REPUBLIKA SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Številka: 35008-15/2008 - MOP/279-10921-06
Datum: 25. 5. 2021

Zadeva: Državni prostorski načrt za državno cesto od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu

Zveza: Stališča do pripomb in predlogov podanih v času javne razgrnitve študije variant/predinvesticijske zasnove, okoljskega poročila in strokovnih podlag, ki je potekala v času od 24. februarja do 26. marca 2021

Maj 2021

Pobudnik: Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet

Investitor in naročnik: DARS d. d.

Pripravljavec: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja

Izdelovalec študije variant: LUZ d.d.

Izdelovalec strokovnih podlag: Lineal d.o.o.

Izdelovalec okoljskega poročila: Aquarius ekološki inženiring d.o.o.

Pri izdelavi te faze državnega prostorskega načrta so sodelovali:

1. Vodja delovne skupine izdelovalcev študije variant/predinvesticijske zasnove:
- Karla Jankovič, univ.dipl.inž.kraj.arh.

2. Predstavnik pobudnika:
- Drago Bregar, univ. dipl. inž. prom.

3. Predstavnici naročnika:
- Ana Sodnik Prah, univ. dipl. inž. arh.,
- Vesna Žibrat, univ. dipl. inž. geol.

4. Predstavnica inženirja:
mag. Barbara Likar, univ.dipl.inž.rud.

5. Predstavnica pripravljavca:
- mag. Barbara Perovič, univ. dipl. inž. arh.

6. Izdelovalca idejnega projekta (LINEAL d.o.o):
- mag. Matej Dobovšek, univ.dipl.inž.prom.,
- mag. Dušan Ogrizek, univ.dipl.inž.grad.

7. Izdelovalec okoljskega poročila (Aquarius d.o.o.):
- mag. Martin Žerdin, univ. dipl. biol.

8. Izdelovalci ostalih strokovnih podlag
- Diana Zupanc, univ. dipl. inž. grad. (GRADIS, BP Maribor d.o.o.),
- dr. Vojkan Jovičić, univ. dipl. inž. grad. (IRGO CONSULTING d.o.o.),
- Nataša Jaklič, univ. dipl. ekon. (E-plan d.o.o.),
- mag. Rok Fazarinc, univ. dipl. inž. grad. (IZVO-R d.o.o.),
- dr. Vladimir Vukadin, univ. dipl. inž. geol. (IRGO CONSULTING d.o.o.),
- dr. Jože Ratej, univ. dipl. inž. geol. (IRGO CONSULTING d.o.o.),
- Boštjan Peršak, univ. dipl. fiz. (EPI SPEKTRUM d.o.o.),
- Grega Juvan, univ. dipl. inž. geol. (IRGO CONSULTING d.o.o.),
- Tijana Mićić, univ. dipl. inž. vod. In kom. Inž. (VGB MARIBOR d.o.o.),
- dr. Tomaž Kralj, univ. dipl. inž. agr. (AGRARIUS, Tomaž Kralj s.p.),
- mag. Lea Pačnik, univ. dipl. biol. (Aquarius d.o.o.),
- Tilen Erjavec, mag. inž. gozd. (Aquarius d.o.o.),
- Barbara Jerman, univ. dipl. geograf. In prof. zgod. (Aquarius d.o.o.).

1 UVODNA OBRAZLOŽITEV

1.1 PREDMET IN NAMEN GRADIVA

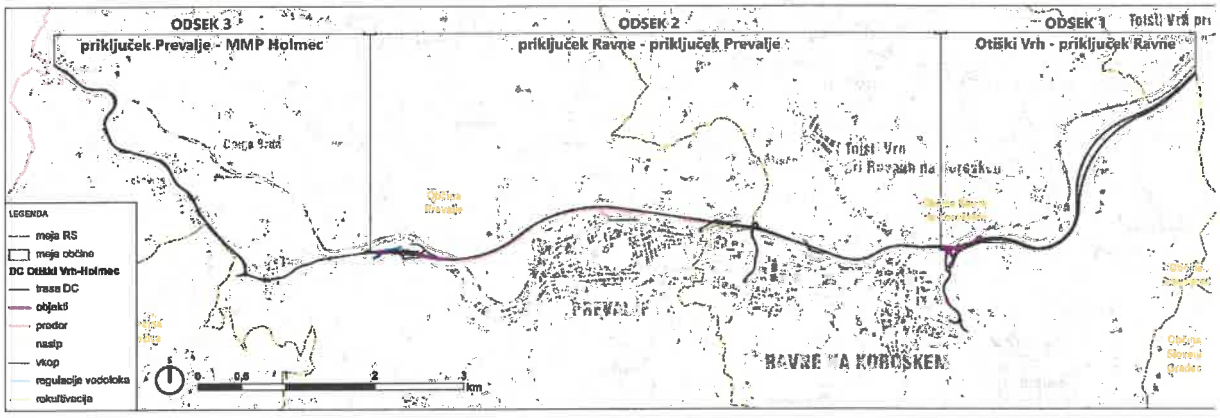
V pripravi je državni prostorski načrt (v nadaljnjem besedilu: DPN) za državno cesto (v nadaljnjem besedilu: DC) od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu.

Namen študije variant (utemeljitve rešitve) / predinvesticijske zasnove variant (v nadaljnjem besedilu: ŠV(UR)/PIZ) je vrednotenje nove in rekonstruirane DC od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na mednarodnem mejnem prehodu Holmec (v nadaljnjem besedilu: MMP Holmec). V ŠV(UR)/PIZ je rešitev, ki je predmet obdelave, podrobneje obdelana in ovrednotena s prostorsko-družbenega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter ocenjena z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju.

1.1.1 OPREDELITEV PROSTORSKE UREDITVE

Obravnavani odsek DC se nahaja na Koroškem, v dolini reke Meže. Je del severnega dela 3. razvojne osi, ki je v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije opredeljena kot ena izmed prioritet. Tretja razvojna os, ki se iz smeri Avstrijske Koroške, preko Slovenj Gradca in Velenja, pri Celju navezuje na avtocesto A1 in se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oz. se naveže na avtocesto Zagreb-Reka, je za Koroško, Savinjsko, Zasavje, Spodnje Posavje in Jugovzhodno Slovenijo izredno pomembna medregijska povezava ter navezava na avstrijsko in hrvaško cestno omrežje.

Funkcija obravnavane prometne povezave je predvsem povečati konkurenčnost območja ob razvojni osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter povečati integracijo prostora zunaj obstoječih panevropskih prometnih koridorjev.



Slika 1 Prikaz načrtovane DC od Otiškega Vrha do MMP Holmec.

V tem gradivu so predstavljena stališča do pripomb in predlogov, ki so bila podana v času javne razgrnitve ŠV(UR)/PIZ in okoljskega poročila (v nadaljevanju: OP) za DPN za DC od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu.

1.2 KRONOLOGIJA DOSEDANJEGA POSTOPKA

1.2.1. OBRAVNAVA ODSEKA OTIŠKI VRH – HOLMEC V OKVIRU DLN ZA GRADNJO DRŽAVNE CESTE MED AVTOCESTO A1 ŠENTILJ-KOPER IN MEJO Z REPUBLIKO AVSTRIJO IN DELITEV CELOTNE TRASE V LOČENE POSTOPKE UMEŠČANJA V PROSTOR

Postopek priprave DPN se je začel s predlogom ministra za promet, ki je z dopisom št. 2601-2/2004/36-0032073 z dne 12. 10. 2004 izdal Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj - Koper in mejo z Republiko Avstrijo (avtocestni priključek Šentrupert - avtocestni priključek Arja vas) in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom.

Po izvedeni prostorski konferenci je minister za okolje in prostor v soglasju z ministrom za promet sprejel Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto Al Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo (Uradni list RS, št. 49/2006).

Leta 2006 so bile pridobljene in leta 2007 dopolnjene smernice pristojnih nosilcev urejanja prostora. Leta 2006 je bila pridobljena odločba Ministrstva za okolje in prostor, da je v postopku priprave in sprejemanja prostorskega akta treba izvesti celovito presojo vplivov na okolje, katere sestavni del je tudi presoja sprejemljivosti vplivov izvedbe plana na varovana območja.

Izdelana sta bila dokumenta Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo (URBIS d.o.o., št. proj.: 189-ŠV/2006, april 2008; v nadaljevanju: ŠV 2008) in OP za gradnjo DC med AC A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo (Geateh d.o.o., št. proj.: OP-109/07). V ŠV 2008 so se proučile, vrednotile in medsebojno primerjale variante v treh koridorjih — vzhodni in zahodni koridor na celotni potezi od meje do AC in t.i. sredinski koridor od Slovenj Gradca proti AC. Območje je bilo razdeljeno na 6 pododsekov. Vse variante so bile proučene in ocenjene z razvojno-urbanističnega, prometno-ekonomskega, gradbeno-tehničnega in okoljskega vidika. Kot rezultat primerjave je bil predlagan najustreznejši potek nove cestne povezave, sestavljen iz naslednjih variant: A3-B2-C1-D1-E2-F2-N1, ki so bile kot najustreznejše prepoznane po sintezi vseh vidikov vrednotenja in primerjave, opravljenih po posameznih odsekih.

Na podlagi usklajevanja z občinami z območja državnega prostorskega načrta ter z Ministrstvom za okolje, Agencijo RS za okolje, Uradom za upravljanje z vodami, Ministrstvom za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktoratom za kmetijstvo, Zavodom Republike Slovenije za varstvo narave in Zavodom za varstvo kulturne dediščine Slovenije je bil izdelan optimizirani predlog najustreznejše variante nove cestne povezave, ki ga je Vlada RS obravnavala na 167. redni seji dne 25. 4. 2008 in sprejela sklep, da se seznani z »informacijo o postopku priprave in predlaganih rešitvah državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo«, iz katere izhaja predlog, da se postopek nadaljuje v skladu z optimiziranim predlogom najustreznejše variantne rešitve na odsekih A, C, D, E, F in N, na odseku B (od priključka Otiški Vrh do MMP Holmec) pa se izdelajo in proučijo nove variantne rešitve.

Na podlagi rezultatov osnovne študije variant je Ministrstvo za promet z dopisom št. 2644-6/2005/3430031069 z dne 13. 6. 2008 podalo pobudo za delitev celotne trase in nadaljevanje postopka umeščanja trase v prostor v ločenih postopkih priprave DPN za naslednje odseke:

- odsek 1: od avtoceste A1 Šentilj-Koper do načrtovanega priključka na južnem delu Velenja (pri Gorenju),
- odsek 2: od priključka na južnem delu Velenja do načrtovanega priključka Slovenj Gradec jug,
- odsek 3: od priključka Slovenj Gradec jug do vključno Dravograda z obvoznicami in
- odsek 4: od priključka Otiški Vrh do mednarodnega mejnega prehoda Holmec.

Na osnovi zgoraj navedene pobude je bila sprejeta odločitev, da se DPN za gradnjo DC med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo, ki se je začel pripravljati po določbah Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03–popr., 58/03–ZZK-1, 33/07 –ZPNačrt, 108/09–ZGO-1C, 80/10–ZUPUDPP in 61/17–ZUreP-2), razdeli na štiri državne prostorske načrte. Razlogi za delitev so bili predvsem dolžina celotne trase, veliko število občin, skozi katere poteka ter različne stopnje sprejemljivosti predlagane variante na posameznih odsekih, ki pogojujejo različen obseg optimizacij, ki jih bo potrebno izvesti v naslednjih fazah. Za vse štiri odseke so bili v letu 2008 sprejeti sklepi o začetku priprave državnega prostorskega načrta. Trenutno stanje na prvih treh odsekih je:

- **Odsek I: AC A1 Šentilj-Koper-Velenje jug**: sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj—Koper do priključka Velenje jug (Uradni list RS, št. 3/17).
- **Odsek 2: Velenje jug-Sloveni Gradec jug:** sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št. 72/13 in 3/17).
- **Odsek 3: Sloveni Gradec jug-Dravograd z obvoznicami:** izdelan je bil osnutek DPN za DC od priključka Slovenj Gradec — jug do Dravograda z obvoznicami (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011). Osnutek DPN je bil javno razgrnjen v maju 2012. Postopek priprave in sprejema DPN je bil v fazi izdelave stališč do pripomb in predlogov iz javne razgrnitev ustavljen. Od leta 2019 se postopek priprave in sprejem DPN nadaljuje.
- **Odsek 4 (B odsek): Otiški Vrh-Holmec:** je predmet te ŠV(UR)/PIZ. Opis kronologije in stanja je podan v nadaljevanju.

1.2.2 ŠV(UR)/PIZ V OKVIRU DPN ZA ODSEK OTIŠKI VRH–HOLMEC

Za odsek 4 oz. odsek B je bil v septembru 2008 sprejet Sklep o začetku priprave državnega prostorskega načrta za državno cesto od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu (sklep št. 35000-12/2008/5, z dne 11. 9. 2008).

V ŠV 2008 sta bili na tem odseku vrednoteni in primerjani 2 varianti, od katerih pa nobena ni dosegla sprejemljivosti v lokalnih skupnostih Ravne na Koroškem in Prevalje. Ker tudi v fazi usklajevanja z občinama Prevalje in Ravne na Koroškem ni bil dosežen kompromis glede nadaljevanja postopka priprave državnega prostorskega načrta, so se nove rešitve iskale v nadaljnjih fazah načrtovanja, tudi s preveritvijo variant nove dvopasovnice in različnimi ukrepi na obstoječem omrežju. Variante državne ceste se pričnejo z navezavo na novo hitro cesto v območju Otiškega Vrha, potekajo mimo Raven na Koroškem in Prevalj in se za naseljem Poljana priključijo na obstoječo traso ceste do MMP Holmec.

Konec oktobra 2010 je začel veljati Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2) (v nadaljevanju: ZUPUDPP). Predmetni DPN je bil takrat v fazi priprave variantnih rešitev po Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2) (ZPNačrt) zato se je postopek priprav nadaljeval po določbah 24. člena ZUUDPP.

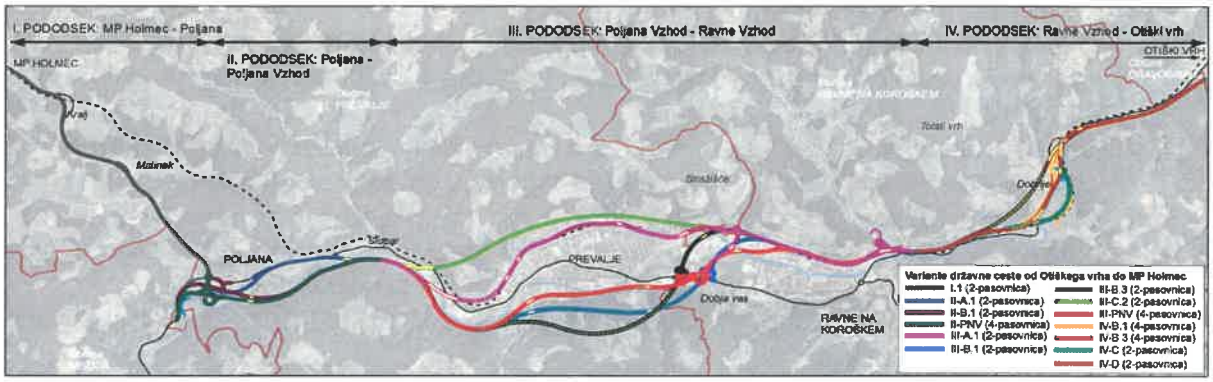
Vlada RS se je dne 25. 10. 2012 seznanila s Poročilom o realizaciji aktivnosti pri pripravi DPN in s časovnicami priprave posameznih DPN, nosilci posameznih nalog, njihovimi zadolžitvami in odgovornostjo za realizacijo. V poročilu je za odsek 3 in za odsek 4 navedeno, da se izvede optimizacija tehnične rešitve v smislu znižanja investicijskih stroškov – rekonstrukcija in modernizacija obstoječega odseka ceste z uvedbo obvoznih cest ter izven nivojskih križišč v pomembnejših vozliščih.

