



REPUBLIKA
SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA
OKOLJE IN PROSTOR

MINISTRSTVO ZA
INFRASTRUKTURO

Številka: 35008-2/2006

Datum: 12. 7. 2017

Zadeva: **Državni prostorski načrt za cesto med AC A1 Maribor –Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os – sredinski del)**

Zveza: **Stališča do pripomb in predlogov, podanih v času javne razgrnitve, ki je potekala v času od 4. oktobra 2016 do 4. novembra 2016**

Gradivo, ki je bilo razgrnjeno v času javne razgrnitve:

- Študija variant z naslovom: »Dopolnitev študije variant/predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante za cesto med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu«, ki jo je pod številko projekta RC-552/10-ŠV avgusta 2016 izdelal Razvojni center Planiranje d.o.o Celje;
- Okoljsko poročilo z naslovom: »Dopolnitve okoljskega poročila za tretjo razvojno os – osrednji del (OPNVR, V1 in V2)«, ki ga je pod številko projekta 1214 avgusta 2016 izdelal Oikos d.o.o. Kamnik;
- povzetek za javnost;
- ostale strokovne podlage, na katerih temeljijo predlagane rešitve, med drugim tudi:
 - »Študija variant s predlogom najustreznejše variante za državno cesto med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu«, ki jo je pod številko projekta 302-1-2/07 aprila 2008 izdelal Razvojni center Planiranje d.o.o Celje;
 - »Okoljsko poročilo za DPN za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os – osrednji del)«, ki ga je pod številko projekta 756 decembra 2008 izdelal Oikos d.o.o. Domžale.

Javna razgrnitev in javne obravnave:

Gradivo je bilo **javno razgrnjeno od 4. oktobra do 4. novembra 2016:**

- na Ministrstvu za okolje in prostor, Direktoratu za prostor, graditev in stanovanja, na lokaciji Dunajska 21, Ljubljana,
- na Ministrstvu za infrastrukturo, Direktoratu za kopenski promet, Langusova 4, Ljubljana,
- v prostorih Občine Žalec, Ulica Savinjske čete 5, 3310 Žalec,
- v prostorih Mestne občine Celje, Trg celjskih knezov 9, 3000 Celje,
- v prostorih Občine Radeče, Ulica Milana Majcna 1, 1433 Radeče,
- v prostorih Občine Laško, Mestna ulica 2, 3270 Laško,
- v prostorih Krajevne skupnosti Laško, Trubarjeva ulica 3, 3270 Laško,
- v prostorih Krajevne skupnosti Rečica, Huda jama 1, 3270 Laško,
- v prostorih Krajevne skupnosti Marija Gradec, Marija Gradec 29, 3270 Laško,
- v prostorih Krajevne skupnosti Rimske Toplice, Aškerčeva cesta 6, 3272 Rimske Toplice,
- v prostorih Krajevne skupnosti KS Zidani Most, Zidani Most 12, 1432 Zidani Most,
- v prostorih Občine Škocjan, Škocjan 67, 8275 Škocjan,
- v prostorih Občine Sevnica, Glavni trg 19a, 8290 Sevnica,
- v prostorih Občine Mokronog Trebelno, Pod Gradom 2, 8230 Mokronog,
- v prostorih Občine Šmarješke Toplice, Šmarjeta 66, 8220 Šmarješke Toplice,
- v prostorih Mestne občine Novo mesto, Seidlova c. 1, 8000 Novo mesto,
- v prostorih Občine Braslovče, Braslovče 22, 3314 Braslovče,
- v prostorih Občine Prebold, Hmeljarska 3, 3312 Prebold,
- v prostorih Občine Trbovlje, Mestni trg 4, 1420 Trbovlje,
- v prostorih Občine Hrastnik, Pot Vitka Pavliča 5, 1430 Hrastnik,
- v prostorih Občine Litija, Jerebova ulica 14, 1270 Litija,
- v prostorih Občine Šentrupert, Šentrupert 33, 8232 Šentrupert,
- v prostorih Občine Mirna, Glavna cesta 28, 8233 Mirna,
- v prostorih Občine Trebnje, Goliev trg 5, 8210 Trebnje,
- v prostorih Občine Šentjur, Mestni trg 10, 3230 Šentjur,
- v prostorih Občine Dobje, Dobje pri Planini 26, 3226 Dobje pri Planini,
- v prostorih Občine Krško, Cesta krških žrtev 14, 8270 Krško.

Gradivo je bilo v obdobju iz prejšnjega odstavka javno razgrnjeno tudi v digitalni obliki na spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor (pod »aktualno/pomembne povezave/državni prostorski načrti/javne razgrnitve in seznanitve«) in Ministrstva za infrastrukturo, Direktorata za kopenski promet.

V sklopu javne razgrnitve so potekale **javne obravnave**:

- 11. 10. 2016 s pričetkom ob 15.00 v dvorani Ekomuzeja hmeljarstva in pivovarstva, Cesta Žalskega tabora 2, 3310 Žalec,
- 11. 10. 2016 s pričetkom ob 18.00 v sejni sobi pod dvoranami Mestne občine Celje, Trg celjskih knezov 9, 3000 Celje,
- 12. 10. 2016 s pričetkom ob 15.00 v sejni sobi Občine Radeče, Ulica Milana Majcna 1, 1433 Radeče,
- 12. 10. 2016 s pričetkom ob 18.00 v Kulturnem centru Laško, Trg svobode 6, 3270 Laško,
- 18. 10. 2016 s pričetkom ob 15.00 v dvorani Upravno kulturnega centra, Pod gradom 2, 8230 Mokronog,
- 18. 10. 2016 s pričetkom ob 18.00 v Kulturni dvorani Sevnica, Kvedrova c. 25, 8290 Sevnica,
- 20. 10. 2016 s pričetkom ob 15.00 v dvorani Metelkovega doma, Škocjan 35, 8275 Škocjan,
- 20. 10. 2016 s pričetkom ob 18.00 v dvorani Družbenega doma Šmarjeta, Šmarjeta 66, 8220 Šmarješke Toplice,
- 25. 10. 2016 s pričetkom ob 18.00 v dvorani šolskega centra Grm- center biotehnike in turizma, Sevno 13, 8000 Novo mesto.

Postopek v povezavi z javno razgrnitvijo:

V času javne razgrnitve in na javnih obravnavah so bile podane pripombe in predlogi na razgrnjeno gradivo. Pripombe so podali občine in zainteresirana javnost. V skladu z določili prvega odstavka 26. člena Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor so bila pridobljena tudi mnenja nekaterih občin o upoštevanju smernic z vidika izvajanja občinskih lokalnih javnih služb ter druge pripombe in predlogi na predstavljeno gradivo.

Pripombe in predlogi so bili podani v pisni obliki po pošti, po elektronski pošti ter ustno na javni obravnavi.

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja in Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet sta skupaj z izdelovalci študije variant in okoljskega poročila, investitorjem in izdelovalci strokovnih podlag temeljito preučili vse prispele pripombe in predloge ter do njih zavzeli stališče.

1. PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA POSTOPEK	6
2. PRIPOMBE IN PREDLOGI NA ZASNOVO, POTEK IN TEHNIČNE REŠITVE CESTE	32
DEVIACIJE, GOSPODARSKA JAVNA INFRASTRUKTURA	57
GEOLOGIJA	59
3. PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA VARSTVO OKOLJA	64
PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA VARSTVO KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ	69
PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA VARSTVO BIVALNEGA OKOLJA	71
4. PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA PROMET IN EKONOMIKO	81
5. PREMOŽENSKO PRAVNE ZADEVE	87
6. SPLOŠNE PRIPOMBE IN PREDLOGI	88
7. PRIPOMBE IN PREDLOGI OBČIN IN CIVILNE INICIATIVE	101

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

A1	avtocesta z oznako A1
A2	avtocesta z oznako A2
ca.	približno
CPVO	Celovita presoja vplivov na okolje
DC	državne ceste
DPN	Državni prostorski načrt
EŠD	evidenčna številka dediščine (kulturne dediščine)
EU	Evropska unija
G1-5	oznaka glavne ceste
G1	oznaka variante
G2	oznaka variante
G2-n1	oznaka variante
GJI	gospodarska javna infrastruktura
ha	hektar
I4	oznaka variante
IDP	idejni projekt
IDZ	idejna zasnova
JP	oznaka javne poti
km	kilometer
m	meter
MKA	multikriterijska analiza
NUP	nosilci urejanja prostora
OP	okoljsko poročilo
OPN	občinski prostorski načrt
OPPN	občinski podrobni prostorski načrt
OPNVR	oznaka variante - optimizirani predlog najprimernejše variante
PLDP	povprečni letni dnevni promet
PM10	trdi delec, ki je prisoten v zraku premera 10 mikronov
PVO	presoja vplivov na okolje
RS	Republika Slovenija
3RO	tretja razvojna os
ŠV	študija variant
ŠV/PIZ	študija variant, predinvesticijska zasnova
V1	oznaka variante
V2	oznaka variante
ZPNačrt	Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07 in 70/08 - ZVO-1B, 108/09 in 80/10 – ZUPUDPP, 106/10 popr., 43/11-ZKZ-C in 57/12)
ZUPUDPP	Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10-popr. in 57/12)
ZVO	Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odločba US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09 – ZPNačrt-A, 108/09, 48/12, 57/12, 92/13 in 56/15)
ZZB	zemeljski zadrževalni bazen

1. PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA POSTOPEK

Pripomba 1.1.1 Ana Bregar

Proti 3RO skozi Laško, proti hitri cesti, proti minimalni alternativni proti obvoznici, saj že ne veste kako bi jo poimenovali - tudi obvoznica bi enkrat prešla v 3RO- leta 2026 dvopasovna cesta po vaših projekcijah ne bi prenesla pritiska (str. 186-Študija variant—RC Celje; April 2008).

3.č1. Ustava določa, da ima v Sloveniji oblast ljudstvo. Nadalje ustava določa pravico do peticije, po kateri ima vsak državljan pravico do vlaganja peticij in drugih pobud splošnega pomena. Aarhuska konvencija opredeljuje javnost kot eno ali več fizičnih ali pravnih oseb, ki imajo pravico dostopa do informacij, udeležbo javnosti pri odločanju in dostopu do pravnega varstva. Pri pregledu »Študije variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in A2 iz 2008, podajam pripombe tudi na samo študijo in zahtevam ponovno presojo.

Stališče 1.1.1:

Izraženo je mnenje. Očitki o kršenju Aarhuske konvencije so neutemeljeni in se običajno nanašajo na zahteve konvencije, ki določa načela za vključevanje zainteresiranih družbenih skupin in posameznikov v posege v okolje oziroma posege v prostor. Sodelovanje javnosti je v slovenskem pravu urejeno tudi v postopkih umeščanja prostorskih ureditev v prostor v obliki javnih razgrnitev in javnih obravnav. Postopka umeščanja prostorskih ureditev v prostor sta normativno in institucionalno urejena v Zakonu o prostorskem načrtovanju in Zakonu o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor.

Pripomba 1.1.2

1 REKREACIJA, TURIZEM, ZELENE POVRŠINE: Varianta G2 je absolutno manj primerna (MF). V študiji ni realno ocenjen vpliv na rekreacijo in turizem. V naselju Debro se varianta G2 približa športno rekreacijski površini in preseka zeleno zaledje v neposredni bližini Doma starejših Debro. Približa se športno rekreacijski površini OSNOVNE ŠOLE IN VRTCA DEBRO. Na tej športno rekreacijski površini trenira tudi KK Zlatorog Laško. To lahko potrdijo tudi ostali, da včasih trenirajo na teh površinah. Prav tako preseka pohodniško pot na Šmohor in kolesarko pot. S strani MOL je na oktobrski seji prišla močna pobuda s strani svetnika (dokaz: posnetek seje občinskega sveta oktober 2016), da gre za močno zainteresiranost župana in politike po novih zelenih površinah »veliko travnato igrišče v Debru« - OPPN v naselju Debro - še bliže vplivnemu območju načrtovane ceste. Zahtevam, da se ta točka ponovno preveri, ker je bila po dobrem poznavanju terena ocenjena nepravilno.

Stališče 1.1.2:

Izraženo je mnenje. Poglavje »Rekreacija in turizem« je obravnavano v strokovni podlagi Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, Razvojno urbanistični elaborat, RC Planiranje, proj. št. 02-2-1/07, marec 2008. Kot bolj primerne se ocenjujejo variante, ki ne posegajo v območje rekreacije in ne presekajo povezav med naseljem in njegovim zelenim zaledjem. Bolj primerne variante so tiste, ki izboljšajo dostopnost do turistično rekreativnih območij, vendar pa ne smejo razvrednotiti kakovosti okolja. Varianta G2 preseka območje zelenih površin pri naselju Debro ter športno rekreativno

območje in rob turističnega območja pri Rimski Toplicah. S predvidenimi priključki ustrezno navezuje turistična ter druga športno rekreativna območja. Primerno navezuje tudi turistična območja. Trasa je ovrednotena kot primerna, najbolje pa je bila po tem vidiku ocenjena varianta G1. V sklopu ŠV/PIZ je bil vidik rekreacija in turizem obravnavan v strokovni podlagi Razvojno urbanistični elaborat, RC Planiranje, proj. št. 552/10, junij 2010 v sklopu poglavja Prostorska kakovost. Kot najprimernejša je bila po tem vidiku ocenjena varianta V2. Ne glede na ocene po posameznih vidikih, pa je bila kot najprimernejša predlagana varianta OPNVR, ki je bila v sinteznem vrednotenju (multikriterijska analiza po vseh vidikih) ocenjena kot najprimernejša. V naslednjih fazah načrtovanja bo trasa optimizirana tako, da bo primerno oddaljena od športno rekreacijskih površin.

Pripomba 1.1.3

2. MINERALNE SUROVINE

Pod točko 1.8.3. str. 93 je navedeno: »Poseg v širše območje črpanja pitne vode je potrebno uskladiti s koncesionarjem črpanja pitne vode. Zahtevamo, da se prouči vpliv na črpanje pitne in distribucijo pitne vode izvira »Rudnik« v neposredni bližini načrtovane ceste.

Stališče: 1.1.3

Pripomba se upošteva. V Študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, Študija variant in predlog najustreznejše variante, RC Planiranje, proj. št. 302-1-2/07, april 2008 je navedeno, da se varianta G2 pri poteku mimo Laškega vodi v primerni oddaljenosti od nadzemnega in podzemnega pridobivalnega prostora. Poseg v širše območje je potrebno uskladiti s koncesionarjem črpanja pitne vode. Navedba je obvezna za naslednje faze načrtovanja.

Pripomba 1.1.4

3. ZRAK »Načrtovalci sami na strani 117 navedene študije navajajo, da varianta G2 poteka po urbaniziranem območju od Celja preko Laškega in da, je tu je skoncentriranega veliko prebivalstva«. Na str. 241 navajate velik vpliv na ekološko in socialno funkcijo gozdov. Tudi laiki ugotavljamo, da bi bil vpliv izgradnje na prebivalstvo uničujoč. Cesto speljite stran od naselja Debro, Strmca, pa vam nihče ne bo nasprotoval. Ne pa tik nad naseljem. Ne pristajamo na tunele in pokrite vkope! Zahtevam podrobnejšo proučitev vpliva delcev NO2 in P10 na blokovska naselja Cesta v Rečico, Badovinčeva, Poženelova v Debru, otroke v OŠ DEBRO, VRTEC DEBRO, DOM STAREJŠIH DEBRO in rekreacijske površine Debro. Ti otroci se zunaj igrajo z vzgojitelji, imajo ure telesne vzgoje, hodijo v gozd na učne sprehode. Kam bodo hodili potem? Bodo še lahko telovadili, trenirali zunaj v zdravem okolju? V Zdravilišču Laško so ljudje, ki pridejo na rehabilitacijo.

Stališče 1.1.4:

Pripomba se upošteva. Predlog najustreznejše variante je pripravljen na ravni študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe, tudi odmik od naselij Debro in Strmca, če je to tehnično izvedljivo. Takrat bo tudi mogoče podrobneje oceniti in prikazati možne vplive emisij pri izhodih iz predorov oz. vhodih vanje na okolico na ravni natančnosti kot se pričakuje v podani pripombi (na ravni posameznih objektov).

Varianti OPNVR in V2 bosta umaknili tranzitni promet iz naselja Laško, s čimer bodo zmanjšane emisije v zrak v Laškem, torej tudi v okolici zdravilišča.

Pripomba 1.1.5

4. KOLIČINA ZEMELJSKIH DEL: Varianto ocenjujete kot najustreznejšo. Niste pa proučili niti vseh pripomb krajanov, ki ostro protestiramo proti trasi tik nad naseljem z malo zemeljskimi deli. Zato zahtevamo, da tudi to točko preverite ponovno. Ostro protestiramo trasi tik nad naseljem Debro. Speljite jo čez gozdove, stran od ljudi in ne bo stroškov s protihrupnimi ograjami in ne bo nasprotovanja krajanov!!! Za Laško pa naredite navezovalno cesto.

Stališče 1.1.5:

Izraženo je mnenje. V ŠV in ŠV/PIZ so bili obravnavani vsi vidiki, tudi gradbeno tehnični vidik, v sklopu katerega so bila ocenjena zemeljska dela za posamezno varianto. Glede na količino zemeljskih del je bila varianta G2 (OPNVR) ocenjena kot bolj primerna.

Pripomba 1.1.6

5. STANJE PROMETA (za g. WILLENPARTA)

Ne strinjamo se z oceno stanja prometa v poglavju 3.1.4.4. str. 180 kjer je navedeno, da je bilo na glavni cesti leta 2006 od 5-15.000 vozil/dan. Zahtevamo, da se v Občini Laško vzpostavi stanje kot pred letom 2000, da se zniža podvoz v Zidanem Mostu na stanje leta 2000 in se kršitelji tovornjakarji, ki brez vinjet ubirajo krajšo pot ustrezno sankcionirajo. Da se v Celju nazaj ponovno postavi znak, ki je bil nasilno odstranjen. Le na takšen način bo možno realno oceniti potrebe za Laško. Kajti v tem primeru ne bo tovornjakov (samo za TIM in Pivovarno to je zanemarljivo), za lokalne potrebe pa se lahko obnovi obstoječa cesta. Zahtevamo, da naredite analize na realnem stanju. Analiza je bila narejena na neresnično prikazanem stanju. Kajti KS je dala soglasje samo za tovornjake Pivovarne. Mirno Laškega pa danes vozijo vsi. Zahtevamo odgovore in da raziščete sledeče: -ali je bila odstranitev znakov odrejena, kdaj s katerim aktom, kdo? -Če so bili znaki odstranjeni od neznancev kaj dela vodstvo VOC-a kot upravljavec, odgovornost pristojnega vodstva? -Zakaj policija ne sankcionira tovornjakov kršiteljev (ker ni znakov?) Krajanji od MOP, in Ministrstva za promet zahtevamo temeljito proučitev problema. Šele potem bodo za Laško lahko narejene prave analize!!!

Stališče 1.1.6:

Izraženo je mnenje. Podatki o prometnih obremenitvah so pripravljani na osnovi podatkov, pridobljenih iz avtomatskih števecv prometa na obravnavanem območju. Ocena stanja in napovedi so povzete iz podatkov na avtomatskem števnem mestu 90 Košnica, kjer je bilo leta 2006 na povprečni delovni dan 14.902 vozil. Promet po Laškem (tako imenovani tranzitni promet) upade. Podatki iz leta 2015 (vir: DRSl) na tem odseku so sledeči:

- odsek Celje – Laško, števno mesto 90 Košnica, 13.358 vozil;
- odsek Laško – Šmarjeta, števno mesto 580 Strmca, 8.804 vozil;
- odsek Laško – Šmarjeta, števno mesto 91 Rimske Toplice, 6.335 vozil;
- odsek Laško Šmarjeta, števno mesto 73 Zidani Most, 4.900 vozil.

Obstoječa prometna ureditev na glavni cesti ni predmet ŠV in ŠV/PIZ.

Pripomba 1.1.7

6. TURIZEM

Glede na to, da sta obe zdravilišči proti avtocesti pa sledeče. Zaustavite tovornjake in jih preusmerite na obstoječe avtoceste kjer bodo plačali cestnino. Če gre mimo zdravilišča ostali

promet je samo dobro, saj se bo tam vsaj kdo ustavil. Če bi bil na AC priključek Strmca, lahko Zdravilišče Laško kar zapremo, ker se bi vsak odpeljal mimo. V Laškem niste predstavili nobenega izvoza. Zahtevamo preveritev vpliva gradnje na termalne vrelce v Laškem.

Stališče 1.1.7:

Izraženo je mnenje. Gradnja načrtovane ceste bo zmanjšala prometno obremenitev v Laškem, kar bo zmanjšalo tudi hrupno obremenjenost območja zdravilišča in odmaknilo večino prometa od termalnih vrelcev v Laškem. Varianti OPNVR in V 2 sta od termalnih vrtin v Laškem dovolj oddaljeni, da nanje ne bi vplivali. V ŠV iz leta 2008 je bil načrtovan tudi priključek »Debro«, ki pa je bil na osnovi pripomb krajanov kasneje umaknjen in načrtovan na mestu križanja načrtovane ceste in obstoječe glavne ceste v Strmci.

Vpliv gradnje na vse sestavine okolja, tudi na termalne vrelce, je bil na nivoju OP že preverjen, podrobneje pa bo obdelan še v naslednjih fazah projekta (PVO).

Pripomba 1.1.8

7. KULTURNA DEDIŠČINA:

V območju načrtovanega cestnega telesa nikjer niste nikjer proučevali vpliva na kulturno dediščino v naselju Debro. Iz študije variant s predlogom najustreznejše variante RC-2008 ni nikjer prikazano, da bi s cesto posegli v »Arheološko območje Volovšek« in, da bi s podvrtavanjem posegli v območje »Kulturnega spomenika Šmihel«. Šlo bi za podvrtavanje edinstvene, že sedaj statično vprašljive cerkve z dvema turnoma? Prilagam javno objavljene podatke iz i-občina.

Stališče 1.1.8:

Izraženo je mnenje. Vplivi na kulturno dediščino so bili zajeti v okoljskem poročilu glede na sedanjo raven načrtovanja (študija variant oz. idejna zasnova). V kasnejših, podrobnejših fazah načrtovanja bodo vplivi natančneje analizirani v Poročilu o vplivih na okolje, ki je podlaga za izdajo okoljevarstvenega soglasja za tak poseg; ocenjeni bodo morali biti tako vplivi posega med gradnjo, kot med obratovanjem in razgradnjo ter podani ustrezni omilitveni ukrepi.

V tej fazi prostorskega načrtovanja je potek trase okvirno določen, zato ni mogoče govoriti o spodkopavanju objektov kulturne dediščine, kot je cerkev Svetega Mihaela (EŠD EŠD 3092) v Šmihelu. Varianta je izrisana vzdolž zahodnega roba vplivnega območja cerkve kot kulturnega spomenika, pri čemer gre za vplivno območje z vidika vidnosti in pogledov na objekt kulturne dediščine. V okoljskem poročilu je obravnavano tudi možno poseganje v arheološko območje Volovšek (EŠD 29749). V naslednji fazi bodo pri natančnejšem načrtovanju obdelane tehnične rešitve, s katerimi bodo vplivi na kulturno dediščino zmanjšani. Zlasti v primeru, ko varianta poteka po robu območij kulturne dediščine se pri podrobnem načrtovanju traso umakne iz območja, če je le tehnično izvedljivo.

Pripomba 1.1.9

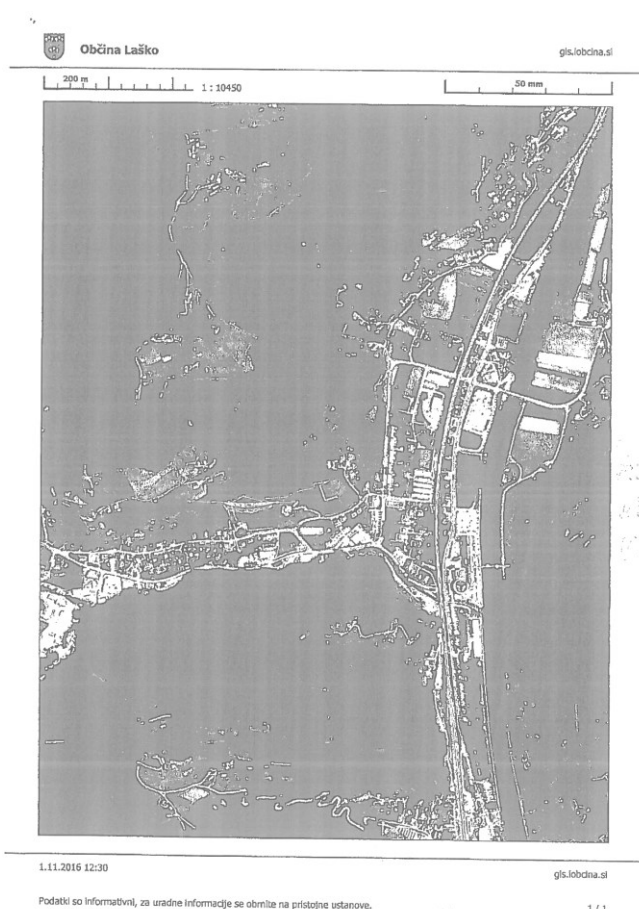
8. EPO: Nikjer v študiji ni navedeno, da bi z gradnjo posegli v EPO-ekološko pomembna območje Šmihel.

Zahtevamo, da proučite dane pripombe na študijo in, da študijo v navedenih točkah ponovno presoimate. Cesto speljite stran od naselij, kjer ne bo terjala rušitev in neposredno prizadela ljudi. Ne strinjamo se z minimalno alternativo! Gre za ekonomsko najdražjo varianto in ekonomsko nesprejemljivo traso, ki bi prizadela gosto naseljena območja Debra, Strmce in

Laškega. V celoti podpiram CIVILNO INICIATIVO, G. Vindišarja. Predlagam pa, da pristojni proučite varianto, ki bo potekala stran od gosto naseljenega območja in naredite navezovalno cesto za Laško. Temu ljudje ne bi nasprotovali. Ne želim, da bi cesta kogarkoli prizadela.

V primeru, da boste ignorirali prizadete stanovalce ob trasi in, da bo vlada proti volji ljudi potrdila minimalno alternativo skozi Debro in začela z rezervacijami prostora se bomo obrnili na upravno sodišče, kjer bomo uredbo izpodbijali kot posamični akt, ki posega v pravice posameznika, da živi v zdravem življenjskem okolju, da diha čisti zrak, ne v hrupnem okolju ipd. Če to ne bo zadostovalo paše naprej na evropske institucije.

Upam, da boste razumeli probleme malega človeka. Razumem, da zaposleni na MOP in Ministrstvu za promet samo opravljate svoje delo. Toda prosim, premislite da gre za gosto naseljena naselja in za usodo malega človeka



Priloga 1

Ekološko pomembna območja

Identifikacijska številka	Ime ekološko pomembnih območij
11300	Kamniško - Savinjske Alpe
11500	Velenjsko - Konjiško hribovje
12100	Zasavsko hribovje
12200	Kozjansko - Sotla
12300	Menina planina
12600	Bohor - Vetrnik
13200	Dobrovlje - Čreta
13600	Posavsko hribovje - severno ostenje - Mrzlica
14500	Tisovec - Orlica - Kunišperška gora
14800	Kum
16500	Sotla
16800	Savinja - Letuš
16900	Dolgi potok na Rudnici
17100	Savinja med Radmirjem in Nazarjami
17200	Zbebovska gora
17300	Kamenški potok
17400	Vogljajna in Silivniško jezero
17500	Vrbje pri Žalcu
17600	Žovneško jezero
17700	Volčeke
17800	Košnica pri Celju
17900	Blagovna - ribniki
18100	Gmada pri Pečovniku
18200	Ložnica
18300	Ajdovska peč
18400	Slovenske Konjice
18500	Ocvirkova jama
18600	Jama Pekel
18700	Šmihel nad Laškimi
18800	Raja peč
18900	Dobje
19100	Dramejski potok
19200	Boštanj
19300	Vrhok
19500	Boletina
19700	Gilja jama
21100	Juljske Alpe
21300	Karavanki
21400	Ratitovec - Jelovica
24600	Škofješko hribovje
24700	Kandrše
25200	Možjanca - Štefanja gora
25300	Sava Bohinjka in Sava Dolinka - širše območje sotočja
25400	Sava od Radovljice do Kranja s sotočjem Tržiške Bistrice
25600	Brdo - grad pri Kranju
26200	Češenške in Prevojske gmajne
26300	Tunjščica
26400	Sava Bohinjka z Mostnico in Ribnico
26800	Sava Dolinka od Zelencev do Hrušice
27100	Ihan
27200	Brezje pri Trziču
27300	Bidovčeva jama
27400	Krašnja

Stališče 1.1.9:

Pripomba se upošteva. V okoljskem poročilu je upoštevan tudi potek variant po ekološko pomembnem območju Šmihel. Po tem območju trasa večinoma poteka v predoru in bo zato v območje posegla le v njegovem južnem delu. V fazi podrobnejšega načrtovanja bodo oblikovane tehnične rešitve, ki bodo zmanjšale vpliv. Predlog načrtovane ceste je pripravljen na ravni študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne dokajšnje spremembe, tudi primeren odmik od naselij Debro in Strmca, če je to tehnično izvedljivo.

Podrobnejša stališča v zvezi z vplivi na okolje so podana v poglavju 3 – Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na varstvo okolja.

Pripomba 1.2 Karmen Aleš

Dne 18.6.2008 je na pobudo občine Laško v Kulturnem centru Laško potekala tudi strokovna predstavitev. Glede na navedeno se je zaradi nestrinjanja s potekom 3R0 in kakršne koli nove ceste skozi Laško organizirala CIVILNA INICIATIVA krajanov Laškega s 1500 podpisi PROTI umestitvi tega tujka skozi Laško. Na podlagi te predstavitve smo mnogi krajanji na občino poslali pripombe. Na tej obravnavi je bilo javno povedano, da bodo pripombe proučene in da bodo strokovnjaki podali stališča do pripomb zainteresirane javnosti. Iz dokumenta pridobljenega na javnem spletu »STALIŠČA DO PRIPOMB ZAINTERESIRANE JAVNOSTI-2008 je na strani 3 razvidno, da je bilo proučenih samo 17 pripomb. Ostale, ki so bile poslane na Občino Laško pa so ostale neproučene v predalih odgovornih na občini. Zakaj, ker bi naivno mišljeno izglodalo, da v občini ni toliko krajanov, ki nasprotujemo cesti. Glede na navedeno menimo, da je bil postopek zaradi zamolčanja podatkov voden napačno, saj te pripombe niso bile vključene v nadaljnje študije v postopku. Zahtevamo, da pozovete upravno inšpekcijo, da na Občini Laško preveri vhodne dokumente-pripombe iz leta 2008, ki so bile s strani krajanov vložene na občini in, da nekdo za to prevzame odgovornost. Pripombe niso bile presojsane tako, kot od ostalih krajanov. S tem je bila grobo kršena Aarhuska konvencija. Kršeno je bilo tudi načelo enakopravnosti. V nasprotnem primeru se bomo sami obrnili na pristojne institucije. Zahtevamo vrnitev postopka v fazo, da se upoštevajo dane pripombe iz leta 2008, da se jih prouči in zavzame stališča do vseh danih pripomb. V nasprotnem primeru bomo sami zahtevali pregled upravne inšpekcije in zahtevali revizijo postopka na višjih institucijah. Na podlagi vseh danih pripomb boste lahko ugotovili, da je trasa DRUŽBENO NESPREJEMLJIVA. Glede na navedeno vas v imenu več krajanov naprošam, da Občino Laško pozovete, da tokrat odstopi vse pripombe, ki so bile poslane na občino, da se ne ponovi leto 2008.

Stališče 1.2:

Izraženo je mnenje. Oba zakona, ki krovno urejata področje prostorskega načrtovanja (Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor; v nadaljnjem besedilu: ZUPUDPP Uradni list RS, št. 80/10, 106/10, 57/12.; in Zakon o prostorskem načrtovanju; v nadaljnjem besedilu: ZPNačrt 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 in 14/15 – ZUUJFO) poznata načelo sodelovanja javnosti pri pripravi prostorskih aktov kot temeljno načelo prostorskega načrtovanja in tudi že urejata institut sodelovanja javnosti (vsakogar) pri sprejemanju teh aktov. Po ZUPUDPP lahko javnost s pripombami in predlogi sodeluje že v fazi pobude za sprejem državnega prostorskega načrta in kasneje še v dveh fazah (pri seznanitvi s študijo variant in vsemi strokovnimi podlagami, vključno z okoljskim poročilom ter v fazi seznanitve z osnutkom načrta). Te minimalne zakonske zahteve pa so v praksi pogosto dopolnjene še z neformalnimi oblikami sodelovanja (posveti, delavnicami, delovnimi skupinami itd). Po ZPNačrt-u pa se javnost vključi v fazi dopolnjenega osnutka občinskega prostorskega načrta oziroma občinskega podrobnega prostorskega načrta.

Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, Študija variant in predlog najustreznejše variante, RC Planiranje, proj. št. 302-1-2/07, april 2008, je bila 27. maja 2007 predstavljena lokalnim skupnostim in zainteresirani javnosti na Gradu Sevnica. Po takrat veljavni zakonodaji javne razgrnitve in predstavitve ŠV niso bile obvezne. Ne glede na to je takratno Ministrstvo za okolje in prostor pozvalo vse zainteresirane, da k predstavljenemu gradivu podajo predloge in pripombe. Te so se zbirale na način, kot je to takratna zakonodaja predvidevala za prostorske akte. Pripravlavec in izdelovalci ŠV smo z vso resnostjo obravnavali vse posredovane predloge in pripombe. Na osnovi stališč do pripomb in sklepov recenzije je bil pripravljen optimizirani predlog najprimernejše variante (varianta OPNVR).

V letih 2011 do 2016 je bila izdelana dopolnitev ŠV/PIZ, ki je izdelana skladno s tedaj veljavno zakonodajo, Zakonom o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP, Uradni list RS, št. 80/10 in 106/10 – popr., 57/12). Metodologija izdelave ŠV/PIZ sledi Pravilniku o vsebini, obliki in načinu priprave DPN (Uradni list RS, št. 106/11). Skladno z veljavno zakonodajo je bila ŠV/PIZ javno razgrnjena, izvedene so bile javne predstavitve in obravnave v vseh tangiranih občinah. Skupaj s ŠV/PIZ je bila razgrnjena tudi ŠV iz leta 2008. Tako ima zainteresirana javnost možnost vpogleda tudi na slednje gradivo.
Glej tudi stališče 1.1.1.

Pripomba 1.3 Karmen in Jože Aleš

Podpisana Aleš Jože in Karmen dajeva pripombo na predlagano traso nad vasjo Debro, kjer sva tudi midva ena izmed lastnikov parcel. Ne dovoliva, da gre trasa avto-ceste v bližini naših parcelnih števil 184, 15916, 15914, 171/1, 169, 170, 174, 173, 172, 159/1, 156, 158 k.o. Debro in nasploh nasprotujeva umestitvi trase skozi Laško.

Leta 2001 sva kupila parcelo v Debru na pošten in trdo prigraran način. Še isto leto sva prosila za spremembo namembnosti iz kmetijskega zemljišča v gradbeno, ker si želiva postaviti svoj dom. Vodstvo oddelka za okolje in prostor občine Laško s Picej Luko na čelu je vseskozi obljubljalo, da naj bova še malo strpna, da občina pripravlja plane. To je obljubljal še pred 1 mescem, čeprav je že zdavnaj vedel, da so pripravljeni plani-za avtocesto! Parcelo sva sama komunalno opremila, vložila velike denarje v mejničenje, dosegla služnost za dovoz na parcelo in pridobila vsa soglasja, ki sva jih priložila k vlogi.

Meniva, da so vsi pristojni na občini ves čas tajili resnico in nama dajali lažno upanje, čeprav so bili plani že zdavnaj izdelani. In zato je strokovna ocena za najino parcelo RC razpršena gradnja. Enak primer v Jagočah (enako oddaljen od obstoječe pozidave in v isti višini), za katerega tudi občinska uprava ve, da je že pozidan pa ni razpršena gradnja. Ista projektantka RC ga. Povalej Irena, ki je ocenila gradnjo za razpršeno je sodelovala pri projektu za avtocesto. Res čudno ali ne? Naključje? Ne. Po osmih letih čakanja sva doživela šok. Je to res primeren odnos do občanov?

Tudi občina bo še skušala uveljavljati svoje interese na preostali zemlji v dolini vasi Debro. A verjemite, takrat bomo tudi mi prav gotovo gluhi.

Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste

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

I. mapa 3a-1, zvezek

PO JAVNI PREDSTAVITVI PREDLOGA NAJJUSTREJŠE VARIANTE
STALIŠČA DO PRIPOMB ZINTERESIRANE JAVNOSTI



RC
Razvojni center
PLANIRANJE d.o.o. CELJE

Študija variant s predlogom najustrežnejše variante rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2
Študija variant in zvezki najustrežnejše variante - STALIŠČA DO PRIPOMB ZINTERESIRANE JAVNOSTI

SPLOŠNI PODATKI

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

FAZA: ŠTUDIJA VARIANT IN PREDLOG NAJJUSTREJŠE VARIANTE PO JAVNI PREDSTAVITVI PREDLOGA NAJJUSTREJŠE VARIANTE - STALIŠČA DO PRIPOMB ZINTERESIRANE JAVNOSTI

NAROČNIK: MINISTRSTVO ZA PROMET, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

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

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

IZDELAL: RAZVOJNI CENTER PLANIRANJE d.o.o. CELJE

ŠTEVILKA PROJEKTA: 302-3-1/07

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

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

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

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

IZDELANO: september 2008

VSEBINA

1. SPLOŠNO - UVODNA POJASNILA

2. PRIPOMBE, PREDLOGI IN STALIŠČA NANJE

zap. št.	Številka	datum	
I. Občina Hrastrnik			
1.	3505-00001/2006	30.06.2008	
II. Občina Krško			
1.	dop. 3505-15/2005 C502 sklep 3505-16/2006 C502	23.06.2008 19.06.2008	
III. Občina Laško			
1.	3505-5/06	08.07.2008	
2.	zahteva	23.06.2008	
3.	Pripomba, sklep 371-36/2006, sklep 350-02/2007, petičja	02.07.2008 07.06.2008 28.03.2007	
4.	Anton Vorina, Strmca 88, Laško	17.06.2008	
5.	Pripomba Ruzonček Brigita, Janez, Ivan in Marija, Strmca 78, 79, Laško	12.06.2008	
6.	Manušič Trudi, Nadine Lesjak, Strmca 77, Laško	12.06.2008	
7.	Družina Kladrnik, Strmca 85, Laško	11.06.2008	
8.	Stanovalci Cesta v Redčo 14 in 16, Laško	19.06.2008	
9.	AGM Nemec d.o.o. Nemec Primož Sodraž 3, Laško	08.07.2008	
10.	Santej Anica in Roman (nečitljivo)		
11.	Matej(nečitljivo)		
12.	Silva Sande, Rečica (nečitljivo)		
13.	Obsešek (nečitljivo)		
14.	Pavel Knez		
15.	Krajani Strmcskega		
16.	Kosmač (nečitljivo)		
17.	Krajani (nečitljivo podpis)		
IV. Občina Litija			
1.	Občina Litija, župan Franci Rokavec	350-11/2008 26.06.2008	
V. Občina Mokronog-Trebelno			
1.	Občina Mokronog-Trebelno župan Anton Manar župani: Občina Mokronog-Trebelno, Sevnica, Šentupert, Trebnje in Mima peč in gospodarska družba: TOM Mokronog, DOBREA Mokronog, DEU Mokronog, MONTER KOCJAN Mokronog, MISAŠKOVIC OVIETAN Mokronog, AVTODTON Mokronog, PLASTA Šentupert, AGRAMED Šentupert, DANA Mima, STILLES Sevnica, INKOS Krmelj in Martin Sreč	351-0014/2008 zahteva	27.06.2008 24.06.2008
VI. Občina Prebold			
1.	Občina Prebold, župan Vinko Dabelek	371/167-mš/08	19.06.2008
VII. Občina Sevnica			
1.	Občina Sevnica, župan Kristijan Janc	3505-0006/2008	02.07.2008
2.	Občina Sevnica v sodelovanju z občinama Dobje in Šentjur, župani Kristijan Janc, Franci Salobir in mag. Stefan Tiselj	idejni zaris	28.07.2008

zap. št.	Občina Šentjur	številka	datum
VIII.			
1.	Občina Šentjur, župan mag. Stefan Tiselj	350-19/2006 (260)	26.06.2008
2.	Občina subregija Območje za Koprarskim: Občina Blatnica ob Sotli, župan Jožef Pragrad, Občina Dobje, župan Franc Salobir, Občina Kozje, župan Andrej Dušan Kocma, Občina Podotrek, župan Peter Miša, Občina Rogatec, župan mag. Branko Kidrič, Občina Šmarje, župan Martin Mikšič, Občina Šmarje, župan pri Jelšah: Jožef Čačik, Občina Šentjur, župan mag. Stefan Tiselj		05.12.2006
3.	Rudolf Pevan, poselevec DZ RS, Občina Blatnica ob Sotli, župan Jožef Pragrad, Občina Dobje, župan Franc Salobir, Občina Kozje, župan Andrej Dušan Kocma, Občina Podotrek, župan Peter Miša, Občina Rogatec, župan mag. Branko Kidrič, Občina Šmarje, župan pri Jelšah: Jožef Čačik, Občina Slovenske Konjice, župan Janez Jazbec, Občina Šentjur, župan mag. Stefan Tiselj		28.01.2008
4.	Občina Blatnica ob Sotli, župan Jožef Pragrad, Občina Dobje, župan Franc Salobir, Občina Kozje, župan Andrej Dušan Kocma, Občina Podotrek, župan Peter Miša, Občina Rogatec, župan mag. Branko Kidrič, Občina Šmarje, župan pri Jelšah: Jožef Čačik, Občina Šentjur, župan mag. Stefan Tiselj		
IX. Občina Trbovlje			
1.	Občina Trbovlje, župan Bogdan Barovč, vođa oddelka za gospodarske javne službe Dušan Strašek, Jože Lepi, Janez Fuželj	350-2/2006-10 0200 26	27.06.2008
X. Občina Zgorica ob Savi			
1.	Občina Zgorica ob Savi, župan Matjaž Švagan	350-3/2007	03.07.2008
XI. Občina Trzin			
1.	Gospodarska zbornica Dolenjske in Bela krajine, predsednik Jože Colarič Novi trg 11, Novo Mesto		30.06.2008
XII. RGZC			
1.	Regionalna gospodarska zbornica Celje Ljubljanska cesta 14, Celje, predsednik RGZC Aleš Mikeln, direktor RGZC Jože Puštnik		14.07.2008

Stališče 1.3:
 Pripomba se ne nanaša neposredno na dop. ŠV/PIZ iz leta 2016 in je ni možno upoštevati. OPN Laško se izdeluje skladno z veljavno prostorsko zakonodajo (Zakon o prostorskem načrtovanju – ZPNačrt, Uradni list RS št. 33/07, 70/08 – ZVO 1B, 108/09, 80/19 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12 – ZPNačrt-B). Strokovne ocene glede vrste gradnje se določijo na osnovi zakonskih določil in ne na podlagi subjektivnih stališč izdelovalca. Predloge in rezultate v OPN podrobno preverijo vsi nosilci urejanja prostora (NUP) in pristojno ministrstvo. ŠV in ŠV/PIZ se izdelujeta neodvisno od OPN-jev, po predpisani metodologiji.
 V kolikor je pripravljavec prostorskega akta območje prepoznal kot razpršeno gradnjo, pojasnjujemo, da je v skladu z ZPNačrt, ta prepoznana kot negativen pojav v prostoru, katere značilnost je neracionalna izraba prostora in nezadostna komunalna opremljenost.
 Taka območja se glede na določila v Pravilniku o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojih za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij (Uradni list RS, št. 99/07) prikazuje kot "fundus", brez stavbnega zemljišča.
 Glej stališče 1.2.

Pripomba 1.4

Če naredimo primerjavo vseh variant (36 variant) se mi poraja dvom, da lahko dobi prednost varianta, ki bi šla skozi Laško, ki je nesporejmljiva (najdražja). Na javni razgrnitvi dne 12.10.2016 so se pojavile številne pripombe občanov in civilne iniciative (gospod Vintišar) ki so bile zelo utemeljene in jih morate upoštevati!

Gospod Willenpart je obljubil, da bodo pripombe upoštevali in da bo trasa potekala tam, ko bo najbolj smiselna in tam ko si jo občani želijo in da trasa ne bo postala spomenik človeške neumnosti.

V medijih in časopisih navajate, da bo trasa potekala po dolini Savinje do priključka Tremerje po pokritem vkopu in predoru mimo Laškega do priključka Laško na Strmci. Zelo slabo pripravljeno in obrazloženo za nas občane, ki živimo v neposredni bližini, kjer naj bi potekala 3. razvojna os. To je zavajanje javnosti.

Na tem delu so predvideni objekti:

- 8 novih mostov čez reko Savinjo skupne dolžine 1,890m, več mostov in prepustov preko manjših potokov
- 3 podvozi pod državno cesto
- 6 nadvozov nad državno cesto
- 13 viaduktov skupne dolžine 1,945m
- 9 enocevni predorov skupne dolžine 5,850m
- 1 pokriti vkop Laško dolžine 440m

Poraja se mi dvom, ko govorite v enocevni predorih če pa po vsem svetu gradijo dvocevne predore!

Zanima me, kje je določena deponija, kam bodo odlagali zemljo, ko bodo kopali predore?

Sem lastnik več parcel na predvideni trasi OPNVR zato sem strogo proti, to pa zato, ker mi s tem uničite več sto letno dobrino naših rodov.

Lahko nas razumete –živimo v neposredni bližini, kjer naj bi potekala 3 razvojna os oz. nam šla nad ali ob hiši - res ne morete pričakovati, da bomo navdušeni in da bomo kar sprejeli.

Zanimivo je tudi, da so bili 12.10.2016 strogo proti krajevna skupnost Laško in krajevna skupnost Rečica. Pri umeščanju v prostor bi morala biti stroka kar se da politično nevtralna! (to pa ne drži, tu so zelo veliki politični pritiski...župan Celja g. Šrot, župan Laškega g. Zdolšek in politični vrh Slovenije)

Vsi strokovnjaki poudarjajo, da vabimo 3 razvojno os za razvoj industrije oz. gospodarstva in dobre povezave. Zakaj? Pa pogledjmo mesto Maribor. Mesto ima od vseh štirih strani zelo dobre povezave pa ni več gospodarstva oz. industrije v mestu Maribor!

Želim, da mi odgovorite, kako ste si zamislili, ko boste podvrtavali predor skozi Šmihel. Z podvrtavanjem boste posegali v območje kulturnega spomenika Šmihel«cerkev z dvema turnoma«.

Želim, da mi odgovorite!(na vsa moja vprašanja)

Zahtevam oz. želim, da proučite vse pripombe in pobude, ki jih boste prejeli in da cesto speljete stran od naselij, ki ne bo terjala toliko rušitev in prizadela toliko poštenih ljudi, ki so do sedaj mirno živeli!!!Imamo predpise in zakone, katerih se morate držati in spoštovati.

Stališče 1.4:

Pripomba se upošteva. Metodologija vrednotenja sledi Pravilniku o vsebini, obliki in načinu priprave DPN (Uradni list RS, št. 106/11), ki opredeljuje, da je strokovna podlaga za načrtovanje variant podrobneje obdelana/e idejna/ne rešitev/ve, ki se vrednotijo s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika. Predlog najustreznejše variante pa temelji na rezultatih sinteznega vrednotenja z multikriterijsko analizo (MKA), kjer se vrednotijo tako vsebine, ki jih je mogoče ovrednotiti z denarjem kot vsebine, ki denarno niso merljive.

V fazi ŠV/PIZ so vse variante prikazane na osnovi idejne zasnove (IDZ), v naslednjih fazah (idejni projekt – IDP) pa bodo prikazane podrobneje, na osnovi novih geodetskih posnetkov v merilu 1:1000. Rešitve bodo skladno z zakonodajo v okviru izdelanega osnutka DPN še enkrat javno predstavljene. V tej fazi bodo podrobneje obdelane (in predstavljene) rešitve v zvezi s tehničnimi in prostorskimi rešitvami kot so gradnja predorov, deponiranje izkopanega materiala ipd.

Stališča v zvezi s prometno povezanostjo so podrobneje prikazana v poglavju 5, Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na promet.

Pripomba 1.5

Zavedajoč se pomena 3. razvojne osi opredeljene kot prioriteta skladnejšega razvoja RS in hkrati kot glavni med regionalni koridor, po predstavitvi na javni obravnavi in pregledu javno razpoložljive dokumentacije zaključujem, da je predlagana varianta G2-n1 na območju občine Laško povsem neprimerna varianta, oziroma, da sta obe preostali varianti primernejši.

- Poleg sedmih mostov preko reke Savinje je na predlagani trasi ceste, samo v občini Laško na razdalji 16 km, predvideno tudi sedem predorov skupne dolžine 5140m (povprečna dolžina predora je 734m) in pet viaduktov. Ob skupni dolžini vseh predorov, viaduktov in mostov, ki znaša 8440m, ostali del ceste v dolžini 7634m poteka v nasipu in vkopu pretežno po geološko zelo zahtevnem terenu.
- Pretežni del prebivalcev prizadetega dela občine Laško in turistični del gospodarstva občine Laško, ki predstavlja gospodarsko strateško razvojno usmeritev občine Laško in zaposluje največje število ljudi, argumentirano nasprotuje gradnji tretje razvojne osi skozi občino Laško in opozarja na potencialne posledice (Cikl, Vindišar, dr. Fakin, pokojni d. Velikonja...)
- Nerazumno je, da je predlagana varianta ceste, ki je najdražja, kljub temu, da že na osnovi uporabljenih metodologij ocenjevanja, ki so lahko diskutabilne, vse tri obravnavane variante dajejo zelo podobne rezultate v smislu prostorskega vidika, gradbeno tehničnih kriterijev, prometno ekonomskega vidika in okoljskega vidika, z izjemo rešitve južne obvoznice skozi Celje, ki je že na prvi pogled boljša za Celje s predlagano varianto G2-n1, vendar za ceno na račun Laškega.
- Nerazumljivo je, da pri obravnavi variant niso bila upoštevana argumentirana stališča, predlogi in želje lokalnih skupnosti ter prebivalcev območij ostalih dveh variant, ki imata dejansko omejeno mobilnost zaradi slabih prometnih povezav, boljše naravne pogoje za umestitev ceste in drugačno gospodarsko usmeritev, tako, da bi jim tretja razvojna os preko njihovega območja dejansko prinesla izjemen razvojni potencial z bistveno manjšim negativnim vplivom kot predlagana varianta G2-n1, ter s tem upravičila opredelitev tretje razvojne osi tudi kot prioriteto skladnejšega razvoja RS. Kot je razbrati iz objavljenih argumentiranih stališč, si oboji, za razliko od Laščanov, želijo ter potrebujejo tretjo razvojno os preko njihovega območja in to v cenejši izvedbi ter z bistveno manjšim neposrednim obremenjevanjem okolja.
- S tem ko predlagatelj zanemarija utemeljene argumenta Laščanov proti umestitvi 3. razvojne osi skozi občino Laško in ne upošteva tiste, ki se opredeljujejo proti po njegovem tudi iz načelnih razlogov, po drugi strani pa zanemarija interese in želje prebivalcev območja ostalih dveh variant, ne upošteva načelo javnosti in načelo prevlade javnega interesa.
- Podpiram tudi argumente Civilne iniciative krajanov Laškega (CIKL) proti umestitvi 3. razvojne osi skozi Laško.

Stališče 1.5:

Izraženo je mnenje. ŠV/PIZ je izdelana skladno z metodologijo vrednotenja, kot jo določa Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave DPN (Uradni list RS, št. 106/11). Predlog najustreznejše variante temelji na rezultatih vrednotenja s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter na rezultatih sinteznega vrednotenja z multikriterijsko analizo (MKA). V postopku priprave ŠV/PIZ in predloga najustreznejše variante se obravnavajo vsi predlogi, pripombe in argumenti strokovne in laične javnosti. Na osnovi strokovnih preveritev se vsi smiselni predlogi ustrezno upoštevajo v nadaljnjih fazah projekta.

Pripomba 1.6

K študiji variant in okoljskemu poročilu za 3. razvojno os, povezavo med Celjem in Novem mestu na delu med Celjem skozi Laško do Zidanega Mosta ostro nasprotujem in sicer v imenu svoje in sinove družine, ki domujemo v vasi Strmca, tik ob načrtovani trasi po novem hitre dvopasovne ceste kar tudi argumentiram v nadaljevanju. Hkrati naj povem, da v celoti podpiram civilno iniciativo ustanovljeno ravno za namen, dokazati širši in strokovni javnosti, da predlog trasa sredinsko ni primeren, ne po finančni kot tudi ne okoljsko-strokovni plati, saj bi Laškemu in Rimskim Toplicam kot zdraviliškim destinacijam poznanim širom Evrope več škodovala kot koristila.

Do nedavno, je bila Strmca strogo zaščiteno kmetijsko območje I. in II. kategorije, kar je pomenilo popolna blokada individualnih gradenj objektov, razen tistih, ki so bili potrebni za razvoj kmetijstva. To pomeni, da je bila Strmca do trenutka objave o nameri gradnje hitre ceste skozi vas praktično zaščiteno območje, namenjeno razvoju ter ohranjanju kmetijske dejavnosti kot ena zelo pomembna panoge za živelj v občini Laško. Kot vaščan Strmce, davkopllačevalec ter neodvisni občan Laškega odločno nasprotujem predlogu gradnje avtoceste G-2 skozi Laško občino. Svoje nasprotovanje utemeljujem s svojim stališčem

Eden glavnih argumentov nekaterih pomembnih Laščanov, ki podpirajo gradnjo omenjene ceste skozi Laško je, da bo cesta bistveno pripomogla k gospodarskemu in turističnemu razvoju Laškega. Temu mnenju odločno nasprotujem, kajti izkušnje in praksa iz sosednjih občin (v Savinjski dolini) ter tudi iz sosednjih držav kot so Avstrija, kažejo drugače. Avtocesto skozi Savinjsko dolino je resda razbremenila prometa vse kraje ob stari cesti. Ve se pa tudi, da se je gospodarski razvoj ter turizem zaradi avtoceste nista v ničemer hitreje in bolj razvijala. Tako tudi v Laškem ni pošteno nagovarjati občane s takšnimi izgovori. Laška industrija, tu mislim na Pivovarno, Fragmat, Monting, oba zdravilišča itd., podjetja, ki so se in se še bodo razvijali še naprej z vso našo možno podporo tudi brez avtoceste. Moderen turist pa ne rabi več avtoceste do spalnice, temveč potrebuje mir, čist zrak, možnost gibanja v čisti naravi s primerno hrano v domačem okolju pridelano, po možnosti ekološko, značilno za okolje v katerem se je namenil sproščati. Tudi to potrjuje že dolgoletna praksa — Logarska dolina, Triglavski narodni park, ter še mnogo drugih primerov, koder se turizem razvija na visokem nivoju ravno zaradi zagotavljanja miru, čistega okolja itd. pa vse brez avtocest. Tudi razvoj Pivovarne ne temelji na avtocesti. Kot vemo se je Pivovarna zelo uspešno razvijala in verjamem, da se tudi bo še naprej tudi brez avtoceste skozi Laško. Ni še dolgo, ko je večina tovornega prometa potekalo po železnici. Tudi Pivovarna je bila nekoč velik uporabnik slovenskih železnic. Prav gotovo pa bi bilo potrebno, da bi laška oblast sprejela bolj konkretno zahtevo, da se zmanjšajo tovorni promet iz Zidanega mostu, Hrastnika, Trbovelj in Zagorja ob Savi. Kajti vemo, da je daleč največ prometa skozi Laško povzročajo cisterne apnenčevega prahu in cementa, ki bi ga za vsaj večje uporabnike lahko kot nekoč prepeljale slovenske železnice. Avtocesta skozi Laško ni tako pomembna za Laško samo kot za Zasavske kraje, zato ni treba posiljevati ljudi, ki menimo, da avtoceste v dolino Savinje ne paše z neutemeljenimi argumenti.

Od pristojnih ljudi pričakujem, da bodo obvestili občane Laškega predvsem to, kako dolgo bi naj potekala izgradnja ceste G-2 od Celje do Zidanega mostu. Kam in s koliko težkimi kamioni bodo odvažali odvečni material, ter od kod bodo dovažali potrebni gradbeni material. Ker bi šlo za ogromne količine enega in drugega bo očitno trpela bližnja mogoče tudi širša območja Laškega. To prav gotovo pomeni ogromno materialno škodo v območju ter psihološko nasilje nad prebivalci prizadetih območij. Očitno bo Strmca utrpela največjo nasilje nad ljudmi in naravo zato ne podpiramo nobenega argumenta predlagateljev in podpornikov predlagane trase ceste G-2.

Strmca ima zgodovino, ima kmetijsko tradicijo, imamo preko 220 podpisanih nasprotnikov avtoceste skozi Laško. To pa je tudi še en argument na katerega mora biti pozoren predlagatelj gradnje.

Avtocesta bi stanje v območju, še posebno Strmco in sosednjo vas Radoblje, ki predstavljata kotlino zaradi slabe prevetrenosti še bolj onesnažila s težkimi kovinami. Tudi predvidene pentlje na območju Strmce so nespremenljive, kajti z izgradnjo le teh, bi trajno uničili varovano kmetijsko območje eno od redkih v bližini mesta, ki so še ostala v krajevni skupnosti Laško. Poleg tega se v Strmci nahaja eden redkih nasadov jablan starih sort, ki bi ob eventualni gradnji ceste in cestnih pentelj bil skoraj uničen, preostali del bi pa zaradi prekomerne onesnaženosti prav gotovo umrl. Ne nazadnje se v zadnjih letih rojeva zelo veliko otrok. Sanje mnogih mladih družin, se tako z grobim posegom v območje z gradnjo avtoceste končajo. V Strmci ne vidijo več svoje srečne prihodnosti ne zase, še manj pa za svoje potomce. Nas je pa v celi regiji kar nekaj — preveč ljudi s srčno žilnim boleznimi, ki nam zdravo in čisto okolje, ter doma ekološko pridelana hrana podaljšuje dneve življenja, ki so nam v vseh primerih škodljivi. Tudi to so razlogi, da je moje mnenje o avtocesti skozi mojo vas odklonilno.

Strmco vidim v prihodnosti lepo kmetijsko, ter turistično razvito vas na sončni strani Laškega, ki bo poleg ekološko pridelane hrane, sonca in čiste pitne vode ponudila vse bolj zahtevnemu turistu tudi vse bolj cenjeno čisto ozračje. Če pomislim, da je samo čebelarjenje, ki je v tem delu Laškega-Strmca, Radoblje, Rečica, Jagoče in Sedraž najbolj razvito, bi z izgradnjo ceste postalo ekološko sporno, saj zakon o ekološkem čebelarjenju zahteva 1 km varovalni pas na vsako stran avtoceste. Na omenjenih območjih živi okoli 700 čebeljih družin, ki tu nimajo več prave perspektive. Z izgradnjo avtoceste bi tako trajno izgubili možnost razvoja ekološkega čebelarjenja ene zelo pomembnih kmetijskih dejavnosti. Čebelarstvo in čebelarski turizem je v občini Laško prioriteten razvojna usmeritev, ki bi za zdraviliškega gosta predstavljalo novo dodano vrednost v turizmu. To možnost bi prav gotovo, pa četudi samo z dvopasovnico v celoti izgubili. Menim in mnogi se zelo strinjajo, da bi hitra cesta mnogo več pomenila Zasavju, predvsem Trbovljam in Hrastniku, saj je na vse zadnje namen države pomagati predvsem Zasavju, ki s priključkom na območju Zidanega Mostu oziroma Radeč praktično nič ne pridobijo. Za Hrastnik bo do Celja še vedno najbližja pot preko Marna in Rimskih Toplic. Cesta in povezava s svetom na sever in jug si prav gotovo zaslužijo in potrebujejo od sveta odtrgane Trbovlje. Problem bi bil rešen, če se naredi tunel pod Mrzlico in priključek na AC Al nekje v Šempetru. Laščani bi imeli do priključka v Celju na AC Al še vedno samo 14 km, ravno tako za na jug v Zidani Most cca 14 km. Promet, ki gre sedaj iz Posavja in Zasavja preko Laškega bi se avtomatsko ali pa tudi z določenimi ukrepi preselil na novo cesto in bi se skozi Laško vsaj prepolovil. Zato vztrajam, da bi zahodna varianta trase v mnogo čem koristila večji populaciji ljudi ter zadovoljila potrebe Zasavja po povezavi z svetom nasploh.

