



Številka: 35008-2/2017-2550-162
Datum: 14. 12. 2021

Številka: 2645-67/2005/196
Datum 14. 12. 2021

Zadeva: Spremembe in dopolnitve državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče

Zveza: Stališča do pripomb in predlogov podanih v času javne razgrnitve, ki je potekala v času od 21. junija 2021 do 23. julija 2021

Gradivo, ki je bilo javno razgrnjeno v času javne razgrnitve:

- Študija variant / Predinvesticijska zasnova – Utemeljitev rešitve za Spremembe in dopolnitve državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (LUZ d. d., Ljubljana, št. 8576, junij 2021);
- Strokovne podlage za izdelavo sprememb in dopolnitev DPN za cesto G2-108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1-5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (PNZ d. o. o. Ljubljana, št. projekta 17_622/SPSDDPN, maj 2021);
- Okoljsko poročilo (AD-SVETOVANJE, Anes Durgutović s.p., št. 200-2019, junij 2021);
- Dodatek za presojo sprejemljivosti na varovana območja (ERANTHIS, presoja vplivov na okolje, Maja Divjak Malavašič;s.p., junij 2021);
- osnutek predloga Sprememb in dopolnitev državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (LUZ d. d., Ljubljana, št. 8576, junij 2021);
- povzetek za javnost.

Kratice oz. okrajšave, ki se pojavljajo v tem gradivu, imajo naslednji pomen:

- ŠV – Študija variant (s predlogom najustreznejše variante, zaključena decembra 2006),
- ŠV 2008 – Študija variant s predlogom najustreznejše variante ceste G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5, Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (PA – Prostor, d. o. o., Ljubljana, št. projekta 1275/06; 2006 – 2008),
- DPN – Državni prostorski načrt za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče,
- Uredba o DPN – Uredba o državnem prostorskem načrtu za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (Uradni list RS, št. 76/12),
- pobuda - Pobuda za spremembe in dopolnitve državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče
- ŠV/PIZ – UR – Študija variant / Predinvesticijska zasnova – Utemeljitev rešitve,
- osn. P SD DPN – osnutek predloga sprememb in dopolnitev državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče,
- SD DPN – spremembe in dopolnitve državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče,
- OP – okoljsko poročilo,
- NUP – nosilci urejanja prostora,
- IDP – idejni projekt,
- PGD – projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja,
- PZI – projekt za izvedbo,
- SN vod - srednjenapetostni vod.

UVODNA OBRAZLOŽITEV

1.1 Predmet in namen gradiva

V pripravi so spremembe in dopolnitve državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (v nadaljnjem besedilu: SD DPN). Podlago za postopek priprave sprememb in dopolnitev predstavlja sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (Uradni list RS, št. 76/12) (v nadaljnjem besedilu: Uredba o DPN).

Za potrebe priprave državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče je bila izdelana Študija variant (v nadaljnjem besedilu: ŠV) s predlogom najustreznejše variante, ki je bila zaključena decembra 2006.

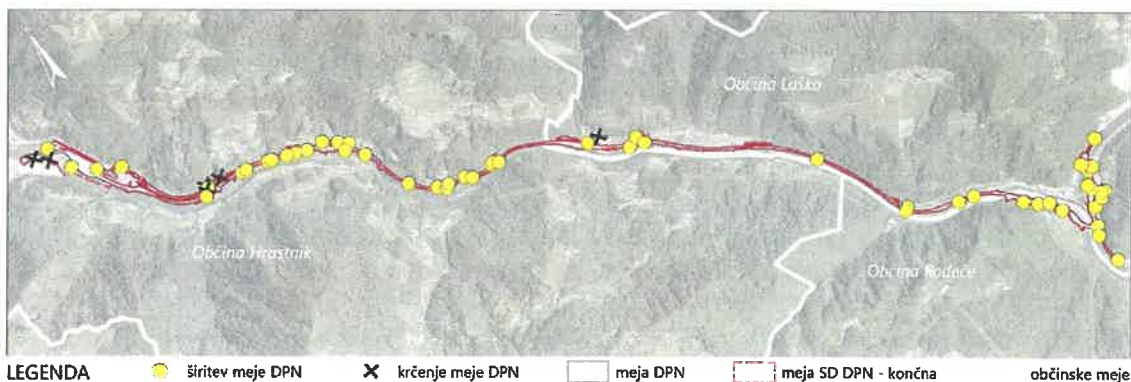
V postopku priprave SD DPN je bilo med drugim izdelano gradivo Študija variant / Predinvesticijska zasnova – Utemeljitev rešitve (v nadaljnjem besedilu: ŠV/PIZ – UR) in osnutek predloga SD DPN (v nadaljnjem besedilu: osn. P SD DPN), ki sta bila od 21. junija 2021 do 23. julija 2021 javno razgrnjena, in sta zajemala vrednotenja za območja sprememb in dopolnitev načrtovanih v okviru SD DPN. V ŠV/PIZ – UR je rešitev, ki je predmet obdelave, podrobneje obdelana in ovrednotena s prostorsko-družbenega, z varstvenega, s funkcionalnega in z ekonomskega vidika ter ocenjena z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju.

1.2 Opredelitev prostorske ureditve

Po sprejemu Uredbe o DPN v letu 2012 so bila v fazi izvedbe parcelacije in priprave dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja (v nadaljnjem besedilu: PGD) in projekta za izvedbo (v nadaljnjem besedilu: PZI) na 27 lokacijah ugotovljena odstopanja od Uredbe o DPN in sicer zaradi:

