



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 371-21/2021/11
Ljubljana, dne 14. 9. 2021
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE gp.gs@gov.si
ZADEVA: Ugotovitev, da je projekt »Rekonstrukcija regionalne ceste R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec« prostorska ureditev državnega pomena – predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
Na podlagi 21. člena Zakona 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) in tretjega odstavka 50. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17) je Vlada Republike Slovenije na redni seji dne pod točko sprejela naslednji
SKLEP:
Vlada Republike Slovenije ugotavlja, da je zaradi gospodarskih, socialnih, kulturnih in varstvenih značilnosti, ki so pomembna za razvoj Republike Slovenije, projekt » Rekonstrukcija regionalne ceste R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec« prostorska ureditev državnega pomena.
Janja Garvas Hočevar GENERALNA SEKRETARKA
Priloga: - obrazložitev
Prejmejo: - Ministrstvo za infrastrukturo - Ministrstvo za okolje in prostor - Ministrstvo za finance - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo - Služba Vlade republike Slovenije za zakonodajo - Urad Vlade Republike Slovenije za komuniciranje
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:
/
3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:
- Jernej Vrtovec, minister; - Aleš Mihelič, državni sekretar; - Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet;
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:
/
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu Državnega zbora RS:
/
5. Kratek povzetek gradiva:

Obstoječa regionalna cesta R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec ima poleg turističnega tudi velik gospodarski pomen, ki predvsem Gornjemu Posočju omogoča povezavo z Gorenjsko in s tem širi možnosti za ohranitev prebivalstva v demografsko ogroženemu delu Gornjega Posočja. V zimskem času je cestna povezava Gorenjske in Posočja možna le prek ozemlja Republike Italije, po daljši poti prek Rateč, Rablja in prelaza Predel v dolino Koritnice in naprej proti Bovcu. Približno 20 km dolga cesta od Gornje Trente do Kala Koritnice v zgornjem delu Soške doline je tako v zimskem času zaradi zapore poti prek prelaza Vršič dostopna le z jugozahodne smeri, iz Bovca.

Tudi v poletnih mesecih je zaradi gostega prometa prelaz Vršič pogosto popolnoma neprevozen, tako da je onemogočena hitra in varna intervencija po cesti v dolino. Enega od temeljnih pogojev za demografski in gospodarski razvoj države zagotavlja kakovostna cestna infrastruktura. Z zagotovitvijo celoletne prevoznosti Vršiške ceste bi omogočili regionalni razvoj severozahodne Slovenije, zaustavili bi izseljevanje iz Zgornjesoške doline in mu zagotovili razvoj.

Kljub temu, da je obstoječa regionalna cesta R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec kategorizirana kot regionalna cesta I. reda in ne sodi med prostorske ureditve državnega pomena (prometne cestne ureditve državnega pomena so avtoceste, hitre ceste ter glavne ceste I. in II. reda) ocenjujemo, da je nujno prenesti postopke prostorskega načrtovanja na državno raven, saj gre za zahtevno in pomembno prometno infrastrukturo. Ukrepi za celoletno prevoznost Vršiške ceste zahtevajo celovito in postopno izvedljivo rešitev, ki bo upoštevala varstvene in varnostne ukrepe.

Zakon o urejanju prostora (ZUreP-2) v 50. členu določa, da lahko Vlada Republike Slovenije ugotovi, da je prostorska ureditev, ki je zaradi svojih gospodarskih, socialnih, kulturnih in varstvenih značilnosti pomembna za razvoj Republike Slovenije, prostorska ureditev državnega pomena. K gradivu naj bi bilo pridobljeno predhodno mnenje Komisije za prostorski razvoj, ki pa še ni bila ustanovljena in ne deluje.

