



REPUBLIKA  
SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA  
NARAVNE VIRE IN PROSTOR

MINISTRSTVO ZA  
INFRASTRUKTURO

Številka: 35008-8/2007-MOP-236  
Datum: 16. 1. 2024

Številka: 350-50/2008/117  
Datum: 25. 1. 2024

**Zadeva:** DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA GLAVNO CESTO G2-107 ŠENTJUR-  
DOBOVEC

**Zveza:** STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV Z JAVNE RAZGRNITVE  
ŠTUDIJE VARIANT S PREDLOGOM NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE IN  
OKOLJSKEGA POROČILA, ki je potekala od 28. novembra 2012 do 28.  
decembra 2012

Javna razgrnitev Študije variant s predlogom najustrežnejše variante in okoljskega poročila za glavno cesto G2-107 Šentjur-Dobovec je potekala od 28. novembra 2012 do 28. decembra 2012. Dne 4. decembra sta bili izvedeni javni obravnavi v Rogaški Slatini in Šmarju pri Jelšah, dne 6. decembra je bila izvedena javna obravnava v Šentjurju. V času javne razgrnitve so bile podane pripombe in mnenja k študiji variant in okoljskemu poročilu tako s strani občin kot tudi s strani zainteresirane javnosti.

Pripombe so bile podane v pisni obliki po pošti, po elektronski pošti, zapisane na obrazec za pripombe ter ustno podane na javni razpravi. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (danes dve ločeni ministrstvi) je skupaj z izdelovalcem študije variant in okoljskega poročila, pobudnikom, investitorjem in izdelovalci strokovnih podlag temeljito proučilo vse prispele pripombe in predloge ter zavzelo stališče do vsake pripombe in predloga posebej.

Predlagane pripombe in mnenja so bila preverjena z gradbenotehničnega, okoljskega, prostorskega in prometno-ekonomskega vidika, izrisani so bili spremenjeni poteki tras. Izdelava teh preveritev je potekala skladno z zagotovljenimi sredstvi v državnem proračunu RS.

Na osnovi Zakona o izvrševanju proračunov Republike Slovenije za leti 2014 in 2015 (ZIPRS1415) (Ur. l. RS št. 101/2013 z dne 9. 12. 2013) je bila z dnem 16. 12. 2013 ustavljena izdelava vse dokumentacije s področja investicijskih projektov, kamor se uvršča tudi projekt 07-0092 Šentjur-Dobovec. Skladno z navedenim je bila izdelava ŠV/PIZ ustavljena, saj v sprejetem Rebalansu proračuna RS za leto 2014 (Ur. l. RS št. 84/2014 z dne 28. 11. 2014) in v sprejetem Rebalansu proračuna za leto 2015 (Ur. l. št. 14/2015 z dne 28. 2. 2015) ni bilo zagotovljenih sredstev. Priprava ŠV/PIZ se je nadaljevala v letu 2016.

Na okoljsko poročilo ni bilo pridobljeno mnenje o ustreznosti okoljskega poročila. ZRSVN, MZ in MK DKD so podali pozitivno stališče na ustreznost OP, DRSV pa je podalo negativno mnenje. MKGP področje kmetijstvo je podalo pozitivno mnenje na ustreznost izdelanega poročila, vendar v svojem mnenju navaja, da izbrana varianta na štirih odsekih ni v skladu s podanimi smernicami ministrstva in s predpisi o varstvu kmetijskih zemljišč, zato bodo v nadaljnjih fazah priprave DPN potrebne dodatne optimizacije poteka ceste na nekaterih odsekih v smislu čim manjšega poseganja na območje kmetijskih zemljišč. Zakonodaja s področja kmetijstva se je sicer v zadnjih letih spremenila. Skladno z Zakonom o kmetijskih zemljiščih (Uradni list RS, št. 71/11 – uradno prečiščeno besedilo, 58/12, 27/16, 27/17 – ZKme-1D, 79/17, 44/22 in 78/23 – ZUNPEOVE) (člen 3. ec)) je treba do faze DPN na osnovi posebnih strokovnih podlag s področja kmetijstva oceniti razpoložljive količine rodovitne zemlje, izdelati nabor potencialnih kmetijskih zemljišč za izboljšanje bonitete ter oceniti površine trajne izgube kmetijskih zemljišč, za katera ne bo mogoče izvesti ukrepa iz prvega odstavka tega člena in za katera se bo odmerila odškodnina. Te strokovne podlage izdelava strokovnjak agronom. Tako za izbrano varianto obstaja omilitven ukrep, v kolikor bi kljub optimizacijam v nadaljevanju projektiranja pomenila večjo trajno izgubo kmetijskih zemljišč.

V nadaljnjem koraku je bilo treba nadgraditi izdelano ekspertno mnenje s področja poplavne varnosti v strokovno podlago za fazo primerjave variant v zvezi z območji, ogroženimi zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja, v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov za linijske objekte gospodarske javne infrastrukture (Priloga 4 Splošnih smernic in usmeritev s področja upravljanja z vodami; DRSV, 30. 07. 2018). Strokovne podlage s področja upravljanja z vodami v fazi ŠV za DPN, ki jih je izdelalo podjetje IZVO-R d.o.o. (št. M26/19, 27. marec 2020, dopolnitev december 2020) so bile s strani DRSV potrjene 22. 3. 2021 (dopis št. 35558-23/2020-12 z dne 22. 3. 2021).

Po potrditvi Strokovnih podlag s področja upravljanja z vodami v fazi ŠV za DPN Šentjur–Dobovec s strani DRSV se je pristopilo k izvedbi javnih naročil za dopolnitev strokovnih podlag, okoljskega poročila in študije variant/predinvesticijske zasnove za pridobitev mnenja o ustreznosti na okoljsko poročilo OP s strani DRSV. Hkrati bo treba rešitve optimizirati oz. za izgubljena kmetijska zemljišča poiskati ustrezne površine kmetijskih zemljišč, ki se jim izboljša boniteta (ali plačati odškodnino, v kolikor takih zemljišč ni na razpolago), da bodo sprejemljive tudi za področje kmetijstva.

## KAZALO

<b>1</b>	<b>Stališča do pripomb za odsek I Stopče.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Stališča do pripomb za odsek II Šentvid.....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Stališča do pripomb za odsek III Halerjev klanec.....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Stališča do pripomb za odsek IV Šmarje pri Jelšah.....</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Stališča do pripomb za odsek V Belo.....</b>	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>Stališča do pripomb za odsek VI Mestinje .....</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>Stališča do pripomb za odsek VI Mestinje-Tekačevo-Brezovec .....</b>	<b>29</b>
<b>8</b>	<b>Stališča do pripomb za odsek VII Rogatec .....</b>	<b>31</b>
<b>9</b>	<b>Stališča do pripomb - splošno .....</b>	<b>32</b>

## OPOMBE

### Pomen uporabljenih kratic v gradivu:

<b>DPN</b>	Državni prostorski načrt
<b>OPPN za PUSP</b>	Občinski podrobnejši prostorski načrt za prostorsko ureditev skupnega pomena

### Zakonska podlaga:

<b>ZUreP-3</b>	Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE in 95/23 – ZIUOPZP))
<b>ZUreP-2</b>	Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17, 199/21 – ZUreP-3 in 20/22 – odl. US)
<b>ZUPUDPP</b>	Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr., 57/12 in 61/17 – ZUreP-2)
<b>ZUreP-1</b>	Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr., 58/03 – ZZK-1, 33/07 – ZPNačrt, 108/09 – ZGO-1C, 80/10 – ZUPUDPP in 61/17 – ZUreP-2)
<b>ZPNačrt:</b>	Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3)
<b>GZ-1</b>	Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 199/21 in 105/22 – ZZNŠPP)
<b>GZ</b>	Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 61/17, 72/17 – popr., 65/20, 15/21 – ZDUOP in 199/21 – GZ-1)
<b>ZGO-1:</b>	Zakon o graditvi objektov (Uradni list RS, št. 102/04 – uradno prečiščeno besedilo, 14/05 – popr., 92/05 – ZJC-B, 93/05 – ZVMS, 111/05 – odl. US, 126/07, 108/09, 61/10 – ZRud-1, 20/11 – odl. US, 57/12, 101/13 – ZDavNepr, 110/13, 22/14 – odl. US, 19/15, 61/17 – GZ in 66/17 – odl. US)
<b>ZVO-2</b>	Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22)
<b>ZVO-1:</b>	Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ, 21/18 – ZNOrg, 84/18 – ZIURKOE, 158/20 in 44/22 – ZVO-2)
<b>ZON:</b>	Zakon o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNOrg, 31/18, 82/20, 3/22 – ZDeb in 105/22 – ZZNŠPP)

## POJASNILO

Pripombe so bile po prepisu vsebinsko premeščene po posameznih vsebinskih sklopih. Pisci pripomb lahko v posameznih sklopih sledijo svojim pripombam, ki so praviloma povzete in vsebinsko združene.

# 1 STALIŠČA DO PRIPOMB ZA ODSEK I STOPČE

## 1.1 V celoti podpiramo predlagano varianto.

Mnenje Občine Šmarje pri Jelšah

Stališče glede predlagane variante: Izraženo je pozitivno mnenje Občine Šmarje pri Jelšah.

- 1.2 Glede parcel št. 980 k.o. Grobelno in 987/2 k.o. Grobelno: zemljišča so v kmetijski obdelavi in v primeru izgradnje ceste po varianti I-1, v kolikor se spremeni dostop po javnih poteh do omenjenih parcel, je potrebno predvideti in urediti dostop za potrebe strojne obdelave, enako kot sedaj.

Mateja Obrez, Jasna Žmahar, Šentjur

Stališče glede dostopa do parcel: Vsi dostopi do kmetijskih zemljišč bodo tudi po izgradnji ceste zagotovljeni. Pripomba bo upoštevana v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

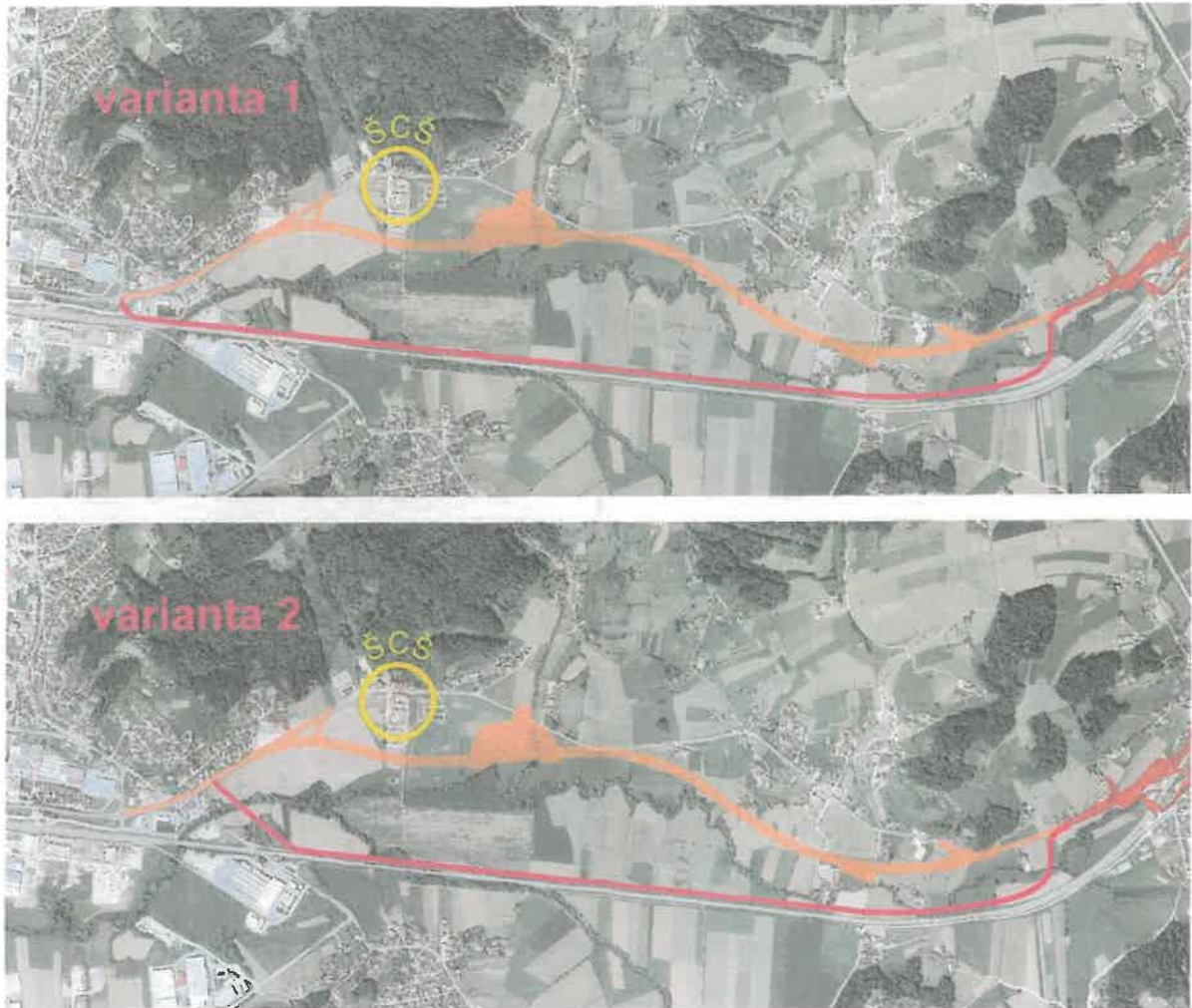
- 1.3 Šolski center Šentjur ima več kot 100-letno tradicijo delovanja in izobraževanja na področju kmetijstva. V okviru Srednje poklicne in strokovne šole ter Višje strokovne šole izobražujemo kadre na področju celotne prehranske verige, za kar se trudimo zagotoviti čimbolj optimalne pogoje za izvedbo teoretičnega in praktičnega pouka. Tako Šolski center Šentjur razpolaga z zgradbami šole in gospodarskimi poslopji, kakor tudi s šolskim posestvom, kjer se izvaja praktično izobraževanje študentov in dijakov. Hkrati ustvarjamo poligon za terenske vaje in raziskovalno delo

Predlog umestitve glavne ceste »G2-107 Šentjur- Dobovec« preko sredine dela našega posestva pri šoli je za nas nesprejemljiv, ker bi z umestitvijo tega cestnega odseka onemogočili normalno obdelovanje skupnega dela posestva v neposredni bližini šole, saj bi ga razpolovili in s tem tudi bistveno povečali nevarnost za udeležence praktičnega pouka in drugih oblik izobraževalnega procesa. Tako bi bil nemogoč prehod ljudi preko ceste, kakor tudi traktorjev in kmetijske mehanizacije, s tem pa tudi obdelovanje teh razpolovljenih površin, kar pomeni, da ne bi več imeli možnosti praktičnega usposabljanja na zemljiščih preko ceste, ki so zaradi svoje neposredne bližine šole za nas bistvenega pomena.