1. optimizacije poteka mostu 5 – 01 čez Savo v Hrastniku, ker se je spremenila zasnova samega mostu,
2. vključitve Upravne stavbe Tovarne kemičnih izdelkov d. d. Hrastnik v območje urejanja z DPN (stavba se posledično ruši),
3. načrtovane izvedbe nadvoza 4 – 02 Krnice, ker se z opornim zidom deloma posega izven območja DPN,
4. načrtovane izvedbe nadvoza Šavna peč in priključevanja na obstoječe lokalne ceste ter ureditev zemljiškokatastrskega prikaza,
5. načrtovane izvedbe priključkov Podkraj in Suhadol,
6. optimizacije deviacije lokalne ceste Hrastnik–Radeče in priključka Wetz,
7. optimizacije križišča 2 - 15 pri Zidanem Mostu,
8. načrtovane izvedbe nadvoza 4 - 04 Majland,
9. optimizacije poteka mostu 5 - 04 čez Savinjo,
10. optimizacije poteka iztoka iz meteorne kanalizacije v profilu P65 glavne ceste G2 -108,
11. sprememba poteka deviacije 1 - 02 dostopne ceste do zaselka Zlata luknja,
12. ureditev dostopne poti do objektov na naslovu Šavna Peč 20 in Šavna Peč 21,
13. optimizacije poteka iztoka iz prepusta 3 - 16 med profiloma P161 in P162 ob glavni cesti G2 - 108,
14. načrtovane izvedbe vkopne brežine med profiloma P157 in P163 ob glavni cesti G2 - 108, ker se deloma posega izven območja DPN,
15. ureditve jarka za odvodnjo zalednih voda med profiloma P180 in P181 glavne ceste G2 - 108 pri porušeni objektih Šavna Peč 28, ker deloma posega izven območja DPN,
16. ureditve nasipne brežine med profiloma P204 in P206 glavne ceste G2 - 108 pri obstoječem podvozu Suhadol, ker deloma posega izven območja DPN,
17. optimizacije poteka prepusta 3 - 30a in 3 - 30b v območju dostopne poti do sidrišča žičnice »Cicka« med profiloma P332 in P333 glavne ceste G2 - 108, ker deloma posegata izven območja DPN,

18. načrtovane izvedbe iztoka iz prepusta 3 - 31 med profiloma P351 in P352 glavne ceste G2 - 108, ker deloma posega izven območja DPN,
19. načrtovane izvedbe iztoka iz prepusta 3 - 32 med profiloma P358 in P359 glavne ceste G2 - 108, ker deloma posega izven območja DPN,
20. novega temelja in stebra zračnega srednjenapetostnega voda (v nadaljnjem besedilu: SN vod) preko Save med profiloma P380 in P381 glavne ceste G2 - 108,
21. načrtovane izvedbe podpornega zidu PK - 20 in ureditev glavne ceste G1 - 5 pri tovarni Apnenec, ker deloma posega izven območja DPN,
22. načrtovane izvedbe podpornega zidu PK - 28 in ureditev glavne ceste G1 - 5 pri priključku tovarne Apnenec, ker deloma posega izven območja DPN,
23. načrtovane izvedbe podpornega zidu PK - 21 in ureditev lokalne ceste Zidani Most–Obrežje pri mostu 5 - 04 čez Savinjo, ker deloma posega izven območja DPN,
24. načrtovane izvedbe posega krilnih zidov in brežin podvoza 3 - 01 in opornega zidu OK - 18 med profiloma R30 in R34 glavne ceste G1 - 5,
25. podaljšanja območja obdelave glavne ceste G1 - 5 med profiloma R85 in R90 ter podpornega zidu PK - 25,
26. načrtovane izvedbe nasipne brežine nove pešpoti ob deviaciji 1 - 04 dostopne ceste Majland, ker deloma posega izven območja DPN,
27. načrtovane izvedbe opornega zidu OK - 22 ob deviaciji 1 - 04 dostopne ceste Majland, ker deloma posega izven območja DPN.



Slika 1 Prikaz lokacij območij sprememb in dopolnitev DPN

V postopku priprave SD DPN se osnovni cilj načrtovanih prostorskih ureditev ne spreminja in ostaja enak kot v sedaj veljavnem DPN. Gre za izboljšanje prometne povezave od Hrastrnika do Zidanega Mostu, saj obstoječa cesta G2 - 108 na odseku 1186 zaradi neustreznih horizontalnih in vertikalnih elementov ceste, neustreznih profilov vozišča in objektov, ter nivojskih križanj z železnico predstavlja ozko grlo in ne zagotavlja nemotenega in varnega prometa.

1.3 Kronologija dosedanjega postopka

1.3.1 Postopek priprave sprememb in dopolnitev državnega prostorskega načrta

V letu 2012 je bila sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za cesto G2 - 108 Hrastrnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (Uradni list RS, št. 76/12).

V postopku priprave zadevnega DPN je bila v letu 2008 izdelana tudi Študija variant s predlogom najustreznejše variante ceste G2 - 108 Hrastrnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5, Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče, ki jo je izdelal PA – Prostor, d. o. o., Ljubljana pod št. projekta 1275/06; 2006 - 2008 (v nadaljnjem besedilu: ŠV 2008). V ŠV 2008 je bil predlog najustreznejše variante tudi ocenjen kot trasa, ki ustrezno zagotavlja doseganje skupnih ciljev in ciljev s prostorskega, z varstvenega in s funkcionalnega vidika.

Decembra 2012 je bila, glede na sprejeto Uredbo o DPN, spremenjena mikrolokacija jezovne zgradbe HE Suhadol, kar je narekovalo spremembo nekaterih ključnih elementov ureditve glavne ceste in spremljajočih ureditev na območju stacionaž od km 3,890 do 4,800 glede na ureditve v že sprejetem DPN za cesto. Zato je investitor ceste v letu 2016 naročil izdelavo projektne dokumentacije PGD in PZI za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče.

V prvi fazi izdelave predmetne projektne dokumentacije so bile s strani več strokovnjakov projektantske ekipe na podlagi najnovejših geodetskih, hidroloških in geoloških podatkov ugotovljene potrebe po spremembi določenih prometno tehničnih ureditev tras cest in premostitvenih objektov. Vse te spremembe oz. 27 lokacij odstopanj od prostorske ureditve iz uredbe o DPN omogoča višjo raven prometne varnosti in pretočnosti prometa, vendar pa deloma posegajo izven območja DPN. Navedene spremembe idejnega projekta (v nadaljnjem besedilu; IDP¹) zaradi spremenjene lokacije pregrade HE Suhadol v času priprave PGD in PZI dokumentacije za cesto niso imele ustrezne podlage v prostorskem aktu oz. je bila ta časovno glede na terminski plan gradnje ceste bistveno zamaknjena. Zato se je investitor skupaj s pobudnikom odločil za izvedbo postopka sprememb in dopolnitev DPN. S SD DPN se spreminjajo območje DPN in nekatere tehnične rešitve objektov in tras.