Na podlagi izhodišč, ki so med posameznimi odseki vključevala različne poteke tras z različnimi prečnimi prerezi in tehničnimi elementi, je bila izdelana Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve trase državne ceste med Otiškim Vrhom in MMP Holmec na meji z Republiko Avstrijo (LUZ d.d. Ljubljana, št. naloge 7281, januar 2013; v nadaljevanju: ŠV 2013). V ŠV 2013 je bilo obdelanih 19 variant (dvopasovne in štiripasovne ceste), vendar študija v zaključku ne podaja predloga najustreznejše variante, saj obdelane variante glede na investicijski vložek ne dajejo zadostnih

družbeno ekonomskih učinkov. Povezava od Poljane do Holmca je bila pri vseh variantah obravnavana kot dvopasovna. V zaključkih ŠV 2013 so bili za nadaljevanje projekta naslednji koraki:

- preveri se možnosti in učinke fazne izvedbe obstoječih variant investicije. Investicijo bi bilo smiselno razdeliti na tri ali več prometno funkcionalnih etap z možnostjo priključevanja na cestno omrežje;
- preveritev in po potrebi korekcija načrtovalskih izhodišč za načrtovanje ceste, na podlagi česar se pristopi k iskanju novih tehničnih rešitev s ciljem zniževanja investicijskih stroškov.

V ŠV 2013 je bilo tudi izpostavljeno, da je treba v nadaljnjih postopkih iskati rešitve, ki bodo sprejemljive v lokalnem okolju.



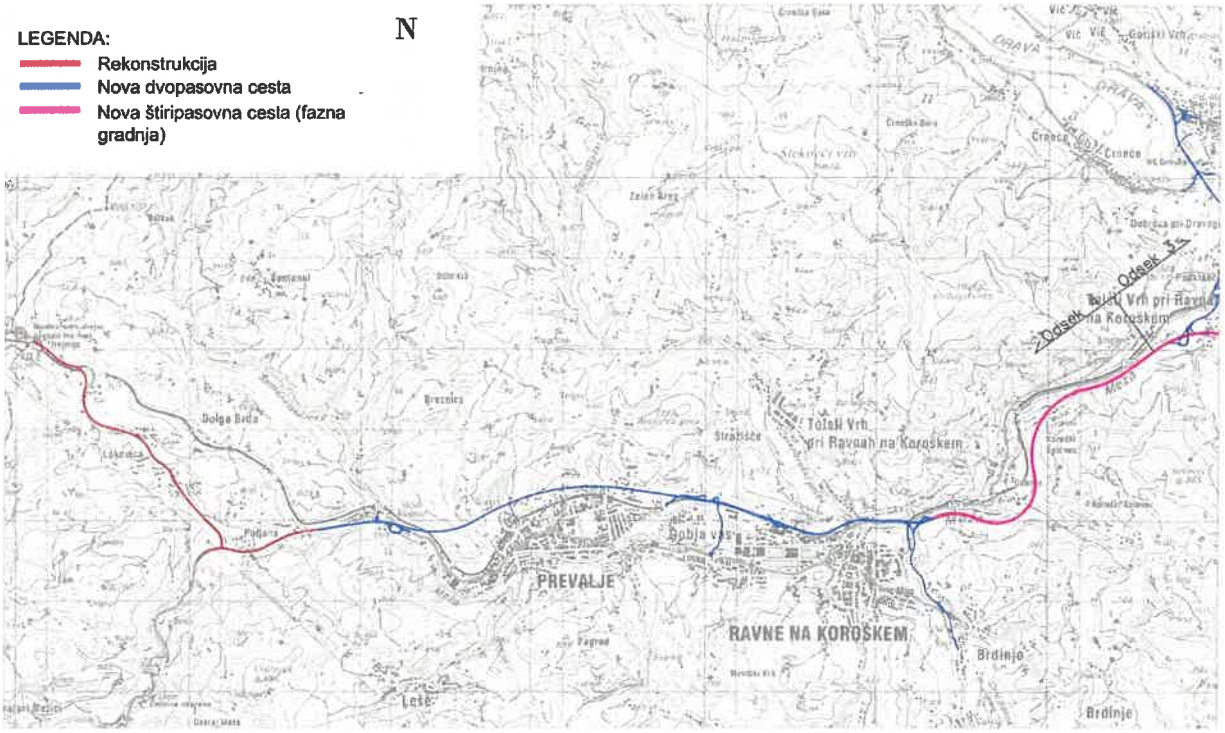
Slika 2 Pregledna situacija variant (ki se združujejo v celovite variante) po pododsekih iz ŠV 2013.

V novembru 2017 je začel veljati Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17) (v nadaljevanju: ZUreP-2), ki se je začel uporabljati 1. junija 2018. Dokončanje postopkov priprave prostorskih aktov se v skladu s 1. odstavkom 270. člena nadaljuje po določbah 87. člena.

V juliju 2018 je bila izdelana Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec - Dravograd in Otiški Vrh-Holmec (Lineal, d.o.o., julij 2018, v nadaljevanju: Študija posodobitve 2018). V Študiji posodobitve 2018 bilo poleg stanja brez investicije preverjenih 13 scenarijev, ki so bili kombinacija različnih konceptualnih in tehničnih omrežij. V skladu z ReNPRP30 je bila preverjena tudi varianta, da se posodobi oz. nadgradi obstoječa cesta od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu. Na osnovi preveritev z gradbeno tehničnega, prostorskega, varstvenega in prometnega vidika je bilo ugotovljeno, da je tehnična rešitev z rekonstrukcijo obstoječe ceste na odseku 4 (Otiški Vrh – Holmec) nesprejemljiva. Na osnovi te ugotovitve so bili iz nadaljnje obravnave in vrednotenja izvzeti vsi scenariji, ki so vsebovali rekonstrukcijo obstoječe ceste od Otiškega Vrha do Holmca.

V zaključku naloge je bilo na podlagi opravljenih analiz ter primerjave scenarijev, ki so po izločitvi scenarijev z rekonstrukcijo ostali v obravnavi, predlagano, da se v nadaljevanju na predmetnem odseku obravnava varianta, ki bo predvidevala:

- novo štiripasovno cesto od Otiškega Vrha do Raven na Koroškem,
- v nadaljevanju poteka do Poljane novo dvopasovno cesto in
- temeljito posodobitev obstoječe ceste v nadaljevanju proti Holmcu.



Slika 3 Rešitve umestitve trase (scenarij 13) na odseku Otiški Vrh – Holmec iz Študije posodobitve 2018.

V oktobru 2018 je bilo med Ministrstvom za infrastrukturo in Ministrstvom za okolje in prostor dogovorjeno (zabeležka MOP št. 35008-14/2008-MOP/674-10921-01 in št. 35008-15/2008-MOP-10921-06, z dne 24. 10. 2018), da se glede na rezultate Študije posodobitve 2018 **postopek priprave in sprejema DPN nadaljuje z izvedbo novega kroga ŠV (utemeljitev rešitve, v nadaljevanju: UR), in sicer z obravnavo variante, ki je bila kot najustreznejša predlagana v Študiji posodobitve 2018.**

V okviru izdelave ŠV(UR)/PIZ so bile:

- pridobljene in analizirane dopolnjene smernice nosilcev urejanja prostora (faza 3: Analiza smernic, LUZ d.d., Lineal d.d., št. naloge: 8496, junij 2019, dopolnitev marec 2020);
- izdelan gradbeno tehnični elaborat (GTE, faza 6: Gradbeno tehnični elaborat, Lineal d.d., št. naloge: 8496, številka načrta: 1526-GTE, december 2019);
- izdelan urbanistično razvojni elaborat (URE, faza 9: Razvojno urbanistični elaborat, LUZ, d.d., št. naloge: 8496, marec 2020);
- izdelana Prometna študija s prometnim vrednotenjem (faza 7: Prometna študija, Lineal d.d., št. naloge: 8496, številka načrta: 1526-PRS, december 2019);
- izdelan Elaborat ekonomskega vrednotenja (EEV, faza 8: Ekonomsko vrednotenje, Eplan d.o.o., marec 2020)
- izdelano Okoljsko poročilo (OP, Okoljsko poročilo za državno cesto od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu – delovno gradivo, Aquarius d.o.o., št. naloge: 1423-19 OP, februar 2020, dop. marec 2020, april 2020, september 2020, januar 2021).

1.2.3 KRONOLOGIJA OPTIMIZACIJ PROSTORSKE UREDITVE V FAZI ŠTUDIJE VARIANT

Na podlagi ugotovitve v februarju 2020, da se na delu od Štuparjev do Poljane načrtuje rekonstrukcija obstoječe glavne ceste, v okviru projekta Ureditev križišča Poljana z rekonstrukcijo ceste G2-112/1255 od km 11+400 do km 12+850, (št. proj. 11279/19, junij 2019, ki ga je izdelal Ozzing d.o.o.), bo ta del ceste v nadaljnjih fazah priprave DPN izločen iz projekta DARS d.d. in ga bo izdelal DRSI.

Obravnavana trasa DC je bila v fazi ŠV(UR)/PIZ v obdobju od januarja do marca 2020 skozi proces načrtovanja optimizirana na sedmih območjih:

- **Predor 8-6 Stražišče**: izvedba razdvojitve smernih vozišč na območju predora in umik portalnih območij predora izven problematičnega dela pobočja;
- **Izvennivojski Priključek Ravne**: korekcija priključka in dela navezovalne ceste med krožiščem in priključevanjem na glavno cesto G2-112/1256 zaradi zmanjšanja posega v območja poplavne nevarnosti in prilagajanja posega v Naturi 2000 Votla peč.
- **Izvennivojski Priključek Prevalje**: korekcija priključka zaradi zmanjšanja posega v območja poplavne nevarnosti.
- **Izvennivojski Priključek Dobja vas**: korekcija priključka zaradi bližine predora.
- **Predor 8-2**: zaradi umikanja poseljenim delom, ki se nahajajo neposredno nad predorsko cevjo se je horizontalna os premaknila proti severu v pobočje.
- **Rekonstrukcija odseka Prevalje – Poljana** povzeta po projektu Ureditev križišča Poljana z rekonstrukcijo ceste G2-112/1255 od km 11+400 do km 12+850, št. proj. 11279/19, junij 2019, ki ga je izdelal Ozzing d.o.o..
- **Sprememba trasnega poteka rekonstrukcija odseka Poljana – MMP Holmec** od km 1+350 do km do km 3+636 v tolikšni meri, da se ureditve predvidene znotraj območja varovalnega pasu ceste.

1.2.4 JAVNA RAZGRNITEV ŠTUDIJE VARIANT (UTEMELJITVE REŠITVE) / PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE IN OKOLJSKEGA POROČILA

Javna razgrnitev ŠV(UR)/PIZ in OP je bila izvedena v času med 24. 2. 2021 in 26. 3. 2021. V tem času sta bili organizirani javni obravnavi na občini Prevalje (dne 9. 3. 2021) in na občini Ravne na Koroškem (dne 11. 3. 2021). Obravnavi sta potekali v skladu z ukrepi NIJZ.

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 predloge je bilo mogoče podajali ustno in pisno na javni obravnavi in pisno po navadni pošti ali na elektronski naslov Ministrstva za okolje in prostor, do 26. 3. 2021.

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 pripravljeni povzetki. V nadaljevanju so podana stališča do pripomb in predlogov. Povzetki pripomb in predlogov s stališči so razvrščeni po občinah.

2 PREJETE PRIPOMBE IN PREDLOGI JAVNOSTI

2.1 PRIPOMBE IN PREDLOGI JAVNOSTI Z OBMOČJA OBČINE RAVNE NA KOROŠKEM

2.1.1. PRIPOMBE PODANE NA JAVNI OBRAVNAVI

2.1.1.1 Občan občine Ravne na Koroškem (Dobrije)

V našem naselju ima vsaka hiša svoje vodno zajetje. Trasa poteka preko vodnih zajetij, tako, da bo celo naselje ostalo brez vodnih virov. Kako bo to rešeno?

Cesta bo potekala zelo blizu naše hiše. Vseskozi jo bomo gledali. Kolikšen bo hrup s ceste, ki bo dosegel naše hiše? Na kakšen način boste vpliv hrupa omilili?

Kdaj predvidevate začetek del in kdaj zaključek del na našem delu?

Stališče	Vodni viri splošno: Vsa vodna zajetja se napajajo s plitvo cirkulacijo infiltriranih padavinskih vod v napajalnem zaledju izvira, ki je zajet za uporabo podzemne vode. Zajetja so večinoma urejena z drenažnimi cevmi ter primarnim rezervoarjem podzemne vode. Od tod se po vodovodih preko raztežilnikov gravitacijsko stekajo ali tlačno črpajo do vodohranov, katerih lokacije niso poznane, saj v javnih evidencah niso zabeležene. V kolikor trasa posega v vodohrane oziroma prečka cevovod med zajetjem in vodohranom ali pa med vodohranom in odjemalcem, je treba ob izgradnji cevovod v celotni dolžini zamenjati (alkaten cevi). Pripomba ne vsebuje številke zajetja ali parcelne številke, iz katere bi bila razvidna lokacija konkretnega vodnega dovoljenja, na katero se konkretno nanaša. V nadaljnjih fazah, ko bo znana tudi številka vodnega zajetja, bo to tudi podrobneje obravnavano. Investitor je dolžan sanirati vsa s posegom prizadeta območja, tudi območja vodnih zajetij. Stanovanjska stavba Dobrije 13 leži na območju enote urejanja prostora EUP DO 04, ki je namenjena površinam podeželskega naselja (raba SK) in je skladno s 109. členom Odloka o OPN občine Ravne na Koroškem razvrščena v III. stopnjo varstva pred hrupom. Stanovanjska stavba leži v oddaljenosti 149 m od osi načrtovane državne ceste v km 2.910 desno. Državna cesta bo v bližini stavbe potekala na viaduktu 6-4 niveletno približno 38 m nad višino terena. V okviru Študije variant je bila izdelana strokovna ocena obremenitve s hrupom, ki je upoštevala pričakovano prometno obremenitev načrtovanega cestnega omrežja v planskem obdobju v letu 2040. V letu 2040 bo državna cesta na obravnavanem odseku po oceni obremenjena s približno 12.950 vozili/dan, od teh bo 880 vozil >3,5t, hitrost vožnje bo omejena na 100 km/h. V projektni dokumentaciji je kot osnovni ukrep za zmanjšanje obremenitve s hrupom upoštevana na celotni potezi novogradnje uporaba delno absorpcijske prevleke SMA, ki zmanjša emisijo hrupa med 2 in 3 dB(A) odvisno od hitrosti vožnje. Ocenjene vrednosti kazalcev hrupa v najvišji etaži stavbe (P+1+M) dosegajo v dnevnem obdobju 49 dB(A), v večernem 46 dB(A), v nočnem 42 dB(A) in v celodnevnem 51 dB(A). Zaradi višinskega poteka državne ceste bo obremenitev s hrupom zaradi obratovanja nove prometnice občutno manjša od predpisanih mejnih vrednosti za III. stopnjo varstva pred hrupom (v nočnem obdobju, ki zahteva največjo varstvo pred hrupom, je mejna vrednost 55 dB(A), posledično izvedba dodatnih aktivnih protihrupnih ukrepov na tem območju ne bo potrebna. Projekt 3. razvojne osi na odseku Otiški vrh – Holmec je s sklepom Vlade, v juniju 2020, vključen med pomembne investicije za zagon gospodarstva, posledično pa kot strateški projekt tudi v predlog Resolucije o spremembah in dopolnitvah Resolucije o

nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030, ki opredeljuje dinamiko priprave in izvedbe pomembnih infrastrukturnih projektov. Priprava projekta za gradnjo naj bi potekala do leta 2027, pričetek gradnje pa je predviden po letu 2028.