Naš prvi nov predlog (na priloženi skici varianta 1) je, da se navedeni odsek ceste premakne vzporedno z železnico (tik ob njej). Drugi predlog ponuja nekoliko prestavljen uvoz (varianta 2) in je tudi speljan ob železnici. Ker projektant predvideva hitrost 90 km/h, je lahko ta pogoj v celoti izpolnjen, saj je naša predlagana trasa speljana skoraj ravno, prav tako bi šlo za dosti manjše uničenje najboljših kmetijskih zemljišč.

V kolikor ti dve varianti nista sprejemljivi, potem je kljub vsemu bolje, da ostane obstoječa cesta, s tem da mora rekonstrukcija zajemati izgradnjo snemanega podhoda v neposredni bližini šole, skozi katera bo možen prehod ljudi in kmetijske mehanizacije.

Ta predlog, ki je sedaj v obravnavi, za nas v nobenem primeru ni sprejemljiv, saj ni naša šola samo zgradba, pač pa še pripadajoča gospodarska poslopja in posestvo s kmetijskimi površinami v neposredni okolici šole in tudi drugod v Občini Šentjur.

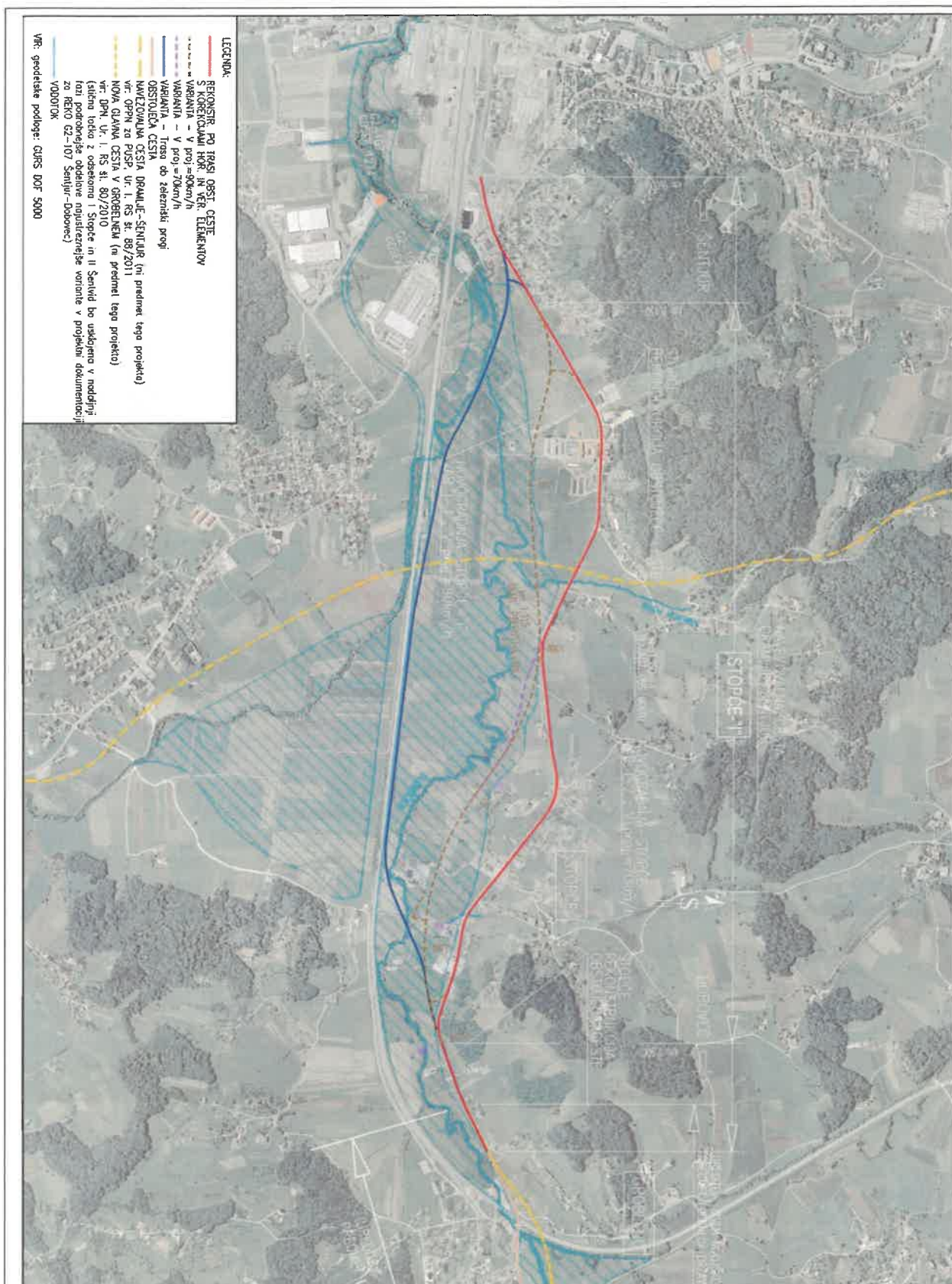


Slika 1: Predlog poteka trase po dveh variantah  
mag. Branko Šket, direktor šolskega centra Šentjur

#### 1.4 Ali je možno najti rešitev z izgradnjo mostu ali z varianto preko železniške proge? Edvin Tovornik, Stopče

Stališče glede umestitve trase na območju šolskega centra Šentjur: Pripombe so upoštevane, najprej je bil preučen predlog prestavitve trase ob železnico, nato so bile preverjene variante rekonstrukcije obstoječe ceste z izvedbo pokritega vkopa na območju šolskega centra Šentjur.

Na podlagi predloga poteka tras po dveh variantah (Slika 1) je bila najprej preverjena trasa, ki se v največji meri izogne zemljiščem Šolskega centra Šentjur, hkrati pa elementi ustrezajo projektni hitrosti Vp 90 km/h (kot pri varianti I-1) (modra trasa na Sliki 2). Dolžina trase znaša 2,93 km. Medtem ko varianta I-1 večinoma poteka ob robu poplavnega območja, nova trasa najprej prečka poplavno območje, potem poteka vzporedno z železniško progo, na koncu odseka pa se priključi na odsek Grobelno s ponovnim prečkanjem poplavnega območja. Priključek predvidene navezovalne ceste Dramlje – Šentjur na predlagano novo traso glavne ceste je v celoti lociran v poplavnem območju ter v neposredni bližini železniške proge. Nova varianta glede na predhodne variante zahteva tudi več objektov (prepustov, mostov...) in verjetno tudi regulacijo Voglajne in Slomščice, kar predstavlja večje stroške izvedbe. Nova varianta je zato ocenjena kot manj ustrezna od variante I-1.



Slika 2: Novo predlagana varianta ob železnici

Varianta preko železniške proge je tehnično in stroškovno še bolj zahtevna od variante ob železnici, saj je cesto treba pred objektom (nadvozom preko železnice) trasirati tako, da je križanje z železnico in potokom čim bolj pravokotno. Tudi ta varianta je zato ocenjena kot manj ustrezna od variante I-1.

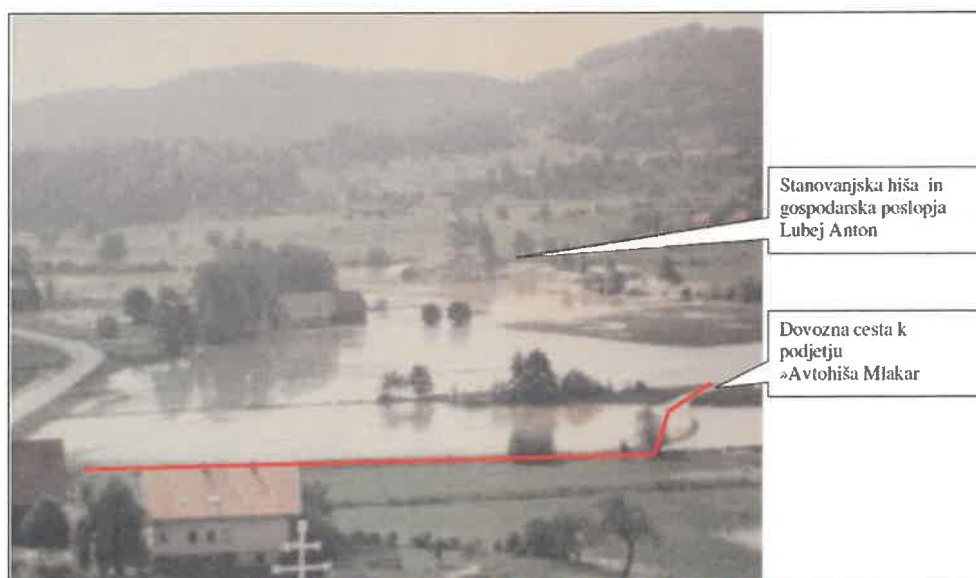
Za rekonstrukcijo obstoječe ceste na območju šolskega centra Šentjur z izvedbo pokritega vkopa (varianti I-R-vkop in I-2-vkop) so bile v obdobju 2013-2016 izdelane različne strokovne podlage. Okoljska preveritev je v teku. Po izdelavi dopoljenega okoljskega poročila bo študija variant na odseku I Stopče dopolnjena z multikriterijsko analizo in sinteznim vrednotenjem tudi teh variant, predlog najprimernejše variante bo upošteval vse nove izsledke analiz.



Slika 3: Preveritev možnosti izvedbe pokritega vkopa na območju šolskega centra Šentjur

- 1.5 S strani Krajevne skupnosti Grobelno vas prosimo, da pri nadaljnji pripravi dokumentacije za izvedbo projekta ceste Šentjur-Dobovec posebno pozornost posvetite območju desne strani glavne ceste na odseku ceste Stopče–Grobelno. Področje je poplavno, z neprimernimi posegi v prostor oziroma ožanjem razlivnega področja pa bi posledično lahko prišlo do drastičnega poslabšanja življenjskih razmer naših krajanov, ki živijo na tem območju .

Glede na razgrnitev najustreznejše variante posodobitve ceste Šentjur–Dobovec Krajevna skupnost Grobelno zavzema stališče: projekt je potrebno izvesti tako, da se kvaliteta bivanja na območju poplavnega področja potoka Slomščice za 4 najbolj ogrožene domačije ne bo spremenila. Na tem prostoru je tudi objekt Avtohiše Mlakar. Vse to je grajeno med železnico in cesto, zato je vsako ožanje razlivnega prostora za te ljudi usodno. Potrebno je tudi razmišljati o protihrupnih zaščitah na najbolj naseljenih področjih.



Slika 4: Poplavno območje potoka Slomščice

Anton Ljubej, predsednik sveta KS Grobelno



- 1.6 **Kot stanovalec in lastnik Avtohiše Mlakar imam na razgrnitev posodabljanja ceste Šentjur–Dobovec sledeče pripombe. Trasa novega cestišča bo potekala mimo našega objekta in bo s tem nastal naravni jez. To bo povzročilo zmanjšanje razlivnega področja, s tem pa bo poplavna ogroženost veliko večja. Tudi dovoz do poslovnega objekta ni primerno vrisan.**

Mirko Mlakar, Stopče

- 1.7 **Pripomba ob razgrnitvi najustreznejše variante bi iz družine Ljubej bila predvsem iz poplavne ogroženosti na tem področju. Ob močnejšem deževju, ko potok Slomščica prestopi svoje bregove, smo okrog in okrog zaliti z vodo. Do točke, ko bo zalilo naše notranje prostore, manjka samo 10 cm. Ob zmanjšanju razlivnega prostora smo obsojeni na vodno ujmo iz katere se ne bomo več rešili. Projekt naj bo izdelan tako, da nam zagotovi zdajšnjo kvaliteto bivanja na tej lokaciji.**

Anton Ljubej, Stopče

- 1.8 **Pri varianti I-Stopče južno od nove trase se nahajajo objekti (stanovanjske hiše, avtohiša Mlakar), ki bodo z umestitvijo nove trase ostali ujeti med cesto ter železniško progo in potok Slomščica. Na tem območju poplavlja potok Slomščica.**

Edvin Tovornik, Stopče

- 1.9 **Dovozna pot do avtohiše Mlakar, ki poteka preko poplavnega oziroma razlivnega območja Slomščice, predstavlja jez in preprečuje razlitje poplavne vode proti Šentjurju.**

Matevž Globočnik

Stališče glede poplavnega območja: Pripomba bo smiselno upoštevana v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta. Poplavno območje Slomščice na odseku I-Stopče je bilo upoštevano že pri pripravi dosedanjih gradiv in je bila trasa ceste na tem delu delno že optimizirana. V nadaljnjih fazah načrtovanja bo skladno z zahtevami Uredbe o pogojih in omejitvah za izvajanje dejavnosti in posegov v prostor na območjih, ogroženih zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja izdelana hidrološko-hidravlična študija. Skladno z 11. členom Uredbe bodo opredeljeni celoviti protipoplavni ukrepi, s katerimi bo zmanjšana poplavna nevarnost na sprejemljivo stopnjo, tako da bo umestitev ceste v prostor možna. Prav tako bo ob umeščanju ceste potrebno zmanjšati poplavno ogroženost obstoječih stanovanjskih objektov.

