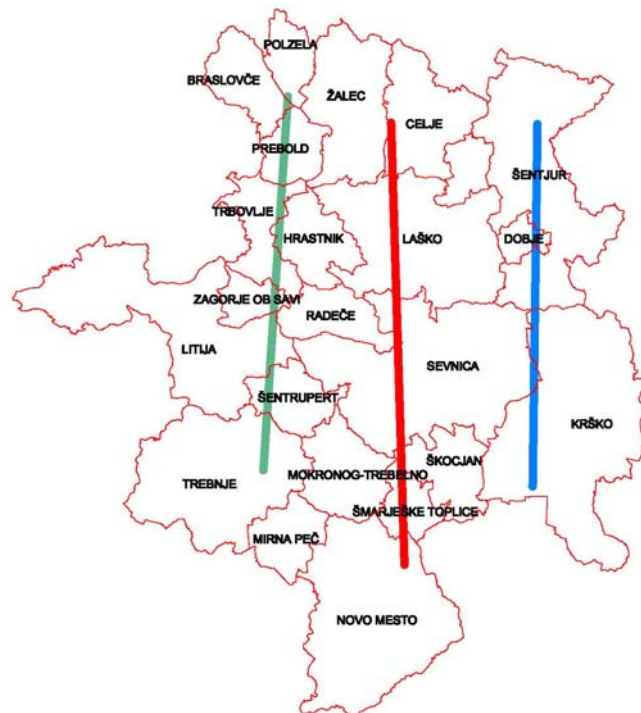


Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste

ŠTUDIJA VARIANT S PREDLOGOM NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE ZA GRADNJO DRŽAVNE CESTE MED AVTOCESTO A1 IN AVTOCESTO A2

PO JAVNI PREDSTAVITVI PREDLOGA NAJUSTREZNEUJŠE VARIANTE
STALIŠČA DO PRIPOMB ZINTERESIRANE JAVNOSTI



Razvojni center
PLANIRANJE d.o.o. CELJE

SPLOŠNI PODATKI

PREDMET: Državni prostorski načrt za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu

FAZA: ŠTUDIJA VARIANT IN PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE PO JAVNI PREDSTAVITVI PREDLOGA NAJUSTREZNEUJŠE VARIANTE - STALIŠČA DO PRIPOMB ZAINTERESIRANE JAVNOSTI

NAROČNIK: MINISTRSTVO ZA PROMET, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

ODGOVORNI KOORDINATOR NAROČNIKA: DDC , SVETOVANJE INŽENIRING, D.O.O.

ODGOVORNA KOORDINATORKA MOP: Mag. Helena ŠOLAR, dipl. geog.

IZDELAL: RAZVOJNI CENTER PLANIRANJE d.o.o CELJE

ŠTEVILKA PROJEKTA: 302-3-1/07

ODGOVORNI VODJA PROJEKTA: Radovan ROMIH, univ. dipl.inž.kraj. arh.
(ID ZAPS, datum podpisa) ZAPS 0834 KA

SODELOVALI: Nataša TERŽAN, univ. dipl.inž.kraj. arh.
Selma ČOSIĆ, inž. grad.

OSTALI SODELAVCI: BPI d.o.o. Maribor
PNZ d.o.o. Ljubljana
Tempus Babnik s.p. Ljubljana
OIKOS d.o.o. Domžale

DIREKTOR: Radovan ROMIH, univ. dipl.inž.kraj.arh.

IZDELANO: september 2008

VSEBINA

1. SPLOŠNO - UVODNA POJASNILA
2. PRIPOMBE, PREDLOGI IN STALIŠČA NANJE

zap. št.		številka	datum
I.	Občina Hrastnik		
1.	Občine Hrastnik, župan Miran Jerič	3505-00001/2006	30.06.2008
II.	Občina Krško		
1.	Stališče občine Krško, Simona Lubšina, vodja oddelka za urejanje prostora in varstvo okolja	dop. 3505-15/2006 O502 sklep 3505-15/2006 O502	23.06.2008 19.06.2008
III.	Občina Laško		
1.	Občine Laško, župan Franci Zdolšek	3505-5/06	08.07.2008
2.	Civilna iniciativa krajanov Laško	zahteva	23.06.2008
3.	Civilna iniciativa za oživitev zdravilišča Rimske Toplice, Predstavnik Drago Zupan Partizanska 1, Rimske Toplice	Pripomba, sklep 371-06/2006, sklep 350-02/2007, peticija	02.07.2008 07.06.2006 28.03.2007
4.	Anton Vorina, Strmca 88, Laško		17.06.2008
5.	Pripomba Razboršek Brigita, Janez, Ivan in Marija, Strmca 76, 79, Laško		12.06.2008
6.	Marušič Truda, Nadine Lesjak, Strmca 77, Laško		12.06.2008
7.	Družina Kladnik, Strmca 85, Laško		11.06.2008
8.	Stanovalci Cesta v Rečico 14 in 16, Laško		19.06.2008
9.	AGM Nemeč d.o.o. Nemeč Primož Sodraž 3, Laško		08.07.2008
10.	Šantej Anica in Roman (nečitljivo)		
11.	Matej(nečitljivo)		
12.	Silva Sande, Rečica (nečitljivo)		
13.	Gaberšek (nečitljivo)		
14.	Pavel Knez		
15.	Krajani Strenskega		
16.	Kosmač (nečitljivo)		
17.	Krajan (nečitljiv podpis)		
IV.	Občina Litija		
1	Občina Litija, župan Franci Rokavec	350-11/2006	26.06.2008
V.	Občina Mokronog-Trebelno		
1.	Občina Mokronog-Trebelno župan Anton Maver župani: Občine Mokronog-Trebelno, Sevnica, Šentrupert, Trebnje in Mirna peč in gospodarske družbe: TOM Mokronog, DOREMA Mokronog, DEU Mokronog, MONTER KOCJAN Mokronog, MESARSTVO CVETAN Mokronog, AVTOTON Mokronog, PLASTA Šentrupert, AGROMED Šentrupert, DANA Mirna, STILLES Sevnica, INKOS Krmelj in Martin Strel	351-0014/2008 zahteva	27.06.2008 24.06.2008
VI.	Občina Prebold		
1.	Občina Prebold, župan Vinko Debelak	371/167-mš/08	19.06.2008
VII.	Občina Sevnica		
1	Občina Sevnica, župan Kristijan Janc	3505-0006/2008	02.07.2008
2.	Občina Sevnica v sodelovanju z občinama Dobje in Šentjur, župani Kristijan Janc, Franci Salobir in mag. Štefan Tiselj	idejni zaris	28.07.2008

zap. št.		številka	datum
VIII.		Občina Šentjur	
	1.	Občina Šentjur, župan mag. Štefan Tisel	350-19/2006 (260)
	2.	Občine subregije Obsotelje s Kozjanskim: Občina Bistrica ob Sotli, župan Jožef Pregrad, Občina Dobje, župan Franc Salobir, Občina Kozje, župan Andrej Dušan Kocma, Občina Podčetrtek, župan Peter Misja, Občina Rogaška Slatina, župan mag. Branko Kidrič, Občina Rogatec, župan Martin Mikolič, Občina Šmarje, župan pri Jelšah: Jožef Čakš, Občina Šentjur, župan mag. Štefan Tisel	05.12.2006
	3.	Rudolf Petan, poslanec DZ RS, Občina Bistrica ob Sotli, župan Jožef Pregrad, Občina Dobje, župan Franc Salobir, Občina Kozje, župan Andrej Dušan Kocma, Občina Podčetrtek, župan Peter Misja, Občina Rogaška Slatina, župan mag. Branko Kidrič, Občina Šmarje, župan pri Jelšah: Jožef Čakš, Občina Slovenske Konjice, župan Janez Jazbec, Občina Šentjur, župan mag. Štefan Tisel	26.01.2008
	4.	Občina Bistrica ob Sotli, župan Jožef Pregrad, Občina Dobje, župan Franc Salobir, Občina Kozje, župan Andrej Dušan Kocma, Občina Podčetrtek, župan Peter Misja, Občina Rogaška Slatina, župan mag. Branko Kidrič, Občina Rogatec, župan Martin Mikolič, Občina Šmarje, župan pri Jelšah: Jožef Čakš, Občina Šentjur, župan mag. Štefan Tisel	
IX.		Občina Trbovlje	
	1.	Občina Trbovlje, župan Bogdan Barovič, vodja oddelka za gospodarske javne službe Dušan Strašek, Jože Lapi, Janez Pugelj	350-2/2006-10 0200 26
X.		Občina Zagorje ob Savi	
	1.	Občina Zagorje ob Savi, župan Matjaž Švagan	350-3/2007
XI.		GZ	
	1.	Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine, predsednik Jože Colarič Novi trg 11, Novo Mesto	30.06.2008
XII.		RGZC	
	1.	Regionalna gospodarska zbornica Celje Ljubljanska cesta 14, Celje, predsednik RGZC Aleš Mikeln, direktor RGZC Jože Pušnik	14.07.2008

1. SPLOŠNO – UVODNA POJASNILA

Na osnovi programa priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu, ki ga je minister za okolje in prostor je v soglasju z ministrom za promet sprejel septembra 2006 (Ur. l. RS št. 97/06 z dne 19. 9. 2006), je bila v aprilu 2008 izdelana Študija variant in predlog najustrežnejše variante (RC Planiranje d.o.o. Celje, št. proj.: 302-1-2/07, Povzetek študije št. proj.: 302-2-1/07, april 2008).

Na podlagi primerjave in vrednotenja variant po razvojno urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem ter varstvenem (okoljskem) vidiku kot najustrežnejšo predlagamo kombinacijo variant **G2-n1 + H2+ I1**.

Rezultati študije variant so bili javno predstavljeni 27. 05. 2008 na Gradu Sevnica, povzetek študije je bil posredovan vsem občinam, ki jih obravnavane variante tangirajo.

Na pobudo občin in gospodarskih združenj so bili rezultati študije predstavljeni še na:

- Regionalni gospodarski zbornici Celje (Celje, 30. 06. 2008);
- 6. redni seji Gospodarske zbornice Dolenske in Bele krajine (Novo mesto, 17. 06. 2008);
- Kulturni dom Laško (Laško, 18. 06. 2008),
- 9. redni seji Sveta Savinjske statistične regije (03. 07. 2008),
- Seja Občinskega sveta občine Laško (Laško, 24. 09. 2008),
- občina Trbovlje, predstavitev ob obisku vlade RS (20. 08. 2008).

V tem času je Ministrstvo za okolje in prostor prejelo od občin, gospodarskih združenj in civilne iniciative več predlogov in pripomb, ki jih je obravnavala skupaj z investitorjem in izdelovalcem študije variant. Na osnovi pripomb in predlogov je bila izdelana tudi optimizacija predlagane variante.

Odgovori na predloge pripombe so bili obravnavani po občinah (razvrščene so po abecedi), na koncu sta dodani gospodarski združenji. Pobude in predlogi civilne iniciative, občanov in podjetnikov so obravnavane v sklopu občine, na katero se nanašajo. Predlogi in pripombe Občin subregije Obsotelje s Kozjanskim so obravnavane v sklopu občine Šentjur, ki jih je posredovala skupaj s svojimi predlogi in pripombami.

I. Hrastnik

I. / 1. Občine Hrastnik, župan Miran Jerič

Republika Slovenija je k izdelavi projekta celovitega razvoja območja tretje razvojne osi pristopila zaradi zagotavljanja vsebinske in prostorske celovitosti pri načrtovanju razvoja območja tretje razvojne osi, za katero so še posebej pomembni vidiki gospodarstva, prometa, turizma v povezavi s kulturno krajino, naravo in kulturno dediščino, urbanega razvoja in okolja. Pomembni vhodni podatki pri načrtovanju so bili opredelitev interesov, razvojnih potreb in priložnosti posameznih ministrstev in občin oziroma regij.

Projekt je študija variantnih scenarijev celovitega prostorskega razvoja, ki obsega določitev in medsebojno primerjavo scenarijev celovitega prostorskega razvoja s predlogom in utemeljitvijo izbora najustrežnejšega scenarija, ki bo zagotavljal ustrezen prispevek prometne infrastrukture k trajnostnemu razvoju obravnavanega območja. Presoja učinkovitosti in uspešnosti posameznega scenarija je bila izvedena z vidika ekonomičnosti transporta ter okoljskega, prostorskega in razvojnega vidika. Študijo, ki je bila financirana iz sredstev strukturnih skladov EU v Sloveniji, je v letu 2006 izdelala družba OMEGA CONSULT d.o.o. Izbrani scenarij naj bi bil podlaga za opredelitev prioritetenih podprojektov za finančno perspektivo 2007 - 2013 in smiselnih variantnih rešitev posameznih državnih prostorskih ureditev.

Občinski svet občine Hrastnik in Odbor za infrastrukturo sta o rezultatih 3. faze projekta oz. predloga izbora najustrežnejšega scenarija razpravljala na sejah v mesecu juniju 2007 in sprejela naslednji sklep:

- Odbor in občinski svet podpirata predlagano varianto 9 (potek skozi Zasavje), glavni poudarek pri nadaljnjem vrednotenju pa je potreba po dokončanju »Zasavske ceste« med Hrastnikom in Zidanim mostom.

Dne 27.05.2008 je v Sevnici potekala predstavitev predloga najustrežnejše variante, kot rezultat "Študije variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A 1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje pri novem mestu (RC Planiranje Celje d.o.o., št. projekta 302-2-1/07), ki je osnova za izdelavo dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta. Predstavljena varianta bistveno odstopa od scenarija 9 (Omega Consult), kjer trasa poteka skozi Zasavje, zato je o rezultatih navedenega projekta na seji dne 19.06.2008 ponovno razpravljala občinski svet občine Hrastnik in sprejel naslednji sklep:

- Občinski svet občine Hrastnik podpira varianto cestne povezave »Tretje razvojne osi« skozi Zasavje (scenarij 9 po Študija Omega Consult, 2006). V primeru izbora variante G2 – n1 + H2 +I1 (Študija variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, Razvojni center Planiranje d.o.o. Celje, april 2008), pa občina Hrastnik vztraja, da je izgradnja glavne ceste Hrastnik - Zidani most, sestavni del projekta »Tretje razvojne osi« kot priključek Zasavja nanjo.

Predstavljeni pristop razvoja scenarijev prometne infrastrukture ne nadomešča izbora variant v postopku sprejemanja državnega lokacijskega načrta po Zakonu o urejanju prostora, pač pa mu daje ustrezno strateško podlago. Ta podlaga zajema cilje, ki se želijo z določeno povezavo doseči v nekem daljšem časovnem obdobju in ki niso zgolj prometni, ter načine za dosego teh ciljev.

Odgovor I. / 1:

Študija variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 je izdelana skladno ter na osnovi pobude ministra za promet. Pobuda je utemeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije in Uredbi o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Uradni list RS, št. 54/03 in 68/05). Osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru tretje razvojne osi. Funkcija nove prometne povezave bo povečati konkurenčnost območja ob razvoji osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter povečati integracijo prostora zunaj obstoječih panevropskih koridorjev.

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko je v sodelovanju z Ministrstvom za okolje in prostor ter s finančno podporo strukturnih skladov EU pripravila »Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi« - CRO (izdelal Omega Consult Ljubljana, št. proj.: 12/06-RN-SL, januar 2007), ki je vsebinsko in glede območja obravnave razširjena obravnava scenarijev razvoja prometne ponudbe, ki se izdela zaradi zagotavljanja vsebinske in prostorske celovitosti pri umeščanju državnih prostorskih ureditev v prostor. V nalogi je bilo obravnavanih več »scenarijev« poteka trase ceste (koridorja), kot najustrežnejši se je izkazal scenarij 9, po učinkovitosti pa mu sledita scenarija 10 in 5.

Za nadaljnjo obravnavo na delu tretje razvojne osi med A1 in A2 je predlagana trasa ceste po scenariju 9 in 5. Trasa se na avtocesto A1 navezuje pri Gotovljah (nov priključek), poteka preko Prebolda do Trbovelj, mino Zidanega mostu do Radeč. Trasa po scenariju 9 poteka od Radeč mimo Šentjanža do Trebnjega, kjer se priključuje na avtocesto A2, trasa po scenariju 5 pa poteka od Radeč, mimo Boštanja proti avtocesti A2, na katero se priključuje zahodno od priključka Gmajna.

V Študiji variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - I. mapa 1. zvezek - Predhodne analize in določitev variant, so trase variante CRO povzete in obravnavane:

- Varianta III. CRO-1 dolžine 19,6km predstavlja povezavo med avtocesto A1 pri Šempetru v Savinjski dolini z glavno cesto G 108 v Zasavju pri Trbovljah in je ena izmed variant v zahodnem koridorju 3. razvojne osi-srednji del.
- Variante III. CRO - 2 dolžine 16,1km je nadaljevanje variante III. CRO-1 in predstavlja povezavo med Trbovljami in Radečami v dolini reke Save. Konča v km 16,1 vzhodno od Radeč, kjer se nadaljuje z varianto IV. CRO-1 s potekom mimo Šentruperta do Trebnjega ali z varianto IV. CRO-2 s potekom v dolini Save mimo Boštanja in južno mimo Dolenjih Badulj do avtoceste A2.

Pri proučevanju predlaganih variant zahodnega koridorja se je izkazalo, da nobena od predlaganih variant ne zadostuje kriterijem sprejemljivosti. Ker je eden od razlogov nesprejemljivosti geologija je bilo predlagano, da se varianta III. Z – 1 (podoben potek kot III. CRO – 1) vseeno obravnava, z optimizacijo pa doseže njeno sprejemljivost. Ker bi se v tem primeru varianta končala v Trbovljah, torej ne bi bila navezana na avtocesto A2 je bilo predlagano, da se namesto predlaganih variant v dolini Save med Trbovljami in Zidanim mostom vrednoti optimizirana varianta na deli trase med Trbovljami in Hrastnikom, med Hrastnikom in Zidanim mostom pa predlagana varianta in Študije variant DPN glavne ceste Hrastnik – Zidani most. Takšna varianta ne zadosti pogojem projektne naloge, to je štiripasovna cesta za hitrosti 100km/h temveč je ta odsek načrtovan kot dvopasovna cesta z računsko hitrostjo 70km/h.

V Študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - I. mapa 2. zvezek Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev je bila obravnavana varianta G3 ocenjena in razvrščena kot manj primerna predvsem s z gradbenotehničnega (najmanj primerna) in okoljskega vidika (manj primerna), medtem ko so bile posamezne variante s prostorskega vidika ocenjene kot bolj primerne (varianta G3 - n2) oziroma s prometno ekonomskega vidika kot primerna (G3, H2, I1). Ne glede na to, pa je varianta G3 v vseh kombinacijah, po vseh vidikih ocenjena slabše, kot varianta G2, ki je bila v študiji predlagana kot najprimernejša na tem odseku.

Strinjamo pa se s stališče, Občine Hrastnik, ki v primeru izbora variante G2 – n1 + H2 +I1 (oziroma variante G2 v kombinaciji z eno od variant H in I), da je ob izgradnji variante G2 obvezna izgradnja glavne ceste Hrastnik - Zidani most. Ta je sicer lahko sestavni del projekta »Tretje razvojne osi«, ker pa je izdelava DPN glavne ceste Hrastnik - Zidani most časovno pred DPN tretje razvojne osi, predlagamo ločena projekta. Ne glede na to, sta oba projekta med seboj usklajena tako, da se trasa glavne ceste Hrastnik – Zidani most na traso hitre ceste G2 vključuje kot priključek Zasavja.

II. Krško

II / 1. Stališče občine Krško

Simona Lubšina, vodja oddelka za urejanje prostora in varstvo okolja

Občinski svet občine Krško se je seznanil z gradivom: Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in Avtocesto A2 - vrednotenje in primerjava variantnih rešitev - povzetek, ki jo je izdelal Razvojni center planiranje d.o.o. Celje, v aprilu 2008. Občinski svet občine Krško se strinja, da se dopolnjen osnutek državnega prostorskega načrta izdela na podlagi predlagane najustreznejše variante G2-n1 + H2 + I1, ki na območju občine Krško poteka po odseku I, varianta 1 (I - 1).

Občinski svet občine Krško zahteva sodobno cestno povezavo do Krškega preko Boštanja, z nadaljevanjem preko Brežic, vse do Samobora, ter obvezno priključitev Zasavja na novozgrajeno državno cesto.

Odgovor II. / 1:

Prvi del stališča občine Krško je skladno s predlogom študije variant.

Posodobitev glavne ceste G1-5 Celje – Zidani most – Krško ni predmet predmetne naloge, čeprav je dejstvo, da so marsikje na območju tretje razvojne osi potrebne posodobitve in izgradnje povezovalnih cest na predvideno hitro cesto.

Predlagana varianta G2-n1 je zasnovana tako, da omogoča navezovanje trase glavne ceste Hrastnik – Zidani most (DPN v izdelavi) na traso hitre ceste G2 ter ga vključuje kot priključek Zasavja.

III. Laško

III. / 1. Pripombe

Župan Franci Zdolšek

V Laškem se je ustanovila ljudska iniciativa CIKL(civilna iniciativa krajanov Laškega), ki je predstavila svoje poglede glede nesprejemljivosti podanega koridorja državne ceste. Zbrali so 1200 podpisov krajanov proti umestitvi nove državne ceste po varianti G-2.

Pripombe Civilne iniciative in ostale pripombe so bile predvsem sledeče:

III. /1.1 Predlagani koridor ceste prečka stanovanjske soseske Debro, Sp. Rečica, Strmca, Rimske Toplice

Odgovor III. / 1.1

Koridor hitre ceste G2 se že v prvotnem predlogu v največji možni meri izogiba strnjenim območjem poselitve, optimizirana varianta pa še bolj. Večji problem predstavlja razpršena poselitev, kateri se težko izogne katerikoli poseg, posebno infrastrukturni, v celoti.

Severno od Laškega poteka trasa preko dveh objektov (Šipek), v nadaljevanju pa je zgornji rob vkopa (predora, pokritega vkopa) najmanj 30m horizontalno oddaljen od najbližjega objekta. Tako med objekti in cesto ne bo nobenega neposrednega fizičnega stika.

Na območju Sp. Rečice trasa optimizirane varianta poteka preko nenaseljenih objektov (Votovšek). Prvi objekt je od vzhodnega roba ceste horizontalno oddaljen najmanj 100m, od zahodnega roba pa 50m, zaradi prehoda trase ceste preko doline po viaduktu, pa ne bo nobenega fizičnega stika med objekti in cesto, razen vidnih.

Večji del naselja Strmca trasa hitre ceste zaobide po predoru. Na obstoječe objekte vpliva na mestu prehoda iz predora, kjer je predvideno rušenje 9 stanovanjskih, gospodarskih in pomožnih objektov. Ostali objekti na delu trase hitre ceste so od severnega roba vkopa oddaljeni 10 do 30m, od severnega roba ceste pa 30 do 50m.

Na območju Rimskih Toplic se trasa optimizirane variante v celoti izogne naselju. Najbolj se približa objektom na jugovzhodnem delu naselja, kjer trasa preide iz predora na most preko Savinje. Tu je najmanjša oddaljenost od objektov ca 50m.

Trasa ceste se lahko v naslednjih fazah še spreminja tako, da bodo odmiki od objektov še večji.

III. / 1.2 Predlagani koridor bi prizadejal ekološko škodo na vodotokih, vplival na čistost zraka, onesnažil vodna zajetja, povečal hrup, negativno vplival na termalne vrelce, prečkal zavarovana območja gozdov, parkovnih ureditev pri Zdravilišču Rimske Toplice in tako nesprejemljivo vplival na neznosno življenje populacije ob trasi državne ceste.

Odgovor III. / 1.2

Za vse variante hitre ceste je bilo, skladno s 23. členom Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta ter o načinu priprave variantnih rešitev prostorskih ureditve, njihovega vrednotenja in primerjave, kot okoljski vidik upoštevano okoljsko poročilo. V okoljskem poročilu so bili obravnavani zrak in podnebne spremembe, površinske vode, podzemne vode, kmetijska zemljišča, gozdovi, varstvo narave, hrup, kulturna dediščina in krajina. Po vseh vidikih je varianta G2 ocenjena kot primerna ali bolj primerna, razen v primeru vpliva na podzemne vode. Ta vpliv pa ni evidentiran na poteku preko občine Laško, temveč se nanaša na zavarovane vodne vire v Medlogu (Mestna občina Celje), preko katerih že poteka ustrezno zgrajena povezovalna cesta med avtocestnim priključkom Celje zahod in križiščem na glavni cesti v Medlogu.

III. / 1.3 **Gospodarski subjekti so izrazili željo po državni cesti, ki naj bi potekala izven območij zdraviliških kompleksov in stanovanjskih sosesk, pa še vedno dovolj blizu gospodarstva. Vsled vseh navedenih dejstev predstavlja predlagani koridor največ problemov na sledečih odsekih: Debro, Spodnja Rečica (bližina Thermane d.d., bivše Zdravilišče Laško d.d.), Strmca, Strensko. Rimske Toplice (varovano območje parkovnih in gozdnih zemljišč Zdravilišča Rimske Toplice).**

Odgovor III. / 1.3

Trasa predlagane variante hitre ceste G2 se že v predlagani obliki v čim večji meri izogiba poseljenim območjem. Na odseku med mejo z MO Celje (Tremenje) in Laškim poteka trasa večinoma vzporedno z glavno železniško progo Zidani most – Celje. Severno od naselja Debro zavije trasa proti zahodu tako, da zaobide naselje Debro. Trasa je na celotnem odseku mino naselja Debra vkopana. Na tak način je preprečen vidni stik naselja in predlagane trase hitre ceste. Ne glede na to, smo v fazi optimizacije traso ceste zamaknili še bolj proti zahodu. Na tak način je del trase predlagane hitre ceste še bolj vkopan ter mimo naselja Debro poteka delno po predoru oziroma pokritem vkopu. S tem je v največji možni meri upošteva tudi predlog Občine Laško.

Na delu, kjer trasa predlagane hitre ceste prečka dolino Rečice, je ta optimizirana tako, da je ukinjen prej predlagani priključek (ta je prestavljen južno od Laškega), sama trasa pa je pomaknjena bolj proti zahodu. Na tak način je trasa predlagane hitre ceste bolj odmaknjena od obstoječe in predvidena poselitve, poteka preko stare kmetije, predvidene za rušenje, dolino prečka samo z viaduktom, odpadejo vse dovozne rampe priključka na cesto. S tem odpade tudi predvideni pomet vozil, ki bi se na tem delu priključevali na hitro cesto.

III. / 1.4 **Občina Laško ima za strategijo razvoja občine zdraviliški turizem v navezavi na ostale turistične destinacije v čistem okolju, zato predlagamo, da strokovne pristojne službe nekoliko korigirajo in optimizirajo koridor državne ceste z upoštevanjem dejstev, kakor jih navajamo v zgoraj navedeni vsebini teh stališč.**

Odgovor III. / 1.4

Trasa hitre ceste varianta G2 se že v predlagani obliki odmika od turističnih območij (Zdravilišče Laško, staro mestno jedro Laško, sakralni objekti, Zdravilišče Rimske Toplice...). Predlagana optimizirana varianta G2 se od turističnih območij še bolj oddaljuje, trasa je še bolj vkopana (predor, pokriti vkop), tako da je fizični stik z neposrednim okoljem manjši. Predvsem velja to za potek hitre ceste mimo Rimskih Toplic, kjer poteka optimizirana varianta dalj časa po levem bregu Savinje, mimo naselja Rimske Toplice pa v predoru. Trasa se na predhodno predlagano traso priključi šele južneje od naselja Rimske Toplice. S tem se v celoti izogne tudi zavarovanemu območju kulturne dediščine.

III. / 1.5 Predlog Predlagamo tunel od Rifengozda na severni meji z občino Celje do Sp. Rečice, ki hi potekal bolj zahodno, kakor je predvideno po Študiji variant s predlogom najustreznejše variante. Nadalje bi preko Sp. Rečice potekal viadukt, ki bi se nadaljeval v območju obstoječega kamnoloma, kjer se izkop ne vrši več. Nadalje bi trasa potekala v tunelu med kamnolomom in pod Strmco.

Koridor bi se nadaljeval preko reke Savinje in železniške proge z viaduktom na levi breg reke Savinje med Radobljami in Modričem. Od tod dalje bi cesta potekala ponovno v tunelski izvedbi pod Plazovjem in Povčenim. Odmik trase na tem odseku bolj vzhodno od predlagane najustreznejše variante bi pomenil ohranitev termalnih vrelcev v Rimskih Toplicah, ohranitev zdraviliškega kompleksa in stanovanjskih objektov. Priključek za Rimske Toplice predlagano na območju med naseljem Globoko in Brstovnico. Od Brstovnice bi trasa potekala po viaduktu ponovno čez železniško progo, reko Savinjo in južno od gospodarskega subjekta Sadeko d.o.o. na levi breg in se nadaljevala po predlagani trasi najustreznejše variante.

Menimo, da predlagani predlog izraža korekcijo trase in tako upošteva večino pridobljenih pripomb. Prilagamo predlog korekcij trase ceste na posameznih odsekih.

Odgovor III. /1.5

Traso variante G2 smo optimizirali tako, da se je ta na odseku mimo Laškega pomaknila proti zahodu, na odseku mimo Rimskih Toplic pa proti zahodu.

Od Tremerja poteka trasa vzporedno z glavno železniško progo Zidani most – Celje, pred Laškim zavije proti jugozahodu ter v vkopu (predor, pokriti vkop) zaobide naselje Debno. Trasa na tem delu praktični ni v stiku s poseljenim območjem. V nadaljevanju trasa prečka dolino Rečice, zahodnejše kot prej predlagana trasa, s čimer se še bolj odmika od stanovanjskih objektov. Potem ponovno preide v predor pod Humom. In Šmihelom. Iz predora pride zahodno od naselja Strma, na neposeljenem delu doline, kjer je predviden priključek (po prejšnji varianti v dolini Rečice). Dalje poteka preko mostu na levi breg Savinje, po predlagani trasi.

Na območju Rimskih Toplic poteka trasa po levem bregu Savinje tako, da naselje zaobide po severovzhodni strani po predoru. Iz njega pride za naseljem, prečka Savinjo ter poteka po predlagani trasi do priključka Zidani Most.

Tako optimizirana varianta nima prej predvidenega priključka na severno od naselja, nasproti križišča glavne ceste G 1-5 Celje – Krško in R 1 – 221 Hrastnik – Rimske Toplice. Funkcijo priključka v smeri proti severu prevzema predvideni priključek Laško – jug, v smeri proti jugu pa priključek Zidani Most. Promet, ki se sedaj odvija po regionalni cesti R1 – 221 se bo preusmeril na novo glavno cesto Hrastnik – Zidani most. Ne glede na to je možno priključek Rimske Toplice zgraditi.

III. / 1.6 Stališče Občina Laško podpira in potrjuje predlog najustrežnejše variante ceste s tem, ko le ta poteka po širšem območju doline reke Savinje, s tem, da strokovne institucije in subjekti v največji meri upoštevajo pripombe občanov, ki so bile podane.

Pristojne službe ministrstev, ki vodijo postopke umestitve trase državne ceste so dolžne o vseh aktivnostih sproti in pravočasno obvezati lokalno skupnost.

Odgovor III. /1.6

Predlagana trasa hitre ceste varianta G2 že v prvotnem predlogu pomeni optimalni potek po dolini Savinje mimo Laškega. Optimizirana varianta upošteva večino objektivnih pripomb in predlogov tako, da se od poseljeni površin še bolj odmika, prestavljen je priključek iz doline Rečice proti jugu. Trasa se na območju Rimskih Toplic naselju popolnoma izogne.

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, ki vodi postopek priprave DPN skladno z zakonskimi določili in pristojnostmi. Vse lokalne skupnosti sproti obvešča o aktivnostih pri pripravi dokumentacije v fazah, ki mu jih nalaga zakonodaja, kakor tudi sicer, kadar je to zaradi preglednosti postopka in iskanja najbolj kompromisne rešitve za vse deležnike smotrno (predstavitve na okroglih mizah, sejah občinskih svetov posameznih občin, v medijih,...).

III. / 2. Civilna iniciativa Laško

III. / 2.1 V Uradnem listu št. 97/2006, z dne 19.09.2006, je bilo podano stališče Občine Laško do umestitve državne ceste skozi Občino Laško. Zahtevamo odgovor, kdaj in na čigavo pobudo je bilo stališče Občine Laško spremenjeno ter kje je bilo objavljeno.

Odgovor III. / 2.1

V Uradnem listu RS št. 97/2006 je bil objavljen Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu, ki ga je sprejel minister za okolje in prostor v soglasju z ministrom za promet. V drugi točki je določeno okvirno ureditveno območje, na podlagi obsega prostorskih ureditev, ki jih zajema državni lokacijski načrt. Posega na območje občin Celje, Dobje, Hrastnik, Krško, Laško, Litija, Mirna Peč, Novo mesto, Polzela, Prebold, Radeče, Sevnica, Šentjur, Škocjan, Trbovlje, Trebnje in Žalec. Na osnovi sprejetega programa priprave je bila dne 23. 05. 2006 prostorska konferenca z namenom pridobiti in uskladiti priporočila, usmeritve in legitimni interesi lokalne skupnosti, gospodarstva in interesnih združenj ter organizirane javnosti glede priprave prostorskega akta oziroma predvidene prostorske ureditve. Na prostorski konferenci so bila dana priporočila in predlogi, ki med drugim opozarjajo na pomen povezave urbanih središč s poslovnimi in gospodarskimi

conami. Nova prometna povezava naj poteka tako, da bo prevzela vlogo predvidenih obvoznic, pri načrtovanju nove cestne povezave pa je treba upoštevati že izdelane študije in strokovne podlage.

Občina Laško je na osnovi posredovanih gradiv posredovala stališče, ki ga je na 25. seji dne 07. 06. 2006 sprejel Občinski svet. Varianta navezave na avtocesto A1, ki poteka na odseku od Celja do Zidanega Mosta po obstoječi trasi G1-5, zaradi turistične usmerjenosti občine in prostorske utesnjenosti ni sprejemljiva. Kljub temu pa je zaradi razvoja turizma potrebno izvesti rekonstrukcijo obstoječe ceste, predvsem v Zidanem Mostu.

Stališče Občine ni bilo spremenjeno. Načrtovana trasa hitre ceste varianta G2 ne poteka po trasi glavne ceste G1-5. Na območju Laškega in Rimskih Toplic je načrtovana tudi kot obvoznica. Optimizirana varianta G2 se v še večji meri izogiba poseljenim površinam kot prvotno predlagana varianta. Takšna umestitev trase hitre ceste omogoča tudi nemoten razvoj turističnih dejavnosti v občini, hkrati zagotavlja ustrezno navezavo na državno prometno omrežje.

III. / 2.2 Zahtevamo, da se vodstvo Občine javno opredeli do predlagane variante trase.

III. / 2.3 Zahtevamo uvrstitev problematike na dnevni red naslednje redne seje občinskega sveta 2.7.2008, na kateri želimo aktivno sodelovati in zahtevamo, da se svetniki opredelijo do predlagane variante.

III. / 2.4 Zahtevamo, da Občina Laško pozove javne gospodarske subjekte v občini, da se opredelijo do predlagane variante in da javno predstavijo argumente.

Odgovor III. /2.2 – 2.4.

Vprašanje se ne nanaša na pripravljavca in izdelovalca.

III. / 2.5 V skladu z razlago ministra za okolje in prostor Janeza Podobnika na seji državnega zbora, dne 16.6,08 v zvezi s tretjo razvojno osjo, zahtevamo, da občina prouči vse negativne vplive na okolje in prostor ter posledice za posameznike, v izogib kasnejšim sodnim postopkom pred evropskimi sodišči.

