

III/5 OBRAZLOŽITEV IN UTEMELJITEV DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA

Kazalo

1	UVOD.....	2
1.1	Postopek priprave predloga najustrežnejše variante v študiji variant.....	2
1.2	Sodelovanje javnosti v postopku izdelave študije variant in pripravi predloga najustrežnejše variante	3
1.3	Nadaljevanje postopka priprave državnega prostorskega načrta za najustrežnejšo varianto	4
2	OBMOČJE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA	7
3	PROSTORSKE UREDITVE, KI SE NAČRTUJEJO Z DRŽAVNIM PROSTORSKIM NAČRTOM	7
2.1	Štiripasovna cesta.....	8
2.2	Navezovalna cesta.....	9
2.3	Obvoznica Dravograd	9
2.4	Spremljajoč objekti.....	9
2.5	Odstranitev objektov	10
2.6	Dopustni posegi in dopustne dejavnosti	11
4	POGOJI GLEDE KRIŽANJ OZIROMA PRESTAVITEV GOSPODARSKE JAVNE INFRASTRUKTURE IN GRAJENEGA JAVNEGA DOBRA TER PRIKLJUČEVANJA PROSTORSKIH UREDITEV NANJE.....	12
5	POGOJI CELOSTNEGA OHRANJANJA KULTURNE DEDIŠČINE, OHRANJANJA NARAVE, VARSTVA OKOLJA IN NARAVNIH DOBRIN, UPRAVLJANJA VODA, VAROVANJA ZDRAVJA LJUDI, OBRAMBE DRŽAVE TER VARSTVA PRED NARAVNIMI IN DRUGIMI NESREČAMI	12
6	ZAČASNE GRADBIŠČNE CESTE	14
7	USMERITVE ZA DOLOČITEV ENOT UREJANJA PROSTORA IN OBMOČIJ PODROBNEJŠE NAMENSKE RABE PROSTORA	15
8	DOPUSTNI POSEGI V OBSTOJEČE OBJEKTE IN DOPUSTNE DEJAVNOSTI DO ZAČETKA GRADNJE	15

1 UVOD

Predmet naloge je izdelava Državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvoznicami, ki poleg gradnje državne ceste vključuje tudi vse prostorske ureditve, vezane na gradnjo nove prometne povezave na ureditvenem območju državnega prostorskega načrta.

Osnovni cilj nove prometne povezave, ki predstavlja severni del cestne povezave med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru t.i. tretje razvojne osi. Koridor tretje razvojne osi poteka na obravnavanem delu v smeri od severa proti jugu od meje z Avstrijo pri Dravogradu oziroma Holmcu do Spodnje Savinjske doline.

Obstoječe stanje prometnega omrežja predstavlja glavna cesta I. reda Arja vas – Velenje Slovenj Gradec – Dravograd, ki se v smeri Velikovca nadaljuje z glavno cesto I. reda Dravograd mednarodni mejni prehod Vič. Obstoječa glavna cesta je prometno močno obremenjena, povprečni letni dnevni promet presega 11.000 vozil. Na večjem delu trase nima zadovoljivih tehničnih elementov in ne ustreza potrebam sodobnih daljinskih cestnih povezav.

Funkcija nove prometne povezave bo predvsem povečati konkurenčnost območja ob razvojni osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter večjo integracijo prostora izven obstoječih pan-evropskih prometnih koridorjev. Z načrtovano novo prometno povezavo bo zagotovljena:

- medsebojna povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije;
- prometna povezava v okviru V. in X. koridorja in med koridorji;
- povezanost tujih središč mednarodnega pomena preko ozemlja Slovenije;
- navezava pomembnejših lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave;
- razbremenitev obstoječih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet;
- izboljšanje kakovosti potovanja, skrajšanje potovalnih časov in povečanje prometne varnosti.

V Sloveniji bo nova prometna povezava podpirala razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.

1.1 Postopek priprave predloga najustreznejše variante v študiji variant

Priprava državnega lokacijskega načrta se je pričela v skladu z 28. členom Zakona o urejanju prostora (Ur. l. RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1; v nadaljnjem besedilu ZUreP-1), na podlagi katerega je bil sprejet Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnih in občinskih lokacijskih načrtov ter vrstah njihovih strokovnih podlag (Ur. l. RS, št. 86/04; v nadaljnjem besedilu: pravilnik). Tako sta ZUreP-1 v 45. členu in pravilnik v 22. členu določala, da se praviloma opravi presoja alternativnih variant s funkcionalnega, varstvenega in ekonomskega vidika ter vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju.

Tekom postopka priprave študije variant, je bil sprejet Zakon o prostorskem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 33/07; v nadaljnjem besedilu: ZPNačrt), ki razveljavlja določbe ZUreP-1. V 31. členu ZPNačrt določa pripravo državnega prostorskega načrta (v skladu z ZUreP-1 državni lokacijski načrt), za katerega se lahko pripravijo tudi variantne rešitve. Te se mora ovrednotiti in medsebojno primerjati s prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in ekonomskega vidika.

ZPNačrt je v prehodnih določbah določal, da se postopki za pripravo državnih lokacijskih načrtov, ki do sprejema ZPNačrt še niso bili razgrnjeni, nadaljujejo v skladu z določbami

ZPNačrt, medtem, ko novi pravilnik, ki bi določal obliko, vsebino in način priprave državnega prostorskega načrta še ni bil sprejet.

V skladu z navedenim se je postopek nadaljeval po ZPNačrt ob hkratnem upoštevanju določb veljavnega pravilnika.

Namen preveritve več alternativ (variant), ki se v študiji variant vrednotijo in medsebojno primerjajo po različnih kriterijih je, da bi skozi postopek optimizacije prišli do čim boljših rešitev za umestitve objektov in ostalih ureditev v prostor.

Tako je bila za obravnavani odsek državne ceste izdelana študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve (Urbis d.o.o. Maribor, št. Projekta 189-ŠV/2006, april 2008). Kot rezultat primerjave je bil v Študiji variant 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 iz 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 seznanji 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 pa se izdelajo in proučijo nove variantne rešitve.

1.2 Sodelovanje javnosti v postopku izdelave študije variant in pripravi predloga najustreznejše variante

Tekom priprave študije variant je bila javnost v postopek vključena v skladu s predpisi. Poleg predpisanega sodelovanja pa je bila javnost v postopek vključena tudi sicer, v fazah, ko se je pripravljavcu to zdelo smotrno zaradi uskladitve načrtovane ureditve z lokalnim okoljem, v katerega se le-ta umešča.