Vsekakor pa je pod nujno z obstoječe ceste spraviti kolesarje na vsaj 20 let obljubljeno kolesarsko povezavo med Celjem in Laškim ter naprej do Rimskih toplic. Menim, da je za bodoči razvoj občine Laško velika prednost, če se nova cesta spelje po zahodni trasi — Radeče, Trbovlje proti severu in jugu.

Tudi v naši družini, ki pospešeno povečuje čebelarsko in s tem turistično dejavnost, bi utrpeli največjo izgubo do sedaj vloženi sredstev. Cesta in predvideni priključki nanjo so predvideni v neposredni bližini naše čebelarske kmetije - cca 70 m od gospodarsko pomembnega čebelnjaka (priložena slika). V neposredni bližini predvidene trase pa imamo še dva stojišča čebel in sicer v Debru in Velikem Širju. Skupaj preko 60 panjev čebel. Stalež čebel bomo v naslednjih letih zaradi mladih prevzemnikov in profesionalizacije dejavnosti še bistveno povečali. Cesta v neposredni bližini naše kmetije bi nam praktično uničila vse bodoče poslovne načrte. Predvsem nadgradnjo sistema SMG (Slovenski med z geografsko označbo) z ekološkim čebelarjenjem, ki pa je v neposredni hitre ceste nemogoče. Prestavitve vseh stojišč na nove nesporne lokacije je pa povezana z velikimi stroški, ki pa bi jih v takem primeru nekdo moral prevzeti.

Enkrat za vselej, pa bi kot davkoplačevalec in sedanji in bodoči odplačevalec kreditov najetih za izgradnjo cest in avtocest dobil odgovor na naslednje vprašanje: Zakaj vedno cestni lobiji in ljudje blizu njih vedno forsirajo variante izgradnje cest na območja, ki najbolj prizadenejo ljudi. Primer je cesta skozi Savinjsko dolino, ki ji nasprotuje praktično cela regija, ter nadaljevanje te ceste po dolini Savinje, ki tudi nima prav veliko podpornikov pa jo določeni lobiji forsirajo ne glede na žrtve in ceno prav tam, ki si jo ljudje ne želijo. Kot vsakodnevni udeleženec v cestnem prometu se še kako zavedam pomembnosti povezave sever —jug Slovenije. Pa se mi še vedno porajajo nova vprašanja.

Zakaj moramo biti ljudje vedno posiljevani s strani tako imenovane stroke. Kako dolgo bomo morali še trpeti teror kapitala nad ljudmi in naravo, tam kjer si tega ne želimo. Karel Destovnik Kajuh v svoji pesmi pravi »umrl bom, da boš lahko ti živel«. Po vsej verjetnosti bo morala Strmca umreti, da bodo posamezniki v Laškem občinskem svetu srečni. Hvala jim!

Imel sem občutek, da imajo tisti, ki so za cesto rajši rodno grudo. Očitno jo imajo radi samo do prvega kupca. Če pa je avtocesta res tako pomembna za razvoj Laškega jo pa naj umestijo na levi breg Savinje, tako se ji bodo lahko še bolj približali. Drugo me zanima zakaj nekateri lobiji in politika trobi kako pomembna je cesta za razvoj posameznega kraja. Cestna povezava med severom in jugom Slovenije je bila predlagana že davnega leta 1974, to je pred 42 leti. Očitno je bilo tako politiki kot stroki zelo malo mar za gospodarski in turistični razvoj omenjenih regij. Ob najboljšem scenariju bo preteklo preko 60 let, do morebitne izgradnje tako opevane nujne cestne povezave med severom in jugom. Predlaga se najzahtevnejša, najdražja ter najbolj ne zaželena trasa. Odgovorni malo se zamislite. Hvala!

Viri:

- Ekološko čebelarjenje 2008 ČZS
- Pašni kataster ČD Laško 2006



Stališče 1.6:

Izraženo je mnenje. Predlog najustreznejše variante temelji na rezultatih vrednotenja s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter na rezultatih sinteznega vrednotenja z multikriterijsko analizo (MKA). Trasa je speljana na predlagani način, ker ceste z načrtovanimi lastnostmi ni mogoče speljati po obstoječi regionalni cesti, ne da bi pri tem prišlo do večjih posegov v poselitve in poslabšanja obremenjenosti s hrupom in emisijami iz prometa. V fazi podrobnejšega načrtovanja bodo oblikovane tehnične rešitve, ki bodo zmanjšale vpliv na naselja ob predlagani

trasi izbrane variante. Način in dolžina gradnje bosta opredeljena po izdelavi in sprejetju DPN. Zaradi visoke investicijske vrednosti je v ŠV/PIZ predlagana etapna gradnja, pri določitvi etap gradnje pa so bili upoštevani različni kriteriji kot so promet, stanje infrastrukture, cena in vpliv na poselitev.

Glej tudi stališča 3.11 do 3.14

Pripomba 1.7

Ministrstvu za okolje in prostor predlagamo, da še enkrat prouči umestitev hitre ceste skozi Občino Laško in pri tem upošteva, da je ena najpomembnejših panog v občini turizem, ki temelji na ponudbi dveh zdravilišč: Laško in Rimske Toplice. Trendi v turizmu kažejo na nujnost zagotavljanja mirnega in čim manj onesnaženega okolja in čim večje samooskrbe z lokalno pridelano hrano. Hitra cesta zaradi kotlinske lege in toplotne inverzije pomeni bistveno poslabšanje okolja in uničuje prizadevanja na področju turizma in pridelave zdrave hrane, uničuje vodne vire, ki se uporabljajo že stoletje in več, in prizadeva celoten ekosistem na območju. Menimo, da hitra cesta uničuje razvoj turizma Občine Laško, zato vas prosimo za ponovno proučitev.

**Stališče 1.7:
Izraženo je mnenje. Glej stališči 1.3 in 1.4**

Pripomba 1.8 Potočin Janči

Prosim preučite varianto po levem bregu Savine. To ali katero drugo po levem bregu. Laško žrtvovano za potrebe Celja in Posavja? Prebivalci Laškega smo zgroženi nad astronomsko ceno navadne dvopasovnice. Najkrajša varianta ceste dolge 57,3 km bo stala neverjetnih 1.040 milijarde evrov. To pa še ni zadnja cena, saj so na javni predstavitvi razložili strokovnjaki. Tretjina trase od Celja do Otočca poteka po laški občini. Nezaslišano draga trasa; kot bi se nekdo igral z lego kockami: predor, viadukt, pokriti vkop, most, predor... in to na naš račun. Pa tudi na račun slovenskih davkoplačevalcev, ki niso še niti rojeni.

Prebivalci Laškega zahtevamo neodvisno študijo tujega podjetja o vplivu dvopasovnice na okolje in kvaliteto življenja Laščanov in okoličanov. Menimo, da meritve podjetja Oikos, Kamnik niso kredibilne. Primer Cinkarne Celje dokazuje, da je šele poljsko podjetje ugotovilo hudo onesnaženje. Laško leži v neprevetreni kotlini. Cela dolina Savinje J od Celja je ozka in obremenjena z železnico, regionalno cesto in Savinjo, ki še vedno nima urejene poplavne varnosti. Laško ima pozimi kar 95 dni temperaturno inverzijo, ki škodljive snovi zadržuje pri tleh. Zaprto kotlino Laškega bi tranzitni promet vsako leto onesnažil s 34000 tonami ogljikovega dioksida, z zdravju škodljivimi monoksidi, toplogrednimi plini, prašnimi delci PM10 in težkimi kovinami, ki se kopičijo pri tleh. Onesnaževanje, kot navajajo raziskave, se bo do leta 2026 enormno povečalo, promet pa se je dvigom+nil s 15 tisoč na 30 tisoč vozil.

Bo politika žrtvovala Laško za potrebe Celja?

**Stališče 1.8:
Pripomba se delno upošteva. V prvi fazi izdelave ŠV je bilo obravnavanih 36 variant, varianta po vzhodni strani Laškega zaradi konfiguracije terena in slabše dostopnosti (navezava obstoječih naselij) ni bila predlagana in obravnavana. Poleg tega varianta po vzhodni strani naselja Laško ekonomsko ni upravičena, ker zahteva predor dolžine ca. 3,5 km, posega v območji kulturne dediščine – Gradnik in naravne vrednote Huma nad Laškim. Ne glede na to bo možnost optimizacije, ki bi vključeval tudi potek trase po vzhodni strani Savinje mimo Laškega, v naslednji fazi priprave DPN preverjena.**

Skladno z zakonom predpisano metodologijo za pripravo okoljskega poročila niso bile opravljene meritve, ampak okoljsko poročilo temelji na modelnih izračunih obremenitve s hrupom in emisijami v zrak ter potencialnih obremenitev voda. V naslednjih fazah načrtovanja bodo pripravljene še natančnejši modelni izračuni, v sklopu priprave poročila o vplivih na okolje pa bodo opravljene tudi meritve.

Pripomba 1.9

Krajani naselja Debro pri Laškem se ne strinjamo s predlagano varianto avtoceste, ki bi potekala skozi naše naselje. Zahtevamo, da rekonstruirate obstoječo cesto, oz. proučite variantno rešitev, ki bo bolj odmaknjena od naših bivališč, kajti sedanja varianta je družbeno popolnoma nesprejemljiva. Kot poštene davkoplačevalci želimo in zahtevamo varianto, ki bo za nas manj boleča – le-to pa nam predstaviti na ponovni javni razgrnitvi.

Stališče 1.9:

Izraženo je mnenje, glej stališče 2.6. Predlagana varianta OPNVR predvideva gradnjo nove dvopasovne ceste nad naseljem in vkopane v hrib (pokriti vkop). V odvisnosti od razpoložljivih sredstev se bo tretja razvojna os, srednji del, lahko formirala tudi kot kombinacija novogradenj po posameznih DPN-jih (skladno s traso, razdeljeno na posamezne etape) in z izvedbo rekonstrukcij v okviru obstoječe infrastrukture v ostalih delih.

Pripomba 1.10, Galič Hubert

- Slaba netransparentna predstavitev trase v mesecu oktobru v Laškem – nobene konkretne predstavitve, samo metodologija
- Trasa povozi najbolj poseljeni del mesta Laško – spalno naselje Debro, Spodnja Rečica, Strmca

Pripomba 1.11, Franci Vindišar

Izredno slabo in netransparentno prikazana študija variant Laškem, na osnovi katere prebivalci niso pridobili informacij. Predlagana varianta katastrofalno uniči bivalno okolje nekaj sto prebivalcev, ki so v bližnji preteklosti vložili ogromno sredstev v zagotavljanje svojih bivanjskih okolij. Nastala študija vpliva na okolje.

Zahtevamo revizijo celotnega projekta, saj je sedanji projekt predrag in je potrebno proučiti celoten vpliv.

Stališči 1.10 in 1.11:

Izraženo je mnenje. Predstavitev ŠV in ŠV/PIZ je bila opravljena v 9 občinah na enak (podoben) način, vsebina predstavitve je bila prilagojena tako, da je bila poudajena prostorska problematika tangirane občine. Predstavitev je obsegala tako splošne (postopkovne) podatke, podatke o investiciji, razlago metodologije izdelave ŠV in ŠV/PIZ, kronologijo izdelave ter podrobneje predlagano varianto, tudi z video prikazom. Po predstavitvi so bili v okviru razprave na voljo strokovnjaki z vseh področij (prostorski, gradbeno tehnični, prometni, ekonomski, okoljski), ki so kot nosilci sodelovali pri pripravi naloge in so odgovarjali na vprašanja.

ŠV in ŠV/PIZ sta bili v fazi izdelavi že recenzirani. Rešitve so bile usklajene z ugotovitvami iz rezultatov recenzij.

Pripomba 1.12

Dobro poučeni Laščani vemo, da so bila v predlogu prostorskega načrta v Laškem označena za spremembo namembnosti točno tista zemljišča, kjer naj bi potekala hitra cesta. Po prvi razgrnitvi trase 3. razvojne osi v letu 2008 in nasprotovanju krajanov, so se vpletene strani strinjale, da se redno in odkrito obveščajo. Vendar se občina in država tega dogovora nista držali. Civilna iniciativa in Laščani smo iz medijev izvedeli, da država še vedno načrtuje gradnjo 3. razvojne osi po trasi, ki ji mnogi Laščani nasprotujejo in je postopek vodila brez javnosti, molče in netransparentno. Tako sta lokalna in državna oblast kršili določila Aarhuške konvencije o dostopu do informacij in udeležbi javnosti pri odločanju. Laščani zahtevamo, da oblastniki za to odgovarjajo.

Stališče 1.12:

Izraženo je mnenje. Glej stališča 1.1.1, 1.3, 1.4 in 1.5

Pripomba 1.13 Jožica Jožef Beg

Pristojnim predlagam, da ponovno preverijo variante in upoštevajo tudi značilnosti zemljišč, prek katerih naj bi šla trenutno predlagana varianta 3. razvojne osi. Predlagam tudi, da si ponovno »v živo« oglejajo celotno traso zlasti od Šmarjeških Toplic do Starin (Otočec) in premislijo, ali je v imenu napredka vredno uničiti pokrajino, ki predstavlja največjo prednost za turizem. Podpiram nasprotovanje Občine Šmarješke Toplice, saj bo dvopasovnica premočno posegla v prostor, ki je usmerjen predvsem v turizem. Menim, da isti pomislek velja tudi za Otočec, mimo katerega je že speljana avtocesta, ki je gozdno površino razdelila na dva dela ter s tem močno vplivala na navade tukajšnje divjadi. Na predstavitvi je bilo rečeno, da bo nova cesta dvopasovnica in da zaščita za divjad ne bo potrebna. Domačinom je iz izkušenj jasno, da bo voznja pa nezavarovani cesti zelo nevarna. Načrtovana dvopasovnica bi bila že peta cesta, speljana skozi KS Otočec; nobena od njih ni oddaljena od druge niti kilometer, kar prav gotovo negativno vpliva na kakovost življenja v naseljih ob teh cestah. Sprašujem se tudi, kako je možno, da je izbrana najdražja varianta. Pri tem ne gre le za visoko ceno, temveč tudi za daljnosežne posledice za kmetijstvo - cesta do priključka Starine bo vodila po najboljših kmetijskih zemljiščih, ogrozila pa bo tudi vodne vire. Kraški teren samo še dodatno prispeva k ogroženosti.

Stališče 1.13:

Izraženo je mnenje. Glej stališča 2.1.1, 2.3, 2.4 in 2.5

Pripomba 1.14

Predlagam traso od Liboj do Sevc, saj bi ta najmanj posegala v naselja.

Stališče 1.14:

Pripomba se ne upošteva. V prvi fazi izdelave ŠV je bilo obravnavanih 36 variant, varianta od Liboj do Sevc zaradi konfiguracije terena in slabše prometne dostopnosti (navezava obstoječih naselij, ne rešuje problema prometa med Celjem in Laškim) ni bila predlagana in obravnavana.

Glej tudi stališče 2.16.

Možnost optimizacije, ki bi vključevala tudi potek trase po vzhodni strani Savinje mimo Laškega, bo v naslednji fazi priprave DPN vseeno preverjena.

Pripomba 1.15

Pri pregledu dostopnih podatkov je smiselno izhajati iz:

- poseljenosti,
- gravitacije na novo komunikacijo,
- ekološke sprejemljivosti,
- vizije nadaljnega razvoja,
- ekonomske upravičenosti in
- tudi uresničljivosti.

Upoštevajoč navedeno, izhajajoč iz variant od Celja pa do Krškega se pride do zaključka, da je najboljša varianta 1. Prednosti, ki jih ima varianta 1 so tolikšne, da se lahko zahteva, da je ta dokončna in da se jo načrtuje in umesti ter zgradi in s tem omogoči nadaljnji razvoj širšemu območju.

Stališče 1.15:
Izraženo je mnenje. Glej stališča 1.3, 1.4 in 1.5

Pripomba 1.16

Kot prebivalka naselja Zagrad pri Celju imam določene pripombe na razgrnjeni načrt obvoznice Celje - vzhod skozi Zagrad.

Najprej je potrebno omeniti, da je sam objavljeni zemljevid, na katerem je vrisana predvidena trasa ceste, tako nejasen, da ni mogoče ugotoviti poteka te trase v naravi in tudi ne mesta, kjer bi naj tunel skozi Grajski hrib pripeljal cesto na prosto. Kljub trudu več ljudi ta zemljevid ne daje zelenih odgovorov o poteku trase.

Stališče 1.16:
Izraženo je mnenje. ŠV in ŠV/PIZ vključujeta grafične priloge, ki so v merilu, primernem za pregledne (publikacijske) karte. Podrobnejši prikazi variant (v merilu 1:5000) so v strokovnih podlagah (Gradbeno tehnični elaborat), ki je bil razgrnjen v elektronski obliki. Za ogled teh je potrebna ustrezna računalniška (strojna in programska) oprema. V kolikor zainteresirani takšne opreme nima, si je lahko gradivo (tudi v elektronski obliki) ogledal na eni od občin, kjer je bilo gradivo razgrnjeno.

Pripomba 1.17 Andrej Jančič

Dne 12.10.2016 je bila v Kulturnem centru Laško javna predstavitev Študije variant za gradnjo hitre ceste med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu iz leta 2016 (krajša oznaka Š2016). V tej študiji obravnavate samo različne variante skozi Laško, kot najustreznejša pa je predlagana varianta OPNVR. Varianta OPNVR je na območju občine Laško, kot najustreznejša pa je predlagana varianta OPNVR. Varianta OPNVR je na območju občine Laško povsem enaka kot varianta G2 iz študije variant s predlogom najustreznejše variante državne ceste med avtocesto A1 IN avtocesto A2 iz leta 2008 (krajša oznaka Š2008).

Na študijo Š2008 ste takrat prejeli veliko pripomb neodvisnih strokovnjakov, gospodarstva in javnosti. Kljub temu še vedno nerazumno vztrajate na povsem enaki varianti.

Na študijo Š2016 imam mnogo pripomb na katere pričakujem javne odgovore. Izmikanja v smislu, da niste pristojni za določeno področje ne štejem kot odgovor. Takšni primeri odgovorov so se namreč pojavljali v dokumentu stališča do pripomb zainteresirane javnosti iz

leta 2008. Pri projektu nastopate kot koordinator in ste odgovore dolžni pridobiti pri naročniku oziroma izdelovalcih študije.

1. Zakaj se še vedno sili srednji del 3. razvojne osi skozi Laško kljub temu, da je bilo že večkrat nedvomno dokazano, da je mnogo primernejša trasa skozi Zasavje?
 - V študiji Projekt celovitega razvoja območja 3RO iz leta 2006 je bilo obravnavanih več scenarijev poteka trase 3. razvojne osi. Kot najustreznejši se je izkazal scenarij 9, po učinkovitosti pa mu sledita scenarija 10 in 5. Po vseh teh scenarijih poteka trasa srednjega dela skozi Zasavje.
 - Strokovne recenzije študije 2008 so bile skoraj vse po vrsti izjemno kritične do izdelane študije in do izbire variante skozi Laško kot najprimernejše. Recenzije dajejo absolutno prednost tako po funkcionalni kot po strokovni plati varianti skozi Zasavje. Posebej bi omenil recenzijo gradbeno-tehničnega dela Š2008, ki sta jo naredila doc. dr. Alojzij Juvanc in prof.dr. Tomaž Tollazzi. Recenzija opozarja na mnoge napake, ki so bile narejene v postopku izdelave študije. Avtorja sta opozorila na mnoge zmotne v sistemu primerjave variant in rezultate pregleda označila kot šokantne. Recenzije v tem dopisu ne bom podrobno citiral, ker jo imate tudi sami na voljo in iskreno uoam, da ste jo prebrali. Omenil bi samo besedilo v točkah 4.4, 4.5 in 5 recenzije, ki dovolj nazorno opozori na bistvene napake, ki so bile narejene pri izdelavi študije. Kljub temu sta na osnovi trase G2 iz Š2008Nkot najprimernejšo predlagali popolnoma enako OPNVR v Š2016. Razložite mi prosim smisel tega početja

Stališče 1.17:

Izraženo je mnenje. ŠV/PIZ je izdelana skladno z metodologijo vrednotenja, kot jo določa Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave DPN (Uradni list RS, št. 106/11). Predlog najustreznejše variante temelji na rezultatih vrednotenja s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter na rezultatih sinteznega vrednotenja z multikriterijsko analizo (MKA). Glej tudi stališča 2.3, 2.4 in 2.5. ŠV iz leta 2008 je pregledalo več recenzentov. Njihovo skupno stališče je bilo, da naj trasa ceste na srednjem delu 3. razvojne osi poteka po najkrajši poti med Celjem in Novim mestom. Zato je bil prvotni predlog (varianta G2-n1 + H2 + I1) spremenjen, končni predlog je bil varianta G2-n1 + I4 (varianta OPNVR).

Pripomba 1.18 Razgoršek Brigita

Leta 2008 smo že poslali pripombe in me zanima kako ste jih obravnavali?

Predlog: Tunel v Libojah pri kamnolomu in izhod pri Sevcah. Ohranili bi vso naravo in našo kmetijsko zemljo, ki jo bomo še tako potrebovali!

Stališče 1.18:

Izraženo je mnenje. Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, Študija variant in predlog najustreznejše variante, RC Planiranje, proj. št. 302-1-2/07, april 2008, je bila 27. maja 2007 predstavljena lokalnim skupnostim in zainteresirani javnosti na Gradu Sevnica. Po takrat veljavni zakonodaji javne razgrnitve ŠV in predstavitve niso bile obvezne. Ne glede na to je takratno Ministrstvo za okolje in prostor pozvalo vse zainteresirane, da k predstavljenemu gradivu podajo predloge in pripombe. Te so se zbirale na način, kot je to takratna zakonodaja predvidevala za prostorske akte. Pripravlavec in izdelovalci ŠV smo z vso resnostjo obravnavali vse posredovane predloge in pripombe. Na osnovi stališč do pripomb in sklepov recenzije je bil pripravljen optimizirani predlog najprimernejše variante (varianta OPNVR). Stališča do pripomb so sestavni del razgrnjenega gradiva.

V prvi fazi izdelave ŠV je bilo obravnavanih 36 variant, varianta od Liboj do Sevc zaradi konfiguracije terena in slabše dostopnosti (navezava obstoječih naselij) ni bila predlagana in obravnavana.

Pripomba 1.19 in 1.20 Monika Djordjević

Navajate tranzit, hrup, smog, škodljive snovi, žal zame nesprejemljivo. Saj vse kar naštevate za javno dobro, žal študija variant prikaže najustreznejšo varianto pred hišo kjer živiva (ca. 15m). Poraja se mi nekaj vprašanj na katera želim, da mi pisno odgovorite. Navedite točno določena dejstva (obsežno) zakaj je ta trasa najustreznejša? Ali ste natančno preučili ostale možnosti?

Pripomba 1.21 Marjetica Krašovec

Razlaga v Študiji govori o tem, da se bo cesta izognila strnjenemu mestnemu središču v Laškem je povsem nekorektna, saj je vizualizacija poteka jasno pokazala, da se predlagana trasa zelo približa strnjenemu stanovanjsko in blokovskemu naselju v Debru (sodi v območje mesta Laško s pretežnim številom tu bivajočih stanovalcev), Spodnji Rečici, Laškemu in naselju Strmca. Nekorektno ta naselja ter ocena bližine predlagane trase v študiji sploh niso omenjena. Tako nastane vtis zavajajoče ocene primernosti. In prav zaradi tega ter negativnega vpliva na naštetna naselja, absolutno proti.

Stališči 1.19 in 1.21:

Izraženo je mnenje. ŠV/PIZ je izdelana skladno z metodologijo vrednotenja, kot jo določa Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave DPN (Uradni list RS, št. 106/11). Predlog najustreznejše variante temelji na rezultatih vrednotenja s prostorskega, varstvenega, funkcionalnega in ekonomskega vidika ter na rezultatih sinteznega vrednotenja z multikriterijsko analizo (MKA). Glej tudi stališča 1.3, 1.4 in 1.5. V naslednjih fazah priprave DPN bo trasa optimizirana tako, da bodo zagotovljeni čim večji odmiki od obstoječih objektov. V kolikor to ne bo mogoče, bodo objekti predvideni za odkup in/ali rušitev.

Pripomba 1.22 Luka Picej

1. Po predstavljenih dokumentih na javni predstavitvi in pregledu zgoraj navedene dokumentacije me zanima terminski plan nadaljnjih aktivnosti do sprejema DPN.
2. Predlagam, da ministrstva zagotovijo v svojih proračunih permanentne finančne vire za sprejem DPN-ja sredinski del OPNVR oz. še kakšni optimizaciji na odsekih, ker se os ceste najbolj približa naseljem.

Stališče 1.22:

Pripomba se upošteva. Terminski plan izgradnje in zagotavljanje finančnih virov ni predmet ŠV/PIZ. V tej fazi je bila predlagana samo faznost gradnje posameznih odsekov. Terminski plan gradnje in zagotavljanje finančnih virov bosta določena kasneje s strani zato pristojnih državnih organov.

Dinamika izvedbe novogradenj in rekonstrukcij na posameznih odsekih bo odvisna od razpoložljivih sredstev ob upoštevanju prioritet, ki jih narekujejo prometne, razvojne in druge družbene razmere.

Pripomba 1.23.1:

- Laščani se resno sprašujemo, zakaj je na vizualizaciji prikazano: priključek Levec, most čez Savinjo in nato predor HUM, L= 1040m. Hum leži na levem bregu Savinje, neposredno nad Laškim v višini 585m. Od Levca proti J najdemo na karti skoraj ravno traso preko/skozi hrib HOM, 570 m višine. So projektanti mislili ta hrib? Se je uradni projektant Razvojni center PLANIRANJE d.o.o., Celje zmotil pri tako banalni stvari, kot je pravilno poimenovanje hriba? In nadzorna ministrstva MOP, Ministrstvo za infrastrukturo, DARS tudi niso zaznale napake?
- Pri pregledu animacije trase Laščani postavljamo vprašanje, zakaj se predor, ki vodi iz Spodnje Rečice v hrib imenuje predor STRMCA 1, L= 760m? Omenjeni hrib se že od nekdaj imenuje ŠMIHEL nad Laškim v višini 442m, na vrhu je cerkev Sv. Mihaela iz 17. stoletja z značilnima dvema zvonikoma. Na drugi strani hriba dvopasovnica pride na plano v zaselku Podšmihel in teče v neposredni bližini hiš, preden gre zopet v predor Strmca 2. Ta predel – trasa nad glavnim križiščem Laškega – na vizualizaciji sploh ni prikazan. Namerno? Izmenjava izhoda in vhoda v predora in ceste, polne bolgarskih in romunskih kamionov, ki vozijo cca 100m nad glavnim križiščem, bo čudovito popestrila veduto Laškega. Na Strmci bo priključek Laško, do katerega bodo imeli prebivalci Šmihela, Debra ali Rečice 5 do 10 km.
- Laščani postavljamo zelo pomembno vprašanje: če so projektanti pri tako pomembni državni prostorski študiji, pod okriljem več ministrstev, direktorats in Darsa že pri imenih predorov in hribov delali tako osnovnošolske in neresne napake, kako naj potem verjamemo in zaupamo celotni študiji?

Stališče 1.23.1:

Pripomba se upošteva. Način imenovanja objektov na trasi načrtovane ceste ni predpisan, običajno se poimenujejo večji objekti (predori, viadukti..), imena pa se izberejo po ledinskih imenih bližnjih krajev, lahko pa tudi drugače (npr. predor 1, predor 2...). Imena v fazi projektiranja običajno da projektant gradbeno tehničnega elaborata (idejne zasnove trase). V primeru poimenovanja predora Hum je dejansko prišlo do napake zaradi podobnosti z imenom Hom. Predor Strmca je poimenovan po naselju.

V naslednjih fazah priprave DPN, ko bo trasa načrtovane ceste optimizirana, bodo imena objektov preverjena, popravljena ali določena na novo. Pri tem je vsekakor dobrodošla vsaka konstruktivna kritika ali predlog.

Pripomba 1.23.2:

- Strokovnjaki so dolžni Laščanom povedati, da bi se dvopasovnica – sredinski del – gradila v 8 etapah, gradbinci potrebujejo za eno etapo 2 gradbeni sezoni in vsaj 3 leta za pripravo državnega prostorskega načrta. Izračun je enostaven, leta življenja na/ob gradbišču pa težka.

Stališče 1.23.2: Izraženo je mnenje. Zaradi visoke investicijske vrednosti je v ŠV/PIZ predlagana etapna gradnja. Pri določitvi etap gradnje so bili upoštevani različni kriteriji kot so promet, stanje infrastrukture, cena in vpliv na poselitev.

Kot odločujoč kriterij se je izkazala količina prometa in vpliv prometa na poselitev, s katerim bo razrešen problem preobremenjenosti naselij s prometom. Na odsekih nove ceste, kjer so predvidene obvoznice mimo naselij, je izgradnja ceste predvidena prioritarno, medtem ko je izgradnja tistih odsekov, ki niso problematični z vidika prometne obremenitve urbanih središč, zamaknjena v kasnejše obdobje.

Ni nujno, da bodo etape gradnje potekale v takšnem zaporedju, opcija je tudi gradnja več etap hkrati ali cele trase naenkrat. Ne glede na to, pa so dolžine trase na posamezni etapi takšne, da prebivalci ob trasi načrtovane ceste posamezne etape naj

ne bi bili prizadeti zaradi gradnje druge etape (npr. v Laškem vpliva gradnje etape mimo Mokronoga ne bo).

Skladno z navedenim je v izdelani ŠV/PIZ glede na etapnost gradnje predlagano, da umestitev v prostor za državno cesto na odseku med avtocesto A1 Šentilj – Koper in avtocesto A2 – Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu lahko poteka z razdelitvijo trase ceste na več odsekov državnih prostorskih načrtov

Pripomba 1.24.1:

Pozdravljamo pristop k boljšim cestnim povezavam v Sloveniji v smeri sever— jug, saj je bil do sedaj poudarek predvsem na liniji zahod —vzhod. Seveda se je pri tem upošteval specifični položaj metropole Ljubljane, ki je v sredini območja. Pri obravnavi študije pa imam naslednje izhodiščne pomisleke in pripombe:

- Smatram, da je pristop precej pozen, z aktivnostmi bi morali pričeti prej. Sedaj, ko se je k temu pristopilo pa se mora dati ustrezno prioriteto, da bi bili načrti in izvedba čim prej sprejeti. Pri tem moramo upoštevati tudi racionalno porabo finančnih sredstev. Menim, da za prvo fazo obravnav zadoščajo okvirni programi, ki omogočajo določitev glavnih smeri cestnih povezav na variantnih relacijah.
- V javni obravnavi morajo biti sestavni del poznane dolžine predlaganih cestnih odsekov, cena posameznih pomembnejših objektov na predlagani trasi in seveda končna predvidena vrednost predlaganega odseka.
- Pri obravnavi bi ločil posamezne trase v dve kategoriji:
 - Razvojna os: katera daje vsebinski pomen razvoju in s tem širitvi dosedanjih migracijskih tokov, ki so obojestranski — aktivni, kjer delavci, dijaki in študentje ter ostali migranti oz. obiskovalci prihajajo v območje namena in pasivni, kjer te strukture odhajajo iz svojega v druga območja;
 - Tranzitna os, ki služi predvsem za prevoz in hitrejšo prometno dosegljivost skrajša prevozni čas med določenima območjema.

Pozitivna stran predlagane razvojne osi od priključka Lopata do priključka Radeče je, da se odpravljajo ozka grla, ki sta predvsem Zidani Most in Laško. Predlagano smer med priključkom Radeče in priključkom Tržišče pa bi označil kot tranzitno in ne kot razvojno smer. Če hočemo, da ima ta odsek ceste razvojno funkcijo, mora biti trasa trasirana mimo kraja Sevnice z okolico, ki pomeni za razvoj ožjega in širšega območja pomembno vlogo, ki jo ne smemo zanemariti:

- Sevnica je že od izgradnje železniške proge proti Trebnjemu pomembno središče lesne, konfekcijske, kovinske, gradbene, prehranske in tudi drugih dejavnosti (kemija, predelava plastike ipd.), ima pa tudi srednjo šolo z možnostjo nastanitve dijakov.
- Z razvojem industrije se večajo potrebe po kvalitetnih prometnih povezavah. Glavni migracijski tokovi so bili iz Sevnice usmerjeni največ proti Ljubljani, Celju, v zadnjem času proti Krškemu in Brežicam, mirenski del (KS Šentjanž, Krmelj in Tržišče) pa proti Novemu mestu.
- Pri upoštevanju konkurenčne sposobnosti prostora in s tem tudi konkurenčnosti že obstoječih proizvodnih kapacitet pa bi bila zelo koristna tranzitna os iz Sevnice proti Planini s priključkom na avtocesto v Dramljah. Trasa bi razbremenila promet na relaciji Zidani Most — Celje, posebej pa bi bilo potrebno proučiti možnost prevozov posebnih dimenzij iz Sevnice do priključka Dramlje, kamor bi lahko, poleg rednega prometa, usmerili tedensko posebne prevoze polizdelkov firme Preis proti Dunaju.
- Cestna povezava, ki je predlagana kot V1: Radeče — Sevnica- Trebnje je smer, ki jo podpiram kot razvojno. Povezuje kraje, ki imajo razvojno funkcijo na svoje ožje in širše okolje. Trasa teče po dolinah reke Save in Mirne. Vsak poseg na tej trasi bo imel, glede na gostoto sedanjega prometa, takoj pozitiven učinek na potek prometa, prilagajanje trase na višji nivo varnosti in vožnje ter predvideti obvoz krajev Mokronog in Mirna. Poleg

manjših popravkov trase na tej relaciji je zahtevnejši poseg izven nivojski prehod preko železniške proge Sevnica —Trebneje v Boštanj, katerega je potrebno čim prej razrešiti, tudi zaradi potreb lokalnega cestnega prometa. Razrešiti bo potrebno še nekaj železniških prehodov, ki niso zavarovani in obvoznice pri Mokronogu in Mirni.

- Rekonstrukcija ceste Boštanj–Trebneje bo omogočila s priključkom na avtocesto pri Trebnjem proti metropoli Ljubljani varnejši in hitrejši prevoz tako občanov Sevnice, kakor tudi občanov mirenske doline, kar je že sedanja potreba občanov. Območje pa bi se zaradi boljše cestne povezave odprlo za nove razvojne možnosti.
- Predlagana trasa mimo Sevnice ima razrešeno večino lastninskih zemljiških vprašanj, v primerjavi s traso Tržišče — Radeče ne bo potrebnih v ta namen večjih investicijskih sredstev in razčiščevanj s potencialnimi prodajalci zemljišč, kjer bi potekala trasa. Trasa je nekoliko daljša, po oceni cca 7 km, zanimiva pa bi bila cenovna primerjava in časovna primerjava koriščenja učinkov investicije.
- Sem za izboljšanje cestnih prevoznih pogojev na trasi Tržišče — Radeče, dejstvo pa je, da ima ta trasa lahko le tranzitno, ne pa razvojno usmeritev.

Povzetek:

Za začetno razpravo posameznih variant izdelati le najnujnejše projekte s predlogom rešitve in s cenovnim izračunom. S tem bi stroko in prebivalstvo obvestili o možnostih povezav, koliko te stanejo in kakšen je učinek investicije za razvoj območja in ekologijo okolja.

Sprejeto varianto dati v prioritarno proračunsko izvrševanje, ker je pomemben dejavnik razvoja družbe kot celote.

Strokovnim službam in predlagatelju predlagamo, da v trejo razvojno os — srednji del vključi V1 torej povezavo Priključek Radeče — Sevnica — Priključek na AC Trebnje zahod. S tem bi rešili aktualni problem nadvoza železniške proge Sevnica —Trebneje v Boštanj, odpravili bi tudi ostale nevarovane železniške prehode, skrajšali traso ceste v dvojnem ovinku pred Jelovcem t.im. Hruševaj, uredili obvoz mimo naselij Mokronog in Mirna. Za traso bi naredili primerjalno tabelo o ceni trase Priključek Radeče — Priključek Tržišče (sedanji predlog) s ceno Priključek Radeče Sevnica — Priključek Tržišče. Pri izračunu bi upoštevali možnost postopne cestne povezave mimo Sevnice in takojšnji učinek izvedenega dela te investicije.

Predvideti je potrebno tudi rok izvedbe investicij na obeh primerjalnih smereh. Predvideli bi tranzitno cesto za prevoz tovorov s posebno dimenzijo na relaciji Sevnica —Planina — AC Priključek Dramlje. Učinek te investicije bi bil koristen za vse koristnike te cestne povezave (sedanji in bodoči proizvajalci na Planini in Šentjurju).

Predvideli bi tranzitno cesto Priključek Radeče - Priključek Tržišče preko Šentjanža.

Stališče 1.24.1:

Izraženo je mnenje. V ŠV in ŠV/PIZ so neposredno ali posredno zajeti vsi vidiki prostora, okolja, gradbeno tehničnih lastnosti načrtovanega posega, prometno stanje in napovedi prometa v širšem prostoru in ekonomika, ki vključuje stroške in koristi investicije. Predlagana varianta je rezultat sinteznega vrednotenja vseh variant. V naslednji fazi bo na osnovi sprejetih stališč do pripomb izdelana optimizacija do sedaj predlagane variante. Pri tem bodo lahko predlagane tudičasne ali končne rešitve, ki so kombinacija do sedaj predlagane variante OPNVR in/ali variant V1 in V2.

Pripomba 1.24.2

Še predlogi za nadaljnje aktivnosti:

- Za izvršitev investicije iskati zaveznike pri občinah Radeče, Planina in Šentjur.
- Od železniškega gospodarstva Ljubljana dobiti uradno stališče glede perspektive proge Sevnica — Trebnje, ki naj bi veljala vsaj 20 let (alternativa: ali bo delovala ali ne).
- Preveriti možnost koriščenja neizkoriščenih tirov na Železniški postaji Sevnica za promet s kontejnerji. Pri tem omogočiti nakladanje kontejnerjev na vagone oz. na tovarne

avtomobile. S tem bi dobilo tudi Posavje možnosti za koriščenje kontejnerskega prevoza po železnici in cesti. Pri tem vključiti v aktivnost tudi Gospodarsko, Obrtno, Gozdarsko in druge zainteresirane.

- Za izdelavo projekta trase ceste Sevnica - Trebnje, je bil v letu 1974 izdelan projekt. Priporočam, da ga strokovne službe na občini najdejo, kjer lahko dobijo ideje za optimalno rešitev posameznih odsekov.

Stališče 1.24.2:

Izraženo je mnenje. Izvedba investicije in železniški promet nista neposredno predmet ŠV in ŠV/PIZ. V fazi izdelave strokovnih podlag so bili pridobljeni vsi razpoložljivi podatki o načrtovanih posegih na cestno infrastrukturo na obravnavanem območju ter smiselno upoštevani pri pripravi gradiva.

Pripomba 1.25

1. Gradivo, ki je dostopno na spletnih straneh Občine Sevnica in MOP je obsežno in izvira v idejah že več kot 10 let nazaj, z dopolnitvami, ocenami, variantami. Pomembno je, da se končno pristopi k načrtovanju in izvedbi.

2. Pri pregledu dostopnih podatkov je smiselno izhajati iz:

- poseljenosti,
- gravitacije na novo komunikacijo,
- ekološke sprejemljivosti,
- vizije nadaljnjega razvoja,
- ekonomske upravičenosti in
- tudi uresničljivosti.

3. Upoštevajoč navedeno, izhajajoč iz variant od Celja pa do Krškega se pride do zaključka: da je sprejemljivo, da trasa poteka do Radeč pred mostom s tunelsko rešitvijo, nato preko obstoječega mostu v smeri Hotemež in se nadaljuje pretežno po obstoječi trasi-relaciji sedanje DC G1 5/0334 do zaselka Lisiče jame oz. ca. 1km pred jezom HE Boštanj, nato pa za (ali tunelom) naseljem Boštanj in naseljem Log in nadaljuje Studenec, Raka, priključek na AC U-Obr., Gmajna, seveda je treba še proučiti odsek pri naselju Vrhovo kjer se je smiselno približati reki Savi po desni brežini. To je tako imenovana varianta 1.

- Varianta 1 se dejansko delno približa bolj poseljenim območjem v občini Sevnica, Boštanj, Sevnica in tudi naseljem na levem bregu Save, Planina pri Sevnici in s tem omogoči boljšo infrastrukturo za delujoče in novo nastajajoče gospodarske družbe,
- varianta 1, zagotavlja povezanost-dostopnost naselij ob R 369 (Loka-Brestanica), R215 (Boštanj-Šentjanž) in R2 424 (Sevnica-Planina),
- varianta 1, po do sedaj znanih podatkih nebi potekala po območjih, ki bi bila zaradi posega dodatno ekološko obremenjena oz se na teh ne nahajajo bistveni zadržki (dediščina, vodovarstvo,...),
- varianta 1 omogoča nadaljni razvoj na območjih, ki so že planirana za posege v prostor in, ki bistveno ne posega v selitve ali premeščanje poselitve oz. industrijskega razvoja s tem pa tudi ne novih degradacij na novih lokacijah,
- varianta 1 je po sedaj razpoložljivih ocenah tudi ekonomsko na cenejša in zaradi tega tudi iz tega vidika sprejemljiva, to pa ne pomeni, da je ni potrebno še detajlno preveriti, - varianta 1, kot cela 3. Razvojna os se bo gradila-uresničila po etapah, kar pomeni, da bo izgradnja trajala desetletje in več, kar pa pomeni, da če ne pride do rekonstrukcij drugih cest v primeru sprejetja drugih variant se prometna povezljivost ne bo izboljšala za tiste dele naselja, ki imajo sedaj in tudi v prihodnje največje potrebe.

4. Prednosti, ki jih ima varianta 1 so tolikšne, da se lahko zahteva, da je ta končna in da se jo načrtuje in umesti ter zgradi in s tem omogoči nadaljnji razvoj širšemu območju.

Stališče 1.25:
Izraženo je mnenje. Glej stališče 1.23.1

Pripomba 1.26 Branko Ogorevc

Ob predstavitvi študij variant sredinskega dela 3RO se je izkazalo, da pri oblikovanju predloga najugodnejše variante ni bil upoštevan kriterij vpliva na rast DBP. Kot nam je poznano iz medijev, je DARS pri Institutu za ekonomske raziskave naročil Študijo širših ekonomskih učinkov investicije v severni del 3. razvojne osi, katere rezultati so bili tudi predstavljeni na eni od javnih obravnav. Predlagam, da se kot kriterij za izbor najugodnejše variante tudi za sredinski del izdelata študija vpliva posamezne variante na rast BDP, kar je potrebno ustrezno upoštevati pri izboru najugodnejše variante, saj bo le tako mogoče oceniti, kakšen bo donos investicije v osrednji del 3. razvojne osi.

Stališče 1.26:
Pripomba se ne upošteva. Študija variant, ki je bila izdelana leta 2008, je bila v tistem času prva študija, kjer so bile pri ekonomskem vrednotenju poleg koristi uporabnikov upoštevane še eksterne koristi (imisije hrupa in emisije izpušnih plinov in prašnih delcev).
Študija širših ekonomskih učinkov investicije v severni del 3. razvojne osi je bila izdelana v letu 2016 in je prva tovrstna študija, ki je bila izdelana za potrebe vrednotenja novih prometnih povezav. Rezultati te študije niso bili uporabljeni pri izboru variant na severnem delu 3. razvojne osi, pač pa šele pri utemeljevanju upravičenosti že izbrane variante.
V kolikor bo tovrstna študija izdelana tudi za srednji del 3. razvojne osi, je rezultate te študije vsekakor smiselno vključiti v nadaljnjih fazah.

Pripomba 1.27 Društvo Novo mesto

Po preučnem gradivu, objavljenem na spletni strani MOP in seznanitve z razlagami ob sodelovanju na javnih obravnavah v Šmarjeških toplicah 20.10.2016 in v Novem mestu dne 25.10.2016, ugotavljamo, da študija na odseku od AC1 od AC2 vsebuje 36 variantnih inčič kot podlago za končni predlog optimalnih rešitev, z optimiziranjem so v končni fazi pridobljene rešitve variant A1, A2 in varianta OPNVR (optimiziran predlog najustreznejše variantne rešitve — OPNVP, slednjo kot optimalno predlagata MOP in MzI). Varianta A1 se na AC2 priključuje v Krškem, varianta A2 se na AC2 priključuje v Trebnjem, varianta OPNVP se na AC2 priključuje z razcepom na Otočcu. Predlagatelja predlagata traso dvopasovne cestne povezave med AC1 in AC2 z varovanjem koridorja za štiripasovnico, ki bo definirana s sprejetjem DPN. Društvo Novo mesto predlaga:

- da se trasa; kot je bilo to izpostavljeno na javnih obravnavah v Šmarjeških Toplicah in Novem mestu, v izogib možne prizadetosti termalnega vodnega vira term Šmarješke Toplice, umesti zahodneje od Šmarjeških Toplic. Ta premik pogojuje tudi premik dela trase znotraj Mestne občine Novo mesto, in sicer tako, da bi trasa potekala pod Herinjo vasjo in nad naseljem Jelše. Taka rešitev bi pogojevala, da je priključek srednjega dela 3, razvojne osi na AC 2 zahodneje od predlaganega (ki je v Starinah), na lokacijo v Lešnici, kjer je po veljavnem OPN MONM predviden priključek vzhodne obvoznice Novega mesta. Priključka bi se oblikovala v obliki razcepa kot edine prometno-tehnično upravičene rešitve,

- da se do navedenih predlogov in rešitev opredelite in nas vključujete v nadaljnjo pripravo tega prostorskega akta,
- ustrezno rešitev prehodnih določb predlaganega osnutka ZureP-2 v izogib morebitnim kasnejšim tožbam na Upravno sodišče RS, ki je vezano na spoštovanje prava EU - »načelo sodelovanja javnosti v skladu z Aarhusko konvencijo« (ki je veljalo tudi v času priprave Uredbe o DPN za južni del 3. razvojne osi); ustrežnejšo opredelitev pojma javnost, saj združenju sosedov ali podobni civilni družbi ni priznan pravni interes za izpodbijanje pritožb pred pristojnimi pravnimi in sodnimi organi.

Obrazložitev:

Dne 20.12.2012 je bila na 35. redni seji Vlade RS sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, že naslednji dan pa v Uradnem listu št. 102/12 tudi objavljena (v nadaljevanju: Uredba o DPN južni del). V fazi priprave Uredbe o DPN- južni del smo predlagali, da pripravljavec preko strokovnih inštitucij obravnava problematiko križanja 1 razvojne osi - južnega in srednjega dela celovito, in sicer kot problem navezovanja teh dveh delov, že takrat smo izpostavili, da se priključevanje južnega kraka štiripasovne ceste na AC v Lešnici ne sme obravnavati kot priključevanje državnih cest nižjega ranga, saj je s tem načrtovalec razvrednotil pomen 3. razvojne osi kot prometnice evropskega cestnega omrežja. Za stik štiripasovne hitre ceste z AC bi predlagatelj moral podati robni pogoj, da se navezovanje koncipira kot razcep in ne kot priključek državne ceste. Z izvedbo razcepa bi načrtovalec z upoštevanjem elementov za tovrstne tipe navezovanja lahko razrešil izpostavljeni pomislek zagotavljanja prometne varnosti. V fazi priprave Uredbe o DPN —južni del je bila pripravljena študija variant s predlogom najustrežnejše variante (ACER, julij 2008), ki je akceptirala priključevanje v Lešnici. Te rešitve javnosti sicer nikoli niso bile predstavljene, niti razlog, zakaj se je predlagatelj v neki fazi odločil, da traso štiripasovne ceste umesti v koridor vzhodne povezovalne ceste Mačkovec - Cikava in uporabi sedanji priključek Novo mesto-vzhod za povezavo na AC-A2. Gradnja 3. razvojne osi namreč predstavlja uresničevanje 3. razvojne osi, t.j. izgradnje nove prečne razvojne prometne osi, ki pomeni povezavo regionalnih središč v Avstriji, Sloveniji in Hrvaški. Trasa 3. razvojne osi v južnem delu naj bi prvotno potekala po že izbrani in optimizirani variantni rešitvi v* vzhodna C (t.j. tudi izven urbanega dela Novega mesta), ki jo je izdelal Acer d.o.o. in na podlagi katere je tudi Vlada RS sprejela tudi Sklep o začetku priprave DPN za državno cesto od AC A2 Ljubljana — Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, Veljavna Uredba o DPN južni del pa te rešitve ne predvideva, zato, glede na to, da se gradnja južnega dela 3. osi še ni začela, predlagamo, da se v nadaljnjem načrtovanju in pripravi Uredbe o DPN za srednji del preučijo zgoraj navedeni predlogi za navezavo srednjega in južnega dela 3. razvojne osi. Z načrtovanjem 3. razvojne osi v koridorju za štiripasovnico, se namreč daje strateški pomen tej cesti kot evropski prometnici, zaradi tega so naši predlogi še toliko bolj upravičeni prav zaradi strateškega vidika načrtovanja, tj. izvedbo priključevanja srednjega in južnega dela z razcepom (in ne s priključkom!) na A2, ki posledično med drugim omogoča tudi potek tranzita tekoče in kontinuirano v smeri sever-jug.

Glede na to, da je pri načrtovanju srednjega dela 3. razvojne osi vključena javnost že v fazi priprave variantnih rešitev, kar pri načrtovanju južnega dela 3. osi javnosti ni bilo omogočeno oz. javnosti ni bila dana možnost, da se vključi v načrtovanje še v fazi, ko so bile še vse možnosti odprte, naši predlogi, ko nam je bil predstavljen edini osnutek Uredbe o DPN - južni del, s strani pripravljavca niso mogli biti ustrezno preučeni. Namreč, šele s sedanjim predlogom ZUreP-2 predvidevate implementacijo EU predpisov v naš pravni red glede možnosti pravnih sredstev in načela sodelovanja javnosti, v prehodnih določbah pa ne predvidevate nobenih rešitev za veljavne, nezakonite akte, zoper katere so bile vložene pritožbe na Evropsko komisijo.

Stališče 1.27:

Pripomba se delno upošteva. Postopek umeščanja prostorskih ureditev v prostor je normativno in institucionalno urejen v Zakonu o prostorskem načrtovanju in Zakonu o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor.

Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, Študija variant in predlog najustreznejše variante, RC Planiranje, proj. št. 302-1-2/07, april 2008, je bila 27. maja 2007 predstavljena lokalnim skupnostim in zainteresirani javnosti na Gradu Sevnica. Po takrat veljavni zakonodaji javne razgrnitve in predstavitve ŠV niso bile obvezne. Ne glede na to je takratno Ministrstvo za okolje in prostor pozvalo vse zainteresirane, da k predstavljenemu gradivu podajo predloge in pripombe. Te so se zbirale na način, kot je to takratna zakonodaja predvidevala za prostorske akte. Pripravlavec in izdelovalci ŠV smo z vso resnostjo obravnavali vse posredovane predloge in pripombe. Na osnovi stališč do pripomb in sklepov recenzije je bil pripravljen optimizirani predlog najprimernejše variante (varianta OPNVR).

V letih 2011 do 2016 je bila izdelana dopolnitev ŠV/PIZ, ki je izdelana skladno z sedaj veljavno zakonodajo, Zakonom o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP, Uradni list RS, št. 80/10 in 106/10 – popr., 57/12). Metodologija izdelave ŠV/PIZ sledi Pravilniku o vsebini, obliki in načinu priprave DPN (Uradni list RS, št. 106/11). Skladno z veljavno zakonodajo je bila ŠV/PIZ javno razgrnjena, izvedene so bile javne predstavitve in obravnave v vseh tangiranih občinah. Skupaj s ŠV/PIZ je bila razgrnjena tudi ŠV iz leta 2008. Tako ima zainteresirana javnost možnost vpogleda tudi v slednje gradivo.

Aarhuška konvencija med drugim določa načela za vključevanje zainteresiranih družbenih skupin in posameznikov v posege v okolje oziroma posege v prostor. Sodelovanje javnosti je v slovenskem pravu urejeno v postopkih umeščanja prostorskih ureditev v prostor v obliki javnih razgrnitev in javnih obravnav.

Podrobnejše načrtovanje trase predlagane variante bo na osnovi stališč do pripomb v naslednjih fazah projekta. Glej tudi stališča 1.1.1.

2. PRIPOMBE IN PREDLOGI NA ZASNOVO, POTEK IN TEHNIČNE REŠITVE CESTE

Pripomba 2.1

Predlagam, da na 3. razvojni osi, ki poteka med vasema Šmarjeta in Gorenja vas pri Šmarjeti upoštevate že obstoječo cestno infrastrukturo in ne posegajte še dodatno v prostor z gradnjo nove cestne povezave, ki bi potekala iz križišča, ki vodi v center Šmarjete, pod hitro cesto v Gorenjo vas. S tem boste še dodatno posegli v zeleni pas in delno ogrozili obstoječo šolsko pot, ki poteka po makadamskem kolovozu »Gobavci«. Le-ta je sedaj neprometna, saj se uporablja izključno za namene dostopanja do kmetijskih zemljišč. Predlagam, da ne gradite ceste iz križišča, ki vodi v center Šmarjete, kot je predlagano v študiji variant, ampak ohranite že obstoječo cesto, ki vodi v Gorenjo vas za gasilskim domom.

Stališče 2.1:

Pripomba se ne upošteva. Kar zadeva vodenje prometa, bi bila predlagana varianta (»iz križišča, ki vodi v center Šmarjete«) gotovo boljša, čeprav bi bila glede na predvideno količino prometa (ca. 8.000 vozil/delovni dan leta 2026 ali še nekaj kasneje) ob ustrezni rekonstrukciji pogojno sprejemljiva tudi uporaba obstoječe ceste skozi Gorenjo vas. Bi se pa s tem bistveno zmanjšala kakovost bivanja in prometna varnost v naselju, kjer je zdaj le malo prometa. Tudi iz gradbeno tehničnega vidika predlog po poteku trase 3. razvojne osti skozi ožje območje naselja Šmarjeta ni izvedljiva, saj obstoječa pozidava onemogoča morebitno rekonstrukcijo v primeru večjih prometnih potreb, hkrati pa tehnični elementi tega ranga ceste skozi naselje Šmarjeta niso ustrezni.

Pripomba 2.2

Predloga poteka trase OPNVR in variante V2 skozi občino Šmarješke Toplice za prebivalce prinašata bistveno več negativnih vplivov na kakovost življenja kot pozitivnih (emisije, hrup, vpliv na živalske vrste, ogrožanje turistične dejavnosti, krčenje življenjskega prostora) zato smo odločno proti. Predlagam preusmeritev na varianto V1 ali proučitev nove povezave Mokronog-Trebelno-Novo mesto. Predlagam tudi preučitev umestitve z rekonstrukcijo obstoječih cest izven Občine Šmarješke Toplice.

Pripomba 2.3 Samo Krevs

Za prebivalce in občino Šmarješke Toplice trenutna trasa ni primerna, saj bi uničila naravno okolje in skazila izgled gozda. S tem pa bi odvmili turiste, ki uživajo v sprehajalnih poteh. Trasa tudi razdeli občino na dva dela, kar ni potrebno. Boljša trasa bi potekala po meji občine, s tem bi prihranili tudi ovinek, ki ga trenutna trasa naredi skozi občino.

Stališči 2.2 in 2.3:

Izraženo je mnenje. V študiji variant iz leta 2008 (RC Planiranje, št. proj. 301/07, avgust 2008) je bilo obravnavanih 36 variant. Na podlagi primerjave in vrednotenja optimiziranih variant po razvojno urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem, varstvenem (okoljskem) vidiku in optimizacijah, je za nadaljnjo obravnavo predlagana optimizirana varianta G2 – n1 in I4 oziroma varianta OPNVR.

Predlagana trasa nove dvopasovnice v sklopu 3. razvojne osi bi delovala kot obvoznica naselja Šmarješke Toplice in bi nase prevzela približno 3/4 prometa, ki sicer teče in bo tekel skozi naselje Šmarješke Toplice (okrog 8.000 vozil/dan čez kakih 10 ali nekaj več let). To bi prineslo bistveno izboljšanje prometnih (tudi varnostnih) in bivanjskih razmer v naselju, tudi glede na sedanje stanje. Predlog zamika trase po meji občine Šmarješke Toplice bi posegal v območje Natura 2000 in ekološko pomembna območja (Radulja), kar je z okoljskega vidika manj sprejemljivo.

Pripomba 2.4 Blanka Kranjc

Bodoča cesta 3. OS gre čez mojo hišo-parcelo, pri nas je veliko podtalnice, tako cesto že imamo, prometa pa ni tako veliko da bi rabili tako cesto, ohraniti je potrebno naravne znamenitosti, živali, vode, bližina kolovoza.

Pripomba 2.5 Janja Macedoni in Aleš Hočevar

Ne strinjam se z načrtovanim potekom trase ceste AC A2 Ljubljana–Obrežje. Absolutno se ne strinjam s predlogom variante na območju občine Šmarješke Toplice, ker s tem posegom občino popolno razvrednoti. Vizija občine je razvoj turizma - z vašim morebitnim posegom je to utopija. Konkretna trasa vodi neposredno mimo naše stanovanjske hiše (priloga), kar je nesprejemljivo za kvaliteto bivanja in življenja (onesnaženost, hrup). Prav tako se postopoma dela materialna škoda na objektu. Z vašim morebitnim posegom v naveden prostor, nam bo odvzeta pravica do kvalitetnega življenja, kar pa ne dovoljujem. Priložena fotografija odseka mimo objekti, Šmarjeta 27, 8220 Šmarješke Toplice



Stališče 2.4 in 2.5:

Pripomba se delno upošteva. Predlagana trasa načrtovane ceste je pripravljena na ravni idejne zasnove in študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe (optimizacije). Takrat bo možno tudi podrobneje oceniti ostale vplive na okolje.

Stališča s podrobnejšimi odgovori o vplivu načrtovanega posega na okolje in bivalno okolje so v poglavju 3 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na varstvo okolja, stališča s podrobnejšimi odgovori o vplivu načrtovanega posega na stanje prometa so v poglavju 4 - pripombe in predlogi, ki se nanašajo na promet in ekonomiko. Glej tudi stališči 2. 2 in 2.3

Pripomba 2.6 Marjan Dolenšek

Skupina občanov vasi Dolenje Laknice, ki smo pripravili te pripombe oz. predloge, smo pozorno spremljali predstavitev študij variant za obravnavano cesto in pregledali razpoložljivo gradivo. Menimo, da so predstavitev in razprave pokazale, da je najbolj primerna novogradnja ceste (varianta OPNVR). Ta pa po trenutnih predlogih močno poseže na območje naše vasi in sosednje občine Šmarješke Toplice in je po našem mnenju iz več vidikov zelo problematična. Menimo, da obstajajo realne možnosti za izboljšanje trenutno predlaganega poteka trase na odseku »predor Laknice – AC A2«, zato tudi podajamo te pripombe oz. predloge.

Podajamo tri vsebinsko ločene predloge za potek ceste na odseku »predor Laknice – AC A2« (varianta OPNVR), ter dodaten, četrti predlog, za varianti V1 oz. V2 . Po prioriteti si sledijo po vrstnem redu od prvega do četrtega predloga.

1. Prestavitev celotne trase na odseku »predor Laknice AC A2« zahodno, to je iz doline Laknice, Zbur in Šmarjete na območje Čužnja vas (Trebelno) – Žaloviče (Šmarješke toplice) – AC A2
2. Prestavitev trase na odseku »predor Laknice – priključek Zbure« zahodno, to je iz doline Laknice v vzporedno dolino Lukovnik
3. Prestavitev priključka Laknice cca 500 m severneje, za predor Laknice, oz. h križanju nove ceste z regionalno cesto Mokronog – Zbure
4. Pričakovanja ob eventualni umestitvi ceste na sedanjo regionalno cesto Mokronog – Zbure (ob sprejetju variant V1 ali V2)

Podrobnejša predstavitev predlogov in obrazložitve

1. Prestavitev celotne trase na odseku »predor Laknice – AC A2« zahodno, iz doline Laknice na območje Trebelnega

Predlagamo, da cesta po izhodu iz predora Laknice in prečanju potoka Laknica, z viaduktom ne zavije južno v dolino potoka Laknica v smeri Zbur, pač pa se za viaduktom nadaljuje naravnost v smeri AC A2 do priključka nanjo, na območje vasi jugovzhodno od Trebelnega (Drečji vrh, Čužnja vas, Žaloviče). Predlagamo, da nova trasa poteka zahodno od sedaj predlagane trase. Priključek Laknice se premakne za cca 500 severneje. Na novi trasi se zgradita priključka Čužnja vas - Trebelno in Žaloviče - Šmarješke toplice.