Na osnovi Pobude za spremembe in dopolnitve državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (v nadaljnjem besedilu: pobuda) so bile pridobljene konkretne smernice in podatki državnih nosilcev urejanja prostora (v nadaljnjem besedilu: NUP) iz njihove pristojnosti, ki se nanašajo na prostorsko ureditev. NUP, ki sodelujejo pri celoviti presoji vplivov na okolje oziroma presoji sprejemljivosti so, skupaj s konkretnimi smernicami podali mnenje, da je treba izvesti celovito presojo vplivov na okolje. Potrebno izvedbo celovite presoje vplivov na okolje je z izdajo odločbe št. 35409-34/2019/30, z dne 1. marec 2021 potrdilo tudi Ministrstvo za okolje in prostor Direktorat za okolje.

Postopek priprave SD DPN se je začel s Sklepom o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja o spremembah in dopolnitvah Državnega prostorskega načrta za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče, ki ga je Vlada RS sprejela na svoji 87. dopisni seji 7. 11. 2019 (št. 35000-13/2019/4).

Lokalni NUP so podali konkretne smernice s področij izvajanja lokalnih javnih služb ter usmeritve glede uresničevanja interesov na območju SD DPN s področij izvedenih in načrtovanih prostorskih ureditev lokalnega pomena. Lokalni NUP so podali tudi podatke iz svoje pristojnosti, ki so pomembni za nadaljnje državno prostorsko načrtovanje.

Javnosti je bilo od 19. februarja 2019 do 28. marca 2019 omogočeno dajanje predlogov in pripomb na javno objavljeno pobudo.

Smernice, pridobljeni podatki ter predlogi in pripombe javnosti so bili analizirani v analizi smernic. Na podlagi analize smernic so bile ustrezno dopolnjene strokovne podlage in okoljsko poročilo (v nadaljnjem besedilu: OP) ter ŠV/PIZ – UR.

1.3.2 ŠV/PIZ – UR v okviru SD DPN

Za potrebe priprave DPN za cesto G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče je bila izdelana Študija variant s predlogom najustreznejše variante, ki jo je izdelal PA – Prostor, d. o. o. (št. projekta 1275/06, december 2006).

V postopku priprave SD DPN je bila izdelana ŠV/PIZ – UR kot utemeljitev le ene izvedljive variante. Ker so bila vrednotenja po posameznih vidikih ter umestitev v prostor izvedena v okviru ŠV 2008 in veljavnega DPN, je podrobnejša vsebina in oblika ŠV/PIZ – UR smiselno prilagojena namenu naloge.

¹ Sprememba poteka glavne ceste G2-108 Hrastnik–Zidani Most glede na sprejet DPN z upoštevanjem nove lokacije pregrade HE Suhadol, PNZ d. o. o., št. 11-0429, maj 2014

1.3.3 Javna razgrnitev Študije variant / Predinvesticijske zasnove — Utemeljitve rešitve in okoljskega poročila ter osnutka predloga državnega prostorskega načrta

Javna razgrnitev ŠV/PIZ – UR in OP ter osn. P SD DPN je bila izvedena v času med 21. junijem 2021 in 23. julijem 2021. V tem času sta bili organizirani dve javni obravnavi in sicer 21. junija 2021 v prostorih Doma svobode v Zidanem Mostu (ob 17:00) ter Podjetniškega inkubatorja RRC Hrastnik (ob 19:00).

NUP so na razgrnjeno gradivo podali prvo mnenje glede upoštevanja njihovih smernic ter drugo mnenje, projektne in druge pogoje. NUP, ki so sodelovali pri celoviti presoji vplivov na okolje oziroma presoji sprejemljivosti so se v mnenjih opredelili tudi do ustreznosti okoljskega poročila in sprejemljivosti vplivov prostorskega akta na okolje oziroma presoje sprejemljivosti.

Lokalni NUP so na razgrnjeno gradivo podali prvo mnenje o upoštevanju smernic z vidika izvajanja občinskih lokalnih javnih služb ter drugo mnenje, projektne in druge pogoje.

V okviru javne razgrnitve je imela javnost pravico do vpogleda v javno razgrnjene dokumente in dajanja pripomb in predlogov na rešitve iz razgrnjenega gradiva. Pripombe in predlogi so se lahko podajali na javni obravnavi in pisno do 23. julija 2021 po navadni ali elektronski pošti na naslov Ministrstva za okolje in prostor in tangiranih občin.

Na javni obravnavi so bila postavljena vprašanja, na katere so odgovore podali predstavniki pobudnika, pripravljavca, investitorja, projektanta, izdelovalca okoljskega poročila in prostorskega načrtovalca.

Vse pripombe in predlogi so bili podrobno preučeni ter pripravljene povzetki. V nadaljevanju so podana stališča do pripomb in predlogov.

2 PREJETE PRIPOMBE IN PREDLOGI JAVNOSTI

2.1 Pripombe z javne obravnave v Zidanem Mostu

2.1.1 Tanja Žabkar, Zidani Most 11

Stanujem v stavbi Zidani Most 11. Stanovanje je 50 m od železniške proge, zato sem zaradi hrupa iz posodobljene železniške proge že poslala e-pošto upravni službi MzL. Hrup prihaja iz ene in druge strani, zato me zanima, kaj se pri tem objektu namerava narediti.

Stališče | Za celotno območje je izdelana študija hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov v skladu z veljavno zakonodajo. Pri objektu Zidani Most 11 se bo vpliv hrupa s sedanjih cest Celje–Krško in Hrastnik–Zidani Most, po zaključku gradnje ceste Zidani Most–Hrastnik znižal, ker tranzitni promet ne bo več potekal po tej cesti.