Pripravljavec državnega prostorskega načrta je po prejemu v septembru 2007 izdelane študije variant in okoljskega poročila ter predloga najustreznejše variantne rešitve gradiva posredoval v recenzijo strokovnjakom s področja prostorskega in prometnega načrtovanja ter s področja varstva okolja, takoj po uskladitvi gradiv z mnenji recenzentov pa v oktobru 2007 organiziral predstavitev študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve in okoljskega poročila vsem občinam iz območja državnega prostorskega načrta.

Na predstavitvi je bil vsem občinam izročen izvod študije variant, njen kratek povzetek in karta s prikazanimi proučevanimi in predlagano najustreznejšo varianto. Občine so bile zaprosene, da pripravljavcu posredujejo svoje stališče glede predlagane variante, ter opozorijo na zadrege ali težave in, če je to mogoče, že predlagajo tudi optimizacije. Občinam je bilo predlagano, naj se, če je seveda mogoče, njihovi odzivi osredotočijo na predloge "izboljševanja" predlagane variante in ne v njeno zavračanje.

Večina občin je svoje pripombe in predloge posredovala v roku enega meseca, posamezni odzivi s strani civilnih iniciativ, gospodarskih subjektov in posameznikov pa so (in še kar) prihajajo. Vse pripombe in predloge je pripravljavec sproti posredoval izdelovalcem študije variant, okoljskega poročila in projektantom, saj je bilo zaradi transparentnosti postopka odločeno, da se do vsake pripombe zavzame strokovno stališče in da se predloge za drugačen potek variante preveri z gradbeno-tehničnega, prostorskega in okoljskega vidika. V tem procesu, ki je zaradi obsega pripomb in predlogov potekal šest mesecev, so z vsemi občinami, iz območja katerih so prispele pripombe in predlogi, bili izvedeni tudi delovni sestanki s ciljem,

da se v konstruktivnem dialogu dogovori, kaj od predlogov občin je mogoče oziroma je smiselno upoštevati pri nadaljnjem načrtovanju. Pri odločitvi o (ne)upoštevaniu pripomb je bilo potrebno upoštevati dejstvo, da je predlagana varianta na meji ekonomske učinkovitosti. Vsi predlogi in pripombe v smeri umika trase izven predlaganega koridorja in gradbeno-tehnično zahtevnejših rešitev (predori, nasipi,...) pomenijo zmanjševanje ekonomske učinkovitosti, s tem pa odmik roka za realizacijo projekta v prostoru.

Pripravljavec prostorskega akta je začel voditi tudi aktivnosti v povezavi z uskladitvijo predlaganega poteka trase nove ceste s posameznimi resornimi ministrstvi (Ministrstvo za kmetijstvo, Ministrstvo za okolje in prostor – področje ohranjanja narave in področje urejanja voda, Ministrstvo za kulturo). Cilj usklajevanja predloga najustreznejše variante z občinami in resornimi ministrstvi je doseči največji možen konsenz glede poteka trase nove ceste z vsemi, pri čemer pa je predvsem v dialogu med državo in občinami potrebno ohraniti izhodišče, na katerem se je umeščanje nove ceste v prostor sploh pričelo – tretja razvojna os je regionalna razvojna hrbtenica, katere osnovni cilj je ohranjanje in razvijanje razvojnih potencialov območja, v katerega se umešča in ne zgolj reševanje perečih prometnih problemov.

Na podlagi opisanih preveritev je bil v marcu 2008 izdelan optimiziran predlog najustreznejše variantne rešitve, v katerem so upoštevani izvedljivi predlogi za optimizacije. Ta predlog je bil marca 2008 tudi predstavljen občinam iz območja državnega prostorskega načrta. Z optimiziranim predlogom se je v aprilu 2008 seznanila Vlada Republike Slovenije, na podlagi česar se postopek priprave državnega prostorskega načrta nadaljuje.

1.3 Nadaljevanje postopka priprave državnega prostorskega načrta za najustreznejšo varianto

S predlogom najustreznejše variante s katerim se je seznanila Vlada RS, je Ministrstvo za okolje in prostor v aprilu 2008 seznanilo tudi varstvene resorje in od njih pridobilo preliminarna mnenja na predlagano rešitev.

Glede na zgoraj navedeni sklep Vlade RS je bila s strani ministra za promet 13. 6. 2008 podana pobuda za delitev postopka priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste v območju severnega dela tretje razvojne osi na štiri ločene državne prostorske načrte (dopis št. 2644-6/2005/343-0031069).

V skladu s pobudo ministra je Vlada RS v septembru 2008 sprejela »Sklep o začetku priprave državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda z obvoznicami«. Rešitve navedenega državnega prostorskega načrta se na južnem delu navežejo na rešitve državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug.

Za načrtovano prostorsko ureditev so bile med 12. 6. in 27. 9. 2006 pridobljene smernice ter njihova dopolnitev med 18. 12. 2006 in 14. 5. 2007. V aprilu/maju 2008 so bila na predlog najustreznejše variantne rešitve pridobljena preliminarna mnenja varstvenih resorjev. Po sprejemu Sklepa o začetku priprave DPN za državno cesto od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda z obvoznicami, pa je Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor z vlogo št. 35008-14/2008-HŠ/9, z dne 4. 11. 2008 nosilce urejanja prostora pozvalo k dopolnitvi smernic za obravnavani odsek ceste.

Na podlagi analize prejetih smernic, preliminarnih mnenj varstvenih resorjev ter pripomb lokalnih skupnosti, ki so se nanašale na predlog najustreznejše variante, so bile pripravljene optimizacije trase ceste.

Za Odsek Sloveni Gradec jug — Dravograd z obvoznicami, je bil izdelan osnutek državnega prostorskega načrta (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011). Osnutek DPN je bil javno razgrnjen v maju 2012 skupaj z okoljskim poročilom.

Na javni razgrnitvi je bilo izraženo **močno nasprotovanje javnosti in lokalnih skupnosti na osnovni potek trase, veliko število pripomb se je nanašalo predvsem na potek predlagane trase po Mislinjski dolini ter umestitvi trase na območju Otiškega Vrha in Dravograda**. Glede na navedeno je bil postopek priprave in sprejema državnega prostorskega načrta ustavljen v fazi izdelave stališč do pripomb in predlogov z javne razgrnitve.