Slika 1: Shematski prikaz poteka spremenjene trase in spremenjenih priključkov (modro) na odseku »predor Laknice – AC A2«

Sedaj predlagani potek ceste na obravnavanem odseku poteka po dolini Laknice in se nadaljuje na območje Zbur, Šmarjete, Šmarjeških toplic, do priključka na AC A2. V ozki dolini potoka Laknica, tako poleg sedanje regionalne ceste, ki že sama po sebi zavzema veliko prostora, nastaja še širok pas za novo cesto, ki bo naseljeno dolino praktično spremenila v cestni koridor. Poleg tega predvidena trasa ceste v velikem delu poteka po kmetijskih zemljiščih po pobočju doline, kjer so ta rodovitnejša od pretežno (pre)vlažnih zemljišč ob potoku Laknica, ki bi ostala nekaterim kmetijam. Cesta kar trikrat preči dolino potoka Laknica, samo na območju vasi Dolenje Laknice dvakrat in tako bistveno spremeni veduto doline. Ob drugem prečanju (za predvidenim priključkom Laknice) poteka natanko nad novo zgrajeno stanovanjsko hišo družine Jevnikar in nad zemljiščem družine Pavlin, kjer je načrtovana gradnja dveh stanovanjskih hiš.

Priključek Laknice je v večjem delu predviden na močvirno – vodo izvirnem območju »Jeze« pod hribom Čretež, z razvalinami srednjeveškega gradu Čretež. Ime Čretež po zgodovinskih virih izhaja iz beseda čreta (močvirje). Gradnja ceste in priključka na tem območju bi bila zelo problematična tako zaradi same gradnje na močvirnem terenu, kot zaradi poznejših poškodb ceste. Ta nižinski izvir je stalen, ne presahne niti v največjih sušah, saj se napaja iz širšega območja okoliških hribov in tvori širše nestabilno močvirno območje. Pri tem pa ne gre zanemariti niti biotičnega pomena tega močvirsko – vodo izvirnega območja, ki je v »Gozdnogospodarskem načrtu gozdnogospodarske enote Mokronog št. 08-06/15 (2015-2024) opredeljeno kot mokrišče poraslo z gozdom s 1. stopnjo poudarjenosti ohranjanja biotske raznovrstnosti in je zavarovano z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Nature 2000).

Za predvidenim priključkom Laknice je potek trase do drugega prehoda preko doline Laknice predviden na travnikih, levo od vznožja hriba Čretež. Tudi tu je teren močviren, nestabilen in po vsakih močnejših padavinah neprevozen tudi s traktorji.

Približno 3 km južneje, na delu, kjer cesta poteka pod vasjo Male Poljane, nato pa z viaduktom preči dolino Laknice proti priključku Zbure (nasproti kmetije Debevec), je potek ceste predviden na plazovitem terenu. Plaz večjih razsežnosti je v preteklosti že zasul regionalno cesto pri kmetiji Debevec in njegovo premikanje je bilo zaustavljeno z gradnjo dveh daljših opornih zidov tik ob regionalni cesti. Tudi če bi cesto na tem plazu uspeli zgraditi, bi to pomenilo vnaprejšnje »programiranje« stalnih popravil in zaprtij ceste.

Predviden potek ceste na območju Zbur, Šmarjete in Šmarjeških Toplic bistveno spreminja pokrajino turistično zanimivega in perspektivnega območja Šmarjeških Toplic in jo z že obstoječo regionalno cesto Zbure – Šmarješke Toplice povsem razreže. Cesta poteka večinoma po kmetijskih zemljiščih, tik ob hišah oz. naseljih, ter ogroža vire termalne in pitne vode. To je bilo mogoče razbrati iz razprav na javnih predstavitvah študij variant v Šmarjeti (20.10.16) in v Novem mestu (25.10.16). Razbrati je bilo, da bi potek in gradnja te ceste na območju Šmarjeških Toplic lahko na termalne vrelice vplivala v taki meri, da bi bila ogrožena njihova uporaba za zdraviliške namene, kar bi pomenilo konec zdraviliškega turizma. Na tistem območju je tudi območje zajetja pitne vode Jezero, ki oskrbuje pitno vodo širšega območja Novega mesta in bi kljub temu, da je cesta predvidena na robu 3. vodovarstvenega območja, lahko ogrozila ta vir pitne vode.

Iz navedenih razprav je bilo razbrati, da so občani občine Šmarješke Toplice, ki so sodelovali na navedenih dveh predstavitvah, v celoti proti poteku ceste po sedaj predvideni trasi in predlagajo prestavitev zahodneje, kar se ujema z našim predlogom, ki ga tu podajamo. Razbrati je bilo, da je tako tudi mišljenje organov lokalne skupnosti. Odločitev oz. podano mnenje občine Šmarješke Toplice nam v času priprave teh pripomb, sicer ni znano.

Nova cesta naj bi, poleg povezovanja regionalnih središč Celje in Novo mesto, povezovala tudi naseljene kraje ob njeni trasi, oz. jim omogočala hitrejši dostop do navedenih dveh regionalnih središč in avtocest A1 in A2. To pripravljavci teh pripomb v celoti pozdravljamo, vendar to za kraje ob predvidenem odseku »predor Laknice – AC A2« nima večjega pomena, če sploh. Večina prometnih tokov iz teh krajev (predvsem dnevnih migracij) poteka v smeri A2 oz. Novega mesta in navedeni kraji, vključno z vasmi Dolenje Laknice in Male/Velike Poljane, Zbure in južneje, so z obstoječo regionalno cesto neposredno povezani z AC A2 in zanje nova cesta praktično nima večjega pomena. Oddaljenosti od AC A2 so minimalne, npr. do prvega priključka na A2 Kronovo so Zbure oddaljene 8 km, Šmarjeta 4,5 km, Šmarješke Toplice 3 km. Prav tako navedena cesta nima nobenega pomena za Škocjan, ki je praktično na robu AC priključka na A2 Dobruška vas in vsi prometni tokovi iz tega kraja potekajo na AC A2 in ne k bodočemu priključku Zbure na novi cesti.

Večji pomen ima nova cesta za prebivalce širšega območja Mokronoga, ki dnevno migrirajo v Novo mesto, a ti bodo na novo cesto vstopali na priključku Laknice, ne glede na potek ceste od tega priključka do AC A2. V smeri Celja pa bi predlagana prestavitev poteka zahodno, kvečjemu za prebivalce območja Zbur in Šmarjete pomenila kakšno minuto vožnje več (do priključka Laknice). Vendar lahko realno predvidevamo, da bodo ti to vzeli v zakup, saj je bilo razbrati, da večinsko nasprotujejo poteku sedaj predvidene trase Zbure – Šmarjeta – Šmarješke Toplice.

Predlagani nov potek nove ceste zahodno, od trenutno previdne trase, bi od predora Laknice do priključka na AC A2 potekal praktično v ravni liniji in bil po razdalji krajši (in laično gledano s tega vidika cenejši) od sedaj predlagane variante. V veliko večji meri kot sedanja, bi trasa potekala po gozdnih zemljiščih, predvsem pa na območju, kjer ni nobene obstoječe regionalne ceste, pač pa le lokalne ceste. Nov potek bi za prebivalce vasi na območju Trebelnega s predvidenim priključkom Čužnja vas – Trebelno pomenil veliko boljšo povezljivost kot jo imajo sedaj, predvsem z območjem Novega mesta, kamor se večina dnevno vozi na delo. Za več vasi na jugovzhodnem delu občine Mokronog – Trebelno na mejnem območju z občino Šmarješke Toplice, pa bi nova cesta preko priključka Laknice, pomenila tudi hitrejši in varnejši dostop do občinskega središča Mokronog, kot po sedanjih lokalnih cestah. Tako bi s predlaganim spremenjenim potekom trase izpolnili tudi enega od sekundarnih ciljev graditve nove ceste – povezovanje lokalnih središč (torej območja Trebelnega) z regionalnimi središči.

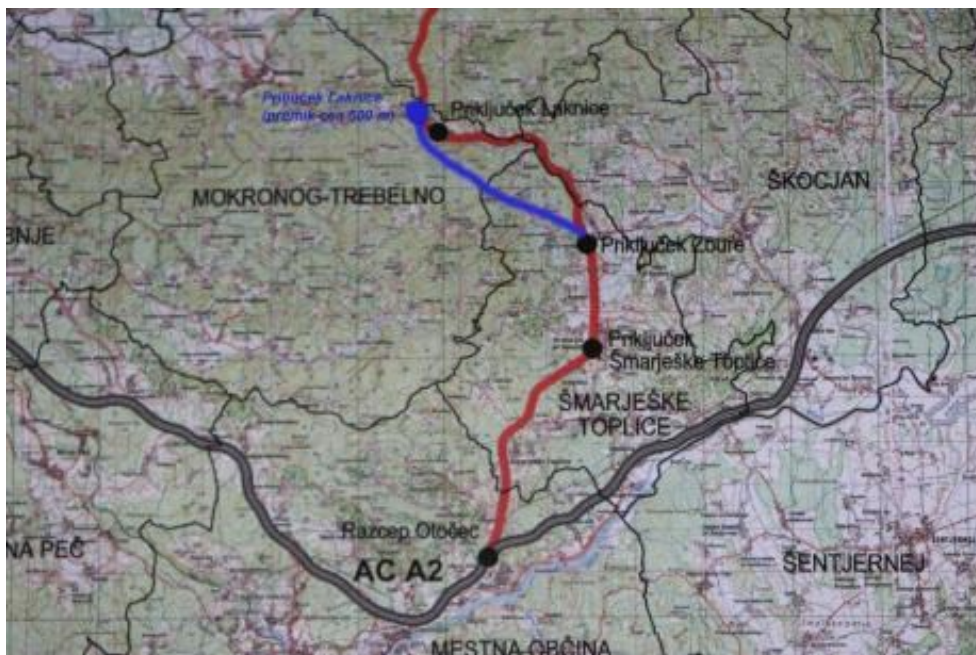
Nov potek ceste mimo, oz. zahodno od Šmarjeških Toplic, bi se izognil vodonosnikom termalne in pitne vode na tem območju in tudi ne bi bil viden iz turističnega območja Šmarjeških Toplic, ter ne bi ogrožal tamkajšnje vodilne turistične dejavnosti. Predlagan priključek Žaloviče – Šmarješke Toplice, pa bi po obstoječih lokalnih cestah omogočal dostop iz hitre ceste, do zdravilišča.

S predlaganim novim, zahodnim potekom trase od predora Laknice do AC A2, se priključek Laknice premakne za cca 500 m severneje in zgradi za predorom Laknice, ali za viaduktom nad potokom Laknica, ali pa v kombinaciji z viaduktom nad potokom Laknica. S tem bi bile odpravljene tudi vse težave, ki bi nastale z gradnjo priključka Laknice na močvirnem območju Jeze, kot smo v tekstu že navedli. V zvezi s priključkom Laknice glejte tudi obrazložitev k 3. točki v nadaljevanju.

Laično lahko predvidevamo, da bi bila sama gradnja ceste na novo predlagani trasi »predor Laknice – Čužnja vas – Žaloviče – AC A2« zaradi gričevnatega terena zahtevnejša, kot sedaj predvidena trasa na relaciji Zbure – Šmarjeta. Verjetno bi bilo potrebno zgraditi predor vzhodno od vasi Drečji vrh, vendar bi bila ta trasa krajša in zato kljub eventualni dražji gradnji, verjetno nič dražja. Zaradi poteka v večji meri na stabilni geološki (kamniti) podlagi bi bila gradnja enostavnejša in cesta na novi trasi dolgoročno stabilnejša in zato cenejša za vzdrževanje. Ker bi v večji meri potekala po gozdnih zemljiščih in nenaseljenih območjih, bi bili tudi stroški za odkup zemljišč manjši. Poleg tega pa je potrebno stroške presojati tudi v razmerju z vsemi drugimi zgoraj navedenimi argumenti, ki govorijo v prid predlaganemu novemu poteku odseka.

2. Prestavitev trase na odseku »predor Laknice – priključek Zbure« zahodno, to je iz doline Laknice v vzporedno dolino Lukovnik

V kolikor iz kakršnih koli vzrokov ne bi bil sprejet predlog pod 1. točko, to je prestavitev celotne trase odseka »predor Laknice – AC A2« na zahodni potek »Čužnja vas (Trebelno) – Žaloviče (Šmarješke toplice) – AC A2«, predlagamo, da se trasa na odseku »predor Laknice – priključek Zbure« prestavi zahodno, to je iz doline Laknice v vzporedno dolino Lukovnik.



Slika 2: Shematski prikaz poteka spremenjene trase in spremenjenega priključka Laknice (modro) na odseku »predor Laknice – priključek Zbure«

Vzroke, zakaj potek trase po dolini Laknice ni primeren, smo podrobno navedli pod 1. točko, zato jih tukaj le kratko povzemamo:

- v naseljeni dolini Laknice se poleg sedanje regionalne ceste zgradi še nova cesta, ki dolino praktično spremeni v cestni koridor,
- trasa v pretežni meri poteka po kmetijskih zemljiščih, trikrat preči dolino in bistveno spremeni njeno veduto,
- potek nove ceste pri drugem prečenju doline poteka natanko nad novo zgrajeno stanovanjsko hišo,
- priključek Laknice je v večjem delu predviden na močvirno – vodo izvirnem območju zavarovanega mokrišča poraslega z gozdnim drevjem, neprimernem za gradnjo,
- za predvidenim priključkom Laknice, trasa poteka po močvirskih travnikih, neprimernih za gradnjo,
- del predvidene trase poteka na plazu pod vasjo Male Poljane, kjer je teren neprimeren za gradnjo.

Zato predlagamo, da za predorom Laknice trasa ceste ne zavije južno v dolino Laknice, pač pa se nadaljuje ravno, oz. v blagem levem zavoju na zahodni strani kamnoloma Laknice v vzporedno nenaseljeno dolino Lukovnik, za hribom Čretež, mimo naselja Grič pri Šmarjeti in se nekje na območju predvidenega priključka Zbure, spoji s sedaj predvideno traso ceste.

Enako kot pri 1. predlogu se priključek Laknice premakne za cca 500 m severneje in zgradi za predorom Laknice, ali za viaduktom nad potokom Laknica, ali pa v kombinaciji z viaduktom nad potokom Laknica.

Laično lahko predvidevamo, da bi bila sama gradnja ceste na novo predlagani trasi »predor Laknice – priključek Zbure« zaradi verjetno potrebne gradnje krajšega predora za prehod v vzporedno dolino Lukovnik gradbeno zahtevnejša, a verjetno nič dražja. Zaradi pretežno gozdnih zemljišč bi bili stroški za odkup le teh nižji, trasa pa bi bila tudi krajša in že zato cenejša. Poleg tega pa je potrebno stroške presojeti tudi v razmerju z vsemi drugimi, zgoraj navedenimi argumenti, ki govorijo v prid predlaganemu novemu poteku odseka.

3. Prestavitev priključka Laknice cca 500 m severneje, za predor Laknice, oz. h križanju ceste z regionalno cesto Mokronog – Zbure in pričakovanja družin Jevnikar in Pavlin

V primeru, da ne bil sprejet niti prvi predlog, to je prestavitev poteka celotne trase na odseku »predor Laknice – AC A2« zahodno od predvidne trase na območje Čužnja vas – Žaloviče – AC A2, niti ne bil sprejet drugi predlog, to je prestavitev poteka trase na odseku »predor Laknice – priključek Zbure zahodno od predvidne trase na območje vzporedne doline, po domače »Lukovek«, in bi bila sprejeta predlagana trasa po do dolini Laknice – Zbure – Šmarjeta – Šmarješke Toplice – AC A2 predlagamo:

- da se priključek Laknice s sedaj predvidene lokacije med kmetijama Dolenšek in Rebernik-Juvančič prestavi cca 500 m severneje, h križanju ceste z regionalno cesto Mokronog – Zbure in to na območje med predorom Laknice in viaduktom nad potokom Laknica ali neposredno za viadukt Laknice, ali pa v kombinaciji z viaduktom nad potokom Laknica,
- da se potek ceste pri sedaj predvidenem priključku Laknice prestavi nekaj 10 m zahodno proti, oz. na vznožje hriba Čretež in izogne močvirno – vodo izvirnem območju zavarovanega mokrišča poraslega z gozdnim drevjem »Jeze«,
- da se potek ceste pri drugem prečkanju doline umesti tako, da ne zahteva rušitve novo zgrajene hiše družine Jevnikar in ne ogrozi gradbenih parcel družine Pavlin,
- da se na delih ceste, ki so blizu stanovanjskim objektom predvidi in zgradi protihrupne ograje,
- da se med vsemi zemljišči posameznih kmetij, ki bi jih razdelila nova cesta zgradijo podvozi oz. nadvozi.



Slika 3: Shematski prikaz prestavljene lokacija priključka Laknice cca 500 m severneje (modro)

Kot je že bilo opisano v 1. točki, je priključek Laknice v večjem delu predviden na močvirno – vodo izvirnem območju »Jeze« pod hribom Čretež z razvalinami srednjeveškega gradu Čretež. Ime Čretež po zgodovinskih virih izhaja iz beseda čreta (močvirje). Gradnja ceste in priključka na tem območju bi bila zelo problematična, tako zaradi same gradnje na močvirnem terenu, kot zaradi poznejših poškodb ceste. Ta nižinski izvir je stalen, ne presahne niti v največjih sušah, saj napaja iz širšega območja okoliških hribov in tvori širše nestabilno močvirno območje. Pri tem pa ne gre zanemariti niti biotičnega pomena tega močvirsko – vodo izvirnega območja, ki je v »Gozdnogospodarskem načrtu gozdnogospodarske enote Mokronog št. 08-06/15 (2015-2024) opredeljeno kot mokrišče, poraslo z gozdom s 1. stopnjo poudarjenosti ohranjanja biotske raznovrstnosti in je zavarovano z Uredbo o posebnih varstvenih območjih (območjih Nature 2000).

Sedaj predvidena lokacija priključka Laknice je neprimerna tudi s prometno varnostnega stališča. Za mestom, kjer nova cesta prečka regionalno cesto je do predvidenega izvoza iz regionalne ceste na priključek Laknice cca 500 m zelo problematičnega odseka regionalne ceste. Na njem se je v zadnjih letih zgodilo večje število prometnih nesreč, od tega dve hujši neposredno ob stanovanjskem objektu kmetije Dolenšek. Cesta na tem odseku poteka neposredno ob potoku Mlinščica, ki je odtok potoka Laknica. Cesta, ki je zelo ovinkasta, poteka tik ob objektih kmetije Dolenšek, nanjo se tik, druga za drugo, priključujeta dve lokalni cesti, ter dve dostopni poti kmetije Dolenšek. Če bi priključek Laknice ostal na sedaj predvideni lokacije, bi se na navedenem odseku močno povečal promet iz smeri Mokronoga do priključka Laknice in lahko pričakujemo močno poslabšanje prometno varnostnega stanja z večjim številom prometnih nesreč in povečano obremenitev stanovalcev kmetije Dolenšek z gostejšim prometom tik ob objektih. Tu ne gre zanemariti niti psihološkega vpliva na voznike, ki bi iz smeri Mokronoga po regionalni cesti »prečkali« hitro cesto in nato v pričakovanju uvoza na hitro cesto še 500 metrov do priključka Laknice vozili manj zbrano in hitreje po prometno varnostno zelo problematičnem odseku.

Kot smo navedli v prvem odstavku te obrazložitve, je predviden priključek Laknice v pretežnem delu umeščen na območje močvirsko – vodnega izvira »Jeze«, v preostalem delu pa je umeščen na kmetijska zemljišča kmetij Dolenšek in Rebernik-Juvančič. Povezovalna cesta med priključkom Laknice in regionalno cesto pa zahteva gradnjo 5 do 8 m visokega nasipa preko celotne doline na kmetijskih zemljiščih obeh navedenih kmetij. Kmetijska

zemljišča, ki ostanejo južno od nasipa, so tako zaprta med nasip in močvirsko območje »Jeze« in praktično nedostopna in brez uporabne vrednosti. Glede na to, da bi obe kmetiji zaradi gradnje ceste izgubili velik del kmetijskih zemljišč, je tudi ta izguba nesprejemljiva.

S predvideno lokacijo priključka Laknice bi bila praktično vsa kmetijska zemljišča kmetije Dolenšek s štirih strani sklenjeno obdana s cestami. Z viaduktom in hitro cesto na severozahodu, s hitro cesto na zahodu, s priključkom Laknice in dostopno cesto na priključek na jugu in na severovzhodu z obstoječo regionalno cesto, ki že sedaj poteka tik ob objektih kmetije. To je ob upoštevanju že siceršnje izgube kmetijskih zemljišč za novo cesto, za to kmetijo nesprejemljivo.

S prestavitvijo priključka Laknice cca 500 m severneje:

- bi se izognili gradnji na problematičnem območju mokrišča »Jeze«, saj bi gradnja na predlagani novi lokaciji potekala na območju s trdno kameninsko osnovo, ki je sedaj poraslo z gozdnim drevjem. To velja tako za mikro lokacijo za izhodom iz predora Laknice, kakor tudi za mikro lokacijo za viaduktom nad regionalno cesto in potokom Laknica,
- prizadeli bi manjšo površino kmetijskih zemljišč, saj bi gradnja na novo predlagani lokaciji potekala pretežno na sedaj gozdnih zemljiščih,
- povečala bi se prometna varnost in močno zmanjšala nevarnost prometnih nesreč na problematičnem odseku regionalne ceste od viadukta hitre ceste mimo objektov kmetije Dolenšek, do sedaj predvidene lokacije priključka Laknice,
- odpadla bi potreba po gradnji nasipa preko celotne doline za dostopno cesto z regionalne ceste na priključek Laknice, ohranilo bi se več kmetijskih zemljišč kmetije Dolenšek in le ta vsaj z južne strani ne bila obkrožena s cesto,
- ob objektih kmetije Dolenšek, bi se zmanjšal promet, saj bi vozniki vstopali na hitro cesto iz smeri Mokronoga že pred samimi objekti kmetije, s tem pa bi se povečala varnost in zmanjšala obremenitev stanovalcev te kmetije.

Potek trase ceste pri drugem prečkanju doline Laknice za družini Jevnikar in Pavlin ni sprejemljiv. Družina Jevnikar je hišo zgradila in se vanjo vselila pred petimi leti. Do te lokacije so prišli po daljšem iskanju primerne mesta za gradnjo hiše na mestu, ki jim ustreza. To je na dvignjenem terenu in ob manjšem potoku (pritok potoka Laknica), zato selitev v drug kraj, zanje ni sprejemljiva. Na dvorišču objektov imajo tudi dovolj prostora za parkiranje tovornega vozila, saj opravljajo prevoziško dejavnost, čeprav to zanje ni osnovni vzrok nesprejemljivosti poteka trase ceste na mestu njihovih objektov. Na ta način bi jim predvsem bila odvzeta možnost za njihovo bivanje na tem mestu. Na zemljišču družine Jevnikar tudi ni prostora oz. možnosti za gradnjo nadomestnih objektov. Rušitev stanovanjske hiše in spremljajočih objektov zaradi poteka trase nove ceste, tako zanje ni sprejemljivo.

Za zemljiščem in objekti družine Jevnikar je zemljišče družine Pavlin z dvema gradbenima parcelama. Družina Pavlin tam načrtuje gradnjo dveh stanovanjskih hiš. Predviden potek trase ceste bi navedeno zemljišče razdelilo tako, da gradbeni parceli ne bi bili več uporabni za gradnjo, zato predvideni potek ceste za družino Pavlin ni sprejemljiv.

Pričakovanja ob eventualni umestitvi ceste na sedanjo regionalno cesto Mokronog – Zbure (ob sprejetju variant V1 ali V2)

V primeru, da bi bila sprejeta odločitev, da se cesta med AC A1 in AC A2 ne gradi kot novogradnja oz. nova hitra cesta, pač pa se posodobijo ustrezne regionalne ceste (varianta V1 ali V2), pa občani vasi Dolenje Laknice pričakujemo, da se nas aktivno vključi v pripravo predlogov za rekonstrukcijo obstoječe regionalne ceste. Pričakujemo, da rekonstrukcija zajame prometno varnostno najbolj kritične odseke in da se njen potek oddalji od tistih hiš, kjer sedanja cesta poteka neposredno ob hišah.

Stališči 2.6

Pripomba se delno upošteva. Varianta OPNVR je bila predlagana na osnovi ugotovitev in rezultatov Študije variant iz leta 2008 (RC Planiranje, št. proj. 301/07, avgust 2008), v kateri je bilo na podlagi primerjave in vrednotenja optimiziranih variant po razvojno urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem ter varstvenem (okoljskem) vidiku ugotovljeno, da je kombinacija takrat obravnavanih variant G2-n1 + I 4 primerna ter je bila kot taka predlagana za nadaljnjo obravnavo. Ta je bila v nadaljevanju obravnavana kot varianta OPNVR (optimizirani predlog najprimernejše variante). Varianta OPNVR je bila najbolje ovrednotena tudi v Dopoljnjeni študiji variant / predinvesticijski zasnovi s predlogom najustreznejše variante iz leta 2011 – 2016 (RC Planiranje, št. proj.: RC-552/10 ŠV, maj 2011, dopolnitev maj 2014, avgust 2016). Predlagana varianta je izrazito prometno ustrežnejša (največje koristi uporabnikov), ugodna je s stališča emisij izpušnih plinov, neposredna obremenitev s hrupom je pri tej varianti najmanjša, najugodnejša je s stališča toplogrednih sprememb, ugodno vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, razbremenila bo obstoječe ceste, bolje povežala regionalna in druga središča in izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti ob načrtovani cesti.

Možnost optimizacije, ki bi vključevala tudi potek trase na območju Laknic bomo v fazi optimiziranja variante smiselno preverili. Predlagana rešitev ne bi bistveno vplivala na prostorski in prometni vidik. V kolikor bodo predlagane spremembe sprejemljive tudi z gradbeno tehničnega, okoljskega in ekonomskega vidika, se v fazi optimizacije upoštevajo v čim večjem obsegu.

Pripomba 2.7.1 in 2.7.2 Marjan Starič

Podajam dopolnitev k 2. predlogu občine Mokronog-Trebelno. Zavoj proti Sevnici naj ima stično točko s predlagano varianto OPNVR v Tržišču, kjer se tudi izvede priključek.

Obrazložitev:

Priključek je minimalno oddaljen od občine Mokronog-Trebelno, kar bo tudi pozitivno za pretok v smeri Celja in naprej.

Predlagam, da se na izhodu Trebelno ali drugo lokacijo predvidi tudi priključek /izvoz za Šmarješke Toplice.

Priloga: predlog približanja 3RO Sevnici s priključki



Slika: Predlog približanja 3RO Sevnici

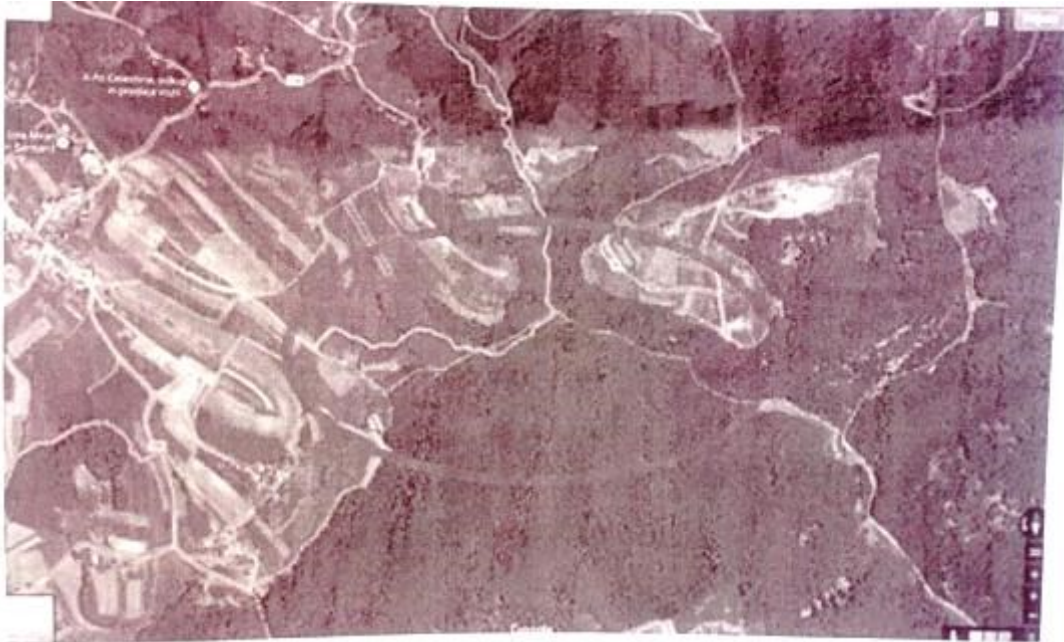
Stališč1 2.7.1 in 2.7.2

Pripomba se delno upošteva. V prvi fazi izdelave ŠV je bilo obravnavanih 36 variant, varianta kot je predlagana v pripombi zaradi konfiguracije terena in slabše dostopnosti (navezava obstoječih naselij) ni bila predlagana in obravnavana. Možnost optimizacije, ki bi vključevala tudi potek trase vzhodno od predlagane variante OPNVR na območju Sevnice oziroma zahodno od OPNVR med Mokronogom in Šmarješkimi Toplicami bomo v fazi optimiziranja variante smiselno preverili. Predlagana rešitev ne bi bistveno vplivala na prometno situacijo na celotni trasi. V fazi optimizacije se smiselno preveriti tudi vpliv zaradi približanja Sevnici. V prometnem vrednotenju variant je bila namreč ocenjevana tudi dostopnost na relacijah med priključkoma Celje in Novo mesto, med priključkom Celje in Sevnico ter med Sevnico in priključkom Novo mesto. Glej tudi stališči 2.6 in 2.9.

Pripomba 2.8

Med tunelom Brunk in priključkom Šentjanž med razdelkoma 71 in 78 poteka utrjena makadamska pot, ki se iz Birne vasi nadaljuje v dolino Pekel in naprej v vas Križišče. Makadamska pot lahko služi tudi kot obvoznica za osebna vozila v primeru zaprte ceste med Šentjanžem in Tržiščem oz. dolino reke Mirne, prav tako pa je pomembna tudi za lastnike nepremičnin na območju Pekla. Ker iz načrta ni razviden podvoz na območju med

razdelkoma 71 in 73, ki bi ohranjal povezanost doline Pekel po izgradnji tretje razvojne osi, predlagam, da se ta podvoz doda študiji variant.



Stališče 2.8:

Pripomba se delno upošteva. Predlagana trasa načrtovane ceste je pripravljena na ravni idejne zasnove in študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe (optimizacije). Takrat bo tudi možno tudi podrobneje oceniti ostale vplive na okolje.

Natančnejše tehnične rešitve se bodo obdelale na dejanskih geodetskih posnetkih na nivoju idejnega projekta, kjer se glede na stanje obstoječih prometnic in dostopnih cest predvidi tudi vse ustrezne prehode (podvoze in nadvoze) načrtovane ceste in deviacije omrežja lokalnih cest in poti.

Pripomba 2.9

Izhajajoč iz variant od Celja pa do Krškega se pride do zaključka:

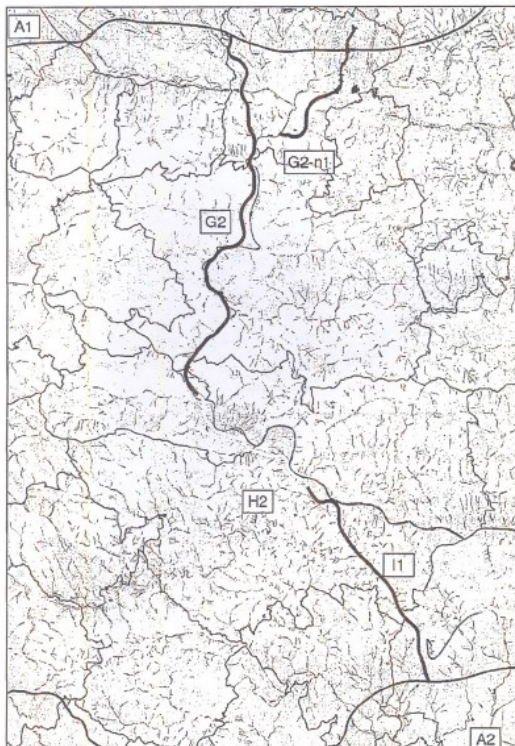
- da je sprejemljivo, da trasa poteka do Radeč pred mostom s tunelsko rešitvijo, nato obstoječega mostu v smeri Hotemež in se nadaljuje pretežno po obstoječi trasi-relaciji sedanje DC G1 5/0334 do zaselka Lisičje jame oz. ca. 1km pred jezom HE Boštanj, nato pa za ali tunelom-naseljem Boštanj in naseljem Log in nadaljuje Studenec, Raka, priključek na AC Lj-Obr., Gmajna, seveda je treba še proučiti odsek pri naselju Vrhovo kjer se je smiselno približati reki Savi-po desni brežini. To je tako imenovana varianta 1,
- varianta 1 se dejansko delno približa bolj poseljenim območjem v občini Sevnica, Boštanj, Sevnica in tudi naseljem na levem bregu Save, Planina pri Sevnici in s tem omogoči boljšo infrastrukturo za delujoče in novo nastajajoče gospodarske družbe,
- varianta 1, zagotavlja povezanost-dostopnost naselij ob R 369 (Loka-Brestanica),R215 (Boštanj-Šentjanž) in R2 424 (Sevnica-Planina),
- varianta 1, po do sedaj znanih podatkih nebi potekala po območjih, ki bi bila zaradi posega dodatno ekološko obremenjena oz se na teh ne nahajajo bistveni zadržki (dediščina, vodovarstvo,..),

- varianta 1 omogoča nadaljnji razvoj na območjih, ki so že planirana za posege v prostor in, ki bistveno ne posega v selitve ali premeščanje poselitve oz. industrijskega razvoja s tem pa tudi ne novih degradacij na novih lokacijah,
- varianta I je po sedaj razpoložljivih ocenah tudi ekonomsko na cenejša in zaradi tega tudi iz tega vidika sprejemljiva, to pa ne pomeni, da je ni potrebno še detajlno preveriti,
- varianta 1, kot cela 3. Razvojna os se bo gradila-uresničila po etapah, kar pomeni, da bo izgradnja trajala desetletje in več, kar pa pomeni, da če ne pride do rekonstrukcij drugih cest v primeru sprejetja drugih variant se prometna povezljivost ne bo izboljšala za tiste dele naselja, ki imajo sedaj in tudi v prihodnje največje potrebe.

Viktor V2

Študija variant s predlogom najustreznejše variante rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2
MAPA I ZVEZEK 3 Predlog najustreznejše variante rešitve

Slika 4: Shematski prikaz najustreznejše variante



R. Ravnik

Razvojni center Planiranje d.o.o. Celje

19

Stališče 2.9:

Pripomba se delno upošteva. V Študiji variant iz leta 2008 (RC Planiranje, št. proj. 301/07, avgust 2008) je bilo na podlagi primerjave in vrednotenja optimiziranih variant po razvojno urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem ter varstvenem (okoljskem) vidiku ugotovljeno, da je kombinacija takrat obravnavanih variant G2-n1 + I 4 primerna ter je bila kot taka predlagana za nadaljnjo obravnavo. Optimizirani varianti G2 – n1 in I4 je nastala po javnih predstavitvah rezultatov študije variant, na osnovi proučitve predlogov in pripomb občin, gospodarskih združenj in civilne iniciative ter predlogov in pripomb recenzentov. Optimizacija variante G2 – n1 in variante I 4 obsega:

- optimizacijo variante G2-n1 na delu trase mimo Laškega,
- optimizacijo variante G2-n1 na delu mimo Rimskih Toplic,
- spremembo trase variante I4 na odseku med priključkom Zbure in razcepom Kronovo, to je del trase na poteku mimo Šmarjeških toplic.

Na tej osnovi je nastala predlagana varianta OPNVR (optimizirani predlog najprimernejše variante).

V predhodni fazi vrednotenja variant je bila z gradbeno-tehničnega stališča predlagana kot najprimernejša varianta I1. Glede na investicijsko vrednost je I1 sicer 6,4 % cenejša od I2, 17,5% cenejša od I3, 25 % cenejša od I4 in 48,9% cenejša od I5. V analizi stroškov in koristi, kjer so zajeti stroški za obdobje 30 let (ker je ekonomska življenjska doba obravnavanega projekta daljša kot 20 let in ker tako izhaja tudi iz priporočil Evropske komisije), pri vrednotenju so upoštevani še eksterni učinki (emisije hrupa, emisije izpušnih plinov). Ti učinki so največji ravno pri varianti OPNVR. Predlagana trasa je izrazito prometno najustreznejša (največje koristi uporabnikov). Varianta 1 kot taka je v celoti prometno najmanj ugodna izmed predlaganih.

V fazi optimizacije načrtovane ceste se preveri tudi vpliv zaradi približanja Sevnici. V prometnem vrednotenju variant je bila namreč ocenjevana tudi dostopnost na relacijah med priključkom Celje in Novo mesto, med priključkom Celje in Sevnico ter med Sevnico in priključkom Novo mesto.

Pripomba 2.10.1 in 2.10.2 Lovsko društvo Otočec

Ob pregledu pri razgrnitvi ceste 3. razvojne osi trase OPNVR Celje-Novno mesto smo ugotovili, da odsek od Zbur do Starin, ki poteka preko občine Šmarješke toplice in del občine Novo mesto poteka po lovišču upravljavca lovišč Lovske družine Otočec. Z umestitvijo nove trase OPNVR 3. razvojne osi v življenjski prostor divjadi in naravo smo v LD Otočec absolutno proti in se ne strinjamo z njeno umestitvijo v omenjeni prostor.

Predlagamo, da se za umeščanje trase predlaga drugo traso, kot so V1 ali pa se predlaga, da trasa pred Zburami odvijte levo proti Škocjanu, preko Malega Vinjega vrha s priključkom na A2 v okolici Dobruške vasi.

Stališči 2.10.1 in 2.10.2:

Predlagana varianta je pripravljena na ravni študije variant, tako je mogoče predlagane variante še optimizirati, poleg tega so v naslednjih fazah načrtovanja možne dokajšnje spremembe. Prometno je ugodnejše priključevanje bližje Novemu mestu.

Glej tudi stališče 7.13.2

Pripomba 2.11

Predlagam, da se trasa OPNVR varianta ukine in se izvede varianta V1 ali ena od različic I1 in I2. Trasa OPNVR se naj ukine oz. se naj izvede druga varianta ko je V1 ali obnova obstoječih cest. Predlagam možnost preučitve trase od Mokronog preko Trebelnega in navezave na A2 med Karteljevim in Poljanami, ali nov del od Zbur proti Škocjanu in priključitvijo v Dobruški vasi.

Stališče 2.11: Glej stališče 2.9

Pripomba 2.12

Pripombe in predlogi na javno razgrnjeno študijo variant poteka 3. prometne razvojne osi na širšem območju Radeč. Pripombe in predlogi se nanašajo na video gradivo iz septembra 2013:

- Odsek Celje - Radeče: št. projekta 280, odgovorni projektant Milivoj Ročenovič, u. d. i. g.;
- Odsek Radeče - Starine, št. projekta 11-0352, odgovorni projektant Andrej Jan, u. d. i. g.

obstoječe »komunalne« problematike ter prepoznanih prednosti in slabosti območja na prehodu iz Zasavja v Posavje, domačini in institucije ugotavljamo, da so - iz razvojnega vidika (upoštevani različni interesi), za Radeče sprejemljive take rešitve državnih infrastrukturnih projektov, ki ohranjajo oba cestna priključka za mestno središče Radeče: tj. mestno obvoznico (pri betonskem mostu čez reko Savo) in stari priključek na glavno cesto G 1-5 Celje - Krško.

2. Predlog za pridobitev najprimernejše prometne rešitve za Radeče - Iz predstavitvenega VIDEO gradiva povzemam dve situaciji iz Odseka Radeče - Starine:



1. posnetek: naselje Radeče - situacija na območju betonskega mosta čez reko Savo.



2. posnetek: naselje Hotemež - od Radeč 1 km oddaljeno naselje v smeri proti Sevnici in dve situaciji iz Odseka Celje - Radeče:



3. posnetek: naselje Obrežje (levi breg reke Save) - približevanje maja 1996 odprtemu novemu žel. postajališču Radeče, kjer je tudi odcep na reg. cesto III. reda, št. 679 Radeče - Sevnica Brestanica



4. posnetek: naselje Obrežje (levi breg reke Save) - območji Obrtne cona Obrežje, Radeče in novega železniškega postajališča Radeče

Iz prvega posnetka je moč razbrati, da se ukinja obstoječi glavni priključek za Radeče, ki smo ga dobili z realizacijo obvoznice pri betonskem mostu čez reko Savo (odcep na desno), sočasno z izgradnjo Hidroelektrarne Vrhovo. Rešitve, ki so bile takrat realizirane in kasneje dopolnjene, temeljijo na decembra 1993 sprejetem Odloku o ureditvenem načrtu za mestno središče v Radečah (Uradni list RS, št. 66/1993 in 111/2006). Večletni strokovni napor domačinov, ob pomoči »mestnega arhitekta« iz Ljubljane, g. Romana Serše in ob velikem razumevanju takratnega direktorja SEL, g. Jureta Brguljana, so privedli do realizacije objektov in naprav, katere so s ponosom kasneje večkrat izpostavljali predstavniki (vodstva) državnih resorjev.¹

Iz drugega posnetka pa je razvidno, da je odcep za mestno naselje in občinsko središče Radeče

načrtovan za območjem opuščenega kompleksno Kazensko poboljševalnega doma (KPD) Hotemež, kjer trasa 3. razvojne osi zavije (na desno) proti Dolenjski - proti predoru Brunk, načrtovane dolžine 1980 m.

Na osnovi tretjega in četrtega posnetka je moč sklepati, da se ukinja odcep na obstoječo regionalno cesto III. reda Radeče - Breg - Sevnica - Brestanica, na koncu katerega je odcep na levo proti novemu železniškemu postajališču Radeče. Zaradi stečajev večjih delovnih organizacij v Radečah, ni srednješolskih in visokošolskih izobraževalnih institucij, primanjkuje pa tudi specializiranih trgovskih idr. storitvenih podjetij, so številni občani prisiljeni dnevno oziroma pogosto uporabljati javno prevozno sredstvo – vlak.

Z upoštevanjem v 1. točki tega dopisa navedenih dejstev ter načrtovanih ureditev, ki jih je moč povzeti iz prvega do četrtega posnetka, predlagam, da Ministrstvo za okolje in prostor (MOP) in Ministrstvo za infrastrukturo (MzI) zagotovita izdelavo Idejnega projekta za traso 3.

¹ - Od decembra 2011 se posegi v prostor urejajo na podlagi ODLOKA o Občinskem prostorskem načrtu Občine Radeče (Uradni list RS, št. 99/2011 in 7/2015). Za manjša območja urejanja (npr. za poslovno-trgovski center v Radečah, za del stanovanjskega območja Dobrava, za poslovni objekt na Njivicah v Radečah in za zahodni del območja urejanja počitniškega naselja Brunška Gora - BG14) pa je občinski svet od oktobra 2009 dalje sprejemal Občinske podrobne prostorske načrte (OPPN).

razvojne osi na odseku od mostnega priključka /odcepa za Zasavsko cesto proti Zasavju in Ljubljani do konca naselja Hotemež, kjer se trasa usmeri proti predoru Brunk (in naprej proti Krmelju in Novemu mestu).

Da bi prišli do dolgoročne, za lokalno skupnost in državo sprejemljive rešitve, je potrebno pri umestitvi upoštevati (prikazati) tudi zadnjo varianto, ki je bila do sedaj izdelana za hitro železniško progo na odseku Ljubljana - Zidani Most - Zagreb.

V ta namen predlagam, da MOP in MZL kot pristojni ministrstva zagotovita ustrezno grafično in tekstualno predstavitev idejne projektne rešitve vzporednega poteka 3. razvojne os in hitre železniške proge Ljubljana - Zagreb na celotnem območju Občine Radeče (potek preko Hotemeškega polja).

Dosedanje izkušnje so nesporno pokazale, da je z izdelavo in proučitvijo rešitev, ki jih dobimo s kumulativnim idejnim projektom državnih infrastrukturnih objektov in naprav, moč najhitreje

priiti do - tudi s finančnega vidika, najustrežnejših dolgoročnih rešitev. Ker je Občina Radeče, čeprav gre za lokalno skupnost z manj kot 5000 prebivalci, odgovorna za stanje na svojem prostoru, podpisani upravičeno pričakujem konstruktivno podporo prizadevanjem, da bi novi državni infrastrukturni projekti predstavljali razvojno pridobitev, ne pa degradacijo prostora.

V našem primeru bi to bila, na primer:

- Opustitev obstoječih priključkov za Radeče, preusmeritev osebnega in dostavnega prometa iz stanovanjskih območij Kolenovega grabna, Dobrave in Ulice v gaju ter od/k Osnovni šoli Marjana Nemca skozi strogo mestno središče;
- Opustitev izgradnje pločnikov in postavitve javne razsvetljave na glavni cesti G 1-5 Celje - Krško, odsek betonski most čez reko Savo - Bencinski servis Petrol - Hotemež;
- Opustitev pešpoti in dostopa z osebnimi vozili do novega železniškega postajališča Radeče, katerega smo uspeli realizirati po več desetletjih prizadevanj (še le maja 1996);
- Opustitev obstoječe pešpoti povezave med stanovanjskim območjem (mestnim centrom) in slikovitim ruralnim območjem Hotemeža, ki je za zgled odlične rešitve tudi drugim lokalnim skupnim. Zato jo vse pogosteje koristijo ob vikendih tudi prebivalci iz sosednjih zasavskih občin. V četrtek, 8. septembra 2016, je novo igrišče za mladino in starejše pod obstoječim priključkom radeške obvoznice na glavno cesto G 1-5 Celje - Krško (pri betonskem mostu čez reko Savo) slovesno odprl predsednik države Republike Slovenije;
- Z izvedbo »priključka Radeče« na območju Hotemeža, bi se cestna povezava do Radeč in podjetja Radeče papir nova, d.o.o. realizirala preko 1. območja kmetijskih zemljišč (Hotemeško polje) in varovanega območja Prevezgojnega doma (PD) Radeče, katerih oboje nepremičnine so po denacionalizaciji v lasti nunske institucije iz Francije.

Stališče 2.12:

Predlagana varianta je pripravljena na ravni idejne zasnove in študije variant, tako je mogoče predlagane variante še optimizirati, poleg tega so v naslednjih fazah načrtovanja možne dokajšnje spremembe. V odvisnosti od razpoložljivih sredstev se bo tretja razvojna os, srednji del, lahko formirala tudi kot kombinacija novogradenj po posameznih DPN-jih (skladno s traso, razdeljeno na posamezne etape) in z izvedbo rekonstrukcij v okviru obstoječe infrastrukture v ostalih delih.

Predlagane optimizacije in priključki regionalnih in lokalnih cest na 3. razvojno os se v nadaljnjih fazah preverijo in izdelajo strokovne podlage, ki se smiselno vključijo v idejni projekt in osnutek DPN.

Glej tudi stališči 2.6 in 2.9.

Pripomba 2.13 Ivan Gazvoda

Sem solastnik parcelne št. 5202/12 in 2502/13 k. o. Gorenja vas na katerih sta dve stanovanjski hiši. Trasa poti je po parceli 2507/12 k.o. Gorenja vas, ki mejo skoraj na parcele 2502/12 in 2502/13 in se bo trasa poti zelo približala stanovanjskim hišam katerih solastnik sem, zato sem proti tej trasi ker bo trasa poti negativno vplivala na bivanje v stanovanjski hiši. Poleg tega bo trasa poti razmejila življenje v Gorenji vasi in Šmarjeti. Imamo pa parcele na obeh koncih poti.

Stališče 2.13:

Na obravnavanem odseku poteka varianta OPNVR v vkopu, zato bodo vplivi ceste na okolico manjši. V nadaljnji fazi izdelave strokovnih podlag in umeščanja v prostor se preverijo in po potrebi izvedejo korekcije trase, vzdolžni (višinski) potek trase in morebitni omilitveni ukrepi (protihrupna zaščita...).

Pripomba 2.14

Naša družina si želi hitro cesto, ki bo šla mimo naše hiše in delno po našem zemljišču. Priključek bi radi imeli tudi v Rimskih Toplicah, drugače nismo nič pridobili s to hitro cesto. Saj imamo tudi zdravilišče in male podjetnike.



Slika izrez iz Google Maps (ni priloga pripombe)

Pripomba 2.15 Alojz Obrovnik

- Predlagamo izvoz v Šmarjeti (Rimske Toplice)
- Da se gradi normalna avtocesta (dva+dva pasova)
- Vse hitre ceste zaradi počasnih vozil preprečujejo normalen pretok vozil in zahtevajo pri prehitevanju preveč žrtev med vozniki. Izkušnje pri starih hitrih cestah Maribor – Celje in Ljubljana – Obrežje.

Stališči 2.14 in 2.15

V predlagani varianti iz ŠV leta 2008 (G2-n1...) je bil prvotno načrtovan priključek v Rimskih Toplicah, ki je bil na račun pripomb ukinjen (namesto priključka Laško – v dolini Rečice in priključka Rimske Toplice se načrtuje priključek Strmca).

Varianta OPNVR predvideva priključka v Laškem in v Zidanem Mostu, medtem ko v Rimskih Toplicah ni predviden. Na območju Rimskih Toplic poteka po levem bregu reke Savinje nad železniško progo, kjer poteka na obravnavanem območju v predoru Vrhe dolžine 230 m in po predoru Globoko dolžine 700 m, ki imata ločeni tunelski cevi, ni mogoče predvideti priključka Rimske Toplice.

Varianti V1 in V2 omogočata izvedbo priključka Rimske Toplice.

Glede na predvidene prometne obremenitve na odseku Laško – Zidani Most zadošča dvopasovnica.

Pripomba 2.16 Skupina krajanov Laškega

Proti hitri cesti, proti obvoznici, proti minimalni alternativni!

Podpisani krajanji (priloga 62 podpisov) zahtevamo, da se prouči predlagana varianta v prilogi. Ta trasa se izogne Celju in Laškemu to nima nobenih škodljivih vplivov. Menimo da bila ta varianta družbeno bolj sprejemljiva, ker se vsebino najbolj vklaplja v 3RO sever-jug. Predlagana vaša trasa je za turistično Laško in Rimske Toplice nesprejemljiva in predraga zato naj bo tako kot je na javni razgrnitvi dejal g. Willenpart: Denarja je veliko manj kot je interesov manj kot je interesov za hitro cesto, zato jo bomo gradili tam kjer je močna želja (Trbovlje, Kozjansko ker so je res bolj potrebni).



Stališče 2.16:

Pripomba se ne upošteva. V prvi fazi izdelave ŠV je bilo obravnavanih 36 variant, varianta od Liboj do Sevc zaradi konfiguracije terena in slabše prometne dostopnosti (navezava obstoječih naselij, ne rešuje problema prometa med Celjem in Laškim) ni bila predlagana in obravnavana. Možnost optimizacije, ki bi vključevala tudi potek trase po vzhodu Savinje mimo Laškega bomo v naslednji fazi vseeno preverili.

Predlagana trasa preko Petrovč, Liboj in Spodnje Rečice bi 80 % potekala v predorih zato tudi ekonomsko ne more biti sprejemljiva.

Gradnja ceste »preko« Laškega ni predvidena. Predlagana nova dvopasovnica »mimo« Laškega bi delovala kot obvoznica, ki bi občutno razbremenila obstoječo cesto, ki je že danes na robu kapacitete, v prihodnosti pa bi, v primeru, da je ne bi razbremenili, ne glede na siceršnji potek 3. razvojne osi, ob neizogibnem povečevanju količine prometa, prihajalo do občutnih prometnih zastojev in z njimi povezanih

škodljivih vplivov vzdolž nje, zlasti v gosto poseljenem Laškem, vključno z zdraviliškimi in hotelskimi kompleksi, ki se nahajajo neposredno ob njej.
Glej tudi pripomba 1.17

Pripomba 2.17 Potočin Janči

Prosim preučite varianto po levem bregu Savinje. To ali katero drugo po levem bregu.



Stališče 2.17:

Pripomba se delno upošteva. V prvi fazi izdelave ŠV je bilo obravnavanih 36 variant, varianta po vzhodu Savinje mimo Laškega zaradi konfiguracije terena in slabše prometne dostopnosti ni bila predlagana in obravnavana. Predlagana trasa bi pretežno potekala v predorih, zato tudi ekonomsko ne more biti sprejemljiva. Možnost optimizacije, ki bi vključevala tudi potek trase po vzhodni strani Savinje mimo Laškega, se v naslednji fazi vseeno preveri.

Pripomba 2.18

Zakaj naj bi šla cesta tako blizu naselja Debro v Laškem? Vemo, da to pomeni za stanovalce tega naselja bistveno slabše življenjske pogoje (zrak, hrup, okolica...). Ker so možne drugačne variante, lepo prosimo za uvidevnost in cesto vsaj oddaljite od naselja, saj je gosteje naseljeno od drugih predelov (tukaj je šola, vrtec, bloki, dom starejših občanov, Thermana, stanovanjske hiše...). Sem proti 3. razvojni osi – sredinski del.

Stališče 2.18:

Varianta se sicer približa naselju Debro, vendar poteka vkopana v hrib nad naseljem v pokritem vkopu in predoru. Trasa bo vidna le na odseku preko viadukta na dolžini ca. 150 m nad Spodnjo Rečico, kjer pa ponovno zavije v predor.

Pripomba 2.19

Ne strinjam se s študijo variant za 3. razvojno os (sredinski del), saj le ta poteka po območju kjer smo pred tremi leti s strani Občine Laško prejeli gradbeno dovoljenje za gradnjo hiše in jo nato pričeli graditi. Hiša še ni vseljiva, za bivanje bo primerna čez ca 1-2 leti. Zakaj bi šla avtocesta prav čez to območje in ne po drugi vsaj malo oddaljeni trasi?! Poleg tega naj bi bila ta varianta najdražja, uničena bodo gosto poseljena naselja, center Laškega pa onesnažen. Moj predlog je, da gre cesta čez drugo traso, ki bi oškodovala manj prebivalcev in manj oškodovala okolje – torej čez manj naseljena območja tega dela – npr. vas Govce, Zg. Rečica.

Pripomba 2.20 Marko Pavčnik

Ostro protestiram zoper tretjo razvojno os (osrednji del) skozi Laško. Šla naj bi namreč po mojem zemljišču v neposredni bližini kjer je Občina sprejela prostorski načrt za gradnjo 28 hiš. Zdaj vas sprašujem kdo bo gradil hišo ob avtocesti? Imam pa predlog: če že mora iti skozi Laško, izberite traso skozi Zgornjo Rečico, tam namreč ne boste uničili ničesar, bo pa vseeno v bližini Laškega. Še enkrat poudarjam da zemljišča ne dam in se bom boril z vsemi sredstvi.

Stališči 2.19 in 2.20:

Izraženo je mnenje. Predlagana trasa ceste je pripravljena na ravni idejne zasnove in študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe (optimizacije). Predlagana varianta ni načrtovana kot avtocesta. Na celotni trasi je načrtovana kot dvopasovna cesta. V fazi izdelave ŠV in ŠV/PIZ je bila preverjena opcija štiripasovne ceste, če bi se v bodoče pokazala potreba. Ne glede na to je med Celjem in Laškim, glede na obstoječe in predvidene prometne obremenitve, treba zagotoviti štiri prometne pasove (1 štiripasovnica ali 2 dvopasovnici – obstoječa in nova dvopasovnica).

Pripomba 2.21 Franc Jančič

Odločno nasprotujem umestitvi dodatne ceste skozi Laško, ker:

- Konfiguracija terena ni primerna (pretežno tuneli in viadukti)
- Meteorna voda s cestišča je dodaten problem za plazove in grožnja objektom ležečim v nižjih brežinah
- Takšna gradnja pomeni popolno uničenje terena skozi Laško, pomeni popolno uničenje bivališč ljudi, domačih in divjih živali, pomeni konec kmetijskih površin in pridelave hrane tudi zaradi dodatne onesnaženosti

Pripomba 2.22 Sebastjan Šipek

Menim, da Laško tranzitne ceste ne potrebuje, niti nismo prebivalci dolžni reševati problema tranzita z dovoljenjem poteka predlagane trase ceste tako blizu relativno gosto naseljenih področij. Sam kraj s predlagano traso več izgubi kot pridobi. Predlagana trasa je predraga. Ker pa bo verjetno, ne glede na mnenja prizadetih sprejeta, pa predlagam na odseku Tremerje – Laško zamik trase za 300 metrov zahodno, s čimer bi neprimerljivo manj posegli v območje goste poselitve, ker dobro poznam to območje, lahko z gotovostjo trdim, da izgradnja zaradi zamika nebi bila zahtevnejša ali dražja. Bi pa zaradi zamika lahko bil med robom poselitve in cesto 50-100m pas gozda, ki bi znatno zmanjšal obremenitev s hrupom.

Pripomba 2.23

Predlagam spremembo poti na območju Laškega – naselje Debro, ker gre preblizu gosto naseljenega območja (vrtec, šola, dom starejših, Zdravilišče Laško, precej blokov...)

Pripomba 2.24

Predlagam, da se dvopasovna cesta prestavi višje oziroma stran od naselja Debro.

Pripomba 2.25

Predlagam, da se dvopasovna cesta prestavi višje oziroma stran od naselja Debro.

Pripomba 2.26

Predlagam, da se dvopasovna cesta prestavi višje oziroma stran od naselja Debro.

Stališča 2.21 in 2.26:

Izraženo je mnenje. Predlagana trasa načrtovane ceste je pripravljena na ravni idejne zasnove in študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe (optimizacije).

Predlagana varianta ni načrtovana kot avtocesta. Na celotni trasi je načrtovana kot dvopasovnica. V fazi izdelave ŠV in ŠV/PIZ je bila preverjena opcija štiripasovne ceste, če bi se v bodoče pokazala potreba. Ne glede na to je med Celjem in Laškim, glede na obstoječe in predvidene prometne obremenitve, treba zagotoviti štiri prometne pasove (1 štiripasovnica ali 2 dvopasovnici).

Na delu, kjer predlagana trasa načrtovane ceste poteka mimo naselja Debro, poteka nad naseljem v pokitem vkopu in v predoru. V kolikor bi jo premaknili višje, to pomeni predor na celotnem poteku mimo Laškega in izhod trase iz predora Strmca preko naselja Strmca, medtem ko se skladno s predlogom izteče na skrajnem vzhodnem robu naselja Strmca.

Glej tudi stališče 1.15.8.

Pripomba 2.27

Kot sem že pred leti predlagal, ob prvi predstavitvi v Kulturnem centru v Laškem (takrat bolj pogovorno in neformalno po končanem srečanju) g. Radu Romihu da bo za ta kraj najbolj optimalna trasa nekaj stro metrov zračne linije zahodnejše od idejne. Sama trasa bi šla iz smeri Tremerij na jug, namesto proti vzhodu, naravnost v predor "Debro" in tako vseskozi do doline Rečice, kjer bi dolino prečkala na industrijskem območju podjetji "Monting — Gratex — Fragmat" in nato prišla spet v predor "Strmca", na zahodnem delu kamnoloma, kateri bi prišel skozi. S tem dosežemo 3 pozitivne učinke - s tem se izognemo degradaciji 3 območji (iz katerih prihaja tudi vsaj 90% "nasprotnikov" 3R0 - označenih, obkroženih, z rdečo obrobjeno črto) in sicer:

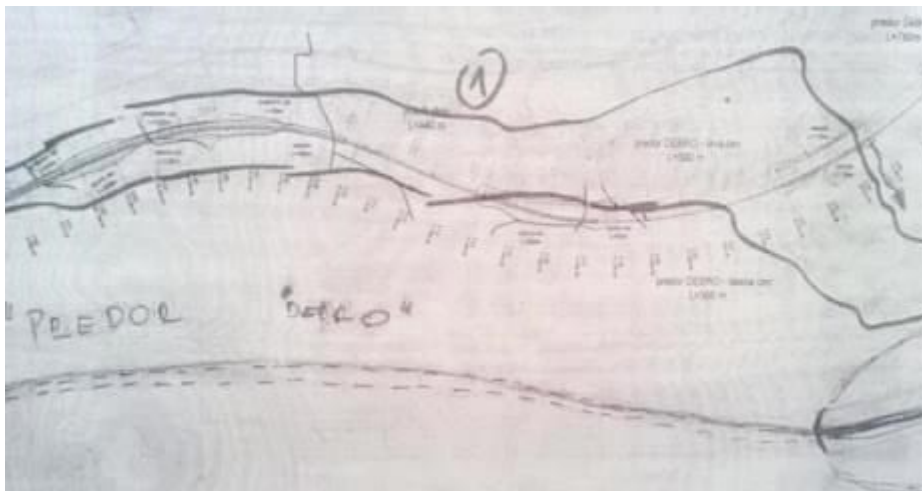
1. območje: celotno naselje Debro, katero sega na severu skoraj do naselja Tremerje pa vseskozi proti jugu do Šmihela, skupaj z vzhodnim delom naselja Spodnja Rečica;
2. območje: celotno naselje Podšmihel in del naselja Šmihel;
3. območje: skoraj celotno naselje Strmca (z izjemo skrajno zahodnega dela, skoraj na Udmatu).