6. Presoja posledic za:		
a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	NE
e)	socialno področje	NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij 	NE
7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:		

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t+1
MZI Direkcija RS za infrastrukturo	2431-21-0108 Rekonstrukcija regionalne ceste R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec	995810 Državno cestno omrežje – namenski viri	3.000,00	202.722,88
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Tekoče leto (t)	Znesek za t+1
SKUPAJ:			-	
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)		Znesek za t + 1	
SKUPAJ				

Obrazložitev:	
I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu	
II. Finančne posledice za državni proračun	
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:	
Sredstva za izvedbo rekonstrukcija regionalne ceste R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec, so predvidena na projektu 2431-21-0108, in sicer na proračunski postavki 995810 Državno cestno omrežje – namenski viri.	
V preteklih letih za financiranje izdelave prostorske in projektne dokumentacije ni bilo porabe sredstev. Za financiranje strokovnih podlag za pripravo državnega prostorskega akta je predvidena poraba sredstev po naslednji dinamiki:	
<ul style="list-style-type: none"> - leto 2021 = 3.000 EUR - leto 2022 = 202.723 EUR - leto 2023= 217.515 EUR - leto 2024 = 236.074 EUR 	
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:!	
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:!	
7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR: /	
8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:	
Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na: <ul style="list-style-type: none"> - pristojnosti občin, - delovanje občin, - financiranje občin. 	NE
Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje: <ul style="list-style-type: none"> - Skupnosti občin Slovenije SOS: NE - Združenju občin Slovenije ZOS: NE - Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: NE 	
Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani: /	
9. Predstavitev sodelovanja javnosti:	
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:	NE
Gradiva za uvrščanje projektov v veljavni NRP se ne objavljajo na spletnih straneh ministrstva.	
10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:	DA
11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:	NE
Aleš Mihelič Državni sekretar	

Priloga:

- Obrazložitev

OBRAZLOŽITEV

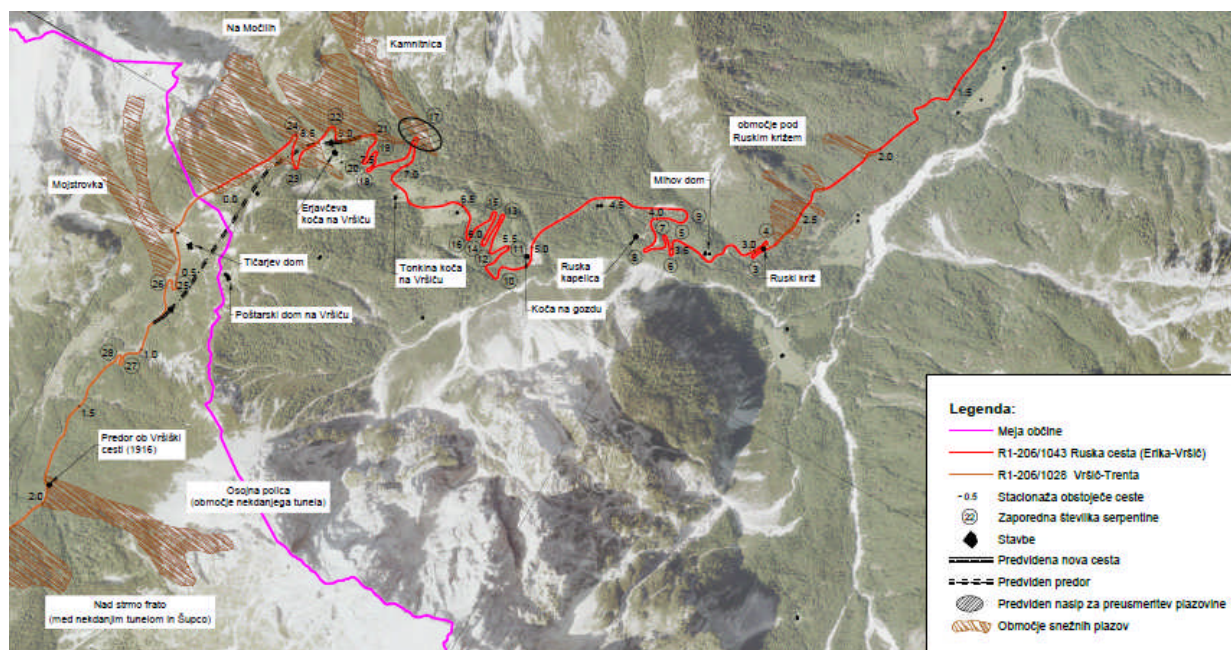
Regionalno cesto R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec, bolj znano pod imenom »Vršiška cesta«, po podatkih iz lavinskega katastra za Slovenijo ogroža najmanj 27 snežnih plazov, in sicer 9 na odseku med Kranjsko Goro in Vršičem, 4 na odseku med Vršičem in Trento ter 14 na odseku med Trento in Bovecem, kar je glavni razlog za to, da v letih z normalnimi zimami cesta ni prevozna tudi do 6 mesecev na leto. Ti plazovi sodijo tako po razsežnostih kot po rušilni moči med največje v Sloveniji, saj kar nekaj plazov na svoji poti premaga več kot 1.500 višinskih metrov.