2.1.2 Občinski svetnik Občine Laško

Zaselek Suhadol še ni oskrbovan z vodo, zato predlagamo, da se to uredi istočasno z gradnjo ceste Zidani Most–Hrastnik.

Stališče | Sočasna gradnja je možna. Investitor vodovodnega omrežja mora pravočasno zagotoviti projektno dokumentacijo in pridobiti gradbeno dovoljenje.

2.1.3 Franc Zdolšek, župan Občine Laško

Projekt je dobrodošel za vse, saj rešuje varnost udeležencev v prometu. Zanima me, kje je umeščena kolesarska steza iz Zidanega Mosta?

Stališče | Kolesarska povezava iz smeri Celja poteka po levem bregu Savinje. Del lokalne ceste se na levem bregu devijira oz. dvigne, da se višinsko naveže na deviacijo glavne ceste G1 - 5 preko Savinje. Za priključkom je mešana površina za kolesarje in pešce do podvoza 3 - 01 pod železniško progo Celje–Ljubljana. Tam je predviden semaforiziran prehod za pešce na levi breg. Od tam naprej je mešana površina za kolesarje in pešce, skozi oba podvoza 3 - 01 in 3 - 02, vse do križišča z glavno cesto G2 - 108 na mostu 5 - 03 čez Savo, kjer je prehod za pešce. Nato gre po južni strani mostu 5 - 03 površina za kolesarje in pešce in navezava na deviacijo lokalne ceste Hrastnik–Radeče in po stari cesti v Radeče.

Po desnem bregu Save pride kolesarska povezava iz smeri Ljubljane. Pri povezavi zahod - vzhod skozi Zidani Most se obstoječi cestni most ukine za motorni promet in nameni za promet pešcev in kolesarjev. Na območju vzhodnega opornika mostu je višinska razlika med novo deviacijo glavne ceste G1 - 5 in obstoječim mostom. Površina za pešce in kolesarje se zato od obstoječega mostu spušča ob glavni cesti G1 - 5 južno do prehoda za pešce pri podvozu 3 - 01, kjer se vzpenjo nazaj do območja obstoječega podvoza pod tovorno železniško postajo in naprej skozi serpentine do Majlanda.

2.1.4 Občan, Zidani Most

V kakšnem času se bo gradnja zaključila, če boste z gradnjo pričeli naslednje poletje? Leta 2014 ste rekli, da mora biti gradnja zaključena leta 2019. Sedaj smo 2021, pa še ni ničesar.

Stališče | Ocenjeno je, da bo gradnja trajala približno šest let. Gradnja ureditev po SD DPN se bo izvajala etapno glede na finančne zmožnosti proračuna Republike Slovenije. Pri načrtovanju etapnosti gradnje je upoštevano, da morajo dela na različnih lokacijah (etapah) potekati hkrati, zaradi zagotavljanja stalne prevoznosti pa morajo biti nekatere etape obvezno zaporedne, pri tem je treba upoštevati je treba še pripravljajna dela in vremenske razmere. Prva etapa predstavlja gradnjo mosta 5 - 01 preko Save v Hrastniku.

2.1.5 Jože Senica, podžupan Občine Laško

Slišali smo o faznosti gradnje. Predlagamo, da se ta del na deviacijo ceste G1-5 gradi v drugi fazi. Zidani Most je veliko vozlišče, kjer imamo velik problem zaradi tovornega prometa.

Stališče | Predvidena je etapna gradnja. Etape so določene tako, da se dostopi do posameznih naselij ne prekinjajo oz. se zagotovijo dostopi z druge strani. Prva etapa predstavlja gradnjo mostu preko Save v Hrastniku, sledi ji etapa Zidani Most. Za gradnjo elektrarne bosta potrebna dovoza z obeh strani. Tudi gradnja srednjega dela ceste je predvidena v več etapah.

2.1.6 Občan, Zidani Most 16

Pod mojim oknom se ustavi šleper in ko spelje, mi hočejo izpasti okna iz zidu.

Stališče | Za celotno območje je izdelana študija hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov v skladu z veljavno zakonodajo. Pri objektu Zidani Most 16 se bo vpliv hrupa s sedanjih cest Celje–Krško in Hrastnik–Zidani Most po zaključku gradnje ceste Zidani Most–Hrastnik znižal, ker tranzitni promet ne bo več potekal po tej cesti. Rezultat študije hrupa je, da je za objekt Zidani Most 16 predvidena izvedba pasivne protihrupne zaščite. Skladno z veljavno zakonodajo s področja varstva okolja bodo vibracije obravnavane v Poročilu o vplivih na okolje ter v zvezi s tem sprejeti ustrezni ukrepi med gradnjo in obratovanjem ceste.

2.2 Pripombe z javne obravnave v Hrastniku

2.2.1 Občan I, Hrastnik

Kje bo zgrajena kolesarska povezava do Radeč?

Stališče | Kolesarska povezava iz smeri Celja poteka po levem bregu Savinje. Del lokalne ceste se na levem bregu devira oz. dvigne, da se višinsko naveže na deviacijo glavne ceste G1 - 5 preko Savinje. Za priključkom je mešana površina za kolesarje in pešce do podvoza 3 - 01 pod železniško progo Celje–Ljubljana. Tam je predviden semaforiziran prehod za pešce na levi breg. Od tam naprej je mešana površina za kolesarje in pešce, skozi oba podvoza 3 - 01 in 3 - 02, vse do križišča z glavno cesto G2 - 108 na mostu 5 - 03 čez Savo, kjer je prehod za pešce. Nato gre po južni strani mostu 5 - 03 površina za kolesarje in pešce in navezava na deviacijo lokalne ceste Hrastnik–Radeče in po stari cesti v Radeče.

Po desnem bregu Save pride kolesarska povezava iz smeri Ljubljane. Pri povezavi zahod - vzhod skozi Zidani Most se obstoječi cestni most ukine za motorni promet in nameni za promet pešcev in kolesarjev. Na območju vzhodnega opornika mostu je višinska razlika med novo deviacijo glavne ceste G1 - 5 in obstoječim mostom. Površina za pešce in kolesarje se zato od obstoječega mostu spušča ob glavni cesti G1 - 5 južno do prehoda za pešce pri podvozu 3 - 01, kjer se vzpenjo nazaj do območja obstoječega podvoza pod tovorno železniško postajo in naprej skozi serpentine do Majlanda.