Ta predstavitev ima sicer tudi 2 "slaba" učinka (sicer sta popolnoma različna a oba opravičljiva/upravičljiva ter sprejemljiva):

1. cenovno predstavljajo omenjeni cestni elementi večji investicijski strošek, vendar imajo pozitiven učinek na bistveno manjšo degradacijo urbanih okolji - do slednjih, bistveno manjših dveh (označenih, obkroženih, z modro črto) pridemo zgolj v območjih viaduktov "Rečica" in "Udmat";

2. Laško izgubi "direkten" priključek, zato bi bilo potrebno temeljito razmisliti o samem priključku v Rečici - tukaj se potem poraja vprašanje o vplivu sprostitev celotnega prometa na/iz 3Ro na lokalno cesto spet nazaj proti vzhodu skozi Debro do navezave na G1-5 pri bencinskem servisu Petrol. Hkrati pa je potrebno temeljito razmisliti o novem priključku "Laško - jug" in le-tega umestiti čim bližje Laškem: v tem primeru na Udmatu ali pogojno na Sevcah. Tako bi potem imelo Laško dva priključka (sever / jug) po vzoru npr. Slovenske Bistrice ali Kranja (vzhod / zahod) na katera bi se uporabniki priključevali na 3R0 glede na smer potovanja.

V upanju na temeljit premislek o predlogih in samem upoštevanju le-teh vljudno vabljeni v Laško, kjer vam bomo kadarkoli na voljo za informacije in pomoč iz našega lokalnega okolja ter njenega prebivalstva.



Stališče 2.27:

Pripomba se delno upošteva. Predlagana trasa načrtovane ceste je pripravljena na ravni idejne zasnove in študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe (optimizacije).

Glej tudi stališče 7.15.8. in 2.16 do 2.26

Pripomba 2.28

Predvidena dvopasovnica z možnostjo razširitve na štiripasovnico je preogromen objekt za ta tesen prostor. V celoti bi pokvaril veduto Zagrada in Starega gradu. Sedaj je to področje privlačno za rekreativne namene, pohodništvo, tek, kolesarjenje itd. Poleg tega pa zaradi bližnjih hribov hrup izredno odmeva, kar občutimo krajani ob streljanju na strelišču. Streljanje predstavlja občasen, a zelo neugoden hrup, medtem ko je za cestni promet splošno znano, da je celodnevni. Pokvarjen izgled kraja, smrad in hrup bi zelo poslabšali kvaliteto življenja v Zagradu. Zato predlagam, da se trasa obvoznice ne izpelje skozi Zagrad.

Stališče 2.28:

Izraženo je mnenje. Predlagana trasa prečka Grajski hrib z 990 m dolgim predorom Osenica in se z globokim vkopom spusti v dolino potoka Ločnica, kjer je trasa vidna, ter v nadaljevanju ponovno poteka v vkopu čez obstoječe strelišče, zavije proti zahodu in se preko predora Pečovnik dolžine 365 m naveže preko železniške proge in Savinje na obstoječo glavno cesto G1-5 na območju zapuščenega kamnoloma v Polulah.

Predlagana trasa načrtovane ceste je pripravljena na ravni idejne zasnove in študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe (optimizacije).

Pripomba 2.29

Z ozirom, da sta še dve varianti veliko ugodnejši za okolje in cenejši, je nepojmljivo, da se cesta umesti med gozdove in naselja. Ob morebitni gradnji je veliko možnosti plazov, povečanje meteorne vode in onesnaževanja okolja s plini in prekomernim hrupom. Odločno nasprotujemo predstavljeni varianti gradnje 3 razvojne osi skozi Laško. Z ozirom ker je Laško znan turistični kraj, naj se obnovi obstoječa cesta, tranzitni promet pa se preusmeri na obstoječe avtoceste.

Stališče 2.29:

Izraženo je mnenje. Načrtovana cesta mimo Laškega sledi načelom razbremenitve prometa skozi Laško. Trasa je na celotnem poteku vkopana v hrib in je vidna le na odseku Sp. Rečica preko viadukta dolžine ca. 135 m.

DEVIACIJE, GOSPODARSKA JAVNA INFRASTRUKTURA

Pripomba 2.30 Ana Vene

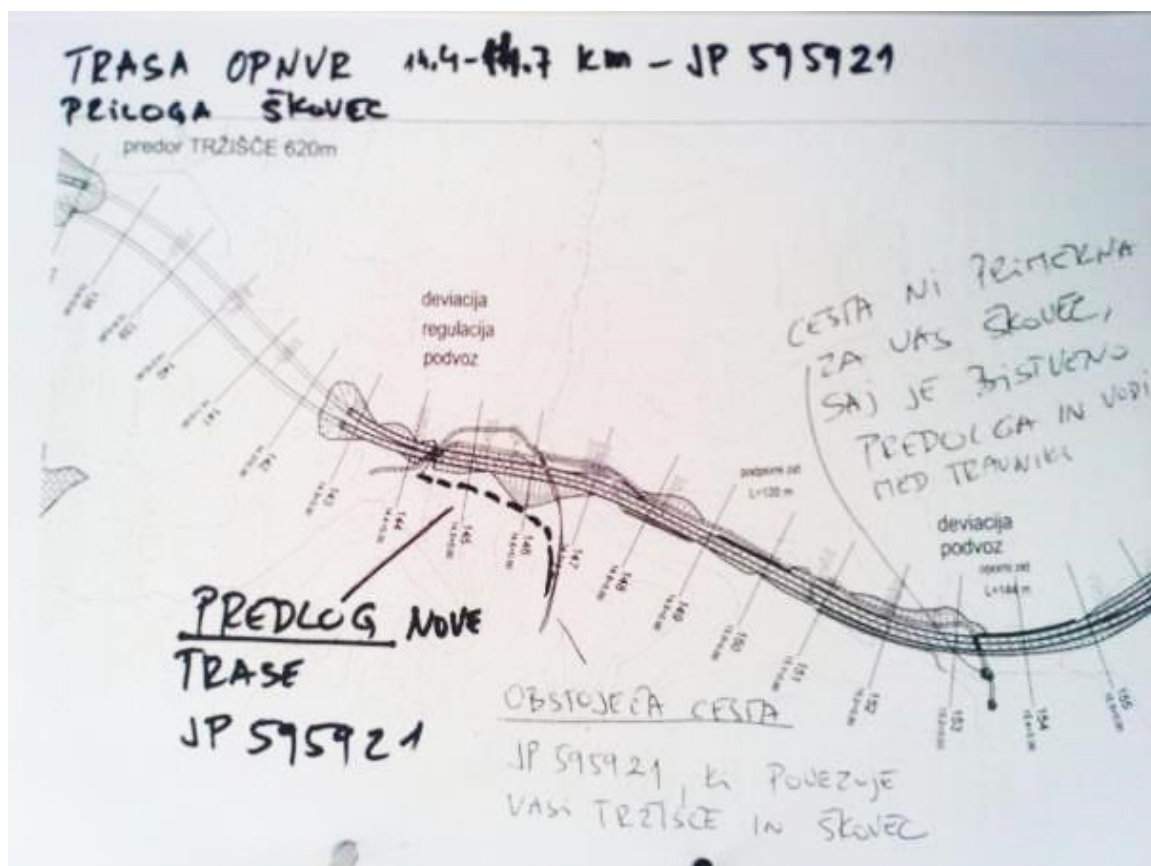
Ne glede na izbor variante/trase v cestnem svetu načrtovati tudi kabliranje visokonapetostnih električnih vodov.

Stališče 2.30:

Pripomba se delno upošteva. Visokonapetostni električni vodi (in vsa ostala GJI) so načrtovani tako, da je njihov vpliv čim manjši. Ministrstvo, pristojno za energijo, vztraja pri usmeritvi, da se visokonapetostni vodi vodijo nadzemno, izjema so le 110 kV vodi v gosto naseljenih območjih, kjer ni mogoče najti druge sprejemljive tehnološke rešitve. V nadaljevanju bodo načrtovani skladno s smernicami NUP.

Pripomba 2.31 Karl Lindič

Pri varianti OPNVR je potrebno na 14.4 – 14.7 km umestiti obstoječo cesto JP 595921. Podvoz med 15.3 in 15.4 km nikakor ni sprejemljiv kot nadomestek obstoječe ceste JP 595921. V prilog Škovec je narisano tudi predlog nove trase ceste JP 595921.



Stališče 2.31:

Pripomba se delno upošteva. Predlagana trasa načrtovane ceste je pripravljena na ravni idejne zasnove in študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe (optimizacije). Z optimizacijami poteka načrtovane ceste se

preverijo in po potrebi izvedejo korekcije trase. Predlagan potek JP 595921 se upošteva v naslednjih fazah načrtovanja kot usmeritev projektantu.

Pripomba 2.32 Vanda Meleš

Predvidena trasa dvopasovnice od kraja Tremerje spremlja železniško progo. Nekje je vkopana v pobočje nad progo, ponekod se ji močno približa. Na primer, J od Strmce teče nekaj časa skoraj vzporedno, pa zopet v Zidanem Mostu in do Radeč. Laščani se sprašujemo kako bo železnica, ki ima stroga pravila in norme glede varnosti na progah, poskrbela da na odsekih, kjer se hitra cesta in železnica nevarno približata, ne bo prihajalo do ekoloških nesreč ali drugačnih dogodkov, ki bi imeli katastrofalne posledice.

Stališče 2.32:

Izraženo je mnenje. Vse rešitve so načrtovane skladno s predpisi s področja načrtovanja, gradnje in obratovanja železnice, pridobljene so smernice NUP (upravljavec železniške proge), h končnim rešitvam pa bo pridobljeno mnenje.

Pripomba 2.33

Načrtovana trasa bo prekinila pohodne poti, ki vodijo po gozdnih stezah in kolovozih. Del trase teče prav po eni izmed teh poti, ki pelje iz Šmarjete proti Kamen vrhu in naprej do zdravilišča Šmarješke Toplice.

Stališče 2.33:

Pripomba se upošteva. V nadaljnji fazi izdelave strokovnih podlag in umeščanja v prostor se po potrebi izvedejo optimizacije trase načrtovane ceste, predvsem pa izvedejo deviacije kot ukrepi za prehode pešcev na območju križanj s cestami in potmi. Pripomba se upošteva v nadaljnjih fazah načrtovanja kot usmeritev projektantu.

Pripomba 2.34 Krajski zaselki Šmihel nad Laškim, Janez Burger, Marija Burger, Peter Burger, Gregor Zajc, Jerneja Burger

Stvar, ki nas prizadene, pa je dejstvo, da imamo gospodinjstva omenjenih treh hiš nad predvideno traso predora tudi svoje vodno zajetje in rezervoar pitne vode za ljudi in živino. Na istem mestu imajo vodno zajetje tudi tri gospodinjstva hiš Šmihel 4b in 5. V primeru poškodbe vodnih žil bo potrebna ureditev ustrezne infrastrukture. Poleg vsega pa se na kmetijskih površinah nad predvideno traso, ki so vse strme, že zdaj pojavljajo razpoke in plazovi, kako bi pa vrtanje predora vplivalo na tovrstne probleme pa nihče verjetno niti razmišljal ni. Nismo proti gradnji ceste, pa tudi rajši jo imamo v predorih kot na viaduktih. Samo opozarjamo na nekatera dejstva in stvari, ki bi se lahko zgodili in nam povzročili precejšnjo spremembo kvalitete življenja.

Stališče 2.34:

Pripomba se delno upošteva. Sestavni del idejnega projekta, ki je strokovna podlaga za osnutek DPN (to sta naslednji fazi izdelave) je tudi načrtovanje rešitev v zvezi z GJI, manjših vodnih zajetij in vseh ukrepov za zavarovanje objektov med gradnjo in v času obratovanja. Pripomba se upošteva v nadaljnjih fazah načrtovanja kot usmeritev projektantu.

GEOLOGIJA

Pripomba 2.35 Monika Djordjević

Navedite točno določena dejstva (obsežno) zakaj je ta trasa najustreznejša? Ali ste natančno preučili ostale možnosti?

Pripomba 2.36 Zoran Djordjević

Menim, da navedena trasa ni sprejemljiva tudi iz geološkega vidika.

Prepričan sem, da umestitev trase v naše okolje ni primerna tudi zaradi terena, ki je precej naguban in samo pogojno stabilen. Zaradi heterogene sestave zemljišča je ob obilnih padavinah dotok podtalnice na različnih nivojih. Posegi v takšno zemljišče lahko povzročijo ogromno škode.

Pripomba 2.37 Franc Jančič

Odločno nasprotujem umestitvi dodatne ceste skozi Laško, ker:

- Konfiguracija terena ni primerna (pretežno tuneli in viadukti)
- Sestava tal ja lapor, zato odkopavanje – nasipavanje povzroči plazenje
- Dodatno plazenje bo povzročilo tudi sečnjo gozdnih dreves

Pripomba 2.38

Predlagam da 2pasovno cesto raje umestite skozi Zasavje ali Kozjansko. Živimo na plazovitem območju, kjer gradnja tunela ni najugodnejša.

Pripomba 2.39 Maruša Kokol

- Laško je staro rudarsko mesto, večina hribov v okolici je preluknjana in prepletena s starimi, slabo vzdrževanimi rudniškimi jaški. Glede na izrazito slabo izkušnjo pred leti, ko se je pogreznila celotna vas Govce, zahtevamo natančne in verodostojne geološke študije neodvisne institucije za področje Rečice, Hude jame, Šmihela, Kuretna, Trnovega Hriba in Selc. Kaj bo z nestabilnim navoženim materialom? Zaradi nestrokovnega odlaganja jalovine, se je leta 2015 v Spodnji Rečici skoraj zgodila katastrofa. Kam bodo vozili neskončne kubične metre materiala, kdo jih bo hotel.

Pripomba 2.40 Janez Razboršek

Nihče ni naredil niti geološke raziskave. Teren okoli nas je zelo plazovit in dvomim, da bi hrib Strmca še ostal miren. Že s prekopavanjem vodovoda so sprožili 4ha plaz, ki kljub sanaciji še ne miruje. Predlagam varianto, da bi prišli s tunelom in izvozom za Laško in Rimske Toplice nekje na Sevcah

Priloga: Zapisnik od leta 1980 in reportaža od revije NOVI TEDNIK.

Z A P I S N I K

o ogledu povzročene škode po plazju na zemljišču v Strmci v
lasti večih občanov z dne 4.4.1980

PRISOTNI ČLANI KOMISIJE: KOLAR Matevž - predsednik
FURNAT Martina - tajnik
SREBOT Oto - član

Ogledu je prisostvoval še tov. Šibanc Franc direktor obrtno montažnega podjetja Laško.

Komisija si je ogledala omenjeni plaz in ugotovila, da plazenje povzroča talna voda, ki izvira oziroma se pojavlja na površini na večih mestih. X temu pripomorejo še spusteli vodnjaki, katere nekdanji koristniki radi napeljave vodovoda ne izrabljajo več.

Plaz ogroža stanovanjska in gospodarska poslopja, ceste, katere je že precej premaknilo, visokonapetostni vod, glavni cevovod vodovoda za Laško in deloma tudi glavno regionalno cesto.

Upravljalac vodovoda OMF Laško je že naročil idejni projekt za delno sanacijo vodovoda.

Komisija je smenja, da je s sanacijo potrebno zavarovati vse objekte na tem območju. To bi bilo možno le s popolnim zajetjem vode v najvišji točki plazu nad domačije tov. Pezjak Franca in tako izsušiti teren katerega zajema plaz.

Vse zajeto vodo je nujno speljati po ceveh v Savinjo. Taka sanacija plazu bo v prihodnje preprečila vse škvere na cevovodu vodovoda, katere se sedaj pojavljajo vse pogostejše. Ob smeni pa bo preprečila tudi nadaljnje širjenje zemlje.

Člani komisije:

1. Matevž Kolar
2. Martina Furnat
3. Oto Srebot

Postavljeno:

1. Pezjak Franc, Strmca:
2. Obrtno montažno podjetje, Laško:
3. opis (2x)

So pozabili na probleme ljudi v Strmci pri Laškem

Večletne težave s plazom sivijo laso krajanov, ki si sami ne znajo pomagati

Ko sem se toplega četrtkovnega poldneva odpravil proti Strmci pri Laškem, se je naselje kar klopalo v oncu. Med srečevanjem z ljudmi je bila pripomnila, da se nam bo takšno vreme še maščevalo. Kakorkoli že, prehod se je po napornem dopoldnevu prilegel. Proti Strmci vodi asfaltirana cesta, ob njej pa rastejo lepe, ove hiše. Asfalt pa se kmalu konča. Tam so tudi hiše bolj redko obdane. Cistih kmetij je tudi malo, večinioma vsi zaposleni v bližnji laški industriji in rudniku. Eni ukrajin so tudi Razborškovi, kamor im bil pravzaprav namenjen.

Nasrejana Helena Vrečko, ki je ljub svojim 68 letom čila in zdrava, je vedno v veliko oporo in pomoč mlada, ki sta oba zaposlena. Po kratkem razgovoru z njo, je beseda kaj nalu nanesla na pereč problem, ki je njih in še štiri sosedove kmetije. Več let se vsi skupaj ubadajo s plazom, ki jim preti in postaja za njih že vsa nevarnost, saj jih ogroža nepodno. To pa ni vse. Nevarnost preti tudi Laškemu, saj se zna zgoditi, da bo ško ostalo nekoga dne brez vode. d mimo vodijo namreč glavne vodovodne cevi, ki oskrbujejo s pitno vodo sočten del Laškega in laške industrije. Ni še dolgo tega, ko je drsenje nje povzročilo okvaro na vodovodni cevi. To se ni zgodilo prvič, pravi Helena, obraz pa se ji zrasni. Poleg tega nje tudi daljnovid in regionalni med Laškim in Rimskimi sliki. To so velike reči. Najbolje da greva pogledat, saj boste tako si najbolj videli in pečenili, kaj in je. Hodila sva po plazovitem teu in gospodinja mi je povedala nekaj v zvezi s tem.

Vsaga skupaj je okrog tri hektara. eda je največ našega zemljišča. Mi se sennkrat vsaj toliko srečni, da mo dovoz do hiše. Pogledajte tale š. Kar zapo mi je pobralo, se niti ončan hlev, pa že jemlje slovo, sem silil.

Laj šele bo? - se sprašuje Helena. a je teren na tem področju vladen lanovit, se je prepričal tudi Janko hen v Krajevnem leksikonu Slove-

nije.

Po celotnem zemljišču je zemlja razgubana, nabrazdana, kot bi ji bil dodan kvas. Predlani so se travo pokosili, sedaj pa to več ni mogoče, niti ročno. Tako so Razborškovi prikrajsani za prirejo treh do štirih glav živine.

Ko sem Heleno vprašal, kdaj se je to pravzaprav začelo, mi je dejala, da pred približno petnajstimi leti, ko so se tu nastanili, se mislili niso, da se bodo ubadali kdaj s takšnimi težavami.

Drenaza ali kot se po nase sliši osuševanje zemljišča z odvodnimi jarki in cevmi, je bila opravljena pred mnogimi leti, zemlja pa je šele v zadnjih nekaj letih začela vse bolj drseti. Nekaj vzrokov temu iščejo v tem, da so zadnja leta bolj mokra, posledico pospeška drsenja pa iščejo tudi v napeljavi vodovoda za Laško. Tako predvideva mladi Razboršek Ivan, napravljena drenaža pred mnogimi leti pa je postala prešlaba in sta ju voda in zemljina gmota premaknili. Sami se tako velikega problema niso upali niti zmoogli lotiti, zato pa so pripravljene utrpeli sleherni škodo, ki bi nastala ob sanaciji, nekaj pa bi prav gotovo primaknili tudi iz svojega žepa.

Vsi skupaj so začeli iskati pomoči od širše družbene skupnosti. Priceli so prihajati strokovnjaki iz različnih krajev, ki se na te reči spoznajo, vendar do sedaj še ni bilo nič od vsega. Delovna organizacija Nivo Celje je pred tremi leti s svojimi strokovnjaki preučila teren in napravila načrt sanacije. Tako bi po tem načrtu napravili po eni in drugi strani doline plazu odvodne jarke in po vsej verjetnosti preprečili nadaljnje drsenje zemlje. Na podlagi tega načrta je bil izdelan tudi predračun, ki je takrat zahteval okrog 180 starih milijonov dinarjev. Da bi do realizacije načrta prišlo, je bilo potrebno še nekaj starih milijonov, ki pa jih občina ni mogla najti. Tako je ostalo pri tem se vse do danes, za kakšne namene pa je pripravljen denar šel, pa ne vem, se sprašuje Franc Pesjak.

On je prav tako eden izmed ogroženih, saj mu je plaz onemogočil vsakšen dostop do doma z motoriziranimu

sredstvu.

-Se s kravami težko vozim, ker pa to moram, čakam na sušne dni poleti, da si pot nakoptjem in si potem najhujše pripeljem domov. Vsak dan se mora pretolčt po obronkih in jervinah, ki jih je napravil plaz, da se lahko potem vsakega petnajstega veselijo zaslužnega denarja.

Pri nas smo že poskušali, je nadaljeval Franc, da bi vsaj delno preprečili drsenje zemlje. Položili smo okrog 50 metrov cevi nad hišo, da smo vsaj zasedili pred nevarnostjo; hlev se pa že tako nahaja v premitajoči se gmotini. Ko smo 1978 leta kupili posestvo in se pet let kasneje tu naselili, se še ni kaj dosti poznalo, da bo to tako z repom uvisjelo, zato tudi pomislekov, da bi ali kam drugam, na -boljše- nismo imeli.

Lani so si teren prišlj ogledat tudi strokovnjaki iz Ljubljane, ki so skušali ugotoviti, do kakšne globine plaz seže, vzeli pa so tudi nekaj vzorcev zemlje. To pa je bilo tudi vse.

Po maščehovsko se obnašajo tudi občinski mojze, saj do sedaj ni bilo z njihove strani še nič kaj narejenega, čeprav jim je problem dobro znan, kot tudi načrti sanacije, ki jih je napravila delovna organizacija Nivo Celje.

-Vedno samo obljublajo, pravi Franc Pesjak.

Obljuba dela dolg, pravijo, in če je temu res tako, bi ta dolg bilo treba vrniti.

Vsem moj'm sogovornikom pa se zdi čudno to, kako ponekod posluh širše družbene skupnosti je, za njih pa ga ni. Kako so lahko asfaltirali cesto proti Strmci, kako napravili kanalizacijo, ki bi si jo tisti v bolj zgoščemem naselju Strmce lahko sami uredili, pa je pomoč bila. Samo dve hiši sta bili, ko smo se že mi začeli pehati s plazom, pa je očitno bil čut pomoči za njih močnejši kot za nas.

Bolj smo razmotavali klopete problemov okrog plazu, glasnejši so postajali moji sogovorniki in vse bolj sem pehtajal do spoznanja, da so ti ljudje pomoči nujno potrebni in da bi bilo že enkrat za vselej potrebno prenesti miselnost, da bo že nekako.

VLADO MAROT

Ogrožena je vsa naša kmetija, ki ima v celoti vse nove objekte. Poleg kmetije se nahaja kapelica z letnico 1797, v bližini je tudi sto let star in vzdrževan kozolec topolar z šestimi okni. Kozolec spada med zgodovinsko in arhitekturno dediščino. Zraven se nahaja tudi vodnjak, v katerem je voda v še tako sušnih obdobjih. Na drugi strani kmetije, nedaleč stran je dolgotrajen plaz, s katerim so se borili že naši predniki, kar dokazujejo številne drenaže na zemljišču. Zaradi izgradnje glavnega vodovoda za celotno mesto Laško v širini 400 metrov (dolžina plazu je več kot 1000 metrov), je plaz začel leta 1959 znova drseti. Stanje se je samo še slabšalo. Plaz nikoli ni bil uspešno saniran. Leta 1979 je bilo v devetih mesecih kar 28 okvar. Izvajalec vodovoda Komuna Laško je bil prisiljen leta 1984 napeljati cevi po površini. Kljub zagotovitvi, da jih bodo v dveh letih ponovno zakopali v zemlji, se to še do danes ni zgodilo. Da je teren na tem območju namočen in plazovit, je poročal tudi Janko Orožen v krajevnem leksikonu Slovenije.

Sprašujemo vas :

Ali ste morda izračunali, koliko bo sanacija plazu podražila izgradnjo avtoceste?

Ste morda ocenili škodo, ki bo povzročena na objektih?

Koliko ljudi bo zbolelo (oziroma je že) zaradi psihičnega pritiska, ki ga doživljamo zaradi predvidene avtoceste?

Kakšen bo izpad dohodka v teh čakalnih letih? *Kdo nam bo to povznil?*

Kaj bo z našim posestvom, ki se bo razpolovil na dva dela in bodo od njega ostali samo še hribi?

Smo ekološka kmetija. Z izgradnjo hitre ceste bi zaradi znatnega povečanja težkih kovin in povečane onesnaženosti pridelovanje na kmetiji postalo nemogoče, zaradi hrupa v ozki dolini, ki ga tudi protihrupna ograja ne bi mogla omejiti, pa bi bilo tudi sicer življenje nevzdržno. Ob finančni krizi in veliki brezposelnosti boste uničili rodovitno zemljo in nam odvzeli že tako težko prigarano zaslužek, kar je absurdno, zato tega nikoli ne bomo dovolili. Odločno nasprotujemo umestitvi hitre ceste skozi gosto naseljeno Strmco. Prosim, prepustite hitro cesto Kozjanskemu ali Zasavju, kjer si jo zelo želijo. Mi hitre ceste skozi naš kraj nikoli ne bomo dovolili!

Pripomba 2.41

Menim, da se sploh ne zavedate, da vas v Laškem čaka predor dolg 750m in da boste s tem prerezali veliko večjih kot tudi manjših podtalnih izvirov vode. Ta trasa, ki poteka od vkopa Debro do konca Strmce poteka po samem plazišču, kar je zelo slabo. Sam predor bo na las

podoben T6 Šoštanj. Gospodje ki so to traso predlagali in nanjo apelirali bodo zelo razočarani, saj se očitno ne zavedajo, da je ta trasa tudi najdražja. Nujno bi bilo traso prehoditi peš. Po tem pa bi bilo razvidno dejansko stanje, katerega lahko preceni vsak normalen človek (prosim, da ne zapravljate davkoplačevalskega denarja na račun določenih oseb, ki so za to traso).

Priloga geologa g. Venturini (št. 186/95):

Ponovno pa je potrebno poudariti nujnost sanacije plazu, ki poteka ob objektu. Plaz sicer objekta direktno ne ogroža, pač pa ogroža dovozno pot. Objekt je ogrožen le zaradi možnega izliva površinske vode iz kanala, ki bi lahko zalila ves kletni del objekta. Plaz je

Pripomba 2.42

Nasprotujem tej trasi, ker se poda v tako ozko dolino kot je mesto Laško. Smatram, da to ni primerno in se sprašujem kam boste odvažali ves ta gradbeni material npr: zemljo...itd. glede nato, da bo projekt trajal več let. Menim, da bi to bila samo katastrofa za mesto Laško, glede na to, da je turistično mesto.

Stališče 2.34 do 2.42:

Izraženo je mnenje. V fazi izdelave ŠV in ŠV/PIZ je bila geologija za vse obravnavane variante preverjena na nivoju znanih geoloških podatkov. V nadaljnji fazi izdelave strokovnih podlag (IDP) in umeščanja v prostor (osnutek DPN) bodo izvedene geološko geomehanske raziskave, na podlagi rezultatov se bodo po potrebi izvedle optimizacije trase oziroma načrtovali ukrepi za zagotavljanje stabilnosti cestnega telesa in objektov ob njej. V fazi načrtovanja in v fazi gradnje predorov se ponovno izvedejo geološko geomehanske raziskave in hidrogeološke raziskave. Na osnovi teh bo izdelana tehnična dokumentacija ter določen način gradnje predorov.

Viški materiala, ki nastanejo z izkopi, se v čim večji meri uporabijo za nasipe pri gradnji. Viški nenasilnega materiala se odložijo na deponijah. Lokacije za vnos viškov nenasilnega materiala se določijo v fazi izdelave IDP in osnutka DPN. Transporti se vršijo delno po obstoječem cestnem omrežju, v čim večji meri pa po trasi načrtovane ceste.

3. PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA VARSTVO OKOLJA

Pripomba 3.1.1 in 3.1.2 Lovsko društvo Otočec

Ob pregledu pri razgrnitvi ceste 3. razvojne osi trase OPNVR Celje-Novo mesto smo ugotovili, da odsek od Zbur do Starin, ki poteka preko občine Šmarješke toplice in del občine Novo mesto poteka po lovišču upravljavca lovišč Lovske družine Otočec. Umeščena trasa poteka po delu lovišča v katerem ima divjad še mir. Oziroma bil bi z izgradnjo ceste omenjeni mirni del uničen.

Pri izgradnji AC A2 izvajalci niso upoštevali priporočila za prehode divjadi, katera so bila podana s strani LD, ter naravovarstvenikov in zato prihaja do velikega pritiska divjadi na poseljeno območje, kjer so se po izgradnji omenjene ceste začele pojavljati večje škode na bližnjih vinogradih in površinah.

Pri trasi OPNVR pa bi omenjena cesta lovišče razpolovila in bi bil pritisk divjadi še večji. V delu po predvidenem priključku Šmarješke Toplice pelje trasa ceste v strnjeno gozdno površino, kjer se zadržujejo vse vrste divjadi in tudi občasno rjavi medved. Pri tako obsežnem posegu, bi se omenjena gozdna površina uničila.

Del trase, ki predvidoma poteka od vasi Šmarješke Toplice do Starin pa poteka po polju, kjer ima divjad predvsem pašo in mir. S tem posegom bi uničili mirni del in s tem prisilili, da se divjad pomakne v poseljeni del okolice, kjer bi povzročala škodo.

V omenjenih delih je več izvirov in potočkov, ki so kot vodni vir potrebni za preživetje divjadi. S posegom v omenjene vire, bi uničili napajališča divjadi s tem pa povečali prehod divjadi preko trase ceste. Prehod divjadi preko ceste pa povzroča prometne nesreče, ki imajo lahko hujše posledice.

Z umestitvijo nove trase OPNVR 3. razvojne osi v življenjski prostor divjadi in naravo smo v LD Otočec absolutno proti in se ne strinjamo z njeno umestitvijo v omenjeni prostor.

Stališči 3.1.1 in 3.1.2:

Izraženo je mnenje. Predlog načrtovane ceste je pripravljen na ravni študije variant, v naslednjih fazah načrtovanja bodo izdelane optimizacije trase načrtovane ceste, deviacij in obcestnega prostora. Pri presoji vplivov načrtovane ceste na okolje smo izhajali iz širšega ohranjanja biotske raznovrstnosti, predvsem pa iz ohranjanja območij Natura 2000, zavarovanih območij, ekološko pomembnih območij in naravnih vrednot. Vplivi na divjad, predvsem pa njihove migracijske poti in območja prehranjevanja bodo podrobneje proučeni, na osnovi teh rezultatov pa določene obveznosti in priporočila za natančnejše načrtovanje v naslednjih fazah priprave prostorske in projektne dokumentacije.

Pripomba 3.2

Predlagana varianta tretje razvojne osi G2-n1, na celotnem odseku skozi občino Laško v dolžini 16km, poteka po ozki dolini reke Savinje, ki je na podlagi direktiv Evropske skupnosti opredeljena kot del evropskega omrežja ekološko pomembnih območij narave Natura 2000, s katero se uresničujeta načela trajnostnega razvoja in mednarodne konvencije. Pri tem cesta 7x – povprečno na vsaka 2,3 km – prečka reko Savinjo – Naturo 2000 in med drugim poteka po območju gnezdišč Gozdnega jereba, Sove uharice, Divjega petelina, Vidre, Vodomca, Vodnega kosa, ptic ujed in zavarovanih gnezdišč Sive čaplje.

Stališče 3.2.1:

Izraženo je mnenje. Možen vpliv posega na navedene vrste je bil za vse variante upoštevan v študiji variant. Na podlagi ocenjenih vplivov je bila izbrana predlagana varianta, saj se je izkazalo, da ima ta, gledano celovito, najmanjše vplive na varovana območja (Natura območja in zavarovana območja). S primernimi omilitvenimi ukrepi bo mogoče usmeriti podrobnejše načrtovanje na tak način, da bodo posegi v Natura območja, torej tudi v Savinjo, zmanjšani na najmanjšo možno, a tehnično še izvedljivo raven.

- Predlagana tranzitna cesta (glavni mednarodni koridor) poteka skozi ali v neposredni bližini delov najbolj strnjenih naselij občine Laško: Debro, Sp. Rečica, Laško, Strmca in Rimske Toplice, po kotlini, ki je 95 dni v letu neprevetrena, kar bi dokazano povzročilo koncentracijo zdravju škodljivih plinov, neobvladljiv nivo hrupa in svetlobne onesnaženosti ter poslabšanje zdravja ljudi, predvsem otrok (izsledki študij iz primerljivih okolij). Trasa ceste neposredno posega tudi na kmetijska zemljišča ekološkega trajnostnega in samooskrbnega kmetovanja.
- Dejstvo je, da bi realizacija predlagane variante ceste predvidenega ranga po dolini reke Savinje degradirala neokrnjeno naravo in povzročila bistveno poslabšanje kakovosti bivalnega okolja ne samo neposredno prizadetim temveč v celotni dolini, kar velja tudi za turistični del gospodarstva, ki je v občini Laško opredeljeno kot strateška razvojna usmeritev, trajno in nepovratno.
- Že samo gradbišče in več milijonski (m³) masni pretoki ter vgradnja več tisoč m³ betona, bi pri varianti G2-n1, predvsem zaradi utesnjenosti doline reke Savinje, predstavljali svojevrsten problem in izredno velik vpliv na okolje.
- V času obratovanja ceste bi bilo okolje poleg škodljivih emisij plinov, hrupa in svetlobe, zaradi tehničnih značilnosti in izrazito tranzitnega namena ceste, še posebej izpostavljeno nevarnosti kemičnega onesnaženja (sol, razlitja) ter mednarodnemu kriminalu, kot tudi izpostavljenosti v primeru vojne.

Stališče 3.2.2:

Izraženo je mnenje. Pri oceni hrupa in emisij v zrak so bili upoštevani podatki o načrtovanem prometu in poteku trase, vključno z reliefom in klimatskimi pogoji. Emisije v zrak bodo lokalno povečane, vendar bodo manjše kot so ob sedanji glavni cesti skozi Laško. Hrup bo v naslednji fazi natančneje ocenjen z meritvami in modelnimi izračuni, na podlagi česar bodo podani tudi omilitveni ukrepi, ki bodo hrup zmanjšali na sprejemljivo raven (pod mejne vrednosti, opredeljene v zakonodaji).

Osvetljevanje načrtovane ceste bo omejeno na predpisano raven za zagotavljanje prometne varnosti in preprečevanje svetlobnega onesnaževanja.

Morebitna izvedba izbrane variante ne bo ogrozila kmetovanja (načrtovana cesta ne predstavlja omejitev za ekološko kmetovanje), res pa je, da se bo zaradi ureditve načrtovane ceste zmanjšal obseg kmetijskih površin. Po drugi strani bi predlagana načrtovana cesta pozitivno vplivala na turistično dejavnost v Laškem, saj bi se zmanjšala obremenjenost s hrupom v bližini zdravilišča in zmanjšala bi se tveganja za onesnaženje termalnih vrelic. Možnost kemičnega onesnaženja bo omejena s kontroliranim odvodnjavanjem in čiščenjem odpadnih padavinskih vod tam, kjer bi bili lahko ogroženi vodni viri.

3. razvojna os ni namenjena tranzitnemu prometu iz oddaljenih držav, saj ni del velikih panevropskih prometnih koridorjev, načrtovanih za tranzitni promet.

Pripomba 3.3

Predlagam, da se trasa OPNVR varianta ukine in se izvede varianta V1 ali ena od različic I1 in I2. Ukine se naj, zaradi tega ker so od Zbur do Otočca razvrščena naselja, v katerih pa se je že zaradi AC A2 zelo poslabšalo bivanje katerega moti hrup, ki ga povzroča viadukt in promet. Na omenjenem območju je tudi veliko njivskih in gozdnih površin ki bodo uničene. V okolici se nahaja največje zajetje za vodo na Dolenjskem, na katerega bo OPNVR imela vpliv. Del trase predvidene ceste poteka še po edinem mirnem delu okolice. Del od Šmarjeških Toplic do Otočca je edini del, v katerem ni vpliva velikega prometa, ter hrupa ki ga proizvaja promet, kot tudi iznakažen pogled na avtocestno infrastrukturo. Zato sem odločno proti graditvi omenjene trase. Predlagam, da se trasa preusmeri na varianto V1, za katero se zavzemajo tudi občine po katerih bi trasa potekala, oz. obnova že obstoječih cest. V skrajnem primeru predlagam, da se trasa od Zbur do A2 preusmeri proti Škocjanu, oz. po Škocjanski dolini s priključkom na A2 v okolici Dobruške vasi. S tem se ognemo Šmarjeti in zajetju pitne vode jezero in lažja trasa.

- OPNVR bo vplivalo na:
- uničenje lokalnih cest in nepopravljivo po zaključku gradnje kot pri AC A2.
- uničenje vodnega zajetja jezero, Novo Mesto, Šmarješke Toplice,
- uničenje njivskih površin, uničenje gozdnih površin,
- uničenje mirnih con-sprehajališče brez prometa, uničenje bivanjskih razmer, degradacija okolja, neupoštevanja občin, ki si želijo AC (Sevnica, ..).

Stališče 3.3:

Izraženo je mnenje. V naslednjih fazah načrtovanja se poleg ceste in občestnega prostora načrtujejo tudi deviacije GJI, torej tudi obstoječih cest, ki jih načrtovani poseg tangira. V fazi IDP se načrtujejo tudi gradbiščne poti. Obstoječe cestno omrežje, ki se med gradnjo poškoduje, je potrebno urediti v obstoječe stanje. Glej tudi stališča 3.1.1, 3.1.2, 3.2.1 in 3.2.2.

Pripomba 3.4. Zvonko Zorič

Cesta (odsek Spodnje Laknice - Zbure) bo konkretno vplivala na kvaliteto našega življenja, saj lahko pričakujemo velik tranzit avtomobilov in kamionov in z njimi veliko onesnaženje z izpušnimi plini in onesnaženje s hrupom, saj je dolina ozka in zaprta hkrati pa geološko precej neustrezna, saj se že sedaj pojavlja več plazov in premikov zemlje, ki jih nihče ne namerava sanirati. Gradnja ceste pa bo vplivala tudi na večjo koncentracijo vode v lokalnem potoku Laknica, saj bodo odstranjene večje količine dreves, deli gozdov in zemlje, ki zadržujejo vodo. Večji del območja pa bo prekrit z asfaltom, betonom in nasipi, ki ne zadržujejo vode, zato pričakujemo pogostejše poplave z večjim obsegom. Že sedaj imamo večkrat težave s poplavljanjem potoka. Zaradi naštetih razlogov se s to traso nikakor ne moremo strinjati in ji bomo tudi v nadaljevanju ostro nasprotovali.

Stališče 3.4:

Izraženo je mnenje. V naslednji fazi načrtovanja bo v okviru izdelave IDP načrtovano odvodnjavanje meteornih vod s cestnega telesa skladno z veljavno zakonodajo (tam, kjer zakonodaja narekuje bodo načrtovani ustrezni vodni zadrževalniki oz. čistilni objekti. Glej tudi stališča 3.1.1, 3.1.2, 3.2.1 in 3.2.2.

Pripomba 3.5

- Področje hriba Šmihel nad Laškim spada med ekološko pomembno območje v občini. Kmetje gojijo ekološke pridelke in proizvode, česar nekaj sto metrov od hitre ceste in z zračniki preluknjan hrib, ne bodo več mogli. Isto velja žal tudi za območje Strmce.
- Prebivalci Šmihela v višjih predelih niso priključeni na mestni vodovod. Ker se oskrbujejo iz lastnih vodnih virov, so zelo zaskrbljeni, da bodo vodni viri ob vrtnanju v notranjosti hriba, našli druge poti oz. izvire, kar se je že zgodilo. Sicer pa je celoten teren zelo plazovit in so že bile potrebne večje sanacije. Ob vrtnanju hriba je velika verjetnost, da se bo plazenje še povečalo.

Stališče 3.5:

Izraženo je mnenje. Glej stališča 3.1.1, 3.1.2, 3.2.1 in 3.2.2.

Pripomba 3.6

Ta trasa bi uničila naravno in kulturno dediščino.

Pripomba 3.7

Na vrhu hriba Šmihel nad Laškim je znamenita romarska cerkev iz 17. stoletja, katere posebnost sta dva zvonika in je sakralni kulturni spomenik. Od Thermane vodi priljubljena Pot treh cerkva in šmihelska cerkev je prva na tej poti. Obstaja velika nevarnost, da bo ta dragocen sakralni objekt zopet močno poškodovan in narušen, kar se je že zgodilo v času rudarjenja in miniranja v sosednjem kamnolomu. Krajanji smo z lastnim delom in denarjem pomagali RKC, da je cerkev obnovila. Zanima nas, ali je/bo Nadžupnija Laško dala dovoljenje za poseg oziroma, ali jo lokalno vodstvo namerava vprašati za mnenje.

Pripomba 3.8 krajanji zaselka Šmihel nad Laškim, Janez Burger, Marija Burger, Peter Burger, Gregor Zajc, Jerneja Burger

Ne smemo pa pozabiti tudi na starodavno romarsko cerkev Sv. Mihaela na vrhu hriba, ki je bila zaradi miniranja v nekdanjem rudniku pod njo in bližnjem kamnolomu močno načeta in poškodovana, v zadnjih nekaj letih pa končno popravljena in obnovljena.

Pripomba 3.9

Izjavljamo, da nasprotujemo umeščanju in izgradnji tretje razvojne osi na območju občine Šmarješke Toplice:

1. Na parceli št. 2506/4 k.o. Gorenja vas so arheologi avgusta 2013 odkrili temelje pozno antične stavbe – podeželskega dvorca (vila rustika) ali manjše mestne naselbine (vicus). (Glej poročilo ZVKDS št.:00-0055/2013-GR-2013-36!). Naselje verjetno sega na sosednjo parcelo št. 2507/8, preko katere je načrtovana 3. razvojna os. Lastnik omenjene parcele je sam sondiral in na treh mestih odkril podobne temelje kot arheologi na parceli 2506/4.
2. Načrtovana trasa bo uničila kvalitetne obdelovalne površine in prizadela ekološke kmetije.
3. Ogrožena bo Natura 2000 (porečje potoka Radulja in mokrišče Zdravci)

Stališča 3.7, 3.8 in 3.9:

Izraženo je mnenje. V fazi izdelave ŠV/PIZ je določen potek trase, v naslednji fazi izdelave prostorske in projektne dokumentacije pa bodo pri natančnejšem načrtovanju obdelane tehnične rešitve, s katerimi bodo vplivi na kulturno dediščino podrobneje opredeljeni ter, v kolikor bo to potrebno, načrtovani omilitveni ukrepi za njihovo zmanjšanje. To velja za vse objekte in območja evidentirane kulturne dediščine, tudi za romarsko cerkev Sv. Mihaela.

Glej tudi stališče 7.15.7.

PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA VARSTVO KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ

Pripomba 3.10 Razgoršek Brigita

Smo ekološka kmetija. Z izgradnjo hitre ceste in zaradi znatnega povečanja težkih kovin bi ekološko kmetovanje postalo nemogoče. Ob vsem tem bi bil izpad dohodka zelo velik. Imam 200€ invalidske pokojnine, mož ima 600€ plače, imava dva šoloobvezna otroka. Z izgradnjo hitre ceste bi našo kmetijo razpolovili na dva dela. Tako vas sprašujem kako naprej?

Stališče 3.10:

Izraženo je mnenje. Načrtovana cesta ne bo ogrozila kmetovanja (načrtovana cesta ne predstavlja omejitve za ekološko kmetovanje), res pa je, da se bo zaradi ureditve načrtovane ceste zmanjšal obseg kmetijskih površin. Stališča v zvezi s premoženjsko pravnimi zadevami so podrobneje opisana v poglavju 06 Premoženjsko pravne zadeve. Glej tudi stališči 3.11 do 3.14.

Pripomba 3.11 Aleš Karmen

Sem proti 3 RO skozi sklenjeno območje najboljših kmetijskih zemljišč v vasi Vrhovo, parc. št. 132/3 k.o. Vrhovo. Potrebno je razmisliti o prehranski varnosti države in samooskrbi, trasa bi potekala po zemljiščih z visoko boniteto.

Pripomba 3.12

Smo manjša ekološka kmetija, ki domuje v prelepi Gorenji vasi. Naša polja, travniki, sadovnjaki in gozdovi so v neposredni bližini načrtovanja nove ceste. Ne samo, da bo izgradnja ceste potekala mimo teh površin, celo prečka najboljšo njivo v Šmarjeti ter gozd v bližini Šmarjeških Toplic.

Na tej kmetiji in z njeno zemljo so moji predniki živeli in se z njo borili, da so lahko preživeli. Na njej so pridelali zdravo hrano in predvsem ekološko neoporečno visoko kakovostno hrano, ki je danes ni moč kupiti na trgovskih policah megamarketov, do katerih želite vi speljati cesto.

Naši načrti za prihodnost so, da bi omogočili tudi najranljivejšim v družbi stik s pristno ekološko kmetijo, uživa njem zdrave hrane, načrtujemo namreč ekološki turizem. Naša kmetija leži le 200 metrov stran od poteka načrtovane ceste in s tem se vsa naša vizija o prihodnosti, v dobrobit posameznika in družbe, pade v vodo. Tudi naših pridelkov ne bo mogoče več tržiti, ko jim bomo rekli, da rastejo za cesto, kjer se dnevno sprošča na stotine strupenih plinov. Verjetno tudi vi ne nabirate regrat za cesto, kajne?

V dobro vseh ljudi in z upanjem, da naša zelena dolina ostane neokrnjena, da se bojo turisti radi vračali k nam in bomo domačini živeli v prijetnem okolju, vam polagamo na srce, da dobro premislite o tem, ali je res potrebno cesto izpeljati po tem planu?

Pripomba 3.13 Angela Kačič

Ostro nasprotujem gradnji načrtovane 3. razvojne osi — skozi mesto Laško, predor Strmca in preko gosto naseljene celotne Strmce. Sem nosilka kmetijskega gospodarstva na Strmci in lastnica večjega dela kmetijskih zemljišč preko katerih je predvidena gradnja 2 — pasovne ceste, z možnostjo širitve v 4 — pasovnico. Na eni izmed redkih še živčih kmetij na Strmci, kmetujemo skladno s kmetijsko-okoljskim-podnebnim programom, ki ga spodbuja Ministrstvo

za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, v okviru skupne Evropske kmetijske politike. Z umestitvijo hitre ceste na to področje bi bili neposredno prizadeti z odvzemom najboljših kmetijskih zemljišč. Naše kmetijsko gospodarstvo pa bi ostalo brez večine kmetijskih zemljišč, ki so temelj vsake kmetije in predstavljajo vir neposrednih in posrednih prihodkov. Odvzem zemljišč bi pomenil nezmožnost pridelave osnovnih kmetijskih pridelkov, ki so predpogoj za nadaljnjo kmetijsko proizvodnjo na kmetiji. Ostala nam bi zgolj kmetijska poslopja in objekti, ter kmetijska mehanizacija, kamor smo vlagali finančna sredstva v preteklih desetletjih. Vse to bi prineslo propad še ene izmed uspešnih kmetij v Sloveniji in uničen trud več generacij, ki so delale za razvoj naše kmetije. Ne nazadnje nam kmetija predstavlja tudi dodaten vir prihodkov in omogoča prepotrebno samooskrbo s kmetijskimi pridelki in živili, v že tako ekonomsko zmeraj bolj obubožani državi.

Pripomba 3.14 Milena Bolčina

Ostro nasprotujem gradnji načrtovane 3. razvojne osi — sredinski del, neposredno skozi mesto Laško, skozi predor Strmca in preko gosto naseljene celotne Strmce.

Sem nosilec večjega kmetijskega gospodarstva na tem področju, ki kmetuje skladno s kmetijsko-okoljskim-podnebnim programom, ki ga spodbuja Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, s pomočjo Evropske unije.

Z umestitvijo hitre ceste na to področje bi bili neposredno prizadeti z odvzemom najboljših kmetijskih zemljišč, ki jih je v Laškem izredno malo. Neposredno bi bila prizadeta vsa preostala zemljišča zaradi povečanega onesnaženja zraka in okolja v času gradnje, ter kasneje zaradi izjemnega povečanja onesnaženosti zraka s prometnimi emisijami. Posledično bi zelo upadla kakovost naših kmetijskih proizvodov, s čimer bi bili neposredno ekonomsko prizadeti. Uživanje takšnih kmetijskih proizvodov pa bi predstavljalo tudi tveganje za zdravje potrošnika.

Zaradi specifičnih okoljskih dejavnikov — izjemno slabe prevetrenosti kotline v Laškem in relativno visoke onesnaženosti, se že danes soočamo s problemi pri kmetovanju in s slabšo kakovostjo določenih kmetijskih pridelkov. Z umestitvijo hitre ceste v Laško kotlino bi se ti problemi izjemno povečali. Na zemljiščih, ki bi še preostala za kmetovanje, bi bilo pridelovanje kakovostnih kmetijskih pridelkov nemogoče in tudi stroškovno povsem nesmiselno. Temelj današnjih proizvodov namreč predstavlja najvišja kakovost, ki jo omogoča zdravo in neonesnaženo naravno okolje.

Stališča 3.11 do 3.14:

Izraženo je mnenje. V fazi izdelave ŠV in ŠV/PIZ je določen potek trase, v naslednji fazi izdelave prostorske in projektne dokumentacije pa bodo pri natančnejšem načrtovanju obdelane tehnične rešitve, s katerimi bodo določeni podrobnejši odmiki in omilitveni ukrepi.

Pogoji za ekološko kmetovanje in ekološko čebelarstvo so opredeljeni v Pravilniku o ekološki pridelavi in predelavi kmetijskih pridelkov oziroma živil (Uradni list RS, št. 8/14). Za ekološko kmetovanje Pravilnik ne postavlja nobenih omejitev glede bližine prometnic. Za ekološko čebelarstvo pravilnik v 19. in 20. členu določa, katera območja so primerna oziroma neprimerna za ekološko čebelarstvo. Med drugim določa, da za ekološko čebelarstvo niso primerni kilometrski pasovi levo in desno od roba cestnega sveta avtocest in hitrih cest, ki so v skladu s predpisom, ki ureja status in kategorizacijo javnih cest, kategorizirane kot avtoceste in hitre ceste. V 19. členu so določene tudi izjeme – v katerem primeru je ekološko čebelarstvo možno tudi v tem pasu (npr. vmesni varovalni gozd, specifičen mikrorelief). Načrtovana cesta ne sodi v ti dve kategoriji, tako da bo možno tudi izvajanje ekološkega čebelarstva.

PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA VARSTVO BIVALNEGA OKOLJA

Pripomba 3.15 Terme Krka

Terme Šmarješke Toplice so ena izmed najbolj priljubljenih zdraviliško-turističnih destinacij v jugovzhodnem delu Slovenije ravno zaradi naravnega okolja v katerem se nahajajo. V primeru, da bi prišlo do realizacije predstavljenih tras OPNVR ali V2-2, bi naravno okolje degradirali do te mere, da bi resno ogrozili izvajanje turistično-zdraviliške dejavnosti, ki predstavlja eno izmed ključnih gospodarskih dejavnosti v občini. V zdravilišču Terme Šmarješke Toplice je redno zaposlenih 162 delavcev, poleg tega pa zdravilišče predstavlja pomemben vir prihodkov še številnim dobaviteljem, obrtnikom in lokalnim kmetovalcem, ki ga oskrbujejo s svojimi pridelki.

Predlagana cestna povezava (OPNVR ali V2-2) v neposredni bližini term bi znatno negativno vplivala na prostor naravno okolje in zdravje ljudi in je v nasprotju s sodobnimi trendi trajnostnega turizma. S posegi v prostor, ki so potrebni za izgradnjo ceste pa bi ogrozili vodna zajetja geotermalne vode, ki so osnovni pogoj za izvajanje naše dejavnosti.

Zaradi naštetih razlogov Terme Krka, d.o.o., Novo mesto nasprotujemo predlagani umestitvi cestne povezave OPNVR in V2-2 v 3. razvojni osi.

Pripomba 3.16

Gradnja hitre ceste in eventualna hitra cesta bi drastično poslabšala povečala hrup v Sp. Rečici. Že sedaj smo prebivalci izpostavljeni hrupu zaradi kamnoloma (mletje skal, kamnov in razstreljevanje). Zakaj je potrebno umestiti hitro cesto v takšno okolje, kjer prebivalci že sedaj nimajo miru?

Stališči 3.15 in 3.16:

Izraženo je mnenje. Predlagana trasa načrtovane ceste v okviru 3. razvojne osi deluje kot obvoznica, potekala bo mimo naselij (ne skozi) in bo nase prevzela približno 70% predvidene količine prometa, kar bistveno izboljša prometne in bivanjske razmere v naseljih, glede na sedanje stanje. Tako kljub povečanju PLDP ne bi bistveno vplivala na kakovost bivanja v njih. Vpliv predvidene količine prometa (okrog 8.000 vozil/dan PLDP čez 10 let) se na obstoječi cesti bistveno zmanjša.

Umeščanje javne infrastrukture je običajno rezultat kompromisov med različnimi potrebami, možnostmi in zahtevami.

Predlagana trasa načrtovane ceste poteka tako, da se v kar največji meri izogne prekomernemu poseganju v območja, varovana z različnimi predpisi (vodovarstvena območja, varovana območja narave in podobno). V določeni meri bo načrtovana cesta optimizirana v naslednjih fazah načrtovanja, zagotovljen bo ustrezen odmik od naselij in Term Šmarješke Toplice.

Glej tudi stališči 7.11 in 7.1.2.

Hrup je ocenjen na podlagi modelnih izračunov s pomočjo podatkov o načrtovanem prometu in poteku trase. Proti hrupu je mogoče ukrepati z omilitvenimi ukrepi glede konstrukcije vozišča, protihrupnimi ograjami in podobno, s čimer se hrup zmanjša na sprejemljivo raven (pod mejne vrednosti, opredeljene v zakonodaji). Natančni omilitveni ukrepi bodo opredeljeni in načrtovani v naslednji fazi priprave prostorske in projektne dokumentacije.

Pripomba 3.17

Trasa 3. RO bo prinesla hrup, strupen zrak, vibracije, trajno uničenje okolja v katerem živi na koncentriranem območju ca. 1700 ljudi.

Pripomba 3.18

Imam vnuka, ki ima astmo. Želim, da bo živel v zdravem naravnem okolju, da bo dihal čist zrak in ne bo imel težav z dihanjem. Hitra cesta bi poslabšala kvaliteto življenja mojega vnuka.

Predlagana trasa hitre ceste ni primerna za naš kraj, poslabšalo se bo bivalno okolje, hkrati pa posledično naše zdravje, kjer živimo.

Pripomba 3.19 Galič Hubert

Znatna degradacija okolja in poslabšanje bivalnih razmer zaradi izpušnih plinov, hrupa, vibracij

Pripomba 3.20 Janez Krajnc

Predlagana trasa 3RO od Celja do Zidanega mestu je v temelju zgrešena.

- zaradi nedopustnega posega v okolje z visokimi negativnimi vplivi na zdravje lokalnega prebivalstva
- izrazito poslabšanje kvalitete zraka, prekomernega onesnaževanja s hrupom in visokega tveganja za razvoj različnih obolenj

Pripomba 3.21 Petra Vindišar

OPNVR varianta (Celje – Novo mesto) se v Laškem zelo približa strnjenemu spalnemu naselju, kjer živi po koncentraciji največje število prebivalcev Laškega (Debro, Sp. Rečica) ca. 1500 ljudi. Posledično se poslabša kvaliteta bivanja zaradi hrupa, vibracij, škodljivih plinov (delci PN10) in vsem le-tem tukaj stanujočim (obolevnost).

Stališča 3.17 do 3.21:

Izraženo je mnenje. Glede na podatke o prebivalstvu v naseljih na območju ob predlagani trasi živi manjše število prebivalcev, kot je navedeno v pripombi in manj, kot ob sedanji glavni cesti. Pri oceni hrupa in emisij v zrak so bili upoštevani podatki o načrtovanem prometu in poteku trase. Hrup in emisije v zraku bo možno natančneje oceniti, ko bo načrtovana cesta natančneje sprojektirana, na podlagi česar bodo za hrup opredeljeni omilitveni ukrepi. Ti bodo hrup zmanjšali na sprejemljivo raven (pod mejne vrednosti, opredeljene v zakonodaji).

Pripomba 3.22 Razgoršek Sabina

Odločno nasprotujem izgradnji ceste saj bi življenje ob njej postalo nevzdržno. Pod stanovanjsko hišo že imamo obstoječo magistralno cesto in železniško progo Celje-Ljubljana. Hrupa je ogromno in težkih kovin v zraku. Z izgradnjo hitre ceste nad našo stanovanjsko hišo, bi se stanje poslabšalo še najmanj za 3x. Življenje ob samih cestah bi postalo nemogoče.

Stališče 3.22:

Izraženo je mnenje. V primeru izgradnje načrtovane ceste se bo promet po obstoječi glavni cesti zmanjšal. Večji del trase načrtovane ceste na območju Laškega poteka v

predorih. Vplivi na okolje bodo na trasi načrtovane ceste zmanjšani z omilitvenimi ukrepi pod zakonsko določeno raven. Glej tudi stališča 3.1.1, 3.1.2, 3.2.1 in 3.2.2.

Pripomba 3.23

Predlagatelji želijo umestiti hitro cesto v ozko dolino (Sp. Rečica, Debro), ki ji že sedaj izpostavljena slabi kakovosti zraka (Fragmat-plini, kamnolom Rečica-prašni delci, neprevetrenost doline, kurjava na drva). Hitra cesta bi dodatno drastično poslabšala kakovost zraka. Prestavite hitro cesto ven iz doline.

Stališče 3.23:

Izraženo je mnenje. Pri oceni hrupa in emisij v zrak so bili upoštevani podatki o načrtovanem prometu in poteku trase, vključno z reliefom in klimatskimi razmerami. Na druge emisije v zrak, kot je kurjava na drva in obratovanje kamnoloma, načrtovana cesta nima vpliva, ampak so predmet spoštovanja predpisov in delovanja inšpekcijskih služb.

Pripomba 3.24 Polona Vičič

Predlagani potek 3. razvojne osi v sredinskem delu je nesprejemljiv iz okoljskega vidika, saj poteka po ozki in neprevetreni (velik del leta) kotlini reke Savinje. Prav tako je predlagana trasa nesprejemljiva zaradi neposredne bližine vodnih virov ter dejstva, da velik del trase poteka po gosto naseljenih predelih in v bližini pomembnih turističnih objektov.

Stališče 3.24:

Izraženo je mnenje. Po kotlini reke Savinje že sedaj poteka glavna cesta in emisije se bodo z rastjo prometa povečevale tudi v primeru, da se ohrani sedanje stanje cest. Obravnavane variante se v kar največji meri izognejo območjem vodnih virov. V primeru predlagane načrtovane ceste pride tudi do odmika glavnine prometa iz bližine črpališč termalne vode za zdravilišče Laško, s čimer se zmanjša tveganje za onesnaženja. Z odklikom se bo zmanjšala tudi hrupna obremenjenost zdravilišča.