2.1.1.2 Občan občine Ravne na Koroškem

Sem iz Stražišča, stanujem ob priključku na Dobjo Vas. To območje je z Ravnami povezano preko ozkega podvoza pod železnico. Zanima me ali je mogoče tu izvesti nadvoz, da bi lahko po njem vozili tudi večje tovore?
Pri gradnji tunela bo nastalo okoli 300.000 m^3 materiala, ali se bo ta material odlagal v tej naši dolini?

Stališče

Merodajno vozilo za načrtovanje podvoza na priključku Dobja vas je vlačilec. Svetla višina v podvozi znaša 4,70 m.

Obstoječi podvoz pod železniško progo, ki služi dostopu severno od žel. proge, ni predmet te projektne dokumentacije.

V okviru izdelave strokovnih podlag za ŠV(UR)/PIZ so bile preverjene različne možnosti ravnanja z viški materialov. Najustreznejša je čim večja uporaba v okviru umestitve cestnega telesa in spremljajočih ureditev na ožjem območju obdelave, pri čemer odlaganje v vaši dolini ni predvideno. Potencialni prevzemnik je Premogovnik Velenje.

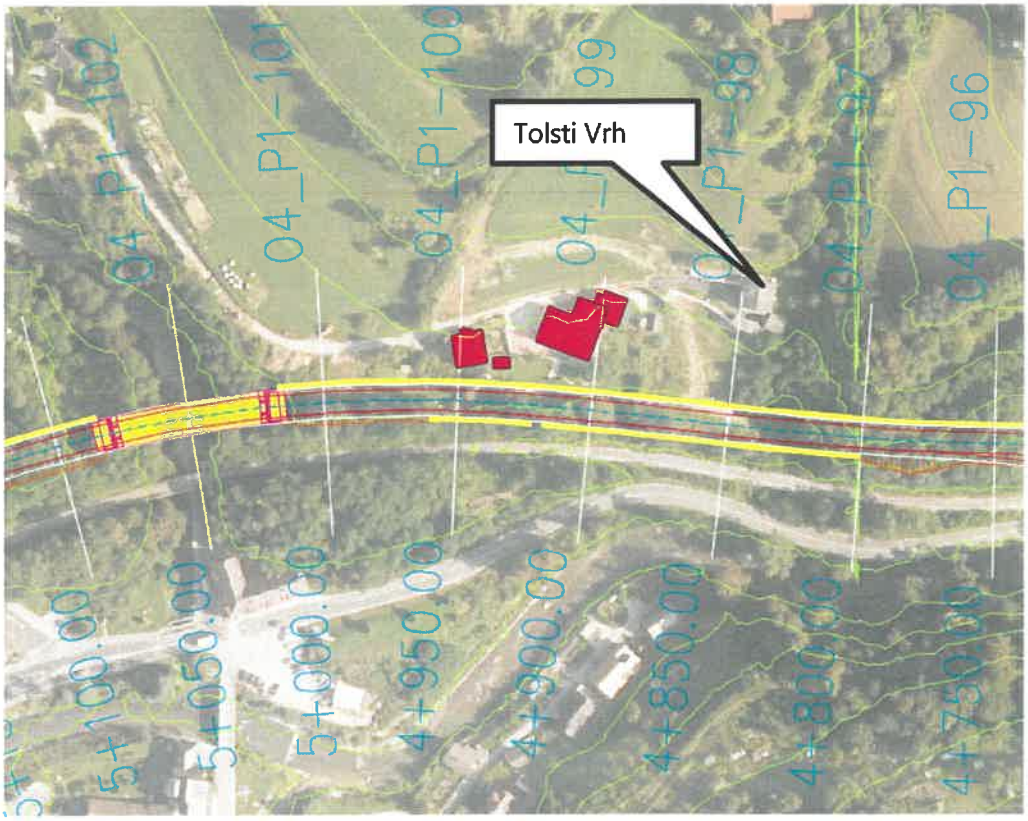
2.1.1.3 Občanka občine Ravne na Koroškem (Tolsti Vrh)

Zanima me, na kakšni višini bo cesta na območju, kjer stoji naša hiša? Koliko višje bo potekala cesta glede na železnico? Hiša leži v 50 m pasu ceste.
Skrbi nas tudi zaradi vibracij in hrupa med gradnjo in po njej? V naši bližini je voda, je cesta, je železnica in še daljnovod. Kako se lahko zaščiti našo hišo pred vplivi vsega tega? Ko se po tirih pelje lokomotiva, se cela hiša trese. Kaj se lahko stori v takem primeru?
Na kakšen način bo zgrajena cesta ali bodo nasipi, škarpe ali nosilci? Na tem delu je cesta že dvopasovnica? Koliko točno je cesta oddaljena od železnice in nad železnico? Pri odgovorih bi prosili za grafične prikaze.

Stališče

Projektna dokumentacija v fazi ŠV(UR)PIZ je trenutno izdelana na nivoju gradbeno tehničnega elaborata v merilu 1:5000. Na nivoju izdelane dokumentacije leži cesta 7 m nad železniško progo, na razdalji 8 m od železniške proge. V fazi priprave predloga DPN bo javnost ponovno obveščena o javno objavljenem gradivu, iz katerega bo na ureditveni situaciji razviden potek ceste in spremljajočih ureditev na geodetskem načrtu, iz katerega bodo razvidne tudi številke posameznih parcel in odmiki od objektov.

Stanovanjska stavba Tolsti Vrh p. R. na K. – del 28A leži v oddaljenosti 42 m od osi načrtovane državne ceste v km 4.845 desno. Državna cesta bo v bližini stavbe potekala v delnem vkopu niveletno približno 19 m pod višino stavbe, oziroma približno 7 m nad niveleto železniške proge, katere os leži 15 m južno od osi državne ceste. Zaradi prilagojene tehnologije gradnje z uporabo ustrezne gradbene mehanizacije bo vpliv vibracij med gradnjo majhen. Največji generator vibracij na tem območju bo še naprej železniška proga. Daljnovod in železniška proga na tem območju nista tangirana in zato na njiju posegi niso predvideni. Poseg na vodotoku je predviden na območju križanja s cesto, kjer bo predviden prepust ustreznih dimenzij. Za zaščito vkopnih brežin so predvidene oporne konstrukcije, ki bodo natančno dimenzionirane v naslednjih fazah načrtovanja.

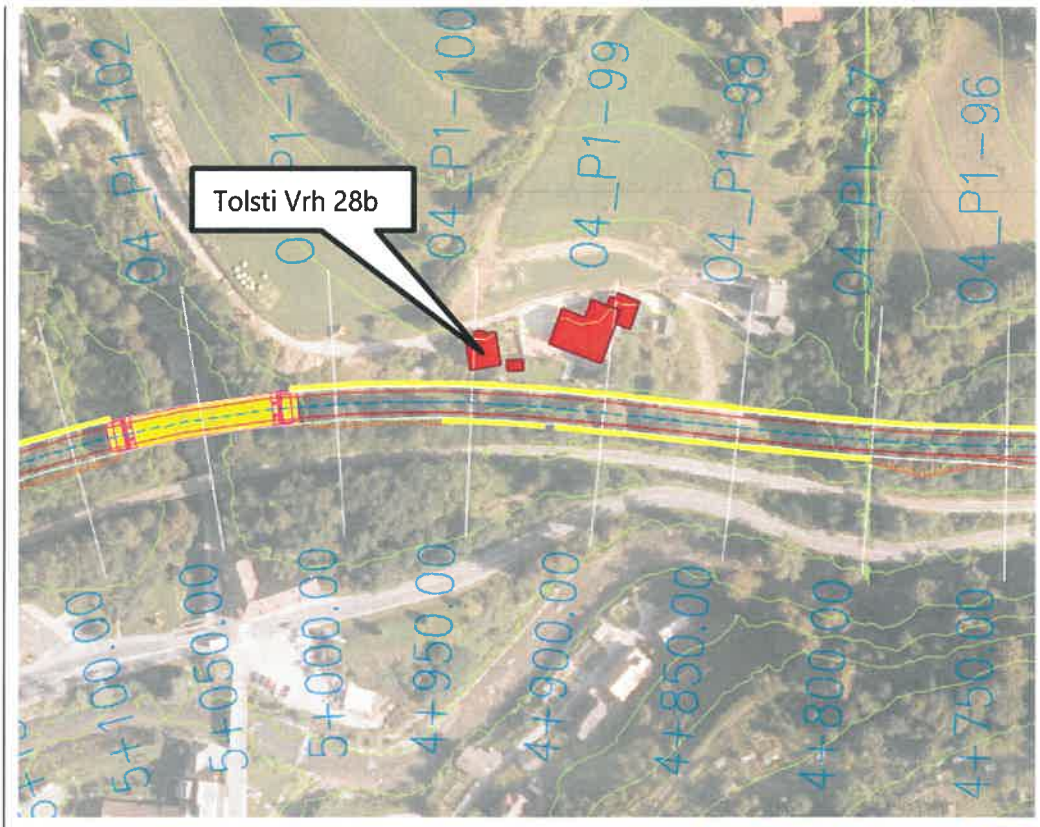


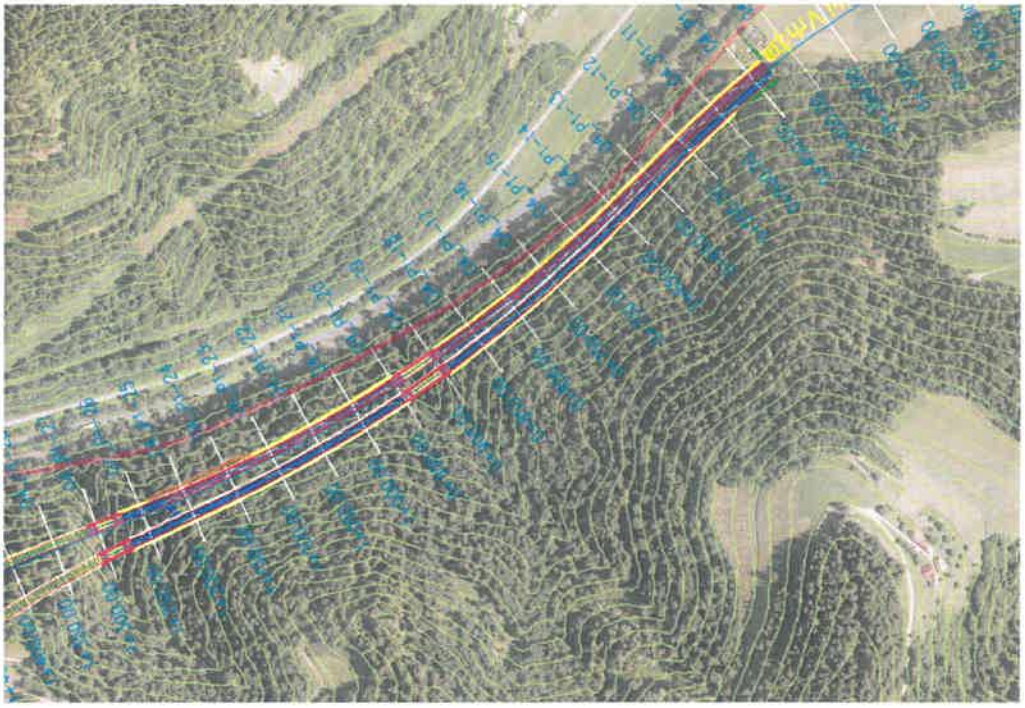
Pri stavbi so pričakovani predvsem vplivi na obremenitev s hrupom v času gradnje državne ceste. Obremenitev s hrupom zaradi velike višinske razlike med državno cesto in terenom ter delnega vkopa ceste ne bo čezmerna, zato zaščita pred hrupom na tem območju trenutno v tej fazi priprave projektne dokumentacije ni predvidena.

2.1.1.4 Občan občine Ravne na Koroškem (Tolsti Vrh)

Ali lahko podrobno pokažete prvi kilometer trase. Zanima me, koliko je moja hiša oddaljena od ceste?

Stališče	Projektna dokumentacija v fazi ŠV(UR)PIZ je trenutno izdelana na nivoju gradbeno tehničnega elaborata v merilu 1:5000, kar pomeni, da je na nivoju izdelane dokumentacije odmik ceste od hiše, na katero se pripomba nanaša, 4 m, zato je objekt predviden za rušenje.





2.1.1.5 Občan občine Ravne na Koroškem

Ali je mogoče videti potek ceste in rešitve po posameznih parcelah?

Stališče	Potek ceste in rešitev je v ŠV(UR)/PIZ prikazan za celotno načrtovano traso v merilu 1:5000, na DOF in na namenski rabi prostora, kot jo določata občinska prostorska načrta Občine Prevalje in Občine Ravne na Koroškem. Poseg na posamezne parcele v fazi ŠV(UR)/PIZ še ni natančno določen. Projektna dokumentacija za fazo ŠV(UR)/PIZ je izdelana na nivoju gradbeno tehničnega elaborata v merilu 1:5000, kar

pomeni, da so prikazi informativne narave. V naslednjih fazah načrtovanja bodo izvedene natančnejše geološke raziskave in geodetski posnetki ter bodo posegi načrtovani detajlno, na nivoju idejnega projekta, najmanj v merilu 1 : 1000. Izdelan bo tudi katastrski elaborat s prikazom ureditev na posameznih parcelah.

V fazi priprave predloga DPN bo javnost ponovno obveščena o javno objavljenem gradivu, iz katerega bo na ureditveni situaciji razviden potek ceste in spremljajočih ureditev na geodetskem načrtu, iz katerega bodo razvidne tudi številke posameznih parcel.

2.1.1.6 Občan občine Ravne na Koroškem

Cesta poteka tudi čez kmetijska zemljišča. Zanima me, ali bodo kmetje prejeli odškodnino ali nadomestna kmetijska zemljišča?