2.2.2 Občan II, Hrastnik

Kje in kdaj bo zgrajen most preko Save v območju Hidroelektrarne Suhadol?

Stališče | Gradnja mostu preko Save na območju Hidroelektrarne Suhadol ni predmet teh SD DPN. Državni prostorski načrt za HE Suhadol, HE Trbovlje in HE Renke na srednji Savi je v začetnih fazah, sprejet je bil le sklep o pripravi državnega prostorskega načrta (2013).

2.2.3 Občan III, Hrastnik

Pisali smo dopis zaradi hrupa v zaselku Suhadol. Že zaradi vlakov hrup odmeva. Če bodo vozili kamioni in uporabljali zimske gume, bo to odmevalo. Ali bo na desnem bregu Save zgrajena protihrupna ograja? Sedaj se sliši tudi napoved vlaka.

Stališče Za celotno območje je izdelana študija hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov v skladu z veljavno zakonodajo s področja hrupa. Na desnem bregu Save se ne izkazuje, da bi bil hrup prekoračen. Izvedeni bodo ukrepi na območjih, kjer ravni hrupa presegajo določene mejne ravni.

Kot eden od omilitvenih ukrepov za zmanjšanje hrupa se predvideva tudi uporaba »tihih« asfaltov. Na podlagi monitoringa, bodo izvedeni morebitni dodatni protihrupni ukrepi.

2.2.4 Anita Mihalič, Šavna Peč 22

Zaradi gradnje drugega tira na Primorskem se bo promet na železniški progi povečal, več bo tovornega prometa. Ali bo zagotovljena protihrupna zaščita?

Stališče V okviru priprave projektne dokumentacije je bila izdelana Ocena obremenitve s hrupom s predlogom protihrupne zaščite za plansko leto 2042, ki zajema vir hrupa bodoče ceste G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in obstoječe železniške proge G10 d.m.–Dobova–Ljubljana. Za plansko leto so bile za železniško progo upoštevane prometne obremenitve iz Strokovnih podlag za razvoj koridorskih prog v Republiki Sloveniji, ki vključujejo tudi razvoj prog na območju drugega tira na Primorskem.

Cilj Ocene obremenitve s hrupom je bil zagotovitev ustrezne protihrupne zaščite za zaščito pred virom hrupa bodoče ceste G2 – 108 in ne železniške proge. Z oceno je bilo ugotovljeno, da obremenitev s hrupom na stavbi Šavna Peč 22 zaradi obratovanja ceste v planskem letu 2042 ne bo čezmerna, zato na tem območju, poleg vgradnje tišjega asfalta SMA, ni potrebna izvedba protihrupnih ograj oziroma drugih protihrupnih ukrepov.

2.2.5 Občan IV, Hrastnik

Kako bo urejen dostop do Krnic?

Stališče Izvede se nov priključek Krnice s križiščem K - 2 Krnice, z novim priključnim krakom 2 - 1 Krnice za dostop do naselja Krnice z novim nadvozom 4 - 02 preko železniške proge do navezave na obstoječo lokalno cesto 122131 proti Krnicam, v obstoječi serpentin. V območju križišča Krnice se izvede pas za leve zavijalce proti Krnicam širine 3,00 m in dolžine 25 m.

2.2.6 Občan V, Hrastnik

Kdaj se bo pričela gradnja ceste? Ali so zagotovljena finančna sredstva za gradnjo? Kolikšen je predviden čas za realizacijo celotnega odseka ceste (vseh faz)?

Stališče Po trenutnih terminskih planih bi se gradnja lahko začela leta 2023.

Ker gre za finančno zelo zahteven projekt se bodo finančna sredstva zagotavljala iz več virov. Občina Hrastnik je preko Razvojne agencije zagotovila del finančnih sredstev za prvo etapo, gradnjo mostu 5 - 01 preko Save v Hrastniku. Direkcija RS za infrastrukturo nima toliko sredstev, da bi zagotovila sredstva za gradnjo ceste iz integralnega proračuna države, zato bo skušala pridobiti evropska sredstva.

Čas za realizacijo celotnega odseka je šest let.

2.2.7 Občan VI, Hrastnik

Nekje je ostala cesta na istem nivoju, tu bo pa za 2 m na višjem nivoju.

Stališče Višinska razlika je rezultat Hidrološko-hidravlične študije, ki določa višino poplavnih voda.
Niveleta ceste je postavljena tako, da je povsod vsaj 1 m nad koto poplavne vode s 100 letno povratno dobo.,. Kjer je že obstoječa cesta nad to koto, ostaja na istem nivoju, kjer pa je pod, se dvigne, kolikor je treba glede na predvidene poplavne vode.

2.3 Druge prejete pripombe in predlogi

2.3.1 Janez Wetz, Zavrata

Vlagatelj pobude meni, da je po dopolnitvah DPN t.i. lokalna cesta neustrezno umeščena, in sicer ob kvalitetnih kmetijskih zemljiščih. S tem bi vlagatelj kmetija izgubila neposreden dostop do glavne ceste, ki se je do sedaj uporabljala za odvoz/ dovoz letnega etata 180 kubičnih metrov lesa. Vlagatelj podaja pobudo, da se uveljavi osnovni DPN z izboljšavo dovozov in izvozov na glavno cesto z umestitvijo odstavnega pasu in tako ohrani neposredno povezavo glavne ceste s kmetijskim objektom.