Pripomba 3.25 Matej Vičič

Predlagana trasa hitre ceste poteka mimo spalnega naselja, približa se stanovanjskim objektom. V pasu 100m direktno vpliva in s tem poslabša kvaliteto življenja prevelikemu številu prebivalcev, zato zahtevam umik trase iz območja Občine Laško.

Predlagana trasa hitre ceste je namenjena tranzitu in Laško ter prebivalci z umestitvijo megalomanskega projekta ne rešujemo prometnih problemov pretočnosti, dobimo pa hrup in smog z dodatnim onesnaževalcem, ki bo aktiven 24 ur 365 dni v letu, zato zahtevam umik trase iz območja Občine Laško.

Stališče 3.25:

Izraženo je mnenje. Multikriterijska analiza zajema celotno traso oz. vsako izmed obravnavanih različic v celoti. Tudi ocena primernosti se nanaša na posamezno traso v celoti. Pri oceni hrupa in emisij v zrak so bili upoštevani podatki o načrtovanem prometu in poteku trase, vključno z reliefom in klimatskimi razmerami. Kar zadeva Laško, bi načrtovana cesta razbremenila obstoječo cesto, ki poteka skozi mesto, ter s tem pozitivno vplivala na obstoječe bivalne pogoje. Glej tudi stališče 7.15.11.

Pri oceni hrupa in emisij v zrak so bili upoštevani podatki o načrtovanem prometu in poteku trase, vključno z reliefom in klimatskimi razmerami.

Pripomba 3.26 Luka Picej

Menim, da bi bilo v OP potrebno poglavja glede kakovosti zraka po osneževalih razširiti glede na pripravljeno obsežnost ostalih segmentov. Predlagam izvedbo meritev kakovosti zraka tako, kakor je stanje danes na točki (merilna mesta) Thermana d.d ob G1-5, v blokovnem naselju in pod predvideno traso osi ceste v Rečici. Dobljene vrednosti je potrebno v skladu z znanimi metodami aplicirati na leto 2026 do 2030, ko bo pričela funkcija prometnice, upošteva, da bodo takrat motorna vozila v večini že električna in na višji ekološki ravni. Javnost bi morala biti obveščena o zaključkih oz. z eventualnimi potrebnimi ukrepi dodatka OP.

Stališče 3.26:

Izraženo je mnenje. Za pripravo okoljskega poročila niso bile opravljene meritve, ampak okoljsko poročilo temelji na modelnih izračunih obremenitve s hrupom in emisijami v zrak ter potencialnih obremenitev voda. Vsi modelni izračuni bodo morali upoštevati trende rasti prometa in razvoja vozil in na podlagi tega bodo pripravljene projekcije za referenčno časovno obdobje. V naslednjih fazah načrtovanja bodo pripravljene še natančnejši modelni izračuni, v okviru priprave poročila o vplivih na okolje pa bodo opravljene tudi meritve. V Poročilu o vplivih na okolje, ki je podlaga za izdajo okoljevarstvenega soglasja za tak poseg, bodo namreč morali biti ocenjeni vplivi posega med gradnjo, obratovanjem in razgradnjo ter podani ustrezni omilitveni ukrepi. Točke meritev bodo izbrane na podlagi značilnosti okolja in načrtovanega posega, vendar jih v tej fazi zaradi strateške ravni načrtovanja (študija variant oz. idejna zasnova) še ni mogoče opredeliti. Opredeliti jih bo mogoče kasneje, najkasneje v fazi priprave Poročila o vplivih na okolje, ko je izbrana trasa podrobno načrtovana.

Pripomba 3.27 Aljoša Bolčina

Izražam nasprotovanje predvideni umestitvi sredinskega dela, 3. razvojne osi — OPNVR, skozi občino Laško, po ozki dolini reke Savinje, proti Rimskim Toplicam. Takšna umestitev hitre ceste bo neposredno vplivala na zdravje vseh prebivalcev goste naseljene Laške kotline in na zdravje vseh, ki prebivajo v naseljih s strnjeno poselitvijo, v ozki dolini porečja reke Savinje — Lahomšek, Marija Gradec, Radoblje, Strmca, Udmat, Modrič, Sevce,...

Izredno zaprta in slabo prevetrena kotlina v Laškem, ki se nadaljuje z ozko dolino po porečju reke Savinje že danes predstavlja problematično okolje, kjer je kakovost zraka zelo pogosto poslabšana z visokimi koncentracijami onesnaževal — SO₂, CO, NO₂,... Še posebej problematična pa je prisotnosti izredno visokih koncentracij trdnih prašnih delcev PM₁₀. Zadrževanje visokih koncentracij onesnaževal na dnu Laške kotline in v dolini porečja reke Savinje zelo stopnjuje redna prisotnost značilne anticiklonalne megle.

Z umestitvijo dodatne hitre ceste v že tako problematično okolje, se bi koncentracije onesnaževal v zraku drastično dvignile, s čimer bi se turističnemu kraju naredila izjemna škoda, okoliškim prebivalcem pa bi bila s tem kršena temeljna ustavna pravica RS — 72. člen: »Vsakdo ima v skladu z zakonom pravico do zdravega življenjskega okolja.«.

Zgoraj navedenemu dejstvu pritrjujejo številne študije, ki so bile objavljene v strokovnih zdravstvenih revijah in jasno kažejo na povezave med emisijami toksičnih plinov, ki nastanejo v cestnem prometu in različnimi dejavniki zdravstvenega tveganja kot so povečano število astmatskih napadov in drugih težav z dihalni, najrazličnejša ralnva obolenja, srčni

napadi, prezgodnji porodi ter splošno povečano stopnjo umrljivosti. Navajam zgolj nekatere izsledke študij, ki so bile izvedene v tujini:

- Otroci, ki živijo blizu prometnih cest imajo več možnosti, da zbolijo za levkemijo in drugimi oblikami raka. (Pearson, Wachter, Robert L. Pearson, and Kristle Ebie. (2000). Distance-weighted traffic density in proximity to a home is a risk factor for leukemia and other childhood cancers. Journal of Air and Waste Management Association)
- Zmanjšanje cestnega prometa zmanjša pogostost astmatskih napadov. (Friedman, Michael; Kenneth Powell MD; Lori Hutwagner; Leroy Graham; Gerald Teague. Impact of Changes in Transportation and Commuting Behaviors During the 1996 Summer Olympic Games in Atlanta on Air Quality and Childhood Asthma, Journal of the American Medical Association, 2001)
- Emisije saj trdnih delcev kažejo povezavo z razvojem pljučnega raka in kardiopulmonalno umrljivostjo. (Pope, Clive Arden III; Richard P. Bumett, et al. Lung Cancer, Cardiopulmonary Mortality, and Long-term Exposure to Fine Particulate Air Pollution. Journal of the American Medical Association, March 6 2002)
- Onesnaževanje z emisijami iz cestnega prometa povezano z manjšo pričakovano življenjsko dobo prebivalcev, ki živijo v bližini prometnih cest. (Hoek, Brunekreef, Goldbohn, Fischer, van den Brandt. (2002). Association Between Mortality and Indicators of Traffic-related Air Pollution in the Netherlands: A Cohort Study)

Iz zgoraj navedenih dejstev lahko jasno sklenemo, da bi se kakovost bivanja v Laški kotlini in v dolini porečja reke Savinje znatno poslabšala. Umestitev 3. razvojne osi v takšno področje pa bi prinesla številne zdravstvene posledice za prebivalce. Zato je predlog OPNVR neustrezen.

Stališče 3.27:

Izraženo je mnenje. Pri oceni hrupa in emisij v zrak so bili upoštevani podatki o načrtovanem prometu in poteku trase, vključno z reliefom in klimatskimi razmerami. Predlagana varianta se s potekom skozi predore odmika od območij z večjo koncentracijo poselitve, kot je Laško, skozi katerega sedaj poteka glavna cesta, na kateri se bo promet povečeval tudi brez izvedbe 3. razvojne osi. Pri navedenih študijah je treba upoštevati koncentracije oz. način izvedbe študije in značilnosti prometa in poselitve (npr. Atlanta po velikosti in gostoti prometa ni primerljiva z naselji ob predlagani varianti).

Pripomba 3.28 Krajanji zaselka Šmihel nad Laškim, Janez Burger, Marija Burger, Peter Burger, Gregor Zajc, Jerneja Burger

Krajanji zaselka Šmihel nad Laškim s hišnimi številkami 1 do 6 imamo nekaj pripomb na predstavljeno varianto trase nove (baje dvopasovne) ceste. Najbolj smo prizadeti stanovalci hišnih številk Šmihel 5a, 5b in št. 6, ker naše hiše stojijo na robu strmega pobočja nad potokom Rečica, v katerega naj bi bil, kot je razvidno iz diap projekcije, vhod v predor pod hribom Šmihel - v projektu imenovanem Strmca 1, manj kot 100 metrov pod okni naših spalnic, katere pa imamo vsi obrnjene proti severni strani. Tako bi imeli poleg več ali manj hrupa pod okni tudi ves smog in izpušne pline iz predora točno pod nosom.

Stališče 3.28:

Izraženo je mnenje. Pri oceni hrupa in emisij v zrak so bili upoštevani podatki o načrtovanem prometu in poteku trase, vključno z reliefom in klimatskimi razmerami. V tej fazi prostorskega načrtovanja je potek trase okvirno določen, v naslednji fazi pa bodo pri natančnejšem načrtovanju možni še določeni odmiki odvisno od tehnične zahtevnosti in izvedljivosti.

Pripomba 3.29 Judita Djordjević

Ustava RS določa, da ima vsak pravico do zdravega življenjskega okolja. Umestitev dvopasovnice v Laško pa bi nam kratila to pravico, odvzela bi nam zdrav bivalni prostor, cesta bi bila močno obremenjena, krajani pa bi se dušili v hrupu in smogu neprevetrene doline. Menim, da predlagana varianta posega v mesto oz. strnjeno bivalno naselje in območje turistične in zdraviliške dejavnosti.

Pripomba 3.30 Franc Jančič

Odločno nasprotujem umestitvi dodatne ceste skozi Laško, ker:

- Takšna gradnja pomeni popolno uničenje terena skozi Laško, pomeni popolno uničenje bivališč ljudi, domačih in divjih živali, pomeni konec kmetijskih površin in pridelave hrane tudi zaradi dodatne onesnaženosti
- Človek za bivanje in razvoj potrebuje mirno in čisto okolje
- V Laškem in Rimskih Toplicah je edina perspektivna gospodarska panoga turizem. Zaradi dodatnega ropota, prašenja, plinov in druge nesnage, ne bo množičnega turizma in bodo milijonska vlaganja v turizem propadla

Stališči 3.29 in 3.30:

Izraženo je mnenje. Obremenjenost okolja zaradi glavne ceste skozi Laško je že sedaj velika in analize kažejo, da bo promet še naraščal. Varianta V1 bi izboljšala pretočnost sedanje prometnice skozi Laško in s tem zmanjšala količino emisij in hrup, varianti V2 in OPNVR pa bi glavnino prometa odmaknili, zaradi česar bi se v samem Laškem znatno zmanjšali hrup in emisije v zrak zaradi prometa. Glej tudi stališče 3.25 in stališči 7.1.1 in 7.1.2.

Pripomba 3.31

Da objavljena nova, delno prilagojena, trasa še vedno ni sprejemljiva za krajan KS Rečica. Našim krajanom, še posebno v Spodnji Rečici, kjer je predviden viadukt čez dolino, ne zagotavlja, da se njihovo bivanjsko, že sedaj ogroženo, okolje ne bo bistveno poslabšalo zaradi permanentnega hrupa in povečanja emisij škodljivih delcev PM 10. Tranzitna cesta poteka preblizu strnjene stanovanjskega in blokovega naselja. Že leta 2008 sta to ugotavljala oba ministrstva, MOP in MP RS Slovenije in sicer, da je družbeno nesprejemljiva ter ekonomsko neupravičena.

Stališče 3.31:

Izraženo je mnenje. Glej tudi stališča 7.15.1 do .715.14

Pripomba 3.32 Janči Potočin

Zdravje Laščanov se bo drastično poslabšalo, povečale se bodo bolezni dihal, srca, ožilja, še posebno pri otrocih. Prišlo bo do nepopravljive degradacije krajine, zamlje in zraka. Ob osnovni šoli Debro se načrtuje urejanje rekreacijske površine za učence, ki bo oddaljena 300m od hitre ceste. Dvopasovnica bo prekinila predvideno občinsko traso, namenjeno izgraditvi kolesarskih poti. Laško s hrupom obremenjuje že železniška proga Celje-Zidani Most. Dodaten tranzitni promet težkih in številnih tujih kamionov pa bo hrup izrazito povečal in napravil življenje ljudi v strnjenih naseljih ob trasi nevzdržno.

Stališče 3.32:

Izraženo je mnenje. Načrtovana cesta bi izboljšala pretočnost sedanje prometnice skozi Laško in s tem zmanjšala količino emisij in hrup, v bivališča, kmetijske površine in podobno pa bi posegla minimalno. Glavnino prometa bi odmaknili iz strnjenegega naselja, zaradi česar bi se v samem Laškem znatno zmanjšali hrup in emisije v zrak zaradi prometa. Traso je mogoče v naslednji fazi načrtovanja podrobneje načrtovati tako, da ne bo vplivala na športno rekreacijske in šolske dejavnosti.

Načrtovana kolesarska povezava med Celjem, Laškim in Zidanim Mostom v glavnem poteka po desnem ali levem bregu Savinje. V naslednjih fazah načrtovanja predlagane variante bosta projekta usklajena.

Pripomba 3.33 Andrej Jančič

Zakaj se načrtuje gradnja hitre ceste skozi gosto naseljena območja ali v njihovi neposredni bližini? Hitre ceste se ne gradi skozi gosto naseljena območja ali v njihovi neposredni bližini. Na takšen način se namreč preveč posega v kakovost bivanja tako v času gradnje, kot tudi v času uporabe hitre ceste. Ob gradnji so prebivalci izpostavljeni učinkom miniranja, vrtnanja, izkopov, hrupa težkih delovnih strojev in tovornjakov,... V času uporabe zgrajene hitre ceste na vsem škodljivim vplivom prometa (emisijam CO₂, emisijam drugih škodljivih plinov, težkih kovin, trdih delcev, hrupu, vibracijam zaradi težkega tovornega prometa,...). Vsi zgoraj naštetih vplivi dokazano zelo negativno vplivajo na zdravje in počutje ljudi. S predlogom trase OPNVR se večkrat povsem približate gosto naseljenim območjem Debra, Spodnje Rečice, Laškega, Strmce in Rimskih Toplic. Takšen pristop vodi v veliko nepotrebnegega rušenja obstoječih objektov. Prebivalci objektov, ki ob cesti ostanejo pa ne zaradi premajhnih odmikov od ceste ekstremno izpostavljeni zg. opisanim škodljivim vplivom. Poleg same ceste je potrebno upoštevati tudi ostale objekte, ki so sestavni del takšnega posega (avtocestni priključki, predori, viadukti, mostovi, zaščitni zidovi, počivališča, nove bencinske črpalke, zaščitna ograja ob celotni trasi ceste,...)

Stališče 3.33:

Izraženo je mnenje. Naselja so v preteklosti rasla ob prometnicah, takšno naselje je tudi Laško. Promet po glavni cesti skozi Laško narašča in prometne študije kažejo, da bo še naraščal ne glede na morebitno gradnjo tretje razvojne osi. OPNVR bi glavnino prometa odmaknila iz Laškega, posledično bi se v samem Laškem znatno zmanjšali hrup in emisije v zrak zaradi prometa. Umestitvi v bližino Rimskih Toplic se tehnično ne da izogniti, je pa že sedaj tu načrtovan pokriti vkop.

V primeru osrednjega dela tretje osi ne gre za avtocesto, ampak za dvopasovnico s primernimi tehničnimi lastnostmi (npr. zavoji, nakloni), da bi jo bilo mogoče po potrebi dolgoročno nadgraditi v štiripasovnico. Trenutno je načrtovanje v fazi študije variant oziroma idejne zasnove, po izboru najprimernejše variante pa bo njen podroben potek natančneje opredeljen v naslednji fazi načrtovanja. Pri podrobnejšem načrtovanju so možne še drugačne tehnične rešitve, tudi odmiki oziroma optimizacije.

Pripomba 3.34 Lidija Kačič

- Dolina – Kotlina ni prevetrena, posledično zastajanje plinov in onesnaženost
- Uvoz – izvoz na avtocesto, predor, zaviranje, pospeševanje dodatno onesnažujejo s škodljivimi izpuhi
- Bolezni: V naselju Strmca je že sedaj rak v vsaki drugi hiši. Podatke o visoki umrljivosti, slabem zdravstvenem stanju v primerjavi s SLO povprečjem najdete na <http://občine....?>
- Občina že sedaj precej odstopa od povprečja, v negativnem smislu.....

- Narava: Prevelik poseg v naravi in življenje ljudi v dolini ob reki Savinji, ob njej je cesta, železnica in na vsaki strani hribovje z naselji Strmca in drugi strani Radoblje....saj avtocesta ločuje področja in s tem ljudi.
- Trasa je najdražja in ni primerno umeščena v naravo in ljudi, s predvidenimi posegi, večinoma predori in viadukti v celih dolinah/kotlinah v pretežnem delu le-te.

Stališče 3.34:

Izraženo je mnenje. Pri oceni hrupa in emisij v zrak so bili upoštevani podatki o načrtovanem prometu in poteku trase, vključno z reliefom in klimatskimi razmerami. Pojav bolezni in negativno stanje v občini, navedeno v pripombah, je verjetno posledica več dejavnikov, vendar o odstopanjih od slovenskega povprečja nismo našli podatkov. Glej tudi stališče 3.32.

Pripomba 3.35 Bernard Vrbovšek

Sem proti graditvi avtoceste preko Laškega

Smo v času, kjer se na račun kogarkoli vse bolj gleda na to kako cim bolj povečati dobiček ne glede na kvaliteto življenja ljudi in uničevanje okolice - čeprav se piše in govori nasprotno, ljudje pa v praksi doživljamo in občutimo drugače. Ne dolgo nazaj me je hči stara 8 let s strahom spraševala zakaj imajo ljudje v polnih avtobusih ob spremstvu policije na obrazih bele maske. Zraven tega smo gledali na televiziji kako rinejo med nas ljudje z drugačno kulturo in se vsiljujejo v naše življenje. Vemo, da se vse to se dogaja zaradi posledice hrepenenja po denarju (Amerika sesuje notranji red v državah, ki so pred vmešavanju lepo funkcionirale na svoj način, naredi kaos, nato posledice nosimo mi ljudje sami). Kaj nas vse to uči. Da vse kar so prigarali naši predniki, se borili zato, da bomo živeli na varnem, zdravem in lepem okolju, brez vsiljevanja tujih kultur in navad, da bi sedaj vse to prodali, da bomo bolj Evropski. V zgodovini nas Turki nikoli niso premagali, sedaj nas vsak čas bodo, če nas že niso.

Avtocest sever jug prinaša kriminal in s tem veliko nevarnost. Pri velikem tranzitu, ki se bo drastično povečal, če jim bomo nudili hitrejšo pot, prinaša s seboj (navlako smeti, kriminal, na odcepih bodo stali v obraz zažgani ljudje in opravljali svoje potrebe, popravljali avte, malicali, če jih zaustavi policija, vemo da jih obravnava na odcepih, vsakomur smo hitreje dosegljivi, kriminalu, ropanju po hišah, ugrabljanju otrok,... V primeru, če se karkoli kriminalnega zgodi, bo storilec že čez eno uro v sosednji državi. Že sedaj, ko so nam pred časom v Laškem ukinili delovanje policijske postaje ponoči, pomeni da v primeru, da vidiš ponoči vsiljivca na tvojem dvorišču, rabi policija eno uro iz Celja da pride na pomoč. Pomeni varnost je že sedaj na minimumu, kako bo šele po tem posegu v naše okolje. Kup betonskih blokov in konstrukcij v našo naravo, in zgoraj omenjene stvari, močno skazijo turistično Laško, ki se nahaja v lepi okolici.

Stališče 3.35.1:

Izraženo je mnenje. 3. razvojna os ni namenjena tranzitnemu prometu iz oddaljenih držav, saj ni del velikih panevropskih prometnih koridorjev, načrtovanih za tranzitni promet, poleg tega ni načrtovana avtocesta ampak dvopasovna cesta. Spremembe v poselitvi, javnih storitvah in podobno niso povezane z načrtovano 3. razvojno osjo.

Tistim ki načrtujejo to traso, bi priporočal, da predejo živeti v Laško in se nato odločijo, če so tu res najboljši pogoji, ker ravno v tem letnem času sedaj je najbolj razvidno v kakšni kotanji živimo, da imajo povsod v Sloveniji že ob 7 ali 8 uri zjutraj sonce, pri nas ga pa vidimo malo pred dvanajsto, prej se megla ne razpiha. Vemo da meglica čisti ozračje, ta meglica pa z vso nesnago vseh izpušnih plinov in trdih delcev pada proti tlem, mi jo pa najprej vdihujemo, nato pa uživamo pridelke iz tako zastrupljene zemlje. Na vprašanje, če imam na izbiro varnost ali

denar, se bom seveda v prvi vrsti odločil za varnost. Na vprašanje, če imam raje zdravo in lepo okolico ali več denarja, se bom sigurno odločil za zdravo okolico.

Stališče: 3.35.2:

Izraženo je mnenje. Sedanja onesnaženost zraka v Laškem je posledica več dejavnikov, od emisij iz individualnih kurišč (ogrevanje) in industrijskih emisij do prometa. Promet se bo na obstoječi glavni cesti povečeval tudi brez izvedbe 3. razvojne osi.

Glej tudi stališče 3.32.

Pripomba 3.36 Olga Krajnc

Trasa razvojne osi Celje – Zidani Most je povsem zgrešena zaradi velikega onesnaževanja okolja v tej ozki dolini – poslabšanje kvalitete zraka, prekomerno onesnaževanje s hrupom in visokega tveganja za nastanek težko ozdravljivih obolenj.

Stališče 3.36:

Izraženo je mnenje. Predlagana varianta bi promet s sedanje glavne ceste, ki poteka skozi Laško, umaknila v zaledje in s potekom skozi predore zmanjšala hrup v okolju, na območju sedanje glavne ceste pa bi se kakovost zraka zaradi zmanjšane prometa izboljšala. Glej tudi stališče 3.32.

Pripomba 3.37

Že 41 let je Strmca pri Laškem moj dom. Skupaj z že žal pokojnim možem sva si tukaj ustvarila dom in ga skrbno negovala. Imam tudi velik vrt, sadno drevje in čebelarstvo dejavnost. Avtocesta mi vzame vse kar sem celo življenje gradila in v kar sem vložila ves svoj denar. Strah me je hrupa, ki bi prišel z viadukti, strah me je izpušnih plinov, sem namreč težak astmatik in tudi v mesta ne zahajam rada, ker je moj dom med hribi, v čistem okolju in v zvoku gozdnih ptic. Prosim ne vzemite mi tega.

Pripomba 3.38

Sem proti izgradnji hitre ceste, saj je oz. naj bi bila oddaljena od moje hiše 70m. Ves smog in hrup bi imeli mi vaščani, koristi bi pa imeli drugi. Sem tudi slabega zdravja, zato bi mi (in ostalim) hitra cesta bila v veliko škodo in veliko breme za vse nas. Poiščite si drugo traso.

Pripomba 3.39

Sem proti izgradnji hitre ceste, saj naj bi bila oddaljena od moje hiše 70m. Sem invalid astmatik, zato bi mi bila v veliko škodo in breme. Poiščite si drugo traso, saj bo tudi cenejša.

Pripomba 3.40

Zagrajska dolina med Grajskim hribom in Grmado je sorazmerno ozka dolina, v kateri je strnjeno naselje Zgrad. Zlasti v času kurilne sezone je ob nizkem zračnem pritisku tu zrak velikokrat dalj časa skupaj obupno slab, saj ni praktično nikoli nobenega vetra, dolina ni prezračena. Že od kurišč in megle se zadržuje v zraku veliko prašnih delcev, tako da hiš ni mogoče zračiti do naslednjih padavin. Cesta, ki je v razgrnitvi, bi z raznimi težkimi tovornjaki

v tranzitu in z njihovimi izpuhi našo ozko dolino dodatno močno obremenila s slabim zrakom in prahom ter hrupom. Poleg neugodnega vpliva na dihala krajanov so prašni delci neprimerni za zelenjavne vrtove in kmetije v tem okolju in tako dodatno škodljivi.

Pokvarjen izgled kraja, smrad in hrup bi zelo poslabšali kvaliteto življenja v Zagradu. Zato predlagam, da se trasa obvoznice ne izpelje skozi Zagrad.

Stališča 3.37 do 3.40:

Izraženo je mnenje. V fazi izdelave ŠV in ŠV/PIZ je potek trase določen na osnovi idejne zasnove. V kasnejših, podrobnejših fazah načrtovanja bodo vplivi natančneje analizirani v Poročilu o vplivih na okolje, ki je podlaga za izdajo okoljevarstvenega soglasja za tak poseg. Ocenjeni bodo vplivi posega med gradnjo, med obratovanjem in med razgradnjo ter podani ustrezni omilitveni ukrepi. Glej tudi stališče 7.15.11

Pripomba 3.41 Jožica Jožef Beg

Če se bo kljub nasprotovanjem gradila predlagana varianta, prosim za pojasnilo, kako bo poskrbljeno za kakovost življenja med gradnjo dvopasovnice (med gradnjo avtoceste je bilo zelo veliko nepravilnosti, ki so povzročale težave prebivalcem vasi nad avtocesto (Herinja vas, Paha, Štravberk ...). Ker naj bi bil pod vogalom naše hiše zgrajen predor Herinja vas, me zanima, kako bi potekala dela v zvezi z gradnjo predora: kako bi jo občutili stanujoči v hiši in kako varna so takšna dela za objekt.

Stališče 3.41:

Izraženo je mnenje. Potek gradnje načrtovane ceste bo natančneje opredeljen v naslednjih fazah načrtovanja. V Poročilu o vplivih na okolje, ki je podlaga za izdajo okoljevarstvenega soglasja za tak poseg, bodo ocenjeni vplivi posega med gradnjo, obratovanjem ter podani ustrezni omilitveni ukrepi. Omilitveni ukrepi bodo opredeljeni tudi v uredbi o DPN. V primeru škode na objektih mora investitor poskrbeti za sanacijo.

4. PRIPOMBE IN PREDLOGI, KI SE NANAŠAJO NA PROMET IN EKONOMIKO

Pripomba 4.1 Terme Krka

Terme Krka d.o.o., Novo mesto, zavračamo vsakršen predlog umestitve nove državne cestne povezave v neposredno bližino naše poslovne enote Terme Šmarješke Toplice. Ne strinjamo se s trditvijo, zapisano v Povzetku za javnost in ponovljeno s strani predstavnika Ministrstva za okolje in prostor na javni obravnavi v Šmarjeti, dne 20.10.2016, po kateri naj bi priključek Šmarješke Toplice omogočal boljšo dostopnost Term Šmarješke Toplice. Naši gostje že imajo kvalitetno cestno povezavo, saj je zdravilišče le nekaj minut vožnje oddaljeno od priključka Kronovo na avtocesti Ljubljana Zagreb.

Pripomba 4.2

Smo manjša ekološka kmetija, ki domuje v prelepi Gorenji vasi. V dobro vseh ljudi in z upanjem, da naša zelena dolina ostane neokrnjena, da se bojo turisti radi vračali k nam in bomo domačini živeli v prijetnem okolju, vam polagamo na srce, da dobro premislite o tem, ali je res potrebno cesto izpeljati po tem planu?

Vsakdo, ki želi priti na hitro cesto, iz naših krajev, ima 7 minut do Kronovega ali do Dobruške vasi 10 minut. A se bomo zaradi teh par minut odločili, da se odpovemo naši preteklosti, sedanjosti in prihodnosti?

Stališči 4.1 in 4.2:

Izraženo je mnenje. »Kvalitetna cestna povezava« do avtoceste A2, ko pelje skozi naselje Šmarješke Toplice nekaj pod 4.500 vozil/dan povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) oz. pod 5.000 vozil na delovni dan, bi ob vsaj podvojenem prometu čez kako desetletje delovala občutno manj kvalitetno, kar bi čutili tako gostje kot prebivalci.

Načrtovana cesta v sklopu 3. razvojne osi bi delovala kot obvoznica, ki bi nase prevzela približno 3/4 predvidene količine prometa, kar bi prineslo bistveno izboljšanje prometnih in bivanjskih razmer v naselju, tudi glede na sedanje stanje.

Predlagana trasa načrtovane ceste bi, podobno kot obstoječa cesta, potekala mimo Gorenje vasi (ne skoznjo) in tako kljub povečanju PLDP ne bi bistveno vplivala na kakovost bivanja v njej. Vpliv predvidene količine prometa (okrog 8.000 vozil/dan PLDP čez 10 let ali nekaj kasneje) bi bil na obstoječi cesti večji, kot če bi vozil po sodobnejši dvopasovnici.

Pripomba 4.3 Bernard Vrbovšek

Sem proti graditi avtoceste preko Laškega. Takšen sistem 14 km do avtoceste nam čisto ustreza, zato sem odločno proti in se zavzemal, da do realizacije avtoceste skozi Laško ne bo prišlo.

Pripomba 4.4

Da je Laško trenutno od avtoceste oddaljeno 14 km je to prednost in ne slabost. Glavna turistična subjekta sta danes od avtoceste oddaljena 14 in 22 km. Dostopnost je odlična. Znamenitosti in ponudniki v zaledju pa bi z izgradnjo avtoceste ostali na slabi lokalni infrastrukturi.

Manj prometa s težkimi tovornjaki na sedanji glavni regionalni cesti Celje - Zidani Most lahko dosežemo takoj s kontrolo in spoštovanjem cestno prometnih predpisov, ki tranzitni promet že sedaj prepovedujejo, vendar tranzit tovornih vozil kljub temu poteka skozi Laško. Tranzitni tovorni promet preko Laškega bi bilo že sedaj potrebno preusmeriti na obstoječe avtoceste. V primeru izgradnje avtoceste lahko po zgledu dogajanja na obstoječih avtocestah pričakujemo vsaj enkrat tedensko zaradi nesreč in zaprtja avtoceste totalni kaos in zastoj na obstoječi regionalni cesti, saj bi se nanjo zgrnilo že v manj kot 10ih letih 2x več prometa kot ga imamo doslej

Pripomba 4.5

- Prebivalci Laškega tranzitne ceste skozi Laško ne potrebujemo, saj imamo ta privilegij, da živimo v relativno zdravem naravnem okolju in imamo do avtoceste le dobrih 10km, zato bi takšna cesta za nas pomenila le nerazumno odrekanje zdravemu in prijetnemu bivalnemu okolju ter emigracijo socialnega kapitala in kadrov.
- Nerazumno je, da je predlagana varianta ceste, ki je najdražja, kljub temu, da že na osnovi uporabljenih metodologij ocenjevanja, ki so lahko diskutabilne, vse tri obravnavane variante dajejo zelo podobne rezultate v smislu prostorskega vidika, gradbeno tehničnih kriterijev, prometno ekonomskega vidika in okoljskega vidika, z izjemo rešitve južne obvoznice skozi za Celje, ki je že na prvi pogled boljša za Celje s predlagano varianto G2-n1, vendar za ceno na račun Laškega.
- Nerazumljivo je, da pri obravnavi variant niso bila upoštevana argumentirana stališča, predlogi in želje lokalnih skupnosti ter prebivalcev območij ostalih dveh variant, ki imata dejansko omejeno mobilnost zaradi slabih prometnih povezav, boljše naravne pogoje za umestitev ceste in drugačno gospodarsko usmeritev, tako, da bi jim tretja razvojna os preko njihovega območja dejansko prinesla izjemen razvojni potencial z bistveno manjšim negativnim vplivom kot predlagana varianta G2-n1, ter s tem upravičila opredelitev tretje razvojne osi tudi kot prioriteto skladnejšega razvoja RS. Kot je razbrati iz objavljenih argumentiranih stališč, si oboji, za razliko od Laščanov, želijo ter potrebujejo tretjo razvojno os preko njihovega območja in to v cenejši izvedbi ter z bistveno manjšim neposrednim obremenjevanjem okolja.

Pripomba 4.6

Mislím da bi izgradnja hitre ceste skozi Laško in dolino proti Zidanem mostu v glavnem prinesla tranzit –za samo območje pa bolj malo. Ker predvidena trasa poteka zelo blizu strnjenih naselij bi z izgradnjo bistveno poslabšali bivalne pogoje – hrup in onesnaženje tako zaprte kotline kot je laška. Predlagam posodobitev obstoječe državne ceste, veliko priključkov je možno združiti in s tem povečati pretočnost, tranzit pa prepovedat. To je najcenejše in najmanjši vpliv na okolje. Izgradnji hitre ceste nasprotujem.

Pripomba 4.7

Cesta bo zgrajena za tranzitni promet iz vzhodnih držav proti jugu. Domačini te ceste ne bodo kaj prida koristili. Tisti, ki se vozijo v Celje, se sigurno ne bodo peljali do izvoza Laško, potem pa do izvoza Levec. Čas potovanja se jim bo podaljšal za dovoz na dvopasovnico, potem pa še iz Levca v Celje ob največji prometni konici. Tudi tisti, ki se bodo pripeljali do izvoza Tremerje, se ne bodo vključili na novo cesto, ampak bodo nadaljevali vožnjo po obstoječi cesti do Celja, da bi se izognili Levcu. Zato predlagam, da rekonstruirate obstoječo cesto, v Celju pa postavite prometni znak, da je vožnja kamionom prepovedana in jih usmerite na avtocesto. Kamionom naj bi bila vožnja dovoljena le za lokalni promet. Tako bi

takoj rešili pol problema. Moja pripomba je, da se izbere kozjanska varianta, obstoječa cesta pa se usposobi za normalni promet, s tem, da se kamioni preusmerijo na avtocesto.

Pripomba 4.8 Potočin Janči in pripomba 4.9 Olga Krajnc

To je le tranzitna cesta na vzhodni del Evrope – zato naj bo Laško, Rimske Toplice pomembno turistično področje.

Kamionski tranzitni promet je resen problem za mesto Celje in ga je potrebno rešiti. Vendar so si celjski veljaki na čelu z županom zamislili Y varianto po dolini Savinje. Od te menda ne odstopajo ter izvajajo medijski in še kakšen pritisk. Problem bi lahko rešili že s tem, da bi dosledno upoštevali prometni znak na Cesti 14. divizije o omejitvi vožnje določenih tovornih vozil. A policija ne ukrepa. Celjski oblastniki izvajajo dodaten pritisk na Laščane in Rimljane.

Stališča 4.3 – 4.9:

Izraženo je mnenje. Gradnja avtoceste skozi Laško ni predvidena. Načrtovana cesta je dvopasovnica in je mimo Laškega načrtovana kot obvoznica, ki bi občutno razbremenila obstoječo cesto. Ta je že danes na robu kapacitete, v prihodnosti pa bi ob predpostavljenem povečevanju prometa prihajalo do prometnih zastojev in z njimi povezanih vplivov (zlasti v Laškem, vključno z zdraviliškim kompleksom). Dostopnost do avtoceste A1 (14 km) bi se poslabšala.

Danes odsek med Celjem in Laškim prevozi okrog 14.000 vozil na dan, čez desetletje pa bo ta količina prometa podvojena. Načrtovana cesta bi z obstoječe ceste, ki poteka skozi mesto, odvedla približno 70% prometa, kar pomeni, da bi se z njeno izgradnjo prometna situacija v mestu (tudi vzdolž turističnih nastanitev in zdraviliških objektov) izboljšala tudi glede na sedanje stanje. Nova dvopasovnica bi v funkciji obvoznice mimo mesta Laško poleg tovornega seveda odvedla tudi tranzit osebnih in drugih vozil, torej tistih, ki svoje poti ne bi začela oz. končala na območju Laškega. Zgolj rekonstrukcija obstoječe ceste ob napovedanem povečanju prometa ne bi zadoščala. Tudi če bi trasa 3. razvojne osi potekala drugje, to ne bi preprečilo povečevanja prometa med Celjem in Laškim in bi podobno obvoznico vseeno potrebovali.

Tranzit tovornih vozil, ki svoje poti ne začnejo in končajo na lokalnem in regionalnem območju, bo preusmerjen na avtocestno omrežje. S prometnega vidika je predlagana varianta (OPNVR) najustreznejša oz. nekoliko boljša od drugih obravnavanih variant, kar je bilo ugotovljeno z ustrežno študijo.

Pripomba 4.10 Rudolf Kocman

Predlagana varianta 3. razvojne osi je za občino nesprejemljiva, saj je tudi najdražja – opcije so druge.

Za razbremenitev prometa skozi Laško je mogoče na več načinov; predlagam:

1. Rekonstrukcija – razširitev obstoječe Laško-Celje
2. Usmerjati tovorni promet na obstoječe avtoceste
3. Prevoz kamionov po železnici

Laško bo tako ostalo turistična-zdraviliška destinacija.

Pripomba 4.11

Uničili boste naše zdravje in naše domove, saj naj bi hitra cesta potekala nekaj 100m stran od nas. Cesta Celje-Zidani Most naj bo prepovedana za tovorna vozila nad 7.5 ton. To že sedaj prepoveduje, vendar se ne upošteva. S tem se bo zmanjšal pretok težkih tovornjakov skozi Laško.

Stališči 4.10 in 4.11

Izraženo je mnenje. Rekonstrukcija oz. razširitev obstoječe ceste med Laškim in Celjem bi zadoščala edino v obliki štiripasovnice, ki bi potekala tudi skozi mesto Laško, v neposredni bližini stanovanjskih, turistično-nastanitvenih in zdraviliških objektov, kar bi pomenilo poslabšanje bivanjskih razmer. Zato je promet smiselno voditi mimo mestnega naselja, še sploh kadar gre za turistično mesto, ter s tem promet v naselju umirjati in zmanjševati njegove negativne vplive.

Načrtovana cesta je dvopasovnica in ne hitra cesta.

Tranzit tovornih vozil, ki svoje poti ne začnejo oz. končajo na lokalnem in regionalnem območju bo preusmerjen na avtocestno omrežje. Promet, predvsem tovorna vozila, ki skozi Laško vozijo med drugimi kraji v regiji (npr. Hrastnik – Celje, Sevnica – Celje...), pa se vodi po obvoznici mimo mesta.

Pripomba 4.12 Srečko Umek

Gradnja dvopasovnice ni dopustna. Ne funkcionalna kot ekonomska. Upoštevan ni varnostni vidik prometnih nesreč, kot tudi ne izboljšava pretočnosti prometa glede na ekonomski dosežek za izgradnjo ceste. Obvezna je samo 4pasovnica po celotni trasi.

Stališče 4.12:

Izraženo je mnenje. Gradnja nove dvopasovnice zadošča za plansko obdobje. V primeru, da bi bila na kateremkoli delu trase kdaj potrebna večja kapaciteta, pa je predvidena možnost razširitve na štiripasovnico. Načrtovane cesta je prometno najustreznejša (največje koristi uporabnikov).

Pripomba 4.13 Janez Krajnc

Predlagana trasa 3RO od Celja do Zidanega mestu je v temelju zgrešena.

- trasa nima nobenega ekonomskega potenciala za razvoj tega okolja, je le tranzitnega pomena (le cestninjenje)

Pripomba 4.14 Andrej Jančič

Trasa OPNVR je ekonomsko neupravičena. Na relaciji Celje – Otočec je 57,5km ceste. Projektantska ocena stroškov je 1.040.000.000eur. Glede na to kako pri nas rastejo stroški takšne investicije bo končna cena gotovo precej višja. Zakaj se ne gradi na mnogo cenejši trasi skozi Zasavje in preostalega denarja ne namenimo za obnovo obstoječih cest, ki so večinoma v katastrofalnem stanju?

Pripomba 4.15

Predlagam da 2pasovno cesto raje umestite skozi Zasavje ali Kozjansko. Ta trasa je najdražja.

Pripomba 4.16

Namesto predlagane variante v vrednosti cca 980mio evrov:

- obnovite obstoječo dvopasovnico Celje-Laško-Rimske Toplice za 200mio evrov
- za razliko vrednosti izvesti cenejšo varianto preko Kozjanskega za cca 700mio evrov
- prepovedati tranzitni promet težjim kamionom skozi Zidani Most, posledično tudi skozi Celje, Laško...

Pripomba 4.17

Spoštovani, moj prvi razlog, zakaj se ne strinjam s to traso je ena najdražjih tras, zato ne razumem zakaj potem tako ostro apelirate nanjo?

Pripomba 4.18 Galič Ida

Z umestitvijo trase skozi to območje se ne strinjam. Trasa je izmed obstoječih variant najdražja in z največ tuneli in viadukti. Slabo vpliva na razvoj turizma.

Pripomba 4.19 GALIČ HUBERT

Najdražja trasa z največ objekti (viadukti, tuneli)- ali imamo toliko viška denarja?

Stališča 4.13 – 4.19:

Izraženo je mnenje. Rekonstrukcija oz. obnova obstoječe dvopasovnice Celje-Laško-Rimske Toplice ne bi zadoščala, saj je ta med Celjem in Laškim že danes na robu zmogljivosti. Načrtovana sodobna dvopasovnica rešuje tudi problem tovornega (in drugega) tranzita oz. prometa, ki skozi Laško poteka med drugimi kraji v regiji. Tranzit vozil, ki svoje poti ne začnejo oz. končajo na lokalnem in regionalnem območju bo preusmerjen na avtocestno omrežje.

Načrtovana cesta je prometno najustreznejša (največje koristi uporabnikov), ugodna je s stališča emisij izpušnih plinov, neposredna obremenitev s hrupom je pri tej varianti najmanjša, najugodnejša je s stališča toplogrednih sprememb, ugodno vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, razbremenila bo obstoječe ceste, bolje povežala regionalna in druga središča in izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti ob načrtovani cesti. Glej tudi stališči 4.20 in 4.21.

Pripomba 4.20

Kot prevoznik smatram, da je trasa nepotrebna in poleg tega tudi najdražja varianta. Nesmiselno je graditi tako drago zadevo za toliko prometa, ki gre tu skozi. Npr. tisti, ki tranzirajo skozi Slovenijo proti Avstriji gredo od Gruškovja proti Šentilju, drugi pa na Obrežje, preko Ljubljani na Karavanke. Če bi naredili traso do mejnega prehoda Vič bi se ta promet, ki gre sedaj proti Karavankam, preusmeril na novo traso in bi posledično predor Karavanke sameval in bil nerentabilen, še posebej ker se bo začela graditi druga cev predora.

Pripomba 4.21 Franc Jančič

Odločno nasprotujem umestitvi dodatne ceste skozi Laško, ker:

- Prebivalci Laškega in okoliških naselij se nismo pripravljene odpovedati vsemu kar smo zgradili, v korist kapitala iz vzhoda, da bodo kamioni drveli iz Turčije, Bolgarije, Romunije, Rusije, Madžarske, Slovaške...Laško bo od dodatne ceste imelo le tranzit, zelo malo lastnega prevoza, ki se bo še naprej odvijal po sedanji magistralni cesti.
- Zato predlagam, da se magistralna cesta posodobi, tovorni promet pa preusmeri na železnico, ki se s tem tudi finančno opomore
- Planirana razvojna os za Laško, Rimske Toplice in ostale kraje v bližini, ne bo razvojna temveč uničevalna os.
- Avtocesto že imamo dokaj blizu v Celju, zato dvopasovnica, štiripasovnica, tu skozi ne pomeni nobenega razvoja za Slovenijo

Stališči 4.20 in 4.21:

Izraženo je mnenje. Gre za srednji del 3. razvojne osi, ki bo med seboj in z njima predvsem bolje povezal kraje med Celjem in Novim mestom in ne za traso, ki bi nadomestila del avtocestnega omrežja in služila mednarodnemu tranzitu. Načrtovana cesta, ki bi jo gradili po etapah, bi glede na sedanje prometne obremenitve na nekaterih delih bila potrebna že danes, glede na predvideno rast prometa in glede na razvojne potencialne pa je smiselna v celoti.

Rekonstrukcija oz. obnova obstoječe dvopasovnice Celje-Laško-Rimske Toplice ne bi zadoščala, saj je ta med Celjem in Laškim že danes na robu zmogljivosti. Načrtovana sodobna dvopasovnica rešuje tudi problem tovornega (in drugega) tranzita oz. prometa, ki skozi Laško poteka med drugimi kraji v regiji. Tranzit vozil, ki svoje poti ne začnejo oz. končajo na lokalnem in regionalnem območju bo, preusmerjen na avtocestno omrežje.

Predlagana trasa načrtovane ceste je prometno najustreznejša (največje koristi uporabnikov), ugodna je s stališča emisij izpušnih plinov, neposredna obremenitev s hrupom je pri tej varianti najmanjša, najugodnejša je s stališča toplogrednih sprememb, ugodno vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, razbremenila bo obstoječe ceste, bolje povežala regionalna in druga središča in izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti ob načrtovani cesti.

Podatki kažejo (npr. Institut za kriminologijo pri Pravni fakulteti, Varnost cestnega prometa), da se bistveno več nesreč zgodi v naseljih (ca 2/3) kot izven naselij.

Načrtovana cesta poteka po večini po nepozidanem območju, gostejši poselitvi se zaradi navezovanja nanjo približa na območju naselij Celje, Laško, Sevnica, Radeče in Šmarješke Toplice. To bo ugodno vplivalo na prometno varnost in zmanjšanje prometnih nesreč, saj obstoječe cestne povezave med Novim mestom in Celjem sedaj v glavnem potekajo skozi naselja.

Glej tudi stališče 1.1.6.

5. PREMOŽENSKO PRAVNE ZADEVE

Pripomba 5.1 Zoran Djordjević

Nasprotujem poteku predlagane trase razvojne osi skozi območje občine Laško iz sledečih razlogov:

V prometni nesreči sem utrpel težke telesne poškodbe in postal invalid – paraplegik, zato sem se zaradi potrebnega miru in zdravega okolja preselil iz mesta Laško v hišo na Strmco. Lokacija mi je bila odobrena za utemeljitvijo, da je investitor invalid in da je nujna prestavitev bivališča na neogroženo območje – izven poplavnosti. Pred dobrim letom pa sem imel tudi infarkt.

Neogroženo območje naj bi sedaj postalo ogroženo, saj bi izgradnja dvopasovnice potekala neposredno v bližini moje hiše. Umeščen bi bil med predorom za hišo, izhodom iz predora ob levi strani hiše in dvojnimi krožnim prometom za vstop in izstop na dvopasovnico pred hišo, oddaljeno je le 20m stran od hiše. Ali bom upravičen do odkupa stanovanjske hiše ter zemljišča? Verjetno ne? Ne morem pa si zamisliti bivanja v takem okolju, saj sem zaradi svoje gibalne nesposobnosti veliko doma.

Ob zahtevi za izdajo lokacijskega dovoljenja za gradnjo stanovanjske hiše, sem moral podati tudi izjavo o odpovedi zahteve za odškodnino, zaradi posega v nekdanje eksploatacijsko območje rudnika. Menim, da navedena trasa ni sprejemljiva tudi iz geološkega vidika.

V primeru, da bo do izvedbe predlagane trase prišlo, želim, da mi podpišete izjavo, da ste o tem seznanjeni, ter da mi v primeru nastale škode na stanovanjski hiši - razpoke, porušenje objekta ali celo vdrtje hiše v opuščen rudniški jašek – povrnete stroške nastale škode, saj je velika verjetnost, da bo pri gradnji predora in ceste zaradi močnih vibracij terena do navedenega tudi prišlo.

Pripomba 5.2 Razgoršek Brigita

Smo ekološka kmetija. Z izgradnjo hitre ceste in zaradi znatnega povečanja težkih kovin bi ekološko kmetovanje postalo nemogoče. Ob vsem tem bi bil izpad dohodka zelo velik. Imam 200€ invalidske pokojnine, mož ima 600€ plače, imava dva šoloobvezna otroka. Z izgradnjo hitre ceste bi našo kmetijo razpolovili na dva dela. Tako vas sprašujem kako naprej?

Stališči 5.1 in 5.2

Izraženo je mnenje. Vprašanje zmanjšanja vrednosti nepremičnin ali celo njihovega razvrednotenja, kot posledica gradnje ali obratovanja ceste, se presoja po načelih odškodninskega prava, ki zagotavlja varstvo dejansko nastali in dokazani škodi. Zatrjevano zmanjšanje tržne vrednosti nepremičnin oz. celo njihovo razvrednotenje je potrebno dokazati, da je lahko predmet povračila. Z vidika ohranjanja zdravega življenjskega okolja, ki je ustavno varovana pravica, je potrebno pri načrtovanju in gradnji cest in drugih objektov upoštevati okoljsko zakonodajo, ki zagotavlja, da se tako v času gradnje, predvsem pa v času obratovanja, škodljivi vplivi (hrup, izpušni plini, poškodbe – razpoke na objekti, ...) ne povečajo čez zakonsko določene vrednosti. V kolikor se v času gradnje ali obratovanja ugotovi, da so se na okolje povečali čez dovoljene meje, je treba izvesti ustrezne varovalne ukrepe. Dostope do zemljišč in objektov je treba zagotavljati ves čas gradnje in po njej. V kolikor načrtovana gradnja vpliva na obstoječe dostope in dovoze, se zgradijo novi, nadomestni dostopi in dovozi (deviacije). Pravna podlaga, ki omogoča, da se pričnejo izvajati premoženjskopravne aktivnosti v okviru priprav na gradnjo, je sprejeta Uredba o DPN.

6. SPLOŠNE PRIPOMBE IN PREDLOGI

Pripomba 6.1

Sem proti gradnji ceste čez območje Debro – Strmca.

Pripomba 6.2

Podpisani Aleš Drago, cesta v Debro 13, sem proti gradnji ceste čez Debro oziroma čez mesto Laško, Strmca. Verjamem civilni iniciativi oziroma dr. Francu Vindišarju.

Pripomba 6.3

Ne strinjam se z predlagano traso skozi Laško. Podpiram civilno iniciativo krajanov Laškega. Podpiram predlog g. Silva.

Pripomba 6.4

Ne strinjam se z predlagano traso skozi Laško. Podpiram civilno iniciativo krajanov Laškega. Podpiram predlog g. Silva.

Pripomba 6.5

Ne strinjam se z predlagano traso skozi Laško. Podpiram civilno iniciativo krajanov Laškega. Sem mnenja in podpiram predlog g. Silva.

Pripomba 6.6

Ne strinjam se z predlagano traso štiripasovnico oz. dvopasovnico skozi Laško. Podpiram civilno iniciativo krajanov Laškega. Mislim da je predlog g. Silva dober.

Pripomba 6.7

Nikakor se ne morem strinjati s predlagano traso 3 RO, ki bi potekala skozi Laško. Predlagana trasa bi zelo poslabšala kakovost življenja v Laškem zaradi povečanja hrupa, onesnaženja.

Pripomba 6.8

Z gradnjo tretje razvojne osi se ne strinjam. Gradnja bo namreč močno poslabšala kakovost življenja.

Pripomba 6.9

Ne strinjam se z gradnjo tretje razvojne osi skozi Laško, ker nam bo poslabšala kakovost življenja.

**Stališče: 6.1 – 6.9:
Izraženo je mnenje**

Pripomba 6.10

Tudi tokrat se ne strinjam z gradnjo 3 skozi Laško. Ta projekt je že dobil negativne sklepe v preteklosti. Tako na ministrstvu za promet in okolje. Izgradnja 3RO bi poslabšala že tako onesnažen zrak v občini. Prav tako je tudi občinski svet v preteklosti zavrnil izgradnjo 3RO, proti so bile tudi KS Rečica in KS Laško.

Pripomba 6.11

Nasprotujemo gradnji avtoceste! Predlagamo, da uredite obstoječe ceste.

Pripomba 6.12

Predlagam varianto V1 zaradi neprimerno manjše škode v naravi, kot bi bila po drugi varianti.

Pripomba 6.13

S predlagano varianto se ne strinjam iz dveh razlogov:

- ker je predvidena trasa ceste preblizu naše hiše,
- ker gre za prevelik poseg v naravno okolje, hkrati pa se cestna infrastruktura, ki povezuje naš kraj z najbližjimi mestnimi središči niti malo ne izboljša.

Ustreznejši sta varianti 1 in 2 zaradi zgoraj navedenih dejstev.

Pripomba 6.14

Predložena varianta ne ustreza velikemu številu občanov. Trenutne razmere in stisko lahko rešite v rekonstrukciji ceste ki povezuje relacijo Laško-Celje do Zidanega Mostu.

Pripomba 6.15

Ocenjujem, da predlog najustreznejše variante OPNVR za dvig nivoja prometnih povezav območja občine Sevnice z zaledjem ter čim prejšnjo realizacijo projekta, ni optimalen. Predlagam, da se postopek priprave DPN nadaljuje po varianti minimalne alternative V1, ki predvideva nadgradnjo obstoječega državnega cestnega omrežja in omogoča ekonomsko in tehnično učinkovitejšo etapno izvedbo investicije

Pripomba 6.16

Po pregledu razgrnjenih študij variant sem ugotovil, da predlog »najustreznejše« variante OPNVR s potekom preko območja Občine Sevnica, za našo občino ni več 3. razvojna os, ampak le še 3. povezovalna os. Le ta, s svojo najustreznejšo varianto krepko zaobide edino občinsko urbano središče na vsej trasi od Celja do Novega mesta. Vsem ostalim mestnim središčem je močno približana, od mesta Sevnica (ki je upravno, gospodarsko in urbano

središče občine), pa je odmaknjena za 10 km. Na ta način je onemogočena vsaka nadaljnja širitev, predvsem gospodarskega in družbenega razvoja, v veliki meri pa to dolgoročno tudi slabo vpliva na razvoj turizma. Nadaljnega uspešnega razvoja se z takšnim odmikom trase od mestnega središča ni nadejati. Za občino bo to le tranzitna cesta, Sevnica in velik del Mirenske doline, pa zaradi tega ne bo pridobila nič. S tega vidika predlagana OPNVR varianta ni sprejemljiva.

Z vidika zagotavljanja nadaljnega razvoja Sevnice predlagam, da se pri nadaljnjem postopku priprave prostorskega akta upošteva variantna trasa z oznako V1 (z manjšimi korekcijami in optimizacijami), ker edina deluje razvojno. Mislim, da je skupni interes občanov, da se os dotakne Sevnice in Boštanja in se nato usmeri proti Trebnjem. Hkrati z vključitvijo predlagane V1 je potrebno z DPN zagotoviti tudi vso nadgradnjo in posodobitev obstoječe prometne infrastrukture z navezavo na V1.

Pripomba 6.17 Bernard Vrbovšek

Sem proti graditi avtoceste preko Laškega

Smo v času, kjer se na račun kogarkoli vse bolj gleda na to kako čim bolj povečati dobiček ne glede na kvaliteto življenja ljudi in uničevanje okolice - čeprav se piše in govori nasprotno, ljudje pa v praksi doživljamo in občutimo drugače. Ne dolgo nazaj me je hči stara 8 let s strahom spraševala zakaj imajo ljudje v polnih avtobusih ob spremstvu policije na obrazih bele maske. Zraven tega smo gledali na televiziji kako rinejo med nas ljudje z drugačno kulturo in se vsiljujejo v naše življenje. Vemo, da se vse to se dogaja zaradi posledice hrepenenja po denarju (Amerika sesuje notranji red v državah, ki so pred vmešavanju lepo funkcionirale na svoj način, naredi kaos, nato posledice nosimo mi ljudje sami). Kaj nas vse to uči. Da vse kar so prigarali naši predniki, se borili zato, da bomo živeli na varnem, zdravem in lepem okolju, brez vsiljevanja tujih kultur in navad, da bi sedaj vse to prodali, da bomo bolj Evropski. V zgodovini nas Turki nikoli niso premagali, sedaj nas vsak čas bodo, če nas že niso.

Dolžnost nas vseh je, da otrokom pustimo za nami varno in lepo okolje, zato se bomo borili za njega kakor so se naši predniki, ki se tudi niso poceni prodali.

Pripomba 6.18 Franc Jančič

Odločno nasprotujem umestitvi dodatne ceste skozi Laško, ker:

- v Laškem in Rimskih Toplicah je edina perspektivna gospodarska panoga turizem. Zaradi dodatnega ropota, prašenja, plinov in druge nesnage, ne bo množičnega turizma in bodo milijonska vlaganja v turizem propadla.
- v Laškem in Rimskih Toplicah ni primerne terena za gradnjo tovarn, ker je ravnine premalo (kje je tu možen razvoj, propada še tisto kar je, pa ne zaradi cest, ampak zaradi politike ljudi)

Stališča: 6.10 – 6.18:

Izraženo je mnenje. Stališča s podrobnejšimi odgovori o vplivu načrtovanega posega na okolje in bivalno okolje so v poglavju 3 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na varstvo okolja, stališča s podrobnejšimi odgovori v zvezi s prometno učinkovitostjo in z ekonomiko projekta pa v poglavju 4 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na promet in ekonomiko.

Glej tudi stališči 6.28 in 6.29

Pripomba 6.19

Nisem za tretjo razvojno os v takšni obliki kot jo predstavljate. Moji razlogi so:

- neprimerna uvrstitev v okolje in posledično prekomerno obremenjevanje lokalnega okolja (kotlina s pogostimi temperaturnimi obrati) in zdravja (predvsem dolgoročnega) prebivalcev; ker gre za politično skreiran konstrukt pretakanja kapitala v žepe posameznikov, ker enostavno nočem avtoceste nad glavo.

Pripomba 6.20

Z lokacijo hitre ceste se ne strinjam. Zgradili smo hišo v mirnem čistem okolju z zelo malo hrupa. Sedaj ob predlogu hitre ceste se bi to vse spremenilo. Dobili bi hrup, več plina, več pretoka avtomobilov, več kriminala. To pomen, da v Sloveniji niso državljani nič vredni, saj država dela po svoje.

Pripomba 6.21 Peter Krašovec

Vpliv na poselitev je kriterij s katerim ocenjujemo vpliv prometa na urbana središča, ki bodo zaradi povečane gostote cestnega prometa prizadeta tako, da se jim lahko bistveno poslabšala kakovost bivanja.

Samo ta stavek, ki pove vse in ki v bistvu potrjuje bojazen, da se bo poslabšala kakovost bivanja in da lahko pričakujemo tudi zmanjšanje turistične aktivnosti v občini Laško je dovolj zgovoren in od projektantov in predlagateljev skrajno neodgovorna poteza. Zanimati, da tudi po končani gradnji ne bo imel projekt negativnega vpliva na bližnjo okolico ob tako grobem posegu v prostor pa presega vse meje trezne presoje. Zato odločno proti.

Pripomba 6.22 Roman KAČIČ

Nasprotujem predlagani trasi 3. razvojne osi — srednji del (OPNVR), skozi mesto Laško, predor Strmca in skozi najbolj poseljene predele Strmce. Menim, da je predvidena gradnja 2 - pasovne ceste, z možnostjo širitve v 4 - pasovnico, neprimerna za umestitev v gosto naseljeno kotlino v Laškem in v ozko dolino porečja reke Savinje. Kot krajan Strmce opozarjam, da bi bila gradnja predora Strmca izjemno zahtevna in za tako majhno področje, z visoko gostoto poselitve, okoljsko izredno obremenjujoča. Dva dolga predora (Šmihel — 760m in Strmca — 645 m) bi povzročila koncentrirano onesnaževanje z emisijami iz cestnega prometa na izredno majhnem in gosto naseljenem področju — »efekt izpušne cevi«. S koncentriranim onesnaževanjem bi bili soočeni prebivalci Spodnje rečice in Debra ob uvozu v predor Šmihel, prebivalci osrednjega središča mesta Laško ob izvozu iz predora Šmihel in uvozu v predor Strmca, ter krajanje v naseljih s strnjeno poselitvijo ob izvozu iz predora Strmca — Strmca, Udmat, Sevce, Lahomšek, Marija Gradec, Radoblje, Modrič,...

Prav tako menim, da je nepremišljena umestitev priključka Laško v neposredno središče gosto poseljene Strmce. Gradnja dveh velikih krožnih krožišč s podvozom, z navezovalnimi priključki na hitro cesto in ostalimi navezovalnimi cestami ne sodijo na majhno področje ozke doline reke Savinje, z visoko gostoto poselitve v neposredni bližini.

Gradnja tako zahtevnih objektov bi Močno posegla v okolje, ki je že danes precej obremenjeno z visokimi koncentracijami onesnaževal, še posebej s trdnimi prašnimi delci PM10. Predvideni objekti — zlasti predora, pa bi povzročila koncentrirano onesnaževanje na območju, kjer se že danes zaradi specifičnih okoljskih dejavnikov — slaba prevetrenost in zaprtost kotline ter redni pojavi značilne anticiklonalne megle, pojavlja zadrževanje in koncentriranje onesnaževal v zraku.

