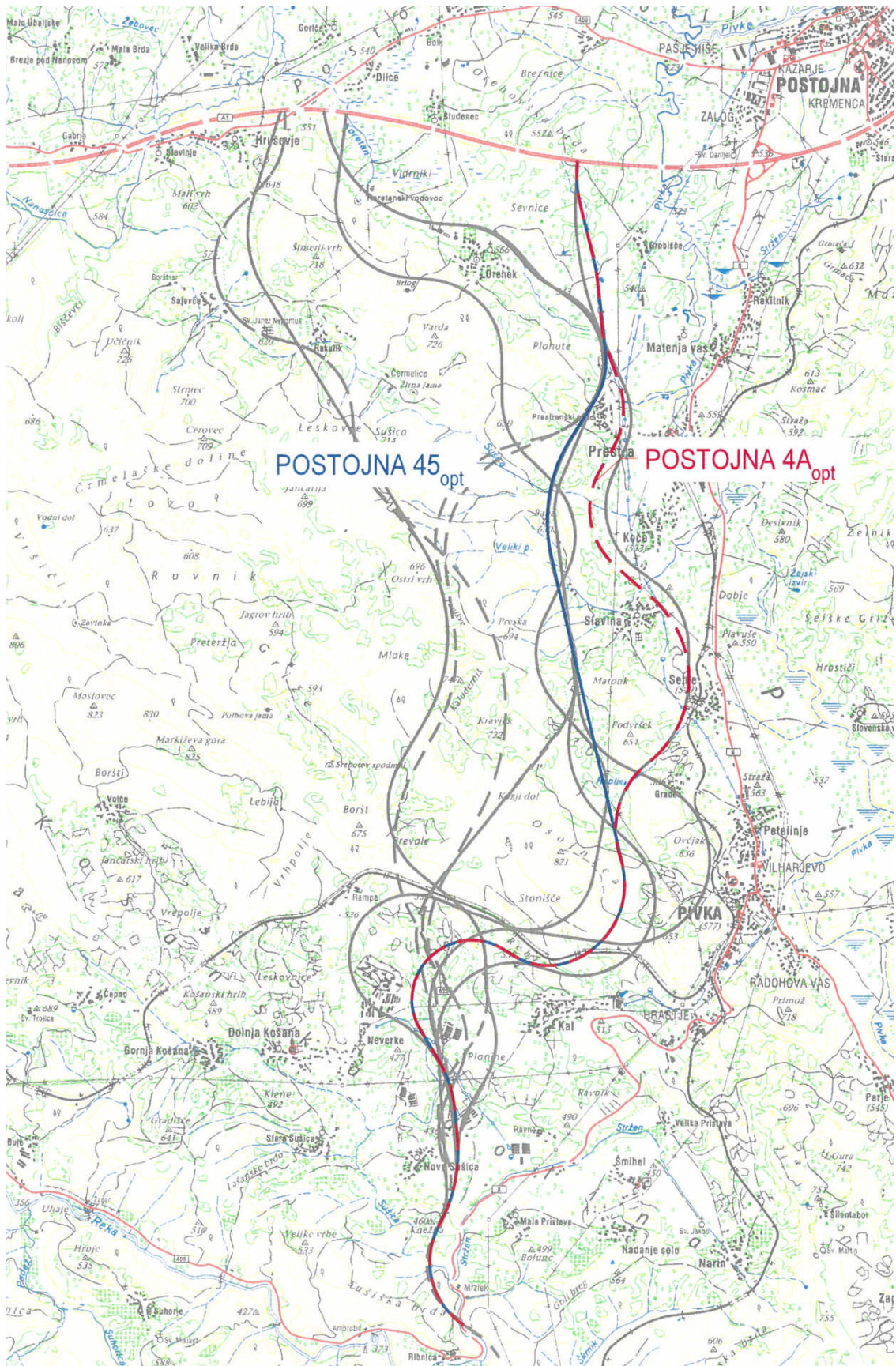
- na osnovi podanega predloga županov je bilo preverjenih šest osnovnih variant (gradbeno-tehnično, prostorsko in okoljsko);
- na osnovi optimizacij sta bili izmed osnovnih šestih variant v nadaljnjo obravnavo predlagani dve optimizirani varianti: Postojna 4A\_opt in Postojna 45\_opt, v obeh je priključevanje na avtocesto A1 oddaljeno od naselja Hruševje in bližje poteku predhodno obravnavane variante Postojna 4.
- varianti Postojna 4A\_opt in Postojna 45\_opt sta bili podrobneje gradbeno tehnično obdelani z namenom določitve ocene investicije in ustreznosti potekov s tehničnega vidika;
- izveden je bil izračun prometnih obremenitev za varianti Postojna 4A\_opt in Postojna 45\_opt;
- izvedeno je bilo vrednotenje variant Postojna 4A\_opt in Postojna 45\_opt s prostorskega, varstvenega, gradbeno tehničnega in prometnega vidika, in sicer kot opis ključnih ugotovitev oz. značilnosti posamezne variante (brez točkovanj oz. vrednostnih lestvic), na osnovi katerih bo možno sprejeti odločitev o nadaljevanju postopka.