Stališče glede prikaza dovoza do poslovnega objekta Avtohiša Mlakar v grafičnem delu ŠV/PIZ: Pripomba bo smiselno upoštevana v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta. Dovoz do Avtohiše Mlakar je v Študiji variant vrisan shematsko, podrobneje bo dovoz načrtovan v fazi izdelave državnega prostorskega načrta.

Stališče glede protihrupne zaščite: Pripomba bo smiselno upoštevana v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta, ko bo izdelana študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupne zaščite (predvideni bodo tudi ustrezni omilitveni ukrepi).

- 1.10 **Zakaj je začetek projekta v Šentjurju? Kaj pa odsek Celje–Šentjur? Kakšna je prioriteta izgradnje cest?**

Jože Štiglic, Mestna skupnost Šentjur

Stališče glede začetka projekta v Šentjurju: Odsek Šentjur–Dobovec je vezan na projekt izgradnje navezovalne ceste Dramlje–Šentjur. Z izgradnjo navezovalne ceste se bo ves tranzitni tovorni promet umaknil iz naselja Šentjur. Zato je bila meja območja obdelave državnega prostorskega načrta za glavno cesto od Šentjurja do Dobovca postavljena v Šentjur.

Stališče glede odseka Celje-Šentjur: Vsa dela na odseku Celje-Šentjur je možno izvesti kot investicijsko vzdrževalna dela v javno korist na podlagi zakona o cestah.

Stališče glede prioritete izgradnje cest: OPPN za PUSP za navezovalno cesto Dramlje-Šentjur je sprejet od leta 2011 (Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za prostorsko ureditev skupnega pomena navezovalne ceste Dramlje-Šentjur in zadrževalnika visokih voda Voglajne, Ur. l. RS št. 88/2011). Projektna dokumentacija DGD in PZI je izdelana, v letu 2024 bo potekala recenzija PZI, sledijo odkupi zemljišč in pridobitev gradbenega dovoljenja. Odseki trase glavne ceste Šentjur-Dobovec, kjer je predvidena samo rekonstrukcija, bodo obravnavani prioriteto, saj se rekonstrukcija ceste lahko izvaja v skladu z določbami Zakona o cestah kot vzdrževalna dela v javno korist. Za odseke, kjer je predvidena priprava državnega prostorskega načrta, bo po sprejemu državnega prostorskega načrta izdelana študija izvedljivosti, ki bo opredelila faznost izgradnje odsekov.

## 2 STALIŠČA DO PRIPOMB ZA ODSEK II ŠENTVID

2.1 **Koliko bodo dejansko visoki nasipi na odseku II Šentvid, kjer so predvideni sami nasipi?**  
Branko Žogan, Šentvid

Stališče glede višine nasipov: Na odseku II Šentvid so predvideni nasipi višine od 4 do 5 m.

2.2 **Ne strinjamo se s predstavljeno varianto izgradnje glavne ceste Šentvid varianta II-4, niti z izgradnjo trase Šentvid varianta II-3 iz razlogov: ker bi ta gradbeni poseg v naravo preveč uničil kmetijska zemljišča, uničil gozdove, pregnal razne redke živali in ptice iz naših gozdov, uničil izgled naše krajine, ogrožena bi bila kulturna dediščina npr. lesen kozolec, bili bi veliki nasipi in škarpe, povzročal bi se prevelik hrup in izpusti CO<sub>2</sub> iz tovornjakov, ki bodo tranzitirali Slovenijo iz smeri Avstrija-Hrvaška s hitrostjo 90 km/h, trasi sta preblizu stanovanjskih hiš, gradnja bi imela velike investicijske stroške, s prostorskega vidika bi bila gradnja nesprejemljiva, z okoljskega vidika je to najslabša varianta.**

Janez Pahole, Ponikva in prebivalci vasi Gornja vas (18 podpisnikov)

2.3 **Zahtevamo, da se pri izgradnji ceste na odseku Šentvid uporabi varianta II-1, ki gre vzporedno ob progi, najmanj kvari izgled našega kraja in je dolžina trase najkrajša. Edino ta varianta bo zagotavljala boljšo dostopnost na železniško omrežje. Za ohranjanje naravnih vrednot, biotske raznovrstnosti je varianta II-1 najustreznejša, varianta II-4 manj primerna.**

prebivalci vasi Gornja vas (18 podpisnikov)

2.4 **Najbolj smiselno bi se bilo držati železniške proge, torej varianta II-1 s popravki, ki gre vzporedno ob progi. najmanj bi še dodatno kvaril izgled našega kraja, najmanjši bi bil poseg v obdelovalna zemljišča, dolžina trase bi bila najkrajša in verjetno tudi najcenejša. Vendar je treba upoštevati bližino obstoječega naselja oziroma obstoječih hiš, ki imajo že sedaj težave s hrupom in tresenjem tal (hiš). Za ohranjanje naravnih vrednot, kmetijskih zemljišč, biotske raznovrstnosti je varianta II-1 najustreznejša, vendar s popravki (protihrupnimi ograjami, predorom, ipd.).**

Janez Pahole, Ponikva

2.5 **Za glavno cesto G2-107 Šentjur-Dobovec dajem zahtevo, da se pri novogradnji obvoznice Šentvid II upošteva varianta II-1, ki je edina sprejemljiva za okolje Šentvida. Varianta II-1 naredi najmanj škode na kmetijskih zemljiščih in v našem prelepem okolju. Prosim, da se moja zahteva upošteva.**

Anonimna pripomba

Stališče glede variante II-1 kot novega predloga najustreznejše variante: Pripomb se ne upošteva. Predlog variante v Študiji variant temelji na izdelanih strokovnih podlagah, iz katerih je razvidno, da je najustreznejša varianta II-4 z vseh obravnavanih vidikov (okoljski, prostorski, ekonomski) sprejemljiva oz. izvedljiva. Varianta II-1 je z okoljskega vidika med obravnavanimi variantami ocenjena kot najmanj ustrežna. Predlagana najustreznejša varianta II-4 je od variante II-1 sicer manj ustrežna glede na vpliv na gozd in posledično na favno, floro in habitatne tipe. Manj ustrežna od variante II-1 je varianta II-4 tudi glede na vpliv na krajino in glede na emisije prometa. Po drugi strani pa je varianta II-4 od variante II-1 ustrežnejša glede na vpliv na površinske vode (tako z vidika ohranjanja ugodnega fizikalno-kemijskega stanja površinske vode kot ohranjanja obstoječe hidromorfološke kategorizacije vodotokov), glede na vpliv na tla (potek variante II-1 po melioriranih površinah je največji, hkrati pa uniči tudi največ njivskih

površin), glede na vpliv na kulturno dediščino, glede na vpliv na socialno-ekonomske karakteristike in glede na vpliv na poplavno varnost. Z okoljskega vidika je varianta II-4 na 2. mestu med obravnavanimi variantami, in sicer je manj ustrezna od variante II-3, medtem ko je varianta II-1 z okoljskega vidika ocenjena kot najmanj ustrezna med obravnavanimi variantami. Študija obremenitve s hrupom, ki bo predvidela protihrupne ukrepe, bo izdelana v nadaljnjih fazah načrtovanja. V skladu s to študijo bodo predvideni tudi ustrezni omilitveni ukrepi.

Varianta II-1 je kot najmanj ustrezna med obravnavanimi variantami ocenjena tudi s prostorskega vidika, kjer je glede na 12 obravnavanih podciljev najustreznejša med obravnavanimi varianta II-3, ki ima med vsemi variantami najboljši prostorski, socialni in bivalni razvoj. Sledi varianta II-4, medtem ko je varianta II-1 s prostorskega vidika na zadnjem mestu. Varianta II-1 je od variante II-4 ustreznejša samo z vidika spodbujanja ohranjanja biotske raznovrstnosti, medtem ko je od variante II-4 manj ustrezna tako z vidika varčne rabe tal in virov kot z vidika spodbujanja ohranjanja kulturne raznovrstnosti in zagotavljanja dostopnosti do kulturne dediščine. Vse obravnavane variante so namenjene predvsem tranzitnemu prometu. Dostopnost do železniškega omrežja bo pri vseh variantah omogočena po obstoječi glavni cesti. Vsi dostopi do kmetijskih zemljišč bodo v nadaljnjih fazah načrtovanja ustrezno zagotovljeni v soglasju z lastniki.

Razlike v investicijskih stroških variant niso velike. Z vidika družbeno-ekonomske smotrnosti v smislu razmerja investicijskih stroškov in koristi uporabnikov ceste je varianta II-1 enakovredna varianti II-4, najmanj ustrezna je varianta II-3.

Skupna oz. sintezna ocena je kot najustreznejšo varianto predlagala varianto II-4.

**2.6 Na naslovu Gornja vas 7 stoji kozolec, ki je kulturna dediščina – je star več kot 100 let. Zgradili so ga moji stari starši. Ne dovolim, da poteka obvoznica mimo mojega kozolca, preko "Goričnice". Sem proti obvoznici Šentvid II, varianta II-3 in varianta II-4.**

Marija Arzenšek

Stališče glede kozolca kot kulturne dediščine: Pripombe se ne upošteva. Kozolec na naslovu Gornja vas 7 ni kulturna dediščina, glede na podatke ministrstva za kulturo, Register nepremične kulturne dediščine (eVRD\_09\_08\_11\_2, 5.12.2010). Tudi po preveritvi stanja kulturne dediščine v Registru nepremične kulturne dediščine v času izdelave stališč do pripomb (RKD, stanje na dan 19.12.2023) na naslovu Gornja vas 7 kulturna dediščina ni evidentirana. Kot enota kulturne dediščine je registriran kozolec na domačiji Gornja vas 5 (EID 1-04416).

**2.7 Podpiramo predlagano varianto, želeli pa bi naslednja pojasnila**

**a. Kako in kje bo obstoječa cesta skozi naselje navezana na predvideno obvoznico?**

**b. Ali se bo obstoječi nivojski prehod preko železnice (km 6.620) po izgradnji obvoznice ukinitil?**

**c. Opozorili bi tudi na dva obstoječa priključka lokalnih cest, ki sta relativno nevarna pri projektirani hitrosti 90 km/h. Prvi je priključek LC 406 121 za naselje Završe. Ta je nepregleden zaradi gospodarskega poslopja bližnje kmetije (iz smeri Šentvida), oziroma zaradi visoke brežine iz smeri Grobelnega. Drugi je priključek dveh cest JP 906 651 in JP 906 551, ki se sredi ravnine med dvema hišama priključita na G2-107 (km ca 5.300m).**

**d. V razmislek podajamo predlog, da bi novo traso pričeli že v območju, kjer se zaključi DPN izvennivojski prehod Grobelno (km 4.550). Na tem mestu bo niveleta nove ceste verjetno precej višja kot je kota železnice, zato bi nekje na tem mestu z manjšim nadvozom lahko prečkali potok in železniško progo ter vodili traso v smeri proti Šentvidu neposredno na desni strani železniške proge in se navezali na eno ali drugo**

**predlagano varianto (II-4 ali II-3). S tem bi lahko ukinili dva obstoječa nivojska prehoda, ker bi lokalne dovozne ceste lahko navezali neposredno na novo obvoznico.**

Mnenje Občine Šmarje pri Jelšah

Stališče glede navezave obstoječe ceste na obvoznico: Za priključitev obstoječe ceste G2-107 na traso nove ceste je z obeh strani predvidena ureditev trikrakega križišča. Ravno tako je ureditev trikrakega križišča predvidena za priključitev ceste za naselji Bodrež in Gorenja vas. Odsek lokalne ceste od Gorenje vasi do obstoječega priključka na G2-107 v km 6,630 se ukine.



*Slika 5: Priključevanje obstoječe ceste G2-107 na traso nove ceste*

Stališče glede obstoječega nivojskega prehoda preko železnice Senovica: Obstoječ nivojski prehod preko železnice Senovica se po izgradnji obvoznice Šentvid ukine.