Stališče

Sprejeta uredba o DPN je tista pravna podlaga, ki omogoča, da se pričnejo izvajati premoženjskopravne aktivnosti v okviru priprav na gradnjo. Postopki urejanja premoženjskopravnih razmerij za pridobitev nepremičnin, ki so potrebne za realizacijo Uredbe o DPN, s katero je izkazana javna korist, se vodijo v skladu z veljavnimi predpisi.

Postopek se prične z geodetsko odmero potrebnih zemljišč (parcelacijo). Lastniki nepremičnin so v postopek parcelacije vabljeni in seznanjeni z mejami posega.

Po pravnomočno zaključenem postopku parcelacije investitor prične z odkupi nepremičnin. Prvi stik z lastniki nepremičnin vzpostavijo cenilci, ki ocenijo nepremičnine v trasi bodoče ceste. Cenitve so podlaga za pripravo ponudbe za odkupe zemljišč. V skladu s 206. členom Zakona o urejanju prostora lastniku nepremičnine pripada ustrezna odškodnina oz. pod določenimi pogoji enakovredna nadomestna nepremičnina. Odškodnina se določi na podlagi cenitve pooblaščenega cenilca, ki oceni vrednost nepremičnin. Odškodnina obsega vrednost nepremičnin, nadomestila za škodo in druge stroške, povezane z razlastitvijo oz. odkupom nepremičnin.

Če lastnik zemljišča namesto denarne odškodnine uveljavlja pravico do nadomestnega zemljišča, investitor preveri, ali razpolaga z ustreznimi zemljišči in mu jih ponudi v zamenjavo. V kolikor gre za nadomeščanje kmetijskih zemljišč, se razpoložljivost nadomestnih zemljišč preveri tudi pri Skladu kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije. Če ustreznih nadomestnih nepremičnin ni na razpolago (ker investitor z njimi ne razpolaga, vsa ustrezna zemljišča v lasti Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov pa so v dolgoročnih zakupih), se lastniku izplača denarna odškodnina, na podlagi katere lahko sam pridobi nadomestna zemljišča na trgu.

2.1.1.7 Občan občine Ravne na Koroškem

Koliko je od roba ceste do roba železnice? Koliko je cesta odmaknjena od železnice na lokaciji km 5+200?

Stališče

Projektna dokumentacija v fazi ŠV(UR)PIZ je trenutno izdelana na nivoju gradbeno tehničnega elaborata v merilu 1:5000, kar pomeni, da je na nivoju izdelane dokumentacije cesta v km 5+200 oddaljena od železniške proge 20 m.

V fazi priprave predloga DPN bo javnost ponovno obveščena o javno objavljenem gradivu, iz katerega bodo razvidni potek ceste in spremljajočih ureditev na geodetskem načrtu in tudi odmiki med objekti.

2.1.1.8 Občan občine Ravne na Koroškem

Sem iz Dobrij. Stanujem na območju, kjer pride tunel iz hriba. Kako bo cesta speljana na območju Dobrij?

Stališče

Na območju Dobrij je trasa državne ceste na izhodu iz predora speljana vzporedno na nivoju železniške proge.

2.1.1.9 Občan občine Ravne na Koroškem (Tolsti Vrh)

Kakšen je potek ceste nad krožiščem? Ali je obstoječi objekt predviden za rušenje?

Stališče

Načrtovana cesta poteka vzporedno z železniško progo. Objekti na naslovu Tolsti Vrh 28, 28B in 28C ter Javornik 14 so na tem območju predvideni za rušenje. Pri tem je treba upoštevati, da je projektna dokumentacija za fazo ŠV(UR)/PIZ izdelana na nivoju gradbeno tehničnega elaborata v merilu 1:5000, kar pomeni, da so prikazi informativne narave. V naslednjih fazah načrtovanja bodo izvedene natančnejše geološke raziskave in geodetski posnetki ter bodo posegi načrtovani bolj detajlno, na nivoju idejnega projekta, najmanj v merilu 1:1000. Iz navedenih razlogov lahko v nadaljnjih fazah še vedno pride do sprememb rešitev, ki bodo vplivale na število objektov predvidenih za rušitev.

V fazi priprave predloga DPN bo javnost ponovno obveščena o javno objavljenem gradivu, iz katerega bodo na ureditveni situaciji razvidni potek ceste in spremljajočih ureditev na geodetskem načrtu in tudi rušitve objektov.

2.1.1.10 Občan občine Ravne na Koroškem

Menim, da je investicijska vrednost ocenjena prenizko. Ali bo tunel dvocevni ali enocevni? Gradbeni materiali se dražijo. Ali ste upoštevali dvig cen gradbenih materialov?

Stališče

Investicijska vrednost je izdelana z upoštevanjem vseh stroškov z nivojem cen, ki so veljale v trenutku izdelave projektne dokumentacije. Upoštevan je nivo cen maj 2020. V vsaki fazi priprave projektne dokumentacije se novelira tudi investicijska dokumentacija z upoštevanjem takrat veljavnih cen.

Na trasi sta predvidena dva predora. Predor med Dravogradom in Ravnami na Koroškem je predviden kot dvocevni predor. Severno od Prevalj pa je predviden enocevni predor.

2.1.1.11 Župan občine Ravne na Koroškem (Tomaž Rožen)

Na kakšen način bo investitor pristopili k ljudem, katerih objekti bodo porušeni, zaradi gradnje ceste? Kako bodo potekali odkupi objektov in zemljišč?

Stališče

Sprejeta uredba o DPN je tista pravna podlaga, ki omogoča, da se pričnejo izvajati premoženjskopravne aktivnosti v okviru priprav na gradnjo. Postopki urejanja premoženjskopravnih razmerij za pridobitev nepremičnin, ki so potrebne za realizacijo Uredbe o DPN, s katero je izkazana javna korist, se vodijo v skladu z veljavnimi predpisi.

Postopek se prične z geodetsko odmero potrebnih zemljišč (parcelacijo). Lastniki nepremičnin so v postopek parcelacije vabljeni in seznanjeni z mejami posega.

Po pravnomočno zaključenem postopku parcelacije investitor prične z odkupi nepremičnin. Prvi stik z lastniki nepremičnin vzpostavijo cenilci, ki ocenijo nepremičnine v trasi bodoče ceste. Cenitve so podlaga za pripravo ponudbe za odkupe zemljišč. V skladu s 206. členom Zakona o urejanju prostora lastniku nepremičnine pripada ustrezna odškodnina oz. pod določenimi pogoji enakovredna nadomestna nepremičnina. Odškodnina se določi na podlagi cenitve pooblaščenega cenilca, ki oceni vrednost nepremičnin. Odškodnina obsega vrednost nepremičnin, nadomestila za škodo in druge stroške, povezane z razlastitvijo oz. odkupom nepremičnin.

Če lastnik zemljišča namesto denarne odškodnine uveljavlja pravico do nadomestna zemljišča, investitor preveri, ali razpolaga z ustreznimi zemljišči in mu jih ponudi v zamenjavo. V kolikor gre za nadomeščanje kmetijskih zemljišč, se razpoložljivost nadomestnih zemljišč preveri tudi pri Skladu kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije. Če ustreznih nadomestnih nepremičnin ni na razpolago (ker investitor z njimi ne razpolaga, vsa ustrezna zemljišča v lasti Sklada kmetijskih zemljišč in gozdov pa so v dolgoročnih zakupih), se lastniku izplača denarna odškodnina, na podlagi katere lahko sam pridobi nadometna zemljišča na trgu.

2.1.1.12 Občan občine Ravne na Koroškem

Koliko je na celotni trasi predvidenih objektov za rušenje? Kolikšen bo vpliv, na obstoječo cesto, med samo gradnjo?

Stališče

Na osnovi strokovnih podlag (gradbeno tehnični elaborat, strokovne podlage s področja varstva pred hrupom) je v ŠV(UR)/PIZ za rušitev predvidenih 13 stanovanjskih objektov, 4 poslovni objekti in 26 gospodarskih objektov. Pri tem pa je treba upoštevati, da je projektna dokumentacija za fazo ŠV(UR)/PIZ izdelana na nivoju gradbeno tehničnega elaborata v merilu 1:5000, kar pomeni, da so prikazi informativne narave. V naslednjih fazah načrtovanja bodo izvedene natančnejše geološke raziskave in geodetski posnetki ter posegi bodo načrtovani bolj detajlno, na nivoju idejnega projekta, najmanj v merilu 1:1000. Iz navedenih razlogov lahko v nadaljnjih fazah še vedno pride do sprememb rešitev, ki bodo vplivale na število objektov predvidenih za rušitev.

V fazi priprave predloga DPN bo javnost ponovno obveščena o javno objavljenem gradivu, iz katerega bodo na ureditveni situaciji razvidni potek ceste in spremljajočih ureditev na geodetskem načrtu in tudi rušitve objektov.

Predvideno je, da se večina transportov med gradnjo izvaja po načrtovani trasi, le manjši nujno potreben del pa po obstoječi prometni infrastrukturi, tako da bo vpliv na obstoječo prometno infrastrukturo čim manjši.

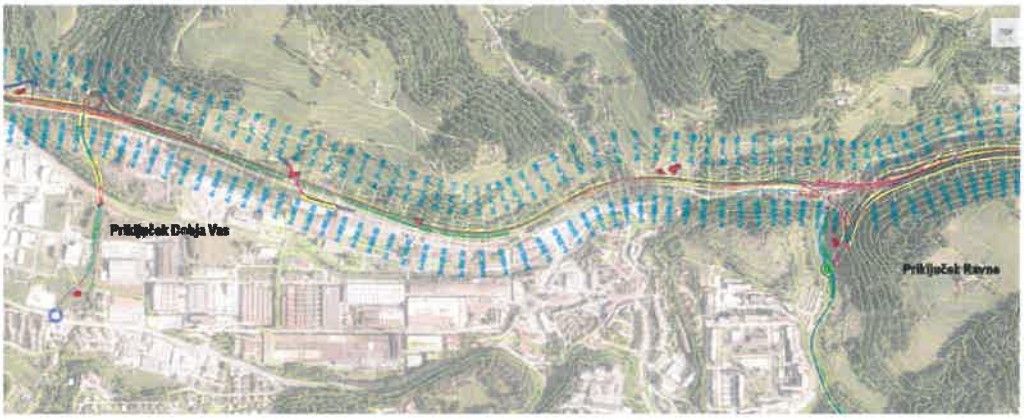
2.1.1.13 Občan občine Ravne na Koroškem

Predpostavljam, da ta cesta ni namenjena le lokalnemu prometu, ampak tudi tranzitnemu prometu. Ali je bilo to ovrednoteno? Tranzitni promet je za našo dolino velik onesnaževalec. Nujno bi bila tudi izboljšava železniške povezave.
Kako točno se bomo prebivalci Raven priključili na to cesto?

Stališče

Funkcija obravnavane prometne povezave je predvsem povečati konkurenčnost območja ob razvojni osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter povečati integracijo prostora zunaj obstoječih panevropskih prometnih koridorjev. Izdelane projekcije odvijanja prometa kažejo, da bo večina uporabnikov nove cestne povezave izhajala z območja Koroške, tranzitni promet bo predstavljal približno eno tretjino voženj. Tranzitni promet je bil ovrednoten s prometnega vidika, v smislu določitve obsega in ciljno-izvorne usmerjenosti vozil v tranzitu, skupaj z lokalnim prometom pa je bil ovrednoten tudi v sklopu ekonomske in okoljske analize.
Železnice so sestavni del omrežja javnega potniškega prometa, tovornemu prometu pa služijo predvsem na daljših, tranzitnih razdaljah. Ključni ukrepi v razvoju železniškega sistema so predvsem povezani s postopnim odpravljanjem ozkih grl ter zagotovitvijo ustreznih TEN-T standardov. Cilj razvoja prometne infrastrukture je zagotovitev usklajenega razvoja obeh kopenskih transportnih infrastruktur, cestne in železniške. Samo z usklajenim razvojem obeh bo možno zagotavljati in izvajati ukrepe prometne politike, ki pa ne pomenijo podrejanje ali zapostavljanje ene vrste transportne infrastrukture v prid druge, ampak iskanje povezanosti med obema. Pravilno načrtovanje obeh sistemov je osnova za trajnostni razvoj tako v potniškem, kot v tovornem prometu.

Prebivalci Raven na Koroškem se boste na načrtovano cesto priključevali preko dveh priključkov: preko Priključka Dobja Vas na zahodni strani in preko priključka Ravne na vzhodni strani načrtovane državne ceste.



2.1.1.14 Občan občine Ravne na Koroškem

Želel bi izraziti pomisleke. Upam, da država misli resno z izgradnjo te ceste? Da ne bo na koncu ta projekt obvisel v zraku. Želimo, da bo resnično prišlo do realizacije. Tudi sam živim blizu te trase in ne bi želel, da bi ljudje živeli z obljubo, da bodo njihove hiše porušene, potem pa do tega sploh ne bi prišlo.

Stališče

Cestni odsek Otiški vrh – Holmec je projekt na t.i. »prioritetnih razvojnih oseh«, na katerih poteka priprava posameznih projektov, upoštevajoč realne prometne potrebe. Dinamika za posamezno aktivnost izhaja neposredno iz ugotovljenih prometnih

problemov in zagotavlja doseganje zastavljenih ciljev na področju prometne infrastrukture. Priprava in izvedba tako zahtevnih projektov ima podlago v svoji investicijski dokumentacije, slediti pa mora nujno finančnim načrtom nosilcev oziroma investitorjem projektov. Financiranje projektov cestninskih cest predstavlja resen izziv, posebno v primerih, ko ima projekt tudi širše družbeno ekonomske učinke in je za razvoj regij izjemnega pomena, vendar se glede na obseg prometa sam finančno ne pokrije. Izvajanje takšnih projektov na tem področju zahteva natančno načrtovano dinamiko njihove konkretizacije, ob upoštevanju finančne stabilnosti investitorja.

2.1.1.15 Občan občine Ravne na Koroškem

Koliko je ta varianta zaradi dolžine predora sploh realna? Ali bo res prišlo do realizacije?

Stališče

Projekt nove cestne povezave je del 3. razvojne osi, predstavlja investicijo v prometno infrastrukturo, ki je ekonomsko, finančno in tehnično obsežna, zahtevna in dolgotrajna. Uresničevanje projekta bo sledilo prioriteti posameznih območij z vidika prometnih in gospodarsko razvojnih potreb ob upoštevanju prednostnih naložb, identificiranih v strateških dokumentih razvoja prometa v Republiki Sloveniji. Izhajajoč iz teh dokumentov, ki določajo ukrepe na prometni infrastrukturi na podlagi realnih potreb, trajnostno in strateško je ukrep »povezava Koroške z avtocestnim sistemom« opredeljen kot prioriteten. Izgradnja te povezave nedvomno izboljšuje prometne povezave območja Savinjsko-Šaleške in Koroške regije z mednarodnimi prometnimi povezavami ob hkratnem izboljšanju tehničnih in varnostnih razmer ter skrajšanju potovalnih časov.