Varianti Postojna 4A\_opt in Postojna 45\_opt sta zasnovani na naslednjih izhodiščih:

- Glede na cilje nove prometnice je ta predvidena kot avtocesta s štiripasovnim smerno ločenim voziščem, s srednjim ločilnim pasom in obojestranskima odstavnima pasovoma.
- Nova načrtovana avtocesta A6 Postojna/Divača-Jelšane je po prometni funkciji daljinska cesta. V večjem delu poteka po ravninskem in gričevnatem terenu, kjer je projektna hitrost 130 km/h. Po izhodu iz predora Osojnica, do konca viadukta Sušica, je projektna hitrost zaradi zahtevnosti terena in prehoda v Košansko dolino omejena na 100 km/h.
- Glede na vrsto in funkcijo ceste, projektno hitrost ter skladno s projektno nalogo bo imela avtocesta normalni prečni profil s štirimi pasovi (dva vozna in dva prehitevalna) z dvema robnima in dvema odstavnima pasovoma širine in s srednjim ločilnim pasom.
- Priključevanje načrtovane avtoceste A6 na avtocesto A1 Šentilj-Srmin je predvideno v razcepu Postojna. Razcep je zasnovan med naseljema Grobišče in Orehek v bližini obstoječega počivališča Studenec. Počivališče Studenec se prestavi na novo lokacijo,

zahodno od načrtovanega razcepa, z odmikom 3.260 m.





Slika 4: Prikaz preverjenih variant priključevanja na avtocesto A1 na območju Hruševja ter izvedljivih variant Postojna 4A\_opt in Postojna 45\_opt.

## **5. ZAKLJUČKI NA PODLAGI GRADIV, IZDELANIH V DOSEDANJEM POSTOPKU PRIPRAVE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA**

- Iz že izdelane študije variant izhaja, da so trase v severnem delu v koridorjih proti Divači in Razdrtemu neizvedljive. Prav tako je neizvedljiva trasa Jelšane 1 v južnem koridorju. Predlagana (edina) izvedljiva trasa v študiji variant je kombinacija trase Postojna 2 v severnem delu in Jelšane 2 v južnem delu (PO2-JE2opt).
- Na pobudo županov občin Postojna, Pivka, Ilirska Bistrica in Divača je bila preverjena trasa s priključevanjem na obstoječo avtocesto A1 pri naselju Hruševje, ki sicer ni izvedljiva, sta pa izvedljivi dve varianti, varianta Postojna 4A\_opt in varianta Postojna 45\_opt s priključkom v bližini obstoječega počivališča Studenec. S takim predlogom variant so se župani na predstavitvi v avgustu 2019 strinjali in ga načeloma potrdili.
- Strokovne podlage za obe novi izvedljivi varianti bo treba dopolniti na podlagi dopoljenih smernic nosilcev urejanja prostora in ju nato enakovredno obravnavati v študiji variant v postopku priprave državnega prostorskega načrta
- V študiji variant se tako v nadaljevanju vrednoti in medsebojno primerja le izvedljive variante, in sicer:
  - v severnem delu trase Postojna 4A\_opt, Postojna 45\_opt in Postojna 2 (PO2),
  - v južnem delu trase Jelšane 2 (JE2).





primerjavo v študiji variant

## **8. NADALJEVANJE POSTOPKA PRIPRAVE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA**

Po tem, ko Vlada Republike Slovenije sprejme Informacijo o postopku priprave državnega prostorskega načrta in o predlaganih variantah trase v koridorju proti Postojni, bo investitor (DARS, d. d.) izvedel javna naročila za pridobitev izdelovalcev vseh dodatnih oz. novih strokovnih podlag in sicer: projektne dokumentacije, prostorske dokumentacije, dokumentacije s področja varstva okolja in ohranjanja narave, prometnih študij in elaboratov s področja prometne ekonomike, investicijske dokumentacije, presoj in ocen s področja zagotavljanja prometne varnosti in drugih strokovnih podlag ter zagotovil gradivo za pridobitev dopolnitve smernic nosilcev urejanja prostora. Na podlagi dopolnjenih smernic bo izdelana analiza smernic ter dopolnjene vse potrebne strokovne podlage za izdelavo študije variant.

Študija variant s predlogom najustreznejše variante bo javno objavljena ter razgrnjena tudi v lokalnih skupnostih. K študiji variant bodo pridobljena mnenja nosilcev urejanja prostora ter pripombe in predlogi javnosti, nanje bo odgovorjeno v stališčih do pripomb in predlogov, ki jih sprejmeta pobudnik in pripravljavec državnega prostorskega načrta.

Fazi javne razgrnitve in javnih obravnav študije variant in okoljskega poročila sledi faza priprave predloga državnega prostorskega načrta, na katerega je treba pridobiti pozitivna mnenja NUP. V postopku priprave državnega prostorskega načrta bo pridobljena tudi odločba o sprejemljivosti vplivov plana na okolje. Postopek priprave državnega prostorskega načrta se zaključi s sprejemom uredbe o državnem prostorskem načrtu na Vladi Republike Slovenije.