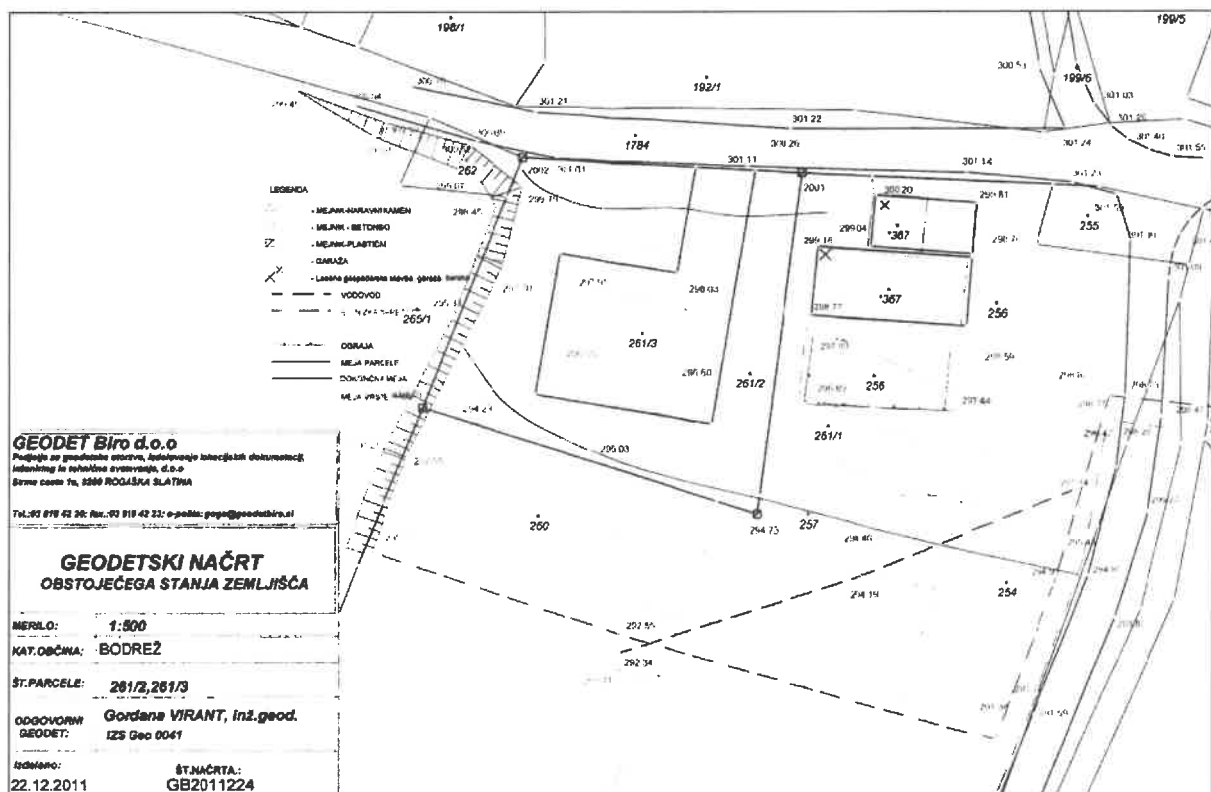
Stališče glede dveh obstoječih priključkov lokalnih cest: Pripomba bo preučena in preverjena v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

Stališče glede začetka nove trase že v območju, kjer se zaključí DPN: Pripomba se ne upošteva. Preveritev v pripombi predlagane nove trase je pokazala, da višinsko priključevanje na koncu odseka Grobelno zaradi bližine objektov ni ugodno za priključevanje predlagane variante. Od konca območja stanovanjskih hiš, od koder bi lahko pričeli z izvedbo nasipa, do potoka in železniške proge znaša razdalja okvirno 100 m. Vzpon bi torej znašal vsaj 8%, tudi kot križanja ceste in železnice oz. potoka je za predlagano varianto neugoden.

Poleg tega predlagan potek trase pomeni novo, vzporedno traso k obstoječi cesti, kar bistveno poveča stroške izvedbe (višji stroški odkupa zemljišč, oporne, podporne konstrukcije, večja zemeljska dela...). Navedeno z vidika predvidenega števila uporabnikov nove ceste (prometne obremenitve cestnega omrežja) ni prometno-ekonomsko in družbeno-ekonomsko upravičeno za izvedbo.

2.8 Občina Šmarje pri Jelšah, Oddelek za okolje in prostor je na zahtevo mojih staršev dne 16.8.2011, opr.št. 3502-154/2011 izdala mnenje h gradnji stanovanjske stavbe na zemljišču parc. št. 261/3 in 261/2 (prej št. 261) k.o. 1203 Bodrež, katero sem nameraval zgraditi na omenjenem zemljišču. V naravi navedeno zemljišče predstavlja obcestni travnik (parc. št. 1784 k.o. 1203 Bodrež–Občinska cesta). Načrtovana gradbena parcela se nahaja ob robu plansko zazidljivega območja naselja Gornja vas in je določena na osnovi 20. člena Odloka o PUP, Občine Šmarje pri Jelšah. Občina Šmarje pri Jelšah moji nameri ne nasprotuje in bo k predmetni gradnji izdala dokončno soglasje šele ob predložitvi idejne zasnove objekta. Glede na javno razgrnjeno varianto s predlogom najustreznejše variante gradnje oz. rekonstrukcije ceste G2-107 – odsek Šentvid, vas vljudno naprošam, da mi pojasnite:

- a. ali je smiselno nadaljevati s postopkom pridobitve gradbenega dovoljenja za nameravani poseg glede na to, da trasa predvidene glavne ceste poteka po delu zemljišča, ki je v lasti mojih staršev, kar je razvidno iz grafičnega dela predlagane variante;
- b. kako bo predlagana varianta vplivala na stabilnost obstoječega objekta na zemljišču parc. št. 261/1 in \*267, k.o. 1203 Bodrež, last mojih staršev;
- c. pripominjam, da sem do sedaj že imel vrsto stroškov (parcelacija zemljišča, določitev gradbene parcele, plačilo nadomestila za spremembo rabe zemljišča, stroške geodetskega načrta in druge stroške v zvezi z začetkom pridobivanja gradbenega dovoljenja za nameravani poseg) in zaradi tega pričakujem vaš odgovor oziroma oceno in presojo nadaljevanja postopka pridobitve dovoljenja za nameravano gradnjo;
- d. na kakšen način predlagana varianta ureja dostop do zemljišč parc. št. 261/1, 262/2, 261/3, \*367, glede na to, da sedanji dostop do navedenega zemljišča poteka po javni cesti parc. št. 1784 k.o. 1203 Bodrež.



*Slika 6: Geodetski načrt obstoječega stanja zemljišča*

Mitja Arzenšek, Gornja vas

Stališče glede poteka trase po parcelah: V nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta bodo izvedene geodetske meritve, predlog najustreznejše variante bo projektiran z večjo natančnostjo. V nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta bo izdelan tudi katastrski elaborat z natančno določitvijo predvidenih posegov na posamezna zemljišča. Takrat bo pripomba glede vpliva projekta na predvideno gradnjo stanovanjske stavbe na zemljišču parc. št. 261/3 in 261/2 (prej št. 261) k.o. 1203 Bodrež preverjena.

Stališče glede dostopov do zemljišča: Dostop do zemljišča bo še naprej zagotovljen preko lokalne ceste (1784 k.o. Bodrež). Predvidoma bo cesta v območju zemljišča k.o. Bodrež št. 261/2 potekala v vkopu. Že zaradi varovanja obstoječega objekta (\*367) pred izkopom za cesto je predvidena izvedba oporne konstrukcije.

Stališče glede vpliva z vibracijami in s hrupom: V okviru študije variant in okoljskega poročila je bila izdelana ocena obremenitve s hrupom, v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta bo vpliv s hrupom in z vibracijami ponovno presojan in opredeljeni bodo ustrezni omilitveni ukrepi.

**2.9 Smo za vaš predlog najustreznejše variante G2-107 v Šentvidu (II-4). Pričakujemo, da bodo odkupljena zemljišča plačana po solidni ceni in ne po najnižji možni, ker si kupca prodajalci ne bomo mogli izbirati ter tako doseči konkurenčne cene.**

**Hrup imamo že zdaj (železnica, obstoječa cesta). Z izgradnjo obvoznice bi se ta še povečal; zato pričakujemo, da se bo našel denar za izgradnjo protihrupne ograje na nasipu skozi Gornjo vas na obeh straneh.**

Franc Ivenčnik, Silva Ivenčnik

Stališče glede odkupa zemljišč: Po uveljavitvi uredbe o državnem prostorskem načrtu bo investitor izvedel prenos lege gradbene parcele na teren in določil meje parcel v naravi. Vsi lastniki, katerih zemljišča bodo potrebna za izgradnjo načrtovanih ureditev, bodo po izvedeni parcelaciji zemljišča seznanjeni s poukom o pravicah, ki jih imajo v postopku določanja odškodnine, cenitvijo njihovega zemljišča, prejeli bodo tudi predlog pogodbe. Odškodnine bodo določene v skladu z zakonom, ki določa, da lastniku za nepremičnino pripada odškodnina ali enakovredna nadomestna nepremičnina. Odškodnina za zemljišče obsega vrednost nepremičnine glede na dejansko rabo in stroške, povezane z razlastitvijo in jo ugotovi cenilec, ki poleg metodologije in strokovnih standardov upošteva dejansko rabo zemljišča, površino, boniteto zemljišča ter namembnost zemljišča pred uveljavitvijo prostorskega akta. V primeru, da je predmet odkupa stanovanjska hiša ali drug objekt, se odškodnini doda vrednost, ki zagotavlja nadomestni objekt v enaki velikosti, funkciji ali kvaliteti gradnje skladno z veljavnimi standardi in predpisi ter jo ugotovi sodni cenilec. Če se stanovanjski objekt odkupi, se v okviru razpoložljivih sredstev odškodnine na prostem trgu pridobi nadomestna nepremičnina ali se rešuje primer z nadomestno gradnjo, pri čemer nudi pomoč lastniku pogodbeni izvajalec del ali investitor.

V okviru postopka odkupov zemljišč za potrebe gradnje gospodarske javne infrastrukture, skladno z 218. členom ZUreP-3, lastnik stavbe ali dela stavbe, ki ga uporablja kot stanovanje, zahteva od razlastitvenega upravičenca, da mu zagotovi lastninsko pravico na enakovredni stavbi oz. delu stavbe. Smiselno se te določbe uporabljajo tudi za nepremičnine, ki predstavljajo osnovna sredstva za opravljanje poklicne ali kmetijske dejavnosti oškodovanca. Investitor tudi v primerih, ko niso podani pogoji za primarnost nadomestila v naravi, skuša zagotoviti dodelitev nadomestne nepremičnine, pri čemer vključi v postopek dodelitve lokalno skupnost oz. Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov RS, saj Direkcija RS za infrastrukturo (če je ta investitor) zemljišč, razen tistih, ki v naravi predstavljajo državno cesto, nima v upravljanju.

Ravno tako ima lastnik zemljišča skladno z 212. členom ZUreP-3 pravico, da, v kolikor bi z odkupom oz. razlastitvijo dela njegovih nepremičnin zanj izgubila gospodarski pomen tudi lastninska pravica na ostalem delu njegovih nepremičnin, zahteva, da investitor oz. razlastitveni upravičenec prevzame v last tudi te nepremičnine.

Odškodnina za zemljišče je določena individualno s strani sodno zapriseženih cenilcev skladno s 327. členom ZUreP-3, pri čemer uporabljajo strokovne standarde za področje ocenjevanja nepremičnin, poleg slednjih se upošteva tudi namembnost zemljišča pred uveljavitvijo prostorskega akta, ki je

podlaga za razlastitev (državni prostorski načrt, občinski prostorski načrt, občinski podrobni prostorski načrt), kakor tudi dejansko stanje nepremičnine.

Stališče glede protihrupne zaščite: V okviru študije variant in okoljskega poročila je študija obremenitve s hrupom in idejna zasnova protihrupne zašite pokazala, da so glede na ocenjen hrup ob obvoznici Šentvid potrebne tri protihrupne ograje v dolžini 520 m ter pasivna zaščita desetih stavb. Pripomba bo sicer smiselno upoštevana v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta, ko bo izdelana Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov.



### **3 STALIŠČA DO PRIPOMB ZA ODSEK III HALERJEV KLANEC**

**3.1 V celoti podpiramo predlagano varianto s predorom. Navezavo "stare" ceste in obstoječih lokalnih dovoznih cest na "novo" cesto bi bilo mogoče izvesti v enem štirikrakem križišču.**

Mnenje Občine Šmarje pri Jelšah

Stališče glede navezave obstoječe ceste na obvoznico: Pripomba bo preučena v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

## 4 STALIŠČA DO PRIPOMB ZA ODSEK IV ŠMARJE PRI JELŠAH

### 4.1 Ali lahko podrobneje razložite traso skozi Šmarje, od Halerjevega klanca dalje?

Bernarda Jurjec, Šmarje pri Jelšah

Stališče glede trase skozi Šmarje: Trasa skozi Šmarje je sestavljena iz treh delov. Prvi del predstavlja rekonstrukcijo obstoječe trase. Drugi del predstavlja novogradnjo obvoznice Šmarje. Dolžina novogradnje znaša 1.668 m. V začetnem delu obvoznica zavije severno glede na obstoječo cesto in prečka pritok Šmarskega potoka. Trasa nato poteka vzporedno z železnico po njeni južni strani. Na ta način cesta obvozi naselje Šmarje po njegovem severnem robu. Na obstoječo traso se obvoznica priključi v območju trgovsko poslovnega kompleksa na vzhodnem robu naselja. Obstoječa cesta skozi naselje se ohrani. Uredijo se le deviacije v območju priključevanja na obvoznico. Tretji del ponovno predstavlja rekonstrukcijo obstoječe ceste. Dolžina celotne variante znaša 2.459 m.