Dne 3.7.2017 je bil **med Ministrstvom za infrastrukturo, Svetom koroške regije in Svetom županov Savinjsko Šaleške regije podpisan Protokol** o poteku načrtovanja in izgradnje 3. razvojne osi na odseku Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec – Dravograd – Holmec. Protokol med drugim določa naslednja izhodišča:

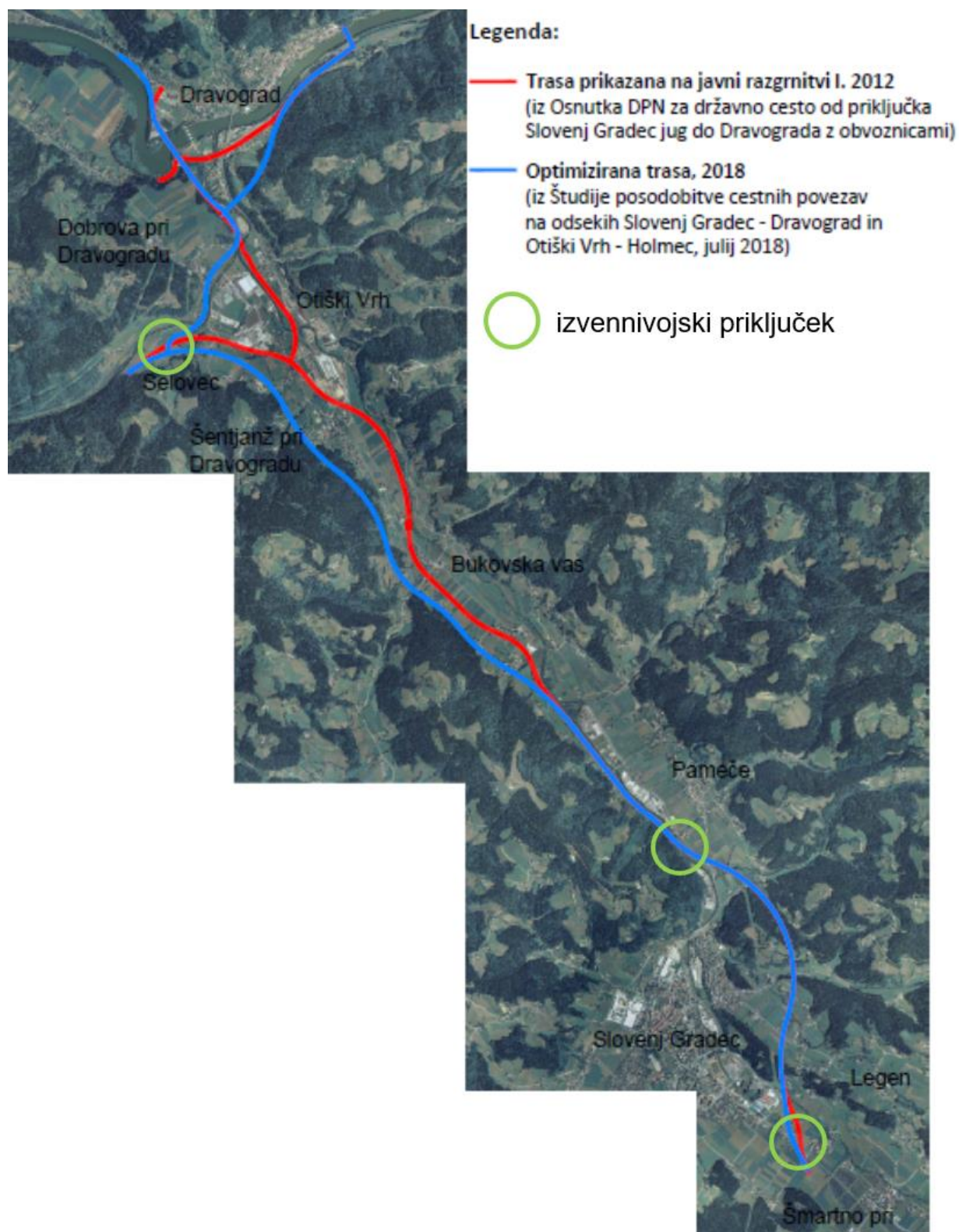
- temeljito posodobiti in izgraditi cestno infrastrukturo skladno z veljavnimi standardi, ki bodo zagotavljali zahtevano prepustnost omrežja in kakovost prometnih uslug, najmanj na nivoju dvopasovne ceste s projektno hitrostjo 90 km/h;
- kolikor zahtevanih standardov ne bo možno zagotoviti na večinskem poteku celotnega odseka, bo na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd ter Otiški Vrh – Holmec proučena in izgrajena povsem nova cestna povezava.

Na podlagi pripomb na umestitev trase, se je izdelalo dodatne preveritve in potencialne možnosti za optimizacijo trase na način, da bi le ta bila sprejeta s podporo v lokalnem okolju. Sprejeta je bila odločitev, da se pripombe v čim večji možni meri upošteva.

V juliju 2018 je bila izdelana »**Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški Vrh – Holmec**«, Lineal d.o.o., Maribor, katere cilj je bil preveriti izvedljivost različnih scenarijev posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec Dravograd in Otiški Vrh — Holmec, z gradbeno-tehničnega, okoljskega, prostorskega in prometno-ekonomskega vidika ter preveriti njihovo ekonomsko upravičenost, vključno z oceno širših ekonomskih učinkov. V študiji so bili obravnavani scenariji, ki so vključevali tako rešitve v smislu rekonstrukcije obstoječih cest, gradnje nove dvopasovne ceste in gradnje nove štiripasovne ceste, v različnih kombinacijah ureditev posameznih odsekov. V študijo je bila vključena tudi analiza navezovalne in obvozne ceste Dravograda.

Na podlagi opravljenih analiz ter primerjave scenarijev je v zaključku študije predlagano, da se kot najprimernejši scenarij za nadaljnje investicijske aktivnosti ter prostorsko umeščanje sprejeme scenarij 13, ki na odseku Slovenj Gradec jug – Dravograd vključuje novo štiri pasovno cesto od Slovenj Gradca jug do Otiškega Vrha (za katero je možna fazna gradnja) vključno z novo dvopasovno navezovalno in obvozno cesto Dravograda. Potek trase v največji možni meri upošteva pripombe, ki so jih podali krajani na javni razgrnitvi. Za predlagano traso umestitve ceste v prostor se nadaljuje postopek priprave državnega prostorskega načrta.

Izvedena bo ponovna javna predstavitev rešitev, na kateri bo lahko javnost podala pripombe in predloge.



SLIKA 1: Prikaz spremenjene trase na podlagi pripomb in predlogov javnosti, podanih leta 2012

(VIR: Osnutek državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvozniciami (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011) in Študija posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški Vrh – Holmec, Lineal d.o.o., Maribor, julij 2018)

Po sprejemu Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-1O, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP in 23/24; ZUreP-3) se postopek nadaljuje na podlagi ZUreP-3.

2 OBMOČJE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA

Območje državnega prostorskega načrta je določeno na način, da so vanj zajete vsa zemljišča, ki so potrebna za umestitev načrtovanih ureditev v prostor.