Stališče Projektant je po podanem predlogu g. Wetz preveril dostop do kmetije na mestu, kjer je sedanji priključek na lokalno cesto LC 122011 Podkraj–Radeče (po projektu deviacija 1-05, oziroma kjer je srednji priključek na lokalno cesto LC 122011 Podkraj–Radeče po veljavnem DPN). Priključek, predviden v razgrnjenem osnutku SD DPN se ukine.
Lokalna cesta je v predlogu projektanta neposredno v območju križišča za kmetijo Wetz navezana tudi na glavno cesto tako tlorisno kot višinsko. Tudi sicer višinsko deviacija lokalne ceste poteka kar se da v višini obstoječega terena in so tako ob njej minimalne nasipne ali vkopne brežine, medtem ko se glavna cesta višinsko pred in za križiščem dviga na oba mostova čez Savo. Te minimalne nasipne brežine, ki so ob lokalni cesti, se lahko zasadijo. Zasaditev bo vključena v načrt krajinske arhitekture in v popis.

Nadalje vlagatelj pobude meni, da ima predstavitev električnega droga in povezava Wetz-vzhod ugodnejšo rešitev. Predlaga, da se ob obstoječi cesti mimo postaje Zidani Most od Kurje vasi položi (približno 400 m) električni kabel, in sicer v transformatorsko postajo, kjer so že vgrajene kanalizacijske cevi in jaški.

Stališče Potek elektrovida je predviden v zemlji pod lokalno cesto LC 122011 Podkraj–Radeče (po projektu deviacija 1 - 05) (kabelska kanalizacija) in je predviden za rezervno napajanje železniške tovarne postaje.

Prav tako daje pripombo, da se v spremembah DPN ni upoštevala pripomba vodnih prepustov za meteorno vodo vsaj na treh točkah, kjer voda ob deževju priteče iz strmih brežin in zaradi nepopustnosti tal nanosi tudi blato in mivko.

Stališče Odvodnjavanje je rešeno z muldo na obeh straneh lokalne ceste LC 122011 Podkraj–Radeče (po projektu deviacija 1 - 05).

Predlaga, da se umestitev transformatorske postaje Wetz prilagodi tako izpeljanim in popravljenim DPN, da ne bi bila moteča.

Stališče Že po veljavnem DPN se transformatorska postaja prestavi tik ob lokalno cesto LC 122011 Podkraj–Radeče (po projektu deviacija 1 - 05).

2.3.2 Apnenec d. o. o., Zidani Most

Iz dokumenta *cestaG2_108_povzetek_za_javnost.pdf*, kjer je pod točko 21 navedeno: "načrtovane izvedbe podpornega zidu PK - 20 in ureditev glavne ceste G1 - 5 pri tovarni

Apnenec, ker deloma posega izven območja DPN," in točke 22 "načrtovane izvedbe podpornega zidu PK - 28 in ureditev glavne ceste G1 - 5 pri priključku Apnenec, ker deloma posega izven območja DPN" je mogoče interpretirati, da vsa gradbena dela niso pokrita z DPN.

Zaradi nemotenega nadaljnjega izvajanja rudarskih del (miniranje in periodična popolna zapora ceste) je priporočljivo, da investitor oz. po njem izbran izvajalec gradbenih del upošteva, da se na tem območju izvajajo tudi rudarska dela in je potrebno logistično ta dela izvajati usklajeno. V konkretnem primeru je potrebno uskladiti načrtovano zaporo ceste v primeru izvajanja minerskih del v kamnolomu Zidani Most za zagotovitev določil, ki izhajajo iz zakonodaje, ki pokriva tako rudarstvo (ZRud-1; Uradni list RS, št. 14/14-uradno prečiščeno besedilo in 61/17-GZ) ter Zakon o varnosti in zdravju pri delu (Uradni list RS, št. 43/11). Neposredna bližina pridobivalnega prostora načrtovanemu posegu je razvidna tudi iz grafičnega dela predmetnega dokumenta (Priloga P1), kakor iz Rudarske knjige (Priloga P2; vir: https://ms.geo-zs.si/Dokumenti/Karta/Zidani%20Most_125.pdf).

Namen podajanja pripombe je, da se koncesionarju omogoči nemoteno izvajanje rudarskih del (področje miniranje mineralne surovine in iz tega naslova delne zapore ceste).

Iz smernic (e-dokument 15_MzI_DzE_rudarstvo_20190424.pdf-Priloga P3), ki jih je podalo MzI, Direktorat za energijo izhaja, na predviden gradbeni poseg ni zadržkov ali omejitev, kar kaže, da se je koncedent držal samo faktografskega dela ne pa dejanskega vpliva izvajanja rudarskih del (miniranje) na načrtovano infrastrukturo.

Stališče

Podano je mnenje na smernice Ministrstva za infrastrukturo.

SD DPN se izvaja ravno zato, da se zajame vse gradbene posege, ki jih veljani DPN ni zajel.

S SD DPN se ne spreminja pogojev za izvajanje dejavnosti kamnoloma.

Pripombo oz. predlog o uskladitvi zapore ceste za gradnjo obravnavanega odseka se upošteva v fazi izvedbe gradnje, pri čemer rešitve iz SD DPN, ki posegajo izven meje veljavnega DPN, ne onemogočajo ali dodatno ovirajo dejavnosti rudarskih del v kamnolomu Zidani Most.

2.3.3 Kolesarski klub Zagorska dolina, Matjaž Manfredo

Vlagatelji pobude menijo, da v načrtih ni nobene ureditve, ki bi izboljšala varnost kolesarjev na tem delu ceste. Osnova za varno kolesarjenje je kvalitetna infrastruktura. Kljub javno opaznim trendom v kolesarstvu v Sloveniji menijo, da kolesarska pot ni bila obravnavana ne po levem (G2 – 108), ne po desnem bregu Save. Menijo, da je obstoječa cesta za kolesarje zelo nevarna, saj je ozka, ovinkasta in nepregledna, zato predstavlja veliko varnostno tveganje.