Stališča 6.19 - 6.22:

Izraženo je mnenje. Stališča s podrobnejšimi odgovori o vplivu načrtovanega posega na okolje in bivalno okolje je v poglavju 3 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na varstvo okolja.

Pripomba 6.23

Zakaj ste se odločili za najdražjo in za najneugodnejšo varianto. Večina dvopasovnice od Celja do Radeč poteka po predorih, viaduktih, mostovih in usekih. Kakšno onesnaževanje narave bo to med samo gradnjo in tudi potem si lahko samo mislimo. Dvopasovnica poteka ob naseljih in celo po naseljih. Vsa ta naselja so spalna naselja, tako da ti prebivalci potrebujejo mir za svoj počitek. Sigurno obstajajo bolj primerne in cenejše variante, pa tudi občine skozi katere bi potekala cesta so za to zainteresirane (kozjanska vrata). Sigurno nismo tako bogata država, da bi si lahko privoščili tako drago varianto, posebno zato, ker obstajajo cenejše. Nisem navedel vseh pripomb, se pa v celoti pridružujem pripombam Civilne iniciative Laško.

Pripomba 6.24 Robert Skarlovník

Ko smo se preselili v občino Laško v vasico Strmca, smo našli prelepo lokacijo z lepim razgledom na reko Savinjo. Našli smo lepo okolje ki zagotavlja čisto vodo, čist zrak in primerno okolje tudi za naše otroke in lepo mesto v naši lepi državi Sloveniji. Pri iskanju lokacije bivanja v okolici Laškega smo imeli kar nekaj težav saj je občina prostorsko precej naseljena. Ko smo prvič zvedeli za študijo hitre ceste smo bili prepričani, da je prišla na plan pač neka ideja, ki nima nobene podpore in je popolnoma nerazumna in neracionalna. Ko so se dejavnosti nadaljevale smo videli, da določeni lobiji vseeno vodijo to neracionalno idejo naprej in da se zapravlja vedno več denarja in časa. Vem, da se izgradnja AC lahko napravi kjerkoli glede arhitektonskih ovir ampak vprašam se kako je možno da je kdo sploh pomislil, da v to neprevetreno in ozko dolino z takšno maso ljudi umesti AC. Ljudi, ki bodo ogroženi s to nemogočo in neprimerno umestitvijo v občini Laško ni mogoče preseliti in lastni državi Sloveniji postanemo brezdomci. In vse kar smo ustvarjali z vašim prihodom postane nično. Moji otroci so že sedaj v stresu in se sprašujejo kaj bo prinesla prihodnost. Hira cesta Laškem lahko samo škoduje in odnese vse lepo zastavljene turistične objekte, za katere so se borili najmanj dve generacije ljudi, ki so ustvarjali z vizijo in razvijali naš kraj. kakšna pa je vaša vizija se vprašam? Vizija omogočiti tujcem še več tranzita, jim omogočiti še nove možnosti zaslužka, naj bodo 90% gradbišč obvladovali tuji lobiji, ki imajo mehanizacijo za izgradnjo, kar v Sloveniji s trenutno mehanizacijo ni možno. Po 72. členu ustave RS v skladu z zakonu imamo pravico do zdravega življenjskega okolja in država skrbi za zdravo življenjsko okolje. Ta člen bi vam moral biti zavezujoč. Hrup, delci PM10 in PM2,5, razlitja nevarnih tekočin, vibracije, kriminal, nezmožnost obdelave zemljišč, onesnaženje vodnih virov, globinsko vplivanje na subdukcijske plošče, možnost premika termalnih virov. Ne in še enkrat ne!!

Dobro pomislite kako bi reagirali, če bi vam kdo risal cesto mimo vaših domov in kakšni bi bili vaši osebni občutki? Tudi sami naši državi tranzit ne prinaša nič dobrega in to uničuje tudi vaše temeljne svoboščine, ki jih imamo kot državljani RS. Bolj bi si želel, da bi risali in projektirali vodovodne cevi, saj je ogromno naših državljanov brez zadostnih količin pitne vode (tudi v Laškem) pri vsej obilici vode ki nam jo ponuja naša mati država.

Pripomba 6.25 Maja Skarlovník

Vem, da vas moje mnenje ne zanima, ampak z gradnjo avtoceste oz. dvopasovnice se ne strinjam. Poglejte, vem da se vam to ne bo dalo brati, ampak če ste se že odločili graditi

dvopasovnico prosim da si vzamete 5 minut za nas in to preberete, ker nam, vsaj nekaterim oz. večina prebivalcem Laškega ni vseeno za to kar boste naredili.

Poglejte: stara sem 15 let in vem, da se vam bo zdelo smešno, ker prva stvar ki jo boste pomislili je saj hodi komaj v srednjo šolo in še nič ne ve in ni tako pametna kot mi. Res je mogoče še nimam vse te izobrazbe ki jo imate vi, ampak vseeno vem kaj je dobro zame in imam tudi jaz svojo pamet in mnenje. Poslušajte naša mnenja, ker mislite mogoče (ne pravim da) samo na sebe. Poglejte: trenutno živim v hiši v naravi in se zelo rada igram z mojo psičko in poslušam naravo, tukaj imam čisto vse in res se počutim kot doma, ko pridem iz šole se je res lepo sprostiti v naravi in ja, zelo smešno se vam zdi in vem, da vas moje mnenje ne zanima, ampak enkrat v vašem življenju pomislite tudi na tiste, ki radi živijo v naravi, poslušajo petje ptic, ne pa avtomobile in ostala prevozna sredstva. Nasproti naše hiše je tudi glavna cesta in verjemite zelo je nadležno poslušati avtomobile, ki se 24 ur vozijo. Pomislite malo tudi na vaše otroštvo, ali se niste imeli zelo lepo v naravi, ko ste hodili na sprehode po travniku, zabave s prijatelji, zdaj pa pomislite kaj če bi bila zraven vaše hiše avtocesta, hrup in podobno. Ne bi vam bilo všeč kajne? Pomislite kako bi se počutili. Poglejte na moje mnenje ni noben vplival, ampak sama vem, da ima 2pasovnica tri četrtine ali celo štiri četrtine slabih stvari. Jaz res ne želim živeti ob dvopasovnici...pomislite kako bi bilo zjutraj namesto ptic poslušati hrup in namesto pogleda na travnike zagledati 2pasovnico. Prosim vas res si ne želim živeti v takem okolju, pomislite tudi koliko narave bi uničili samo zaradi dvopasovnice. Vedno so govorili naj govorim svoje mnenje, lahko bi vam še veliko povedala...

Samo eno stvar vas prosim preden začnete graditi pomislite na nas koliko škode bi naredili s tem, pomislite tudi na vas ali bi si res želeli živeti v takem kraju? Prosimo ne naredite te napake. Resnično iz srca vas prosim.

Pripomba 6.26 (identična pripombi 6.27)

Pripomba 6.27

Študija variant je nesprejemljiva iz sledečih razlogov:

- ekonomsko nepravilna- najdražja varianta
- prevelik vpliv na okolje (pričakovati veliko tranzita)
- neučinkovitost iz stališča okoljskih prebivalcev
- slabšalni vpliv na turizem

Raje sredstva vložiti v železnico ter obvoznice mest.

Stališča 6.23 – 6.27:

Izraženo je mnenje. Stališča s podrobnejšimi odgovori o vplivu načrtovanega posega na okolje in bivalno okolje so v poglavju 3 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na varstvo okolja, stališča s podrobnejšimi odgovori v zvezi s prometno učinkovitostjo in z ekonomiko projekta pa v poglavju 4 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na promet in ekonomiko

Pripomba 6.28

V Thermani Laško ne nasprotujemo tretji razvojni osi, smo pa glede umeščanja avtoceste skozi Laško zelo zaskrbljeni.

Z umestitvijo tretje razvojne osi skozi Laško bi se bistveno poslabšala kakovost življenja zaradi onesnaženosti zraka in zaradi hrupa, prinesla bi stagniranje turizma, onemogočanje nadaljnega razvoja turizma, odseljevanje ljudi iz Laškega... Zdraviliški Turizem se prav odlično razvija v slabše dostopnih regijah, Olimje, Zreče, Rogaška, Dolenjske... Pri nas pa bi

speljali avtocesto 500 m od hotelskih oken in balkonov, tako v Laškem kot v Rimskih Toplicah. Z vidika obstoja turizma in dostopnosti bi to pomenilo dodatno grožnjo.

Dolina, v katero se skozi Laško predvideva umestitev tretje razvojne osi, je zaprta, neprevetrena in 95 dni v letu v megli. Prebivalci bodo ves čas izpostavljeni hrupu, ki se bo v primeru s sedanjim povečal za nekajkrat. In to predvsem v nočnem času. Zaradi ocene močnega povečanja prometa bomo izpostavljeni tudi večjim koncentracijam izpušnih plinov.

V Thermani Laško sledimo zahtevam sodobnega turista, ki je okoljsko osveščen, išče destinacije, ki so v trendu in spoštujejo načela trajnostnega razvoja, V Thermani smo pridobili okoljski znak Marjetica, ki se s takimi posegi in mastodonti izključuje. Pristopili smo k projektu Slovenia Green, ki prav tako izhaja iz načel trajnostnega razvoja.

Umestitev avtoceste je v popolnem nasprotju z usmeritvami, ki so temelj razvoja turizma. Turisti danes iščejo destinacije, ki so v neokrnjeni naravi in miru, destinacije, ki prinašajo revitalizacijo, ne pa zastrupljanje s plini in hrupom.

Gost si želi miru in tišine. Z avtocesto pa bi bili deležni 24 urnega pogleda na kolone kamionov, ki bi se z gotovostjo preusmerili proti najbližji poti do Zagreba.

Zaskrbljeni smo za obstoj zdraviliškega turizma, ki ima v kraju več kot 160 letno tradicijo in iz leta v leto večji pomen. Thermana trenutno zaposluje 475 ljudi. Posredno preko Thermane turizem zaposluje skupaj 1.600 ljudi, Takšen multiplikativni faktor za Slovenijo navaja VUTO - svetovna turistična organizacija. Če upoštevamo še Rimske Terme, je ta številka še večja, 600 neposredno zaposlenih in 2.000 posredno zaposlenih ljudi.

Dela ob izgradnji avtoceste bi lahko imela nepredvidljive posledice na ohranjanje količine termalne vode. Avtocestna trasa v določenem delu posega v ožje in širše vodovarstveno območje in območje koncesije.

Avtocesta na način umestitve in s predvideno traso bi imela ne samo z vsemi negativnimi učinki ob sami gradnji kot tudi z onesnaževalnimi vplivi ob morebitni izvedbi na turizem, razvoj turizma, obstoj delovnih mest in izkoriščanje virov termalne vode katastrofalen učinek. Zato verjamemo in upamo na razumno in odgovorno stališče vseh akterjev pri umeščanju 3. razvojne osi skozi Slovenijo.

Pripomba 6.29 Petra Vindišar

Zaposlena v lokalni turistični destinaciji Thermana, sem posledično zaradi trajne degradacije okolja, ogorčena saj je umestitev trase katastrofa za razvoj Thermane. Umestitev predlagane trase je za Laško in prebivalce katastrofa.

Stališči 6.28 in 6.29:

Izraženo je mnenje. Thermana Laško se nahaja tik ob glavni cesti G1-5 Celje – Zidani Most, po kateri (odsek Celje – Laško) danes poteka promet okoli 15.000 vozil/dan (podatki PLDDP 2006), po napovedih pa bi bilo leta 2026 dobrih 30.000 vozil na dan.

Predlagana varianta načrtovane ceste bo prevzela del tega prometa tako, da bo obstoječa glavna cesta razbremenjena. Načrtovana cesta je za razliko od obstoječe od Thermane Laško oddaljena približno 400m, od tega je odprte trase (na viaduktu) z načrtovano protihrupno zaščito približno 450m, ostala trasa pa poteka v predoru ali v pokritem vkopu. Iz navedenega sledi, da bo vpliv prometa na območje Thermana Laško, kakor tudi na večino ostalih poseljenih območij na območju Laškega zmanjšan, ob hkratni boljši prometni dostopnosti.

Stališča s podrobnejšimi odgovori o vplivu načrtovanega posega na okolje in bivalno okolje so v poglavju 3 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na varstvo okolja, stališča s podrobnejšimi odgovori v zvezi s prometno učinkovitostjo in z ekonomiko projekta pa v poglavju 4 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na promet in ekonomiko.

Pripomba 6.30

Ta dopis je nastal po tehtnem premisleku velike večine občanov Laškega, ki je do sedaj molčala. Molčali smo, ker smo zaupali naši izvoljeni oblasti in občinski upravi, da bo stvari postavila na svoje mesto. Pa temu žal ni tako.

Dejstvo je, da je ena stran (stran, ki je proti in je definitivno v manjšini) izredno angažirana, da na svoj populistični in agresiven način doseže svoje. Bombardira nas z neprimernimi izjavami, nam grozi in izsiljuje ter ne dopusti, da bi zgolj miroljubno izrazili svoje mnenje.

Naše mestece je prepolno plakatov z grozečimi podobami črnih pljuč in napisov z velikimi tiskanimi črkami, ki govorijo, da smo občani PROTI t.i. hitri cesti. To enostavno ni res, velika večina nas je ZA. Res je le to, da se veliko le teh enostavno ne upa na glas izreči, saj so vezi, posli in družabno življenje v malem mestu izjemno prepleteni.

Mediji objavljajo le enostranske negativno usmerjene prispevke, kjer svoje mnenje izražajo osebno angažirani posamezniki, ki so tako zavzeti samo in zgolj zato, ker bi v bližini njihovih zasebnih domov ali parcel potekala načrtovana cesta. Vsi iskreno sočustvujemo s prizadetimi posamezniki vendar od njih hkrati pričakujemo, da bodo naredili vse kar je potrebno za dobro celotne občine Laško in njenega napredka.

Kot primer naj izpostavim g. Vindišarja (najbolj vidno in slišano osebo proti), ki se kot občan Laškega nikoli ne izpostavi v nobeni družabni, dobrodelni, strokovni,...zadevi. Tokrat pa je čudežno izjemno angažiran. Skrbijo ga pljuča Laščanov, itd. Dejstvo je, da njegova prekrasna hiša stoji na lokaciji, kjer bo potekala cesta. Žalostna zgodba, ki ima v očeh prestrašenih neopredeljenih občanov še večjo težo, saj je hkrati strokovni direktor Bolnice Celje. Vsi predvidevajo, da bodo slej kot prej pristali v bližnji bolnišnici.

Do sedaj se nismo šli populistične propagande, ker se nam je zdela nepotrebna. Ker pa se zadeve izjemno zaostrejuje in je vsepovsod slišati zgolj eno stran, smo se odločili za podobne, vendar miroljubne ukrepe tudi sami.

Ustvarili smo FB stran (Občani Laškega ZA obvoznico, kjer se imajo podporniki projekta vsaj moč izraziti v prid zadevi sami). Stran je žal takoj doživela izjemno negativne komentarje in osebno žaljive napade na ljudi, zgolj zato, ker so drugače misleči. Onemogočili smo komentiranje, saj javno blatenje res ni naš namen.

Naša populacija se stara. Vsi perspektivni mladi odhajajo, saj tu ni nobenih zaposlitev. Tisti, ki ostajajo, so brezvoljni in ob zapiranju delovnih mest ne vidijo nobene perspektive. Priseljevanja praktično ni. Res želimo, da nam omogočite vsaj hitrejšo dostopnost do delovnih mest, ki bi nam jo izgradnja obvoznice omogočala.

Besede novega enomesečnega direktorja Thermane glede turističnega nazadovanja zaradi bližine obvoznice so prav tako nenavadne. Laščani namreč dobro verno (kar reklamni prospekti skrbno prikrijejo), da zdravilišče stoji neposredno ob regionalni cesti in obiskovalci posrkajo vsak izpušni plin, ki ga mimovozeči avtomobili in tovornjaki izpustijo. Obvoznica bo prevzela velik del teh vozil in bo precej odmaknjena od zdraviliških kompleksov. K sreči za celotno Slovenijo pa bo po predvidevanjih strokovnjakov leta 2020 polovica vozil v Sloveniji električnih.

Občani Laškega želimo, da nam omogočite izgradnjo 3. razvojne osi, ki bo vključila tudi naše mesto, zato vam v alinejah spodaj podajamo še nekaj jasneje izraženih razlogov, zakaj srno ZA.

Razlogi za:

- boljša cestna povezava Laškega in občine Laško z glavnimi prometnicami v Sloveniji;

- manj prometa s težkimi tovornjaki na sedanji glavni regionalni cesti Zidani Most - Celje;
- večja varnost za vse udeležence v prometu še posebej za otroke in invalide;
- manj hrupa v naših naseljih;
- manjša onesnaženost z izpušnimi plini težkih tovornjakov;
- boljša dostopnost vseh do turističnih znamenitosti v občini Laško;
- ohranjanje mladih v občini Laško;
- odpiranje novih in ohranjanje obstoječih delovnih mest v občini Laško;
- ohranjanje in višanje vrednosti nepremičnin;
- večje možnosti za gospodarski in turistični razvoj naše občine;
- manj porabljenega časa v prometu za večjo kvaliteto vašega življenja;

Pripomba 6.31 Luka Picej

Menim, da načrtovana prometnica nujno potrebna saj vsaka infrastruktura pomeni nov razvoj, močnejše gospodarstvo, višjo zaposljivost in višji nivo blagostanja celotne družbe.

Pripomba 6.32

Gradivo, ki je dostopno na spletnih straneh Ob Sevnica in MOP je obsežno in izvira v idejah že več kot 10 let nazaj, z dopolnitvami, ocenami, variantami. Pomembno je, da se končno pristopi k načrtovanju in izvedbi.

**Stališče: 6.30 – 6.32:
Izraženo je mnenje.**

Pripomba 6.33 Miha Močnik

Do sedaj sem Laško poznal po čistem zraku, prelepi pokrajini, čudovitih hribih na Strmci, kupoval bio izdelke (med, meso, sokove, sadje) na bio kmetijah. Gradnja avtoceste na tem območju je skregana z vsako logiko. Gre za zaščito slovenske pokrajine! Laško ne rabi dodatnega razvoja, ki ga prinaša bližina avtoceste (od nje je že sedaj komaj 12 km). Kozjansko pa je praktično odrezano od sveta, naj država naredi nekaj za svoje državljane in Kozjancem omogoči razvoj.

Pripomba 6.34

Nesprejemljivo graditi avtocesto skozi Laško, saj je kotlina že sedaj obremenjena s škodljivim ozračjem. Industrijska cona v Rečici, megla, smog pritiska že tako preveč to dolino. Od 36 variant je izbrana za nas najneustreznejša in najdražja . Gradite tam kjer si to želijo in cenejše (Kozjansko).

Pripomba 6.35

Predvideni projekt trase 3. Razvojne osi skozi Laško je prava katastrofa za Laško in razvoj zdraviliškega turizma. Poleg predvidenih variant je leta tudi najdražja. Laško je kotlina in dodana dvopasovnica, kasneje prava avtocesta, bi Laško še dodatno onesnažila. 3. Razvojno os naj gradijo tam, kjer si jo želijo. Kozjanska varianta je za nas davkoplačevalce cenejša. Nujno potrebna pa je rekonstrukcija ceste Celje – Zidani Most.

Pripomba 6.36

Umestitev AC po ozki dolini Savinje od Celja do Zidanega mosta je nesprejemljiva. Za rešitev perečega problema preobremenjene ceste Celje–Zidani Most je nujno potrebna njena takojšnja rekonstrukcija in rešitev. Širša cesta bi zadostila potrebam krajevnega prebivalstva na tej relaciji. Za povezavo na AC A1 (Ljubljana – Maribor) pa predlagam zahodni koridor, ki je po izračunih predlagateljev tudi najcenejši.

Pripomba 6.37

Laško je bilo vedno znano po lepih hribih in čudovitih rožah, vse to želite uničiti. Naredite avtocesto čez Kozjansko, oni rabijo razvoj, ne mi. Mi že imamo avtocesto v Celju. Onesnažiti želite našo malo kotlino! Kaj bo z vsemi ekološkimi kmetijami, ki tako pridno delajo, da so njihovi izdelki neoporečni. Kaj bo s čebelarsko dejavnostjo? Velike ceste prinesejo tudi kriminal, Romune in begunce. V Laškem na račun razvoja tega ne potrebujemo.

Pripomba 6.38

Ne želim gradnje avtoceste skozi Laško. Menim, da je oddaljenost 12 km od celjske avtoceste primerna, čar Laškega je v neokrnjeni naravi in čistem zraku. Kot davkoplachevalec predlagam cenejšo izvedbo avtoceste preko Kozjanskega. Turizem ima vedno večji pomen v Laškem, z gradnjo avtoceste nasproti zdravilišča bo le-to sigurno ugasnilo in letošnjega naziva "Najlepše zdraviliško mesto" sigurno ne bomo več dobili, da ne omenjam vpliva na biokmetije.

Pripomba 6.39 Nadine Lesjak

Z gradnjo ceste boste uničili še en biser Slovenije, ki tega res ne potrebuje! Za sam razvoj je to korak nazaj, ker bo uničilo turizem, turisti prihajajo v Slovenijo zaradi lepe pokrajine ne pa zaradi viaduktov. Predlagam cenejšo varianto čez Kozjansko, kjer je razvoj potreben. Moja mama je čebelarka in pridelovalka bio zelenjave, vse to bi bilo uničeno. Torej slika Laškega z avtocesto skozi je več kriminala, hrup, onesnaževanje, nič več neokrnjene narave. Laško je že dovolj razvito in za ceno razvitosti ne dano vseh negativnih vplivov v naše okolje. Avtocesta absolutno ne!

Pripomba 6.40

Laško je mesto kjer je prostor za turizem in tradicijo. Bogato je tako z naravnimi znamenitostmi kot tudi zdravilišči, zato je moje mnenje da je gradnja avtoceste skozi Laško nesmiselna, popravilo in obnova lokalne ceste pa nujna! Sigurno pa avtocesta ne prinaša za takšno lepo naravo kot je v Laškem nič dobrega.

Pripomba 6.41 Maja Ključevšek

Poleg onesnaževanja, ki bi se z izgradnjo zadevne ceste močno povečalo, je velik razlog proti tudi v prid turizma, ki je za Slovenijo zelo gospodarsko pomemben. Na območju Laškega - Rimskih Toplic je treba ohraniti naravo čisto in čim manj okrnjeno, če želimo da bo turizem še naprej cvetel. Treba je skrbeti za obnovo in vzdrževanje lokalnih cest in ne graditi novih dragih in nepotrebnih objektov, ki posegajo v našo naravo in jo uničujejo.

Pripomba 6.42

Sem odločno proti umestitvi hitre ceste skozi Laško

- Ker želimo ohraniti zdravo naravno okolje, ki je nujno za razvoj turizma v Laškem, ekološke pridelave hrane za turizem in si ne želimo industrije in izpušnih plinov tranzitnih kamionov
- Ker je s tem projektom grobi poseg v prostor, kjer je že ena cesta in železnica, s tem pa bi le še eno tranzitno pot, ki bi onesnaževala našo dolino
- Ker je to najdražja varianta, ki ni strokovna ampak izključno politična odločitev
- Ker bo tranzitna pot ogrozila naravne in kulturne danosti Laškega
- Ker ni hitra cesta pogoj za razvoj gospodarstva, so še drugi pogoji, ki pa jih Občina Laško v prostorskih načrtih vsa leta ne načrtuje
- Pa tudi izguba delovnih mest v zadnjih letih ni zaradi cestne povezave, kar nekateri tako radi poudarjajo, ampak so za to krivi tajkunski posli in slabo vodenje firm

Pripomba 6.43

Smo proti hitri cesti v Laškem. Razlogi:

- Kotlina, toplotna inverzija in megla do 12 ure(jeseni, pozimi), plazovit teren
- Obremenjenost s hrupom železnice, tudi do 12dcb na hitri cesti v Laškem
- Smrad po bitumnu iz Fragmata – TIM Laško v Debru (sploh za vikend in ob večerih)
- Zdravilišče v Laškem in Rimskih Toplicah – TURIZEM – še edina perspektivna panoga v občini in delovna mesta
- Gradnja čez naselje Debro: bloki, šola, vrtec, dom ostarelih!
- Ne rabimo tranzita za Hrvaško, imamo avtocesto preko LJ, popravite raje LOKALNE ceste, ki so v katastrofalnem stanju!

Posodobite slo železnice. Mi nočemo zboleti zaradi škodljivosti hrupa in fosilnih goriv. Hrup in prah sta tudi pri gradnji!!! Kdo bo plačal za neprimerne pogoje bivanja? In posledice za zdravje.

Pripomba 6.44

- Cesta premočno posega v kvaliteto življenja v Laškem
- Cesta se preveč približaš poseljenemu območju oz. gre skozi
- Cesta bo oslabila turistični in zdraviliški potencial kraja
- Cesta bo povečala onesnaženost, hrupnost v Laškem
- Cesta bo pripomogla k povečanju kriminala
- Cesta bo preveč posegla v ekosistem (divjad, gozd)
- Kraju Laško in okolici ne prinaša nikakršnih razvojnih potencialov

Pripomba 6.45

Cesta poteka skozi Laško, ki je turistični kraj, kar bo negativno vplivalo na razvoj turizma zaradi povečanja onesnaženosti in hrupa. Negativno bo vplivala na mesto samo, saj poteka dosledno med in nad hišami. Samo mesto je dobro povezano z avtocesto (15 min) zato povezave dejansko ne potrebuje. V kolikor bo obveljala ta trasa, bi bilo nujno potrebno jo vsaj odmakniti od naselja.

Pripomba 6.46

Proti dvopasovnici:

- Onesnaženje zraka cele doline
- Uničenje tal in podtalnice
- Do maksimuma povečan hrup in ropot
- Pogoji za življenje ljudi in živali bodo slabi in neprimerni
- Razpokanja starejših stavb zaradi tresenja tal
- Pomislite na prihodnje rodove
- Povečanje prevoza tovornjakov z vlakom
- Priprava primernejše trase

Pripomba 6.47 Jani Potočin

Bo Laško turistično ali tranzitno mesto? Ali je industrijsko ali zdraviliško mesto? Tristo metrov od Thermane je predviden viadukt, gostje bodo lahko s svojih balkonov šteli kamione in jedli s seboj prineseno hrano, saj bo lokalna zastrupljena. Danes turisti iščejo čist zrak, mir, zdravo, zeleno in urejeno okolje, znamenitosti destinacije, športne aktivnosti, lokalno hrano ter gostoljubne domačine. To, da je avtocesta oddaljena od Laškega 14 km, je za sodobnega turista velika prednost. Tudi ni naključje, da hitri cesti nasprotujejo tudi v Rimskih termah in Šmarjeških Toplicah. Nekateri še vedo, kako se ravna s turisti. Za leto 2016 je bilo Laško razglašeno za najlepši in najbogatejši zdraviliški kraj v Sloveniji. Danes še, po izgradnji hitre ceste pa nikoli več?

V Laškem skoraj ni pomembnejše industrije – Heineken pravi, da za enkrat bo v Laškem –ki bi potrebovala novo cesto za hiter prevoz. Hitra cesta, dvopasovnica bo namenjena izključno tranzitu, težkim tujim in domačim kamionom, ki bodo imeli privlačen koridor, ki bo občutno skrajšal pot do Balkana in naprej. Lokalni prevozniki bodo zaradi oddaljenosti priključkov na dvopasovnico – Strmca ali Tremerje – še naprej vozili po lokalni cesti. Sicer pa nas je naša poslanka ga. Janja Sluga, SMC podučila, da je vsa hitra cesta itak na viaduktih in v predorih. Iz občinstva so morali pojasniti, da predori zaradi prezračevanja delujejo kot izpušna cev na avtomobilu, trdi delci iz viaduktov pa padajo proti tlom.

Pripomba 6.48

Pozdravljeni! S predlogom za najustreznejše variante za cesto ACA1 Maribor-Ljubljana in ACA2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu se ne strinjam, kajti ljudje smo si na tem območju postavili bivalne hiše, kmetije...ustvarili smo si življenje. Bila so leta dela, odrekanja, služenja denarja, da se je ustvarilo to kar imamo. Tudi Občina Laško je ustvarila turistično urejeno in aktivno mesto. Obiskanost mesta je vsako leto večja, Pivo in cvetje je dogodek.

Pripomba 6.49

Trasa poteka po turističnih krajih kjer industrije praktično ni. Ne potrebujemo tovornjakov skozi naše mesto. Raje tovorni promet preusmerite na železnico. To je bolj učinkovito, ceneje, hitreje. Z izgradnjo bi Laško izgubilo naravno okolje, ki ga tako promoviramo. Tega turisti ne želijo. Želimo si zelenega turizma. Veliko mest kljub dobri prometni povezavi nima tovarn in s tem delovnih mest. Ali imamo garancijo, da jih bomo v Laškem imeli? Mislim, da je tveganje preveliko, raje se usmerimo v turizem.

Pripomba 6.50

Trasa nove cestne povezave skozi turistično občino Šmarješke Toplice predstavlja grožnjo za termalne vodne vire, nadaljnji razvoj turizma v občini, ker je ta nasilna gospodarska panoga. Sedanje cestne povezave z vidika razvoja turizma povsem zadoščajo, nova cesta predstavlja grob poseg v naravno in življenjsko okolje, zato ji nasprotujemo. Predlagam preusmeritev na varianto V1.

Pripomba 6.51 Marjeta Redek

Predvidena trasa ceste skozi občino Šmarješke Toplice za prebivalce ni sprejemljiva, saj pomeni razdelitev turistične občine na polovico, trasa vodi ravno po poteh, ki jih turisti najbolj uporabljajo (zahodni gozdnati del) in jih ni mogoče speljati drugam. Cesta bi prebivalcem močno poslabšala kakovost življenja in smisel bivanja. Predlagamo umestitev ceste bolj vzhodno, po dolini Save z rekonstrukcijo obstoječih cestnih povezav, vendar ne skozi Zbure in Šmarješke Toplice.

Pripomba 6.52

Nasprotujem predlagani trasi, saj bi le ta negativno vplivala na lokalno naravno okolje, ogrozila čistočo termalne vode in škodovala turizmu v občini ter termah Šmarješke Toplice.

Stališča: 6.33 – 6.52:

Izraženo je mnenje. Stališča s podrobnejšimi odgovori o vplivu načrtovanega posega na okolje in bivalno okolje so v poglavju 3 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na varstvo okolja, stališča s podrobnejšimi odgovori v zvezi s prometno učinkovitostjo in z ekonomiko projekta pa v poglavju 4 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na promet in ekonomiko

Glej tudi stališči 6.28 in 6.29

7. PRIPOMBE IN PREDLOGI OBČIN IN CIVILNE INICIATIVE

Pripomba 7.1.1 Občina Šmarješke Toplice

ZADEVA: Pripombe Občine Šmarješke Toplice k študiji variant in okoljskemu poročilu za cesto med AC A1 Maribor-Ljubljana in AC A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu (3. Razvojna os — sredinski del)

V skladu z določbami prvega odstavka 26. člena Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP), Uradni list RS št. 80/2010, vam posredujemo pripombe Občine Šmarješke Toplice k javno razgrnjenemu gradivu študije variant in okoljskemu poročilu za cesto med AC A1 Maribor-Ljubljana in AC A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu (3. Razvojna os — sredinski del).

Občina Šmarješke Toplice vztraja pri že sprejetem sklepu št. 47, ki ga je na 5. redni seji dne 29.3.2011, sprejel Občinski svet Občine Šmarješke Toplice in je bil posredovan dne 3.5.2011, z dokumentom št. 371-003/2009-11 in dne 11.2.2014, z dokumentom št. 371-003/2009-13 na Ministrstvo za infrastrukturo RS, ter pri novem sklepu št. 214, ki ga je dne 27.10.2016 sprejel Občinski svet Občine Šmarješke Toplice glede javno razgrnjenega in predstavljenega gradiva študije variant in okoljskega poročila za cesto med AC A1 Maribor-Ljubljana in AC A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu (3. Razvojna os - sredinski del).

Prav tako Občina Šmarješke Toplice nasprotuje ponovnemu umeščanju poteka trase 3. razvojne osi preko poseljenega območja Občine Šmarješke Toplice, saj bi tovrsten poseg pomenil popolno razvrednotenje prostora, narave in razvojnih potencialov Občine Šmarješke Toplice. Občina ima ohranjeno naravno okolje, je bogata z vodnimi viri (pitna voda in termalna voda), z naravno in kulturno dediščino, in v primeru predvidene umestitve nove dodatne ceste, bi razvrednotili naše okolje.

Glede na navedeno prosimo, da se pri nadaljnjih postopkih umeščanja omenjene ceste v prostor (3. razvojna os – sredinski del) upoštevajo naše pripombe.

Pripomba 7.1.2 Občinski svet Občine Šmarješke Toplice

Občina Šmarješke Toplice vztraja pri že sprejetem sklepu št. 47, ki ga je na 5. redni seji dne 29.3.2011, sprejel Občinski svet Občine Šmarješke Toplice in je bil posredovan dne 3.5.2011, z dokumentom št. 371-003/2009-11 in dne 11.2.2014, z dokumentom št. 371-003/2009-13 na Ministrstvo za infrastrukturo RS.

Občinski svet Občine Šmarješke Toplice nasprotuje ponovnemu umeščanju poteka trase 3. razvojne osi preko poseljenega območja Občine Šmarješke Toplice, saj bi tovrsten poseg pomenil popolno razvrednotenje prostora, narave in razvojnih potencialov Občine Šmarješke Toplice. Občina ima ohranjeno naravno okolje, je bogata z vodnimi viri (pitna voda in termalna voda), z naravno in kulturno dediščino, in v primeru predvidene umestitve nove dodatne ceste, bi razvrednotili naše okolje.

Zadeva: SEZNANITEV OBČINSKEGA SVETA OBČINE ŠMARJEŠKE TOPLICE GLEDE PREDVIDENEGA POTEKA 3. RAZVOJNE OSI

Občinski svet Občine Šmarješke Toplice je na 5. redni seji, ki je bila v torek, 29.03.2011, sprejel naslednji Sklep št. 047:

Občinski svet Občine Šmarješke Toplice nasprotuje ponovnemu umeščanju poteka 3. razvojne osi preko območja občine Šmarješke Toplice, saj bi tovrsten poseg pomenil popolno razvrednotenje prostora, narave in razvojnih potencialov Občine Šmarješke Toplice.

Poslano: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor RS Langusova ulica 4 1535 Ljubljana

ZADEVA: Nestrinjanje Občine Šmarješke Toplice z umeščanjem poteka 3. razvojne osi (gradnja državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2) na območju Občine Šmarješke Toplice:

Na območju Občine Šmarješke Toplice se predvideva umeščanje poteka 3. Razvojne osi (gradnja državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2), prometne povezave, ki je za Občino šmarješke Toplice nesprejemljiva. O nadaljevanju umeščanja 3. razvojne osi po območju Občine Šmarješke Toplice je bil ponovno seznanjen Občinski svet Občine Šmarješke Toplice, ki je na svoji 29. redni seji dne, 28.1.2014, potrdil sklep št 47, ki ga je na svoji 5. redni seji dne, 29. 03. 2011 sprejel z namenom nasprotovanja umeščanja poteka 3. razvojne osi skozi območje Občine Šmarješke Toplice zaradi razvrednotenja prostora, narave in razvojnih potencialov Občine Šmarješke Toplice. Občina Šmarješke Toplice je ena manjših občin v Sloveniji, saj šteje 3269 prebivalcev, njena površina je 34,2 km². Kljub svoji majhnosti ima občina Šmarješke Toplice izredno bogastvo naravne in kulturne dediščine ter izjemno ohranjeno naravno okolje na katerem gradimo nadaljnji turistični in prostorski razvoj občine.« Glede na navedeno je umeščanje poteka 3. razvojne osi za Občino Šmarješke Toplice, njen prostor in njene občane nesprejemljiv in nedopusten poseg, zato zahtevamo, da se umeščanje 3. razvojne osi umakne z območja Občine Šmarješke Toplice.

Ministrstvo za okolje in prostor RS minister g. prof. dr. Roko Žarnič Dunajska cesta 48, p.p. 653 1000 Ljubljana

ZADEVA: Posredovanje sklepa o nestrinjanju Občine Šmarješke Toplice glede ponovnega umeščanja poteka 3. razvojne osi (gradnja državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2) po območju Občine Šmarješke Toplice

Pred časom smo bili obveščeni, da ponovno poteka optimizacija najustreznejše variante poteka 3. razvojne osi za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2, katere potek je predviden po območju Občine Šmarješke Toplice.

O ponovnih aktivnostih umeščanja 3. razvojne osi po območju Občine Šmarješke Toplice je bil seznanjen tudi Občinski svet Občine Šmarješke Toplice, ki je na svoji 5. redni seji, ki je bila 29. 03. 2011 sprejel sklep št. 047 s katerim nasprotuje ponovnemu umeščanju poteka 3. razvojne osi skozi območje Občine Šmarješke Toplice, saj bi tovrsten poseg pomenil popolno razvrednotenje prostora, narave in razvojnih potencialov Občine Šmarješke Toplice. Naj spomnimo, da smo že v letu 2008, točneje 23. 12. 2008 prejeli z Ministrstva za promet RS, Direkcije Republike Slovenije za ceste, študijo variant s predlogom najustreznejše variante G2-n1 +14 za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 oziroma optimizirani predlog najustreznejše variante, ki je bila izdelana na podlagi pripomb recenzentov, organov in organizacij in zainteresirane javnosti (študijo izdelalo podjetje Razvojni center Planiranje d.o.o. Celje, november 2008).

Predlagani potek optimizirane variante 14 je potekal po območju občine Šmarješke Toplice, na severnem delu mimo naselja Zbure in območja Klevevža, po dolini potoka Radulja, ki ga prečka z viaduktom dolžine 250 m, se nadaljuje med vasema Šmarjeta in Gorenja vas, kjer je v km 25.250 lociran priključek Šmarješke Toplice. V nadaljevanju se nad vasjo Brezovica trasa usmeri proti zahodu in med km 25.900 in km 26.112 z viaduktom dolžine 215 m prečka potok Prinovec. V nadaljevanju se trasa vzbne mimo Term Šmarješke Toplice proti Gorenjim Toplicam in preko dveh viaduktov dolžin 168 m in 145 m spusti proti obstoječi AC A2 Karavanke — Obrežje. Najustreznejša varianta 14 je tako potekala po celotnem območju Občine Šmarješke Toplice, od severa do juga občine in mimo nekaterih najlepših in za nadaljnji razvoj turizma ter občine najvrednejših in najpomembnejših območij, zato je bil predlagani potek optimizacije variante 14 za Občino Šmarješke Toplice nesprejemljiv in

nedopusten, o čemur smo vas o našem nestrinjanju s predlagano najustreznejšo varianto 14 seznanili z dopisom št. 371-003/2009 z dne, 03.02.2009.

Občina Šmarješke Toplice je ena manjših občin v Sloveniji, saj šteje 3189 prebivalcev, njena površina je 34,2 km². Kljub svoji majhnosti ima občina Šmarješke Toplice izredno bogastvo naravne in kulturne dediščine ter izjemno ohranjeno naravno okolje na katerem načrtujemo nadaljnji turistični in prostorski razvoj občine, zaradi tega je umeščanje poteka 3. razvojne osi za Občino Šmarješke Toplice, njen prostor in njene občane nesprejemljiv in nedopusten in zato zahtevamo, da se umeščanje 3. razvojne osi umakne z območja Občine Šmarješke Toplice.

Stališči 7.1.1 in 7.1.2:

Izraženo je mnenje. V Študiji variant iz leta 2008 (RC Planiranje, št. proj. 301/07, avgust 2008) je bilo na podlagi primerjave in vrednotenja optimiziranih variant po razvojno urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem ter varstvenem (okoljskem) vidiku ugotovljeno, da je kombinacija takrat obravnavanih variant G2-n1 + I 4 primerna ter je bila kot taka predlagana za nadaljnjo obravnavo. Optimizirana varianta G2 – n1 in I4 je nastala po javnih predstavitvah rezultatov študije variant, na osnovi proučitve predlogov in pripomb občin, gospodarskih združenj in civilne iniciative ter predlogov in pripomb recenzentov.

Optimizacija variante G2 – n1 in variante I 4 obsega:

- optimizacijo variante G2-n1 na delu trase mimo Laškega,
- optimizacijo variante G2-n1 na delu mimo Rimskih Toplic,
- spremembo trase variante I 4 na odseku med priključkom Zbure in razcepom Kronovo, to je del trase na poteku mimo Šmarjeških toplic.

Na tej osnovi je nastala predlagana varianta OPNVR (optimizirani predlog najprimernejše variante). Zaradi pripomb občine Šmarješke Toplice je bila varianta na tem delu optimizirana tako, da je bila trasa načrtovane ceste prestavljena proti zahodu. Na ta način se je povsem umaknila gosto poseljenemu območju, vključno s turističnim območjem.

Predlagana trasa načrtovane ceste v sklopu 3. razvojne osi bi delovala kot obvoznica, potekala bi mimo naselij (ne skozi) in bi nase prevzela približno 3/4 predvidene količine prometa, kar bi prineslo bistveno izboljšanje prometnih in bivanjskih razmer v naseljih, tudi glede na sedanje stanje. Tako kljub povečanju PLDP ne bi bistveno vplivala na kakovost bivanja v njih. Vpliv predvidene količine prometa (okrog 8.000 vozil/dan PLDP čez 10 let) bi se na obstoječi cesti bistveno zmanjšal.

Pripomba 7.2 Občina Mokronog Trebelno

Predlagamo optimizacijo variante OPNVR.

1. Južni del trase »3. razvojne osi – sredinski del (v nadaljevanju 3RO)« se prestavi zahodneje v Občino Mokronog-Trebelno in izvede priključek Trebelno (priloga 1), v zameno za priključka Zbure in Šmarješke Toplice.

Obrazložitev:

Iz dopolnitve študije variant /predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante, zvezek 2.A., str. 136-137, (v nadaljevanju: študija) izhaja, da je Zavod RS za varstvo narave (v nadaljevanju ZRSVN) podal mnenje, ki usmerja v optimizacijo variante OPNVR v odseku OPNVR 2.2, s potekom skozi dolino Radulje - območje izjemne krajine. S premikom tega

odseka trase 3RO bolj proti zahodu, se je moč izogniti njenemu poteku skozi območja NATURE 2000. Kot tudi izhaja iz študije, je slednjo optimizacijo proučil že tudi projektant. Ta ugotavlja, da ta možnost obstaja in sicer z daljšim predorom ali drugimi gradbenimi ukrepi. Kot navedeno v študiji, bo optimizacija podrobneje proučena že v fazi stališč k pripombam in predlogom iz te javne razgrnitve, kar s svojim predlogom tudi močno podpiramo. Prestavitev trase 3RO v tem odseku zahodnejše je skladna tudi z zahtevami občine Šmarješke Toplice, da se trasa umakne iz območja turističnega območja Šmarješke Toplice.

2. Predlagamo dodatno proučitev optimizacije trase 3RO v odseku OPNVR 2.1 tako, da se ta na primerni oddaljenosti približa tudi občinskemu središču Sevnica (priloga 2)

Obrazložitev:

Projektna naloga je poleg primarnega cilja, ki je povezati predvsem Celje in Novo mesto, podala tudi zasledovanje sekundarnih ciljev. Med slednjimi študija našteva, da naj 3DO v postopku izboljša tudi možnosti medsebojne povezave središč regionalnega in medobčinskega pomena ter s tem nadaljnjega razvoja širšega prostora, v katerega se 3RO umešča. Na ta način bo 3RO dodatno omogočila razbremenitev sedanjih prometnic, zlasti v razvojnih naseljih na relaciji Sevnica – Trebnje, in s tem omogočila povečanje prometne varnosti ter kakovosti bivanja.

3. V sklopu umeščanja 3RO se prednostno obravnava prenova obstoječe državne ceste Sevnica – Trebnje, z vsemi potrebnimi parametri sodobne in varne prometnice.

Obrazložitev:

Enako kot pod točko 2.

Ta predlog /pripombo podajamo tudi kot pogoj k naši podpori variante OPNVR.

4. V tretjo etapo gradnje zajeti celoten 18 km dolg odsek OPNVR 2.2

Obrazložitev:

Delitev odseka OPNVR 2.2 na dve etapi gradnje, 3. in 6., ima lahko za posledico preobremenitev obstoječe državne ceste Sevnica – Trebnje v vmesnih etapah izgradnje 3RO. Dolgotrajno povečanje okrepljenih prometnih tokov skozi Mirnsko dolino ocenjujemo kot nesprejemljivo, tako iz prostorskih, okoljskih, kot tudi funkcionalnih vidikov. Ta predlog /pripombo podajamo tudi kot pogoj k naši podpori variante OPNVR.

5. Na državni ravni se takoj vključiti v vzpostavitev režima, ki ne dovoljuje uporabe državne ceste Sevnica – Trebnje za težak tranzit, ki nima namena in cilja distribucije na regionalni ravni Mirnske doline oziroma na obstoječi prometnici Sevnica – Trebnje.

Obrazložitev:

Ta predlog /pripombo podajamo tudi kot pogoj k naši podpori variante OPNVR.

6. Menimo tudi, da je priključek 3RO na AC v Novem mestu smiselno umestiti na skladno lokacijo priključka 3. razvojne osi – južni del, v smeri Bele Krajine.

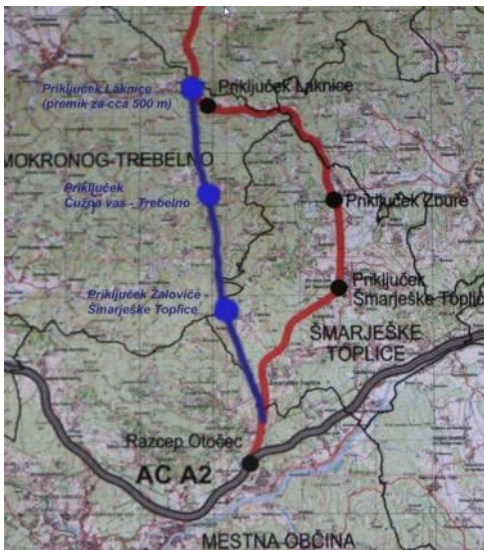
Obrazložitev:

Umeščanje obeh priključkov, 3RO in 3. razvojna os – južni del v isti točki AC Ljubljana – Zagreb, prometne tokove v vsem smereh pohitri, poenostavi, umeščanje je preglednejše in varnejše. Skladno priključevanje poleg preglednejših in funkcionalnih povezav povzroča tudi najmanj negativnih posledic na okolje (emisije prašnih delcev, hrup, ...).

Priloga:

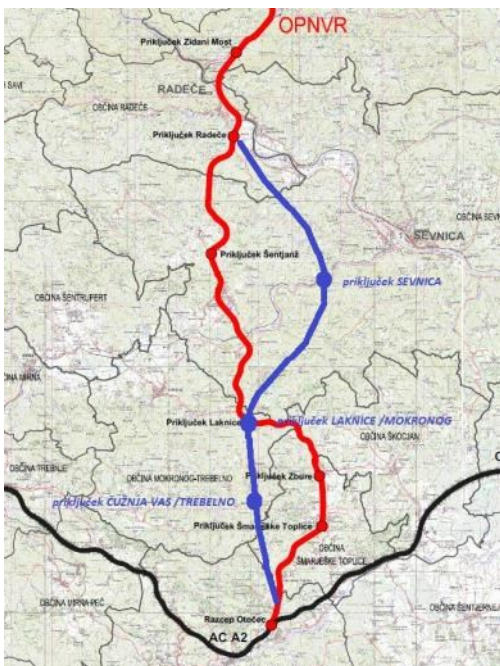
- Priloga 1: predlog prestavitve južnega dela 3RO zahodno v Občini Mokronog-Trebelno

- Priloga 2: predlog približanja 3RO Sevnici



Slika 2: Predlog prestavitve južnega dela 3RO zahodno v Občini Mokronog-Trebelno

PRILOGA 2



Slika 2: Predlog približanja 3RO Sevnici

Stališče 7.2:

Pripomba se delno upošteva. V prvi fazi izdelave ŠV je bilo obravnavanih 36 variant, varianta kot je predlagana v pripombi zaradi konfiguracije terena in slabše dostopnosti (navezava obstoječih naselij) ni bila predlagana in obravnavana. Možnost optimizacije, ki bi vključevala tudi potek trase vzhodno od predlagane variante OPNVR na območju Sevnice oziroma zahodno od OPNVR med Mokronogom in Šmarješkimi Toplicami bomo v fazi optimiziranja variante smiselno preverili. Predlagana rešitev ne bi bistveno vplivala na prometno situacijo na celotni trasi. V fazi optimizacije se bo smiselno preveril tudi vpliv zaradi približanja Sevnici. V prometnem vrednotenju

variant je bila namreč ocenjevana tudi dostopnost na relacijah med priključkoma Celje in Novo mesto, med priključkom Celje in Sevnico ter med Sevnico in priključkom Novo mesto. Srednji del tretje razvojne osi se lahko na osnovi optimizacij izvaja tudi kot kombinacija novogradenj po posameznih DPN-jih (skladno s traso, razdeljeno na posamezne etape) in z izvedbo rekonstrukcij v okviru obstoječe infrastrukture v ostalih delih. Dinamika izvedbe novogradenj na posameznih odsekih bo torej odvisna od razpoložljivih sredstev ob upoštevanju prioritet, ki jih narekujejo prometne, razvojne in druge družbene razmere.

Pripomba 7.3 Župani Občin Škocjan, Sevnica, Krško, Šentjernej in Kostanjevica na Krki

Župani Občin Škocjan, Sevnica, Krško, Šentjernej in Kostanjevica na Krki se v postopku javne razgrnitve študije variant s predlogom najustreznejše variante za državno cesto med AC A1 Maribor — Ljubljana in AC A2 pri Novem mestu (3. razvojna os – sredina) ne strinjamo s predlagano varianto OPNVR, ker ta za razvoj celotnega gospodarstva in povečanje konkurenčnosti vseh petih občin ni optimalna in je zato neustrezna. Poleg tega poteka po težavnem terenu, ki pogojuje izgradnjo več predorov in viaduktov ter opornih zidov, s čimer ne opraviči navezave širšega območja za razvoj.

Menimo, da je precej boljša varianta V1, ki poteka po naravnem koridorju obstoječe doline in obstoječe ceste od Save preko Zavratca in Brezovega po meji med občino Krško in Škocjan z vsemi vmesnimi priključki in navezavo na obstoječo avtocesto AC A2 med Smednikom in Štritom.

Pripomba 7.4 Občina Škocjan

Spoštovani! Na podlagi javne razgrnitve študije variant s predlogom najustreznejše variante za državno cesto med AC A1 Maribor — Ljubljana in AC A2 pri Novem mestu (3. razvojna os — sredina) in javne obravnave v Škocjanu dne 20. 10. 2016 vam posredujemo svoje mnenje. Občina Škocjan na predlagano varianto OPNVR podaja negativno mnenje, ker ne spodbuja razvoja severozahodnega dela občine Škocjan. Predlagamo izbor variante V1 z ustrezno optimizacijo, in sicer:

poteka naj od Save skozi Zavratec pod naseljem Brezovo in se nato nadaljuje po meji med občino Krško in Škocjan, kar predstavlja naravni koridor obstoječe doline, poraščene z gozdom. Naš predlog smo v tem odseku tudi vrisali na priložen zemljevid z debelo temno modro črto.

Stališči 7.3 in 7.4:

Izraženo je mnenje. Varianta OPNVR je bila predlagana na osnovi ugotovitev in rezultatov Študije variant iz leta 2008 (RC Planiranje, št. proj. 301/07, avgust 2008), v kateri je bilo na podlagi primerjave in vrednotenja optimiziranih variant po razvojno urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem ter varstvenem (okoljskem) vidiku ugotovljeno, da je kombinacija takrat obravnavanih variant G2-n1 + I 4 primerna ter je bila kot taka predlagana za nadaljnjo obravnavo. Ta je bila v nadaljevanju obravnavana kot varianta OPNVR (optimizirani predlog najprimernejše variante).

Varianta OPNVR je bila najbolje ovrednotena tudi v Dopoljnjeni študiji variant / predinvesticijski zasnovi s predlogom najustreznejše variante iz leta 2011 – 2016 (RC Planiranje, št. proj.: RC-552/10 ŠV, maj 2011, dopolnitev maj 2014, avgust 2016).

Predlagana varianta je izrazito prometno ustrežnejša (največje koristi uporabnikov), ugodna je s stališča emisij izpušnih plinov, neposredna obremenitev s hrupom je pri tej varianti najmanjša, najugodnejša je s stališča toplogrednih sprememb, ugodno vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, razbremenila bo obstoječe ceste, bolje povežala regionalna in druga središča in izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti ob načrtovani cesti.

Pripomba 7.5 Občina Trebnje

Negativno mnenje k študiji variant s predlogom najustreznejše variante in okoljskega poročila za cesto med AC A1 Maribor - Ljubljana in AC A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os - sredinski del)

1) Po pregledu predložene dokumentacije - javno razgrnjene študije variant s predlogom najustreznejše variante in okoljskega poročila za cesto med AC A1 Maribor - Ljubljana in AC A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os - sredinski del) ugotavljamo, da rešitve niso usklajene s smernicami in projektnimi pogoji za pripravo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu (št.: 344-03-1/2000 z dne 25.10.2006).

2) izbrana varianta - optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR) ne povezuje razvojno naravnanih naselij, ne povezuje gospodarskih con, ne povezuje večjih poselitvenih območij, ne stimulira urbanega razvoja, ne omogoča boljše fluktuacije delovne sile, ne omogoča boljšega socialnega razvoja in ni družbeno sprejemljiva.

3) V primerjavi z izbrano varianto - optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR), študija variant opredeljuje varianto Sevnica - Trebnje, ki bi povežala pomembna razvojna središča, kot primernejšo s prostorskega vidika, ekonomskega vidika, okoljskega - kmetijskega vidika, primerna pa je tudi s funkcionalnega vidika. Prepričani pa smo tudi, da je najprimernejša z vidika družbene sprejemljivosti.

4) Izbor variante OPNVR temelji na dodatnem sinteznem vrednotenju, ki upošteva le dva kazalnika: ekonomsko učinkovitost in dostopnost med regionalnima središčema, Celjem in Novim mestom. 5) Izbrana varianta bi morala prvenstveno upoštevati pozitivne učinke na prostorski, socialni, bivalni in sonaravni razvoj, kar pa OPNVR ne omogoča!

6) S predlagano varianto OPNRV se odpira nov prometni koridor do Novega mesta, ki ni razvojno naravnani za obstoječa lokalna središča in večja naselja. Varianta Sevnica - Trebnje bi le minimalno povečala čas od Novega mesta do Celja. Omogočala bi razvoj dekoncentrirane poselitve in konkurenčnost slovenskih mest.

7) Izbrana je najdražja varianta, to je OPNRV, in sicer kar za 32,5%, kar je nesprejemljivo glede na ekonomski položaj države.

OBRAZLOŽITEV:

Občina Trebnje je dne 25.10.2006 podala smernice in projektne pogoje za pripravo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor — Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana — Obrežje pri Novem mestu (št.: 344-03-1/2000). Smernice vsebujejo študijo 3. razvojna os na območju občine Trebnje, ki jo je izdelala Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometno tehnični inštitut ter GPI gradbeno projektiranje in inženiring, d.o.o. Novo mesto. Trasa, ki jo predlaga navedena študija poteka

po občini Trebnje, izven koridorja regionalne ceste na vzhodu območja industrijske cone in se priključuje na vzhodni trebanjski priključek.

Vlada RS je že na svoji 10. seji dne 10. februarja 2005 o odločitvi o najustreznejšem poteku avtoceste na odseku Pluska — Ponikve sprejela sklep, da je potrebno med drugim upoštevati tudi naslednje izhodišče: - Priključek Trebnje — vzhod je treba načrtovati tako, da bo na avtocesto omogočena navezava tretje razvojne prometne osi.

Na primerno dimenzioniranje vzhodnega trebanjskega priključka so z dopisom št. 350-03-4/2003 z dne 28.10.2005 opozorili vsi takratni poslanci dolenskega območja (Žnidaršič, Uhanova, Janc, Grill, Rugelj in Pajk), takratni župani občin, direktor podjetniškega centra in predsednik regionalnega razvojnega sveta JV Slovenije.

Na simpoziju 3. razvojna os'— Slovenski projekt 3. tisočletja, ki je bil v Mariboru 21.3.2006, je Topos d.o.o. predstavil svojo študijo, ki utemeljuje 3. razvojno os kot razvojni potencial in novo povezavo med obstoječimi razvojnimi koridorji, povezavo širših območij, urbanih aglomeracij med Trebnjem in Sevnico (Tržišče, Mokronog, Šentrupert, Mirna) in vzpostavitev nove povezave med obstoječimi razvojnimi koridorji. Tako bi 3. razvojna os izboljšala razmerje med viri zaposlitve, trgovine, proizvodnje in bivalnimi območji. Omogočen bi bil boljši gospodarski in socialni razvoj. V študiji je bilo tudi navedeno, da bi se v širšem pogledu med Novim mestom in Trebnjem odprl večji gospodarski bazen cca 100 ha, ki ima v neposredni bližini tudi ostalo infrastrukturo. Širitev poslovnih con bi se izvedla tudi na Mirni, v Šentrupertu in Mokronogu, za cca 30 ha. 3. razvojna os bi pomenila dodaten potencial tudi v turističnem razvoju (izredno bogata kulturna dediščina).

Na navedenem simpoziju je bila predstavljena tudi študija Daljinske ceste regionalnega pomena doc. dr. Alojzija Juvanca, UL-FGG, Prometno tehnični inštitut Ljubljana. Povzetek študije je utemeljeval, da je potrebno 3. razvojno os utemeljevati tako, da bo prostoru koristila v največjem možnem obsegu. Raziskava je pokazala, da se k sodobnemu načrtovanju cestnih povezav ne sme pristopati po »tehničnem« pristopu, ker so tehniško zarisane trase praviloma take da zahtevajo kasneje izredno veliko drugih ukrepov za zaščito in varovanje okolja. Pokazalo se je, da bi tehnično zarisana trasa povzročila v prostoru pravo razdejanje. Dodal je, da če se k temu pridruži še gospodarski pomen Trebnjega v širšem območju 3. razvojne osi, lahko ugotovimo, da bo hitra cesta iz Celja z veliko verjetnostjo potekala v bližini Trebnjega.

Kako pomembna je umestitev 3. razvojne osi, je razvidno tudi iz Deklaracije o sodelovanju pri aktivnostih za umestitev in izgradnjo avtoceste v območju 3. razvojne osi, ki so jo 17.4.2007 podpisali župani dolenskih občin, ki so tako izrazili mnenje, da želijo aktivno sodelovati pri umestitvi predvidene državne ceste. Župani občin Mokronog — Trebelno, Šentrupert, Trebnje, Sevnica in Mirna Peč ter direktorji gospodarskih družb iz Sevnice, Krmelja, Mirne, Šentruperta, Mokronoga so 10. 6. 2008 podpisali zahtevo o strokovni obravnavi in preučitvi vseh parametrov, za umestitev državne ceste znotraj 3. razvojne osi in zahtevali od pristojnih ministrstev in vlade, da zaustavi vsako nadaljnje odločanje o izbiri najustreznejše variante med Celjem in Novim mestom, v kolikor ne bo za najustreznejšo sprejeta varianta Sevnica, Mirnska dolina in naprej proti AC med Trebnjem in Novim mestom.

Župani občin Mokronog — Trebelno, Šentrupert, Sevnica in Trebnje so 28.10.2009 ministru Ministrstva za promet in Direkciji RS za ceste poslali okvirni predlog ukrepov, ki naj bi se jih upoštevalo ob čimprejšnji pripravi ustrezne rešitve na srednjem delu 3. razvojne osi, ki bi povezala Sevnico in Trebnje.

Izbrana varianta — optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR) ne povezuje razvojno naravnanih naselij, povezuje predvsem vasi, kjer se prebivalstvo v večini ukvarja s kmetijstvom, ne povezuje gospodarskih con, ki bi rabile priključke na novo cesto, ne povezuje večjih poselitvenih območij, iz katerih bi delovna sila vsak dan migrirala na delovna mesta, ne stimulira urbanega razvoja, saj v teh majhnih naseljih ni pogojev za širitve naselij niti ne interesa, ne omogoča boljše fluktuacije delovne sile in ne omogoča boljšega socialnega razvoja.