Spremenjena (trenutno še neznana) zakonodaja s področja voda in spremenjena hidrološka izhodišča bi lahko v nadaljnjih postopkih zahtevala od investitorja zagotavljanje dodatnih omilitvenih ukrepov za zmanjševanje poplavne ogroženosti v širšem, ne nujno s cesto in pripadajočimi ureditvami tangiranem prostoru. Kot tovrstna območja, kjer bi ob morebitnem povečanju visokovodnih količin lahko prišlo do pomembnih sprememb – npr. danes pri Q100 nepoplavljena poseljena območja bi po spremembi hidrologije postala pri Q100 poplavljeni, sta bili razpoznani območje poslovne cone Pameče ter poslovne cone v Otiškem vrhu, kar je bilo upoštevano pri določitvi (razširitvi) meje DPN.

Znotraj območja DPN je tudi dislocirana enota, kjer je načrtovana vzdrževalna baza Podgorje in se nahaja na odseku DPN za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št.72/13).

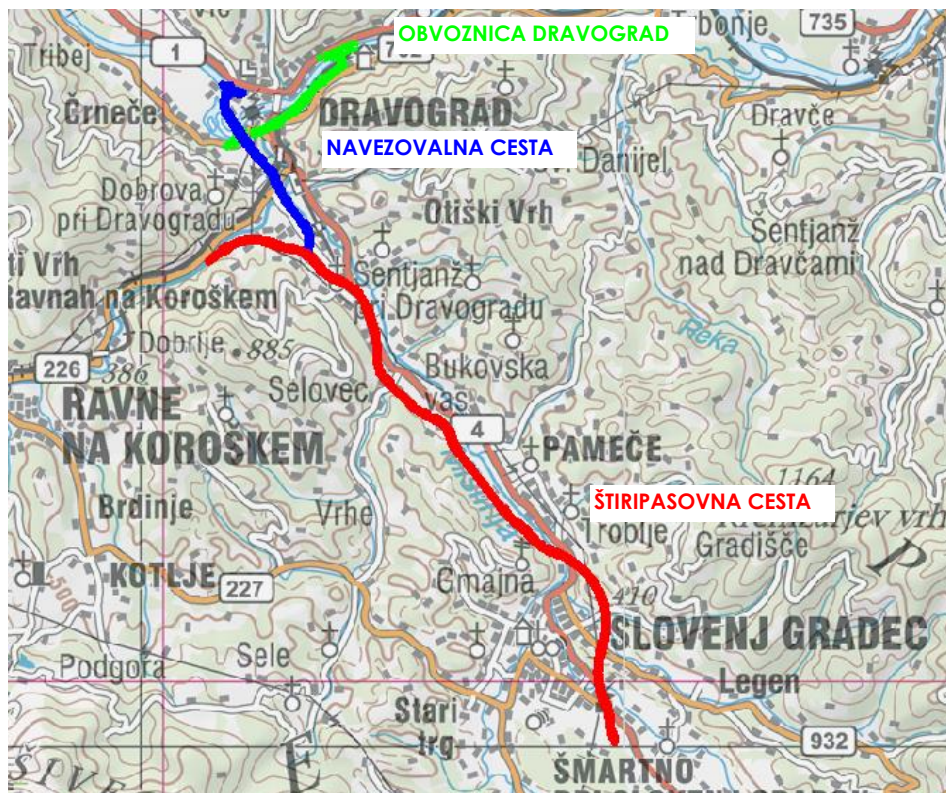
Poleg območja načrtovanih ureditev je določeno tudi območje, kjer so ureditve načrtovane pod površino (predori). Na tem območju raba na površini ostaja nespremenjena, ob upoštevanju omejitev, ki se izvajajo zaradi varnosti objektov pod površino (predorske cevi z območjem sidranj) - pogoji so določeni v uredbi.

Izven sklenjenega območja državnega prostorskega načrta so zemljišča, na katerih se načrtujejo preureditve gospodarske javne infrastrukture (prestavitve, odstranitve, zaščita ipd.). Na teh zemljiščih se pridobiva služnost za namen ureditve gospodarske javne infrastrukture.

3 PROSTORSKE UREDITVE, KI SE NAČRTUJEJO Z DRŽAVNIM PROSTORSKIM NAČRTOM

Načrtovano državno cesto sestavljajo trije značilni deli:

- **štiripasovna cesta** med Otiškim vrhom oziroma mejo z občino Ravne na Koroškem in priključkom Slovenj Gradec – jug (v nadaljnjem besedilu: štiripasovna cesta),
- **dvopasovna navezovalna cesta** med Dravogradom in Otiškim vrhom (v nadaljnjem besedilu: navezovalna cesta) ter
- **dvopasovna obvozna cesta** po južnem robu Dravograda (v nadaljnjem besedilu: obvoznica Dravograd).



SLIKA 2: Shematičen prikaz poteka državne ceste

Strokovne rešitve so povzete iz izdelane strokovne podlage: »IDEJNI PROJEKT. Državna cesta Šentrupert – Dravograd (3. razvojna os). Sklop III: od priključka Slovenj Gradec - jug do Dravograda z obvoznicami. Lineal d. o. o., št. proj. 893, Maribor, april 2024«.

2.1 Štiripasovna cesta

Štiripasovna cesta se začne na stičišču z traso načrtovane državne ceste odseka 2 (Slovenj Gradec-jug – Velenje), kjer je tudi umeščen priključek Slovenj Gradec-jug. Poteka po vzhodni strani Slovenj Gradca, z viaduktom preči Mislinjo in se nadaljuje po Legenski planoti, kjer je načrtovan tudi pokriti vkop. Po prečkanju potoka Barbara se usmeri v predor Gradišče. Za izhodom iz predora je v dolini Mislinje umeščen priključek Slovenj Gradec – sever. Takoj za priključkom Slovenj Gradec- sever se trasa usmeri med pobočje in Mislinjo. V nadaljevanju poteka vzporedno z Mislinjo, naselje Sv. Jedrt obide v pokritem vkopu ter v nadaljevanju visoko nad Bukovsko vasjo. Pri Bukovski vasi preide preko doline na pobočje Selovca. Naselje Šentjanž pri Dravogradu obide visoko na pobočju po zahodni strani. Za naseljem se usmeri proti Ravnam na Koroškem in se zaključi na meji občine Ravne na Koroškem in občine Dravograd, kjer je trasa usklajena s točko navezave bodoče trase državne ceste Otiški Vrh – Holmec. Tik pred zaključkom odseka je umeščen priključek »Dravograd«.

Na trasi štiripasovne ceste so **trije izvennivojski priključki**:

- Dravograd,
- Slovenj Gradec – sever in
- Slovenj Gradec – jug.