4.2 V letu 2003 je bila za odsek IV Šmarje pri Jelšah razgrnitev nove obvozne ceste, ki naj bi tekla cca 100 m severneje in to med naseljem in železniško progo. Z negotovanjem vseh prisotnih o nesprejemljivi varianti je kmalu po razgrnitvi vse povsem utihnilo. Ker je obvozna cesta prepotrebna zaradi razbremenitve mestnega jedra, bi morala stroka prevzeti odgovorno nalogo in iskati nove dolgoročne rešitve za ureditev normalnega pretoka prometa brez škodljivih dejavnikov kot so hrup, škodljivi izpušni plini ter v zadovoljstvo vseh stanujočih v tem okolju. Izdelovalec sedanje projektne dokumentacije OMEGA consult d.o.o. navaja v svoji študiji argumente, kaj s prostorsko ureditvijo pridobijo uporabniki in to zmanjšanje porabe goriva, zmanjšanje hrupa in zmanjšanje onesnaženja zraka, kar ne velja za odsek Šmarje pri Jelšah in je v popolnem nasprotju z zdravo pametjo.

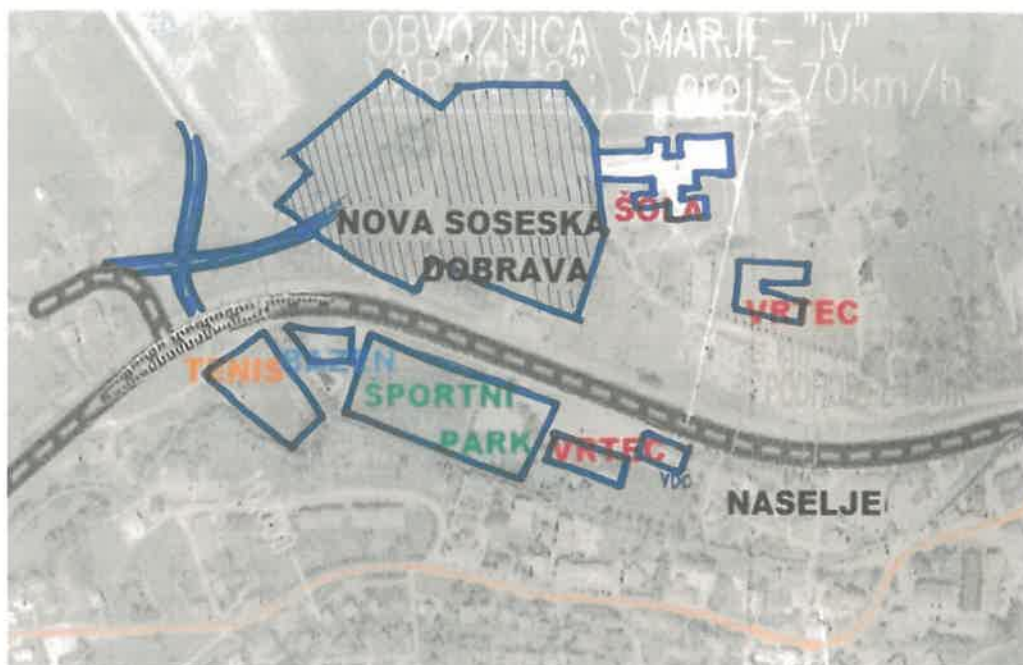
V nobenem primeru ne bomo dovolili gradnje obvozne ceste iz sprednjih vrat na zadnja vrata, saj je zmotno in bi bila povzročena nepopravljiva škoda ter ogromno nekoristno zapravljenih finančnih sredstev. Nove možnosti je potrebno ponovno preučiti s stroko in s soudeležbo civilne iniciative, da pridobimo optimalno rešitev, katera naj zadovolji krajane Šmarja, kakor tudi s prostorskega in okoljskega vidika. Apeliram na stroko iz občinskih struktur kakor tudi na ministrstvo za infrastrukturo in prostor, da ponovno prouči možnost obvozne ceste (Šentvid-Mala Pristava-Belo), o kateri se je govorilo pred tremi desetletji.

Franc Korže, Šmarje pri Jelšah

#### 4.3 Zakaj trasa ceste na odseku IV skozi Šmarje pri Jelšah za nas ni sprejemljiva?

- a. Že na javni razgrnitvi smo krajanji ugotovili, da se trasa glavne ceste v večini primerov izogiba naseljem, kar je zelo primerno, edino obravnavani IV odsek ceste se kraju Šmarje pri Jelšah ne izogne, ampak je predviden približno 200 m zračne linije severneje od sedanje glavne ceste skozi naselje. Z dvema vzporednima cestama še povečamo prometno nevarnost – namreč sedaj imamo eno zelo prometno cesto, potem bomo imeli pa eno zelo prometno in staro, ki bo še vedno relativno prometna – torej 2 prometni cesti na razdalji 200 metrov, vmes pa ujeti stanovanjski bloki, športni park, vrtec, varstveno-delovni center... S to rešitvijo razbremenimo nekaj prebivalcev kraja in obremenimo druge. Dejansko se porabi veliko davkoplačevalskega denarja zato, da se cesta prestavi znotraj naselja, kar se nam podpisnikom zdi nesmiselno, kajti cesta se s tem še vedno kraju ne izogne, kraj se s takšno rešitvijo ne razbremeni prometa, hrupa, izpušnih plinov ter prašnih delcev.
- b. Predvidena trasa ceste poteka ob sedanjem zelo obiskanem športnem parku, otroškem vrtcu in varstveno-delovnem centru. Za sedanji športni park je predvideno tudi povečanje športnih površin in izgradnja plavalnega bazena, tenis igrišč in igrišča za odbojko na mivki (sprejeto na občinskem svetu). Zdi se nam, da je umestitev trase ceste v neposredno bližino teh objektov (oziroma kar poleg njih) popolnoma nesprejemljivo, saj je zaradi gostega tranzitnega prometa ogrožena varnost otrok ter zaradi izpušnih plinov in onesnaževanja njihovo zdravje in dobro počutje.
- c. Na severni strani železniške proge, torej v neposredni bližini predvidene trase ceste, je v planskih dokumentih občine predvidena nova soseska Dobrava, v okviru katere so predvidene individualne stanovanjske hiše, dvojčki ter nekaj večstanovanjskih stavb. Predvideva se, da se bodo v to sosesko naselile mlade družine. Tudi iz tega razloga je zelo neprimerno, da se trasa ceste umesti poleg te novo nastajajoče soseske. Ravno tako študija okolja, ki je bila predstavljena v okviru javne razgrnitve, ni upoštevala tega dejavnika.
- d. Krajanji se bojimo, da bo predlagana trasa ceste kraj razdelila na dva dela. Ni nepomembno, da bi v tem primeru ostal na eni strani ceste večji del naselja Šmarje pri Jelšah, na drugi strani pa manjši del, z dvema novima soseskama, železniška postaja (od katere je odvisno veliko dnevnih migrantov), pokopališče in osnovna šola, katero dnevno obiskuje 690 učencev in učenk, športna dvorana ter nov otroški vrtec s šestimi oddelki.
- e. Krajanji se pri tem sprašujemo, kaj je pomembnejše: samo trasa ceste in s tem pretočnost prometa z višjimi potovalnimi hitrostmi ali prebivalci, ki živijo v kraju in bi želeli imeti prometno urejen kraj, brez hrupa, prahu in predvsem strahu za varnost v prometu tako naših najmlajših kot tudi starejših.

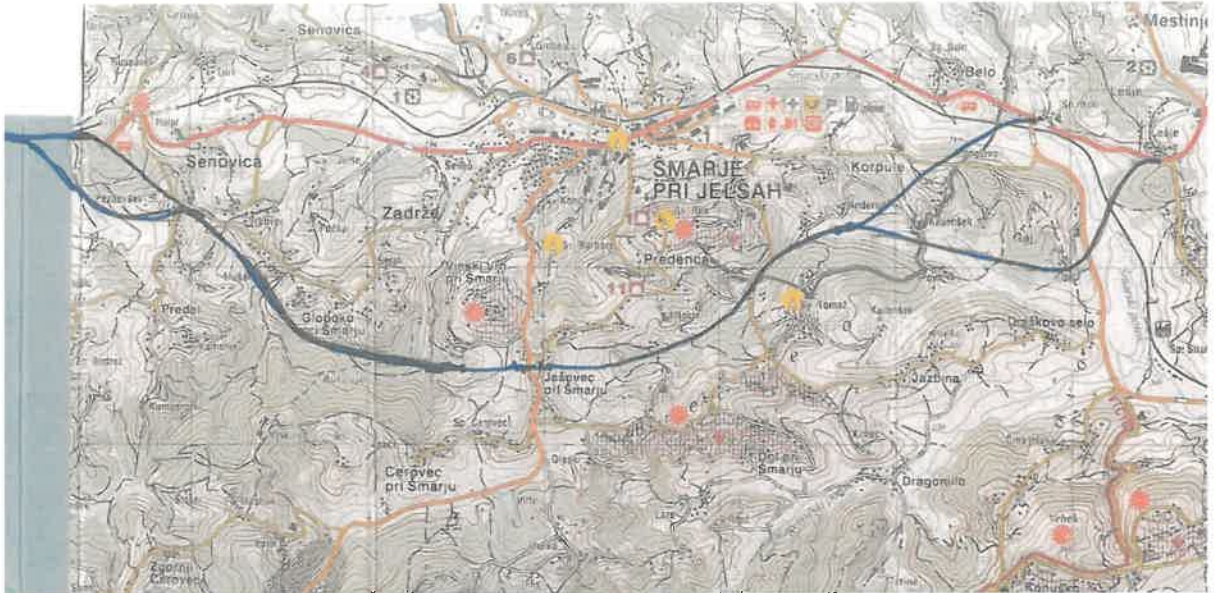
V tem smislu vas pozivamo, da še enkrat preučite predvideni IV odsek glavne ceste in prisluhnete tudi mnenju krajanov o različnih variantah, ki so že bile v preteklosti podane in celo narisane (severna obvoznica), kot tudi novim variantam (možnosti trase na južni strani naselja). Primer je dobra praksa iz kraja Zaiano di Fiemme.



Slika 7: Območje predvidene variante IV-2



Slika 8: Južna trasa s predorom skozi Sv. Rok (Predenca)



Slika 9: Južna trasa Globoko-Ješovec-Gaj

Jože Božiček, Žiga Čakš in še 81 krajanov Šmarja pri Jelšah (podpisniki)

4.4 Pri predstavitvi poteka trase glavne ceste od Šentjurja do Dobovca je videti, da so se naseljem strogo izogibali; zakaj ni tako tudi pri odseku skozi kraj Šmarje? Ali obstaja kakšne študija, kjer bi katera izmed variant obšla kraj Šmarje? S to varianto se prometna situacija samo premakne severno in prereže komunikacije prebivalcev na relacijah šola / vrtec / športni park. Ta trasa je načrtovana v prostoru, ki za to ni primeren in ustrezen. Vpliv ljudi na tej cesti ni bil upoštevan. Morali bi biti vsaj dve varianti. Za odsek Šmarje je potrebno najti nove variante, ker je samo ena in ni primerljiva. Ali so iskali tudi variante s potekom južneje?

Janez Čakš, Šmarje pri Jelšah

4.5 Ta varianta je izpred 10 let nazaj in ni ustrezna zaradi emisij in neprimerne ceste. Samo v Šmarju ni proučevanih več variant. Obvoznico pa naj bi speljali z viadukti.

Bibiana Hrovat, Šmarje pri Jelšah

4.6 Ni dobro, ker je »edina varianta«. To ni obvoznica, ker poteka skozi Šmarje, tako da Šmarje dobi dve enaki cesti. Kje vse bi si to gradivo lahko prebrala? Ali je mogoče najti še kakšno rešitev, ki bi bila za prebivalce v bližini sprejemljiva?

Irena Nunčič, Šmarje pri Jelšah

4.7 Kako je z južno traso obvoznice Šmarja?

Anita Guzej

4.8 3. B razvojna os bo potekala skozi dvorišče dveh vrtcev, šole in športnega parka. Problem bo hrup mimo vrtcev in mimo šole; ponoči ni problem, podnevi pa.