Odgovor III. /2.5

Skladno s 40. in 51. členom Zakona o varstvu okolja (Ur. l. RS št. 39./06) se v fazi izdelave prostorske dokumentacije za projekt hitre ceste izdela okoljsko poročilo. Vsebina okoljskega poročila se nanaša na vse sestavine okolja ter na potencialne negativne vplive. Rezultati okoljskega poročila se, skladno s 23. členom Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta ter o načinu priprave variantnih rešitev prostorskih ureditve, njihovega vrednotenja in primerjave, kot okoljski vidik upoštevano okoljsko poročilo. V okoljskem poročilu se opredelijo vsi omilitveni ukrepi, ki so sestavni del uredbe o DPN ter zagotavljajo, da poseg v prostor ne povzroča prekomernih (zakonsko normiranih) vplivov.

V fazi izdelave tehnične dokumentacije se skladno z določili 7.1 točke 3. člena Uredbe o vrstah posegov, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Ur. l. RS št. 78/06) potrebna izdelava presoje vplivov na okolje. V presoji vplivov na okolje se poleg omilitvenih ukrepov določi tudi monitoring v fazi obratovanja ter morebitni dodatni ukrepi za zavarovanje okolja.

III. / 2.6 Zahtevamo, da vodstvo Občine pridobi pisne odgovore od avtorja študije RC Plan na vprašanja, ki so jih občani postavljali na zboru občanov in na katera ni bilo odgovorjeno in da se seveda odgovori tudi na tista vprašanja, ki so bila zastavljena predstavnikom občine Laško.

Odgovor III. / 2.6

Izdelovalec dokumentacije (RC Planiranje, BPI Maribor in PNZ Ljubljana) pripravi v sodelovanju s pripravljavcem (MOP DP) in naročnikom (DRSC) pripravil vse strokovne odgovore, ki so bili v zakonsko določenem roku posredovani na naslov MOP-a. Odgovori bodo predstavljeni v posebnem zvezku Študije variant - Stališča do pripomb zainteresirane javnosti (zvezek 1/2).

III. / 2.7 Zahtevamo, da nam na zgornji naslov posredujete magnetogram Predstavitve študije variant, ki je potekala v sredo 18.06.2008 ob 18.00 v Kulturnem centru v Laškem.

Odgovor III. / 2.7

Vprašanje se ne nanaša na pripravljavca in izdelovalca.

III. / 3. Civilna iniciativa za oživitev zdravilišča Rimske Toplice

Predstavnik Drago Zupan
Partizanska 1, Rimske Toplice

III. / 3.1 Občinski svet Občine Laško je s sklepom 371-0612006 z dne 7.6.2006 že zavzel stališče o predvideni trasi. Stališče občinskega sveta Občine Laško je bilo, da zaradi turistične usmerjenosti občine in prostorske utesnjenosti povezovalna državna cesta med avtocesto A1 Maribor-Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu na odseku od Celja do Zidanega Mosta po obstoječi trasi ni sprejemljiva;

Odgovor III./3.1

Stališče Občine je bilo upoštevano. Načrtovana trasa hitre ceste varianta G2 ne poteka po trasi glavne ceste G1-5. Na območju Laškega in Rimskih Toplic je načrtovana tudi kot obvoznica. Optimizirana varianta G2 se v še večji meri izogiba poseljenim površinam kot prvotno predlagana varianta. Takšna umestitev trase hitre ceste omogoča tudi nemoten razvoj turističnih dejavnosti v občini, hkrati zagotavlja ustrezno navezavo na državno prometno omrežje.

- III. /3.2 Načrtovana trasa naj bi potekala neposredno čez območje termalnih vreclav zdravilišča v Rimskih Toplicah;
- III. /3.3 Predlagana trasa na JV strani vodi po območju zdraviliškega parka, ki je z odlokom z dne 8.5.1993 (St. 616-1193-23) zaščiten kot spomenik oblikovane narave lokalnega pomena in je v postopku za imenovanje za kulturni spomenik državnega pomena;
- III. /3.4 Načrtovana trasa vodi neposredno preko prvega tenis igrišča na območju nekdanje Jugoslavije, ki se nahaja v zdraviliškem kompleksu;
- III. /3.5 Predlagana trasa vodi neposredno preko prvega odprtega kopališča na območju nekdanje Jugoslavije (kopališče je danes v funkciji delovanja in turističnega razvoja);
- III. /3.6 Zaradi svojih negativnih vplivov na okolje bi predlagana trasa hitre ceste skozi Rimske Toplice bistveno okrnila prihodnji razvoj zdraviliškega turizma v kraju.
- III. /3.7 Zaradi navedenih razlogov predlagamo variant0 G1 ali G3 ali izgradnjo tunela na območju Rimskih Toplic.

Odgovor III. / 3.2 – 3.7

Na območju Rimskih Toplic smo traso hitre ceste optimizirali tako, da ta poteka mimo Rimskih Toplic po levem bregu Savinje. Naselje zaobide po severovzhodni strani po predoru. Iz njega pride za naseljem, prečka Savinjo ter poteka po predlagani trasi do priključka Zidani Most.

Tako optimizirana varianta nima prej predvidenega priključka na severno od naselja, nasproti križišča glavne ceste G 1-5 Celje – Krško in R 1 – 221 Hrastnik – Rimske Toplice. Funkcijo priključka v smeri proti severu prevzema predvideni priključek Laško – jug, v smeri proti jugu pa priključek Zidani Most. Promet, ki se sedaj odvija po regionalni cesti R1 – 221 se bo preusmeril na novo glavno cesto Hrastnik – Zidani most. Ne glede na to je možno priključek Rimske Toplice zgraditi.

Tako optimizirana trasa hitre ceste se v celoti izogne naselju Rimske Toplice, zdraviliškemu kompleksu in kopališču.

III. / 4. Anton Vorina

Strmca 88, Laško

III. / 4.1 Podpisani, mag. Anton Vodna protestiram proti gradnji avtoceste po trasi G2, ki gre po študiji neposredno v bližini moje domačije. Do danes nisem dobil domov niti enega dopisa, da gre predvidena AC v neposredni bližini moje hiše niti nikakršnih dokumentov oziroma študij, kaj to pomeni dejansko za moje bivanje v tej hiši (meritve hrupa, onesnaževanje...). Ker je Vaše obveščanje le preko spletne strani občine, sem celotno študijo variant graditve AC prebral preko internetnih strani občine. Žal pa pomembnih podatkov na spletnih straneh ni, zato Vam v nadaljevanju pošiljam naslednja vprašanja.

Odgovor III./ 4.1

Postopek in načrtovanje (umeščanje posega v prostor) državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu se je pričel z objavo Programa priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu, ki ga je sprejel minister za okolje in prostor v soglasju z ministrom za promet (Ur. list RS št. 97/2006). Program priprave in zakon določata postopek izdelave in sprejemanje prostorskega akta. Ta poteka skladno z Zakonom o prostorskem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 33/07), ki je nadomestil Zakon o urejanju prostora.

Študija variant se izdelava pred pripravo osnutka oziroma dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta (DPN). V fazi izdelave študije ni predvideno obveščanje posameznikov o posegih v prostor. V tej fazi je javnost vključena v proces načrtovanja preko lokalne skupnosti, kar se je v predmetnem primeru tudi zgodilo. Lokalne skupnosti (občine) same, na »krajevno običajen način« obveščajo občane in zainteresirano javnost. Kljub temu, da zakon v tej fazi ne predvideva javne razprave, je občina laško to organizirala in izvedla. Vključevanje javnosti je, skladno z Zakonom o prostorskem načrtovanju predvideno v fazi javne razgrnitve DPN in javne obravnave.

III. /4.2 Kakšne pravne možnosti imajo državljani (občani), ki se ne strinjajo z graditvijo AC blizu njihove domačije?

Odgovor III./ 4.2

Postopek umeščanja posegov v prostor poteka po določenih Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07), ki poleg ostalega vključuje tudi načelo javnosti in načelo prevlade javnega interesa. Prostorska dokumentacija mora biti vsakomur na vpogled ter mu omogočati sodelovanja s pobudami in mnenji. V fazi javne razgrnitve DPN in javne razprave lahko vsi zainteresirani podajo predloge in pripombe na dopolnjen osnutek DPN, ki je predmet javne razgrnitve in javne obravnave. Pripravlavec DPN v sodelovanju z ostalimi (izdelovalec, naročnik) pripravi odgovore in stališča na pripombe in predloge, do katerih se opredli (jih sprejme ali ne) minister za okolje in prostor. V praksi to pomeni, da se pripravilec in izdelovalec trudita čim več utemeljenih pripomb in predlogov upoštevati ter popraviti (optimizirati) rešitve v DPN. V velikih primerih se o konkretnih rešitvah ukluje tudi neposredno s prizadetimi.

III. /4.3 Na kakšen način boste kot župan pomagali tem prizadetim občanom?

Odgovor III./ 4.3

Vprašanje se ne nanaša na pripravljavca in izdelovalca.

III./4.4 Koliko hiš (stavb) se bo podrlo na Strmci in katere so to, če pride do gradnje te AC?
Prosim za imena in priimke teh družin.

Odgovor III./4.4

V fazi izdelave študije variant so evidentirane potrebne rušitve določene na osnovi idejne zasnove ceste, narejeni na kartah M 1:5000, na podlagi terenskega ogleda in analize aerofoto posnetkov. V tej fazi smo za optimizirano traso variante G2 na odseku med izhodom iz predora Šmihel do prehoda trase preko Savinje evidentirali 9 objektov (stanovanjskih, gospodarskih, pomožnih), ki bi jih bilo potrebno rušiti. Podatkov o lastnikih objektov v teh fazi načrtovanja ne iščemo.

V primeru izbora ene od variant, se bo za to varianto izdelal idejni projekt, ki bo narejen v M 1:1000 na novem geodetskem posnetku. Šele v tej fazi bomo lahko točno opredelili potrebne rušitve na izbrani trasi. Bodo pa ob izdelavi idejnega projekta upoštevane pripombe in priporočila v smislu optimizacije trase na določenih odsekih.

III./ 4.5 Katere hiše (domačije) na Strmci so toliko prizadete (prekomeren hrup, rastlinje...), da je v njih nesmiselno nadaljevati bivanje? Prosim za imena in priimke teh družin.

Odgovor III. /4.5

Ravni hrupa v naravnem in bivalnem okolju so določene v Zakonu o varstvu pred hrupom v naravnem in bivalnem okolju /ZVPH/ (Ur.l. SRS, št. 15/1976, 29/1986, RS, št. 32/1993, 29/1995, 45/1995, 110/2003, 41/2004), ter v Odloku o maksimalno dovoljenih ravneh hrupa za posamezna območja naravnega in bivalnega okolja ter za bivalne prostore (Ur.l. SRS, št. 29/1980, RS, št. 45/1995, 14/1999) in Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 105/05).

Skladno z zakonskimi določili noben objekt ne sme biti izpostavljen prekomernemu hrupu v dnevnem ali nočnem času. V ta namen se izvedejo različni ukrepi aktivne in pasivne zašite pred hrupom, ki se v fazi obratovanja preverjajo (monitoring, meritve hrupa) ter po potrebi dograjujejo.

III./ 4.6 Ali je domačija Antona Vorine, mene osebno, ogrožena toliko, da je v njej nesmiselno nadaljevati bivanje? (Naslov: Strmca 88)

Odgovor III./ 4.6

V tej fazi točnega odgovora ni možno podati. V primeru, da bo na trasi predvidene ceste, bo skupaj s funkcionalnim zemljiščem odkupljen, lastnik bo v dogovoru z investitorjem reševal nadomestno gradnjo (prejel odškodnino, nadomestni objekt...). V primeru, da objekta ni

potrebno porušiti, je pa ob trasi ceste, potem morajo biti skladno z veljavno zakonodajo in predpisi zagotovljeni ustrezni bivalni pogoji (hrup, vibracije, zrak, dostop...)

III. / 4.7 Kateri zakon v Sloveniji predvideva (predpisuje), da potrebujemo v Sloveniji še ta odsek AC? Zanima me kdo in kdaj je to predvidel? (Ali državni zbor, ali minister ali kdo drug?)

III. / 4.8 Kateri pravni akt predvideva (morda v EU), da mora Slovenija zgraditi še ta del AC ter kdaj gaje Slovenija podpisala in kdo?

Odgovor III. / 4.7 in 4.8

Prometna povezava med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu je bila kot del »tretje razvojne osi« najprej določena v slovenskem Regionalnem prostorskem planu leta 1974 kot glavni medregionalni koridor. Kasneje so bili v Dolgoročnem prostorskem planu ob tej osi načrtovani glavne železnice, ceste in intermodalni terminali.

Leta 2004 je bil intermodalni koridor sprejet v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. I. RS št. 76/04) kot tretja razvojna os.

Minister za promet je z dopisom št. 2644 – 6/2005/81-0032000 z dne 25. 01. 2006 podal »pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana na priključku Celje – Lopata in avtocesto A2 Ljubljana – obrežje pri Novem mestu. Minister za okolje in prostor je v soglasju z ministrom za promet sprejel Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu (Ur. I. RS št. 97/06 z dne 19. 9. 2006).

III. / 4.9 Na osnovi katere pravne podlage je bila narejena študija "Študija variant s predlogom najustrežnejše v variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2"?

Odgovor III./ 4.9

Pravna podlaga za izdelavo študije variant je Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07),

III. / 4.10 Kaj lahko naredijo podpisniki civilne iniciative (med njimi sem tudi jaz), da do gradnje AC na tej trasi ne pride?

Odgovor III. 4.10

Postopek umeščanja posegov v prostor poteka po določilih Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07), ki poleg ostalega vključuje tudi načelo javnosti in načelo prevlade javnega interesa. Odgovor je podrobneje opisan v točki 6.2.

III. /5. Pripomba Razboršek Brigita, Janez, Ivan in Marija, Strmca

Strmca 76, 79, Laško

Spoštovani. Iz medijev smo izvedeli, da bo speljana avtocestna trasa G2 – n1 skozi naselje Strmca. Skozi zelo naseljeno vas. Smo proti izgradnji. Zelo nas je prizadela vest, saj smo ekološka kmetija. Z izgradnjo trase G2 –n1 to kmetovanje ne bo več mogoče, saj bi se drastično poslabšale težke kovine v zraku in zemlji. Uredili smo si lep dom. S tem posegom se nam bo vse poslabšalo in spremen

III. /6. Marušič Truda, Nadine Lesiak,

Strmca 77, Laško

Iz medijev sva izvedele, da bo speljana avtocestna trasa G2 – n1 skozi naselje Strmca. Pri izhodu bi bil zelo prizadet najin dom – hiša in moje čebelarstvo. V tolažbo ob izgubi moža sem se podala v čebelarstvo, kar mi je v veliko uteho. Sedaj se bojim za preživetje. Sem težek astmatik in zelo odvisna od svežega in čistega zraka. Preživljala sva se z možem z zelo nizkimi dohodki, sedaj pa bo to vse izgubljeno. Z veliko prošnjo vas prosim, če izberete kakšno drugo varianto. Sem v obupu in v veliki stiski.

Odgovor III. / 5 in 6

Po dostopnih podatkih se vaši objekti nahajajo na trasi predvidene, optimizirane variante, na izhodu iz predora Šmihel, na njegovi južni strani.

V primeru izbora in potrditve variante, bodo objekti v fazi izdelave osnutka DPN predvideni za rušenje. V takšnem primeru boste kot stranka v postopku o tem pravočasno obveščeni, v postopku odkupa nepremičnih pa se boste z investitorjem pogodili o pravični odškodnini in obliki (nadomestna gradnja, denarno nadomestilo,,)

Terminskega plana do faze realizacije projekta v prostoru v tem trenutku ni mogoče pripraviti. Zaradi obsega dela in že znanih ter pričakovanih problemov pri umeščanju trase nove ceste v prostor lahko z gotovostjo napovemo le roke izdelave nekaj naslednjih faz: do konca leta 2008 je predviden zaključek študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve, s katerim želimo seznaniti tudi Vlado RS. V začetku leta 2009 bodo začeti postopki oddaje javnih naročil za izdelavo podrobnih strokovnih podlag in dopolnjenih osnutkov državnih prostorskih načrtov. Ob predpostavki, da bodo javni razpisi potekali brez zapletov, lahko računamo na javno razgrnitev in javne obravnave v prvi polovici leta 2010. Tej fazi sledi postopek sprejemanja uredbe o DPN na Vladi RS. Šele po sprejemu uredbe se začnejo odkupi zemljišč in priprava projektov za gradbeno dovoljenje. Od pridobitve gradbenega dovoljenja do začetka gradnje pa investitorja čaka še ena zelo zahtevna faza - zagotovitev potrebnih sredstev za realizacijo projekta.

III. / 7 Družina Kladnik

Strmca 85, Laško

Ostro protestiramo proti načrtovani gradnji hitre ceste, ki naj bi jo gradili le nekaj metrov stran od naše kmetije, kjer se preživljamo izključno od kmetovanja. Ne samo, da bi u ničili neokrnjeno naravo, pač pa bi mi in naši otroci in vnuki živeli v dimu od tovornjakov, ki bi se valili mimo nas. V tej naši ozki dolini imamo že dovolj hrupa

povzročenega od železnice in tranzita, ki poteka mimo nas, potem bi imeli še kraj presekan na pol in od jugozahodnega vetra ves hrup v naselju, ki se vzpenja os Savinje proti hribu. Glede na to, da je Laško turistično mesto in kjer dobesedno več umazanije ne rabimo, se bomo z vsemi sredstvi borili proti tej trasi. Zato pozivamo vodstvo občine, da se zavzame za drugačno, sprejemljivejšo traso, ki okolici Laškega ne bi prinesla tako hudih posledic. Predlagamo, da se traso prepusti Šentjurju, kajti nam do Celja ne skrajšuje poti ampak nam jo podaljšuje. Tako Laškemu kot tudi Rimskim Toplicam za najmanj 3km. Naše dragoceno okolje bomo branili z vsemi razpoložljivimi sredstvi.