Na štiripasovni cesti so **en predor in trije pokriti vkopi**:

- predor 1,8-1 Gradišče (enosmerni dvocevni predor) dolžine približno 730 m (desna cev dolžine 681 m, leva cev dolžine 595 m); NPP 11,37 m;
- pokriti vkop 1,8-2 Legen dolžine 165 m; NPP 23,60 m;
- pokriti vkop 1,8-3 dolžine približno 300 m (desna stran dolžine 245 m, leva stran dolžine 292 m); NPP 23,80 m;
- pokriti vkop 1,8-5 dolžine 782 m; NPP 23,60 m.

2.2 Navezovalna cesta

Navezovalna cesta 1 se odcepi od glavne ceste G1-1/240 MMP Vič – Dravograd in se nadaljuje med centrom Dravograda in levim bregom Drave po območju Špičasto polje med športnimi objekti in pokopališčem, kjer je predvidena izvedba pokritega vkopa. V nadaljevanju z mostom prečka reko Dravo cca. 200 m gorvodno od HE Dravograd. Za mostom čez Dravo se na navezovalno cesto z vzhodne strani priključi regionalna cesta R3-699/1263 Dravograd – Libeliče. Od krožnega križišča dalje se trasa ceste nadaljuje v predor Dobrava dolžine cca 85 m. Iz predora se trasa nadaljuje po strmem pobočju nad levim bregom Meže do predvidenega križišča.

Navezovalna cesta 2 od križišča umeščenega med levi breg reke Meže in planoto Dobrava, poteka po pobočju do železniške proge Maribor - Prevalje (št. 34), ki jo prečka z nadvozom in se z ostrim desnim krožnim lokom usmeri proti Prevaljam. Potrebna je deviacija glavne ceste G2-112/1256 Ravne-Dravograd, ki prečka navezovalno cesto. Potek navezovalne ceste 2 je na tem območju umeščen tako, da je ob čimbolj racionalni izrabi prostora (ob žel. progih in ob reki Meži) preko dveh križišč je možna izvedba navezovanja obstoječe prometne infrastrukture na navezovalno cesto. V nadaljevanju trasa prečka reko Mežo in se usmeri proti štiripasovni cesti. Navezovalna cesta je na štiripasovno cesto navezana preko priključka Dravograd v obliki trobente.

Na navezovalni cesti so **štiri nivojska križišča**, od tega dve krožni križišči;

Na štiripasovni cesti so **en predor in dva pokrita vkopa**:

- predor Dobrava 2,8-1: dolžine 285 m; NPP 11,37 m;
- pokriti vkop 2,8-2 (na navezovalni cesti 1): dolžine 166 m; NPP 10 m;
- pokriti vkop 2,8-3 (na navezovalni cesti 2): dolžine 57 m; NPP 8 m.

2.3 Obvoznica Dravograd

Obvoznica Dravograd se prične v krožnem križišču na navezovalni cesti. Od križišča naprej z viaduktom prečka železniško progo Maribor - Prevalje (št. 34), glavno cesto G1-4 Dravograd-Otiški Vrh ter Mežo. Po prečkanju doline Meže preide v predor. S predorom obide naselje in se na izstopu iz predora na vzhodnem robu naselja približa železniški progih Maribor - Prevalje (št. 34). V nadaljevanju na dolžini cca. 800 m vse do križišča poteka vzporedno z železniško progo na minimalni oddaljenosti 8 m od osi železniškega tira do roba bankine obvoznice. Pred podvozom čez železniško progo je predvideno križišče (desni breg). Tik pred mostom čez Dravo obvoznica prečka železniško progo Maribor - Prevalje (št. 34) s podvozom. Obvoznica Dravograd se zaključuje v novem krožnem križišču na levem bregu Drave kjer se naveže na Glavno cesto G1-1/241 Dravograd - Radlje, ki jo je potrebno v območju križišča preurediti.

Na obvoznici sta predvideni **dve nivojski krožni križišči in en predor**:

- predor 3,8-2 Otiški Vrh dolžine 1110 m; NPP 11,37 m s servisno predorsko cevjo.

2.4 Spremljajoči objekti

Na trasi državne ceste sta ob štiripasovni cesti načrtovana tudi dva spremljajoča objekta in sicer:

- **Bencinski servis SG-sever** je lociran na trasi štiripasovne ceste v območju izvennivojskega priključka SG-Sever pri naselju Troblje. Na površinah bencinskega servisa je predviden prostor za izvedbo treh točilnih otokov in šestih polnilnih mest ter ustrezno število parkirnih mest. Izvede se tudi polnilnica za električna vozila. Promet preko bencinskega servisa je enosmeren.
- **Vzdrževalna baza Podgorje** je locirana na območju Podgorja, ki se nahaja na drugem odseku severnega dela 3. razvojne osi. Na območju vzdrževalne baze Podgorje je v veljavi Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št.72/13), ki se s sprejemom tega DPN v delu spremeni in dopolni.

Vzdrževalna baza Podgorje zagotavlja obvladovanje vzdrževanja celotnega dela severnega dela 3. razvojne osi od Šentruperta do MMP Holmec v skupni dolžini cca 55 km. Vzdrževalna baza je na javno cestno omrežje navezana preko dostopnih ramp, ki se navezuje na počivališče Podgorje. Normalni prečni profil dvosmerne rampe znaša 7,5 m, enosmerne rampe pa 6,25 m. Promet na platoju vzdrževalne baze je načrtovan kot enosmerni, s potekom v nasprotni smeri urinega kazalca.

2.5 Odstranitev objektov

Zaradi gradnje državne ceste je potrebna odstranitev objektov na in ob trasi načrtovanih ureditev. Izdelana je bila strokovna podlaga: »ELABORAT PREVERITVE OBJEKTOV OB TRASI NAČRTOVANE CESTE (URBIS d. o. o., št. nal. 2019-DPN/SP-004, Maribor, december 2022)«, iz katere izhaja, da je:

- Za odstranitev predlaganih 51 stanovanjskih stavb s pripadajočimi pomožnimi objekti na trasi načrtovane ceste (35 stavb ob štiripasovni, 14 stavb ob navezovalni in 2 stavbi ob obvozni cesti), ki so neposredno na trasi načrtovanih ureditev (znotraj območja gradbenega posega). Od tega je 33 stanovanjskih stavb v občini Dravograd ter 18 v Mestni občini Slovenj Gradec.
- V Mestni občini Slovenj Gradec je na območju Pameč za odstranitev predvidenih 5 nestanovanjskih stavb z dejavnostjo, ki so na trasi načrtovane ceste. V občini Dravograd ob Dravi je trgovsko poslovni kompleks (3 objekti), ki ga je prav tako treba odstraniti, saj je na trasi načrtovane ceste.
- Ob trasi je še 11 stanovanjskih stavb s pripadajočimi objekti (9 v občini Dravograd in 2 v Mestni občini Slovenj Gradec), ki sicer niso neposredno na območju načrtovanih ureditev (znotraj meje gradbenega posega), so pa zaradi načrtovanih ureditev pod takšnim vplivom zaradi gradnje, ki ne omogoča njihovega obstoja na obstoječi lokaciji – funkcionalni vidik (nemogoča ureditev dostopa, z načrtovanimi ureditvami se poseže v funkcionalno zemljišče na način, da stavba več ne more normalno delovati ipd.), okoljski vidik (čezmerne obremenitve s hrupom, tresljaji ipd., poplave).