Redni in najbolj problematični so snežni plazovi na pobočju izpod Male Mojstrovke med Erjavčevo kočo in prelazom Vršič. Zelo ogrožen je tudi odsek nad 17. ovinkom (Kamninitnica). Poleg snežnih plazov velike nevšečnosti povzročajo tudi snežni zameti, ki jih povzroča vetrni prenos snega, ki je najbolj izrazit na območjih s pomanjkljivo gozdno zaščito. Snežni zameti predvsem ogrožajo območja na odseku med Močili, Vršičem in Šupco ter na planini Tamar. Pluženje je zaradi snežnih plazov nevarno (zaostrene vozno-tehnične razmere, predvsem poledica v ovinkih in na odsekih z velikimi vzponi in padci) in negospodarno, v ovinkih pa kljub pluženju obstajajo nevarnosti bočnega zdrsa.

Trasa regionalne ceste R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec skoraj v celotnem delu poteka preko Triglavskega narodnega parka in predstavlja zelo zahteven cestni odsek v visokogorju. Kljub varstvenemu režimu, ki ga določa Zakon o Triglavskem narodnem parku (ZTNP-1) v prvem in drugem varstvenem območju, je kot izjema, zaradi prometno varnostnih zahtev, dopustna izgradnja predora pod Vršičem in z njim povezane dostopne ceste, z namenom, da se omogoči celoletno povezanost Gorenjske in Zgornje Primorske, oziroma celoletna prevoznost Vršiške ceste.

Zaradi pomembnosti Vršiške ceste in dolgotrajnih zapor je bilo v zadnjih nekaj desetletjih izdelanih več študij in projektov za celoletno prevoznost ceste na različnih ravneh. Edina rešitev za prevoznost ceste sta izgradnja predora pod prelazom Vršič in protilavinskih objektov ter izvedba ostalih potrebnih zaščitnih ukrepov na oziroma ob obstoječi cesti. To je namreč edina trajna in dolgoročno sprejemljiva rešitev za odpravo lavinskih težav na ožjem območju Vršiča. To je z vidika varnosti, prevoznosti in varstva narave tudi najustreznejša rešitev. Izgradnja predora bi omogočila tudi lažje uravnavanje prehodnega in stoječega motornega prometa na vrhu prelaza v kopni sezoni, hkrati pa ustreza tudi smernicam trajnostnega razvoja, prioritetni strategiji razvoja na območju Triglavskega narodnega parka.

Ob tem je treba predvideti ukrepe tudi na obstoječi cesti prek Vršiča (galerije, nasipi za preusmeritev plazovine in ukrepi za zavarovanje obstoječe ceste), brez katerih celoletne prevoznosti ni mogoče zagotoviti. Te ukrepe bi bilo treba izvesti na obeh straneh prelaza do izbrane nove trase ceste s predorom. Zaradi gradnje predora je potrebno predvideti tudi deponije za približno 220.000 m³ izkopanega materiala.