Odgovor III. 7

Večji del naselja Strmca trasa hitre ceste zaobide po predoru. Na obstoječe objekte vpliva na mestu prehoda iz predora, kjer je predvideno rušenje 9 stanovanjskih, gospodarskih in pomožnih objektov. Ostali objekti na delu trase hitre ceste so od severnega roba vkopa oddaljeni 10 do 30m, od severnega roba ceste pa 30 do 50m. Objekt Strmca 85 je od zgornjega roba vkopa oddaljen ca 70m.

Ravni hrupa v naravnem in bivalnem okolju so določene v Zakonu o varstvu pred hrupom v naravnem in bivalnem okolju /ZVPH/ (Ur.l. SRS, št. 15/1976, 29/1986, RS, št. 32/1993, 29/1995, 45/1995, 110/2003, 41/2004), ter v Odloku o maksimalno dovoljenih ravneh hrupa za posamezna območja naravnega in bivalnega okolja ter za bivalne prostore (Ur.l. SRS, št. 29/1980, RS, št. 45/1995, 14/1999) in Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 105/05).

Skladno z zakonskimi določili noben objekt ne sme biti izpostavljen prekomernemu hrupu v dnevnem ali nočnem času. V ta namen se izvedejo različni ukrepi aktivne in pasivne zašite pred hrupom, ki se v fazi obratovanja preverjajo (monitoring, meritve hrupa) ter po potrebi dograjujejo.

Na območju med avtocestama A1 in A2, z izjemo širšega območja Trbovelj, so emisije toplogrednih plinov in emisije onesnaževal v obstoječem stanju pretežno posledica prometa po državnih in lokalnih cestah. V obstoječem cestnem omrežju so najbolj obremenjene ceste na širšem območju Celja in Krškega, vertikalna povezava G1-5 med priključkom Celje in priključkom Drnovo ter horizontalne povezave G2-107 med Celjem in Šentjurjem, R2-442 med Žalcem in Celjem, G2-108 med Zagorjem in Hrastnikom in R1-215 med Trebnjem in Mokronogom. Na območju Trbovelj so emisije pretežno posledica delovanja termoelektrarne. Vpliv ostalih proizvodnih in kmetijskih virov hrupa je lokalno omejen.

Emisije toplogrednih plinov (ogljikov dioksid - CO₂, metan - CH₄, didušikov oksid - N₂O, ekvivalent CO₂), emisije onesnaževal (dušikovi oksidi - NO_x, hlapne organske spojine - HOS in žveplov dioksid - SO₂) in onesnaženost zraka z dušikovim dioksidom - NO₂ in delci - PM₁₀ v vplivnem območju predvidene novogradnje zaradi prometa so ocenjene računsko na podlagi prometnih podatkov prometne študije za izhodiščno obdobje leta 2006. Emisije onesnaževal so določene računsko po metodologiji HBEFA (Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 2.1, 2004), kakovost zraka pa je ocenjena po metodologijo MLuS 02, 2005 (Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Version 6.0, 2005).

S stališča emisije toplogrednih plinov, onesnaževal in kakovosti zraka so vse variante približno enakovredne in primerne za izvedbo, v negativnem smislu izstopajo variante G1 in I5.

III./8 Stanovalci

Cesta v Rečico 14 in 16, Laško

Če bo šla avtocesta zadaj bloka Cesta v Rečico 16 in 14, Laško, ki vse leto nimamo nobenega sonca – severna stran, je isto, kot bi nas ubili.

Odgovor III. / 8

Na območju Sp. Rečice trasa optimizirane varianta poteka preko nenaseljenih objektov (Votovšek). Prvi objekt je od vzhodnega roba ceste horizontalno oddaljen najmanj 100m, od zahodnega roba pa 50m, zaradi prehoda trase ceste preko doline po viaduktu, pa ne bo nobenega fizičnega stika med objekti in cesto, razen vidnih. Trasa ceste se lahko v naslednjih fazah še spreminja tako, da bodo odmiki od objektov še večji.

III. / 9 AGM Nemec d.o.o. Nemec Primož

Sodraž 3, Laško

Smo solastniki bazenskega kompleksa v Rimskih Toplicah, ki stoji na parcelnih številkah 1383/3, 1383/4, 1383/5, 1383/6, 1383/7, 1383/8, 1383/9, 1383/10, 1383/11, 1383/12, 1383/13, 1387/2, 1387/3 in 1387/4. V lanskem letu smo zaključili prvo fazo investicije, v letošnjem letu pa nameravamo dokončati drugo fazo.

Po pregledu variante predvidenega poteka trase nove državne ceste smo o ugotovili, da naj bi cesta potekala nad bazenskim kompleksom, zato nas zanima, kaj sel bo z objektom zgodilo, če se bo navedena gradnja dejansko tudi realizirala. V kolikor se predvidevajo odstranitve objektov ali omejitve njihove namembnosti se želimo temu že sedaj prilagoditi ali pa sploh ne nadaljevati investicije.

Zanima nas tudi ali je tudi realno pričakovati realizacijo te variante državne ceste in kdaj je predvidena izgradnja.

Odgovor III. / 9

Na območju Rimskih Toplic smo traso optimizirali tako, da ta po levem bregu Savinje ter zaobide naselje Rimske Toplice po severovzhodni strani po predoru. Iz njega pride za naseljem, prečka Savinjo ter poteka po predlagani trasi do priključka Zidani Most. Tako optimizirana varianta nima prej predvidenega priključka na severno od naselja, nasproti križišča glavne ceste G 1-5 Celje – Krško in R 1 – 221 Hrastnik – Rimske Toplice. Funkcijo priključka v smeri proti severu prevzema predvideni priključek Laško – jug, v smeri proti jugu pa priključek Zidani Most. Promet, ki se sedaj odvija po regionalni cesti R1 – 221 se bo preusmeril na novo glavno cesto Hrastnik – Zidani most. Ne glede na to je možno priključek Rimske Toplice zgraditi.

Pripravljaivec in izdelovalci Študije variant smo predlagali kot najprimernejšo varianto državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu na severnem delu varianta G2. ki smo jo na odseku mimo Laškega in na odseku mimo Rimskih Toplic skladno s pripombami in predlogi v največji možni meri optimizirali tako, da bo sprejemljiva tudi za lokalno skupnost. V fazi predloga najustrežnejše variante je nemogoče opredeliti parcele, ki bodo z novo cesto dejansko prizadete, saj je predlog najustrežnejše variante načrtovan v premalo podrobnem merilu. V fazi izdelave podrobnih strokovnih podlag in dopolnjenega osnutka DPN se skuša v čim večji možni meri

izogniti pozidanim ali kako drugače za druge dejavnosti namenjenim parcelam. Seznam prizadetih parcel je znan v fazi javnih razgrnitev in javnih razprav, v kateri je mogoče na predstavljeni predlog še vplivati, dokončni seznam pa je potrjen šele s sprejemom Uredbe o DPN na Vladi RS.

III. / 10 Šantej Anica in Roman (nečitljivo)

Se ne strinjamo z avtocesto

III. /11 Matej(nečitljivo)

Podpiram Civilno iniciativo Laškega proti umestitvi avtoceste G2 skozi Laško

III. /12 Silva Sande, Rečica (nečitljivo)

Glasujem proti, ker ceste v Rečici in Laškem ne dovolimo.

III. /13 Gaberšek (nečitljivo)

Glasujem proti izgradnji ceste in prosim, da to tudi upoštevate.

III. /14 Pavel Knez

Oglejmo si, kakšni so učinki prometa v centru Laškega. Hrup, izpušne dime in tovorni promet želim videti čim dlje, pa četudi v tunelu pod Šmihelom.

III. /15 Kraiani Strenskega

Na našo oz, vašo žalost pri nas odpirate vaše (občinske op. p.) krajevne ceste, sedaj pa bi nam dali še avtocesto. Najbolje je za Strenčane, da si vsak kupi svoj helikopter, da pridemo vsaj na občinsko cesto, kaj šele na avtocesto.

III. /16 Kosmač (nečitljivo)

Verjetno Laško rabi še zažigalnico odpadkov, da bomo živeli v pravem krematoriju.

Odgovor III. /10-16

Pripombe so načelne, brez argumenta, zato nanje ni možno podati odgovora

III. /17 Krajan (nečitljiv podpis)

Ne strinjam se z avtocesto zaradi hrupa, različnih plinov, onesnaženja naših voda, ki so največje bogastvo pa tudi zaradi tega, da ostane naš kraj lep in čist. Imamo sedaj naravno bogastvo in zanj se bomo borili.

Odgovor III. /17

Skladno z zakonskimi določili nihče ne sme biti izpostavljen prekomernemu negativnemu vplivu. V ta namen se izvedejo različni ukrepi zašite pred različnimi vplivi, ki se v fazi obratovanja preverjajo (monitoring) ter po potrebi dograjujejo.

Skladno s 40. in 51. členom Zakona o varstvu okolja (Ur. l. RS št. 39./06) se v fazi izdelave prostorske dokumentacije za projekt hitre ceste izdelava okoljsko poročilo. Vsebina okoljskega poročila se nanaša na vse sestavine okolja ter na potencialne negativne vplive. Rezultati okoljskega poročila se, skladno s 23. členom Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta ter o načinu priprave variantnih rešitev prostorskih ureditev, njihovega vrednotenja in primerjave, kot okoljski vidik upoštevano okoljsko poročilo. V okoljskem poročilu se opredelijo vsi omilitveni ukrepi, ki so sestavni del uredbe o DPN ter zagotavljajo, da poseg v prostor ne povzroča prekomernih (zakonsko normiranih) vplivov.

V fazi izdelave tehnične dokumentacije se skladno z določili 7.1 točke 3. člena Uredbe o vrstah posegov, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Ur. l. RS št. 78/06) potrebna izdelava presoje vplivov na okolje. V presoji vplivov na okolje se poleg omilitvenih ukrepov določi tudi monitoring v fazi obratovanja ter morebitni dodatni ukrepi za zavarovanje okolja.

IV. Litija

IV. / 1. Občina Litija

Župan Franci Rokavec

V zvezi s predlogom najustreznejše variante v Okviru postopka priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu podajamo naslednje mnenje in stališče. O predmetni izbrani najustreznejši varianti je na svoji 18. seji dne 19.06.2008 razpravljal in sprejel sklepe občinski svet Občine Litija.

V letu 2006 je bila po naročilu Službe vlade za lokalno samoupravo in regionalno politiko in ob sofinanciranju Evropskih strukturnih skladov izdelan projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi. Podrobnejši pregled vsebine povzetka tega projekta daje jasen odgovor, da je kot najprimernejša trasa opredeljena trasa po scenariju 9, ki je precej podobna skrajni zahodni varianti po Študiji variant iz leta 2008. Ker je dejstvo, da se v teh dveh letih niso spremenili ne okoljski faktorji, ne območja zavarovanj naravnih, kulturnih in drugih dobrin v prostoru, kakor tudi ni prišlo do bistvenih preskokov v gospodarskem razvoju, socialnih in demografskih trendih, zbudeta v oči izsledka obeh izdelanih študij. Končna izsledka obeh študij sta povsem nasprotna in nakazujeta na morebitno dodatno politično motiviranost pri obravnavanju posameznih variant.

Zaradi vseh naštetih dejstev in vprašljivih okoliščin pri izboru najustreznejše variante rešitve trase državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu, predvsem kar se tiče enotnega strokovnega vrednotenja in enakovrednega upoštevanja vseh kriterijev ocenjevanja, je občinski svet občine Litija sprejel naslednja dva sklepa, ki hkrati predstavljata tudi mnenje občine Litija in sicer:

- Občinski svet Občine Litija zavrača predlagani predlog najustreznejše variante, ki ga je izdelal Razvojni center Planiranje d.o.o. iz Celja.
- Občinski svet Občine Litija predlaga, da se kot najprimernejša varianta sprejme scenarij 9, opredeljen v Projektu celovitega razvoja območja tretje razvojne osi v letu 2006, s tem da se istočasno gradi tudi odsek od Trbovelj, preko Litije do Ljubljane

Odgovor IV. / 1

Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 je izdelana skladno ter na osnovi pobude ministra za promet. Pobuda je utemeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije in Uredbi o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Uradni list RS, št. 54/03 in 68/05). Osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru tretje razvojne osi. Funkcija nove prometne povezave bo povečati konkurenčnost območja ob razvoji osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter povečati integracijo prostora zunaj obstoječih panevropskih koridorjev.

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko je v sodelovanju z Ministrstvom za okolje in prostor ter s finančno podporo strukturnih skladov EU pripravila

»Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi« - CRO (izdelal Omega Consult Ljubljana, št. proj.: 12/06-RN-SL, januar 2007), ki je vsebinsko in glede območja obravnave razširjena obravnava scenarijev razvoja prometne ponudbe, ki se izdela zaradi zagotavljanja vsebinske in prostorske celovitosti pri umeščanju državnih prostorskih ureditev v prostor. V nalogi je bilo obravnavanih več »scenarijev« poteka trase ceste (koridorja), kot najustreznejši se je izkazal scenarij 9, po učinkovitosti pa mu sledita scenarija 10 in 5.

Za nadaljnjo obravnavo na delu tretje razvojne osi med A1 in A2 je predlagana trasa ceste po scenariju 9 in 5. Trasa se na avtocesto A1 navezuje pri Gotovljah (nov priključek), poteka preko Prebolda do Trbovelj, mimo Zidanega mostu do Radeč. Trasa po scenariju 9 poteka od Radeč mimo Šentjanža do Trebnjega, kjer se priključuje na avtocesto A2, trasa po scenariju 5 pa poteka od Radeč, mimo Boštanja proti avtocesti A2, na katero se priključuje zahodno od priključka Gmajna.

V Študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - I. mapa 1. zvezek - Predhodne analize in določitev variant, so trase variante CRO povzete in obravnavane:

- Varianta III. CRO-1 dolžine 19,6km predstavlja povezavo med avtocesto A1 pri Šempetru v Savinjski dolini z glavno cesto G 108 v Zasavju pri Trbovljah in je ena izmed variant v zahodnem koridorju 3. razvojne osi-srednji del.
- Variante III. CRO - 2 dolžine 16,1km je nadaljevanje variante III. CRO-1 in predstavlja povezavo med Trbovljami in Radečami v dolini reke Save. Konča v km 16,1 vzhodno od Radeč, kjer se nadaljuje z varianto IV. CRO-1 s potekom mimo Šentruperta do Trebnjega ali z varianto IV. CRO-2 s potekom v dolini Save mimo Boštanja in južno mimo Dolenjih Badulj do avtoceste A2.

Pri proučevanju predlaganih variant zahodnega koridorja se je izkazalo, da nobena od predlaganih variant ne zadostuje kriterijem sprejemljivosti. Ker je eden od razlogov nesprejemljivosti geologija je bilo predlagano, da se varianta III. Z – 1 (podoben potek kot III. CRO – 1) vseeno obravnava, z optimizacijo pa doseže njeno sprejemljivost. Ker bi se v tem primeru varianta končala v Trbovljah, torej ne bi bila navezana na avtocesto A2 je bilo predlagano, da se namesto predlaganih variant v dolini Save med Trbovljami in Zidanim mostom vrednoti optimizirana varianta na deli trase med Trbovljami in Hrastnikom, med Hrastnikom in Zidanim mostom pa predlagana varianta in Študije variant DPN glavne ceste Hrastnik – Zidani most. Takšna varianta ne zadosti pogojem projektne naloge, to je štiripasovna cesta za hitrosti 100km/h temveč je ta odsek načrtovan kot dvopasovna cesta z računsko hitrostjo 70km/h.

V Študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - I. mapa 2. zvezek Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev je bila obravnavana varianta G3 ocenjena in razvrščena kot manj primerna predvsem s z gradbenotehničnega (najmanj primerna) in okoljskega vidika (manj primerna), medtem ko so bile posamezne variante s prostorskega vidika ocenjene kot bolj primerne (varianta G3.- n2) oziroma s prometno ekonomskega vidika kot primerna (G3, H2, I1). Ne glede na to, pa je varianta G3 v vseh kombinacijah, po vseh vidikih ocenjena slabše, kot varianta G2, ki je bila v študiji predlagana kot najprimernejša na tem odseku.

Izgradnja (rekonstrukcija) glavne ceste Trbovlje – Litija – Ljubljana je nedvoumno potrebna, ni pa predmet predmetne naloge.

V. Mokronog-Trebelno

V. / 1. Občina Mokronog-Trebelno

župan Anton Maver

Občine Sevnica, Šentrupert, Trebnje in Mirna peč
TOM Mokronog, DOREMA Mokronog, DEU Mokronog, MONTER KOCJAN
Mokronog, MESARSTVO CVETAN Mokronog, AVTOTON Mokronog, PLASTA
Šentrupert, AGROMED Šentrupert, DANA Mirna, STILLES Sevnica, INKOS Krmelj,

V skladu z napovedjo, na predstavitvi Študije variant dne 27. 05. 2008 v Sevnici, vam posredujemo skupna stališča petih občin in enajstih gospodarski družb, vezanih na območje Mirnske doline znotraj 3. razvojne osi. Prepričani smo, da imamo vsi podpisani župani in gospodarstveniki popolno podporo glede naših stališč do predlagane variante.

Zahteva po ponovni strokovni obravnavi in preveritvi vseh potrebnih parametrov za umestitev državne ceste znotraj 3. razvojne osi

V občinah Sevnica, Mokronog-Trebelno, Šentrupert, Trebnje in Mirna peč je predstavitev »najustrežnejše« variante umestitve državne ceste znotraj 3. razvojne osi (predstavljena v Sevnici 27.05.2008) povzročila izredno razočaranje prebivalstva in gospodarstvenikov, zato terjamo od vseh pristojnih v državi, da pri vrednotenju variant upoštevajo predvsem demografsko in gospodarsko razvojno naravnost 3. razvojne osi in ne le princip najhitrejšega in najcenejšega priključka na avtocesto A2. Spodaj podpisani župani in gospodarstveniki zahtevamo od pristojnih ministrstev in vlade, da ponovno obravnavajo in preučijo vse potrebne parametre glede umestitve državne ceste znotraj 3. razvojne osi, na odseku I, v koridor, ki bi zajel področje Mirnske doline in kot nasprotno stališče »najustrežnejše« varianti omenjene študije predlagamo:

- da se »najustrežnejša« varianta študije variant na odseku I, na delu pri Sevnici, usmeri proti zahodu in od tam naprej poteka po Mirnski dolini, po delu občine Sevnica, mimo Krmelja in Tržišča, nato pa med Mokronogom in Šentrupertom mimo Mirne, do navezave na avtocesto A2 na priključku Ponikve, ali
- da se potrdi celoten potek predlagane »najustrežnejše« variante študije variant, vendar se na odseku I obravnava sočasno s krakom, ki se na delu pri Sevnici usmeri proti zahodu in od tam naprej poteka po Mirnski dolini in se navezuje na razvojna jedra Šentjanža, Krmelj, Tržišče, Mokronog, Trebelno, Puščava, Šentrupert, Prelesje, Slovenska vas, Mirna in Trebnje.