Žiga Čakš, Šmarje pri Jelšah

**4.9 Evropska unija nam ne bo dala denarja, ker mečkamo, na tem odseku pa v 10 letih nismo našli nobene nove možnosti. V čem je ta varianta boljša od obstoječe ceste?**

Bibiana Hrovat, Šmarje pri Jelšah

**4.10 Zakaj ne ostanemo na obstoječi trasi? Rekonstrukcija obstoječe ceste se mu zdi najprimernejša in ekonomsko bolj upravičena.**

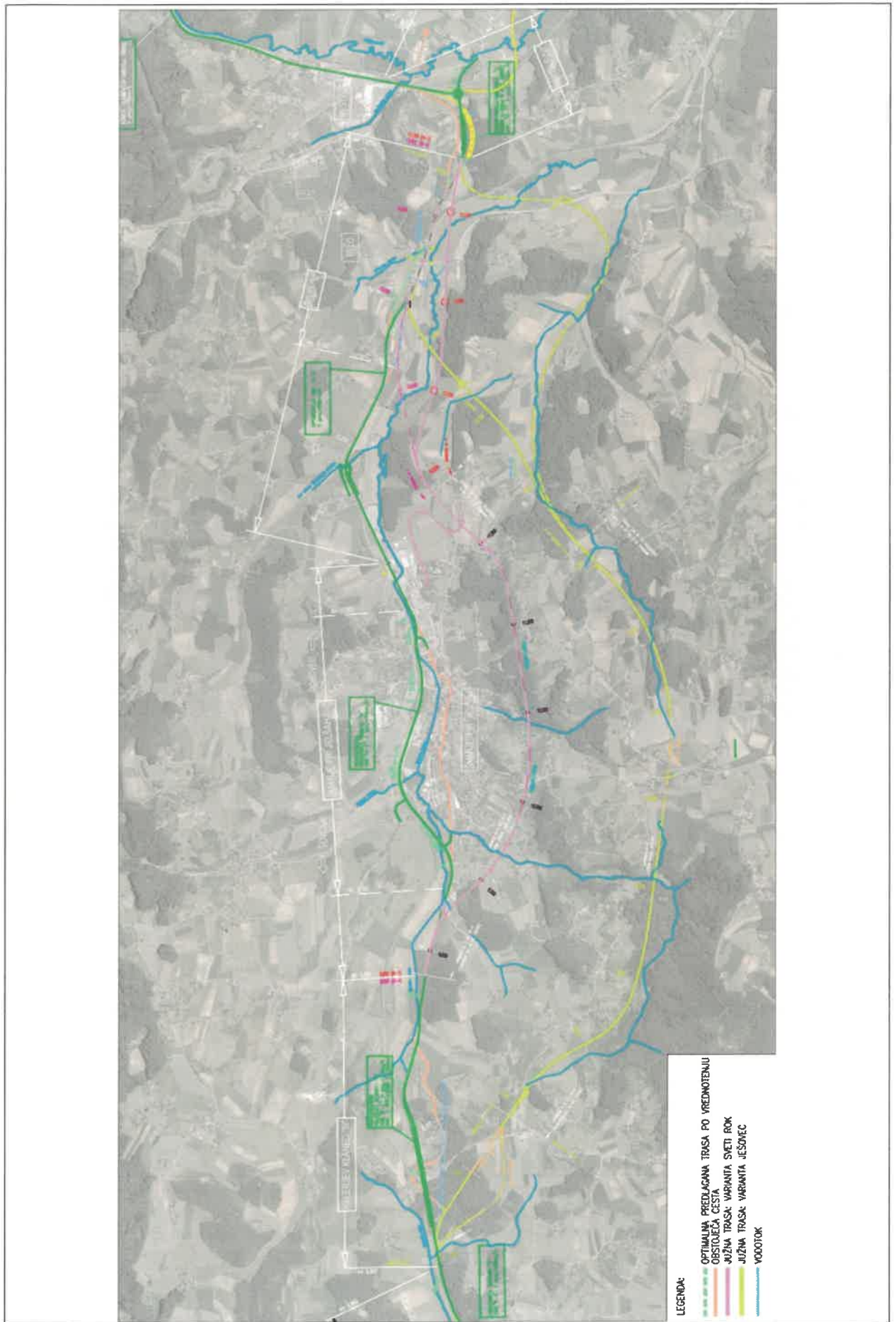
Aleš Ratej, Šmarje pri Jelšah

**4.11 Če je mogoče narediti dva predora na Halerjevem klancu, zakaj ni mogoče narediti predora na Sveti Rok? V primeru predstavljene rešitve bo situacija čez 10 let enako problematična.**

Žiga Čakš, Šmarje pri Jelšah

Stališče glede razgrnitve gradiva: Gradivo je bilo javno razgrnjeno od 28.11.2012 do 28.12.2012 na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor, na spletnih straneh Ministrstva za infrastrukturo in prostor, v prostorih Občine Šentjur, v spodnji dvorani Kulturnega doma, v prostorih Občine Rogaška Slatina in v prostorih Občine Rogatec.

Stališče glede preučitve novih variant: Pripombe so upoštevane. Za variante novo predlaganih tras obvoznice po južnem delu naselja skozi predor Sv. Rok (dve varianti) in predor Ješovec (dve varianti) so bile v obdobju 2013-2016 izdelane različne strokovne podlage. Okoljska preveritev je v teku. Po izdelavi dopoljenega okoljskega poročila bo študija variant na odseku IV Šmarje pri Jelšah dopolnjena z multikriterijsko analizo in sinteznim vrednotenjem tudi teh variant, rezultat bo predlog najustreznejše variante.



*Slika 10: Preveritev variant obvoznice Šmarja pri Jelšah po južnem delu naselja*

Severni varianti obvoznice sta bili obravnavani v okviru študije variant v letu 2008, in sicer sta bili najprej analizirani varianta IV-1 (ki poteka severno od železniške proge) in varianta IV-2. Na podlagi sestanka s predstavniki občin je bila obravnavana še dodatna varianta IV-1a (ki poteka še severneje od variante IV-1). Vse tri variante so vrisane na sliki 11. Tako varianta IV-1 kot IV-1a sta bili ocenjeni kot nesprejemljivi. Varianta IV-1 zaradi poseganja na zavarovano območje kulturne dediščine (Jelšingrad), varianta IV-1a pa zato, ker ne opravlja funkcije povezovanja naselij, zaradi prevelike oddaljenosti od naselja Šmarje pri Jelšah, neugodnih geoloških razmer, obsežnih zemeljskih del ter predora in nosilcem urejanja prostora niti ni bila predstavljena. Obe varianti (IV-1 in IV-1a) sta ustrezali projektni hitrosti 90 km/h. Varianta IV-1 je od predlagane najustreznejše variante (IV-2) daljša za 1,4 km (82%), varianta IV-1a pa kar za 2,0 km (217%).



*Slika 11: Obravnavane variante na odseku IV Šmarje pri Jelšah*

Rekonstrukcija obstoječe ceste, ki poteka skozi naselje, ni smiselna. Zagotavljanje elementov za večjo računsko hitrost ni možno brez večjih posegov (rušitve) v grajeno strukturo. Hkrati se z rekonstrukcijo po obstoječi trasi poslabšuje tudi prometna varnost skozi naselje, povečanje hitrosti nad dovoljeno administrativno hitrost 50 km/h ni možno. Hkrati bi rekonstrukcija posegala tudi na zavarovane objekte kulturne dediščine, negativno se je do rekonstrukcije opredelila tudi občina Šmarje pri Jelšah.

**4.12V primeru variante IV-2 gre samo za prestavitev obstoječe ceste za 200 m, promet pa še vedno ostane v kraju. Predvidena nova soseska najbrž še ni upoštevana pri pripravi okoljskega poročila. Promet je potrebno spraviti ven iz kraja.**

Jože Božiček, Šmarje pri Jelšah

Stališče glede prometnih obremenitev: V primeru izvedbe predlagane trase se ves tranzitni promet preusmeri na novo traso, obstoječo glavno cesto pa koristijo vozila, ki dostopajo do mestnega jedra ter za dostop do ulic, hišnih priključkov in zaselkov.

Stališče glede upoštevanja predvidene nove soseske v okoljskem poročilu: Izhodišče v okoljskem poročilu je, da je ustrezna protihrupna zaščita ob obvoznici možna in potrebna. Ker obstoječe ceste ni možno ustrezno protihrupno zaščititi, je obvoznica s stališča zmanjšanja hrupne obremenjenosti obstoječe poselitve boljša rešitev. Na nivoju okoljskega poročila je ustreznost obvoznice ocenjevana preko števila preobremenjenih prebivalcev in njihovo število se bo z obvoznico zmanjšalo, kar kaže na sprejemljivost plana. Tudi sicer je z vidika načrtovanja virov hrupa cesta neposredno ob železniški progi dobra rešitev. Lokacija nove soseske je slaba, že zaradi bližine železniške proge.



4.13 Podpiramo predlagano varianto ob železniški progi, v presojo pa podajamo naslednje predloge:

- a. Navezava pomembne lokalne ceste, ki vodi v smeri proti Dvoru in Senovici in proti osnovni šoli (v km cca 10.000) naj se uredi z nadvozom preko železniške proge. V kolikor bodo dopuščale tehnične možnosti, bi v tem križišču na drugi strani bilo najbolje navezati še obstoječo Kolodvorsko cesto, ki zagotavlja dostopnost do blokovskega, stanovanjskega dela naselja, do športnega parka in otroškega vrtca ter varstveno-delovni center.
- b. V območju obstoječe železniške postaje je potrebno upoštevati projekt nadhoda za pešce in kolesarje, ki bo zagotavljal povezavo osnovne šole, športnega parka in stanovanj na obeh straneh železniške proge. Predvideti je potrebno tudi nadomestno železniško postajališče, saj se z novo cesto obstoječa postaja in skladiščni objekt rušita.
- c. V območju trgovine JAGER in mrliške vezice na drugi strani se obstoječi nadhod za pešce odstrani in namesto njega zgradi podhod, ki je v obravnavani varianti tudi že predviden. Na tem mestu bi bilo mogoče urediti tudi navezavo na Kolodvorsko cesto, v kolikor navezava ne bo izvedljiva na lokaciji, ki smo jo opisali v točki a.
- d. Posebno pozornost pri nadaljnjem načrtovanju je potrebno posvetiti navezavi obvoznice na obstoječo cesto na vzhodni strani naselja. Obdelati je obvezno navezavo Vegove ulice, ki se sedaj v km 10.900 odcepi od G2-107 ter v relativno strmem naklonu prečka Šmarski potok, takoj zatem pa še železniško progo. Cesta je zelo pomembna (dostop do pokopališča, osnovne šole, novega vrtca in do obstoječe, kot tudi predvidenih, stanovanjskih sosesk. Najidealnejša se nam kaže rešitev predstavitve struge potoka proti jugu tako, da bi bilo mogoče Vegovo ulico navezati na obvoznico s podvozom pod železniško progo.
- e. Prometne ureditve v območju naselja je potrebno načrtovati tako, da bo izgradnja nove ceste doprinesla tudi k izboljšanju pretočnosti tranzitnega prometa kot tudi k funkcionalnejši ureditvi prometa znotraj naselja. To bo doseženo zlasti z vsaj enim izvennivojskim prečkanjem železniške proge ter nadhodom in podhodom za pešce in kolesarje.

Pri nadaljnjem načrtovanju je potrebno vso pozornost posvetiti tudi ukrepom za ublažitev negativnih vplivov prometa na bivalne pogoje, zlasti v objektih, ki se nahajajo v neposredni bližini predvidene ceste. Predlagamo, da se z vzporednimi ukrepi rešujejo vplivi tako obstoječe železniške proge kot tudi predvidene ceste.

Mnenje Občine Šmarje pri Jelšah

Stališče glede predlogov Občine Šmarje pri Jelšah: Vsi predlogi bodo preučeni v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

4.14 Kljub temu, da je mikrolokacija moje stanovanjske hiše (Vegova ulica 6) neposredno ob načrtovani "notranji" obvoznici, ji samo zaradi tega razloga ne nasprotujem. Tudi protestno pismo skupine Šmarčanov me ni popolnoma prepričalo.

**Argumenti za predlagano varianto notranje obvoznice:**

- neposredno bi nas bilo neželenim prometnim vplivom izpostavljenih manj krajanov kot po obstoječem stanju,
- ne bi prišlo do večjih posegov v kmetijske površine, kar bo argument prihodnosti,
- strogi center Šmarja bi lahko z nekaterimi gradbenimi posegi dolgoročno vseeno spremenili v prijetno družabno površino.

**Argumenti proti njej:**

- izpostavljenost javnih zavodov in športnih površin neposrednemu povečanemu vplivu prometa, ko to že ugotavljajo podpisniki protestnega pisma.

**Pogoji za soglasje z predlagano traso:**

- a. tudi hitrost na notranji obvoznici ne bi smela biti omejena na manj kot 90 km/h, drugače to ni obvoznica ampak le nova vzporedna cesta skozi naselje; seveda ob sto odstotno zagotovljeni varnosti ,
- b. obvoznica mora biti fizično dovolj ločena od naselja, kar pomeni preprečitev njenega vpliva na lokalne aktivnosti, ali obratno,
- c. enostavno vključevanje na obvoznico vsaj na treh mestih v naselju,
- d. neželene vplive obvoznice minimizirati predvsem na naraven način (gosta nasaditev grmičevja in dreves), neestetske visoke varnostne ograje izvesti le na mestih, kjer je lahko ogrožena prometna varnost na obvoznici (npr. ob nogometnem igrišču, kjer obstaja možnost, da pade žoga na cestišče, ...), saj je na njih že v kratkem lahko pričakovati obilo nesmiselnih grafitov,
- e. odstranitev nadhoda preko železnice, zaradi nevarnosti metanja predmetov na vozila s strani objestne mladine ter izgraditev podhoda.

**Dodatni predlog:**

- f. idealen trenutek za hkratno načrtovanje kolesarske steze. Dve muhi na en mah. Promocija zdravega življenjskega sloga in dvig prometne varnosti kolesarjev na omenjenem odseku. Izgradnja le-te naj bo izgrajena uporabnikom prijazneje kot tiste,

**ki se v zadnjem času gradijo na našem področju in kolesarjem povzročajo morsko bolezen. Izgradnja nove obvoznice je prav tako idealna priložnost, da se v območje cestnega profila vgradi vsa dodatna kabelska in druga kanalizacija, ki bi omogočali kasnejšo kabelsko ali ostalo, trenutno še nepredvideno, infrastrukturo,**

Gašper Grat, Šmarje pri Jelšah

Stališče glede hitrosti na obvoznici Šmarja: Pripomba se ne upošteva. V primeru poteka trase znotraj naselja bo hitrost administrativno omejena (zagotavljanje prometne varnosti, zaustavitvene razdalje glede na preglednost v križiščih, zmanjševanje ravni hrupa...).

Stališče glede fizične ločitve obvoznice od naselja: Pripomba je v predlagani rešitvi že upoštevana. Predlagana trasa obvoznice je predvidena le za motorni promet, brez hodnikov za pešce in kolesarskih stez. Fizično bo ločena od naselja z nasipom ali podpornimi zidovi, prehajanje pešcev preko obvoznice in železniške proge bo urejeno z dvema podhodoma. Dodatno fizično ločitev lahko predstavlja protihrupna ograja, v kolikor se bo pokazala potreba po njeni izvedbi.