Elaborat je sestavni del prilog (spremljajoče gradivo) državnega prostorskega načrta.

V skladu z elaboratom sta za odstranitev predvideni tudi stanovanjski stavbi s pripadajočimi objekti na naslovih Selovec 59 in Selovec 66D, ki nista neposredno tangirani z načrtovanimi ureditvami. V skladu z uredbo je, v dogovoru z lastnikom in pod pogoji določenimi v uredbi, možna ohranitev in nadaljnja raba teh objektov:

Stanovanjska stavba s pripadajočimi pomožnimi objekti (Selovec 66D), ki se nahaja na zemljišču št. 31/12, k. o. Selovec v občini Dravograd je predvidena za odstranitev (O-37). Stavba se nahaja na območju pokritega vkopa, kjer bodo gradbena dela trajala približno 4 leta, v času gradnje pa so pričakovani večji vplivi na funkcionalno zemljišče (po končani gradnji se zemljišče rekultivira) ter kratkotrajni čezmerni vplivi na obremenitev s hrupom in kakovost zraka, ki jih zaradi bližine načrtovanih ureditev in poteka trase ni moč omiliti. Zaradi bližine izkopa ter varovanja gradbene jame z zemeljskimi sidri, ki bodo potekala tik pod temeljem stavbe, obstaja velika verjetnost, da bo v času gradnje prišlo do poškodbe nepremičnine; dodatni omilitveni ukrepi za zmanjšanje vpliva vibracij na tej lokaciji niso izvedljivi. V kolikor med gradnjo ne pride do poškodb stavbe, je možna njena ohranitev.

Stanovanjska stavba in ostala gospodarska poslopja ter pomožni objekti kmetije (Selovec 59), ki se nahajajo na zemljiščih št. 127, *11/1, 124, 126, 122 (vse k. o. Selovec) v občini Dravograd, so predvideni za odstranitev oz. preselitev kmetije (O-45), saj je obstoječa dejavnost zaradi gradnje državne ceste na tej lokaciji onemogočena. Možna je sprememba dejavnosti in ohranitev vseh stavb, saj se v njih ne posega, ohranjen je tudi dostop do zemljišč.

Drugi objekti v vplivnem območju gradnje:

Pred pričetkom del se na vseh območjih vpliva gradnje izvede posnetek nultega stanja terena z evidentiranjem vseh poškodb na sosednjih objektih. Eventualne poškodbe na objektih, nastale zaradi gradnje, se po končani gradnji sanira na stroške investitorja. V kolikor so poškodbe

objektov takšne, da sanacija ni smotrna, se objekt odstrani in na isti lokaciji izvede nadomestna gradnja enakovrednega objekta na stroške investitorja.

2.6 Dopustni posegi in dopustne dejavnosti

Na območju državnega prostorskega načrta so določeni tudi drugi dopustni posegi pod pogojem, da ne ovirajo gradnje in obratovanja prostorskih ureditev, načrtovanih s tem državnim prostorskim načrtom. Za vse posege se pridobi soglasje investitorja oziroma upravljavca, če so načrtovane prostorske ureditve že zgrajene in predane v uporabo.

Zaradi gradnje posegov s tem DPN, se določijo podrobni prostorsko ureditveni pogoji za gradnjo objektov na območjih:

- objektov, ki jim v času trajanja gradnje štiripasovne ceste ni mogoče zagotoviti ustreznih ukrepov pred negativnimi vplivi gradnje, pa se jih po končani gradnji lahko uporablja;



SLIKA 3: Stavba na naslovu Selovec 66D; EUP SEL-61; NRP - SK (VIR: OPN Občine Dravograd)

- objektov, ki jim zaradi gradnje državne ceste ni mogoče zagotoviti pogojev za obstoječo dejavnost, in se jih ob spremembi dejavnosti lahko ohranja;



SLIKA 4: Kmetija na naslovu Selovec 59; EUP SEL-54; NRP - A (VIR: OPN Občine Dravograd)

- pokopališča Dravograd, kjer se po izvedbi pokritega vkopa pokopališče preuredi na način, da posega nad območje pokritega vkopa;
- nad servisno cevjo predora Dravograd, kjer se lahko ohranja namenska raba prostora za poselitev, vendar ob omejitvah, ki izhajajo zaradi izvedenih podzemnih ureditev. Do izvedbe prostorskih ureditev, določenih s tem državnim načrtom, gradnja novih objektov na površini in pod površino ni dovoljena.



SLIKA 5: Nepozidano območje stavbnih zemljišč nad servisno cevjo predora Dravograd; EUP DRA-8; NRP SSe (VIR: OPN Občine Dravograd; NRP - A)

4 POGOJI GLEDE KRIŽANJ OZIROMA PRESTAVITEV GOSPODARSKE JAVNE INFRASTRUKTURE IN GRAJENEGA JAVNEGA DOBRA TER PRIKLJUČEVANJA PROSTORSKIH UREDITEV NANJE

Vsa križanja in prestavitve gospodarske javne infrastrukture in grajenega javnega dobra ter priključevanje prostorskih ureditev nanje se izvedejo v skladu z izdelanimi strokovnimi podlagami, ki so kot del idejnega projekta »Državna cesta Šentrupert – Dravograd (3. razvojna os). Sklop III: od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda za obvoznicami. Idejni projekt. Lineal d.o.o., št. proj. 893, april 2024, Maribor«, tudi obvezne priloge državnega prostorskega načrta:

Načrt	Strokovna podlaga	Izdelovalec
2/46	Načrt meteorne odvodnje z objekti	Lineal d.o.o.
2/48	Načrt kanalizacije	Lineal d.o.o.
3	Načrti s področja elektrotehnike	
3/1	Načrt ureditve VN vodov	IBE d.d.
3/2	Načrt ureditve SN in NN vodov	Lineal d.o.o.
3/3	Načrt javne razsvetljave	Lineal d.o.o.
3/4	Načrt prestavitve in zaščite TK vodov	Lineal d.o.o.
3/5	Načrt ECS	Lineal d.o.o.
4	Načrti s področja strojništva	
4/1	Načrt zaščite prenosnega plinovoda	IBE d.d.
4/2	Načrt prestavitve in zaščite distribucijskih plinovodov	IBE d.d.
4/3	Načrt vodovoda	Lineal d.o.o.