Poleg vsega omenjenega, je Mirnska dolina opredeljena kot območje povečane naravne in kulturne dediščine, kar predstavlja izjemen potencial za razvoj vseh vrst turizma. Le-ta, pa je pogojen z ustreznim dostopom in ustreznimi prometnimi povezavami.

Odgovor V. / 1

Študija variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 je izdelana skladno ter na osnovi pobude ministra za promet. Pobuda je utemeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije in Uredbi o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Uradni list RS, št. 54/03 in 68/05). Osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru tretje razvojne osi. Funkcija nove prometne povezave bo povečati konkurenčnost območja ob razvoji osi,

povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter povečati integracijo prostora zunaj obstoječih panevropskih koridorjev.

V študiji variant so bili obravnavani vsi vidiki:

- prostorski, ki obravnava predvsem prednosti in slabosti posega v prostor glede na obstoječo in predvideno poselitev, demografski razvoj, razvoj gospodarstva,
- gradbeno tehnični, ki obravnava lastnosti posega glede na načina in možnosti gradnje
- prometno ekonomski vidik, ki obravnava prometne podatke in stroške izgradnje in
- okoljski vidik, ki obravnava vplive posega na vse sestavine okolja.

Na južnem delu osrednjega dela tretje razvojne osi, ki je v študiji variant označen kot odsek I je bila kot najustrežnejša varianta predlagana varianta I1, ki poteka najbolj vzhodno od vseh obravnavanih variant na tem delu. Poleg tega rezultati študije kažejo na:

- vzhodne variante odseka I (I 1, I 2..) imajo boljše gradbeno tehnične lastnosti, so bolj sprejemljive z vidika vplivov na okolje, sprejemljive so s prostorskega in prometno tehničnega vidika.
- zahodne variante odseka I (I 5, I 4...) najbolj negativno vplivajo na okolje, so najbolj ocenjene s prometnega in prostorskega vidika, sprejemljive so z gradbeno tehničnega in ekonomskega vidika.
- srednje variante odseka I (I 3, I 4) so najbolj ocenjene z ekonomskega vidika, dobro s prostorskega, gradbeno tehničnega in prometnega, z okoljskega vidika so sprejemljive.

Glede na posredovane pripombe in predloge na predstavljene rezultate študije in predlagan izbor variante smo se odločili, da preverimo možnost optimizacije variant I3 oziroma I4 tako, da bi optimizirana varianta zaobšla območje Šmarjeških Toplic ter se na avtocesto A2 priključila bolj zahodno od sedaj predlaganih variant I 1, I2, I3 in I4. Na tako optimizirano varianto bi se območje Mirenske doline navezovalo po omrežju obstoječih (rekonstruiranih) državnih cest, oddaljenost od hitre ceste pa bi bila mala.

VI. Prebold

VI. / 1 Občina Prebold **Župan Vinko Debelak**

V zvezi s posredovanimi gradivi »Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor-Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu, vam sporočamo, da je varianta G3 za Občino Prebold povsem neprimerna in se z njo ne strinjamo, oziramo dajemo negativno mnenje na varianto G3.

Odgovor VI. / 1

Stališče je skladno s predlogi študije variant.

VII. Sevnica

VII. / 1 Občina Sevnica

Župan Kristijan Janc

Občinski svet Občine Sevnica je bil na 14. redni seji dne, 30. 06. 2008 seznanjen s predlogom najustrežnejše variante iz študije variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocestama A1 in A2, naročnika Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste in izvajalca Razvojnega centra planiranje d.o.o. Celje. Obveščamo vas, da je občinski svet v zvezi s tem sprejel naslednji sklep:

Občinski svet se je seznanil s predlogom najustrežnejše variante iz študijev variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocestama A1 in A2, naročnika Ministrstva za promet, Direkcije RS za ceste in izvajalca Razvojnega centra planiranje d.o.o. Celje. Občinski svet na podlagi predloga Komisije za spremljanje državnega projekta 3. razvojna os pri Občinskem svetu Občine Sevnica naročniku in pripravljavcu predlaga ponovno preučitev kriterijev za izbor najboljše variante, z naslednjimi priporočili:

- da se predlagana najustrežnejša varianta iz študije variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocestama A1 in A2, pri Sevnici usmeri zahodno, poteka skozi del občine Sevnica v Mirnski dolini (Tržišče-Krmelj) in se na A2 naveže na priključku Ponikve pri Trebnjem,
- da se potrdi celoten potek predlagane najustrežnejše variante iz navedene študije, če se obravnava istočasno s krakom, ki je iz območja Sevnice usmerjen zahodno in poteka skozi del občine Sevnica v Mirnski dolini (Tržiše-Krmelj) ter se na A2 naveže na priključku Ponikve pri Trebnjem.

Odgovor VII. / 1

V študiji variant so bili obravnavani vsi vidiki:

- prostorski, ki obravnava predvsem prednosti in slabosti posega v prostor glede na obstoječo in predvideno poselitev, demografski razvoj, razvoj gospodarstva,
- gradbeno tehnični, ki obravnava lastnosti posega glede na načina in možnosti gradnje
- prometno ekonomski vidik, ki obravnava prometne podatke in stroške izgradnje in
- okoljski vidik, ki obravnava vplive posega na vse sestavine okolja.

Na južnem delu osrednjega dela tretje razvojne osi, ki je v študiji variant označen kot odsek I je bila kot najustrežnejša varianta predlagana varianta I1, ki poteka najbolj vzhodno od vseh obravnavanih variant na tem delu. Poleg tega rezultati študije kažejo na:

- vzhodne variante odseka I (I 1, I 2..) imajo boljše gradbeno tehnične lastnosti, so bolj sprejemljive z vidika vplivov na okolje, sprejemljive so s prostorskega in prometno tehničnega vidika.
- zahodne variante odseka I (I 5, I 4...) najbolj negativno vplivajo na okolje, so najbolj ocenjene s prometnega in prostorskega vidika, sprejemljive so z gradbeno tehničnega in ekonomskega vidika.
- srednje variante odseka I (I 3, I 4) so najbolj ocenjene z ekonomskega vidika, dobro s prostorskega, gradbeno tehničnega in prometnega, z okoljskega vidika so sprejemljive.

Glede na posredovane pripombe in predloge na predstavljene rezultate študije in predlagan izbor variante smo se odločili, da preverimo možnost optimizacije variant I3 oziroma I4 tako, da bi optimizirana varianta zaobšla območje Šmarjeških Toplic ter se na avtocesto A2 priključila bolj zahodno od sedaj predlaganih variant I 1, I2, I3 in I4.

Na tako optimizirano varianto bi se Sevnica navezovala po obstoječi (rekonstruirani) glavni cesti G1-5 Celje – Zidani most – Krško, območje Mirenske doline pa po omrežju obstoječih (rekonstruiranih) državnih cest. Oddaljenost od hitre ceste pa bi bila mala.

VII. / 2. Občina Sevnica v sodelovanju z občinama Dobje in Šentjur **Župani Kristijan Janc, Franci Salobir in mag. Stefan Tiselj**

V sklopu uradno posredovanih pobud županov subregije Obsotelje – Kozjansko za obdelavo različice 3. razvojne osi, ki bi potekala skozi Kozjansko, vam posredujemo idejni predlog okvirnega poteka koridorja 3. razvojne osi skozi Kozjansko, ki ga predlagamo župani občin Šentjurja, Dobja in Sevnice, skozi katere bi najverjetneje optimalno ta lahko potekal. Prosimo, da v nadaljnjih postopkih strokovnih obdelav upoštevate podano idejno zasnovo. (priloga skica – glej priloge, kopije pripomb in predlogov)

Odgovor VII. / 2

Predlagana trasa poteka hitre ceste na odseku od avtoceste A1 v Dramljah in Sevnico je podobna obravnavani trasi G1 v študiji variant., ki pa je zaradi slabših prometno ekonomskih lastnosti, slabših gradbeno tehničnih lastnosti, večjih vplivov na okolje in prostor, ocenjena slabše od predlagane.

Pripravlavec on Izdelovalci primerjalne študije se zavedamo potrebe in želje tega dela obravnavanega območja po sodobnejši prometnici, vendar so vsi kazalci pri pripravi študije variant osrednjega dela tretje razvojne osi med A1 in A2 pokazali, da je varianta na tem delu slabša od ostalih.

VIII. Šentjur

VIII. /1. Občina Šentjur, župan mag. Stefan Tisel

VIII./1.1 Občina Šentjur izraža razočaranje nad predlagano najugodnejšo varianto Študije variant s predlogom najustrežnejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, vrednotenje in primerjava variantnih rešitev. Taka varianta za občino ni ugodna, to isto pa lahko posplošimo tudi na celotno subregijo Obsotelje in Kozjansko. Župani navedenih občin so namreč t. i. vzhodno varianto skozi Kozjansko vseskozi aktivno podpirali in to opredelili tudi v svojem dopisu v mesecu oktobru 2005. Tako je bila predlagana tudi konkretna varianta trase županov treh občin Sevnica, Dobje in Šentjur, ki bi jih trasa neposredno presekala

Odgovor VIII. / 1.1

Na osnovi pobude županov občine Obsotelja in Kozjanskega in drugih občin, je bila v program priprave, ki je osnova za pričetek Državnega prostorskega načrta in študije variant vključena tudi varianta hitre ceste na osrednjem delu 3. razvojne osi, ki poteka od avtoceste A1 na območju avtocestnega priključka Dramlje, mimo Šentjurja proti Sevnici in dalje proti avtocesti A2.

V prvi fazi študije variant I. mapa ,1. zvezek - predhodne analiza in določitev variant so bile na tem odseku obravnavane 3 variante (III. V1 kot osnovna varianta in III. V2 ter III. V3). Za nadaljnjo obravnavo je bila predlagana samo ena varianta, ki je bila poimenovana G1.

VIII./1.2 SPLOSNE PRIPOMBE

Trasa srednjega dela 3. razvojne osi med avtocesto A1 Maribor -Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu G 1 (skozi Kozjansko), kot jo obravnava Študija variant, je bolj upravičena tudi zato, ker od priključka na A1 v Dramljah do Šentjurja (Črnoalice) poteka po skupnem (istem) koridorju z Navezovalno cesto Dramlje - Šentjur (V nadaljevanju NC), ki je že uvrščena v dodatni program Nacionalnega programa izgradnje avtocest do leta 2013 in daje možnost, da postane tudi del 3. razvojne osi. Ob izgradnji srednjega odseka 3. razvojne osi po varianti G2 (Laško - Zidani Most - Sevnica), bi se promet načrtoval in vodil po dveh vzporednih trasah:

- osrednja trasa 3. razvojne osi - varianta G2 in
- NC Dramlje - Šentjur.

To po naše tudi ekonomsko ni racionalno.

Načrtovanje 3. razvojne osi v analizi del cestnega odseka na relaciji Dramlje - Šentjur (do Črnoalice), ki bo prevzela NC, tako pri vrednotenju kriterijev, kakor tudi pri oceni prometnih tokov po izgradnji NC, ne upošteva navedenih kriterijev. Že sedanji prometni tokovi skozi mesto Šentjur tečejo proti Rogaški Slatini, proti Kozjanskemu in do zahodnega območja Hrvaške. Po izgradnji NC pa bodo ti prometni tokovi potekali po NC. Zato bi Študija pri vrednotenju G2 ali G3 morala

upoštevati manj prometa proti vzhodnemu delu Slovenije in zahodnemu delu Hrvaške, saj bo promet potekal po NC, le manjši del bo ostal na variantah G2 ali G3. Po izgradnji NC se bodo prometni tokovi preusmerili tudi v planskem obdobju 2026. Tudi za to plansko obdobje je potrebno upoštevati zgrajeno NC in promet, ki ga bo prevzela za vzhodno področje Slovenije in zahodni del Hrvaške.

Poleg tega v variantah ni bilo upoštevano, da bo navezovalna cesta Dramlje - Šentjur imela še dva izvoza, ki v varianti G1 nista bila upoštevana in sicer:

- izvoz Primož - Ponikva na cesto G3-687, kjer se že v okviru izgradnje NC načrtuje večji subposlovni center in povezava za večje kraje Ponikvo, Loče in Poljčane;
- izvoz Nova vas na cesto R3-681, ki vodi v del mesta Šentjur, v že obstoječo in obsežno industrijsko cono Šentjur, ter večje naselje Hruševac (južni del mesta Šentjur) in kraje ob navedeni cesti.

Prav tako sedanja vrednotenja variant ne upoštevajo, da občina Šentjur ob sami navezovalni cesti, ki bi lahko bila istočasno tudi cesta na tretji razvojni osi, v Občinskem prostorskem načrtu, ki je v izdelavi, predvideva kratkoročno okoli 40 ha zazidljivih zemljišč za poslovno stanovanjske objekte z dolgoročnimi možnostmi do 100 ha. Prepričani smo, da je varianta G 1 skozi Kozjansko iz večine strokovnih vidikov najracionalnejšega in bi v nekaterih posameznih elementih morala biti ocenjena bistveno višje.

Odgovor VIII. / 1.2

Del trase obravnavne variante G 1 med Dramljami in Šentjurjem res poteka po trasi, ki je bila obravnavna v:

- Prometni študiji Šentjurja« (PNZ, projekt nizke zgradbe, d.o.o. Ljubljana, št. proj.: 12-1036),
- Idejni zasnova ceste Dramlje - Šentjur do Črnoalice (PNZ, projekt nizke zgradbe d.o.o. Ljubljana, št. proj.: 12-1036/1) ter
- Primerjalna študija treh različic navezovalne ceste Dramlje – Šentjur z vidika rabe zemljišč (Piano, atelje krajinske arhitekture, Velenje, št. proj.: piano101/2006 –sp).

Ne glede na to je bila trasa variante G 1 v strokovnih podlagah (Gradbeno tehnični elaborat – II. zvezek, mapa 2) projektirana z enakimi izhodiščnimi kriteriji kot ostale variante (štiripasovna cesta – končna faza z izvennivojkimi križanji in računsko hitrostjo 100km/h).

Tako projektirana varianta je bila v strokovnih podlagah in študiji variant obravnavana enakovredno kot vse ostale variante. Pri vrednotenju dejstva, da je del trase obravnavan že v drugem projektu nismo posebej izpostavljali, saj se enako dogaja tudi pri nekaterih ostalih variantah (del trase G2 med avtocestni priključkom Lopata in Medlogom je že zgrajen, za del trase varianta G3 med Hrastnikom in Zidanim mostom je v izdelavi DPN).

V nadaljevanju navajamo mnenja in pripombe po ostalih vidikih:

VIII./1.3 PROSTORSKI VIDIK

Demografski vidik: Pri varianti G 1 po naše ni dovolj dobra upoštevano, da bi s povezavo krajev in naselij ob in v bližini predlagane trase 3. razvojne osi povezali gospodarski oz. ekonomski potencial celotnega območja vključno z največjimi

podjetji in drobnim gospodarstvom. Pri tem je potrebno primerjati potencial Celja z okolico, subregije Dravinja, subregije Obsotelje in Kozjansko ter Posavja in Dolenske. Ta vidik je bil pri vrednotenju dokaj neutemeljeno zapostavljen pri varianti G 1. Tako bi varianta G 1 pomenila tudi močan razvojni zagon. Razvitost posameznih panog in subjektov v navedenih regijah, kot so industrija, logistika, kmetijstvo, turizem, razvoj podeželja, izobraževalne in razvojne institucije, so dosegle določen optimum glede na dosedanje razvojne možnosti, prometne povezave, geostrateški položaj in infrastrukturno dostopnost. Zaradi infrastrukturne nepovezanosti pomembnejšega sodelovanja med subjekti na planirani tretji razvojni osi praktično ni. Mobilnost socialnega kapitala in kadrov je omejena prav zaradi slabih prometnih povezav. Z odpiranjem in povezovanjem na relaciji variante G 1 pa obstajajo velike neizkoriščene priložnosti, ki bi tako omogočile nov nesluten razvojni zamah. Varianta G 1 tako predstavlja izjemen razvojni potencial, ki bi rezultiral velike sinergijske učinke.

Odgovor VIII. / 1.3

Demografski vidik je bil v študiji variant obravnavan prvič. Praksa dosedanjih priprav ŠV namreč kaže, da je bil demografski vidik kot podatek obravnavan samo v prvi fazi študije variant (I. mapa ,1. zvezek - predhodne analiza in določitev variant), v strokovnih podlagah (Urbanistično razvojni elaborat) in ŠV pa ne. Poglavje je bilo vključeno v nalogo na pobudo izdelovalca.

Glede na izhodišča iz pobude ministra za promet, Stratege prostorskega razvoja Slovenije je osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru tretje razvojne osi. Na tej osnovi je bil vidik demografije obravnavan po osmih kazalcih, kot bolj primerne pa so bile ocenjene variante, ki:

- potekajo skozi občine, ki imajo negativni indeks gibanja prebivalstva v letih 2002-2006
- potekajo skozi občine, ki imajo negativni skupni prirastek prebivalstva v letu 2006
- potekajo skozi občine, ki imajo boljše izobrazbeno strukturo prebivalstva v letu 2002,
- potekajo skozi občine, kjer imajo več delovno aktivnega prebivalstva,
- potekajo skozi občine, kjer je več obstoječih in predvidenih industrijskih con,
- potekajo skozi občine, kjer je večje število obstoječih podjetij in kjer so nacionalno pomembna podjetja,
- potekajo skozi občine, ki imajo indeks števila podjetij med letoma 2002 in 2006 manj kot sto,
- potekajo skozi občine, ki imajo večje dnevne migracije na delo v sosednje občine,

Po teh kriterijih je bila varianta G 1 ocenjena in razvrščena slabše od variant G 2 in G 3.