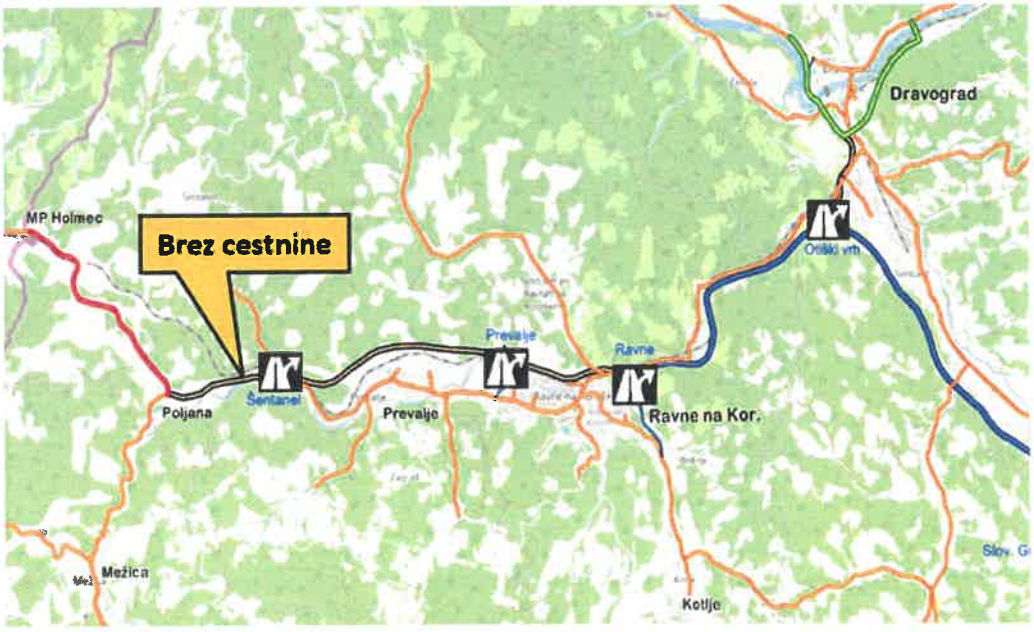
Zahtevnost projekta izpostavlja tudi vprašanje njegove izvedljivosti. V tem primeru se je izoblikovana rešitev izkazala za ekonomsko in družbeno sprejemljivo in bila koncem lanskega leta tudi potrjena s strani ministra.

2.1.1.16 Župan občine Ravne na Koroškem (Tomaž Rožen)

Do katere točke je investitor te ceste DARS? Ali bo ta cesta plačljiva?

Stališče

V skladu z dopisom Ministrstva za infrastrukturo št. 350-72/2010/750-002111217 z dne 15. 3. 2018 bo cestninska cesta na vseh novih cestnih odsekih, kjer vzporedno poteka tudi državno cestno omrežje, kar v praksi pomeni, da bo cesta plačljiva od Otiškega Vrha do HC priključka Šentanel. Na odseku od Otiškega Vrha do priključka Šentanel je investitor DARS, od priključka Šentanel do MMP Holmec pa DRSI.



2.1.2 DRUGE PREJETE PRIPOMBE IN PREDLOGI

2.1.2.1 Martina Lipnik

Vlagateljica pobude meni, da celotna trasa 3RO z vsemi delnimi DPN, vključno z odsekom od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu, nima pravilno vzdržno trajnostno opredeljenega prometnega toka; vključuje zgolj cestni promet, brez vključevanja alternative z železniškim prometom oziroma brez sočasnega vodenega planiranega prometa po železnicah, kar je okoljska dolžnost vseh držav v EU. Ker ima novo povezavo na relaciji Avstrija-RS-3RO-Hrvaška v novih generalnih usmeritvah Slovenije že predvideno, jo je torej potrebno upoštevati pri dimenzioniranju prometnih tokov, pri posledičnem dimenzioniranju cestnega telesa in posledično okoljsko čim manj škodljivem, trajnostno vzdržnem umeščanju v prostor. V DPN za 3RO vse to ni bilo upoštevano in gre za izrazito linijski objekt z vplivi na okolje, ki ga bi bilo potrebno obravnavati celostno-od severa do juga in temu primerno usklajevati parcialne postopke in ne obratno, da se že odloča o gradbenih dovoljenjih na trasi, kjer civilna javnost ni mogla uveljavljati pripomb, sedaj pa je prisiljena trpeti nezaslišane posledice.
Zahteva se argumentirano razlago, v čem so pripombe napačne.

Stališče	Iz zaključkov strateških dokumentov s področja prometa in prometne infrastrukture, ki temeljijo na strokovnih raziskavah, izhaja, da je v prihodnjem kratkoročnem obdobju potrebno zagotoviti izgradnjo manjkajoče prometne infrastrukture, ki je predpogoj za učinkovito implementacijo predvidenih ukrepov. Spodbujanje trajnostnega prometa in odprava ozkih grl na prometni infrastrukturi je predpogoj za normalno delovanje poslovnega okolja. Z namenom krepitve regionalnih razvojnih potencialov in ohranjanja delovnih mest, se s projektom 3. razvojni osi zagotavlja boljša dostopnost do obstoječega TEN-T omrežja, izboljšuje dostopnost prebivalstva in razvoj gospodarstva v razvojno zapostavljenih regijah Slovenije. Investicije v te projekte imajo velik pomen za razvoj posameznih regij, tako z demografskega kot tudi gospodarskega in okoljskega vidika, ne glede na to, da zahtevajo velika vlaganja. Z aktualnimi strateškimi dokumenti s področja razvoja prometa se prednostno spodbuja razvoj železniškega omrežja, ki naj bi v prihodnosti prevzel večino daljinskega tovornega prometa. S tem namenom se v zadnjem obdobju temeljito posodablja železniško omrežje, tako, da se poveča njegova zmogljivost, zaradi rasti tovornega in potniškega prometa. Prav ta rast pa izkazuje potrebe po intermodalnosti, torej ustrezni cestni in železniški infrastrukturi. Kratkoročni cilji so usmerjeni v ustrezno modernizacijo obstoječe infrastrukture ter posodobitev prekladalnih mest (prometne terminale kombiniranega prevoza). Trajnostno logistiko pa je mogoče doseči z izboljšano učinkovitostjo prevozov ter intermodalnostjo, ki jo nudita cestna in železniška infrastruktura. V dolgoletnih postopkih umeščanja novih prometnic v prostor so pobudniki, pripravljavci ter investitorji teh ureditev skupaj z nosilci urejanja prostora ter okoljskimi, prostorskimi in prometnimi strokovnjaki, ki sodelujejo pri teh zahtevnih nalogah, izvedli proces umeščanja, ki daje najustreznejše prostorske ureditve in se zaključi z uredbo. Vidni rezultat takšnega procesa je izgradnja slovenskega avtocestnega križa. Ta proces je dosledno upoštevan tudi pri umeščanju 3. razvojne osi. Vedno so mogoči alternativni predlogi, prav tako pa z izbranimi rešitvami nikoli ni mogoče zadostiti vsem zahtevam vseh deležnikov. Vendar pa bi odstop od že sprejetih rešitev in iskanje novih, izvedbo prostorske ureditve vrnili na njegov začetek. Na koncu bi izgubili vsi skupaj kot država, katere naloga je, da z izvedbo te pomembne infrastrukture nadaljuje in jo tudi pospeši.

2.1.2.2 Rok Kotnik

Pobuda zahteva upoštevanje lastnih vodnih zajetij domačinov vasi Dobrije pri Ravnah na Koroškem. Vodna zajetja namreč predstavljajo glavni vir pitne vode, saj v vasi ni urejenega javnega vodovoda. Na

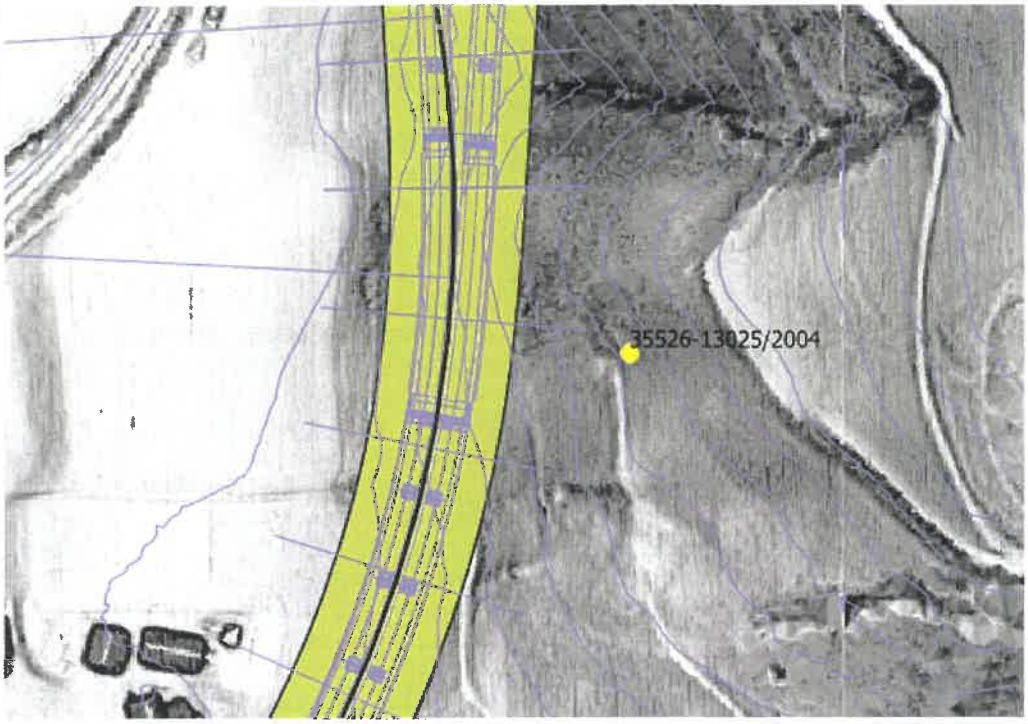
naslovu Dobrije 10, 2390 Ravne na Koroškem, imajo vaščani vodno zajetje in lastne rezervoarje ravno na mestu, kjer je predviden zaključek predora Selovec. Pojavlja se vprašanje o možnosti izgube pitne vode v vasi, hkrati pa apelirajo, da se poleg ceste uredi tudi priklop hiš v naselju Dobrije na javni vodovod.

Stališče

Vodni viri splošno: Vsa vodna zajetja se napajajo s plitvo cirkulacijo infiltriranih padavinskih vod v napajalnem zaledju izvira, ki je zajet za uporabo podzemne vode. Zajetja so večinoma urejena z drenažnimi cevmi ter primarnim rezervoarjem podzemne vode. Od tod se po vodovodih preko raztežilnikov gravitacijsko stekajo ali tlačno črpajo do vodohranov, katerih lokacije niso poznane, saj v javnih evidencah niso zabeležene. V kolikor trasa posega v vodohrane oziroma prečka cevovod med zajetjem in vodohranom ali pa med vodohranom in odjemalcem, je treba ob izgradnji cevovod v celotni dolžini zamenjati (alkaten cevi).

Vodna dovoljenja so bila v postopku izdelave strokovnih podlag evidentirana.

Gre za vodno dovoljenje: VD 35526-13025/2004.

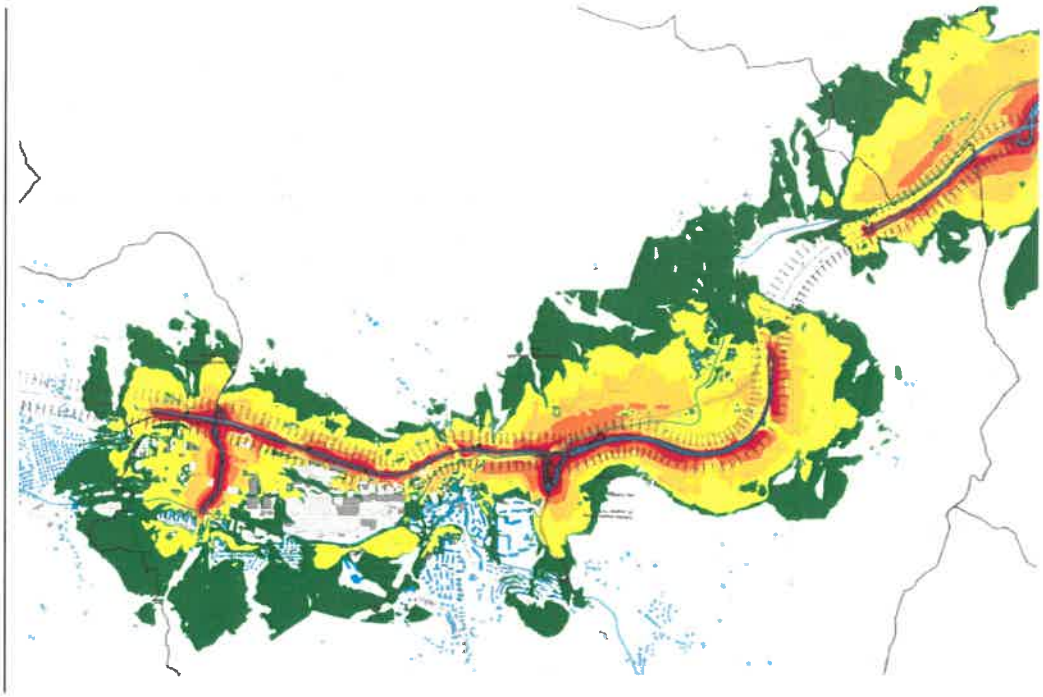


Vodno zajetje se napaja s plitvo cirkulacijo infiltriranih padavinskih vod v napajalnem zaledju izvira, ki je zajet za uporabo podzemne vode. Glede na lego lokacije, se napajalno zaledje nahaja v severovzhodni smeri od zajetja, torej stran od območja posega. Sam poseg na tem delu je krajši odsek (<100 m) med dvema viaduktoma, kjer trasa poteka po terenu. Glede na niveletni potek je na tem delu predviden minimalni poseg v podtalje oziroma bo trasa potekala celo v nasipu, kar še dodatno zmanjša potencialni vpliv na podzemne vode. Na nekoliko večjem odseku trasa, razen točkovnih posegov v podtalje (podpore viadukta) in omenjenega kratkega odseka, ne posega pod koto terena in posledično ni možnosti za vpliv na količinsko stanje podzemne vode. Iz enakega razloga ni možen tudi vpliv na kemijsko stanje podzemne vode, saj je smer toka podzemne vode usmerjena skladno z pobočjem proti jugozahodu. V kolikor bi do emisij s strani plana prihajalo, bi se le te širile v tej smeri, torej stran od lokacije zajetja.
Zaradi navedenih razlogov lokacija vodnega dovoljenja izrecno v okoljskem poročilu ni bila navedena. Za to vodno zajetje pa velja enako kot za druga zajetja, da je investitor v primeru poškodb dolžan sanirati vsa s posegom prizadeta območja, tudi območja vodnih zajetij.