Pri izdelavi strokovnih podlag so bili upoštevani veljavni predpisi in smernice posameznih nosilcev urejanja prostora ter upravljavcev infrastrukturnih objektov in naprav.

5 POGOJI CELOSTNEGA OHRANJANJA KULTURNE DEDIŠČINE, OHRANJANJA NARAVE, VARSTVA OKOLJA IN NARAVNIH DOBRIN, UPRAVLJANJA VODA, VAROVANJA ZDRAVJA LJUDI, OBRAMBE DRŽAVE TER VARSTVA PRED NARAVNIMI IN DRUGIMI NESREČAMI

Prostorske ureditve so načrtovane ob upoštevanju veljavnih predpisov, varstvenih režimov, smernic nosilcev urejanja prostora ter usmeritev iz strokovnih podlag navedenih v spodnji preglednici, ki so kot del idejnega projekta »Državna cesta Šentrupert – Dravograd (3. razvojna

os). Sklop III: od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda za obvoznici. Idejni projekt. Lineal d.o.o., št. proj. 893, april 2024, Maribor«, tudi obvezne priloge državnega prostorskega načrta:

Načrt	Strokovna podlaga	Izdelovalec
11/2	Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupne zaščite	Epi Spektrum d.o.o.
11/7	Izvedba ukrepov za omilitev vplivov na živalski in rastlinski svet	Aquarius d.o.o.
11/8	Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode	IRGO Consulting d.o.o.
11/9	Elaborat ocene kakovosti zraka za izgradnjo DC	Epi Spektrum d.o.o.
11/10	Elaborat obremenitve s hrupom za izgradnjo DC	Epi Spektrum d.o.o.
11/11	Ocena vpliva na podzemne vode	IRGO Consulting d.o.o.
11/12	Ocena vpliva posega v vodna in priobalna zemljišča na stanje voda	VGB Maribor d.o.o.

Poleg navedenega je bila izdelana in upoštevana tudi strokovna podlaga: »Hidrološko – hidravlična študija za pripravo DPN za državno cesto Slovenj Gradec-jug - Dravograd, III. razvojna os. IzvoR d. o. o., Celje, april 2024, katere ukrepi so povzeti v DPN.

V državnem prostorskem načrtu so povzeti tudi ukrepi iz »Okoljskega poročila za pripravo državnega prostorskega načrta za državno cesto od Slovenj Gradca do Dravograda z obvoznici – faza DPN, Aquarius d. o. o. Ljubljana, št. naloge 1492-22 OP, Ljubljana, april 2024«.

Poplave

Načrtovane rešitve in DPN so izdelane ob upoštevanju izdelanih strokovnih podlag:

- »Hidrološko – hidravlična študija za pripravo DPN za državno cesto Slovenj Gradec-jug - Dravograd, III. Razvojna os (IzvoR d. o. o., Celje, april 2024)« ter
- Analize poplavnega dogodka avgusta 2023 (IZVO-R, d. o. o., april 2024), katere sestavni del je tudi ANALIZA ODPORNOSTI PROJEKTA NA POPLAVNI DOGODEK 4. 8. 2023 (IZVO-R, d. o. o., april 2024).

V državnem prostorskem načrtu so poleg načrtovanih omilitvenih ukrepov, ki izhajajo iz HHŠ, upoštevani tudi rezultati iz »Analiza odpornosti projekta na poplavni dogodek 4. 8. 2023 (IZVO-R, d. o. o., april 2024)«, na podlagi katere je sicer zaključeno, da je načrtovana cesta s pripadajočimi ureditvami odporna na morebitno ponovitev dogodka 4. 8. 2023, zato spremembe projektnih rešitev iz tega naslova niso potrebne.

Kljub vsemu pa so izdelovalci opozorili, da so doseženi pretoki Meže presegali 500-letne pretoke, ki veljajo po obstoječi hidrologiji. Glede na stališče DRSV ter tudi siceršnja prakso po tovrstnih dogodkih, bo potrebno v nadaljnjih postopkih pristopiti k novi hidrološki analizi porečja Meže. Možno je pričakovati, da bodo novi pretoki višji od do sedaj veljavnih. Vežano na bodoče postopke umeščanja in izgradnje državne ceste je, poleg pričakovanih spremenjenih hidroloških izhodišč, nezanemarljivo tudi dejstvo, da se trenutno pripravlja sprememba t. i. poplavne uredbe, katere zahteve in njihova interpretacija imajo lahko pomemben vpliv na umeščanje bodoče ceste v prostor oz. pridobivanje (pozitivnih) mnenj nosilcev urejanja prostora v postopkih pridobivanja dovoljenj za gradnjo.

Spremenjena (trenutno še neznan) zakonodaja in spremenjena hidrološka izhodišča bi lahko v nadaljnjih postopkih zahtevala od investitorja zagotavljanje dodatnih omilitvenih ukrepov za zmanjševanje poplavne ogroženosti v širšem, ne nujno s cesto in pripadajočimi ureditvami tangiranem prostoru. Kot tovrstna območja, kjer bi ob morebitnem povečanju visokovodnih količin lahko prišlo do pomembnih sprememb – npr. danes pri Q100 nepoplavljena poseljena območja bi po spremembi hidrologije postala pri Q100 poplavljeni, so razpoznali območje poslovne cone Pameče ter poslovne cone v Otiškem vrhu.

Za ta območja so izdelovalci predlagali, da se razširi območje, ki bi pri najbolj negativnem scenariju omogočilo izvedbo dodatnih omilitvenih hidrotehničnih ukrepov, kar je bilo upoštevano pri določitvi meje DPN.

Podzemne vode

Trasa ceste poteka čez opuščeno VVO območje za vodni zajetji Bukovska vas in Sv. Jedrt. Zaradi poteka čez VVO je bila izdelana tudi analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode, (IRGO Consulting, d.o.o.; marec, 2022). Vodovarstveno območje je bilo na podlagi mnenja, ki izhaja iz strokovnih podlag za VVO (Lapajne s sod, 2006), ukinjeno, pitna voda pa se je zagotovila iz javnega vodovoda. Stanje vodovarstvenih območij in drugih virov podzemne vode je predstavljeno v poglavju Oskrba s pitno vodo tega Okoljskega poročila.