V nadaljevanju je bila podana obrazložitev: »Naši člani namreč uporabljajo obstoječo cestno povezavo Hrastnik–Zidani Most po levem bregu Save za svoje individualne treninge. Prav tako enkrat tedensko izvajamo treninge na trasi Zagorje–Hrastnik–Zidani Most–Radeče–Podkum–Zagorje. Dokler je bilo možno, smo sicer uporabljali cesto po desnem bregu Save (Hrastnik–Podkraj–Radeče). Stanje na desnem bregu je bilo pred zaprtjem (zaradi podora in nevarnosti padajočega kamenja, poplavljanja ipd) neprimerno, preozko in nevarno za sobivanje kolesarjev (družin, rekreativcev, tekmovalcev) in ostalih udeležencev v prometu. Ker trenutna in tudi predvidena infrastruktura ne doprinaša k izboljšanju kolesarske infrastrukture, vas pozivamo, da preučite možnosti umestitve kolesarskih poti v svoje načrte.«.

Stališče

V okviru SD DPN za gradnjo glavne ceste G2 – 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacije glavne ceste G2 – 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče so omogočene navezave na obstoječe kolesarske poti.

Predvidena je umestitev mešane površine za pešce in kolesarje ob glavni cesti G1 – 5, skozi oba podvoza in na mostu čez Savo v Zidanem Mostu. Prav tako je dodatno načrtovana deviacija lokalne ceste Hrastnik–Radeče ob glavni cesti G2 – 108 na desnem bregu Save pri kmetiji Wetz, po kateri poteka državna kolesarska povezava in s takšno rešitvijo ne bo mešanja prometa na glavni cesti s kolesarskim in lokalnim prometom na lokalni cesti.

Na obravnavanem širšem območju je v pripravi tudi državni prostorski načrt za HE Renke, HE Trbovlje in HE Suhadol na srednji Savi, h kateremu je Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo z vidika zakonsko določenih pristojnosti podala smernice (izhodišča s področja državnih cest v njeni pristojnosti), med katerimi je navedla, da je treba upoštevati tudi projekte ureditve kolesarskih poti in pešpoti ob reki Savi.

2.3.4 Svet krajevne skupnosti Podkraj, Matej Kavšek (predsednik KS Podkraj)

Predlagatelji pripombe menijo, da bi bilo potrebno obravnavati sledeče pripombe:

1. Vključitev povezave lokalne ceste 122011 Hrastnik–Radeče s cesto G2 - 108 v projekt ceste G2 - 108

Pripomba se nanaša na izgradnjo mostu čez reko Savo v Suhadolu, z ustrežno nosilnostjo za intervencijska vozila ter primerno signalizacijo, ki bi bila po njihovem mnenju rešitev za mobilnost krajanov. Krajanji naselja Podkraj trenutno dostopajo do urbanih naselji in drugih odsekov izključno po lokalni cesti, ki predstavlja edino prometno povezavo na tem odseku. Lokalna cesta je zaradi slabega stanja z dnem 19. 12. 2017 zaprta za ves promet, dovoljenje na tem odseku pa imajo lokalni prebivalci, intervencijska vozila ter po izrednem dogovoru šolski kombi za prevoz šolskih otrok. Na določenih odsekih ni odbojnih ograj. Cestišče ob večjih neurjih in dvigu nivoja reke Save poplavlja. Obvozi niso mogoči. Zaradi zagotavljanja ugodnejših pogojev bivanja, dostopnosti do storitev, pravočasnega dostopa intervencijskih vozil, uresničevanja socialne in družbene vključenosti v širše območje, se pobuda krajanov nanaša na povezavo lokalne ceste 122011 Hrastnik–Radeče s cesto G2 - 108 preko reke Save v kraju Suhadol, kjer je po načrtu DPN G2 - 108 že predviden izvoz/priključek imenovan 2.5 Podkraj ter avtobusne postaje z obeh strani.

2. Preučitev zvočne onesnaženosti desnega brega Save in vključitev ustreznih ukrepov.
3. Ohranitev kulturne dediščine »Cicke« (žičnica za prevoz preko reke Save); Prva žičnica v bližini Zidanega Mostu je bila upoštevana v DPN-ju. Vlagatelj podaja pripombo za vključitev tudi druge obstoječe žičnice »Cicke« v Podkraju v projekt DPN in s tem ohranitev kulturne dediščine, ki je trenutno še v postopku vpisa v kulturno dediščino.
4. Preučitev možnosti umestitve kolesarske povezave 02 na LC 122011 med Hrastnikom in Radečami; pripomba se nanaša na željo po ustrezni rešitvi in ureditvi kolesarske povezave 02 na LC 122011 zaradi varnosti kolesarjev in ostalih udeležencev v prometu. Lokalna cesta je del načrtovanih kolesarskih povezav EuroVelo (enotni evropski sistem kolesarskih poti za popotna kolesarjenja) ter Savske kolesarske poti. Vlagatelji vidijo ob realizaciji le-teh velik turistični potencial za regijo in naprošajo za primerno ureditev kolesarske povezave med Hrastnikom in Radečami.

Stališče

1. V okviru SD DPN za glavno cesto Hrastnik–Zidani Most je načrtovana razširitev vozišča na lokaciji predvidenega križišča Podkraj z novim mostom čez Savo za dostop na desni breg. Križišče in most čez Savo nista predmet SD DPN za glavno cesto. Prav tako ni predmet SD DPN ureditev lokalne ceste Hrastnik–Radeče (na desnem bregu reke Save) z izjemo dveh območij, kjer se nov potek glavne ceste približa lokalni cesti (v Hrastniku pri Steklarni in pri kmetiji Wetz), kjer sta zaradi tega načrtovani ustrezni deviaciji lokalne ceste.

2. Izdelana je bila Ocena obremenitve s hrupom s predlogom protihrupne zaščite za planski leti 2032 in 2042. V okviru ocene je bila vrednotena obremenitev s hrupom zaradi obratovanja nove cestne povezave in so predvideni tudi protihrupni ukrepi za čezmerno obremenjena območja zaradi obratovanja nove ceste. Na območju desnega brega Save je bilo ugotovljeno, da obremenitev s hrupom zaradi obratovanja nove cestne povezave ne bo čezmerna. Posledično za desni breg niso predvideni protihrupni ukrepi v obliki protihrupnih ograj. Zagotovljen bo protihrupni ukrep na viru hrupa in sicer z uporabo tišje vozne površine SMA.