VIII./1.4 Poselitev: Potrebno i bilo upoštevati, da gre za širše in med sabo povezano območje Obsotelja in Kozjanskega z 52 tisoč prebivalci, ki je speč potencial prav zaradi slabe povezanosti na predlagani varianti G 1 tretje razvojne osi med skupinami naselij: Celje - Vojnik - Dramlje - Šentjur, Slovenske Konjice – Zreče - Dramlje - Šentjur, Šentjur - Gorica pri Slivnici - Dobje - Planina, vsa prej navedena območja s Sevnico, celotnim Posavjem in Dolenjsko. V širšem pogledu bi tretja razvojna os z navezovalnimi cestami povezala vse občinske centre in večje kraje na območju Obsotelja in Kozjanskega.

Odgovor VIII. /1. 4

Vse variante so bile v ŠV obravnavne enako. Pri kriteriju navezovanja na novo cesto smo upoštevali navezovanje regionalnih, občinskih in lokalnih središč, pri tem pa smo se omejili na prostor med obema avtocestama A1 in A2.

VIII./1.5 Kakovosti bivalnega okolja: se zaradi posega tretje razvojne osi v varianti G 1 ne bi pomembneje spremenila, saj je ta speljana tako, da sama trasa ceste po večini sploh nebi v ničemer poslabšala bivalnega okolja, ker se v dokajšnjem delu izogiba neposrednemu poseganju v stanovanjske in bivalne površine.

Kmetijstvo: ni primarna dejavnost hribovskih in dokaj zamočvirjenih območij, skozi katera bi potekala varianta G 1.

Gozdovi: so po našem vedenju zelo malo vključeni v predlog variante G 1, zato bi morala tu dobiti višjo oceno.

Odgovor VIII. / 1.5

Pri kakovosti bivalnega okolja smo variante ocenjevali in razvrščali glede na oddaljenost od obstoječih in predvidenih območij za poselitve ter o vplivu nanje s povezovalnih cest na novo hitro cesto. Kmetijstvo in gozdarstvo sta v poglavju o poselitvi obravnavana izključno kot prostorski vidik (poraba prostora), sicer sta obravnavana v poglavju o okolju.

VIII./1.6 GRADBENO TEHNIČNI VIDIK

Opozarjamo na potrebo po ovrednotenju vseh stroškov gradnje variante G 1 le od Šentjurja (Črnoalice) dalje, kajti od avtoceste v Dramljah do Šentjurja (Črnoalice) bi 3. razvojna os potekala po trasi navezovalne ceste Dramlje - Šentjur, ki je zakonsko opredeljena in bo v vsakem primeru zgrajena.

Odgovor VIII. /1.6

Del trase obravnavne variante G 1 med Dramljami in Šentjurjem poteka po trasi »navezovalne ceste Dramlje – Šentjur – Črnoalice. Ne glede na to je bila trasa variante G 1 v strokovnih podlagah projektirana z enakimi izhodiščnimi kriteriji kot ostale variante (štiripasovna cesta – končna faza z izvennivojkimi križanji in računsko hitrostjo 100km/h) in v ŠV obravnavana enakovredno kot vse ostale variante. Pri vrednotenju dejstva, da je del trase obravnavan že v drugem projektu nismo posebej izpostavljali, saj se enako dogaja tudi pri nekaterih ostalih variantah (del trase G2 med avtocestni priključkom Lopata in Medlogom je že zgrajen, za del trase varianta G3 med Hrastrnikom in Zidanim mostom je v izdelavi DPN).

VIII./1.7 FUNKCIONALNO (PROMETNI) IN EKONOMSKI VIDIK

Pri ekonomskem vrednotenju ni upoštevana korist območja zaradi dostopnosti in gospodarskega razvoja območja, ki se poveča z izgradnjo ceste, kot je že bilo navedeno.

Odgovor VIII. / 1.7

Vse variante so bile v strokovnih podlagah – funkcionalni (prometni) in ekonomski vidik (zvezek II., mapa 4) ter v ŠV obravnavana po kazalcih prometne učinkovitosti in po kazalcih ekonomske upravičenosti. Kazalci, ki določajo ekonomsko učinkovitost so:

- višina investicije
- koristi uporabnikov
- neto sedanja vrednost in interna stopnja donosnosti
- relativna neto sedanja vrednost
- razmerje stroškov in koristi
- analiza občutljivosti

Po teh kriterijih je bila varianta G 1 ocenjena in razvrščena slabše od variant G 2 in G 3.

VIII./1.8 OKOLJSKI VIDIK

Potek ceste G 1 poteka po območjih, kjer se trasa ceste le približa posameznim zaselkom in razpršeni gradnji. Glede na to, da se predvideva novi del trase, je možno izvršiti ukrepe, ki ohranjajo bivalne pogoje. Torej promet kot takšen skozi območje ne poslabšuje bivalnega okolja.

Odgovor VIII. / 1.8

Pripomba se ne nanaša na okoljski vidik temveč na poselitev razen v delu, kjer so obravnavani vplivi zaradi hrupa. Te je možno s tehničnimi ukrepi ustrezno prepečiti, kar pa velja za vse obravnavane variante.

VIII./1.9 SKUPNA UGOTOVITEV IN PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE

Pričakujemo, da bodo naše pripombe upoštevane in da bo Minister za promet odločil, da je najugodnejša varianta G 1, ki vodi skozi Kozjansko. V kolikor se to ne bo upoštevalo, podredno predlagamo:

- da se v program izgradnje 3. razvojne osi na avtocestni priključek Dramlje vključi tudi izgradnja 3 B razvojne osi na relaciji: Dramlje - Šentjur (v okviru planirane navezovalne ceste) - Rogaška Slatina - Dobovec na cesti G 2-107 z navezavami Šentjur (Črnolica) na trasi ceste R2-423 - Lesično, Šentjur (Črnolica) odcep z R2-423 Slivnica - Sodna vas za Podčetrtek;
- da se zagotovi ustrezna navezovalna cesta na relaciji Planina pri Sevnici – Sevnica na priključek Boštanj na trasi ceste R2-423;

- da se zagotovi ustrezna navezovalna cesta na trasi ceste R3-682 na relaciji Kozje - Loke - Jurklošter na priključek Rimske Toplice;
- da se zagotovi ustrezna navezovalna ceste na priključek Laško trasi ceste R3-681 na relaciji Šentjur - Breze - Vrha nad Laškim.

Utemeljitev: Navedeni predlog za vključitev 3. B razvojne osi na relaciji Dramlje - Šentjur – Rogaška Slatina - Dobovec so sprejeli župani osmih občin subregije Obsotelje - Kozjansko in ga kot Pobudo posredovali Ministru za promet, dne 14. julija 2006. Le -to so župani na kratko utemeljili, kot je iz nje razvidno in sicer, da gre za območje z 52 tisoč prebivalci, na katerem prav zaradi slabih prometnih povezav ostajajo neizkoriščeni potenciali na področjih gospodarstva in turizma, poseljenosti in razvoja podeželja, ki je prav zaradi slabe prometne povezave po večini primerljivih kazalcih razvitosti na repu v državi. Na navedeni relaciji se že umeščajo nekateri pomembni objekti na področju cestne infrastrukture v prostor, kot je navezovalna cesta Dramlje - Šentjur, ki je i e uvrščena v Nacionalni program za izgradnjo avtocest do leta 2013, nadvoz Grobelno, obvoznica Šmarje pri Jelšah in obvoznica Rogatec. Perspektiva celotnega območja je turizem, za kar je potrebna boljša cestna povezava in dostopnost, ter pritegnitev investorjev, v zahodnem delu subregije ob navezovalni cesti Dramlje - Šentjur pa je predviden tudi razvoj večjih poslovno industrijskih kompleksov. Za oboje bi bili vzpostavljeni optimalno pogoji z izgradnjo navedene cestne povezave. V nasprotnem se bo razvojni zaostanek še naprej pospešeno povečeval. Velik del prebivalstva se bo vse bog prisiljen dnevno voziti na delo v druge regije ali pa se bo področje še naprej praznilo, kar pomeni tudi pospešen "beg možganov". Območje brez ustrežnejših povezav ostaja brez najpomembnejše podlage za svoj razvoj, to so ljudje, kadri in znanje.

Ocenjujemo, da lahko le neposredna povezava na tretjo razvojno os s svojim gospodarskimi, prometnimi, turističnimi in drugimi učinki bistveno in odločujoče prispeva k postopnemu zmanjševanju socialno ekonomskega zaostajanja te subregije za ostalimi območji v regiji, državi in v Evropi, oz. njeno postopno razvojno priključevanje.

Odgovor VIII. / 1.9

Predlog ŠV za izbor variante (v konkretnem primeru G2) je bil narejen na osnovi v naprej določenih kriterijev, enakovredno za vse variante.

Ker se Ministrstvo za promet zaveda problema neustreznih prometnih povezav Obsotelja in kozjanskega, je podal minister za promet Pobudo za začetek postopka za izdelavo in sprejem državnega prostorskega načrta za rekonstrukcijo glavne ceste G2-107 od Šentjurja do Dobovca (št.: 2645-138/2005/19-0031319 dne 9. julija 2007).

Na podlagi 29. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07) je Vlada Republike Slovenije na 178. seji dne 17. 07 2008 sprejela Sklep o začetku priprave državnega prostorskega načrta za rekonstrukcijo glavne ceste G2-107 od Šentjurja do Dobovca, ki je bil objavljen na spletnih straneh ministrstva za okolje in prostor.

VIII. / 2. Občine subregije Obsotelje s Kozjanskim

Občina Bistrica ob Sotli, župan Jožef Pregrad, Občina Dobje, župan Franc Salobir, Občina Kozje, župan Andrej Dušan Kocma, Občina Podčetrtek, župan Peter Misja, Občina Rogaška Slatina, župan mag. Branko Kidrič, Občina Rogatec, župan Martin Mikolič, Občina Šmarje, župan pri Jelšah: Jožef Čakš, Občina Šentjur, župan mag. Štefan Tisel

Z velikim zanimanjem in odgovornostjo do razvoja naše subregije smo se o dzvali vabilu predstavitve rezultatov študije Projekta celovitega razvoja območja tretje razvojne osi, ki je bila v Novem mestu 28. 11.2006. Glede na podane ugotovitve Študije izdelovalcev in razlagalcev na sami predstavitvi in iz gradiva, ki srno ga občine prejele, pa ugotavljamo, da študija s vsemi scenariji ni realno utemeljila medsebojne primerjave scenarijev.

V gradivu je razvidno, da je metoda »odprta« in pomeni , da je mogoče upoštevati še dodatne kriterije, ki so relevantni pri umeščanju koridorja v prostor in katerih vpliv ni že zajet v študiji. Zato smo trdno prepričani, da območje subregije Obsotelja s Kozjanskim ni enakovredno upoštevano v obrazloženih kriterijih. Pri tem bi posebno izpostavili, da se utemeljuje in teži k umeščanju 3. razvojne osi vse bolj v središče države. Tako ostaja območje subregije Obsotelja s Kozjanskim izven razvojnih osi v državi. V uvodni predstavitvi opredelitvi in pomenu 3. razvojne osi, pa je zapisano, da »gospodarska središča, ki ne ležijo neposredno na koridorjih, so začela spoznavati, da kakovost povezav do mednarodnih koridorjev pomeni slabšo konkurenčnost, kljub temu, da imajo druge potrebne dejavnike razvoja«. Torej je potrebno ekonomsko slabše razvitim območjem dati možnosti razvoja in prihod novih podjetij na območje ali kvalitetno povezanost za razvitejšimi območji. Osrednja Slovenija že ima ali pa še bo imela z realiziranim Nacionalnim programom izgradnje avtocest v RS več in kratke povezave s kvalitetno državno cestno mrežo. Že v predhodnih postopkih proučevanja in utemeljevanja najboljše variante umeščanja 3. razvojne osi v prostor smo občine subregije posredovale dovolj argumentov za določevanje kriterijev, zakaj naj bi osrednji del trase potekal po našem območju. Ne smemo pozabiti, da je v Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS že s prejeta Navezovalna cesta Dramlje-Šentjur, ki naj bi bila narejena do leta 2013 in bi bila lahko že začetek osrednjega dela 3. razvojne osi. V predstavljeni Študiji tega dejstva sploh ni upoštevanega.

Enakovredno in sočasno s Studijo 3. razvojne osi pa zahtevamo, da se vključi v obravnavo tudi 3.b razvojna os Šentjur –Rogaška slatina - Dobovec , ki je opredeljena v Resoluciji o prometni politiki RS. Ob vseh kazalnikih, ki so v projektu upoštevani, bi še posebej izpostavili razvojni potencial. Ob novi cestni povezavi se bi dostopnost subregije izboljšal do regionalnih središč in povezanost med regionalnimi središči in tudi izrabe zemljišč, saj se ob osi razvijajo nove urbane površine, ki daje možnost za dodatna delovna mesta, ki jih na našem območju primanjkuje. Kmetijska panoga je prešibka in nima tolikega gospodarskega učinka, da bi bil glavni vir preživljanja prebivalcev. Prostoru je potrebno dati dodatno možnost za zaposlovanje in tudi možnosti za prihod novih dejavnosti v prostor.

Predstavljena Študija daje strateško podlago za dokončni izbor variant v postopku sprejemanja državnega lokacijskega načrta. Zato so v tej fazi še vse odprte možnosti, da se naše pripombe na izdelane scenarije upoštevajo in sedanja utemeljitev najustrežnejšega scenarija spremeni, ker ni upoštevala kriterija enakomernejšega regionalnega razvoja Republike Slovenije.

VIII. / 3. Rudolf Petan, poslanec DZ RS, Občina Bistrica ob Sotli, župan Jožef Pregrad, Občina Dobje, župan Franc Salobir, Občina Kozje, župan Andrej Dušan Kocma, Občina Podčetrtek, župan Peter Misja, Občina Rogaška Slatina, župan mag. Branko Kidrič, Občina Šmarje, župan pri Jelšah: Jožef Čakš, Občina Slovenske Konjice, župan Janez Jazbec, Občina Šentjur, župan mag. Štefan Tisel

Tretja razvojna os je ena od prioritet skladnejšega regionalnega razvoja v Republiki Sloveniji. Zelo pomembno mesto na tej osi ima cestna povezava Koroške z Belo krajino. V polnem teku so aktivnosti na trasi od avstrijske meje (Holmec) do Štajerske avtoceste (Ljubljana - Maribor). Ostali odseki pa so še nedorčeni. Udeleženci srečanja v Šentjurju smo še posebej zainteresirani, da bi cestni odsek med šajerskim in dolenskim krakom avtocestnega križa potekal skozi Kozjansko z odcepom pri Dramljah in se mimo Šentjurja, Planine ter Sevnice po najugodnejši trasi priključil na dolenski krak avtocestnega križa.

Edino s tako rešitvijo bi se v celoti odprle razvojne možnosti tega do sedaj infrastrukturno odrezanega in tudi zato razvojno zaostalega območja Slovenije. Predlagamo, da Ministrstvo za promet opravi študijo o možnosti in upravičenosti takšne cestne povezave v okviru tretje razvojne osi in predlog te trase upošteva pri nadaljnjih aktivnostih pri realizaciji tega projekta.

VIII. / 4. Občina Bistrica ob Sotli, župan Jožef Pregrad, Občina Dobje, župan Franc Salobir, Občina Kozje, župan Andrej Dušan Kocma, Občina Podčetrtek, župan Peter Misja, Občina Rogaška Slatina, župan mag. Branko Kidrič, Občina Rogatec, župan Martin Mikolič, Občina Šmarje, župan pri Jelšah: Jožef Čakš, Občina Šentjur, župan mag. Štefan Tisel

Občine subregije Obsotelje s Kozjanskim (Bistrica ob Sotli, Dobje, Kozje, Podčetrtek, Šentjur, Šmarje pri Jelšah, Rogaška Slatina in Rogatec) dajemo pobudo, da se kot ena od možnih variant prostorske umestitve tretje razvojne poti na relaciji Slovenj Gradec - Novo Mesto predvidi tudi skozi območje subregije Obsotelje s Kozjanskim. Kot primerna varianta se nam zdi relacija v koridorju med priključkom na avtocesto v Dramljah in Sevnico, ki bi lahko pokrivala celotno navedeno območje z naslednjimi izvozi na regionalne ceste:

- Celje - Dobovec (G II 107) za Šentjur, Šmarje pri Jelšah, Rogaško Slatino in Rogatec:
- Črnolica - Kozje (R II 423) za Slivnico, Podčetrtek (Kozje, Bistrica ob Sotli)
- Loke - Lediščica (R III 882) oz. Jurklošter - Dežno (R III 680) za Dobje, Kozje, Bistrica ob Sotli, Planino pri Sevnici in Jurklošter (povezava za Laško).