Izbrana varianta — optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR) ni družbeno sprejemljiva, kar se kaže v nasprotovanju v Šmarjeti, šmarjeških Toplicah, Škocjanu... Kot je navedeno v Dolenjskem listu dne 27.10.2016 pod naslovom V Šmarjeti jasni — 3. razvojne osi ne želijo, se je že osnovala civilna iniciativa proti umeščanju in izgradnji 3. razvojne osi skozi šmarješko občino.

V primerjavi z izbrano varianto — optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR), študija variant opredeljuje varianto Sevnica — Trebnje, ki bi povezala pomembna razvojna središča, kot primernejšo s prostorskega vidika, ekonomskega vidika, okoljskega — kmetijskega vidika, primerna pa je tudi s funkcionalnega vidika. Razvojna središča, kot so Sevnica, Mokronog, Šentrupert, Mirna in Trebnje za razvoj, ki se načrtuje, nujno potrebujejo dobro prometno povezavo. Že zgodovina dveh tisočletij nas uči, da so bile pomembne prometnice vedno speljane s povezavo večjih krajev (rimska cesta Emona — Praetorium Latovicorum (Trebnje) —nadalje proti hrvaški meji) in cestna povezava še iz časa Latobikov, ki je potekala po Mirnski dolini do Trebnjega in naprej proti Žužemberku. Za 3. razvojno os na odseku Sevnica — Trebnje smo prepričani, da je tudi najbolj družbeno sprejemljiva.

Iz dopolnilne študije variant s predlogom najustreznejše variante izbor variante OPNVR temelji na dodatnem sinteznem vrednotenju, ki upošteva le dva kazalnika: ekonomsko učinkovitost in dostopnost med regionalnima središčema Celjem in Novim mestom. Pri ekonomski učinkovitosti je poudarek predvsem na gradnji pod prometom, kar pri novi trasi seveda ni potrebno. Poudarjanje dostopnosti med regionalnima središčema Celje in Novo mesto, ki za cca 15 do 20 minut skrajša pot med njima, pa prav gotovo ni razlog, ki bi opravičeval zanemarjanje razvojno usmerjenih lokalnih središč, občinskih središč, velikega števila delovnih mest in dnevne migracije, najkrajše povezave z državnim središčem — Ljubljano, nadaljnji možnosti razvoja območja, ki ima dober razvojni potencial.

Izbrana varianta bi morala prvenstveno upoštevati pozitivne učinke na prostorski, socialni, bivalni in sonaravni razvoj, kar pa OPNVR ne omogoča! Zato je nujno ponovno pretehtati izbor najprimernejše variante.

S predlagano varianto OPNRV se odpira nov prometni koridor do Novega mesta, ki ni razvojno naravnano za obstoječa lokalna središča in večja naselja. Varianta Sevnica — Trebnje bi le minimalno povečala čas od Novega mesta do Celja. Omogočala bi razvoj dekoncentrirane poselitve in konkurenčnost slovenskih mest. Odpiranje novega koridorja pa prav gotovo pomeni »v prostoru pravo razdejanje«, kot je navedel doc. dr. Juvanc.

Izbrana je najdražja varianta, to je OPNRV in sicer kar za 32,5%, kar je nesprejemljivo glede na ekonomski položaj države. Ob vseh varčevalnih ukrepih naše države nas res preseneča, da se ob neki slabi rešitvi niti ne pomisli na sredstva. 80 milijonov EUR dražja varianta pomeni opremljanje cca 70 ha industrijskih con s cestno in komunalno infrastrukturo, kar bi zagotovilo mnogo novih delovnih mest, kar v naši državi najbolj potrebujemo.

Iz vseh navedenih razlogov Občina Trebnje izdaja negativno mnenje k študiji variant s predlogom najustreznejše variante in okoljskega poročila za cesto med AC A1 Maribor — Ljubljana in AC A2 Ljubljana — Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os sredinski del).

Pripomba 7.6 Občina Mirna

Občina Mirna izdaja na podlagi prvega odstavka 26. člena Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (ZUPUDPP) (Uradni list RS, št. 80/2010, 106/10 — popr. in 57/12), na vlogo Ministrstva za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana, naslednje mnenje k študiji variant s predlogom najustreznejše variante in okoljskega poročila za cesto med AC A1 Maribor — Ljubljana in AC A2 Ljubljana — Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os — sredinski del):

1. Po pregledu predložene dokumentacije — javno razgrnjene študije variant s predlogom najustrežnejše variante in okoljskega poročila za cesto med AC Al Maribor — Ljubljana in AC A2 Ljubljana — Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os —sredinski del) ugotavljamo, da rešitve niso usklajene s smernicami in projektnimi pogoji za pripravo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto Al Maribor — Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana — Obrežje pri Novem mestu (št.: 344-03-1/2000 z dne 25.10.2006).

2. Izbrana varianta — optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR) ne povezuje razvojno naravnanih naselij, ne povezuje gospodarskih con, ne povezuje večjih poselitvenih območij, ne stimulira urbanega razvoja, ne omogoča boljše fluktuacije delovne sile, ne omogoča boljšega socialnega razvoja in ni družbeno sprejemljiva.

3. V primerjavi z izbrano varianto — optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR), študija variant opredeljuje varianto Sevnica — Trebnje, ki bi povezala pomembna razvojna središča, kot primernejšo s prostorskega vidika, ekonomskega vidika, okoljskega - kmetijskega vidika, primerna pa je tudi s funkcionalnega vidika. Prepričani pa smo tudi, da je najprimernejša z vidika družbene sprejemljivosti.

4. Izbor variante OPNVR temelji na dodatnem sinteznem vrednotenju, ki upošteva le dva kazalnika: ekonomsko učinkovitost in dostopnost med regionalnima središčema, Celjem in Novim mestom.

5. Izbrana varianta bi morala prvenstveno upoštevati pozitivne učinke na prostorski, socialni, bivalni in sonaravni razvoj, kar pa OPNVR ne omogoča!

6. S predlagano varianto OPNRV se odpira nov prometni koridor do Novega mesta, ki ni razvojno naravnan za obstoječa lokalna središča in večja naselja. Varianta Sevnica — Trebnje bi le minimalno povečala čas od Novega mesta do Celja. Omogočala bi razvoj dekoncentrirane poselitve in konkurenčnost slovenskih mest.

7. Izbrana je najdražja varianta, to je OPNRV, in sicer kar za 32,5%, kar je nesprejemljivo glede na ekonomski položaj države.

Obrazložitev:

Občina Trebnje je dne 25.10.2006 (takrat je sestavni del Občine Trebnje bila tudi sedanja Občina Mirna, ki je bila ustanovljena 1.7.2011) podala smernice in projektne pogoje za pripravo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor — Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana — Obrežje pri Novem mestu (št.: 344-03-1/2000). Smernice vsebujejo študijo 3. razvojna os na območju občine Trebnje, ki jo je izdelala Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometno tehnični inštitut ter GPI gradbeno projektiranje in inženiring, d.o.o. Novo mesto. Trasa, ki jo predlaga navedena študija poteka po občini Trebnje, izven koridorja regionalne ceste na vzhodu območja industrijske cone in se priključuje na vzhodni trebanjski priključek.

Vlada RS je že na svoji 10. seji dne 10. februarja 2005 o odločitvi o najustrežnejšem poteku avtoceste na odseku Pluska — Ponikve sprejela sklep, da je potrebno med drugim upoštevati tudi naslednje izhodišče:

- Priključek Trebnje — vzhod je treba načrtovati tako, da bo na avtocesto omogočena navezava tretje razvojne prometne osi.

Na primerno dimenzioniranje vzhodnega trebanjskega priključka so z dopisom št. 350-03-4/2003 z dne 28.10.2005 opozorili vsi takratni poslanci dolenjskega območja (Žnidaršič, Uhanova, Janc, Grili, Rugelj in Pajk), takratni župani občin, direktor podjetniškega centra in predsednik regionalnega razvojnega sveta JV Slovenije.

Na simpoziju 3. razvojna os — Slovenski projekt 3. tisočletja, ki je bil v Mariboru 21.3.2006, je Topos d.o.o. predstavil svojo študijo, ki utemeljuje 3. razvojno os kot razvojni potencial in novo povezavo med obstoječimi razvojnimi koridorji, povezavo širših območij, urbanih aglomeracij med Trebnjem in Sevnico (Tržišče, Mokronog, Šentrupert, Mirna) in vzpostavitev nove povezave med obstoječimi razvojnimi koridorji. Tako bi 3. razvojna os izboljšala razmerje med viri zaposlitve, trgovine, proizvodnje in bivalnimi območji. Omogočen bi bil boljši gospodarski in socialni razvoj. V študiji je bilo tudi navedeno, da bi se v širšem pogledu med Novim mestom in Trebnjem odprl večji gospodarski bazen cca 100 ha, ki ima v neposredni bližini tudi ostalo infrastrukturo. Širitev poslovnih con bi se izvedla tudi na Mirni, v Šentrupertu in Mokronogu, za cca 30 ha. 3. razvojna os bi pomenila dodaten potencial tudi v turističnem razvoju (izredno bogata kulturna dediščina).

Na navedenem simpoziju je bila predstavljena tudi študija Daljinske ceste regionalnega pomena doc. dr. Alojzija Juvanca, UL-FGG, Prometno tehnični inštitut Ljubljana. Povzetek študije je utemeljeval, da je potrebno 3. razvojno os utemeljevati tako, da bo prostoru koristila v največjem možnem obsegu. Raziskava je pokazala, da se k sodobnemu načrtovanju cestnih povezav ne sme pristopati po »tehničnemcc pristopu, ker so tehniško zarisane trase praviloma take, da zahtevajo kasneje izredno veliko drugih ukrepov za zaščito in varovanje okolja. Pokazalo se je, da bi tehnično zarisana trasa povzročila v prostoru pravo razdejanje. Dodal je, da če se k temu pridruži še gospodarski pomen Trebnjega v širšem območju 3.

razvojne osi, lahko ugotovimo, da bo hitra cesta iz Celja z veliko verjetnostjo potekala v bližini Trebnjega.

Kako pomembna je umestitev 3. razvojne osi, je razvidno tudi iz Deklaracije o sodelovanju pri aktivnostih za umestitev in izgradnjo avtoceste v območju 3. razvojne osi, ki so jo 17.4.2007 podpisali župani dolenjskih občin, ki so tako izrazili mnenje, da želijo aktivno sodelovati pri umestitvi predvidene državne ceste.

Župani občin Mokronog — Trebelno, Šentrupert, Trebnje, Sevnica in Mirna Peč ter direktorji gospodarskih družb iz Sevnice, Krmelja, Mirne, Šentruperta, Mokronoga so 10. 6. 2008 podpisali zahtevo o strokovni obravnavi in preučitvi vseh parametrov, za umestitev državne ceste znotraj 3. razvojne osi in zahtevali od pristojnih ministrstev in vlade, da zaustavi vsako nadaljnje odločanje o izbiri najustreznejše variante med Celjem in Novim mestom, v kolikor ne bo za najustreznejšo sprejeta varianta Sevnica, Mirnska dolina in naprej proti AC med Trebnjem in Novim mestom.

Župani občin Mokronog — Trebelno, Šentrupert, Sevnica in Trebnje so 28.10.2009 ministru Ministrstva za promet in Direkciji RS za ceste poslali okvirni predlog ukrepov, ki naj bi se jih upoštevalo ob čimprejšnji pripravi ustrezne rešitve na srednjem delu 3. razvojne osi, ki bi povezala Sevnico in Trebnje.

izbrana varianta — optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR) ne povezuje razvojno naravnanih naselij, povezuje predvsem vasi, kjer se prebivalstvo v večini ukvarja s kmetijstvom, ne povezuje gospodarskih con, ki bi rabile priključke na novo cesto, ne povezuje večjih poselitvenih območij, iz katerih bi delovna sila vsak dan migrirala na delovna mesta, ne stimulira urbanega razvoja, saj v teh majhnih naseljih ni pogojev za širitve naselij niti ne interesa, ne omogoča boljše fluktuacije delovne sile in ne omogoča boljšega socialnega razvoja.

Izbrana varianta — optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR) ni družbeno sprejemljiva, kar se kaže v nasprotovanju v Šmarjeti, šmarjeških Toplicah, Škocjanu... Kot je navedeno v Dolenjskem listu dne 27.10.2016 pod naslovom V Šmarjeti jasni — 3. razvojne osi ne želijo, se je že osnovala civilna iniciativa proti umeščanju in izgradnji 3. razvojne osi skozi šmarješko občino.

V primerjavi z izbrano varianto — optimiziran predlog najprimernejše variante (OPNVR), študija variant opredeljuje varianto Sevnica — Trebnje, ki bi povezala pomembna razvojna središča, kot primernejšo s prostorskega vidika, ekonomskega vidika, okoljskega — kmetijskega vidika, primerna pa je tudi s funkcionalnega vidika. Razvojna središča, kot so Sevnica, Mokronog, Šentrupert, Mirna in Trebnje za razvoj, ki se načrtuje, nujno potrebujejo dobro prometno povezavo. že zgodovina dveh tisočletij nas uči, da so bile pomembne prometnice vedno speljane s povezavo večjih krajev (rimska cesta Emona — Praetorium

Latovicorum (Trebnje) — nadalje proti hrvaški meji) in cestna povezava še iz časa Latobikov, ki je potekala po Mirnski dolini do Trebnjega in naprej proti Žužemberku. Za 3. razvojno os na .odseku Sevnica — Trebnje smo prepričani, da je tudi najbolj družbeno sprejemljiva.

Iz dopolnilne študije variant s predlogom najustreznejše variante izbor variante OPNVR temelji na dodatnem sinteznem vrednotenju, ki upošteva le dva kazalnika: ekonomsko učinkovitost in dostopnost med regionalnima središčema Celjem in Novim mestom. Pri ekonomski učinkovitosti je poudarek predvsem na gradnji pod prometom, kar pri novi trasi seveda ni potrebno. Poudarjanje dostopnosti med regionalnima središčema Celje in Novo mesto, ki za cca 15 do 20 minut skrajša pot med njima, pa prav gotovo ni razlog, ki bi opravičeval zanemarjanje razvojno usmerjenih lokalnih središč, občinskih središč, velikega števila delovnih mest in dnevne migracije, najkrajše povezave z državnim središčem — Ljubljano, nadaljnji možnosti razvoja območja, ki ima dober razvojni potencial.

Izbrana varianta bi morala prvenstveno upoštevati pozitivne učinke na prostorski, socialni, bivalni in sonaravni razvoj, kar pa OPNVR ne omogoča! Zato je nujno ponovno pretehtati izbor najprimernejše variante.

S predlagano varianto OPNRV se odpira nov prometni koridor do Novega mesta, ki ni razvojno naravnano za obstoječa lokalna središča in večja naselja. Varianta Sevnica — Trebnje bi le minimalno povečala čas od Novega mesta do Celja. Omogočala bi razvoj dekoncentrirane poselitve in konkurenčnost slovenskih mest. Odpiranje novega koridorja pa prav gotovo pomeni »v prostoru pravo razdejanje«, kot je navedel doc. dr. Juvanc.

Izbrana je najdražja varianta, to je OPNRV in sicer kar za 32,5%, kar je nesprejemljivo glede na ekonomski položaj države. Ob vseh varčevalnih ukrepih naše države nas res preseneča, da se ob neki slabi rešitvi niti ne pomisli na sredstva. 80 milijonov EUR dražja varianta pomeni opremljanje cca 70 ha industrijskih con s cestno in komunalno infrastrukturo, kar bi zagotovilo mnogo novih delovnih mest, kar v naši državi najbolj potrebujemo.

Iz vseh navedenih razlogov Občina Mirna izdaja negativno mnenje k študiji variant s predlogom najustreznejše variante in okoljskega poročila za cesto med AC A1 Maribor — Ljubljana in AC A2 Ljubljana — Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os — sredinski del). Naj poudarimo, da smo izdano mnenje uskladili z Občino Trebnje, ki je pred našo ustanovitvijo vodila vse aktivnosti za umestitev 3. RO — sredinski del, zato je vsebina naših pripomb in utemeljitev enaka, kot v Občini Trebnje.

Pripomba 7.7.1 Občina Sevnica

Občina Sevnica je v zadevi podala smernice pod št. 371-0027/2006, z dne 24. 10. 2006. Po pregledu dokumentacije ŠV in okoljskega poročila iz avg. 2016, ugotavljamo, da predlog najustreznejše variante, 2-pasovna OPNVR, ne upošteva priporočil Občine Sevnica iz navedenih smernic, ki so bila:

- Trasa nove državne ceste naj se približa mestu Sevnica na manj kot 3 km, naveže na Industrijski del Mirnske doline (Krmelj-Mokronog) ter prometno tehnično ustrezno poveže z obstoječim cestnim omrežjem.
- Območje Sevnice je s historičnimi in naravnimi povezavami na Kozjansko, Dolenjsko, Zasavje in Posavje ter obstoječimi cestnimi in železniškimi koridorji, situacijsko in strateško primerno za lociranje logistično-transportnega centra, pretovornega terminala in intermodalnega vozlišča za učinkovito oskrbo gospodarstva na širšem območju.
- Priključek nove državne ceste na A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu, naj se locira med Trebnjem in Novim mestom.

Ocenjujemo, da predlog najustreznejše variante iz ŠV, za območje Sevnice z SV zaledjem in tudi regijo Posavje, ne prinaša optimalne rešitve za doseganje osnovnih ciljev prometne politike, ki sledijo iz Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, okt. 2014:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- izboljšati prometno varnost in varovanje,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Občina Sevnica aktivno podpira nadaljevanje postopka DPN in si prizadeva, da bi vsa, tudi že vložena sredstva, v polni meri prispevala k dvigu nivoja prometnih povezav celotnega območja, zlasti pa obstoječih gospodarskih središč, ki predstavljajo edini realni razvojni element tega prostora in od katerih se najustreznejša varianta OPNVR izogne edino Sevnici, kot največjemu gospodarskemu in poselitvenemu središču med Celjem in Novim mestom; zato, glede na obravnavane variante v okviru ŠV in odzive javnosti, predlagamo dopolnitev ŠV z naslednjo kombinacijo variant:

- za odsek S od Radeč _ OPNVR ali V2,
- za odsek od Radeč do Boštanja _ V2,
- za odsek od Boštanja proti Krškem in A2 V1,
- za odsek od Boštanja proti Trebnjem in A2 _ V2,
- za odsek od Mokronoga proti Zburam in A2 _ V2.

Menimo, da bi tako kombinirana varianta, v največji možni meri, ugodila razvojnim interesom prostora kot tudi investicijski realnosti projekta.

Pripomba 7.7.2 Srečko Ocvirk, župan Občine Sevnice

V prilogi posredujemo pripombe (6) k študiji variant in okoljskemu poročilu, zbrane na Občini Sevnica v času javne razgrnitve ter mnenje Občine Sevnica o upoštevanju smernic. V zvezi zadeve prosimo za skupni sestanek s predstavniki Ministrstva za okolje in prostor in Ministrstva za infrastrukturo.

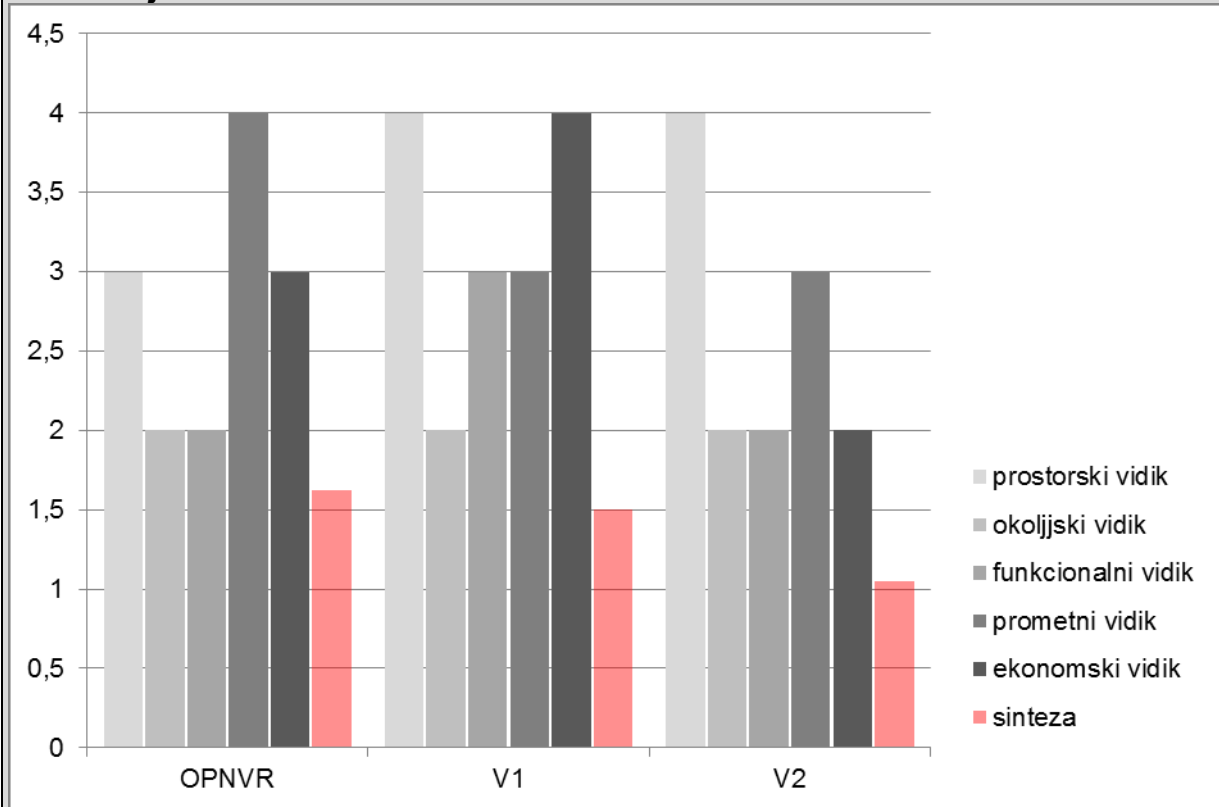
Stališča 7.5, 7.6, 7.7.1 in 7.7.2:

Izraženo je mnenje. Varianta OPNVR je bila predlagana na osnovi ugotovitev in rezultatov študije variant (ŠV) iz leta 2008 (RC Planiranje, št. proj. 301/07, avgust 2008) in na osnovi Dopolnitve študije variant / predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante (ŠV/PIZ) iz leta 2011 – 2016 (RC Planiranje, št. proj.: RC-552/10 ŠV, maj 2011, dopolnitev maj 2014, avgust 2016).

V ŠV in ŠV/PIZ je bil predlog variante izdelan na podlagi primerjave in vrednotenja variant po razvojno urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem ter varstvenem (okoljskem) vidiku. Iz gradiva je razvidno, da so ocene variant po posameznih vidikih različne.

Predlagana varianta je rezultat »multikriterijske analize in sinteznega vrednotenja variant, kjer se kazalniki, ki bi se sicer podvajali združujejo (sintetizirajo).

Tabela: Prikaz rezultatov vrednotenja variant po posameznih vidikih in sinteznega vrednotenja



Predlagana varianta OPNVR je izrazito prometno ustrežnejša (največje koristi uporabnikov), ustrežna je s stališča vplivov na okolje (najugodnejša je s stališča toplogrednih sprememb), ugodno vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, razbremenila bo obstoječe ceste, bolje povezala regionalna in ustrezno druga (občinska, regionalna, lokalna) središča in izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti ob cesti.

Sestavni del predloga ŠV – variante G2-n1 – I4 oziroma optimizirane variante – OPNVR je tudi posodobitev cestne povezave med Sevnico in Radečami.

Ustrezno prometno učinkovitost lahko predlagana varianta dosega samo ob ustrezni dostopnosti oziroma navezavi na obstoječe regionalno in lokalno cestno omrežje. Zato bo sočasno z izgradnjo sprejete variante 3. razvojne osi treba dograditi (rekonstruirati..) navezovalno cestno omrežje. V odvisnosti od razpoložljivih sredstev se bo tretja razvojna os, srednji del, izvaja tudi kot kombinacija novogradenj po posameznih DPN-jih (skladno s traso, razdeljeno na posamezne etape) in z izvedbo rekonstrukcij v okviru obstoječe infrastrukture v ostalih delih.

Pripomba 7.8.1 Občina Krško

SKLEP o mnenju o upoštevanju smernic za načrtovanje predvidene prostorske ureditve »Državni prostorski načrt za državne ceste med AC A1 Maribor -Ljubljana in AC A2 pri Novem mestu (3. razvojne os - sredina) in podanih pripombah in predlogih v sklopu javno razgrnjene študije variant in okoljskega poročila

I.

Občinski svet Občine Krško se je seznanil z gradivom:

Študija variant z naslovom: »Dopolnitev študije variant/ predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante za cesto med AC A1 Maribor - Ljubljana in AC A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu«, ki jo je pod številko projekta RC-552/10-ŠV avgusta 2016 izdelal Razvojni center Planiranje d.o.o Celje, Okoljsko poročilo z naslovom: »Dopolnitve okoljskega poročila za tretjo razvojno os - osrednji del (OPNVR, V1 in V2)«, ki ga je pod številko projekta 1214 avgusta 2016 izdelal Oikos d.o.o. Kamnik.

II.

Občinski svet Občine Krško podaja negativno mnenje o upoštevanju smernic iz vidika izvajanja občinskih lokalnih javnih služb ter druge pripombe in predloge na predstavljeno gradivo.

III.

Občinski svet Občine Krško podaja pripombe na predlagano najustreznejšo varianto Dopolnjene študije variant pod oznako OPNVR, saj le-ta za razvoj celotnega gospodarstva in povečanje konkurenčnosti občine Krško ni optimalen in je zato neustrezna.

Predlagamo izbor variante V1, ki predstavlja optimalen izbor ter omogoča gospodarski razvoj, ekonomsko - socialni napredek in boljši standard prebivalcev občine Krško.

IV.

Sklep začne veljati naslednji dan po sprejetju.

Pripomba 7.8.2 Občina Krško, Oddelek za urejanje prostora in varstvo okolja,

Zadeva: Mnenje o upoštevanju smernic za načrtovanje predvidene prostorske ureditve »Državni prostorski načrt za državne ceste med AC A1 Maribor — Ljubljana in AC A2 pri Novem mestu (3. razvojne os - sredina) in pripombe ter predlogi v sklopu javno razgrnjene študije variant in okoljskega poročila

Občina Krško je v skladu s pozivom Ministrstva za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja (v nadaljevanju MOP) izvedla javno razgrnitev v času med 4. 10. 2016 in 4. 11. 2016. S pozivom smo bili prav tako pozvani da najkasneje do 7. 11. 2016, MOP-u posredujemo mnenje o upoštevanju smernic z vidika izvajanja občinskih lokalnih javnih služb ter druge pripombe in predloge na predstavljeno gradivo.

Iz prejetega gradiva izhaja, da predlagatelj ni upošteval podanih smernic, ki jih je sprejel Občinski svet občine Krško na svoji 44. seji, dne 16.10.2006, kot tudi ne podanega stališča Občine Krško k predlogu najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste.

Občina Krško v skladu s priloženim sklepom Občinskega sveta z dne 27.10.2016 podaja negativno mnenje o upoštevanju smernic z vidika izvajanja občinskih lokalnih javnih služb.

Prav tako podajamo pripombe in predloge na javno razgrnjeno dokumentacijo. Občina Krško, kot edino smiselno in sprejemljivo traso na podlagi dopolnjene študije variant smatra varianto V1. Le ta vključuje odsek Celje-Sevnica, odsek Sevnica-Trebnje ter odsek Sevnica-Smednik, ki se nahaja na območju občine Krško. Varianta V1:

- je najprimernejši izbor z okoljskega vidika, funkcionalnega vidika in ekonomskega vidika,
- se najbolj prilagodi obstoječi cestni mreži, ima najmanjšo površino objektov in zidov ter najmanj geotehničnih problemov, hkrati najmanj ogroža zajetja pitne vode,
- potrebno je izvesti najmanj objektov, regulacij in drugih ukrepov in je glede na potreben čas za gradnjo ocenjena kot primerna,
- zahteva najmanj razširitev in hkrati je najcenejša.

Stališči 7.8.1 in 7.8.2:

Izraženo je mnenje. Varianta OPNVR je bila predlagana na osnovi ugotovitev in rezultatov Študije variant (ŠV) iz leta 2008 (RC Planiranje, št. proj. 301/07, avgust 2008) in na osnovi Dopolnitve študije variant / preinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante (ŠV/PIZ) iz leta 2011 – 2016 (RC Planiranje, št. proj.: RC-552/10 ŠV, maj 2011, dopolnitev maj 2014, avgust 2016). Načrtovana cesta (varianta OPNVR) je izrazito prometno ustrežnejša (največje koristi uporabnikov), ustrežna je s stališča vplivov na okolje (najugodnejša je s stališča toplogrednih sprememb), ugodno vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, razbremenila bo obstoječe ceste, bolje povežala regionalna in ustrezno druga (občinska, regionalna, lokalna) središča in izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti ob načrtovani cesti (glej stališče 7.5 in 7.7.2).

Pripomba 7.9 Občina Trbovlje

zadeva: Mnenje občine Trbovlje na predlog najustreznejše variante za 3. razvojno os

Pošiljamo vam mnenje občine Trbovlje na predstavljeno gradivo študije variant s predlogom najustreznejše variante za državno cesto med AC A1 Maribor — Ljubljana in AC A2 pri Novem mestu (3. razvojna os - sredina) in okoljskega poročila.

Tretja razvojna os je nastala, da bi med seboj povežala sekundarna središča med glavnimi prometnimi koridorji. S tem bi se povečala dostopnost in posledično konkurenčnost območij ob tej osi. Z varianto OPNVR pa Trbovlje ne postajajo nič bolj dostopne kot so v sedanosti.

V Strategiji razvoja Občine Trbovlje ima občina Trbovlje kot razvojno področje opredeljeno tudi izboljšanje dostopnosti iz sosednjih območij. Trbovlje so zaradi odmaknjenosti od glavnih cestnih povezav v bistveno slabšem položaju glede konkurenčnosti svojega gospodarstva. Učinkovit prometni sistem s sosednjimi mesti in ostalimi državnimi središči bi Trbovljam omogočil maksimalno izkoriščanje ekonomskih in socialnih priložnosti, kar bi ugodno vplivalo na razvoj. Obstoječe pomanjkljive navezave na povezovalne prometnice pa prinašajo Trbovljam ekonomske in socialne razlike ter vrsto zamujenih priložnosti. Nastanek mesta je povezan z bližino nahajališč premoga, v sedanosti pa je postalo, tudi zaradi konca premogovništva, odrezano od prometnih koridorjev, ki prečkajo Slovenijo. Brez ustreznih prometnih povezav ne moremo pričakovati prihoda novih podjetij v našo občino, kljub temu, da se v zadnjih letih sami zelo trudimo za zagotavljanje čim boljših pogojev za podjetništvo.

V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije se somestje Trbovlje — Hrastnik - Zagorje ob Savi razvija kot središče nacionalnega pomena. Z medsebojnim povezovanjem in razmeščanjem funkcij posamezna naselja v tem somestju krepijo svojo vlogo, pri čemer imajo Trbovlje (tudi zaradi svoje osrednje lege in preteklega razvoja) pomen regijskega središča in predstavljajo osrednje mesto somestja oziroma Zasavske regije.

Občina Trbovlje je v letu 2015 sprejela Občinski prostorski načrt, v katerem je prav tako posebej izpostavljena problematika povezanosti Trbovelj z ostalo Slovenijo in Evropo. V strateškem delu OPN je izpostavljen tudi problem tranzita: mesto Trbovlje zaradi specifične lege na dnu ozke doline prevzema tudi tranzitni promet. Problem tranzitnega prometa bi se reševal z vzpostavitvijo nove vzhodne obvoznice nad mestom s tunnelsko navezavo na A1 (Šentilj - Koper) na severu in navezavo na G2 108 v dolini reke Save.

Izhodišča za izboljšanje kompetenc mesta so v izboljšanju njegove dostopnosti, okoljski prenovi, revitalizaciji degradiranega stavbnega fonda in ustvarjanju novega kulturnega prostora z navezavo na preteklo rudarsko tradicijo in vizijo Trbovelj kot središča multimedijskega ustvarjanja. Trbovlje želijo krepiti moč mesta, ki ima poleg bivalnega

središča tudi vlogo regionalnega, poslovnega in zaposlitvenega centra Zasavske regije. Želimo pa izboljšati tudi kulturno in turistično vlogo v širšem slovenskem prostoru. Izboljšanje dostopnosti bo v vseh pogledih pomembno vplivalo na razvoj mesta. Brez ustrezne prometne povezanosti bomo v razvoju še naprej stagnirali ali celo nazadovali.

Glavni prometni osi v občini Trbovlje sta os zahod – vzhod (Ljubljana – Zidani Most) in os jug – sever (Trbovlje – Prebold).

Eden izmed naših glavnih ciljev je izboljšanje dostopnosti občine na avtocestni križ, s hkratno modernizacijo obstoječih cestnih povezav (predvsem posodobitev zelo nevarne glavne ceste v dolini Save G2 108 Ljubljana-Litija-Zidani Most) in z vzpostavitvijo tunelske povezave Trbovlje – Prebold z izgradnjo vzhodne obvoznice skozi mesto.

Menimo, da kljub vsem optimizacijam raznih variant, sedanja različica OPNVR še vedno nima ustrezne podpore v vseh občinah preko katerih poteka. Po drugi strani pa občina Trbovlje in z njo celotna zasavska regija, ki si že dolgo prizadeva za boljšo prometno povezavo s Slovenijo in Evropo, ostaja brez ustrezne navezave na avtocestni križ.

Zato občina Trbovlje ne podpira predstavljene variante OPNVR. Ker je v vseh naših strateških aktih kot prioriteta navedena tunelska povezava Trbovlje — Prebold in ker je za nas tudi najbolj optimalna, bi lahko podprli le varianto navezave Trbovelj na avtocestno omrežje preko Prebolda. Tudi v vseh zgodnejših analizah in primerjavah različnih scenarijev je bila ta varianta izbrana kot ena najustreznejših. _

Želimo, da se ponovno preučijo najustreznejše variante; saj je bila študija variant izdelana že l. 2007, od takrat pa so se sigurno vsaj nekateri dejavniki, ki so vplivali na odločitev, spremenili. V primeru, da varianta OPNVR ostane kot najprimernejša, pa želimo, da se prioriteto uredi glavna cesta Trbovlje — Hrastnik — Zidani Most, kot najhitrejša navezava Zasavja z Radečami.

Pripomba 7.10 Občina Hrastnik

Občina Hrastnik je dne 29.9.2016 prejela dopis Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, graditev in stanovanja (v nadaljnjem besedilu: MOP), števil. 35008-2/2006/435-1092 z dne 23.9.2016, s katerim Občino Hrastnik seznanja s potekom javne razgrnitve študije variant s predlogom najustreznejše variante za državno cesto med AC A1 Maribor — Ljubljana in AC A2 pri Novem mestu (3. razvojna os sredina) in okoljskega poročila. MOP z dopisom Občino Hrastnik poziva, da v skladu z določbami prvega odstavka 26. člena Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 — popr. in 57/12; v nadaljevanju ZUPUDPP) ministrstvu posreduje mnenje o upoštevanju smernic z vidika izvajanja občinskih lokalnih javnih služb ter druge pripombe in predloge na predstavljeno gradivo.

Na podlagi navedenega ter skladno z ZUPUDPP Občina Hrastnik podaja naslednje mnenje na gradivo za javno razgrnitev študije variant s predlogom najustreznejše variante in okoljskega poročila:

Občina Hrastnik pri pripravi državnega prostorskega načrta za državno cesto med AC A1 Maribor — Ljubljana in AC A2 pri Novem mestu — 3. razvojna os sodeluje od začetkov priprave v letu 2006, ko je družba Omega Consult d.o.o. izdelala študijo variantnih scenarijev celovitega prostorskega razvoja, ki je obsegala določitev in medsebojno primerjavo scenarijev celovitega prostorskega razvoja s predlogom in utemeljitvijo izbora najustreznejšega scenarija, ki bi zagotavljal ustrezen prispevek prometne infrastrukture k trajnostnemu razvoju obravnavanega območja. Na podlagi presoje učinkovitosti in uspešnosti posameznega scenarija, ki je bila izvedena z vidika ekonomičnosti transporta ter okoljskega, prostorskega in razvojnega vidika, je bil predlagan najustreznejši scenarij —

varianta 9 (potek skozi Zasavje). Občina Hrastnik (Občinski svet) je v mesecu juniju 2007 predlagano varianto podprla ter opozorila na potrebo po dokončanju »Zasavske ceste« med Hrastnikom in Zidanim mostom. V letu 2008 je Razvojni center Planiranje Celje d.o.o. izdelal »Študijo variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor — Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana — Obrežje pri Novem mestu«, ki je kot najustreznejšo varianto ocenila varianto G2-n1+H2+.11. Ta varianta- bistveno odstopa od scenarija 9 (potek skozi Zagorje).

Občinski svet Občine Hrastnik je o navedenem razpravljal in 19.6.2008 sprejel naslednji sklep: »Občinski svet občine Hrastnik podpira varianto cestne povezave »Tretje razvojne osi« skozi Zasavje (scenarij 9 po Študiji Omega Consult, 2006). V primeru izbora variante G2-n1+H2+11 (Študijo variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državno cesto med avtocesto A1 in avtocesto A2, Razvojni center Planiranje d.o.o Celje, april 2008), pa občina Hrastnik vztraja, da je izgradnja glavne ceste Hrastnik — Zidani Most, sestavni del projekta »Tretje razvojne osi« kot priključek Zasavja nanjo.« Na podlagi pripomb recenzentov, organov in organizacij ter zainteresirane javnosti so bile izdelane optimizacije predlagane variante tako, da predlog najustreznejše variante med reko Savo in avtocesto A2 poteka po koridorju variante 14. V študiji variant je bila za nadaljnjo obravnavo predlagana varianta G2-n1+14, to je »optimizirani predlog najustreznejše variante« (varianta OPNVR) v sredinskem koridorju. Študija variant se je dopolnila z obravnavo »minimalne variante« ter izdelavo predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante, ker nobena od obravnavanih variant ni izpolnila pogoja za direktno ekonomsko upravičenost in ni dosegla pozitivne neto sedanje vrednosti. Predlog najustreznejše variante OPNVR je 2-pasovna cesta, pri čemer se kot predlog plana za celovito presojo vplivov na okolje obravnava širši prostor za morebitno potrebne prilagojene tehnične rešitve in bodoče širitve. Iz opisa v razgrnjenem gradivu je razvidno, da se trasa v delu priključka Zidani Most naveže na glavno cesto G2-108 Hrastnik-Zidani Most, za katero je bil izdelan in sprejet DPN-.

Občina Hrastnik svojega stališča ni spremenila in še vedno podpira varianto cestne povezave »Tretje razvojne osi« skozi Zasavje. Glede na predlagano javno razgrnjeno najustreznejšo varianto OPNVR (3. razvojna os — srednji del) Občina Hrastnik vztraja pri sklepu Občinskega sveta, da je izgradnja glavne ceste Hrastnik – Zidani Most, sestavni del projekta Tretje razvojne osi kot priključek Zasavja nanjo.

Opozarjamo na dejstvo, da so Zasavje in kraji, ki se ne nahajajo v bližini avtoceste, v konkurenčno zelo podrejenem položaju. Zaradi slabih prometnih povezav se prebivalstvo izseljuje, gospodarstvo pa ima bistveno slabše pogoje za delo. Prebivalci in gospodarstveniki tega območja imajo pravico vedeti, kdaj bodo dobili sodobno prometno povezavo, saj na območju občine od Hrastnika do Zidanega mosta poteka edina enosmerna glavna cesta v Sloveniji.

Stališči 7.9 in 7.10

Izraženo je mnenje. Varianta OPNVR je bila predlagana na osnovi ugotovitev in rezultatov Študije variant (ŠV) iz leta 2008 (RC Planiranje, št. proj. 301/07, avgust 2008) in na osnovi Dopolnitve študije variant / predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante (ŠV/PIZ) iz leta 2011 – 2016 (RC Planiranje, št. proj.: RC-552/10 ŠV, maj 2011, dopolnitev maj 2014, avgust 2016).

V fazi izdelave ŠV je bilo obravnavanih 36 predlogov tras, med njimi tudi varianta, ki jo je družba Omega Consult d.o.o. predlagala na osnovi študije variantnih scenarijev celovitega prostorskega razvoja 3. razvojne osi. Po opravljenem predhodnem vrednotenju predlogov in optimizacij, je bila na odseku med Preboldom in Trbovljami ter Hrastnikom predlagana varianta G3 z navezavo do centra Trbovelj (n2). Ta varianta je bila enakovredno obravnavana v ŠV.

Predlagana varianta OPNVR je izrazito prometno ustrežnejša (največje koristi uporabnikov), ustrežna je s stališča vplivov na okolje (najugodnejša je s stališča toplogrednih sprememb), ugodno vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, razbremenila bo obstoječe ceste, bolje povezala

regionalna in ustrezno druga (občinska, regionalna, lokalna) središča in izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti ob načrtovani cesti (glej stališče 7.5)

Prometna dostopnost mest Zagorje, Trbovlje in Hrastnik se bo bistveno izboljšala z izgradnjo manjkajočega dela ceste ob reki Savi med Hrastnikom in Zidanim mostom. Ta cestna povezava, kakor tudi izgradnja (posodobitev) glavne ceste med Radečami in Sevnico je bila sestavni del predloga ŠV – variante G2-n1 – I4 oziroma optimizirane variante – OPNVR.

Za ta odsek je že bil izdelan in sprejet Državni prostorski načrt (Uredba o državnem prostorskem načrtu za cesto G2-108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1-5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (Uradni list RS, št. 76/12), trenutno pa je v teku razpis za projektno dokumentacijo.

Pripomba 7.11 Občina Litija

ZADEVA: Mnenje Občine Litija glede Študije variant s predlogom najustreznejše variante trase državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 pri Novem mestu (3. razvojna os - sredina)

V zvezi z predlogom najustreznejše variante v okviru postopka priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 -Maribor - Ljubljana-in-avtocesto A2 pri Novem mestu (3. razvojna os - sredina) podajamo naslednje mnenje in stališče:

Občina Litija ugotavlja, da predlagana optimalna varianta srednje etape razvojne osi, ki povezuje Celje in Novo mesto, ni optimalna za Občino Litija, ker ni nobene predvidene ustrezne kvalitetne prometne povezave med Litijo in glavno traso 3. razvojne osi.

Občina Litija bi soglašala s predlagano varianto pod pogojem, da bi se posodobila obstoječa cestna povezava med Zidanim mostom in Hrastnikom, ki je sedaj najbolj ozko grlo v prometni povezavi med Ljubljano, Zasavjem, Celjem in Novim mestom.

Stališče 7.11

Izraženo je mnenje. Za ta odsek glavne ceste Hrastnik – Zidani Most – Radeče je že bil izdelan in sprejet Državni prostorski načrt (Uredba o državnem prostorskem načrtu za cesto G2-108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1-5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (Uradni list RS, št. 76/12), trenutno pa je v teku razpis za projektno dokumentacijo. Ta cestna povezava, kakor tudi izgradnja (posodobitev) glavne ceste med Radečami in Sevnico, je bila sestavni del predloga ŠV – variante G2-n1 – I4 oziroma optimizirane variante – OPNVR.

Pripomba 7.12 Občina Radeče

Zadeva: Mnenje Občine Radeče glede študije variant za 3. razvojno os —sredinski del Zadeva: Državni prostorski načrt za državno cesto med AC A1 Maribor-Ljubljana in AC A2 Ljubljana-Obrežje (3. razvojna os — sredina)

Občina Radeče že od prvih idej naprej aktivno sodeluje pri umeščanju 3. razvojne poti v prostor, saj smatramo, da ne zgolj Radeče, pač pa celotno območje nujno potrebuje boljše transportne povezave. Obstoječe namreč ne zagotavljajo ustrezne prometne varnosti, hkrati pa predstavljajo oviro gospodarskemu razvoju, kar negativno vpliva na kakovost življenja in splošen razvoj naših krajev. Tretja razvojna os je tako za naše območje izjemnega pomena in le želimo si lahko, da bi do izvedbe prišlo čim prej.

Predlog najustreznejše variante OPNVR v sredinskem koridorju, ki nam je bil predstavljen na javni obravnavi dne 12. 10. 2016 v Radečah, Občina Radeče podpira v smislu samega poteka trase, saj le-ta po našem mnenju ustrezno odgovarja na potrebe našega območja. Ob tem opozarjamo, da bo v naslednjih fazah potrebno zelo skrbno preučiti posamične detajle navezav na obstoječe regionalne in lokalne ceste ter umestitev mesta Radeče in njegovih transportnih povezav v kontekstu nove trase. Istočasno pa se nam porajajo laični dvomi o delu tehnične zasnove projekta - o konceptu dvopasovne ceste. Že obstoječa dvopasovnica (državna cesta G1-5 Celje — Krško — Drnovo) je prometno zelo obremenjena in posledično tudi nevarna, z izgradnjo povezave med avtocestama A1 in A2 pa gre na tej novozgrajeni dvopasovni hitri cesti pričakovati dodatno povečanje — predvsem tranzitnega — prometa. Ob tudi siceršnji hitri rasti števila registriranih vozil v Sloveniji (lastništvo osebnih vozil se je v zadnjih 20-ih letih skoraj podvojilo) in dosedanjemu zamikanju pričetka gradnje 3. razvojne osi se nam načrtovanje gradnje dvopasovne in ne štiripasovne ceste zdi vprašljivo. Razumemo stroškovni vidik, saj je tako gradnja kot vzdrževanje dvopasovne ceste nedvomno cenejše kot štiripasovne ceste, vseeno pa gre za izjemno pomemben projekt, celo ključen za prihodnost našega območja, zato bi si želeli, da se na predlagani trasi t. i. najustreznejše variante v izogib obžalovanjem v prihodnosti ponovno preveri možnost in smiselnost umestitve štiripasovne ceste.

Hkrati želimo poudariti, da bi za nas bila sprejemljiva tudi varianta V2, s katero bi namreč rešili problem naselja Vrhovo, ki se nahaja na obeh straneh ceste G1-5 in se kot tako utaplja v (pre)hitrem in (pre)gostem prometu. Ob tem pa se je potrebno zavedati, da bo problematiko Vrhovega potrebno rešiti tudi v primeru realizacije predstavljene najustreznejše variante OPNVR, saj le-ta problema naselja Vrhovo neposredno ne rešuje.

Na koncu pa moramo opozoriti še na problem obupnih prometnih povezav med Zasavjem in Posavjem, še posebej ozkega grla na relaciji Hrastnik — Zidani Most. Čeprav ta tema ni neposredno vezana na trenutne razprave o 3. razvojni osi, pa Občina Radeče močno podpira tudi načrte glede izgradnje glavne ceste G2-108 Hrastnik — Zidani Most in deviacije glavne ceste G1-5 Rimske Toplice — Zidani Most — Radeče s pripadajočimi ureditvami. Po zagotovilih pristojnih ministrstev naj bi se izvajanje tega projekta, ki je za naše območje ravno tako izjemnega pomena, pričelo že v letu 2018. Želimo si in pričakujemo, da bo temu res tako.

Stališče 7.12:

Izraženo je mnenje. Za ta odsek glavne ceste Hrastnik – Zidani Most – Radeče je že bil izdelan in sprejet Državni prostorski načrt (Uredba o državnem prostorskem načrtu za cesto G2-108 Hrastnik–Zidani Most in deviacijo ceste G1-5 Rimske Toplice–Zidani Most–Radeče (Uradni list RS, št. 76/12), trenutno pa je v teku razpis za projektno dokumentacijo. Ta cestna povezava, kakor tudi izgradnja (posodobitev) glavne ceste med Radečami in Sevnico je bila sestavni del predloga ŠV – variante G2-n1 – I4 oziroma optimizirane variante – OPNVR.

Pripomba 7.13.1 Mestna občina Novo mesto

Mnenje o upoštevanju smernic z vidika izvajanja občinskih lokalnih javnih služb ter drugi predlogi in pripombe k javno razgrnjeni študiji variant in okoljskemu poročilu državni prostorski načrt za državno cesto med AC A1 Maribor - Ljubljana in AC A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu (DPN za 3. razvojno os - sredina)

Na podlagi prvega odstavka 26. člena ZUPUDPP dajemo k javno razgrnjenemu gradivu študije variant s predlogom najustreznejše variante in okoljskega poročila ter gradiva za pridobitev mnenj v postopku priprave državnega prostorskega načrta za državno cesto med AC A1 Maribor -Ljubljana in AC A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu (DPN za 3. razvojno

os - sredina) naslednje mnenje o upoštevanju smernic z vidika izvajanja občinskih lokalnih javnih služb ter druge predloge in pripombe:

1. Ob upoštevanju smernic, ki jih je mestna občina za pripravo državnega prostorskega načrta izdala z dopisom št. 3505-15/2006-1900 dne 25.10.2006, ugotavljamo:

- da je med primerjanimi variantami predlagana varianta OPNVR najbolj sprejemljiva. Iz študije in razgrnjenega strokovnega gradiva namreč izhaja: da zagotavlja najboljšo dosegljivost (povezljivost) med Celjem in Novim mestom in hkrati dostopnost med avtocestama AC A1 in AC A2,
- da zagotavlja najboljšo dosegljivost občinskih središč do Celja in Novega mesta,
- da bo najbolje povezala turistična, rekreacijska in športna središča ob trasah in zato ugodno vplivala na razvoj turizma,
- da bo prinesla največje prometne koristi,
- da bo neposredna obremenitev s hrupom pri tej varianti najmanjša,
- da je najugodnejša s stališča toplogrednih sprememb,
- da je bila ocenjena kot primerna z okoljskega in prostorskega vidika.

2. Pripravljalce državnega načrta opozarjamo, da ne glede na splošno sprejemljivost predlagane variante OPNVR iz prikazane rešitve izhaja, da poteka po izjemno prostorsko in Okoljsko občutljivem območju mestne občine, zato je v naslednji fazi potrebna posebno skrbna optimizacija rešitve. Rešitve je treba optimizirati z vidika:

- varstva vodnih virov, saj varianta še vedno poteka po zahodnem robu območja vodnega vira Jezero, ki je nepogrešljiv in nenadomestljiv vodni vir za mestno občino in več sosednjih občin. Zaradi nenadomestljivosti vodnega vira je v nadaljnjih fazah priprave prostorsko in tehnično rešitev državne ceste potrebno utemeljiti v podrobnih strokovnih hidrogeoloških raziskavah in predvsem raziskavah na terenu. Dosedanja spoznanja o vodnem viru Jezero niso zadostna, treba je ugotoviti način polnjenja vodnega vira in izločiti možnost, da bi med gradnjo ali obratovanjem državne ceste prišlo do takšnih posegov, ki bi prekinili, spremenili ali preusmerili način polnjenja vodnega vira s svežo vodo. Prav tako je treba z najstrožjimi ukrepi preprečiti morebitno onesnaženje samega vodnega vira. V okviru raziskav upoštevati Strokovne podlage za pripravo Uredbe o vodovarstvenih območjih, št. K-I1-30d/c-21/1596/u, nov. 2012, z dodatkom št. K-II-30d/c-22/1596-v, jun. 2012, izdelovalca Geološki zavod Slovenije.
- varovanja obstoječe javne komunalne infrastrukture, saj varianta večkrat tangira obstoječe javno vodovodno in kanalizacijsko omrežje, za katerega bo potrebno, za potrebe nemotenega obratovanja, projektirati potrebne spremembe in/ali prilagoditve.
- sklenjenosti državnih cest 3. razvojne osi. Prostorsko razvojni koncept sledi predhodnim odločitvam državnega zbora. Zato naj konceptu »razvojne osi« sledi tudi prostorsko - tehnična rešitev državne ceste, ki naj poteka zvezno, ne pa s priključevanjem južnega in sredinskega dela na različna priključka avtoceste A2 pri Novem mestu in posledično vodenje prometa 3. razvojne osi po že danes obremenjenem omrežju avtoceste A2 v smeri Ljubljana — Zagreb. Predlagamo, da se pri optimizaciji izbrane variante na projektni ravni preveri variantna rešitev navezave srednjega dela 3. razvojne osi na opuščeni predlog navezave južnega dela 3. razvojne osi na novi priključek Lešnica. Ta del je država v fazi priprave DPN za južni odsek 3. razvojne osi opustila, v veljavnem občinskem prostorskem načrtu pa je še vedno predviden koridor navezave, ki je usklajen.
- zmanjšanja okoljskih in prostorskih vplivov na obstoječo poselitve in rabo odprtega prostora v območju poteka načrtovane državne ceste. Kljub temu, da gre za krajši odsek državne ceste, ki teče po območju mestne občine, gre za prepoznaven prostor značilne kulturne krajine in poselitve, zato naj rešitve ohranjajo in krepijo prepoznane vrednote prostora.
- funkcionalne optimizacije prometnih sistemov v Novem mestu zaradi pričakovane uvedbe elektronskega cestninjenja (ukinitve vinjetnega sistema). V tem trenutku so napovedi pričakovanega razporejanja prometa po različnih kategorijah cest lahko nepredvidljive,

ker nanje vpliva vinjetni sistem cestninjenja avtoceste A2. Ob morebitni spremembi sistema bi se promet lahko bistveno preusmeril, zato je treba državno cesto načrtovati ob upoštevanju različnih cestninskih scenarijev in minimalnem obsegu zveznega sistema necestninjenih državnih cest, ki vodijo do Novega mesta iz smeri Trebnjega, Škocjana in Šmarjeških toplic.

3. Ker je od izdaje smernic mestne občine za načrtovanje državne ceste sredinskega dela 3. razvojne osi preteklo več kot 10 let, naj pripravljavec glede na spremembe prostorskih aktov, predpisov in javnih politik mestno občino v fazi izdelave podrobnejše projektne dokumentacije in optimizacije rešitev zaprosi za dopolnitev izdanih smernic.

V prilogi vam pošiljamo v času javne obravnave prejeto pripombo LD Otočec z dne 25.10.2016. Drugih pripomb ali predlogov javnosti mestna občina v času javne razgrnitve ni prejela.

Stališče 7.13.1:

Izraženo je mnenje. Priporočila v zvezi z optimizacijo potrjene variante bodo upoštevana v naslednjih fazah načrtovanja, to je v fazi izdelave idejnega projekta (IDP) in državnega prostorskega načrta (DPN).

Pripomba 7.13.2 PRILOGA 1.

Ob pregledu pri razgrnitvi ceste 3. razvojne osi trase OPNVR smo ugotovili, da odsek od Zbur do Starin, ki poteka preko občine Šmarješke toplice in del občine Novo mesto poteka po lovišču upravljavca lovišč Lovske družine Otočec.

Umeščena trasa poteka po delu lovišča v katerem ima divjad še mir, oziroma bil bi z izgradnjo ceste omenjeni mirni del uničen. Pri izgradnji AC A2 izvajalci niso upoštevali priporočila za prehode divjadi, katere so bili podani s strani LD, ter naravovarstvenikov in zato prihaja do velikega pritiska divjadi na poseljeno območje, kjer so se po izgradnji omenjene ceste začele pojavljati večje škode na bližnjih vinogradih in površinah. Pri trasi OPNVR pa bi omenjena cesta lovišče razpolovila in bi bil pritisk divjadi še večji. V delu po predvidenem priključku Šmarješke Toplice pelje trasa ceste v strnjeno gozdno površino, kjer se zadržujejo vse vrste divjadi in tudi občasno rjavi medved. Pri tako, obsežnem posegu, bi se omenjena gozdna površina uničila.

Del trase, ki predvidoma poteka od vasi Šmarješke Toplice do Starin pa poteka po področju, kjer ima divjad predvsem pašo in mir. S tem posegom bi uničili mirni del in s tem prisilili, da se divjad pomakne v poseljeni del okolice, kjer bi povzročala škodo.

V omenjenih delih je več izvirov in potočkov, ki so kot vodni vir potrebni za preživetje divjadi. S posegom v omenjene vire, bi uničili napajališča divjadi s tem pa povečali prehod divjadi; preko trase ceste. Prehod divjadi preko ceste pa povzroča prometne nesreče, ki imajo lahko hujše posledice.

Z umestitvijo nove trase OPNVR 3. razvojne osi v življenjski prostor divjadi in naravo smo v LD Otočec absolutno proti in se ne strinjamo z njeno umestitvijo v omenjeni prostor.

Zaradi omenjenih dejstev in tudi drugih pomanjkljivosti trase, prosimo, oziroma zahtevamo, da se Občina Novo mesto opredeli proti omenjenemu delu trase 3. razvojne osi. Predlagamo, da se za umeščanje trase predlaga drugo traso, kot so V1 ali pa se predlaga, da trasa pred Zburami odvijte levo proti Škocjanu, preko Malega Vinjega vrha s priključkom na A2 v okolici Dobruške vasi.

Stališče 7.13.2:

Načrtovana cesta je pripravljena na ravni študije variant, tako je mogoče predlagane variante še optimizirati, poleg tega so v naslednjih fazah načrtovanja možne dokajšnje spremembe. Pri presoji vplivov smo izhajali iz širšega ohranjanja biotske raznovrstnosti, predvsem pa iz ohranjanja območij Natura 2000, zavarovanih območij,

ekološko pomembnih območij in naravnih vrednot. Vplivi na divjad, predvsem pa njihove migracijske poti in območja prehranjevanja, bodo podrobneje proučena za natančnejše načrtovanje v naslednji fazi (faza izdelave IDP in osnutka DPN). V tej fazi bodo podana priporočila in obveze glede omilitvenih ukrepov, v konkretnem primeru o gradnji ustreznih prehodov za živali.

Pripomba 7.14 Občina Šentjur

Uvodoma pozdravljamo nadaljevanje umeščanja 3. razvojne osi v sredinskem delu v prostor ter poudarjamo nujnost vnovične presoje poteka trase skozi Kozjansko.

Občina Šentjur je v preteklosti v te postopke namreč že vložila precejšnje napore. Prav tako je bilo večkrat jasno izraženo ter argumentirano stališče občine o upravičenosti in nujnosti izvedbe variante t.i. hitre ceste skozi Kozjansko. Pri tem stališču vztrajamo in vas pozivamo, da z vso resnostjo, ob upoštevanju gospodarskih, demografskih in drugih pomembnih faktorjev, ponovno preudarite možnost izvedbe ceste skozi Kozjansko.

Na nujnost in racionalnost izbora te trase opozarjamo že več kot desetletje, oziroma vseskozi od prvih dostopnih osnutkov 3. razvojne osi. Ustanovljena je bila močna civilna iniciativa za umestitev 3. razvojne osi skozi Kozjansko, h kateri so pristopili ugledni gospodarstveniki, podjetniki, politiki ter zainteresirana javnost. Glavni razlog pobude je bilo in ostaja dejstvo, da je subregija Kozjanskega in Obsotelja razvojno neizkoriščena, kar je posledica katastrofalne infrastrukturne podhranjenosti in kronične prometno-tranzitne degradiranosti. Odliv delovne sile iz subregije v druga središča vzdržuje šibko socialno ter demografsko sliko območja. Na drugi strani pa ima ravno subregija Kozjanskega in Obsotelja ogromen potencial turističnega razvoja z osnovo v dveh termalno-zdraviliških središčih, medtem ko dinamiko gospodarskega razvoja zaradi neugodne prometne situacije lahko vzdržuje le nekaj večjih uspešnih podjetij, kot je na primer Tajfun iz Planine pri Sevnici. Občine so se v upanju na zanimanje novih investitorjev lotile urejanja industrijskih in obrtnih con, tako so dani številni nastavki za močnejši razvojni preboj območja. Brez dobrih povezav in boljše prometne dostopnosti to ne bo mogoče. Tako pa se izjemno močan gospodarsko, mednarodni in turistični tranzit dnevno še zmeraj vali po dotrajani regionalni cesti skozi Šentjur ter se nato cepi na dva kraka prav tako uničenih cest, proti turističnima središčema in nadalje proti Hrvaški, in proti Planini ter Sevnici, kjer je nekaj odsekov še celo v makadamski izvedbi.

Prometni deficit tega območja je ogromen, saj je potrebno posodobiti cestne povezave na osi Dramlje — Šentjur -- Planina pri Sevnici — Sevnica (sever - jug) in na drugi strani Kozje in Podčetrtek — Gorica pri Slivnici in Rimske Toplice — Jurklošter --Dežno (vzhod — zahod). Obstoječe stanje na omenjenih odsekih ne zadostuje več niti minimalnim standardom potreb sodobnega tempa pretoka ljudi in blaga.