2.1.2.3 Andrej Merkač

Pripomba se nanaša na traso državne ceste od Otiškega Vrha do meje z Republiko Avstrijo na Holmcu. Cesta, ki poteka mimo naselja Ravne na Koroškem, bi morala biti umeščena pod zemljo tako kot pri naselju Prevalje, saj bi ureditev po trenutnem načrtu povzročala preveč hrupa na okoliško prebivalstvo in bližnja podjetja. Prav tako bi cesta vizualno deformirala pogled iz najbolj obiskanega dela mesta, kjer se v prostem času giblje veliko ljudi. V primeru, da predloga ni možno upoštevati, prebivalci predlagajo, da se na S delu predvidene ceste zgradi zvočna zaščita, ki bi potekala proti severnemu pobočju ceste *(grafična priloga).*

Stališče	Pri umeščanju v prostor se upoštevajo prostorski, varstveni, funkcionalni in ekonomski vidiki. Na območju poteka mimo Raven na Koroškem je ob upoštevanju vseh vidikov kot najustreznejši predlagan potek trase na terenu, vzporedno z železniško progo. Tak potek je možen glede na konfiguracijo terena, poleg tega pa bi bila v primeru izvedbe predora na območju Raven na Koroškem onemogočena izvedba priključka na območju poslovne cone Dobja med Prevaljami in Ravnami na Koroškem. Za omilitev negativnih vplivov na vidno izpostavljenost so v ŠV(UR)/PIZ že podane usmeritve za nadaljnje načrtovanje, kot npr. izdelava načrta krajinske arhitekture v katerem se načrtuje vizualno oziroma krajinsko sanacijo umeščanja državne ceste ter podrobno oblikovanje podpornih konstrukcij, na način da so v prostoru čim manj vidno izpostavljene hkrati pa tudi izvedbo sanacijskih zasaditev. Državna cesta poteka na območju med priključkom Ravne na Koroškem in predorom 8-6 Stražišče severno od površin centralnih dejavnosti (raba CU) in površin za industrijo (raba IP). Stanovanjska pozidava v okolici državne ceste na območju naselij Tolsti Vrh in Stražišče leži pretežno na vzpetinah severno od državne ceste in je sorazmerno redka; pretežno gre za površine razpršene poselitve (raba A), na območju ob Gledališki poti v Ravnah na Koroškem ter v zaselku Tolsti Vrh p. R. na K. – del so v širši okolici državne ceste tri enote urejanja prostora s stanovanjsko rabo (raba SSe). V 50 m pasu od osi državne ceste leži ena stavba z varovanimi prostori (Tolsti Vrh p. R. na K – del 28A), v 100 pasu leži skupno 8 stanovanjskih stavb (44 prebivalcev), v 250 m pasu pa 68 stanovanjskih stavb (955 prebivalcev). Skladno s 109. členom Odloka o OPN občine Ravne na Koroškem so vse stavbe z varovanimi prostori razvrščene v III. stopnjo varstva pred hrupom. V ŠV(UR)/PIZ je kot strokovna podlaga izdelana strokovna ocena obremenitve s hrupom z upoštevanjem pričakovane prometne obremenitve državne ceste v letu 2040, topologije terena in obstoječe pozidave skladno z zahtevami zakonodaje s področja varstva pred hrupom in pravili stroke. Državna cesta bo na odseku med priključkom Ravne na Koroškem in predorom na Stražišču v letu 2040 po oceni obremenjena med 9.170 vozil/dan (755 vozil > 3,5 t) na zahodu in 6.590 vozil/dan (360 vozil >3,5 t) na vzhodu, kar je občutno manj kot je prometna obremenitev glavna cesta G2-112 skozi Ravne na Koroškem in Prevalje v obstoječem stanju (do 15.470 vozil/dan v letu 2019). V projektni dokumentaciji je kot osnovni ukrep za zmanjšanje obremenitve s hrupom upoštevana na celotni potezi novogradnje uporaba delno absorpcijske prevleke SMA, ki zmanjša emisijo hrupa med 2 in 3 dB(A) odvisno od hitrosti vožnje. Ocena obremenitve s hrupom v planskem obdobju kaže na to, da na območju naselij Ravne na Koroškem, Stražišče in Tolsti Vrh mejne vrednosti kazalcev hrupa (v nočnem obdobju, ki zahteva največjo varstvo pred hrupom, je mejna vrednost 55 dB(A)) v letu 2040 ne bodo presežene pri nobeni stavbi z varovanimi prostori. V nočnem obdobju bo nad 50 dB(A) obremenjena le najbolj izpostavljena stavba Tolsti Vrh 28A, vse ostale stavbe bodo za več kot 5 dB(A) pod zakonsko predpisano mejno vrednostjo kazalcev nočnega hrupa, medtem ko bo v ostalih obdobjih dneva obremenitev s hrupom glede na mejne vrednosti še manj problematična. Posledično izvedba aktivne in pasivne zaščite objektov na obravnavanem območju ni potrebna.



2.1.2.4 Boštjan Petrič

Pripomba se nanaša na del ceste pred naseljem Ravne na Koroškem-Poljane, kjer si okoliški prebivalci želijo podzemno ureditev ceste zaradi možnosti prekomernega hrupa, katerega so v zadnjem času že zaznali na severnem pobočju bodoče trase (naselje Stražišče) zaradi industrije. Predlagajo isto rešitev (sprememba v podzemno cesto ali pa protihrupna ograja) kot pripomba 35. (*grafična priloga).*

Stališče	Ugotovitev. Stališče enako kot za 2.1.2.3.

2.1.2.5 Uroš Glavar

Želja po podzemni ureditvi ceste pred naseljem Ravne na Koroškem do meje z občino Prevalje. V primeru, da to ni mogoče, naj se zgradi zvočna zaščita proti severnemu pobočju ceste. (enaka želja kot pripomba 35 in 36).

Stališče	Stališče enako kot za 2.1.2.3.

2.1.2.6 Andreja Kolar

Vlagateljica pobude na naslovu Tolsti Vrh 28a ugotavlja, da se bodo z umestitvijo prometnice v neposredno bližino njene nepremičnine povečali negativni vplivi na življenje v tem okolju, zato želi, da se nepremičnino na tem naslovu obravnava kot sosednji objekt, ki bo predviden za rušitev.

Stališče	Odgovor je podan v stališču št. 2.1.1.3. V fazi ŠV(UR)/PIZ rušitev stanovanjskega objekta Tolsti Vrh 28a ni bila predvidena. Po do sedaj izdelanih strokovnih podlagah in okoljskem poročilu niso evidentirani čezmerni vplivi, na osnovi katerih bi bila rušitev utemeljena.

2.1.2.7 Občan (Dobrije)

Vlagatelj pripombe opozarja na težave s pitno vodo. Naselje Dobrije namreč nima mestnega vodovoda, zato imajo prebivalci urejena individualna zajetja in svoje hranilnike vode. Zajetja so v hribu, kjer je predvidena avtocesta in cesta. Predlaga, da se težava s pitno vodo reši tako, da se uredi priklop na mestni vodovod, ki je že speljan do Čistilne naprave Dobrije, ki je v njihovi bližini.
Podana je bila tudi pripomba glede problematike hrupa, kjer je želja, da se zadeva reši s protihrupnimi ograjami, ki bi sosednje hiše obvarovale neposrednega hrupa iz avtoceste ter plastjo asfalta, ki je temu primeren.
Prebivalci vidijo problem tudi v obstoječi cesti Ravne-Dravograd, in sicer v vzdrževanju in sanaciji omenjene ceste, katera bi bila potreba obnove in preplastitve.
Podana je pa bila tudi pobuda, da dobijo prebivalci, ki živijo v neposredni bližini gradnje, denarno nadomestilo za hrup in motenje življenjskega okolja v času gradnje.

Stališče

Vodi viri splošno: Vsa vodna zajetja se napajajo s plitvo cirkulacijo infiltriranih padavinskih vod v napajalnem zaledju izvira, ki je zajet za uporabo podzemne vode. Zajetja so večinoma urejena z drenažnimi cevmi ter primarnim rezervoarjem podzemne vode. Od tod se po vodovodih preko razteţilnikov gravitacijsko stekajo ali tlačno črpajo do vodohranov, katerih lokacije niso poznane, saj v javnih evidencah niso zabeležene. V kolikor trasa posega v vodohrane oziroma prečka cevovod med zajetjem in vodohranom ali pa med vodohranom in odjemalcem, je potrebno ob izgradnji cevovod v celotni dolžini zamenjati (alkaten cevi).

Pripomba ne vsebuje številke zajetja ali parcelne številke iz katere bi bila razvidna lokacija vodnega dovoljenja. V nadaljnjih fazah, ko bo znana tudi številka vodnega zajetja bo to tudi podrobneje obravnavano. Investitor je dolžan sanirati vsa s posegom prizadeta območja, tudi območja vodnih zajetij.

Odgovor na problematiko obremenitve s hrupom pri stavbi Dobrije 13 je podan v stališču št. 2.1.1.1.

Natančnejša ocena vplivov na okolje med izvedbo posega bo izdelana v nadaljnjih fazah projektne dokumentacije in v okviru poročila o vplivih na okolje v fazi pridobivanja okoljevarstvenega soglasja, kjer bodo natančneje opredeljeni tudi vsi potrebni omilitveni ukrepi. Ukrepi za zmanjšanje vpliva na okolje med gradnjo bodo določeni na podlagi elaborata organizacije gradbišča, v katerem bosta natančneje opredeljena obseg in terminski plan gradnje, določena količina izkopnega in gradbenega materiala ter ocenjena skupno in največje dnevno število dodatnih prevozov tovornih vozil za potrebe gradnje. Okoljevarstveno soglasje bo možno pridobiti le ob pogoju, da bo izvajalec in upravljavec ceste upošteval in izvedel vse potrebne omilitvene ukrepe, s katerimi bo zagotovil, da bo vpliv gradnje in obratovanja državne ceste v okviru zakonsko predpisanih vrednosti, hkrati pa se bo zavezal k rednem nadzoru nad stanjem okolja.

Vzdrževanje in sanacija obstoječe ceste Ravne – Dravograd ni predmet tega DPN. Po Uredbi o kategorizaciji državne ceste (Uradni list RS, št. 102/12, 35/15, 38/15, 78/15, 21/16, 52/16, 64/16, 41/17, 63/17, 78/19 in 89/20) je navedena cesta državna cesta in sicer glavna cesta II. reda (G2) Holmec–Poljana–Ravne–Dravograd.
Upravljavec omenjene ceste Ravne-Dravograd je Direkcija Republike Slovenije za Infrastrukturo.

Izplačilo odškodnin in denarnih nadomestil za hrup in motnje življenjskega okolja ni predmet prostorske dokumentacije, to je ŠV(UR)/PIZ oziroma DPN za državno cesto. V ŠV(UR)/PIZ je cesta podrobneje obdelana in ovrednotena s prostorsko-družbenega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika. V zaključkih študije so med drugim predlagane rešitve in usmeritve za optimizacije oz. za nadaljnje načrtovanje z vidika zagotavljanja čim manjših negativnih vplivov na okolje.

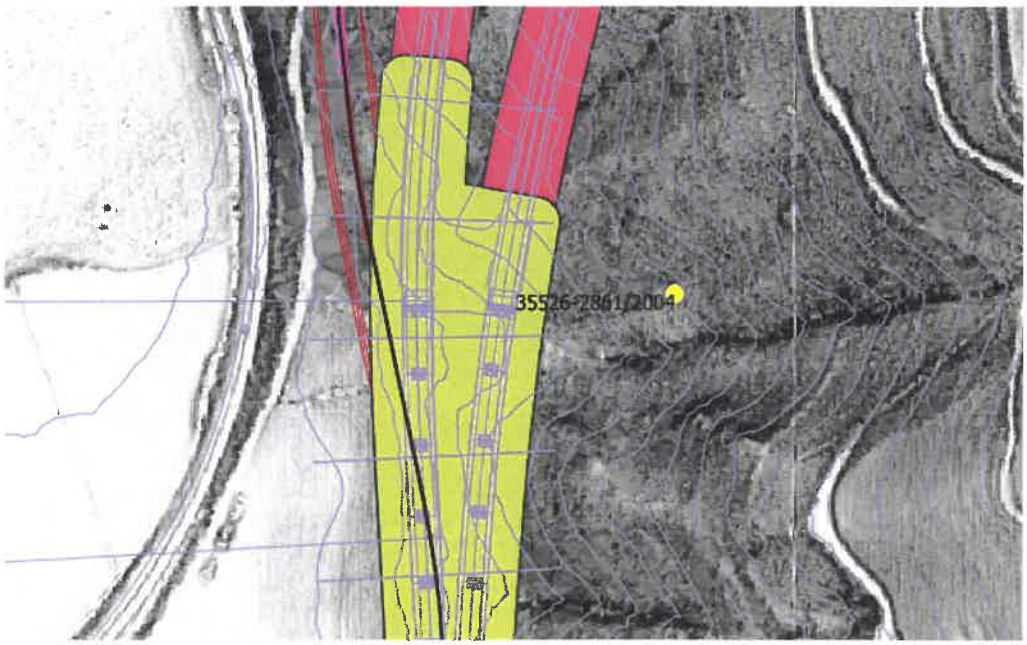
Država s predpisi varuje določeno stopnjo varstva okolja na področju hrupa, onesnaženosti zraka, varstva voda itd. Te stopnje so večkrat določene v obliki mejnih vrednosti, ki se ne smejo presegati in jih v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: RS) štejemo za tisti nivo, ki ljudem še zagotavlja zdravo življenjsko okolje, kot to določa Ustava RS. Pravica do zdravega življenjskega okolja tako ne pomeni, da je investitor dolžan zagotavljati absolutno nespremenjeno stanje okolja (npr. deloma povečuje obremenjenost okolja na območjih, ki do sedaj niso bila praktično nič obremenjena), ampak, da to okolje ne sme biti prekomerno obremenjeno. Meja prekomerne obremenjenosti je postavljena enako za vse prebivalce v RS. V kolikor je ugotovljeno, da se v bližini načrtovane ceste nahajajo objekti in se nanje pričakuje prekomeren vpliv zaradi gradnje ali obratovanja načrtovane ceste ter jih pred vplivi nove ceste ni možno ustrezno zaščititi z omilitvenimi ukrepi, je potrebna rušitev takšnih objektov zaradi negativnih okoljskih vplivov nanje med gradnjo ali po njej (kot npr. hrup, emisije, imisije, tresljaji ipd.). V kolikor pa je z izvedbo ustreznih omilitvenih ukrepov (npr. izvedba pasivne in aktivne protihrupne zaščite, postavitev začasnih protihrupnih ograj in protiprašnih zaslomb v času gradnje, omejitev delovnega časa gradbišča, zaščita gradbene jam itd.) možno v celoti preprečiti preseganja zakonsko predpisanih normativov za obremenitev okolja, takšni objekti niso predvideni za rušitev, prav tako ne za izplačilo odškodnin in denarnih nadomestil.

2.1.2.8 Ivan Rozman

Vlagatelj pripombe opozarja na rezervoar pitne vode, ki se nahaja na trasi bodoče avtoceste Otiški Vrh- Holmec, iz katerega se z zdravo pitno vodo oskrbujejo 4 stanovanjske hiše. *Priloge: pojasnilo in obvestilo o evidentirani posebni rabi vode za lastno oskrbo in situacija z vrisanima zajetjem in rezervoarjem.*

Stališče

Gre za vodno dovoljenje: VD 35526-2861/2004.



Glede na lego lokacije, se napajalno zaledje nahaja v vzhodni smeri od zajetja, torej stran od območja posega. Sam poseg na tem delu predstavlja zaključek predora in prehod v viadukt, kjer trasa, razen točkovnih posegov v podtalje (podpore viadukta) in omenjenega kratkega odseka med predorom in viaduktom, ne posega pod koto terena in posledično ni možnosti za vpliv na količinsko stanje podzemne vode. Iz enakega razloga ni možen tudi vpliv na kemijsko stanje podzemne vode, saj je smer toka

podzemne vode usmerjena skladno z pobočjem proti zahodu. V kolikor bi do emisij zaradi gradnje ceste prihajalo, bi se le te širile v tej smeri, torej stran od lokacije zajetja.