Stališče glede priključevanja na obvoznico: Pripomba je v predlagani rešitvi že upoštevana. Predvideni so trije novi priključki na načrtovano cesto. Prvi v km 9,6 (priključek Šmarje-zahod), drugi v km 9,940 (priključek za Dvor) in tretji v km 10,870 (priključek Šmarje-vzhod). V km 10,950 se preuredi priključek za pokopališče.

Stališče glede neželenih vplivov obvoznice: Pripomba bo upoštevana v nadaljnjih fazah priprave prostorske (priprava državnega prostorskega načrta) in projektne dokumentacije, ko bodo rešitve načrtovane bolj detajlno.

Stališče glede odstranitve nadhoda preko železnice: Pripomba je v predlagani rešitvi že upoštevana. Predvidena je porušitev obstoječega nadhoda preko železniške proge. Nadhod se nadomesti s podhodom pod načrtovano cesto in železniško progo.

Stališče glede načrtovanja kolesarske steze: Trenutno je v fazi gradnje več odsekov državne kolesarske povezave, in sicer:

- od Šentjurja do Stopč
- čez naselje Belo, Mestinje do mostu pri Krtincah
- od Podplata do rondoja v Tekačevem

Na območju Šmarij pri Jelšah poteka državna kolesarska po obstoječi kolesarski poti.

Državna kolesarska povezava se izvaja ločeno in ni predmet DPNja.

Stališče glede kabelske ter ostale kanalizacije: Pripomba bo upoštevana v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta. Kabelska kanalizacija oz. celotna komunalna infrastruktura se načrtuje skupaj z načrtovanjem ceste (v naslednjih fazah), po pogojih upravljavcev.

## 5 STALIŠČA DO PRIPOMB ZA ODSEK V BELO

### 5.1 Podpiramo predlagano varianto, v presojo pa podajamo naslednje predloge:

- a. Nekaj pomislekov imamo glede ureditve izvennivojskega prečkanja železniške proge v km 11.620. V neposredni bližini se nahajajo objekti, tudi nova stanovanjska hiša. Posebno obravnavo pa bo potrebno posvetiti tudi preureditvi priključkov dveh dovoznih lokalnih cest, ki se priključujeta na G2-107 tik pred obstoječim nivojskim prehodom.
- b. Odmik trase v km 12.500 v smeri proti severu je pretiran. Potreben bi bil relativno velik vkop v pobočje z zavarovanjem brežine s podpornim zidom. Cesta bi se močno približala objektom manjšega zaselka. Zaradi vkopa bi lahko ogrozili tudi stabilnost objektov, težko pa bo urediti navezavo obstoječe dovozne ceste. Predlagamo, da se trasa na tem delu zaradi neugodne obstoječe krivine korigira, vendar z manjšim zamikom, ki bi ga lahko dosegli tudi z odstranitvijo starejšega gospodarskega objekta, zaradi katerega je ta del ceste izredno nepregleden. Umik trase je menda potreben zaradi dveh naravnih vrednot. Predlagamo, da se pri pristojni naravovarstveni službi sproži postopek ponovne valorizacije. Straškova lipa je zaradi številnih trkov vozil v slabi življenjski kondiciji in utegne odmreti se preden bo prišlo do gradnje ceste. Bližnje mokrišče pa je zaradi sušnih obdobjev že praktično izginilo. Nastalo pa je umetno, zaradi poddimenzioniranega propusta pod železniško progo.
- c. Zanima nas, ali bo nov predviden priključek na LC 406 231 proti Zibiki prečkal železniško progo izvennivojsko?

Mnenje Občine Šmarje pri Jelšah

Stališče glede ureditve izvennivojskega prečkanja železniške proge v km 11.620: Pripomba bo smiselno upoštevana v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta, trasa bo projektirana tako, da bo vpliv na objekte čim manjši.

Stališče glede preureditve priključkov dveh dovoznih cest: Pripomba bo smiselno upoštevana v nadaljnjih fazah priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

Stališče glede odmika trase v km 12.500: Zavod RS za varstvo narave Šmarski potok in Straškovo lipo še vedno opredeljuje kot naravni vrednoti (stališče ZRSVN z dne 1.6.2023). Na tem delu se obravnavajo dodatne variante, ki upoštevajo naravovarstvene usmeritve za ohranjanje naravne vrednote Straškova lipa (ID 5639) in Šmarski potok s pritoki (ID 6058) in bodo vključene v okoljsko poročilo in študijo variant. Pripomba bo smiselno upoštevana v nadaljnjih fazah priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta tako, da bo odmik trase v km 12,500 v smeri proti severu čim manjši ter da bodo morebitni vplivi na poselitev, predvsem v času gradnje čim manjši.

Stališče glede novega predvidenega priključka na LC 406 231 proti Zibiki: Od Grobelnega do Stranja ter dalje do Rogatca in državne meje oziroma do Imenega (smer Podčetrtek) poteka enotirna regionalna proga. Kapaciteta proge je od 48 (Grobelno-Stranje) do 30 (Rogatec-d.m.) vlakov dnevno, po podatkih SZ iz leta 2022 je izkoriščenost proge na odseku Rogatec-d.m. 45%. Glede na prometne obremenitve na cesti in železnici je, skladno z 29. členom Zakona o varnosti v železniškem prometu, na deviaciji ceste za naselje Zibika dopustno urediti nivojski prehod preko železniške proge. Ne glede na to pa bo v nadaljnjih fazah priprave strokovnih podlag preverjeno tudi navezovanje LC 406 231 proti Zibiki na glavno cesto in možnost izvedbe izvennivojskega prehoda.

### 5.2 Kako je z izvennivojskim križanjem »Mala Pristava«? Kako je z vodno problematiko? Ali je mogoče preusmeriti tranzitni promet na železnico?

Jože Božiček, Šmarje pri Jelšah

Stališče glede ureditve izvennivojskega križanja Mala Pristava, vodne problematike in preusmeritve tranzitnega prometa: V Mali Pristavi se izvede podvoz. Podvoz ima 12 m globine, ker je potrebna poglobitev nivelete ceste. Zaradi vode se izvede kesonska gradnja, prav tako se zagotovi črpanje iz konkave. Preusmeritev tranzitnega prometa na železnico ni predmet študije variant.

- 5.3 Variantna rešitev V-2 opt, ki naj bi bila najprimernejša trasa, je za nas nesprejemljiva. Predlagana trasa V-2 opt poteka po sredini kmetije na naslovu Belo 7 in Belo 7a. Zaradi navedenega bi bil s to varianto uničen pretežni del prvovrstnega kmetijskega zemljišča, ki ga redno uporabljamo in je pomembno za obstoj kmetije (travnik, njiva). S takšno delitvijo obstoječih kmetijskih zemljišč in posledično ločitvijo gospodarskega poslopja od obdelovalnih površin, bi postalo kmetovanje na naši kmetiji nesmiselno, saj bi bile tako razdrobljene kmetijske površine premajhne za smotrno kmetovanje. Prav tako je na trasi predlagane rešitve tudi izvir za vodo, ki ga uporabljamo za napajanje živine ter ostalo rabo na kmetiji. Izguba vodnega vira bi otežila vzrejo živine, saj bi imeli dodatne stroške zaradi večjega odvzema vode iz vodovodnega omrežja. Z ogrožanjem obstoja kmetije bi bil ogrožen tudi ekonomski obstoj družine, saj kmetijski pridelki, vzreja živine, predstavljajo pomemben del prihodka oziroma pomemben del sredstev za preživetje. Obenem bi bil s to varianto tudi povsem onemogočen nadaljnji razvoj kmetije, saj bodo kmetijska zemljišča, na katera bi bilo mogoče širiti kmetijsko dejavnost, povsem uničena.

Prav tako bi predlagana trasa nove ceste onemogočila uporabo asfaltirane ceste v družinski lasti, ki povezuje magistralno cesto in objekte, ki pripadajo kmetiji, vključno z družinsko hišo. S tem bi bil onemogočen edini primerno urejen cestni dostop do hiše, ki smo ga zgradili predvsem na svoje stroške. Končno pa predlagana trasa V-2 opt tudi sicer povsem razvrednoti naša zemljišča. Iz urejene kmetije, v katero smo vlagali sredstva vse naše življenje, namreč po tej variantni rešitvi kmetija ni več primerna za kmetovanje. Družinska hiša pa bi, upoštevaje predlagano traso, imela pred vhodom globoko škarpo in bi bila tik ob magistralni cesti, tako da bi bila v pretežni meri razvrednotena in neprimerna za prodajo.

Tudi z gradbenega vidika pa je izbrana trasa V-2 opt bistveno slabša od drugih predlaganih tras. Predlagana varianta V-2 opt od km 12+335 poteka po kmetijskih zemljiščih, katerih geomorfološka zgradba je izredno zahtevna. Območje je gričevnato in glede na predlagano traso bi bil potreben precejšen vkop, da bi se dosegla primerna niveleta novega vozišča. Zaradi bližine gospodarskih in stanovanjskih objektov nad predvideno traso vkop s položnimi brežinami ni mogoč in bi bil potreben oporni zid. Glede na značilnosti obstoječe hribine, kot so nam poznane, je le-ta sestavljena pretežno iz ilovnatga materiala, ki je izredno plazovit, kar je že ogrožalo objekte na območju. Poleg neugodnega materiala hribine je se na predvideni trasi nahaja tudi izvornik, ki dodatno oteži in podraži gradnjo. Zaradi nestabilne hribine bi bili potrebni rigorozni ukrepi za zaščito gradbene jame med gradnjo s pilotiranjem in zaščito pred udorom vode. Glede na zgoraj opisano, smo pridobili strokovno mnenje, iz katerega izhaja, da dolžina predvidene spremembe trase z vkopom in opornim zidom, ki je cca. 16% celotne variante, bistveno povečuje stroške izvedbe. Ključni razlog za varianto V-2 opt, ki izhaja iz obrazložitve projekta, pa naj bi bil, da se ta varianta izogni jelševju. Ta razlog ne vzdrži presoje, saj jelševje, na katerega se sklicuje obrazložitev, v naravi že leta dolgo ne obstaja več. V skladu z navedenim menimo, da je varianta V-2 opt neprimerna in predlagamo, da se je ne upošteva.

Antonija Rupnik, Jožef Rupnik, Belo

#### 5.4 Variantna rešitev V-2 opt, ki naj bi bila najprimernejša trasa, je za nas nesprejemljiva.

**Marko Šket se s predlagano traso V-2 opt ne strinja, saj se predlagana trasa V-2 opt zelo približa stanovanjski hiši ter gospodarskemu poslopju na naslovu Belo 6, 3240 Šmarje pri Jelšah. Prav tako trasa poteka čez obdelovano kmetijsko zemljišče, pomembno za njegovo kmetijsko dejavnost.**

**Marjan Hostnik se s predlagano traso V-2 opt ne strinja, saj poteka po delu zemljišča v bližini njegove stanovanjske hiše. Na tem zemljišču je v preteklosti imel težave zaradi plazovitosti terena. Potrebno je bilo nasaditi drevesa z namenom preprečiti plazjenja zemlje, gradnja ceste v tem predelu pa bi lahko ogrozila stabilnost njegovega bivalnega objekta.**

**Franc Jager se s predlagano traso V-2 opt ne strinja saj le-ta poteka čez kmetijsko zemljišče, ki je ključnega pomena za njegovo kmetijsko dejavnost. Izguba tega zemljišča bi pomenila izgubo pomembnega vira prihodkov s strani kmetijske dejavnosti in zmanjšala možnost samooskrbe kmetije.**

**V skladu z navedenim menimo, da je varianta V-2 opt neprimerna in predlagamo, da se je ne upošteva.**

Marko Šket, Marjan Hostnik, Franc Jager

Stališče glede ustreznosti variante V-2-opt: Potrebni posegi za izvedbo ceste bodo definirani v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

Varianta V-2-opt zahteva vkope, oz. izvedbo ustreznih opornih ali podpornih konstrukcij. Za zaščito in ohranitev objektov je ob slabih geoloških razmerah zelo verjetna potrebna izvedba pilotnih sten. Pred nadaljnjim projektiranjem bodo izvedene geološke terenske raziskave (sondažno vrtanje) ter analize stabilnosti terena za obstoječe in predvideno stanje. Geološko poročilo bo podalo vse potrebne ukrepe za zagotovitev gradnje ceste in stabilnosti terena.

Obstoječa cesta, ki ne bo več v uporabi, niti za zagotovitev dovozov do objektov ali zemljišč, bo po izgradnji nove ceste rekultivirana.

Zavod RS za varstvo narave Šmarski potok in Straškovo lipo še vedno opredeljuje kot naravni vrednoti (stališče z dne 1.6.2023). Na tem delu se obravnavajo dodatne variante, ki upoštevajo naravovarstvene usmeritve za ohranjanje naravne vrednote Straškova lipa (ID 5639) in Šmarski potok s pritoki (ID 6058). V nadaljnjih fazah priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta bodo variante načrtovane tako, da bo odmik trase v km 12,500 v smeri proti severu čim manjši ter da bodo morebitni vplivi na poselitev, predvsem v času gradnje čim manjši.

Novi poteki trase na odseku V Belo bodo analizirani v okviru preveritve novih variant obvoznice Šmarje pri Jelšah. Po izdelavi dopoljenega okoljskega poročila bo študija variant na odseku IV Šmarje pri Jelšah in V Belo dopolnjena z multikriterijsko analizo in sinteznim vrednotenjem tudi teh variant, predlog najprimernejše variante bo upošteval vse nove izsledke analiz.