Navedena rešitev se nam zdi iz socioekonomskih vidikov zelo primerna, saj zajema območje z 52 tisoč prebivalci. Celotno področje sodi med nerazvita področja v naši državi in prebivalci s tega območja so se prisiljeni dnevno voziti v druge regije. Brezposelnost je zelo visoka, prav tako tudi stopnja revščine. Perspektva območja je turizem, za kar je potrebna boljša cestna povezava in dostopnost, v zahodnem delu subregije pa tudi razvoj večjih poslovno industrijskih kompleksov. Oboje bi bilo optimalno omogočeno z izgradnjo navedene cestne povezave. V nasprotnem se bo razvojni zaostanek še naprej pospešeno povečeval. Velik del prebivalstva se bo tudi v bodoče prisiljen dnevno voziti na delo v druge regije ali pa se bo področje še naprej praznilo. Ocenjujemo, da bi neposredna povezava na tretjo razvojno os bistveno prispevala k postopnemu

zmanjševanju socialno ekonomskega zaostajanja te subregije za ostalimi območji v državi. Poleg tega je pomembno, da je Državni zbor Republike Slovenije v Nacionalni programu izgradnje avtocest uvrstil tudi navezovalno cesto Dramlje - Šentjur. Zato je umestno preučiti možnost, da bi navedena cesta že služila kot del navedene tretje razvojne poti, ali pa bosta njuni trasi povsem ločeni, pri čemer tehtanje in odločitve v zvezi s tem ne smeta biti povezani s časovnimi zamiki izgradnje prepotrebne navezovalne ceste. Problem, ki ga rešujemo le z navezovalno cesto, bi bil po naše v okviru tretje razvojne osi vsekakor celovitejša rešitev za celotno območje. Nenazadnje pa se nam zdi predstavljena možnost primerjalno optimalna tudi z vidika gradbeno izvedbenih aktivnosti glede na stroške cene.

Odgovor VIII. / 2., 3., in 4.

Dopis (pobuda) se nanaša na »Študija variantnih scenarijev celovitega prostorskega razvoja« (CRO, izdelal Omega Consult d.o.o. 2006), katerega smo v PŠV ustrezno povzeli.

Poleg tega je bila na osnovi pobude županov občine Obsotelja in Kozjanskega in drugih občin v program priprave vključena tudi varianta hitre ceste na osrednjem delu 3. razvojne osi, ki poteka od avtoceste A1 na območju avtocestnega priključka Dramlje, mimo Šentjurja proti Sevnici in dalje proti avtocesti A2.

V prvi fazi študije variant I. mapa ,1. zvezek - predhodne analiza in določitev variant so bile na tem odseku obravnavane 3 variante (III. V1 kot osnovna varianta in III. V2 ter III. V3). Za nadaljnjo obravnavo je bila predlagana samo ena varianta, ki je bila poimenovana G1.

Predlog ŠV za izbor variante (v konkretnem primeru G2) je bil narejen na osnovi v naprej določenih kriterijev, enakovredno za vse variante.

Ne glede na rezultat ŠV in ker se Ministrstvo za promet zaveda problema neustreznih prometnih povezav Obsotelja in kozjanskega, je podal minister za promet Pobudo za začetek postopka za izdelavo in sprejem državnega prostorskega načrta za rekonstrukcijo glavne ceste G2-107 od Šentjurja do Dobovca (št.: 2645-138/2005/19-0031319 dne 9. julija 2007).

Na podlagi 29. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07) je Vlada Republike Slovenije na 178. seji dne 17. 07 2008 sprejela Sklep o začetku priprave državnega prostorskega načrta za rekonstrukcijo glavne ceste G2-107 od Šentjurja do Dobovca, ki je bil objavljen na spletnih straneh ministrstva za okolje in prostor.

IX. Trbovlje

IX./1. Občina Trbovlje

Župan Bogdan Barovič, vodja oddelka za gospodarske javne službe Dušan Strašek, Jože Lapi, Janez Pugelj

IX. / 1. Skladno z vašim dopisom St. 35008-212006-HSI217 vam pošiljamo naše mnenje in pripombe na povzetek predstavljenega gradiva »Študija variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem Mestu«, ki jo je pod številko 302-2-07, izdelala družba RC Planiranje Celje d.o.o. Občina Trbovlje kategorično zavrača izbor variante G2-n1 + H2 + I1, kot najustrežnejše variantne rešitve, kar utemeljujemo z argumenti predstavljenimi v nadaljevanju odgovora.

Ker je že izbrana varianta predvidenega dela 3. razvojne osi na odseku Avstrija - Dravograd - Sl. Gradec – Velenje – Šentrupert je logično nadaljevanje trase skozi Zasavje, po varianti G 3 (Šentrupert - Prebold - Mirna reka - Trbovlje - Hrastnik - Zidani most), s proučijo še dodatnih možnih racionalizacij.

Odgovor IX. / 1

Študija variant tretje razvojne osi na odseku med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – obrežje pri Novem mestu je izdelana na osnovi Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu, ki ga je minister za okolje in prostor je v soglasju z ministrom za promet sprejel septembra 2006 (Ur. l. RS št. 97/06 z dne 19. 9. 2006). Skladno s programom priprave se v postopku priprave državnega lokacijskega načrta preuči, vrednoti in med seboj primerja variante v treh koridorjih med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu.

Variante se obravnavajo neodvisno od rezultatov na drugih odsekih tretje razvojne osi (sever – od meje z Avstrijo na Koroškem do avtoceste A1 ter jug – od avtoceste A2 do meje z Hrvaško v Beli krajini). Funkcijo dela tretje razvojne osi med razcepi na avtocestah A1 in A2 v primeru, da potek tretje razvojne osi ni sklenjen, prevzemajo posamezni odseki avtocest A1 in A2.

IX. /2. Po pregledu izdelane Študije variant s predlogi je razvidno, da so za potrebe vrednotenja, presoje in medsebojno primerjavo upoštevani prostorski, funkcionalni (gradbeno tehnični) vidik, okoljski vidik in ekonomski vidik, medtem, ko je povsem izključen eden najpomembnejših vidikov in to je razvojni vidik - saj se nenazadnje tudi celoten projekt imenuje 3. razvojna os - tudi z vidika tradicije.

Odgovor IX. / 2

Razvojni vidik je upoštevan v več poglavjih strokovnih podlag in študije variant. V razvojno urbanističnem elaboratu so to predvsem poglavja o demografiji, navezovanju naselij in razvoju poselitve (navezovanje regionalnih, občinskih, lokalnih in drugih središč, kmetijstvu, turizmu in rekreaciji). Razvojni vidik je upoštevan tudi v prometno ekonomskem elaboratu, kjer so upoštevani podatki razvoja prometa za plansko obdobje do leta 2026.

IX. / 3. Študija CRO iz leta 2006 je te kriterije v določenem oz. večjem obsegu upošteva, zato je bila trasa skozi Zasavje tudi izbrana kot najugodnejša (največja brezposelnost, rast BDP-ja je najmanjša), prav tako je dokazano, da so stroški izgradnje na »km« najnižji ter, da je trasa skozi Zasavje najprimernejša tudi z vidika vpliva na okolje. Povedati je potrebno, da zadnja izvedena »Študija vrednotenje in primerjava variantnih rešitev – april 2008« tega ne upošteva nikjer.

Odgovor IX. / 3

V Študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - I. mapa 1. zvezek - Predhodne analize in določitev variant, so trase variante CRO povzete in obravnavane:

- Varianta III. CRO-1 dolžine 19,6km predstavlja povezavo med avtocesto A1 pri Šempetru v Savinjski dolini z glavno cesto G 108 v Zasavju pri Trbovljah in je ena izmed variant v zahodnem koridorju 3. razvojne osi-srednji del.
- Variante III. CRO - 2 dolžine 16,1km je nadaljevanje variante III. CRO-1 in predstavlja povezavo med Trbovljami in Radečami v dolini reke Save. Konča v km 16,1 vzhodno od Radeč, kjer se nadaljuje z varianto IV. CRO-1 s potekom mimo Šentruperta do Trebnjega ali z varianto IV. CRO-2 s potekom v dolini Save mimo Boštanja in južno mimo Dolenjih Badulj do avtoceste A2.

Pri proučevanju predlaganih variant zahodnega koridorja se je izkazalo, da nobena od predlaganih variant ne zadostuje kriterijem sprejemljivosti. Ker je eden od razlogov nesprejemljivosti geologija je bilo predlagano, da se varianta III. Z – 1 (podoben potek kot III. CRO – 1) vseeno obravnava, z optimizacijo pa doseže njeno sprejemljivost. Ker bi se v tem primeru varianta končala v Trbovljah, torej ne bi bila navezana na avtocesto A2 je bilo predlagano, da se namesto predlaganih variant v dolini Save med Trbovljami in Zidanim mostom vrednoti optimizirana varianta na deli trase med Trbovljami in Hrastnikom, med Hrastnikom in Zidanim mostom pa predlagana varianta in Študije variant DPN glavne ceste Hrastnik – Zidani most. Takšna varianta ne zadosti pogojem projektne naloge, to je štiripasovna cesta za hitrosti 100km/h temveč je ta odsek načrtovan kot dvopasovna cesta z računsko hitrostjo 70km/h.

V Študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - I. mapa 2. zvezek Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev je bila obravnavana varianta G3 ocenjena in razvrščena kot manj primerna predvsem s z gradbenotehničnega (najmanj primerna) in okoljskega vidika (manj primerna), medtem ko so bile posamezne variante s prostorskega vidika ocenjene kot bolj primerne (varianta G3 - n2) oziroma s prometno ekonomskega vidika kot primerna (G3, H2, I1). Ne glede na to, pa je varianta G3 v vseh kombinacijah, po vseh vidikih ocenjena slabše, kot varianta G2, ki je bila v študiji predlagana kot najprimernejša na tem odseku.

IX. / 4. Prostorski vidik - opozarjamo na vidik sprejemljivosti variante, to je družbene sprejemljivosti poteka trase na lokalni ravni, predvsem glede na to, da Občina Laško odločno odklanja predlagano traso G2, tako je trasa skozi Zasavje - varianta G3 zagotovo ugodnejša, hkrati pa se s tem teža na ostalih vidikih poveča v smislu sprejemljivosti variante G3.

Odgovor IX. / 4

Stališče občine laško (dopis št. 3505-5/06 z dne 08. 07. 2008) je, da podpira predlog najustrežnejše variante, ko ta poteka po širšem območju doline reke Savinje ter da se v največji meri upoštevajo pripombe občanov.

IX. / 5. Funkcionalni, gradbeno tehnični vidik - število najprimernejših kriterijev od 15 - ih je za varianti G2 kot G3 enako, pri čemer pa opažamo, da mora pri varianti G2 biti sočasno upoštevana tudi gradnja dodatne cestne povezave Trbovlje - Hrastnik – Zidani Most, oz. nadaljevanje izgradnje Zasavske ceste medtem, ko je naveden dodatek pri izboru variante G3 že vključen vanjo, to pa predstavlja kar 1/3 več dodatnih sredstev, katere moramo vključiti k varianti G2.

IX. / 6. Ekonomsko prometni vidik - glede na dejstvo, da je potrebno odsek Trbovlje - Hrastnik in Zidani Most pri izboru variante G2 vsekakor upoštevati, se torej ta vidik kot tudi ostali močno izboljšajo v korist variante G3. Tudi v primem oz. eventualni izgradnji variante G2, seveda ob izpolnitvi pogojev in zahtev krajanov Laškega (z izgradnjo več zaporednih predorov in viaduktov) se bo zmanjšala prometna varnost, hkrati pa močno povečala vrednost investicije.

Odgovor IX. /5 in 6

V Študiji variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - I. mapa 2. zvezek Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev je bila obravnavana varianta G3 ocenjena in razvrščena kot manj primerna predvsem s z gradbenotehničnega (najmanj primerna) in okoljskega vidika (manj primerna), medtem ko so bile posamezne variante s prostorskega vidika ocenjene kot bolj primerne (varianta G3 - n2) oziroma s prometno ekonomskega vidika kot primerna (G3, H2, I1). Ne glede na to, pa je varianta G3 v vseh kombinacijah, po vseh vidikih ocenjena slabše, kot varianta G2, ki je bila v študiji predlagana kot najprimernejša na tem odseku.

V primeru izbora variante G2 v kombinaciji z eno od variant H in I je ob izgradnji variante G2 obvezna izgradnja glavne ceste Hrastnik - Zidani most. Ta je sicer lahko sestavni del projekta »Tretje razvojne osi«, ker pa je izdelava DPN glavne ceste Hrastnik - Zidani most časovno pred DPN tretje razvojne osi, predlagamo ločena projekta. Ne glede na to, sta oba projekta med seboj usklajena tako, da se trasa glavne ceste Hrastnik – Zidani most na traso hitre ceste G2 vključuje kot priključek Zasavja.

IX. / 7.0koljski vidik - varianti sta kot je že ugotovljeno na osnovi medsebojnih primerjav kriterijev enaki, a v primeru zahteve lokalne skupnosti Laško, ko z umikom trase kjer se preide v tunelsko izgradnjo (pričetek tunela pred Laškim in končanje za Laškim v smeri Rimske Toplice), pomeni to dopolnitev osnovne Študije (ponovno velika sprememba kriterijev - vidikov, ki za izdelano primerjavo niso upoštevani), hkrati pa se s tako podaljšano varianto tunela povečujejo tudi koncentracije Izpušnih plinov, kar pogojuje izgradnjo vertikalnih jaškov za odzračevanje - ponovno velik dodaten strošek pri varianti G2, ki ni upoštevan nikjer.

Odgovor IX. /7

Na osnovi dosedanjih rezultatov ŠV ter na osnovi preučitve prejetih pripomb in predlogov k predlogu najustrežnejšo kombinacijo variant (G2-n1 + H2+ I1), smo pripravili nov predlog najustrežnejšo kombinacijo variant. Ta predstavlja optimizacijo do sedaj predlagane variante na odseku »G«

- optimizacija variante G 2-n 1 na delu mimo Laškega in optimizacija
- na delu mimo Rimskih Toplic)

Optimizirana varianta poteka mimo Laškega v pokritem vkopu dolžine 440m in predoru dolžine 685m (prej v vkopu), mimo Rimskih Toplic pa po predoru dolžine 525m, kar ne zahteva gradnje dodatnih vertikalnih jaškov.

Hkrati bo namesto dveh priključkov (Rečica-Laško in Rimske Toplice) zgrajen en priključek (Strmca-Laško), namesto mostu in daljšega viadukta v Rimskih Toplicah pa samo en krajši viadukt, kar stroške gradnje znižuje.

IX. / 8. Kje v študiji so prikazani tudi vodovarstveni pasovi - sledi vprašanje čemu to ni upoštevano pri varianti G skozi Celje na območju Lopate. Kje v študiji so upoštevani kriteriji, da se trasa hitre ceste približuje turistično razvitemu območju Laško kot tudi Rimske Toplice (v prihodnosti), kjer v zdraviliški program prav gotovo ne sodi ena glavnih tranzitnih prometnic, kje so upoštevana merila, ki vključujejo vse, kar je v povezavi z odstranitvijo več stanovanjskih zgradb, celo delov naselja. Kdo se je v študiji vprašal, koliko je bilo potrebno vlaganj v turistično zdraviliški kompleks Laško in Rimske Toplice, ki bodo s približevanjem prometnice prav gotovo izgubile ugled in seveda zaslužek. Kaj bi vsi ti posegi v prostor - gradbeni posegi - tunelogradnja pomenila za izvire termalne vode - verjetno si nihče ne predstavlja kaj bi pomenila izguba teh virov.

Odgovor IX. /8

Za vse variante hitre ceste je bilo, skladno s 23. členom Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta ter o načinu priprave variantnih rešitev prostorskih ureditve, njihovega vrednotenja in primerjave, kot okoljski vidik upoštevano okoljsko poročilo. V okoljskem poročilu so bili obravnavani zrak in podnebne spremembe, površinske vode, podzemne vode, kmetijska zemljišča, gozdovi, varstvo narave, hrup, kulturna dediščina in krajina. Po vseh vidikih je varianta G2 ocenjena kot primerna ali bolj primerna, razen v primeru vpliva na podzemne vode, kjer je varianta G3 ocenjena kot bolj primerna. Ta vpliv pa ni evidentiran na poteku preko občine Laško, temveč se nanaša na zavarovane vodne vire v Medlogu (Mestna občina Celje), preko katerih že poteka ustrezno zgrajena povezovalna cesta med avtocestnim priključkom Celje zahod in križiščem na glavni cesti v Medlogu.

IX. / 9. Zaključek Prikazano vrednotenje tras G1, G2 in G3 prav gotovo ni razvojno naravnano, prostorski, funkcionalni in ekonomski vidiki, ki so vključeni v študijo z namenom izvedbe primerjave ne zdržijo, saj se obravnavajo le tisti ki govorijo v prid predlagani varianti G2. Ponovno je potrebno upoštevati in ta del študije najmanj z

upoštevanjem argumentiranih naših opazk in pripomb. Povedati je potrebno tudi, da je varianta G3 z delnimi korekcijami idejne študije, katero je naročila Občina Trbovlje narejena za primernejše oz. ugodnejše elemente predvsem za večje hitrosti in tako naj se tudi s tega vidika trasa G2 primerja s traso G3. To kar je prikazano v zadnji primerjavi med seboj ni mogoče primerjati, saj G2 projektira s hitrostjo 70km/h, medtem ko je za G3 vzeta projektna hitrost 90 km/h. Tako bi za projektno hitrost 90 km/h, varianta G2 (Celje - Laško - Zidani most) bilo potrebno veliko več predorov, viaduktov - vsekakor bi to pomenilo veliko večjo investicijsko vrednost.

Prav gotovo je potrebno še povedati, da je dolina Savinje le ena in ta bi ob izgradnji glavne prometnice povsem zgubila svojo značilnost – slikovitost, ohranjenost, medtem ko bi 3. razvojna os po varianti G3 pomenila vsekakor nekaj povsem drugega za že rnočno degradirano okolje - pomenila bi nova vlaganja, napredek , razvoj.

Odgovor IX. /9

Študija variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 je izdelana skladno ter na osnovi pobude ministra za promet . Pobuda je utemeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije in Uredbi o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Uradni list RS, št. 54/03 in 68/05). Osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru tretje razvojne osi. Funkcija nove prometne povezave bo povečati konkurenčnost območja ob razvoji osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter povečati integracijo prostora zunaj obstoječih panevropskih koridorjev.

Ministrstvo za okolje in prostor kje pripravilo »Priporočila o obsegu in vsebini ter postopku izdelave študije variant« (v nadaljevanju Priporočilo), s katerimi želi doseči minimalni standard priprave tovrstnih študij. Priporočila narekujejo izdelavo Študije variant s predhodnimi analizami in določitvijo variant za vrednotenje in primerjavo. Kot strokovne podlage omenjenim segmentom služijo razvojno-urbanistični elaborat, gradbeno-tehnični elaborat, prometno-funkcionalni elaborat in okoljsko poročilo.