Slika: Prikaz predvidenih ukrepov

Vrliška cesta, kategorizirana kot regionalna cesta I. reda, nima samo lokalnega pomena, temveč igra bistveno vlogo v širšem prostoru, tako na ravni regije kot tudi države. Gre za eno najlepših slovenskih panoramskih gorskih cest, ki ima zgodovinski, turistični, širši demografski in narodnogospodarski pomen. Zagotavljanje celoletne prevoznosti regionalne ceste R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec je pomembna za razvoj gospodarskih, socialnih, kulturnih in varstvenih značilnosti Republike Slovenije. Celoletna prevoznost prek prelaza Vršič bo predstavljala edino cestno povezavo med Zgornjesavsko in Zgornjesoško dolino po slovenskem ozemlju. Cesta ni le najhitrejša in najkrajša povezava Zgornjega Posočja z Gorenjsko, temveč tudi z osrednjeslovensko regijo, kar je zelo pomembno v primeru nesreč, ko je treba čas za prihod in odhod intervencijskih vozil čimbolj skrajšati.

Rekonstrukcijski ukrepi za celoletno prevoznost Vrliške ceste zahtevajo celovito in postopno izvedljivo rešitev, ki bo upoštevala varstvene in varnostne ukrepe ter smernice trajnostnega razvoja. Načrtovanje tako zahtevnih prostorskih ureditev ne more biti prepuščena lokalnim skupnostim.

V skladu s 50. členom Zakona o urejanju prostora (ZUreP-2), so prostorske ureditve državnega pomena lahko tudi druge ureditve, če vlada na predlog ministrstva, v katerega pristojnost spada prostorska ureditev, po predhodnem mnenju Komisije za prostorski razvoj ugotovi, da gre za tako prostorsko ureditev, ki je zaradi svojih gospodarskih, socialnih, kulturnih in varstvenih značilnosti pomembna za razvoj Republike Slovenije. Zahtevano predhodno mnenje ni bilo pridobljeno ker Komisija za prostorski razvoj še ni ustanovljena.

Ugotovitev, da je projekt »Rekonstrukcije regionalne ceste R1-206 Kranjska Gora (Ruska cesta) – Vršič – Trenta – Bovec« prostorska ureditev državnega pomena, bi omogočala, da prostorsko načrtovanje potrebnih ukrepov za kakovostno ureditev državne cestne infrastrukture, ki predstavlja enega od temeljnih pogojev za ekonomski in gospodarski razvoj države, vodi in sprejme država.

Ministrstvo za okolje in prostor meni, da je s področja ohranjanja narave predlog umeščanja predmetne prostorske ureditve po postopku državnega prostorskega načrtovanja sprejemljiv, saj ima cesta poleg turističnega pomena, tudi velik pomen z vidika ohranjanja poselitve v narodnem parku in njegovem funkcionalnem zaledju.

V postopku priprave državnega prostorskega načrta je potrebno upoštevati:

- varstvene režime in pravila ravnanja, opredeljene z Zakonom o Triglavskem narodnem parku (v nadaljnjem besedilu: ZTNP-1) ter varstvene in razvojne usmeritve za dejavnosti, opredeljene z Načrtom upravljanja Triglavskega narodnega parka za obdobje 2016-2025,
- prilagoditev prometnega režima (na podlagi 27. člena ZTNP-1), ki bo ob upoštevanju specifičnosti ceste s potekom v zavarovanem območju sledil umirjanju prometa (omejitev hitrosti na posameznih problematičnih delih odsekov ceste, zmanjšanje emisij izpušnih plinov in obremenitev s hrupom, izločanje tehnično neustreznih vozil, zagotavljanje ustrezno velikih izhodiščnih parkirišč v Kranjski Gori in Bovcu, z možnostjo prehajanja na trajnejše oblike prometa in obiskovanja - intermodalna stičišča, usmerjanje obiska v poletnih mesecih z zagotovljeno zadostno frekvenco linij javnega prevoza – v povezavi s parkirnimi izhodišči v dolini ter usklajenimi voznimi redi;
- na območju ceste in parkirišč na prelazu je treba v času poletne sezone vzpostaviti učinkovitejši nadzor, ki bo zagotavljal večjo prometno varnost, boljšo pretočnost in funkcioniranje prometne ureditve,
- vzpostavitev informacijskega sistema s katerim se uporabnike ceste opozarja na naravne danosti narodnega parka (mirno območje z vidika obremenjevanja s hrupom) in spoštovanje omejitev na gorski panoramski cesti (postavitev prikazovalnikov o stanju zasedenosti parkirnih mest na Vršiču).