V fazi izdelave DPN so bili preverjeni vplivi na podeljene vodne pravice, ki jih s planom predvideni posegi tangirajo oziroma se nahajajo v njihovem vplivnem območju. Ugotovljeno je bilo, da se na vplivnem območju plana nahajajo le veljavna vodna dovoljenja za posege v podzemno vodo. V Elaboratu Ocena vpliva posega na podzemne vode za državno cesto Slovenj Gradec jug – Dravograd (III. razvojna os) (IRGO Consulting, d.o.o., marec 2023) je bil preverjen dejanski vpliv načrtovanega posega na posamezno vodno pravico. S planom predvideni posegi so bili optimizirani na način, da se v vodna dovoljenja posega v čim manjšem obsegu. Za vodna dovoljenja, na katera bi bil možen vpliv, so v OP predvideni omilitveni ukrepi, ki bodo zagotovili, da podeljene vodne pravice ne bodo omejene. V fazi izdelave projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja se elaborat nadgradi, na vodnih virih, kjer so podeljene vodne pravice, se izvedejo terenske raziskave, na podlagi katerih se določijo podrobni ukrepi potrebni za njihovo zaščito.

6 ZAČASNE GRADBIŠČNE CESTE

V času gradnje se izvedejo začasne preureditve obstoječih cest, kot obvozi med gradnjo za pomembnejše objekte. Po končani gradnji se ureditve odstranijo, na zemljiščih pa se vzpostavi raba v skladu z ureditvami, načrtovanimi v tem prostorskem načrtu oziroma se vzpostavi prvotna raba. Rešitve so razvidne iz idejnega projekta, ki je v obveznih prilogah državnega prostorskega načrta

Začasne rešitve deviacij med gradnjo so naslednje:

- Deviacija 1,1-18F je namenjena začasnemu obvozu lokalne ceste LC 377191 v času gradnje podvoza 1,3-6 in 1,3-7.
- Deviacija 1,1-19F je predvidena kot gradbiščna cesta za dostop gradbenih strojev ter za odvoz in dovoz materiala na južni portal predora 1,8-1.
- Deviacija 1,1-39F je namenjena začasnemu obvozu javne poti JP 878943 v času gradnje pokritega vkopa 1,8-2. Istočasno je možno graditi nadvoz 1,4-4, vendar je zaključek del na deviaciji regionalne ceste R3-6924 pogojen z zaključkom del na pokritega vkopa in s tem tudi vzpostavitev končne deviacije javne poti JP 878943 preko pokritega vkopa.
- Deviacija 1,1-40F je namenjena dostopu do platoja na zahodni strani južnega portala. Na platoju se trenutno nahaja obstoječ objekt, ki se odstrani.
- Deviacija 1,1-41F je namenjena začasnemu obvozu javne poti JP 578151 v času gradnje pokritega vkopa 1,8-3.
- Deviacija 1,1-42F je predvidena kot gradbiščna cesta za dostop gradbenih strojev ter za odvoz in dovoz materiala
- Deviacija 1,1-43F je namenjena začasnemu obvozu lokalne ceste LC 078111 v času gradnje podvoza 1,3-5.
- Deviacija 1,1-44F je namenjena začasnemu obvozu javne poti JP 578261 v času gradnje podvoza 1,3-1.
- Deviacija 1,1-45F je namenjena začasnemu obvozu javne poti JP 578781 v času gradnje pokritega vkopa 2,8-2.

- Deviacija 1,1-46F je namenjena začasnemu obvozu javne poti JP 578251 v času gradnje pokritega vkopa 1,8-5.

7 USMERITVE ZA DOLOČITEV ENOT UREJANJA PROSTORA IN OBMOČIJ PODROBNEJŠE NAMENSKE RABE PROSTORA

Usmeritve za določitev enot urejanja prostora in podrobnejše namenske rabe prostora v OPN občin so prikazane v priloženi grafični prilogi.

Za območje državnega prostorskega načrta se predlaga namenska raba – prometna infrastruktura. Na območjih začasnih ureditev se po končani gradnji vzpostavi obstoječa raba prostora (povrnitev v prvotno stanje).

Enote urejanja prostora (EUP) in podrobnejša namenska raba prostora (NRP) v OPN občin se določijo glede na:

- a) zemljišča izključne rabe (cesta; PC) so zemljišča potrebna za izgradnje štiripasovne in navezovalne ceste ter obvoznice Dravograd z vsemi objekti in ureditvami na njej (IR1; IR2, IR4, IR6, IR8, IR10);
 - znotraj zemljišč izključne rabe se lahko svoj EUP določi zemljiščem, ki se jih po končani gradnji rekultivira; NRP v OPN občin se določi skladno z rabo sosednjih zemljišč;
 - znotraj zemljišč izključne rabe se svoj EUP lahko določi zemljiščem, ki so potrebna za izvedbo regulacij vodotokov; v tem primeru predlagana NRP v OPN občin je VC;
- b) na zemljiščih omejene rabe (za potrebe preureditev GJI) določitev EUP ni potrebna saj se jih lahko vključi v obstoječe EUP; NRP v OPN občin se ne spreminja; upoštevajo se pogoji pristojnega upravljavca glede omejene rabe zemljišč (IR11);
- c) na zemljiščih omejene rabe (nad predori); EUP se zemljiščem nad predori določi svoj EUP (IR3, IR5, IR7, IR9); po končani gradnji ostajajo omejitve v skladu s to uredbo; namenska raba se ne spreminja oz. se določi skladno z rabo sosednjih zemljišč.

8 DOPUSTNI POSEGI V OBSTOJEČE OBJEKTE IN DOPUSTNE DEJAVNOSTI DO ZAČETKA GRADNJE

Do začetka gradnje so na območju državnega prostorskega načrta dopustni gradnja, rekonstrukcija in vzdrževanje objektov gospodarske javne infrastrukture in grajenega javnega dobra, izvajanje ukrepov pred škodljivim delovanjem voda, izvajanje ukrepov za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami in vzdrževanje, rekonstrukcija in odstranitev obstoječih objektov, pri čemer se namembnost objektov ne spreminja, zunanja ureditev dvorišč in dostopnih poti do obstoječih ali novih stavb zunaj območja državnega prostorskega načrta ter vse druge dejavnosti, ki jih je mogoče izvajati v skladu z merili in pogoji uredbe.

Posegi iz prejšnjega odstavka so dopustni, če se zaradi njih ne poslabšajo pogoji za izvedbo ureditev, ki so predmet državnega prostorskega načrta, in če z njimi soglaša investitor oziroma upravljavec, če so načrtovane prostorske ureditve že zgrajene in predane v uporabo.