Poleg tega se je izdelovalec ŠV pri pripravi naloge zgledoval tudi po ostalih izdelanih in sprejetih študijah oz. študijah v izdelavi.

V študiji variant je bilo v sklopu strokovne podlage »Okoljsko poročilo« obravnavno tudi poglavje o vplivih na krajino (krajinske značilnosti vplivi na vidne značilnosti ...), kjer je bila varianta G1 ocenjena kot najmanj primerna, varianta G3 kot manj primerna, varianta G2 pa kot primerna.

X. Zagorje ob Savi

X. / 1 Občina Zagorje ob Savi Župan Matjaž Švagan

Občinski svet Občine Zagorje ob Savi predlaga, da se kot najprimernejša varianta sprejme scenarij 9, opredeljen v Projektu celovitega razvoja območja tretje razvojne osi v letu 2006, s tem, da se v vsakem primeru katera varianta bo sprejeta, istočasno gradi tudi odsek od Trbovelj preko Litije do Ljubljane ter med Hrastnikom in Radečami oz. Zidanim mostom.

Odgovor X./ 1

V Študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - I. mapa 1. zvezek - Predhodne analize in določitev variant, so trase variante CRO povzete in obravnavane:

- Varianta III. CRO-1 dolžine 19,6km predstavlja povezavo med avtocesto A1 pri Šempetru v Savinjski dolini z glavno cesto G 108 v Zasavju pri Trbovljah in je ena izmed variant v zahodnem koridorju 3. razvojne osi-srednji del.
- Variante III. CRO - 2 dolžine 16,1km je nadaljevanje variante III. CRO-1 in predstavlja povezavo med Trbovljami in Radečami v dolini reke Save. Konča v km 16,1 vzhodno od Radeč, kjer se nadaljuje z varianto IV. CRO-1 s potekom mimo Šentruperta do Trebnjega ali z varianto IV. CRO-2 s potekom v dolini Save mimo Boštanja in južno mimo Dolenjih Badulj do avtoceste A2.

Pri proučevanju predlaganih variant zahodnega koridorja se je izkazalo, da nobena od predlaganih variant ne zadostuje kriterijem sprejemljivosti. Ker je eden od razlogov nesprejemljivosti geologija je bilo predlagano, da se varianta III. Z – 1 (podoben potek kot III. CRO – 1) vseeno obravnava, z optimizacijo pa doseže njeno sprejemljivost. Ker bi se v tem primeru varianta končala v Trbovljah, torej ne bi bila navezana na avtocesto A2 je bilo predlagano, da se namesto predlaganih variant v dolini Save med Trbovljami in Zidanim mostom vrednoti optimizirana varianta na deli trase med Trbovljami in Hrastnikom, med Hrastnikom in Zidanim mostom pa predlagana varianta in Študije variant DPN glavne ceste Hrastnik – Zidani most. Takšna varianta ne zadosti pogojem projektne naloge, to je štiripasovna cesta za hitrosti 100km/h temveč je ta odsek načrtovan kot dvopasovna cesta z računsko hitrostjo 70km/h.

V Študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 - I. mapa 2. zvezek Vrednotenje in primerjava variantnih rešitev je bila obravnavana varianta G3 ocenjena in razvrščena kot manj primerna predvsem s z gradbenotehničnega (najmanj primerna) in okoljskega vidika (manj primerna), medtem ko so posamezne variante s prostorskega vidika ocenjene kot bolj primerne (varianta G3 - n2) oziroma s prometno ekonomskega vidika kot primerna (G3, H2, I1). Ne glede na to, pa je varianta G3 v vseh kombinacijah, po vseh vidikih ocenjena slabše, kot varianta G2, ki je bila v študiji predlagana kot najprimernejša na tem odseku.

Izgradnja glavne ceste Hrastnik - Zidani most je predmet drugega Državnega prostorskega načrta, ki bo realiziran ne glede na izbor variante iz predmetne študije variant. Ne glede na to, sta oba projekta med seboj usklajena tako, da se trasa glavne ceste Hrastnik – Zidani most na predlagano traso hitre ceste G2 vključuje kot priključek Zasavja.

Izgradnja (rekonstrukcija) glavne ceste Trbovlje – Litija – Ljubljana je nedvoumno potrebna, ni pa predmet predmetne naloge.

XI. Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele Krajine

XI. / 1. Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine

Predsednik Jože Colarič
Novi trg 11, Novo Mesto

Upravni odbor Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele krajine, je na svoji 6. redni seji, ki je potekala v prostorih GZDBK v Novem mestu, obravnaval variante poteka osrednjega dela 3. razvojne osi. Upravni odbor predlaga takšen potek osrednjega dela 3. razvojne osi, ki bi potekal od Celja proti Zidanemu mostu, Radečam in nato po povsem novi trasi proti Mokronogu. Od tam naj se izvede zahodna povezava proti Trebnjemu in na vzhodni strani v smeri Dobruške vasi. Dodatno je potrebno pri Zidanem mostu izvesti kvalitetno povezavo proti Hrastniku. Člani upravnega odbora ocenjujejo, da bi bila takšna varianta primerna in sprejemljiva za lokalno gospodarstvo in bi hkrati omogočila hitrejši in varnejši dostop delovne sile iz Zasavja v osrednjo Dolenjsko.

Odgovor XI./ 1

Na osnovi dosedanjih rezultatov ŠV ter na osnovi preučitve prejetih pripomb in predlogov k predlogu najustreznejšo kombinacijo variant (G2-n1 + H2+ I1), smo pripravili nov predlog najustreznejšo kombinacijo variant.

Ta predstavlja optimizacijo do sedaj predlagane variante na odseku »G«

- optimizacija variante G 2-n 1 na delu mimo Laškega in optimizacija
- na delu mimo Rimskih Toplic)

ter optimizacijo variante, ki je bila v ŠV za odsek »I« ocenjena in razvrščena kot tretja najustreznejša

- optimizacijo variante I 4 oa odseku mimo Šmarjeških Toplic

Hkrati je v predlogi ŠV zajeta tudi navezovalna cesta Hrastnik Zidani most (novogradnja, DPN v izdelavi) ter navezava Sevnica – Radeče (rekonstrukcija obstoječe glavne ceste ali novogradnja).

XII. Regionalna gospodarska zbornica Celje

XII. / 1. Regionalna gospodarska zbornica Celje

Ljubljanska cesta 14, Celje

predsednik RGZC Aleš Mikeln, direktor RGZC Jože Pušnik

XII. / 1. RGZC je 30. junija 2008 organizirala predstavitev variant trase ceste med AC A1 in AC A2, to je osrednji del trase 3. razvojne osi, ki poteka deloma tudi skozi območja celjske regije. RGZC je dodatno zbirala stališča in pripombe na predlagane variantne rešitve, zlasti od podjetij, ki se nahajajo v koridorjih glavnih variant trase. Številna podjetja smo osebno kontaktirali, da bi dobili njihova stališča in jih vključili v pripombe RGZC kot večinske pripombe regijskega gospodarstva. UO RGZC je na osnovi zbranih mnenj in ocen oblikoval zaključke, ki pomenijo skupna večinska stališča podjetij iz različnih delov celjske regije in sicer:

UO RGZC sprejema različna stališča podjetij v regiji v zvezi z variantami trase 3. razvojne osi skozi regijo z razumevanjem, jih podpira ter zahteva, da se v fazah končnega umeščanja trase 3. razvojne osi v delu med AC A1 in AC A2 ta stališča in ugovori upoštevajo v največji možni meri. To pomeni, da je potrebno ponovno ovrednotiti zlasti vzhodno, t.im. G1 varianto, ki ima med številnimi podjetji v regiji večinsko podporo zlasti zaradi potencialnega razvojnega vzvoda, ki ga lahko prinese sedaj slabše razvitemu delu regije. Pomembno je tudi Upoštevati, da ima sredinska varianta celo med podjetji, ki se jim približuje, precej ugovorov.

Odgovor XII. / 1

V ŠV so bile vse variante obravnavane po v naprej določenih kriterijih enakovredno. Pri vrednotenju, presoji in medsebojna primerjavi variant po posameznih vidikih se upošteva:

- prostorski vidika - racionalna raba prostora in prostorski razvoj širšega območja;
- funkcionalni vidik - presoja relevantnih tehničnih in tehnoloških značilnosti in možnosti gradbeno tehnične izvedbe;
- okoljski vidik - presoja ustreznosti posega pri ohranjanju narave, (sestavin) okolja in varstvu kulturne dediščine;
- ekonomski vidik - presojo ustreznosti posega glede stroškov izvedbe, odškodnin, nadomestil, obratovanja in vzdrževanje, omilitvenih ukrepov, koristi za uporabnike, sanacije;

Varianta G1 je bila po sklopu okoljskih in gradbeno tehničnih kriterijev ocenjena slabše od variante G2, po sklopu prostorskih in prometno ekonomskih pa slabše od G2 in G3. Tudi pri ponovnem preučevanju (vrednotenju in razvrščanju) v primeru eventualne napake ali zamenjave kriterijev ocenjujemo, da varianta G2 ne bi bila ocenjena in razvrščena bolje od G2 ali G3.

XII. / 2. Ob zavzemanju za t.im. G 1 varianto pa vztrajamo, da se posodobi magistralna cesta v smeri Celje-Laško-Rimske Toplice-Zidani most-Radeče, ter da se istočasno uredi obvoznica mimo Celja v smeri sever-jug.

Odgovor XII. / 2

Pri izdelavi strokovnih podlag in ŠV je bilo upoštevano stališče Občine Laško, da načrtovana trasa hitre ceste varianta G2 ne poteka po trasi glavne ceste G1-5. Na območju Laškega in Rimskih Toplic je načrtovana varianta G2 tudi kot obvoznica.

Varianta G2 poteka mimo Celja po zahodu v smeri sever jug, navezovalna cesta G2 – n1 pa po vzhodu Celje v smeri sever jug. Slednja navezuje gospodarsko cono Celja, Štor, preko glavne ceste G2 – 107 pa tudi Kozjansko in Obsotelje s predlagano hitro cesto.

XII. / 1. Terjamo in pričakujemo, da se pospešijo pristopi pri reševanju problematike cestne infrastrukture na relaciji Dramlje - Šentjur – Šmarje – Rogaška - Dobovec, ki sicer ni neposredno sestavni del 3. razvojne osi, pomeni pa reševanje prometnih in razvojnih težav pomembnega dela gospodarstva regije. Ustrezna rešitev te povezave se v nadaljevanju v določenem delu in v primeru izbora variante G1 racionalno povezuje v sistem priključevanja na AC A1. V sklop teh rešitev sodijo tudi nujno potrebne ureditve navezovalnih cestnih povezav: Šentjur – Lesično – Slivnica - Podčetrtek, Planina - Sevnica, Kozje – Jurklošter - Rimske Toplice in Šentjur – Breze – Vrh nad Laškim - Laško.

Odgovor XII. / 3

Ne glede na rezultat ŠV in ker se Ministrstvo za promet zaveda problema neustreznih prometnih povezav Obsotelja in kozjanskega, je podal minister za promet Pobudo za začetek postopka za izdelavo in sprejem državnega prostorskega načrta za rekonstrukcijo glavne ceste G2-107 od Šentjurja do Dobovca (št.: 2645-138/2005/19-0031319 dne 9. julija 2007).

Na podlagi 29. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07) je Vlada Republike Slovenije na 178. seji dne 17. 07 2008 sprejela Sklep o začetku priprave državnega prostorskega načrta za rekonstrukcijo glavne ceste G2-107 od Šentjurja do Dobovca, ki je bil objavljen na spletnih straneh ministrstva za okolje in prostor.

XII. / 3. V povzetku opisujemo različna stališča, ki so jih navajala podjetja v odnosu do posameznih variant in so znotraj določenih geografsko lociranih podjetij večinska stališča. Pri tem je pomembno upoštevati, da podjetja vrednotijo predlagane variante zlasti z vidika prometnih in s tem ozko povezanih razvojnih potencialov, ki jih cestna infrastruktura omogoča. Ta vidik je sicer lahko različno obravnavan glede na dejavnost podjetij, saj nekaterim pomeni to logistično vprašanje za transport surovin in izdelkov, spet drugim pa je pomembno, posebej v turizmu in storitvenih dejavnostih, da mora biti dobra cestna infrastruktura zelo usklajena z naravovarstvenimi pogoji in viri, ki so dolgoročno komparativna prednost teh dejavnosti.

Na osnovi dosedanje razprave in pridobljenih ocen iz podjetij v regiji ima sredinska (predlagana) varianta G2 – n1+H2+11 kar precej ugovorov, saj podjetjem iz regije v delu te trase ne pomeni posebnih razvojnih prednosti, nekaterim (iz npr. zdraviliško turistične dejavnosti Thermalia Laško) pa ta varianta poslabšuje položaj in jo striktno ne podpirajo. Za dobre pogoje poslovanja teh dejavnosti je pomembno, da se kvalitetno uredijo ceste na dosedanji trasi, da omogočajo dobro pretočnost in so

ustrezno navezane na avtoceste. Navezavo na AC pri Celju je smiselno izboljšati z rešitvijo obvoza mesta Celje na njegovem J delu.

Odgovor XII. / 4

Pri izdelavi strokovnih podlag in ŠV je bilo upoštevano stališče Občine Laško, da načrtovana trasa hitre ceste varianta G2 ne poteka po trasi glavne ceste G1-5. Na območju Laškega in Rimskih Toplic je načrtovana varianta G2 tudi kot obvoznica.

Na osnovi dosedanjih rezultatov ŠV ter na osnovi preučitve prejetih pripomb in predlogov k predlogu najustrežnejšo kombinacijo variant (G2-n1 + H2+ I1), smo pripravili nov predlog najustrežnejšo kombinacijo variant. Ta predstavlja optimizacijo do sedaj predlagane variante na odseku »G«

- optimizacija variante G 2-n 1 na delu mimo Laškega in optimizacija
- na delu mimo Rimskih Toplic)

Varianta G2 poteka mimo Celja po zahodu v smeri sever jug, navezovalna cesta G2 – n1 pa po vzhodu Celje v smeri sever jug. Slednja navezuje gospodarsko cono Celja, Štor , preko glavne ceste G2 – 107 pa tudi Kozjansko in Obsotelje s predlagano hitro cesto.

XII. / 5 Podjetja iz vzhodnega dela celjske regije, zlasti območja Šentjurja in Kozjanskega so

še posebej nezadovoljna z dajanjem prednosti sredinski varianti, saj jim to pušča še naprej prometno, s tem pa gospodarsko nerazvito njihovo območje. Upravičeno so kritična do tega, da je zapostavljena t.im. vzhodna varianta, ki bi temu delu regije odprla razvojne možnosti, preprečila izseljevanje prebivalstva, zlasti mladih in omogočila pritek mladih kadrov, ki so nujni za hitrejši razvoj.

Ta del gospodarstva zato zahteva ponovno vrednotenje vzhodne variante , kjer je potrebno bolj kot do sedaj upoštevati prav razvojni impulz, ki ga razvita cestna infrastruktura lahko da temu območju. Upoštevanje samo zatečenega razvojnega stanja, ki seveda ni dobro, ne bo nikoli omogočilo razvojnega preboja, ampak bo zaostanek samo povečevalo. Tudi podjetja iz še bolj V dela celjske regije (Šmarje, Rogaška,..) podobno kot podjetja iz Šentjurskega in Kozjanskega niso zadovoljna z argumentacijo, po kateri je t.im. sredinska varianta v prednostni izbiri, ker tak pristop ne spodbuja razvojnih potencialov njihovega območja. Zaradi navedenega prav tako terjajo ponovno vrednotenje vzhodne variante, ki ji dajejo prednost.

Istočasno ta podjetja opozarjajo na nujno potrebno, to je prednostno posodobitev glavne tranzitne ceste na relaciji Šentjur - Šmarje- Rogaška - Dobovec, ki je zanje izrednega pomena zaradi povezave z milijonskim mestom Zagrebom ter dalje z Balkanom in je v sedanjem stanju neustrezna, ter ureditev navezovalnih cest med določenimi kraji , ki so sedaj prav tako neustrezne.

Odgovor XII. / 5

V ŠV so bile vse variante obravnavane po v naprej določenih kriterijih enakovredno. Pri vrednotenju, presoji in medsebojna primerjavi variant po posameznih vidikih se upošteva:

- prostorski vidika - racionalna raba prostora in prostorski razvoj širšega območja;

- funkcionalni vidik - presoja relevantnih tehničnih in tehnoloških značilnosti in možnosti gradbeno tehnične izvedbe;
- okoljski vidik - presoja ustreznosti posega pri ohranjanju narave, (sestavin) okolja in varstvu kulturne dediščine;
- ekonomski vidik - presojo ustreznosti posega glede stroškov izvedbe, odškodnin, nadomestil, obratovanja in vzdrževanje, omilitvenih ukrepov, koristi za uporabnike, sanacije;

Varianta G1 je bila po sklopu okoljskih in gradbeno tehničnih kriterijev ocenjena slabše od variante G2, po sklopu prostorskih in prometno ekonomskih pa slabše od G2 in G3. Tudi pri ponovnem preučevanju (vrednotenju in razvrščanju) v primeru eventualne napake ali zamenjave kriterijev ocenjujemo, da varianta G2 ne bi bila ocenjena in razvrščena boljše od G2 ali G3.

Ker se Ministrstvo za promet zaveda problema neustreznih prometnih povezav Obsotelja in kozjanskega, je podal minister za promet Pobudo za začetek postopka za izdelavo in sprejem državnega prostorskega načrta za rekonstrukcijo glavne ceste G2-107 od Šentjurja do Dobovca (št.: 2645-138/2005/19-0031319 dne 9. julija 2007).

Na podlagi 29. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07) je Vlada Republike Slovenije na 178. seji dne 17. 07 2008 sprejela Sklep o začetku priprave državnega prostorskega načrta za rekonstrukcijo glavne ceste G2-107 od Šentjurja do Dobovca, ki je bil objavljen na spletnih straneh ministrstva za okolje in prostor.