Zaradi navedenih razlogov lokacija vodnega dovoljenja izrecno v okoljskem poročilu ni bila navedena. Za to vodno zajetje pa velja enako kot za druga zajetja, da je investitor v primeru poškodb dolžan sanirati vsa s posegom prizadeta območja, tudi območja vodnih zajetij.

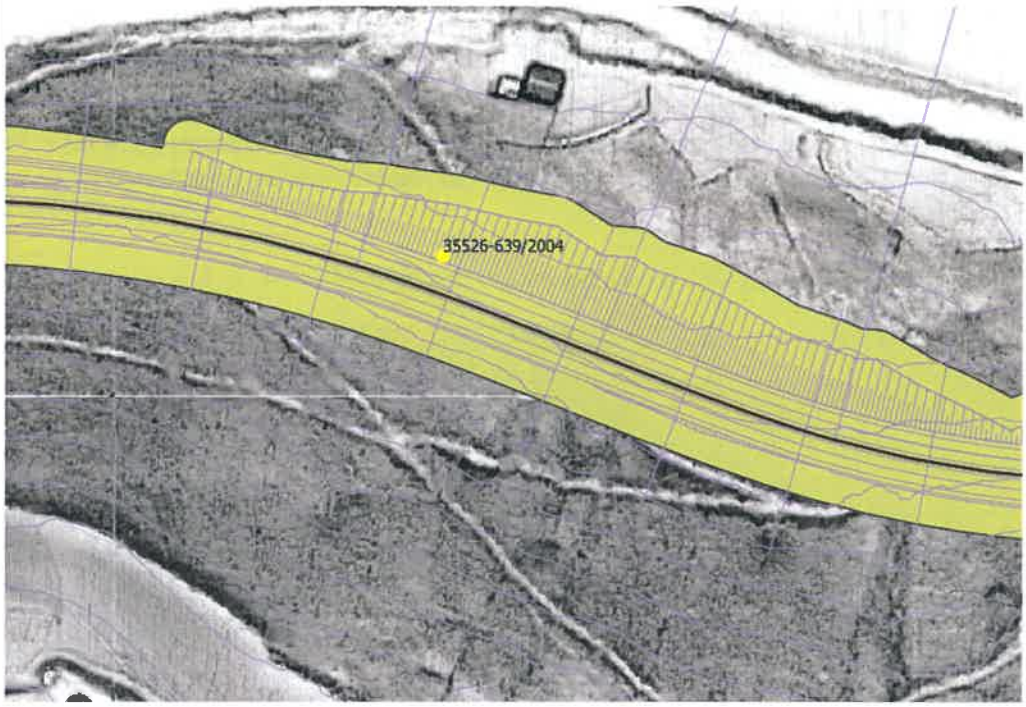
2.1.2.9. Zvonko Nabernik

Vlagatelj pobude opozarja na vodni vir, ki se nahaja na parc. št. 112/1, 112/2 ter 128, saj omenjeni vodni vir uporabljajo vaščani iz različnih gospodinjstev, prav tako pa se koristi za kmetijsko dejavnost. *Priloga: pogodba o dodatnem zajetju pitne vode.*

Stališče

V pripombi sicer vodno dovoljenje ni bilo navedeno s številko, temveč s parcelnimi številkami. V ta kriterij zapadeta dve vodni zajetji, ki sta ločeno podani v nadaljevanju. Ob tem opozarjamo, da obstaja možnost, da vlagatelj ni imetnik katere od vodnih pravic, ki so navedene v nadaljevanju.

VD 35526-639-2004 (parc št. 112/2)



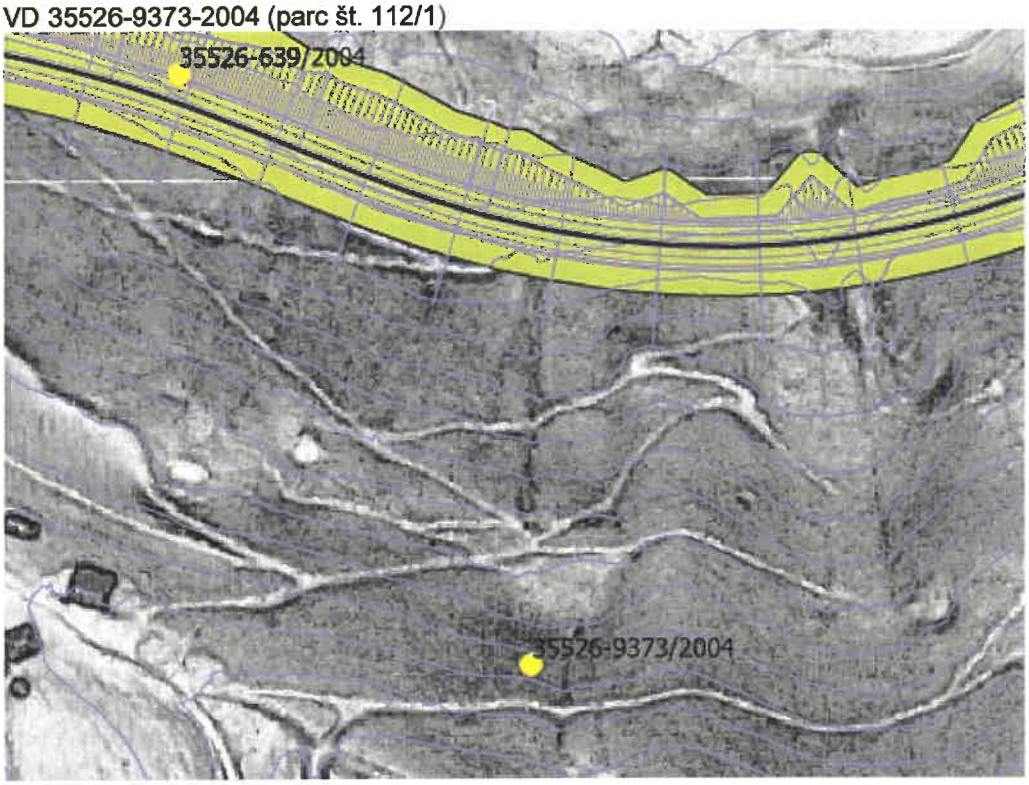
Vodno dovoljenje je navedeno tudi v poročilu v tabeli, ki navaja tista vodna dovoljenja na katera bo imel plan neposredni vpliv. V danem primeru poseg predstavlja površinski potek trase z nasipom na severni (desni) strani. Vodni vir bo kot takšen nefunkcionalen in bo zanj potrebno najti nadomestno lokacijo. Glede na lego plana v prostoru se mora nova lokacija nahajati južno, torej gorvodno od predvidenega plana. V kolikor to ni možno, se lahko podzemna voda zajema tudi iz aluvialnih sedimentov v dolini, v kolikor so izpolnjeni vsi količinski in kemijski kriteriji za predvideno rabo vode, kot je ta podana v vodnem dovoljenju.

Imetnik vodnega dovoljenja je z njegovo pridobitvijo pridobil vodno pravico za rabo vode v namen in obseg (količinah), kot je bil naveden v vodnem dovoljenju; v našem primeru pitna voda z odvzemom 3.3 m^3/dan. Ker bo, glede na trenutne situacije, trasa neposredno posegala v zajetje, bo to na tej lokaciji neuporabno. Ker je gospodinjstvu potrebno zagotoviti pitno vodo, sta možnosti dve: ali se objekt (gospodinjstvo) priklopi

na javni vodovod ali pa se poišče nadomestni vodni vir. Za slednjega je potrebno v fazi OP za DPN izvesti hidrogeološke preiskave, katerih namen bo lociranje potencialnih lokacij za zajem kvalitetne pitne vode. Preiskave morajo podati takšne lokacije, s katerih bo mogoč zajem vode v količinah, ki bodo lahko dolgotrajno zagotavljale zadostne količine pitne vode, ki bo ustrezala kriterijem pravilnika o pitni vodi.

Vodno dovoljenje je v poročilu že navedeno. Plan bo imel vpliv na lokacijo vodnega dovoljenja.

VD 35526-9373-2004 (parc št. 112/1)



Glede na lego lokacije, se napajalno zaledje nahaja v južni smeri od zajetja, torej stran od območja posega. Sam poseg na tem odseku je predviden kot potek po terenu z nasipom na spodnji (desni) strani ceste. Ker se poseg nahaja precej dolvodno od lokacije vodnega dovoljenja (ca 200 m), kljub verjetnemu posegu v geosfero, na količinsko stanje podzemne vode na vodnem viru ne bo vplival. Iz enakega razloga ni možen tudi vpliv na kemijsko stanje podzemne vode, saj je smer toka podzemne vode usmerjena skladno z pobočjem proti severu. V kolikor bi do emisij zaradi gradnje ceste prihajalo, bi se le te širile v tej smeri, torej stran od lokacije zajetja.
Zaradi navedenih razlogov lokacija vodnega dovoljenja izrecno v okoljskem poročilu ni bila navedena. Za to vodno zajetje pa velja enako kot za druga zajetja, da je investitor v primeru poškodb dolžan sanirati vsa s posegom prizadeta območja, tudi območja vodnih zajetij.

2.1.2. 10 Andraž Kotnik

Predlaga se popravek trase nove mestne vpadnice. Priključka HC za poslovno cono Dobja vas (Ravne-zahod, Prevalje-vzhod), ki se od hitre ceste ob železniški progi spusti južno čez reko Mežo in naprej skozi območje poslovne cone Dobja vas. Umeščen priključek je iz urbanega stališča sicer idealen, saj predstavlja območje Dobje vasi središče največjega urbanega bazena na Koroškem. Predlog je prilagoditev trase obstoječemu stanju in obstoječemu cestnemu omrežju na tem območju.
Razlog za ta predlog sta prostor in hrup kot dejavnika vpliva na stanovanjske soseske na jugu ter promet iz smer Prevalj, ki se nadaljuje proti notranjosti države. Prostor je v občini Ravne na Koroškem

izjemno dragocen. Poslovna cona Dobja vas pa je še edina razpoložljiv ravnica v občini, kjer je možnost razvojnih, storitvenih in proizvodnih dejavnosti. Predvidena trasa tako onemogoča nadaljnji razvoj poslovne cone in gradnjo novih gospodarskih objektov na parcelah 81, 11/5 in 12/7.

Stališče

V predhodnih fazah umeščanja v prostor so bile preverjene različne možnosti priključevanja nove ceste na obstoječe omrežje. Na osnovi edinega razpoložljivega prostora na območju med Prevaljami in Ravnami je trasa priključne ceste priključka Dobja vas načeloma usklajena z Občino in prostorskimi plani Občine Ravne na Koroškem. Zaradi vpliva nove infrastrukture na rabo prostora pa je v ŠN(UR)/PIZ v poglavju 6.1, ki določa usmeritve za nadaljnje načrtovanje izpostavljeno, da je v nadaljevanju izvajanje projekta treba uskladiti rešitve umestitve dostopne ceste do priključka Dobja vas z načrtovanimi proizvodnimi območji v Ravnah, ki se urejajo z občinskimi izvedbenimi prostorskimi akti (veljavni Zazidalni načrt obrtne cone Dobja vas , veljavni OPPN Poslovna cona Ravne – III. Faza in načrtovani OPPN za enoto urejanja prostora RA 01 / površine za industrijo).

Glavna cesta G2-112/1255 je bila na odseku med Prevaljami in Ravnami na Koroškem v letu 2019 obremenjena s 15.470 vozili/dan, zaradi pričakovane rasti prometa bi prometna obremenitev ceste v planskem obdobju leta 2040 pri obstoječem omrežju dosegala do 21.560 vozil/dan. Izgradnja nove državne ceste bo občutno razbremenila glavno cesto G2-112 skozi naselji Ravne na Koroškem in Prevalje. Na območju Dobje vasi je z upoštevanjem obravnavane nove cestne povezave pričakovana prometna obremenitev glavne ceste G2-112 v letu 2040 vzhodno od nove mestne vpadnice 12.430 vozil/dan, zahodno 13.580 vozil/dan, medtem ko bo sama mestna vpadnica obremenjena z 8.370 vozili/dan, pri čemer bo na glavni cesti občutno manj tovornega prometa kot v obstoječem stanju. Ne glede na pričakovano zmanjšanje prometa na glavni cesti bo obremenitev s hrupom pri bližnji stanovanjski pozidavi še vedno čezmerna.

Projektna dokumentacija za fazo ŠV(UR)/PIZ je izdelana na nivoju gradbeno tehničnega elaborata v merilu 1:5000, kar pomeni, da so prikazi informativne narave. Iz navedenih razlogov lahko v nadaljnjih fazah še vedno pride do delnih sprememb projektnih rešitev, vključno s samo navezavo vmesne vpadnice na glavno cesto. Trenutno obdelana navezava posega delno v enoti urejanja prostora RA 11 in RA 12, ki sta namenjeni za stanovanjsko pozidavo. Neposredna obremenitev zaradi obratovanja mestne vpadnice in samega priključka po oceni ne bo povzročala čezmerne obremenitve okolja s hrupom (izjema je le stavba Dobja vas 117 severno od glavne ceste), medtem ko bo celotna obremenitev s hrupom z dodatnim upoštevanjem prometa po glavni cesti G2-112 pri najbolj izpostavljenih stavbah na območju gostejše pozidave povzročala preseganje mejnih vrednosti kazalcev hrupa. Pri izdelavi podrobnejšega predloga projektne rešitve v nadaljnjih fazah izdelave projektne dokumentacije bo preverjena možnost izvedba dodatne protihrupne ograje ob novem priključku ter tudi podaljšanja protihrupnega ukrepa ob sami glavni cesti, s čimer se bo obremenitev s hrupom na območju pozidave v Dobji vasi ustrezno zmanjšala.

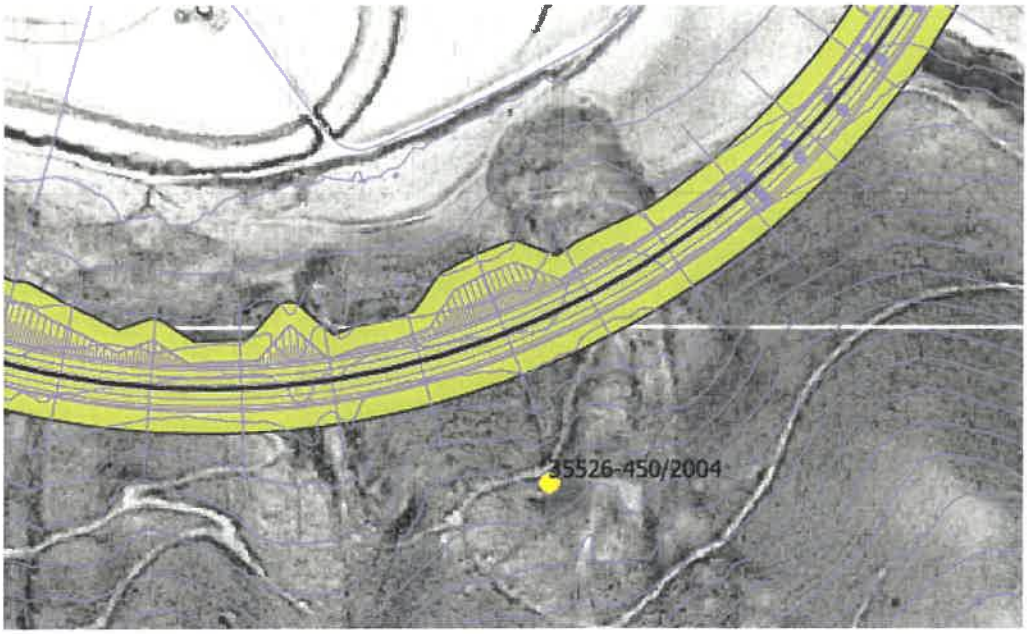
2.1.2.11 Občan

Pripomba se sklicuje na gradnjo avtoceste, ki bo potekala na parceli, na kateri ima vlagatelj pobude bazen s pitno vodo in svoj zajem vode.