3. Po podatkih ZVKDS, Območne enote Celje, je druga obstoječa žičnica »Cicka« v Podkraju v postopku vpisa v register nepremične kulturne dediščine. Vpis v register kulturne dediščine bo omogočil varstvo lokacije in objekta ne glede na veljavne prostorske akte na tem območju. Obstoječa žičnica »Cicka« z veljavnim DPN in s

spremembami ne bo tangirana, zato se ne vključi v SD DPN.

4. Ureditev kolesarske povezave na lokalno cesto Hrastnik–Radeče na desnem bregu reke Save ni predmet teh SD DPN oz. projekta gradnje glavne ceste.

V okviru SD DPN za gradnjo glavne ceste G2 - 108 Hrastnik–Zidani Most in deviacije glavne ceste G2 - 5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče so omogočene navezave na obstoječe kolesarske poti. Predvidena je umestitev mešane površine za pešce in kolesarje ob glavni cesti G1 – 5, skozi oba podvoza in na mostu čez Savo v Zidanem Mostu. Prav tako je dodatno načrtovana deviacija lokalne ceste Hrastnik–Radeče ob glavni cesti G2 - 108 na desnem bregu Save pri kmetiji Wetz, po kateri poteka državna kolesarska povezava in s takšno rešitvijo ne bo mešanja prometa na glavni cesti s kolesarskim in lokalnim prometom na lokalni cesti.

Na obravnavanem območju je v pripravi državni prostorski načrt za HE Renke, HE Trbovlje in HE Suhadol na srednji Savi, h kateremu je DRSI z vidika zakonsko določenih pristojnosti podala smernice (izhodišča s področja državnih cest v njeni pristojnosti), med katerimi je navedla, da je treba upoštevati tudi projekte ureditve kolesarskih poti in pešpoti ob reki Savi.

2.3.5 Občan Občine Hrastnik

Vlagatelj podaja pripombo na

»napačna izhodišča celovite rešitve: ceste, železnice, energijskega objekta:

- Posodobitev žel. proge pod vasjo Suhadol, cenejši poseg v hribino;
- Predor žel. proga Suhadol – zap. Šavna peč, cesta na obstoječi železniški ustroj;
- Cestni most v Hrastniku 200 m navzdol po levem bregu se izogne kmet. pov. Špeglič in poslovni stavbi TKI;
- Dovozna pot nekajkrat cenejša do (Muratovič) kot odkup;
- 2 mosta (?) levi breg, desni breg na 1km (Wetz–Kurja vas, Kovšek–Suhadol);

Podvoz/ nadvoz Krnice, Šavna peč, Suhadol: Podvoz ob rekonstrukciji žel. proge je cenejši (razširjen in poglobljen) in prijaznejši do kulturne krajine.

Projekt kar kliče po temeljiti reviziji.«.

Stališče

Občan je podal predloge za drugačno prostorsko ureditev na območju Suhadola. Občan predlaga spremenjen potek železniške proge, spremenjene lokacije mostov, predlaga dovozno cesto namesto odkupa objekta, ipd).

Posodobitev železniške proge in gradnja železniških predorov ni predmet SD DPN.

Most čez Savo v Hrastniku je načrtovan na lokaciji, ki je z vidika hidravličnih vplivov na tok reke Save najmanj problematičen. V fazi priprave strokovnih podlag za veljaven DPN je bilo preverjenih več dolvodnih variant poteka mostu čez Savo, ki pa so se zaradi ostrega kota križanja s strugo vse izkazale za problematične z vidika hidravličnih vplivov na tok reke Save in vplivov na poplavno stanje Save in potoka Boben. V predmetnih SD DPN je zasnova mostu čez Savo glede na rešitev iz veljavnega DPN ravno s tega vidika še nekoliko optimizirana. Most je umeščen z manj podporami v strugi, ki so na večji medsebojni razdalji, hkrati pa je tehnologija gradnje mostu čez celotno konstrukcijo enaka – narivana sovprežna konstrukcija.

Gradnja nadomestne dostopne ceste do objektov Šavna peč 28 ni mogoča z novim izven nivojskim prehodom (podvoz/nadvoz) preko železniške proge, saj na lokaciji objekta ni možna izvedba križanja, ker je niveleta nove glavne ceste v nivoju 1 - 2m pod niveleto železniške proge, razmaka med njima pa ni, da bi pridobili višinsko razliko za podvoz ali nadvoz. Zato je predviden odkup in rušitev objektov.

Mostova v Zidanem Mostu sta načrtovana zato, ker potek deviacije glavne ceste mimo železniške postaje na drug racionalen način ni mogoč. V teku je priprava strokovnih podlag za rekonstrukcijo železniške postaje Zidani Most, kje se načrtujejo remontni in dograditve tirov za povečanje zmogljivosti te postaje. Potek glavne ceste G2 – 108, po

levem bregu Save, z zagotavljanjem ustreznega križišča z glavno cesto G1 – 5, ni mogoč. Zaradi tega je predviden potek glavne ceste na tem delu po desnem bregu z dvema mostovoma čez Savo. Takšna rešitev je bila načrtovana že v študiji variant in v sprejetem DPN in se v konceptualnem smislu s SD DPN ne spreminja.

Potek glavne ceste na obstoječem ustroju železniške proge ni mogoč, saj železniška proga na tem območju ostaja na isti lokaciji.

Podlaga za izdelavo projektne dokumentacije na nivoju PGD in PZI je sprejeta Uredba o DPN. PGD in PZI izdeluje glede na uradno objavljen razpis strokovno usposobljena ekipa projektantov oz. pooblaščenih inženirjev. Izdelana projektna dokumentacija je bila že med samo izdelavo posredovana v vmesni pregled strokovno usposobljenim pregledovalcem, ki so potrjevali oziroma predlagali popravke projektne dokumentacije. Recenzija in revizija PGD po posameznih sklopih je v zaključni fazi.

Georgi BANGIEV
GENERALNI DIREKTOR
DIREKTORATA ZA PROSTOR,
GRADITEV IN STANOVANJA



Monika PINTAR MESARIČ
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA KOPENSKI
PROMET