V Občini Šentjur opozarjamo na katastrofalne posledice prometne nepretočnosti v subregiji, nudimo pa tudi rešitev. Nujno je treba izpostaviti prednost v prostor že umeščenega koridorja navezovalne ceste Dramlje — Šentjur -- Črnlolica v prostor z Odlokom o OPPN za prostorsko ureditev skupnega pomena navezovalne ceste (na podlagi dogovora med Ministrstvom za okolje in prostor, takratnim Ministrstvom za promet in občino, št. 350-27/2007 z dne 16.8.2007, ker je bil sicer potreben DPN). Ta že umeščeni koridor, ki je bil sicer že leta 2013 uvrščen v Načrt razvojnih programov državnega proračuna, lahko predstavlja 8-kilometrski odsek bodoče ceste v srednjem delu 3. razvojne osi, ob navezavi na obstoječo avtocesto. To bi pomenilo racionalizacijo projekta ob združevanju že planiranih investicij in menimo, da je edino smiselno to možnost ovrednotiti. Iz do sedaj prejetega gradiva takšna analiza z vaše strani ni razvidna.

Ob upoštevanju naštetih dejstev je umestitev 3. razvojne osi v prostor skozi Kozjansko socialno-ekonomsko racionalnejša in bolj opravičljiva. Menimo, da je nujno izboljšati infrastrukturno prometno stanje zapostavljene subregije Kozjanskega in Obsotelja, da bo čim hitreje nadoknadila zaostanek, ujela razvojni tempo in tvorno prispevala h gospodarsko ugodnejši sliki celotne države, kar si je še vsaka vlada do sedaj postavila med svoje glavne cilje.

Pričakujemo, da boste naše pripombe natančno preučili ter pri odločitvi upoštevali vse argumente v prid umestitve srednjega dela 3. razvojne osi skozi Kozjansko, za kar si bomo tudi v bodoče konstruktivno prizadevali.

Stališče 7.14:

Izraženo je mnenje. Varianta OPNVR je bila predlagana na osnovi ugotovitev in rezultatov študije variant (ŠV) iz leta 2008 (RC Planiranje, št. proj. 301/07, avgust 2008) in na osnovi Dopolnitve študije variant / predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante (ŠV/PIZ) iz leta 2011 – 2016 (RC Planiranje, št. proj.: RC-552/10 ŠV, maj 2011, dopolnitev maj 2014, avgust 2016). Načrtovana cesta (varianta OPNVR) je izrazito prometno ustrežnejša (največje koristi uporabnikov), ustrežna je s stališča vplivov na okolje (najugodnejša je s stališča toplogrednih sprememb), ugodno vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, razbremenila bo obstoječe ceste, bolje povežala regionalna in ustrezno druga (občinska, regionalna, lokalna) središča in izboljšala njihovo dostopnost, s tem pa izboljšala tudi razvojne možnosti ob načrtovani cesti (glej stališče 7.5)

Pripomba 7.15.1 Civilna iniciativa Laško

6.2 Okoljski vidik

6.2.3 Povzetek ocen iz okoljskega poročila

Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Vrednotenje

Na širšem območju osrednjega dela tretje razvojne osi so v obstoječem stanju prevladujoči vir emisij toplogrednih plinov promet po obstoječem državnem in lokalnem cestnem omrežju ter nepremični industrijski viri onesnaževanja. V manjši meri k emisijam toplogrednih plinov prispeva tudi obratovanje malih in srednjih kurilnih naprav na območjih stanovanjske pozidave ter kmetijska dejavnost.

Emisije toplogrednih plinov zaradi prometa pri primerjalnem omrežju v obstoječem in planskem obdobju ter pri vseh treh variantah osrednjega dela tretje razvojne osi so podobne:

- Varianta V1: skupna emitirana količina toplogrednih plinov na obstoječem cestnem omrežju in na državni cesti bo v letu 2026 dosegala 465.891 ton/leto ekvivalenta CO₂, kar glede na razmere brez državne ceste pomeni ne bistveno povečanje emisije toplogrednih plinov.
- Varianta V2: skupna emitirana količina toplogrednih plinov na obstoječem cestnem omrežju in na državni cesti bo v letu 2026 dosegala 469.305 ton/leto ekvivalenta CO₂, kar glede na razmere brez državne ceste pomeni ne bistveno povečanje emisije toplogrednih plinov.
- Varianta OPNVR: skupna emitirana količina toplogrednih plinov na obstoječem cestnem omrežju in na državni cesti bo v letu 2026 dosegala 462.660 ton/leto ekvivalenta CO₂, kar glede na razmere brez državne ceste pomeni ne bistveno povečanje emisije toplogrednih plinov.

Emisija ekvivalenta CO₂ na obstoječem omrežju brez izgradnje osrednjega dela tretje razvojne osi bi v letu 2026 znašala 448.663 ton/leto ekvivalenta CO₂. Vse variante so s stališča podnebnih sprememb enako primerne, kot najugodnejša pa se izkazala varianta OPNVR, kjer se ocenjuje najmanjše povečanje skupne emitirane količine toplogrednih plinov na obstoječem cestnem omrežju in na državni cesti do leta 2026 in sicer za 3,1 %. Pri varianti V1 je ocenjeno povečanje izbranega kazalca za 3,8 %, pri varianti 2 pa za 4,6 %.

Trditev avtorjev študije definitivno zahteva podrobnejšo pojasnitev, saj jasno navajajo, da je izvor

večine emisij toplogrednih plinov iz prometa, nato pa ugotavlja povečanje za 3 do 5% glede na sedanje stanje, kar je v popolnem nasprotju s predvidenim povečanjem prometa, ki je na cesti Celje-Laško ocenjeno iz 15.000 vozil dnevno na 30.000. Pričakujemo, da bo avtor študije to pojasnil z natančnimi izračuni, ne pa z navajanjem stotine tisočev ton brez jasne razlage in minimalnimi razlikami med variantami, samo, da je vrstni red variant "ustrezen".

Kljub navedbam o "nebitvenem povečanju emisij toplogrednih plinov" pa s tem podatkom, ki ga navaja pripravljavec analize pomembno odstopamo od usmeritev, ki so sprejete v okviru Evropske unije in tudi svetovnih organizacij, po katerih je potrebno te emisije zmanjševati in s takšnim pristopom negiramo težnje najširše skupnosti k izboljšanju kakovosti okolja na tem področju. Pričakujemo opredelitev pripravjavca analize in tudi naročnika projekta do teh dejstev.

Stališče 7.15.1:

Izraženo je mnenje. Emisije so bile ocenjene pri primerjalnem cestnem omrežju v obstoječem in planskem obdobju za vse obravnavane variante. Podano je bilo celotno povečanje po posamezni varianti. Med posameznimi odseki bo v planskem obdobju prišlo do razlik sorazmerno z razlikami v povečevanju prometa. Emisije so bile izračunane s pomočjo računskih modelov na podlagi ocen o rasti in strukturi prometa, ki so bile pripravljene v ločeni študiji in uporabljene pri načrtovanju variant. Emisije se ne povečujejo linearno s povečanjem prometa, upoštevan je bil tudi razvoj tehnologij.

Pripomba 7.15.2 Kakovost zraka

Okoljski cilj

Zmanjšanje emisij onesnaževalcev v zrak.

Kazalnik

Emitirane količine NO_x, hlapnih organskih spojin, delcev PM₁₀ in SO₂

Vrednotenje

Kakovost zraka na območju obravnave v letu 2026 je ocenjena z izračunom srednjih letnih imisijskih koncentracij dušikovega dioksida in delcev PM₁₀ ter z oceno števila preseganj mejne urne vrednosti dušikovega dioksida in mejne dnevne vrednosti delcev zaradi emisije prometa. Ocenjena je skupna onesnaženost zraka z upoštevanjem ozadja. Za ozadje je po metodologiji MLuS privzeta srednja onesnaženost manjšega mesta, ki z upoštevanjem reduciranih podatkov za plansko obdobje leta 2026 znaša za NO₂ 19 µg/m³ in za PM₁₀ 20 µg/m³ (letno povprečje). Kljub povečanemu prometu se bo zaradi ekološke posodobitve vozil v planskem obdobju leta 2026 kakovost zraka glede na obstoječe stanje nebitveno povečala.

Prosimo za jasno navedbo virov, ki so podlaga za trditve o "ekološki posodobitvi vozil", če je v projektu jasno navedeno, da bo cesta namenjena povezavi tranzitnih tokov iz balkanskih držav proti osrednji Evropi. Današnja praksa standardov tovornih vozil iz Turčije, Romunije in podobnih držav namreč kaže na izrazita odstopanja, kar nekatere države prepoznavajo in prepovedujejo njihovo vožnjo, pripravljavci analize pa vse skupaj relativizirajo. Pričakujemo jasne izračune, ki naj vključujejo vrsto vozil in njihovo pričakovano strukturo po standardih. Pripravljavec pri analizi ni upošteval že znanih podatkov o obremenjenosti posameznih področij, ampak se je zatekel k povprečenju. Za KS Rečico, kjer je predvidena umestitev ceste so narejene meritve in pričakujemo, da se bo pripravljavec opredelil tudi do njih in naredil analizo obremenitve z upoštevanjem že znanih dejstev.

Ocene emisije po posamezni varianti za celotno cestno omrežje ureditve so:

- Varianta V1: skupna emitirana količina onesnaževal na obstoječem cestnem omrežju in na državni cesti bo v letu 2026 dosegala 954 ton/leto NO_x ter 129 ton/leto HOS kar glede na razmere brez državne ceste pomeni nebitveno povečanje emisije onesnaževal. Kakovost zraka ob prometnicah se ne bo bistveno spremenila.

- Varianta V2: skupna emitirana količina onesnaževal na obstoječem cestnem omrežju in na državni cesti bo v letu 2026 dosegala 962 ton/leto NOx ter 130 ton/leto HOS kar glede na razmere brez državne ceste pomeni ne bistveno povečanje emisije onesnaževal. Kakovost zraka ob prometnicah se ne bo bistveno spremenila.
- Varianta OPNVR: skupna emitirana količina onesnaževal na obstoječem cestnem omrežju in na državni cesti bo v letu 2026 dosegala 948 ton/leto NOx ter 129 ton/leto HOS kar glede na razmere brez državne ceste pomeni ne bistveno povečanje emisije onesnaževal. Kakovost zraka ob prometnicah se ne bo bistveno spremenila.

Glede na navedene vrednosti pri posameznih variantah, nikakor ne najdemo povezave s trditvijo, da se bo "v planskem obdobju leta 2026 kakovost zraka glede na obstoječe stanje ne bistveno povečala", saj so vse navedene vrednosti višje kot so navedene vrednosti danes. Pričakujemo, da bo pripravljavec jasno pojasnil navedeno trditev. Ob ekološki posodobitvi vozil bomo torej pri nas pristali na večjih emisijah onesnaževalcev zraka? Pričakujemo jasno opredelitev pripravjavca do tega vprašanja. Na koncu vseh variant je navedba, da se "kakovost zraka ob prometnicah ne bo bistveno spremenila". Pričakujemo strokovno razlago, kaj je to "bistveno", saj tega termina ni v strokovnem delu analize, ampak je očitno fraza, ki so jo uporabili zelo posplošeno.

Emisija ekvivalenta dušikovih oksidov (NOx) na obstoječem omrežju brez izgradnje osrednjega dela tretje razvojne osi bo v letu 2026 znašala 911 ton/leto in 122 ton HOS. Primerjava med posameznimi variantami novogradnje kaže na to, da se bodo emisije onesnaževal v povprečju glede na primerjalno cestno omrežje povečale med 4 in 6 %, kar je še v dopustnih mejah. Imisijske koncentracije onesnaževal neposredno zaradi prometa ne bodo prekoračene nikjer. Skupne emisije onesnaževal bodo najmanjše pri varianti OPNVR, čeprav so vse variante med seboj primerljive.

Pričakujemo natančno opredeljevanje mejnih vrednosti vseh onesnaževal, ki veljajo danes in pričakujemo, da bo pripravljavec navedel tudi vrednosti, ki bodo veljale v prihodnosti, saj so le te v strokovni literaturi že objavljene. Pripravljavec analize pri navedbi cilja navaja zmanjševanje emisij onesnaževalcev v zrak, kar pa je v nadaljevanju ovrženo, saj tudi sam ugotavlja, da bo prišlo do povečanja, katerega pa ponovno minimalizira in pri primerjavi variant navaja vrednosti, ki niso pojasnjene z neposrednimi izračuni. Pričakujemo, da bodo le-ti predstavljeni v celoti, predvsem glede na pričakovano strukturo prometa. Le-ta bo po pričakovanjih pripravjavcev projekta izrazito usmerjena v tovorni promet, kjer je količina emisij onesnaževalcev v zrak neprimerno višja kot je to pri prometu osebnih vozil. Glede na zadnje študije o vplivu delcev PM 10 na zdravje ljudi pričakujemo natančno opredelitev do povečanja količin teh delcev v vplivnem območju ceste in sicer na oddaljenostih do 100, do 300 in do 500 metrov. Seveda pričakujemo natančno opredelitev tudi za vse ostale onesnaževalce. Glede na dejstvo, da je predvideno veliko število tunelov in pokritih vkopov, kjer je zagotovljeno prezračevanje in posledično večji vpliv na samih izhodih, pričakujemo analizo stanja na okolico teh objektov, vključno z izračuni na zgoraj navedenih oddaljenostih.

Stališče 7.15.2:

Izraženo je mnenje. Mejne vrednosti kakovosti zunanega zraka so opredeljene v Uredbi o kakovosti zunanega zraka, ki temelji na Direktivi 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanega zraka in čistejšem zraku za Evropo (Direktiva 2008/50/ES). Uredba razvršča območja glede na sedanjo onesnaženost zraka v več območjih. Tako je večina območja 3. razvojne osi razvrščena v območji SI 2 in SI 3, ki sodita v II. stopnjo onesnaženosti zraka, območje občine Krško pa je razvrščeno v območje SI 2c, ki sodi v I. stopnjo onesnaženosti zraka. Na območju z II. stopnjo onesnaženosti zraka je raven onesnaženosti enega ali več onesnaževal (dušikov dioksid, delci PM10 in ozon) višja od predpisane mejne vrednosti in nižja od vrednosti sprejemljivega preseganja. Na območju s I. stopnjo onesnaženosti zraka je raven onesnaženosti ene ali več onesnaževal višja od vsote predpisane mejne vrednosti in vrednosti sprejemljivega preseganja. Kakšna bo

zakonodaja, ki bo veljavna ob koncu planskega obdobja ni mogoče natančno napovedati.

Ocena ekološke posodobitve vozil temelji na trendih v avtomobilski industriji. 3. razvojna os ni namenjena tranzitnemu prometu iz oddaljenih držav, saj ni del velikih panevropskih prometnih koridorjev, načrtovanih za tranzitni promet.

Ocena, da bo varianta ne bistveno vplivala na emisije iz prometa pomeni, da bo povečanje zelo majhno, saj bodo emisije ob izgradnji načrtovane ceste le malo višje kot brez izgradnje. Ocena je opredeljena kot B – ne bistven vpliv v preglednici št. 49 v okoljskem poročilu.

Načrtovana cesta je pripravljena na ravni študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe (optimizacije). Takrat bo tudi možno podrobneje oceniti in prikazati možne vplive emisij pri izhodih iz tunelov in vhodov na okolico na ravni natančnosti, kot se pričakuje v podani pripombi.

Pripomba 7.15.3 Hrup

Okoljski cilj

Omejitev obremenitve okolja s hrupom pod mejne vrednosti kazalcev hrupa

Vrednotenje

Neposredna obremenitev s hrupom zaradi državne ceste bo potencialno povzročala preseganje mejnih ravni hrupa pri stavbah neposredno ob trasi predvidene ceste. Zaradi delne preusmeritve prometa z obstoječih cest na državno cesto se bo število preobremenjenih stavb ob obstoječih cestah v celodnevem obdobju zmanjšalo, glede na obstoječe stanje. Podobno se bo zmanjšalo tudi število kritično preobremenjenih stavb in prebivalcev na širšem območju večjih poselitev; Celja, Laškega, Sevnice, Trebnjega in Radeč. Kljub temu je ob izvedbi vseh treh variant pričakovati preseganje mejnih in kritičnih vrednosti ravni hrupa pri stavbah, ki se nahajajo neposredno ob trasi. Zaradi tega bo potrebno za vsa identificirana preobremenjena območja in stanovanjske objekte v fazi izdelave DPN pripraviti predlog protihrupnih ukrepov, katerih izvedba je obveza investitorja ceste.

Prosimo za opredelitev pripravljavca do termina "neposredno", ki naj bo izražen v metrih. V Laškem trasa posega v spalno naselje Debro, kjer se bo število prebivalcev, ki bodo prizadeti s hrupom bistveno povečalo, kar je v nasprotju z zgoraj navedeno trditvijo. Pripravlavec analize se ne opredeljuje do različnih virov hrupa, ki bodo imeli različen vpliv na okolico. Posebej je potrebno poudariti vpliv viaduktov (dilatacije!!) in tunelov. Pričakujemo jasno strokovno opredelitev do vpliva hrupa iz teh objektov, vključno z opredelitvijo različnih pasov vpliva in navedbo predvidenega hrupa v merljivih vrednostih — dB, tako v dnevnem, kot nočnem času.

Ocene vplivov obremenitve s hrupom posamezne variante za primer upoštevanja celotnega primerjalnega cestnega omrežja so:

- Varianta V1: Po izvedbi plana bo s hrupom glede na mejne vrednosti v nočnem času preobremenjenih 3.957 stavb z 18.816 prebivalci, glede na kritične vrednosti pa 1.964 stavb z 9.542 prebivalci. Skupno število preobremenjenih stavb na širšem prometnem omrežju se bo zmanjšalo glede na primerjalno omrežje za 8 % (glede na mejne vrednosti v nočnem času je preobremenjenih 4.213 stavb s 19.812 prebivalci, glede na kritične vrednosti pa 2.152 stavb z 10.811 prebivalci). Podana je bila ocena neposredne obremenitve s hrupom novogradnje ali rekonstruiranega dela ceste za leto 2026. Pri varianti V1 bo presežena mejna vrednost v

nočnem času pri 451 stavbah (1.448 prebivalcev) ter kritična vrednost pri 285 stavbah z 955 prebivalci.

- Varianta V2: Po izvedbi plana bo s hrupom glede na mejne vrednosti preobremenjenih 3.939 stavb z 18.960 prebivalci, glede na kritične vrednosti pa 1.915 stavb z 9.322 prebivalci. Skupno število preobremenjenih stavb na širšem prometnem omrežju se bo zmanjšalo za 9 % glede na primerjalno omrežje v obstoječem stanju. Podana je bila ocena neposredne obremenitve s hrupom novogradnje ali rekonstruiranega dela ceste za leto 2026. Pri varianti V2 bo presežena mejna vrednost v nočnem času pri 338 stavbah (940 prebivalcev) ter kritična vrednost pri 170 stavbah z 488 prebivalci.
- Varianta OPNVR: Po izvedbi plana bo s hrupom glede na mejne vrednosti preobremenjenih 3.955 stavb z 18.954 prebivalci, glede na kritične vrednosti pa 1.982 stavb z 9.627 prebivalci. Skupno število preobremenjenih stavb na širšem prometnem omrežju se bo zmanjšalo za 7 % glede na primerjalno omrežje v obstoječem stanju. Podana je bila ocena neposredne obremenitve s hrupom novogradnje ali rekonstruiranega dela ceste za leto 2026. Pri varianti OPNVR bo presežena mejna vrednost v nočnem času pri 112 stavbah (301 prebivalcev) ter kritična vrednost pri 18 stavbah z 52 prebivalci.

Glede na zelo natančne navedbe o številu stavb in prebivalcev, očitno že obstaja natančna trasa, ki so jo vsi razlagalci na javnih predstavitvah zanikali, ampak so govorili o optimizacijah in variantnih rešitvah. Pričakujemo, da se bo do te navedbe jasno opredelil odgovorni pripravljavec študije. Prav tako kot zgoraj pričakujemo opredelitev do vseh virov hrupa, saj danes prevladuje osebni promet, ob realizaciji projekta pa se bo struktura bistveno spremenila. Prav tako pričakujemo strokovno analizo hrupa zaradi novih objektov, ki bodo po naši oceni s hrupom obremenili bistveno več prebivalcev kot je to sedaj.

Stališče 7.15.3:

Izraženo je mnenje. Načrtovana cesta je pripravljena na ravni študije variant, tako da so v naslednjih fazah načrtovanja možne spremembe (optimizacije). Takrat bo tudi možno podrobneje oceniti in prikazati emisije hrupa in vplive struktur (predori, viadukti, dilatacije), navedenih v pripombi, na hrup.

Iz istega razloga ni mogoče izraza »neposredno« opredeliti v metrih. Na raven hrupa vpliva več dejavnikov, od strukture vozišča do reliefa in prisotnosti drugih objektov v bližini. Izračun, predstavljen v okoljskem poročilu, je bil opravljen na podlagi podatkov o posegu, torej na ravni natančnosti idejne zasnove. V naslednjih fazah načrtovanja bo možna večja natančnost izračunov zaradi bolj natančne umeščenosti in natančnih podatkov o posegu.

Podatki o prometnih obremenitvah so pripravljene na osnovi podatkov, pridobljenih iz avtomatskih števecv prometa na obravnavanem območju. Struktura prometa, upoštevana v izračunu, temelji na prometnih podatkih in oceni trendov razvoja prometa na območju plana.

Pripomba 7.15.4 Površinske vode

Okoljski cilj

Ohranjanje obstoječe hidromorfološke kategorizacije vodotokov na območju ureditev

Vrednotenje

Vpliv na morfološko stanje vodotokov posredno kažejo načrtovane regulacije vodotokov, ki so predvidene v sklopu ureditev pri rešitvah poteka posamezne obravnavane variante. Ocenjeno je da bo povzročeno pri posamezni varianti:

- Varianta V1: Zaradi izvedbe variante je predvidenih 28 regulacij vodotokov v skupni dolžini 10.692 m. Regulacije bodo imele neposredni vpliv na stanje izbranega kazalca. Ocenjujemo spremembo izbranega kazalca v obliki poslabšanja razreda kategorizacije vodotoka na območju izvedenih regulacij v dolžini ca. 10,5 km
- Varianta V2: Zaradi izvedbe variante je predvidenih 59 regulacij vodotokov v skupni dolžini 7.548 m. Regulacije bodo imele neposredni vpliv na stanje izbranega kazalca. Ocenjujemo spremembo izbranega kazalca v obliki poslabšanja razreda kategorizacije vodotoka na območju izvedenih regulacij v dolžini ca. 7,5 km.
- Varianta OPNVR: Zaradi izvedbe variante je predvidenih 38 regulacij vodotokov v skupni dolžini 15.561 m. Regulacije bodo imele neposredni vpliv na stanje izbranega kazalca. Ocenjujemo spremembo izbranega kazalca v obliki poslabšanja razreda kategorizacije vodotoka na območju izvedenih regulacij v dolžini ca. 15,5 km.

Vpliv na morfološko stanje vodotokov, ki bodo regulirani bo neposreden in trajen. Vse variante so ocenjene enako primerne saj se z izvedbo ureditev lahko doseže tudi sprememba kategorizacije, ki deloma predstavlja tudi izboljšanje obstoječega stanja.

Po varianti V2 je predvidena najmanjša dolžina regulacij, vendar je hkrati poseg v vodotoke kategorije 2 (sonaravno urejeni vodotoki) največji, zato jo uvrščamo na 2 mesto po primernosti. Po varianti V1 je v primerjavi z varianto 2 predvidena večja dolžina regulacij vendar pa najmanjše število regulacij v primerjavi variant V2 in OPNVR. Zaradi tega jo uvrščamo na 1 mesto. Varianta OPNVR predvidena največjo dolžino regulacij a manjše število regulacij kot varianta V2. Glede na posege v vodotoke kategorije 2 (sonaravno urejeni vodotok) je varianta OPNVR primerljiva z varianto V2 zato jo uvrščamo na 3 mesto.

Pri analizi posameznih variant je v vseh primerih jasno zapisano, da je pričakovati poslabšanje razreda kategorizacije vodotokov, a v nadaljevanju govori o "deloma izboljšanem obstoječem stanju"?? Kazalnik, ki je opredeljen s strani pripravljavca, je tako negiran v zaključnem odstavku, kar je po naši oceni še eden od pokazateljev nedoslednosti pri pripravi analize.

Stališče 7.15.4:

Izraženo je mnenje. Kategorizacija vodotokov, ki je bila uporabljena kot kriterij, je opredeljena na podlagi morfoloških značilnosti vodotokov, torej sonaravnosti bregov in struge v primerjavi s tehnično urejenostjo (npr. utrjene brežine). S tem kazalnikom torej ne ocenjujemo vplivov na kakovost vode, ampak na strukturo vodotoka, ki lahko vpliva predvsem na samočistilno sposobnost in biotsko raznovrstnost vodotoka. Pojem »regulacije« v primeru urejanja ceste zajema ureditev brežin in struge na prečkanju vodotoka. Z določenimi tehničnimi rešitvami se je mogoče poseganju v vodotok ob prečkanju tudi izogniti, a je možnost izvedbe odvisna od značilnosti vodotoka in okoliškega terena. V določenih primerih, kjer se posega v že regulirane vodotoke, se poseg lahko izvede tako, da se stanje izboljša, saj se lahko brežine uredi bolj sonaravno.

V naslednji fazi, ko bo predlagana in sprejeta varianta podrobneje načrtovana, bodo podane usmeritve za pripravo tehničnih rešitev prečkanja vodotokov. Predlagane rešitve bodo nato preverjene (tudi na osnovi smernic in mnenja NUP) in po potrebi optimizirane, tako da bodo poseganje v vodotoke, njihova regulacija in urejanje brežin zmanjšani na najmanjšo možno mero.

Pripomba 7.15.5 Podzemne vode

Okoljski cilj

Ohranjanje ugodnega kemijskega in količinskega stanja podzemne vode.

Vrednotenje

Vplivi na izbran okoljski cilj »Ohranjanje ugodnega kemijskega in količinskega stanja podzemne vode« so pri vseh variantah tako neposredni kot posredni. Na območjih, kjer so variante projektirane po že obstoječi trasi, bodo vplivi na kemijsko stanje podzemne vode v primerjavi s sedanjim stanjem nespremenjeni oziroma bodo negativni vplivi manjši (kontrolirano odvodnjavanje odpadnih vod).

Pričakujemo razlago trditve, da bodo "vplivi manjši", saj je ob povečani obremenitvi s prometom, pričakovati dodaten vpliv tudi tega, ne pa njegovo negiranje. Nikjer ni namreč navedeno, da se bo vzporedno vlagalo tudi v obstoječe cestno omrežje s ciljem vzpostavitve kontroliranega odvodnjavanja odpadnih vod, tako, da bo nov objekt predstavljal le dodatno obremenitev. Vsekakor pa je potrebna tudi opredelitev tveganja zaradi morebitnih ekoloških nesreč, ki so na tovrstnih objektih relativno pogoste (izlivi pri prevozi nevarnih snovi, prometne nesreče,...).

Kemijsko in količinsko stanje podzemne vode se lahko spremeni pri vseh predlaganih variantah in sicer tako v času izvajanja plana kot potem, ko bo plan že izveden. Tovrstni vpliv je lahko posledica več dejavnikov, toda v primeru upoštevanja vseh zahtevanih zakonodajnih ukrepov kot tudi omilitvenih ukrepov podanih v okoljskem poročilu, se te posledice lahko preprečijo. Vpliv, v večjem delu na kemijsko stanje, se lahko zgodi tako pri aktivnostih in del v času gradnje cestnih objektov (zemeljska in gradbena dela), pri odvajanju odpadnih vod iz cestišča v času obratovanja in pri vzdrževanju prometnih površin (npr. popravila vozišča, uporaba odtaljevalnih sredstev v zimskem času...).

Pričakujemo jasno opredelitev pripravljavca projekta do izvajanja ukrepov za zmanjšanje tveganja negativnih vplivov na stanje podzemnih voda. Posebej se naj opredeli do zagotavljanja pogojev pod viadukti in ob tunelih, kjer je pričakovati multiplikacijo negativnih vplivov na stanje podzemnih voda. Ob količini teh objektov na srednjem delu trase, posebej skozi občino Laško, pričakujemo strokovne analize in jasne opredelitve pripravljavcev.

Vse variante na določenih odsekih potekajo po vodonosnikih pitne vode. Nekateri odseki variant potekajo po obstoječi trasi, zato bo v tem primeru vpliv na stanje podzemne vode manj verjeten (v primeru rekonstrukcije) oziroma ne bo vpliva (v primeru, ko gre trasa po že obstoječi in tam kjer niso predvidena gradbena dela) in sicer:

- Varianta V1: poteka preko 4 vodovarstvenih območij zajetih vodnih virov in sicer prečka kategorije: x najožji varstveni pas — 1. kategorija, 4x ožji vodovarstveni pas — 2. kategorija 2x širši vodovarstveni pas — 3. kategorija
- Varianta V2: poteka preko 4 vodovarstvenih območij zajetih vodnih virov in sicer prečka kategorije: 3x ožji vodovarstveni pas — 2. Kategorija, 3x širši vodovarstveni pas — 3. kategorija —
- Varianta OPNVR: poteka preko 2 vodovarstvenih območij zajetih vodnih virov in sicer prečka kategorije: 1x ožji vodovarstveni pas — 2. kategorija. 2x širši vodovarstveni pas — 3. kategorija. Varianta OPNVR ima najmanjši vpliv, saj preči najmanj VVO ter najmanjkrat posega na vplivna območja zajetij, ki imajo podeljeno vodno dovoljenje. Zaradi tega varianto OPNVR uvrščamo na 1 mesto po primernosti. Ostali varianti, varianta V1 in varianta V2, potekata preko enakega števila VVO (4), vendar pa varianta V1 v primerjavi z varianto V2 posega v manjše število vplivnih območij zajetij, ki imajo podeljeno vodno dovoljenje. Posledično varianto V1 v primerjavi z varianto V2 uvrščamo na 2 mesto, varianto V2 pa na 3 mesto.

Pripravljavec jasno navaja, da se bo vpliv na vodna območja z realizacijo novogradnje povečal, nikjer pa ne navaja jasnih tveganj, ki lahko ogrožajo preskrbo prebivalcev s pitno vodo. V analizi ni nikjer omenjenih izvorov termalne vode, ki so za turistične objekte v neposredni bližini predlagane trase, eksistenčnega pomena. Poseganje v ta področja je potrebno natančno opredeliti.

Stališče 7.15.5:

Izraženo je mnenje. Ocena, da bodo v primeru izbora variante, projektirane po obstoječi trasi, vplivi na kemijsko stanje podzemne vode v primerjavi s sedanjim stanjem nespremenjeni oziroma bodo negativni vplivi manjši, temelji na oceni, da bi v tem primeru prišlo do ureditve kontroliranega odvajanja odpadnih vod na vseh odsekih, kjer je to potrebno, in do prerazporeditve prometa. Navedba, da bodo vplivi manjši, vplivov ne negira. Na obstoječih cestah bo sicer prišlo do urejanja kontroliranega odvajanja odpadnih vod tudi v primeru, da ne pride do novogradnje, a le postopoma ob rekonstrukcijah posameznih odsekov, kar bo potekalo v daljšem časovnem obdobju. Vpliv na podzemne vode se z načrtovanim planom lahko poveča. Tveganja za nesreče se bodo v vsakem primeru povečevala zaradi naraščanja prometa, a bodo pri vsaki od variant drugačna in imajo zato različen obseg možnih vplivov na vodne vire. V primeru variante V2 in OPNVR na primer bo promet skozi Laško zmanjšan in umaknjen dlje od virov termalne vode, s čimer se bo zmanjšalo tudi tveganje za vpliv nanje.

V tej fazi načrtovanja so v okoljskem poročilu zajeta dokaj splošna priporočila in omilitveni ukrepi, saj natančnejših zaradi sedanje ravni načrtovanja (študija variant oz. idejna zasnova) ni mogoče oziroma ni smiselno podati. V naslednjih fazah načrtovanja, ko bodo podrobneje načrtovane tehnične rešitve, se načrtuje tako, da se prometnice kar najbolj odmika od vodnih virov in vodnih zajetij. Poleg tega bodo natančno podani omilitveni ukrepi, tehnične rešitve pa jih bodo morale upoštevati in biti primerno prilagojene. Tako bodo v Poročilu o vplivih na okolje, ki je podlaga za izdajo okoljevarstvenega soglasja za tak poseg, morali biti ocenjeni vplivi posega med gradnjo, obratovanjem ter podani ustrezni omilitveni ukrepi, ki bodo morali zaradi točne umestitve v prostor in opredeljene tehnike in tehnologije biti natančno opredeljeni.

Pripomba 7.15.6 6.2. Okoljski vidik

Kulturna dediščina

Vrednotenje Vse tri obravnavane variante predvidevajo poseganje v vplivna območja kulturne dediščine ali v njihove robne dele. Zaradi navedenega bo prišlo do spremembe vidnega zaznavanja nekaterih enot kulturne dediščine. Vse tri obravnavane variante predvidevajo poseganje v enote kulturne dediščine ali v njihove robne dele. Nekatere enote kulturne dediščine bo zaradi tega potrebno prestaviti, drugim pa se bodo spremenile lastnosti. Za vse tri variante bo potrebno zaradi ugotovitve bistvenih vplivov na število in lastnosti enot kulturne dediščine v fazi izbire ustrezne variante upoštevati opredeljene omilitvene ukrepe.

Področje vpliva prometne infrastrukture na kulturno dediščino, se nanaša zgolj na končno stanje, ne obravnava pa vpliva med gradnjo samo. Na podlagi dejstva, da je vrtanje predora pod Trojanami trajno poškodovalo tudi nove objekte, menimo da se v primeru gradnje tunela skozi hrib Šmihel, tamkajšnjemu sakralnemu objektu cerkvi sv. Mihaela slabo piše. Objekt je kulturni spomenik in pomembna turistična destinacija. Statika objekta je precej slaba in bojimo se, da bo vrtanje pod hribom naredilo nepopravljivo škodo.

Kulturna dediščina

V območju načrtovanega cestnega telesa niste nikjer proučevali vpliva na kulturno dediščino v naselju Debro. Iz študije variant s predlogom najustreznejše variante RC-2008 ni nikjer razvidno, da bi s cesto posegli v »Arheološko območje Volovšek« in, da bi s podvrtavanjem posegli v

območje »Kulturnega spomenika Šmihel«. Šlo bi za podvrtavanje edinstvene, že sedaj statično vprašljive cerkve z dvema zvonikoma? Prilagamo javno objavljene podatke iz I-občina.



EPO:

Nikjer v študiji ni navedeno, da bi s z gradnjo posegli v EPO- ekološko pomembna območje Šmihel. Glede na navedeno predlagamo, da ta dva sklopa ponovno proučite.

Stališče 7.15.7

Izraženo je mnenje. Vplivi na kulturno dediščino so bili zajeti v okoljskem poročilu glede na sedanjo raven načrtovanja (študija variant oz. idejna zasnova). V kasnejših, podrobnejših fazah načrtovanja bodo vplivi natančneje analizirani v Poročilu o vplivih na okolje, ki je podlaga za izdajo okoljevarstvenega soglasja za tak poseg. Ocenjeni bodo vplivi posega med gradnjo, med obratovanjem in med razgradnjo ter podani ustrezni omilitveni ukrepi.

V tej fazi prostorskega načrtovanja je potek trase načrtovane ceste okvirno določen, zato za enkrat ni mogoče govoriti o spodkopavanju objektov kulturne dediščine, kot je cerkev Svetega Mihaela (EŠD 3092) v Šmihelu. Varianta je izrisana vzdolž zahodnega roba vplivnega območja cerkve kot kulturnega spomenika, pri čemer gre za vplivno območje z vidika vidnosti in pogledov na objekt kulturne dediščine. V okoljskem poročilu je obravnavano tudi možno poseganje v arheološko območje Volovšek (EŠD 29749). V naslednji fazi bodo pri natančnejšem načrtovanju obdelane tehnične rešitve, s katerimi bodo vplivi na kulturno dediščino zmanjšani; zlasti v primeru, ko varianta poteka po robu območij kulturne dediščine se pri podrobnem načrtovanju traso umakne iz območja, če je le tehnično izvedljivo.

V okoljskem poročilu je upoštevan tudi potek variant po ekološko pomembnem območju Šmihel. Po tem območju trasa večinoma poteka v predoru in bo zato v območje posegla le v njegovem južnem delu. V fazi podrobnejšega načrtovanja bodo oblikovane tehnične rešitve, ki bodo zmanjšale vpliv.



Pripomba 7.15.8

6.4 Prometno ekonomski vidik

6.4.1 Prometni vidik

6.4.4 Zaključno vrednotenje s prometnega vidika kot vhod v multikriterijsko analizo iz prometnega elaborata Rezultati vrednotenja so pokazali, da so s prometnega vidika vse analizirane različice primerne. Stopnja primernosti je bila zato ocenjena z ocenama primerna in bolj primerna. Iz zgornje tabele vidimo, da je bila edino OPNVR ocenjena kot bolj primerna, medtem ko si varianti 1 in 2 delita oceno primerno, pri čemer je zadnja nekoliko boljša/str.108/

Vse tri variante: V1,V2 in OPNVR so prikazane kot primerne, čeprav je v študiji jasno navedeno, da je prav OPNVR varianta, ki se najbolj izogne mestnemu središču v Laškem. Hkrati pa je navedeno, da se prav naselju deloma najbolj približa v Laškem. Sploh ni navedeno, da se približa strnjenemu naselju Debro na 50-100 m, z viaduktom prečka dolino Rečice v Spodnji Rečici v neposredni bližini stanovanjskega in blokovskega naselja / dobrih 40 m oz. le dobrih 150 m od Thermane Laško in da je viadukt nad mestnim središčem v Laškem oddaljen le dobrih 150 m od mestnega središča ter da po izstopu iz tunela pod sv. Krištofom potem poteka pod strnjenim naseljem Strmce in sicer od 0 do največ 200 m ter dobrih 200 m od Rimskih Term v Rimskih Toplicah. Debro je del mesta Laško saj sodi v območje mestnega zemljišča, tu živi večina prebivalcev mesta Laško. To spregledati in ignorirati je zelo groba napaka projektanta.

Stališče: 7.15.8

Izraženo je mnenje. Multikriterijska analiza zajema celotno traso oz. vsako izmed obravnavanih različic v celoti. Tudi ocena primernosti se nanaša na posamezno traso v celoti. Kar zadeva Laško, sta si s prometnega vidika varianti V2 in OPNVR podobni, saj bi obe razbremenili obstoječo cesto, ki poteka skozi mesto, OPNVR v še nekoliko večjem obsegu (kar je toliko bolje), medtem ko varianta V1 te funkcije ne izpolnjuje in je zato v prometnem smislu tu manj primerna.

Načrtovana cesta bi delovala kot obvoznica, ki bi občutno razbremenila obstoječo cesto, ki je z okrog 14.000 vozili na dan že danes na robu kapacitete, poteka pa neposredno ob zdraviliških in hotelskih kompleksih ter ob strnjem mestnem naselju. V prihodnosti bi, v primeru, da je ne bi razbremenili, ne glede na siceršnji potek 3. razvojne osi, ob neizogibnem povečevanju količine prometa, prihajalo do prometnih zastojev in z njimi povezanih drugih škodljivih vplivov vzdolž nje, medtem ko bi nova dvopasovnica večji del prometa speljala mimo. Promet na viaduktu, celo če bi ta potekal čez mestno središče, bi nanj oz. na njegove prebivalce in obiskovalce vplival bistveno manj kot promet na obstoječi cesti, ki poteka skozenj. Načrtovana cesta je od Thermane Laško oddaljena približno 400m, od tega je odprte trase (na viaduktu) z načrtovano protihrupno zaščito približno 450m, ostala trasa pa poteka v predoru ali v pokritem vkopu. Iz navedenega sledi, da bo vpliv prometa na območje Thermana Laško, kakor tudi na večino ostalih poseljenih območij na območju Laškega zmanjšan, ob hkratni boljši prometni dostopnosti. Načrtovana cesta poteka po robu naselja Debro. To je naselje v Občini Laško s skupno površino 5,4 km², ki je imelo leta 2016 (vir Statistični urad RS) 159 prebivalcev (29 prebivalcev/km²). Južno od Debra se na 3,3 km² razprostira mesto Laško s 3.326 prebivalci (1.000 prebivalcev/km²).

Pripomba 7.15.9

6.4.5 Ekonomski vidik

6.4.7 Zaključno vrednotenje s ekonomskega vidika kot vhod v multikriterijsko analizo, str. 111/

Ekonomsko vrednotenje variant temelji na izračunu stroškov in koristi. Kot stroškovna komponenta je vključena vrednost investicije, kot komponenta koristi pa zmanjšanje stroškov uporabnikov pri uporabi cestne infrastrukture kot posledica izboljšanja vozno tehničnih pogojev, izboljšanja prometne varnosti,... Kot komponenta koristi je vključeno tudi zmanjšanje stroškov s prometom povzročenih 'misij hrupa in emisij izpušnih plinov ter prašnih delcev (eksterne koristi). Vse tri variante so ekonomsko upravičene.

Prav neverjetno pa zveni trditev, da se bo ob predvidenem povečanju prometa iz balkanskih držav na sever ter pričakovanju ekonomskih učinkov izgradnje logističnih centrov ter številnih obrtnih con, prometna varnost izboljšala, saj oblika predlagane oblike dvopasovnice lahko privede samo do poslabšanja varnosti, medtem ko je štiripasovnico mogoče umestiti v ta prostor le tako, da se povzroči še hujša devastacija terena.

Kako so načrtovalci prišli do teh ugotovitev je težko presojati, drži pa da vsaj kar zadeva ocene komponente koristi zaradi zmanjšanja stroškov s prometom povzročenih emisij hrupa in emisij izpušnih plinov ter prašnih delcev/eksterne koristi/ ne vzdrži resne presoje, saj temelji na zgrešeni predpostavki, ki jo v študiji sami najbolj plastično prikažejo v poglavju 7.6 Prednosti in slabosti posamezne variante — tabelarični prikaz, kjer si trditve kar po vrsti nasprotujejo. Nastane vtis, da gre za izsiljeno oceno primernosti za vsako ceno. To zopet velja za naselja Debra, Spodnje Rečice, Starega središča Laškega ter Naselja Strmca in Rimskih Toplic.

Stališče 7.15.9:

Izraženo je mnenje. Podatki kažejo (npr. Institut za kriminologijo pri Pravni fakulteti, Varnost cestnega prometa), da se bistveno več nesreč zgodi v naseljih (ca. 2/3) kot izven naselij.

Načrtovana cesta poteka po večini po nepozidanem območju (torej se izogne naseljem), zaradi česar se zmanjša število konfliktnih točk (npr. skozi Laško, kjer trenutno cesta poteka čez samo mestno središče, neposredno ob kompleksu

Thermana Laško ter skozi strnjeno naselje. Načrtovana cesta bi tu delovala kot obvoznica, ki bi občutno razbremenila obstoječo cesto, ki je danes že na robu kapacitete).

To vsekakor pomeni, da bo izvedba obravnavane investicije ugodno vplivala na prometno varnost in zmanjšanje prometnih nesreč, saj obstoječe cestne povezave med Novim mestom in Celjem sedaj v glavnem potekajo skozi naselja.

Zaradi preusmeritve prometa na manj poseljena območja (po katerih bo potekala načrtovana cesta) se bo kakovost zraka na območju gostejših poselitev ob obstoječem cestnem omrežju delno izboljšala. Skupne emisije onesnaževal bodo najmanjše pri varianti OPNVR in bodo nižje kot v obstoječem stanju, zato bodo nastale tudi določene koristi iz tega naslova.

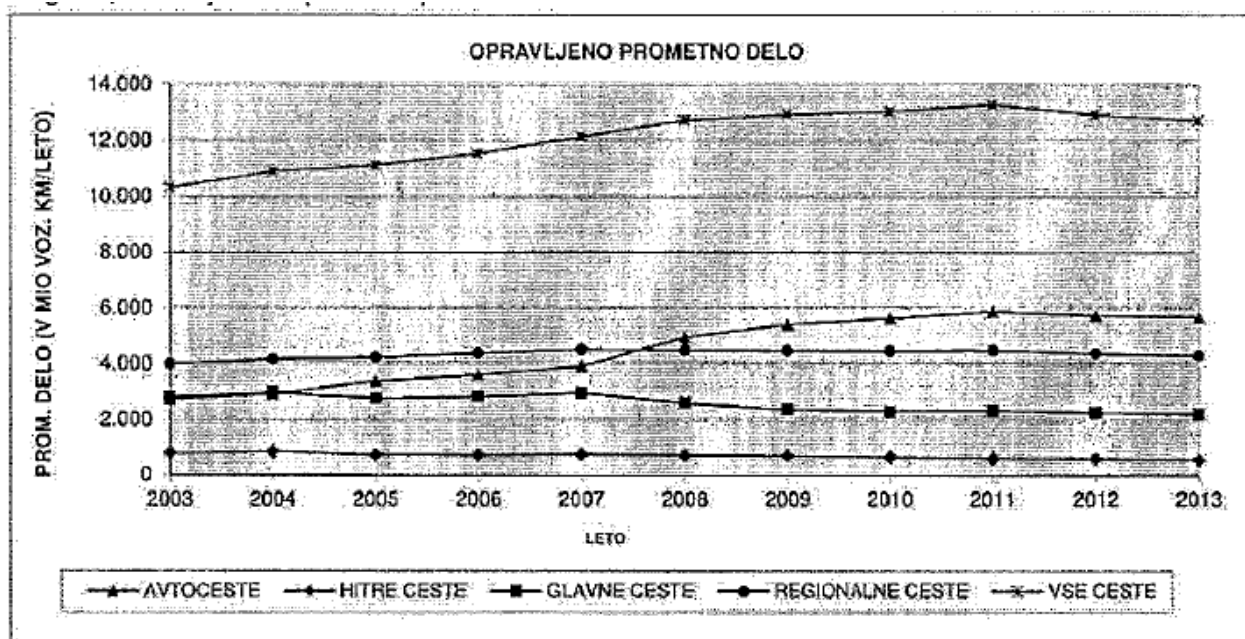
Načrtovana cesta (varianta OPNVR) poteka po večini po nepozidanem območju, gostejši poselitvi se približa na območju naselij Celje, Laško, Sevnica, Radeče in Smarješke Toplice. Na celotnem vplivnem cestnem omrežju se bo zato zmanjšalo število preobremenjenih stavb, glede na primerjalno omrežje. Skupne emisije hrupa, povzročene s prometom, bodo najmanjše pri varianti OPNVR in bodo nižje kot v obstoječem stanju, zato bodo nastale tudi določene koristi iz tega naslova.

Pripomba 7.15.10

7. SINTEZNO VREDNOTENJE VARIANT

7.1 Prednosti in slabosti posamezne variante po posameznih vidikih, str. 112

Ocene variant so povzete iz: Razvojno urbanističnega elaborata in narejene na podlagi zastarelih kart, ki ne odražajo dejanskega poselitvenega stanja v realnosti. Prometno ekonomskega elaborata, ki ne zajema zadnjih javno dostopnih podatkov Direkcije Republike Slovenije za ceste. V nasprotju s splošnim prepričanjem, da promet vseskozi strmo narašča se iz zadnjega grafa vidi, da skupen promet na državnih cestah v Sloveniji že nekaj let stagnira, v zadnjih letih pa celo upada.



Dopolnitev Okoljskega poročila, ki ne zajema dejstva da ima Laška kotlina 95 dni v letu prisotno temperaturno inverzijo, ki ima za posledico zastajanje in dolgoročno kopičenje škodljivih plinov in emisij trdih delcev v neprevetreni kotlini. Ker so vsi zgoraj navedeni elaborati in poročilo, osnova za izdelavo Dopolnitve ŠV/PIZ, je zaradi neupoštevanja kritičnih faktorjev, za CIKL, Dopolnitev ŠV/PIZ neregularna in njenih rezultatov in zaključkov ne moremo sprejeti kot verodostojne.

Stališče 7.15.10:

Izraženo je mnenje. Prometno in ekonomsko vrednotenje temelji na vseh merodajnih podatkih iz časa njegovega nastanka. Tudi napoved rasti prometa je bila narejena na osnovi veljavnih podatkov in trendov iz takratnega obdobja. V času recesije oz. gospodarske stagnacije, je seveda stagnirala, kakšno leto pa celo nekoliko nazadovala tudi količina prometa na slovenskih cestah, vendar novi podatki kažejo, da je to obdobje za nami in tudi promet spet raste. V tem smislu je v resnici prišlo do zamika glede napovedanih prometnih obremenitev oz. bodo te dosežene nekaj kasneje, a je hkrati prišlo tudi do podobnega zamika pri dejavnostih v zvezi s projektom 3. razvojne osi. Problem torej ostaja enak, relevantne pa ostajajo tudi predlagane rešitve. Pri oceni okoljskih vplivov se je upoštevalo značilnosti območja, ki bi lahko vplivale na onesnaženost zraka, vključno z reliefom.

Pripomba 7.15.11

OBRAZLOŽITEV PREDLOG IZBORA OPTIMALNE VARIANTE, str.131

Takšen potek trase dobro vpliva na kakovost bivalnega okolja in prometne razmere znotraj mest in naselij, ki jih zaobide s primerno oddaljenostjo. Varianta je dvopasovna cesta, znotraj koridorja pa so mogoče manjše prilagoditve in širitve (tretji pas, štiripasovnica)

Takšen potek trase absolutno ne vpliva dobro na kakovost bivalnega okolja. Ugotovitev je v celoti napačna. Trasa se naseljem zelo približa torej nikakor ne more vplivati na izboljšanje kakovosti bivalnega okolja. Laško je v trenutnem stanju obremenjeno z magistralno cesto in železnico. Glede nato, da bo promet po teh dveh žilah še vedno potekal, je verzija OPNVR popolnoma nesprejemljiva, saj bi po tem scenariju prišlo do povečane obremenitve tudi na področjih, ki sedaj niso obremenjena, kar pomeni, da verzija bistveno poslabša bivalne pogoje do te mere, da ne odtehtajo potencialnih nedokazanih prednosti, ki naj bi jih nova dvopasovna ali celo štiripasovna infrastruktura prinesla.

Stališče 7.15.11:

Izraženo je mnenje. Kakovost bivalnega okolja se meri tudi s primerno prometno dostopnostjo ob hkratnem zagotavljanju ustreznih negativnih vplivov (znotraj dopustnih vrednosti oz. manj od dopustnih vrednosti). Po prognozah prometa se bo ta na glavni cesti skozi Laško v planskem obdobju povečal in tako vplival tudi na kakovost bivalnega okolja. Načrtovana cesta bo razbremenila promet na obstoječi cesti in s tem povečala kakovost bivalnega okolja na tem delu. Bivalno okolje ob načrtovani cesti, ki večinoma poteka po pokritem vkopu ali predoru, bo po izgradnji in izvedenih ustreznih omilitvenih ukrepih zagotavljalo ustrezno kakovost bivanja.

Pripomba 7.15.12

14. NADALJNJE OPTIMIZACIJE PREDLAGANE VARIANTE NA OBMOČJU OBČIN ŠMARJEŠKE TOPLICE IN LAŠKO, str. 137

Optimizirana varianta (OPNVR) je nastala po javnih predstavitev rezultatov »Študije variant s predlogom najustreznejše variante« na gradu Sevnica, na osnovi proučitve predlogov in pripomb

občin, gospodarskih združenj in civilne iniciative ter predlogov in pripomb recenzentov. Optimizirana varianta upošteva večino pripomb lokalnih skupnosti na delih, kjer so se pripombe nanašale na predlagano traso tako, da se trasa odmika od naselij, predvidena je izgradnja dodatnih objektov (predor, pokriti vkop) Občina Laško, civilna iniciativa ipd. po opravljeni optimizaciji ni podala nobenega stališča. Vse pripombe so že upoštevane pri varianti OPNVR.

Civilna iniciativa krajanov Laškega /v nadaljevanju CIKL/ je bila ustanovljena 2008 ob prvi predstavitvi študije variant poteka 3RO. CIKL je takrat natančno preučil predloženo študijo, dal pisne pripombe, zbral podpise krajanov ter podal zahtevo, da se ga vključi v morebitne nadaljnje aktivnosti umeščanja 3RO v sredinski del v skladu z določbami Aarhuške konvencije. Niti enkrat predstavniki CIKL-a niso prejeli nobenih vabil na seje občinskega vodstva, posvetovanja projektantov in sicer, niti takrat v Sevnici, niti sedaj v letu 2016. Na vse sestanke so naši predstavniki prišli na lastno pobudo in zahtevo. Tako so bili prikrajšani tudi za dajanje pripomb ter morebitnih predlogov na različnih posvetih. Nešteto pa je bilo podanih pismenih pripomb na predložena gradiva na občino Laško, MOP ter celo vlado. Prav tako so bile dane pripombe na OPNVR ob njegovi predstavitvi, ko se je skušalo to varianto vnesti v OPN občine Laško. Takrat je predstavnica Razvojnega centra seznanila ljudi na javni razpravi, da se je to zgodilo pomotoma in da ga bodo iz predloga OPN izbrisali. Torej ne drži, da civilna iniciativa ni dala nobenih pripomb na OPNVR, vendar se to res ni zgodilo v Sevnici, kamor nismo bili povabljeni. Zahtevamo da se podčrtani stavek umakne iz Dopolnitve Študije variant.

Stališče 7.15.12:

Izraženo je mnenje. Sodelovanje javnosti je v slovenskem pravu urejeno tudi v postopkih umeščanja prostorskih ureditev v prostor v obliki javnih razgrnitev in javnih obravnav. Postopka umeščanja prostorskih ureditev v prostor sta normativno in institucionalno urejena v Zakonu o prostorskem načrtovanju in Zakonu o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor. Glej tudi stališči 7.1 in 7.1.2

Pripomba 7.15.13

15. PREDLOG ETAPNOSTI GRADNJE IN PREDLOG ODSEKOV ZA IZDELAVO DPN ZA IZBRANO VARIANTO. str. 138

Vpliv na poselitev je kriterij s katerim ocenjujemo vpliv prometa na urbana središča, ki bodo zaradi povečane gostote cestnega prometa prizadeta tako, da se jim lahko bistveno poslabšala kakovost bivanja.

Stavek, ki pove vse in ki v bistvu potrjuje bojazen, da se bo poslabšala kakovost bivanja in da lahko pričakujemo tudi zmanjšanje turistične aktivnosti v Občini Laško!

Stališče 7.15.13: Izraženo je mnenje. Stališča s podrobnejšimi odgovori o vplivu načrtovanega posega na okolje in bivalno okolje so v poglavju 3 - Pripombe in predlogi, ki se nanašajo na varstvo okolja. Glej tudi stališče 1.15.11.

Pripomba 7.15.14 Pripombe — nadaljevanje:

1.) Državni svet — Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je dne 30.09.2009 na svoji seji pripravila Poročilo št. 326-01/09-9/1, kjer je jasno zapisano, da je predlagana Varianta, ekonomsko neupravičena. Optimizirana varianta poteka praktično po istem koridorju. Zahtevamo obrazložitev, kako je postala Optimizirana varianta sedaj kljub najvišji predinvesticijski vrednosti, sedaj ekonomsko upravičena.

2.) Prav tako je na isti seji Komisija sklenila, da je trasa, ki jo je določila Študija variant družbeno nesprejemljiva. Potek optimizirane trase je praktično po istem koridorju. Kako pripravljavec upravičuje družbeno sprejemljivost Optimizirane trase, ko pa poteka po praktično istem koridorju.

3.) Študija variant je za vrednotenje posameznih Vidikov uporabljala opisno metodologijo, ki pa je več kot očitno zavajajoča. V kolikor bi namesto opisne, uporabljali numerično ocenjevanje posameznih kriterijev, bi dobili povsem diametralne rezultate. Pripravljavec je v tem delu naredil strokovno napako. Prilagamo tabelo z numeričnimi ocenami vidikov — povzeto po Študiji variant..

	Šentjur - Sevnica	Lopata - Radeče	Šentrupert - Radeče
Predori	5	7	1
Nadvozi	16	8	6
Viadukti	9	15	10
Prečkanje vodotokov	24	22	6

Demografija	1	5	3
Povezovanje naselij	1	5	3
Poselitev	3	1	5
Bivalno okolje	1	3	5
Rekreacija & turizem	5	3	1
Minerali	5	3	1
Kmetijstvo	1	5	3
Gozdarstvo	1	3	5
Energetika	3	1	5
Prometna infrastruktura	3	1	3
Obramba	1	5	3
Skupaj	25	35	37

Rušitev objektov	40	155	38
------------------	----	-----	----

Glede na dobljene vrednosti, je bila Varianta G2 izbrana povsem napačno. Zaradi tega zavračamo rezultate Študije variant in zahtevamo ponovno ovrednotenje kriterijev — tokrat v numerični obliki ter skladno z dobljenimi rezultati nadaljevanje izbora primerne trase.

Stališče 7.15.14:

Izraženo je mnenje. Razlogi za razlike v upravičenosti OPNVR glede na prvotne rezultate so naslednje:

- V analizi stroškov in koristi smo zajeli daljše obdobje vrednotenja 30 let, v predhodni študiji je bilo obdobje vrednotenja 20 let. Za daljše obdobje vrednotenja smo se odločili, ker je ekonomska življenjska doba obravnavanega projekta daljša kot 20 let in ker tako izhaja tudi iz priporočil Evropske komisije.
- Pri vrednotenju smo dodatno upoštevali še eksterne učinke (imisije hrupa, emisije izpušnih plinov), ki v predhodni študiji niso bili upoštevani. Ti učinki so največji ravno pri varianti OPNVR.
- Območje vrednotenja je ožje kot v prvotni študiji in se je skoncentriralo le na srednji koridor. Zaradi ožjega območja vrednotenja je omrežje v ekonomskem vrednotenju usklajeno s prometnim omrežjem, analizirani so tudi učinki v naseljih (ustavljanja, prehodi...)

Optimizirana varianta (OPNVR) je nastala po javnih predstavitev rezultatov »Študije variant s predlogom najustreznejše variante« na gradu Sevnica, na osnovi proučitve predlogov in pripomb občin, gospodarskih združenj in civilne iniciative ter predlogov in pripomb recenzentov. Optimizirana varianta upošteva večino pripomb lokalnih

skupnosti na delih, kjer so se pripombe nanašale na predlagano traso (torej na delih, kjer trasa ni bila družbeno sprejemljiva) tako, da se trasa odmika od naselij, predvidena je izgradnja dodatnih objektov...kar vpliva na izboljšanje družbene sprejemljivosti optimizirane variante.

Vrednotenje s posameznih vidikov je bilo narejeno na podlagi strokovnih osnov za vrednotenje in medsebojne primerjave različic, ki se uporabljajo v postopkih priprave državnega prostorskega načrta. Za vsak vidik so bili določeni kazalniki za vrednotenje, za katere so se nato ugotovile vrednosti tega kazalnika za vsako od analiziranih variant (npr. za dostopnost med Celjem in Novim mestom: (pri OPNVR bi potovalni čas znašal 66 min, pri varianti 1 110 min in pri varianti 2 106 min). Variante so se nato na osnovi teh numeričnih vrednosti razvrščale (kot 1 je bila ocenjena varianta OPNVR, kjer je potovalni čas najkrajši, kot 3 (zadnja oziroma najslabša) pa je bila ocenjena varianta 1, kjer je potovalni čas najdaljši).

Na podoben način je bilo izdelano vrednotenje za vse kazalnike in po vseh vidikih (osnova za razvrščanje posamezne variante so bile vedno numerične vrednosti posameznega kazalnika za posamezno varianto).

Pomembno je, da se pri izboru variante upoštevajo vsi vidiki in da se izognemo podvajanju, kar pa v zgornji tabeli ni upoštevano (V zgornji tabeli npr. ni upoštevan prometni in ekonomski vidik ter okolje. Predori, rušitve objektov so upoštevani v investicijski vrednosti, ki je eden od vhodnih podatkov pri izračunu kazalnika ekonomske upravičenosti, ki je zelo pomemben kazalnik pri izboru variante. Če bi pri izboru variante poleg kazalnika ekonomske upravičenosti upoštevali npr. še število predorov, bi prišlo do podvajanja).


Barbara RADOVAN
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA PROSTOR,
GRADITEV IN STANOVANJA



mag. Darja KOCJAN
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA KOPENSKI
PROMET