Priloge

Stališče

Gre za vodno dovoljenje: VD 35526-450-2004.



Glede na lego lokacije, se napajalno zaledje nahaja v južni smeri od zajetja, torej stran od območja posega. Sam poseg na tem odseku je predviden kot potek po terenu z nasipom na spodnji (desni) strani ceste. Ker se poseg nahaja precej dolvodno od lokacije vodnega dovoljenja, kljub verjetnemu posegu v geosfero, na količinsko stanje podzemne vode na vodnem viru ne bo vplival. Iz enakega razloga ni možen tudi vpliv na kemijsko stanje podzemne vode, saj je smer toka podzemne vode usmerjena skladno z pobočjem proti severu. V kolikor bi do emisij zaradi gradnje ceste prihajalo, bi se le te širile v tej smeri, torej stran od lokacije zajetja.
Zaradi navedenih razlogov lokacija vodnega dovoljenja izrecno v okoljskem poročilu ni bila navedena. Za to vodno zajetje pa velja enako kot za druga zajetja, da je investitor v primeru poškodb dolžan sanirati vsa s posegom prizadeta območja, tudi območja vodnih zajetij.

2.1.2.12 Mladi Forum Koroška

Predlagatelji pripombe menijo, da je predlagana časovnica, po kateri je pričetek gradnje odseka od Otiškega Vrha do Raven na Koroškem planiran v letu 2030, odsek od Raven na Koroškem do Holmca pa šele po zaključku gradnje prvega, povsem nesprejemljiva, saj izredno velika prometna obremenitev na državni cesti Prevalje ter Ravne na Koroškem-Poljana bistveno zmanjšuje življenjski standard prebivalcev občin Prevalje in Ravne na Koroškem.

Menijo, da je načrtovan tunel na območju občina Prevalje povsem nerealističen, saj bi stroški izgradnje takšnega objekta presegli vse razumske meje fiskalne odgovornosti ter samo izgradnjo obvoznice zamaknili daleč v prihodnost oz. je popolnoma preprečili.

Predlaga se, da se vsaj na območje Prevalj in Raven na Koroškem najde nova, ekonomsko in terminsko bolj sprejemljiva rešitev za obvoznico in se le-ta izvede nemudoma. Nesprejemljiva se zdi tudi časovnica v delu o sprejemu DPN, ki načrtuje sprejetje DPN do konca leta 2023. Predlagano je sprejetje DPN do konca leta 2021, saj bi se s tem povrnilo zaupanje javnosti v predlagan projekt.

Stališče

Izraženo je mnenje glede časovnice. Časovnica v ŠV(UR)/PIZ je bila izdelana strokovno, na izkustveni podlagi za primerljive postopke in projekte ter upoštevajoč veljavno zakonodajo, ki predpisuje postopke umeščanja v prostor, pridobitve gradbenega dovoljenja in gradnje.

Izraženo je mnenje glede tunela. V okviru izdelave strokovnih podlag in projektne dokumentacije je bila izdelana tudi projektantska ocena na nivoju ŠV(UR)/PIZ načrtovane trase na podlagi stroškov primerljivih projektov. Stroški za predor so

izračunani strokovno na osnovi znanih stroškov izvedbe do sedaj izvedenih predorov v Republiki Sloveniji v podobnih geoloških razmerah.

V uvodnem delu Stališč do pripomb in v ŠV(UR)/PIZ je v poglavju 1.3. Kronologija dosedanjega postopka opisan potek aktivnosti **od leta 2004**, ko je pristojni minister izdal Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj - Koper in mejo z Republiko Avstrijo (avtocestni priključek Šentrupert - avtocestni priključek Arja vas) in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom, **do leta 2018**, ko je bila sprejeta odločitev, da se v ŠV(UR)/PIZ, ki je predmet te javne razgrnitve in javne obravnave, obdela obravnavana rešitev (nova štiripasovna cesta od Otiškega Vrha do Raven na Koroškem, v nadaljevanju do Poljane nova dvopasovna cesta (pretežno v predoru) in v nadaljevanju do MMP Holmec temeljita posodobitev obstoječe ceste).

Osnova za zgoraj navedeno odločitev je bil dogovor med Ministrstvom za infrastrukturo in Ministrstvom za okolje in prostor (zabeležka MOP št. 35008-14/2008-MOP/674-10921-01 in št. 35008-15/2008-MOP-10921-06, z dne 24.10.2018), da se glede na rezultate Študije posodobitve 2018 postopek priprave in sprejema DPN nadaljuje z izvedbo novega kroga ŠV in sicer z obravnavo variante, ki je bila kot najustreznejša predlagana v Študiji posodobitve 2018. Študija posodobitve predvideva rešitev s predorom.

Iz Kronologije dosedanjega postopka je razvidno, da so bile predhodno izdelane, obravnavane in lokalnim skupnostim predlagane različne variante (tudi brez predora), ki pa za lokalno okolje niso bile sprejemljive.

V ŠV(UR)PIZ, ki je javno razgrnjena, je v skladu s predpisi s področja urejanja prostora in v povezavi s predpisi s področja javnih financ, načrtovana cesta analizirana in vrednotena s prostorsko - družbenega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter ocenjena z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju. Glede na navedene vidike je rešitev, ki je predlagana v ŠV(UR)/PIZ edina sprejemljiva.

Potek nadaljnjih korakov do sprejetja uredbe na Vladi RS je skladen z ZUreP-2. Terminski plan je optimiziran in ga ni mogoče skrajšati.

2.2 PRIPOMBE IN PREDLOGI JAVNOSTI Z OBMOČJA OBČINE PREVALJE

2.2.1 PRIPOMBE PODANE NA JAVNI OBRAVNAVI

2.2.1.1 Občan občine Prevalje (Malinek)

Na odcepu Poljana – Holmec se je promet v naselju Malinek povečal za 1000%. Želel bi, da se na tem delu izdela protihrupna ograja.

Stališče

Glavna cesta G2-112/1254 na odseku MP Holmec-Poljana je bila v letu 2019 obremenjena s 2.413 vozili/dan, od teh je bilo 113 vozil >3,5 t, po napovedi prometa pa se bo prometna obremenitev glavne ceste na tem odseku do leta 2040 povečala na 3.160 vozil/dan (182 vozil > 3,5 t). V projektni dokumentaciji je kot osnovni ukrep za zmanjšanje obremenitve s hrupom upoštevana na celotni potezi državne ceste uporaba delno absorpcijske prevleke SMA, ki zmanjša emisijo hrupa med 2 in 3 dB(A), odvisno od hitrosti vožnje. Ocena obremenitve s hrupom v planskem obdobju kaže na to, da na območju naselij Dolga Brda in Lokovica mejne vrednosti kazalcev hrupa (v nočnem obdobju, ki zahteva največjo varstvo pred hrupom, je mejna vrednost 55 dB(A)) v letu 2040 ne bodo presežene pri nobeni stavbi z varovanimi prostori. V nočnem obdobju bosta nad 50 dB(A) obremenjeni le najbolj izpostavljeni

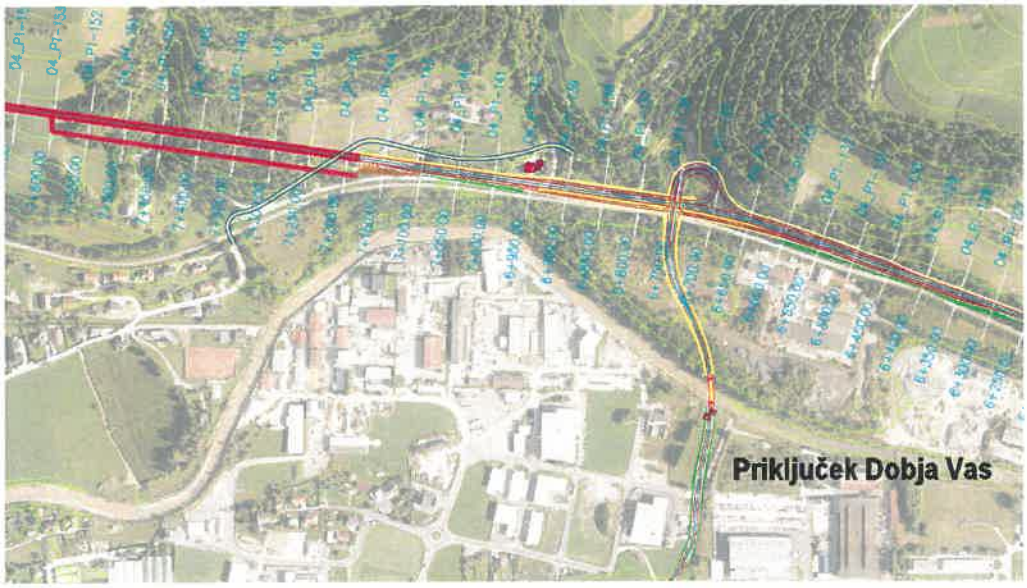
stavbi Dolga Brda 32 in Dolga Brda 37B, vse ostale stavbe bodo za več kot 5 dB(A) pod zakonsko predpisano mejno vrednostjo kazalcev nočnega hrupa, medtem ko bo v ostalih obdobjih dneva obremenitev s hrupom glede na mejne vrednosti še manj problematična. Posledično izvedba aktivne in pasivne zaščite stavb ne glede na pričakovano porast prometa na obravnavanem območju ni potrebna.

2.2.1.2 Občan občine Prevalje

Zanima me, kje bo lociran vhod v tunel? Živimo v neposredni bližini, kjer se bodo stekale tri ceste. Kakšne so rešitve v tem delu? Izgradnja tunela bo zelo vplivala na dostop do naše hiše. Ne znam si predstavljati življenja v času gradnje.

Stališče

Vhod v predor bo lociran na delu, kjer se železniška proga usmeri proti Prevaljam oz. na delu, kjer se trasa državne ceste odmakne od železniške proge. Nad predorom bo izvedena deviacija obstoječe ceste, ki bo omogočala neoviran dostop do objektov v času gradnje in v času obratovanja ceste. Vse obstoječe cestne povezave bodo v času gradnje prevozne.



2.2.1.3 Občan občine Prevalje

Zanima me časovnica izgradnje te ceste po posameznih odsekih. Ali je projekt strokovno vprašljiv? Kje se zatika, da načrtovanje traja toliko časa?

Stališče

V uvodnem delu Stališč do pripomb in v ŠV(UR)/PIZ je v poglavju 1.3. Kronologija dosedanjega postopka opisan potek aktivnosti **od leta 2004**, ko je pristojni minister izdal Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj - Koper in mejo z Republiko Avstrijo (avtocestni priključek Šentrupert - avtocestni priključek Arja vas) in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom, **do leta 2018**, ko je bila sprejeta odločitev, da se v ŠV(UR)/PIZ, ki je predmet te javne razgrnitve in javne obravnave, obdela rešitev, ki je bila predlagana v Študiji posodobitve 2018 (nova štiripasovna cesta od Otiškega Vrha do raven na Koroškem, v nadaljevanju do Poljane nova dvopasovna cesta (pretežno v predoru) in v nadaljevanju do MMP Holmec temeljita posodobitev obstoječe ceste).
Osnova za zgoraj navedeno odločitev je bil dogovor med Ministrstvom za infrastrukturo in Ministrstvom za okolje in prostor (zabeležka MOP št. 35008-14/2008-MOP/674-10921-01 in št. 35008-15/2008-MOP-10921-06, z dne 24.10.2018), da se glede na rezultate Študije posodobitve 2018 postopek priprave in sprejema DPN nadaljuje z izvedbo novega kroga ŠV.
Iz Kronologije dosedanjega postopka je razvidno, da so bile predhodno strokovno

preverjene, izdelane, obravnavane in lokalnim skupnostim predlagane različne variante (tudi brez predora), ki pa za lokalno okolje niso bile sprejemljive. Variante so bile obravnavane v treh študijah, leta 2008, 2013 in 2018 (glej stališče 2.1.1.27).
Čas trajanja gradnje po posameznih odsekih bo naslednji:

- odsek Otiški Vrh – Ravne, 22 mesecev
- odsek Ravne – Prevalje, 49 mesecev
- odsek Prevalje – Poljana, 6 mesecev
- odsek Poljana - MMP Holmec, 13 mesecev

Projekt zasleduje najnaprednejše smernice v gradbeništvu in strokovno ni vprašljiv.

2.2.1.4 Občan občine Prevalje

Tunel bo šel pod mojo kmetijo. Celotna trasa leži na levi strani reke Meže. Prevzel bom kmetijo s 300 letno tradicijo. Preživljam se s kmetovanjem. Ali naj se poklicno preusmerim, ali bom še lahko kmetoval? Zaradi izgradnje te ceste bom ob 5,5 ha kmetijskih zemljišč. Že tako je pozidanih veliko kmetijskih zemljišč. Ne strinjam se, da za kmetijska zemljišča dobim denar. Denar gre, zemlja pa ostane. Ali res želite, da vso hrano uvažamo iz južne Amerike? V Poljanah so zemljišča, ki so državna last, zakaj ne greste s cesto raje po teh zemljiščih.

Stališče	Izraženo je stališče. Trasa je v prostor umeščena tako, da se v čim večji meri izogiba posegom na kakovostna kmetijska zemljišča, ne glede na lastnino. Natančnejši opis vpliva posega na posamezno kmetijsko gospodarstvo bo izveden v sklopu Analize posegov na kmetijska zemljišča v fazi izdelave predloga DPN za izbrano varianto. Izsledki analize se bodo upoštevali tudi pri izdelavi OP v fazi izdelave predloga DPN. Analiza bo med drugim opredelila tista kmetijska gospodarstva, katerih izgube zemljišč zaradi umestitve posega bodo bistveno vplivale na gospodarjenje kmetije. Zanje se v fazi izdelave DGD dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja izdela sanacijski načrt.

2.2.1.5 Župan Občine Prevalje (Matic Tasič)

Generalno gledano je pri predlagani varianti ohranjenih največ kmetijskih zemljišč, glede na ostale variante, ki so bile preverjene v preteklosti.

Stališče	Izraženo je stališče.

Georgi BANGIEV
GENERALNI DIREKTOR
DIREKTORATA ZA PROSTOR, GRADITEV IN STANOVANJA

Monika PINTAR MESARIČ
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA KOPENSKI PROMET