Stališče glede izvira za vodo: Glede na javno dostopne podatke ARSO na Atlasu okolja na tem območju plana ni izdanih vodnih dovoljenj. Vpliv na oskrbo z vodo se bo presojal v fazi izdelave poročila o vplivih na okolje za izbrano varianto. V kolikor so bo ugotovilo, da bo izvir za oskrbo z vodo tangiran, se predvidi ustrezen omilitveni ukrep (prestavitve vrtnice ipd.) ali prestavi traso.

Stališče glede zagotovitve dostopov do hiš in zemljišč: Pripomba bo smiselno upoštevana v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta, dostopi do zemljišč in objektov bodo ustrezno zagotovljeni.

Stališče glede posegov na kmetijska zemljišča: Pripomba bo upoštevana pri pripravi študije variant oziroma okoljskega poročila. V skladu z ZUreP-3 bo izdelana analiza posegov na kmetijska zemljišča, ki vsebuje obseg posega posamezne variante glede na boniteto kmetijskih zemljišč, obseg posega posamezne variante na območje izvedenih agrarnih operacij in način poseganja na zaokrožena območja kmetijskih zemljišč. Pri pripravi državnega prostorskega načrta za izbrano varianto bo izdelana analiza posegov na kmetijska zemljišča, ki vsebuje obseg posega državnega prostorskega načrta na grafične enote rabe zemljišč kmetijskih gospodarstev za posamezna kmetijska gospodarstva v skladu z zakonom, ki ureja kmetijstvo.



## 6 STALIŠČA DO PRIPOMB ZA ODSEK VI MESTINJE

### 6.1 Podpiramo predlagano varianto, v presojo pa podajamo naslednje predloge:

- a. **Predvideni nadvoz iz krožišča nad železniško progo se nadaljuje v nasip, ki se priključi na regionalno cesto pred mostom čez Mestinjščico. Opozoriti želimo, da je območje doline na tem mestu poplavno ogroženo, obstoječi most na regionalni pa ne prevaja 100 letnih vod. Možno je torej, da predvidena ureditev v tej varianti nadvoza ne bo dobila vodnega soglasja.**
- b. **Lokalne ceste, ki se navezujejo na tem območju na obstoječo G2-107, bi bilo smotrno nad bodočim predorom povezati in kot četrti krak speljati v bodoče križišče.**
- c. **V DPN-ju ste za klanec pred Mestinjem uporabili ime "Vrtič". Lokalno prebivalstvo v pogovornem jeziku uporablja naziv "Smehov breg". Predlagamo, da se tudi v gradivu tako poimenuje.**

Mnenje Občine Šmarje pri Jelšah

### 6.2 Smehov breg je pri predoru pred Mestinjem, predlagam spremembo imena. Smehov breg je problem in ni. Sveti Rok naj se dobro naredi in naj se s Smehovim bregom počaka.

Anita Guzej

Stališče glede predlogov Občine Šmarje pri Jelšah: Vsi predlogi bodo smiselno upoštevani v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

Stališče glede preimenovanja klanca Vrtič v Smehov breg: V nadaljnjih gradivih bo klanec pred Mestinjem poimenovan Smehov breg.

Stališče glede izvedbe predorov na odsekih IV Šmarje pri Jelšah in VI Mestinje: Pripomba je upoštevana, v teku je preveritev variant obvoznice Šmarje pri Jelšah po južnem delu naselja skozi predor Sv. Rok (dve varianti) in predor Ješovec (dve varianti). Po izdelavi dopoljenega okoljskega poročila bo študija variant dopolnjena z multikriterijsko analizo in sinteznim vrednotenjem tudi teh variant, predlog najprimernejše variante bo upošteval vse nove izsledke analiz.



## 7 STALIŠČA DO PRIPOMB ZA ODSEK VI MESTINJE-TEKAČEVO-BREZOVEC

7.1 **Pred gradnjo obvoznice Tekачeво - Tuncovec je bila naša dolina (naselje) povezana s cesto, kjer je bila urejena bankina za pešce in kolesarje. Z izgradnjo obvoznice se je naša dolina razdelila na dva dela, uredil pa se je le avtomobilski promet skozi dolino. Za varnost pešcev in kolesarjev ni poskrbljeno. Prebivalci Irja bi želeli, da se uredi prehod za pešce s signalizacijo na lokaciji izvoza k Avotopravnici Kmet, kjer je tudi avtobusno postajališče za šoloobvezne otroke. Ta prehod bi bil izredno potreben, ker tam prečkajo cesto otroci, ki vsakodnevno odhajajo v šolo in iz šole in morajo cesto prečkati, da lahko pridejo do postajališča za avtobus. Trenutno urejen prehod na lokaciji dostopne ceste iz Rogaške Slatine je namreč precej nevaren in zaradi urejenega enosmernega prometa uporaben le v eni smeri.**

Prav tako so ob obvoznici nameščene kovinske ograje, tako da je hoja in vožnja z kolesom izredno nevarna oz. nemogoča, zato predlagamo, da se hkrati uredi tudi pešpot v obliki pločnika do odcepa za Rogaško Slatino oz. do Stritaljeve ulice.

Katja Turnšek Sambolič in še 11 občanov naselja Irje (podpisniki)

7.2 **Kako je s kovinskimi ograjami, ali je ob cesti predviden pločnik?**

Tone Turnšek, Irje

Stališče glede kovinskih ograj ter ureditve prehoda za pešce in pešpoti ob obvoznici: Predmet DPN je ureditev glavne cestne povezave G2-107 med Šentjurjem in Mestinjem. Pripomba glede hodnika za pešce in kolesarskih poti ob obvoznici Rogaške Slatine bo preučena v nadaljnjih fazah priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

7.3 **V Podplatu ni pločnika pri invalidih, zato invalidi in ljudje v dnevnem varstvu ter njihovi spremljevalci nikamor ne morejo.**

Stanko Fajs, Podplat

Stališče glede pločnika pri invalidih: Pripomba bo preučena v nadaljevanju priprave strokovnih podlag in državnega prostorskega načrta.

7.4 **Izogibanje naselju v Mestinju. Ali je možno krožišče na glavni cesti? Ali je možno speljati cesto na drugi strani železnice?**

Zvonsko Strašek, Mestinje

7.5 **Če bo spomladi 2013 potrjena varianta na Vladi RS, kako je s križiščem v Mestinju?**

Predstavniki krajevne skupnosti Mestinje

Stališče glede križišča v Mestinju: Vprašanje se ne nanaša neposredno na obravnavan DPN. Za ureditev križišča v Mestinju ima Direkcija RS za infrastrukturo odprt proračunski projekt 08-0125 Ureditev križišč Mestinje in Stranje. Vse aktivnosti za rekonstrukcijo križišča v Mestinju po prej navedenem proračunskem projektu se vodijo neodvisno od priprave DPN za glavno cesto Šentjur – Dobovec.

Stališče glede poteka ceste po drugi strani železnice: Prestavitev ceste na drugo stran proge glede na prometne obremenitve tega območja ni upravičena.



## 8 STALIŠČA DO PRIPOMB ZA ODSEK VII ROGATEC

- 8.1 Zasledil sem idejne zasnove za ta projekt, in sicer za odsek Rogatec; natančneje od križišča obvoznica (Brezovec) do Rogatca. Na tem odseku je plan prestavitve ceste južneje od obstoječe trase in pred železnico. Tam so tri stanovanjske hiše in tri gospodarska poslopja, tako da ta varianta po mojem mnenju ni sprejemljiva niti ni prostora za to varianto. Varianta bi bila rekonstrukcija obstoječe ceste, vendar je prav tako nemogoča širitev, saj so hiše že skoraj v cesti. Potrebno bi bilo najti drugo varianto (čisto ob Sotli, pa preko hriba). Varianta, da bi šla cesta južneje ob železnici odpade zaradi prostora in na to ne bomo pristali. Kdaj se ti projekti začnejo?

Jernej Rajher

Stališče glede variante na odseku Rogatec: Od križišča v Brezovcu proti Rogatcu je bila kot ena izmed variant v dolžini 1,3 km predlagana varianta prestavitve ceste južneje, t.j. proti Sotli, vendar ta varianta ni izbrana kot najustreznejša. Tako je na tem odseku predvidena rekonstrukcija obstoječe ceste.

## 9 STALIŠČA DO PRIPOMB - SPLOŠNO

9.1 Opozarjam na hude prometne obremenitve in na prometne konice v poletnem času. Ko se promet na mejnem prehodu Gruškovje/Macelj zgosti, se npr. Čehi, Poljaki, Slovaki preusmerijo po tej cesti do AC priključka Dramlje. Ali je to pri načrtovanju glavne ceste Šentjur – Dobovec upoštevano?

9.2 Ali bo cesta na delih, kjer je predvidena samo rekonstrukcija, ostala enake širine?

9.3 Ali sta OPPN za PUSP za navezovalno cesto Dramlje – Šentjur in ta DPN za glavno cesto Šentjur – Dobovec časovno usklajena?

Anton Podhraški, Rogaška Slatina

9.4 Kako je z navezovalno cesto Dramlje – Šentjur?

Aleš Ratej

Stališče glede prometnih obremenitev: Prometne obremenitve (povprečni letni dnevni promet in urna distribucija prometa) so upoštewane tako pri načrtovanju kot vrednotenju glavne ceste G2-107 Šentjur–Dobovec. Glavna cesta se je sicer prometno razbremenila z izgradnjo avtocestnega odseka Draženci–Gruškovje v letu 2018 in s prepovedjo tranzitnega prometa težkih tovornih vozil nad 7,5 (z izjemo tovornih vozil, ki imajo natovor ali raztovor v Krapinsko-zagorski županiji) na MP Dobovec v letu 2019. Nadaljnjo razbremenitev ceste je pričakovati z odpiranjem mej (od januarja 2023 je prost pretok prometa preko slovensko-hrvaških mejnih prehodov).

Stališče glede širine ceste: V naslednjih 20 letih ni predvidena izpolnitev pogojev za načrtovanje 4-pasovne ceste na tem območju. Širina voznega pasu je odvisna tudi od projektne hitrosti. Na tem območju so nekateri odseki načrtovani za projektno hitrost 90 km/h, kjer znaša širina voznega pasu 3,50 m, 0,25 m robni pas, 1,5 m bankine. Za nekatere dele je predvidena projektna hitrost 70 km/h, v tem primeru je širina voznega pasu 3,25 m, 0,25 m robni pas in 1 m bankina.

Stališče glede časovne usklajenosti OPPN za PUSP za navezovalno cesto Dramlje – Šentjur in DPN za glavno cesto Šentjur – Dobovec: OPPN za PUSP za navezovalno cesto Dramlje – Šentjur je sprejet od leta 2011 (Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za prostorsko ureditev skupnega pomena navezovalne ceste Dramlje–Šentjur in zadrževalnika visokih voda Voglajne, Ur. l. RS št. 88/2011). Projektna dokumentacija DGD in PZI je izdelana, v letu 2024 bo potekala recenzija PZI, sledijo odkupi zemljišč in pridobitev gradbenega dovoljenja. Odseki trase glavne ceste Šentjur–Dobovec, kjer je predvidena samo rekonstrukcija, bodo obravnavani prioritarno, saj se rekonstrukcija ceste lahko izvaja v skladu z določbami Zakona o cestah kot vzdrževalna dela v javno korist. Za odseke, kjer je predvidena priprava državnega prostorskega načrta, bo po sprejemu državnega prostorskega načrta izdelana študija izvedljivosti, ki bo opredelila faznost izgradnje odsekov.

9.5 Kateri odseki so bolj prednostni?

Mirko Justin

Stališče glede prednosti odsekov: Po sprejemu DPN bo izdelana tudi študija izvedljivosti, ki bo opredelila faznost izgradnje odsekov.

**9.6 Če se cesta res načrtuje za plansko dobo 20 let, bi morala biti prostor in okolje več vredno, ne pa samo ekonomija.**

Janez Čakš, Šmarje pri Jelšah

Stališče glede uteženosti prostora, okolja in ekonomije v skupni oceni: Ključni cilj pri načrtovanju ceste je, da ta prinese čim večje koristi za njene uporabnike, relativno gledano glede na potrebni investicijski vložek. Pogoji za izvedbo je seveda izvedljivost in sprejemljivost z okoljskega in prostorskega vidika. V študiji variant so obravnavane variante prostorske ureditve, katerih vpliv na prostor in okolje je sprejemljiv ob izvedbi omilitvenih ukrepov. Poleg minimizacije vplivov ureditve na prostor in okolje z omilitvenimi ukrepi, katerih stroški so zajeti v kriteriju ekonomije, je glavni cilj ureditve čim večja ekonomska korist v smislu razmerja med koristmi uporabnikov ceste in nekaterih okoljskih koristi, povezanih z izgradnjo obvoznic ter investicijskimi stroški.

**9.7 Problematična se mi zdi občestna pozidava. Kako bodo urejeni priključki na novo traso in na obstoječe lokalne ceste?**

Vinko Habjan

Stališče glede priključkov na novo traso: V skladu z veljavno zakonodajo so predvideni levi zavijalci in krožna križišča, tam kjer je to potrebno. Dostope do objektov je potrebno zagotoviti vsem, prav tako je potrebno zagotoviti varno priključevanje s stranskih poti. Podatki tangiranih lastnikov objektov so zelo pomembni predvsem na naslednji javni obravnavi osnutka DPN, ki bo izdelan za predlagano najustreznejšo varianto trase ceste in je bistveno bolj natančen in podroben.

**9.8 Svet KS Mestinje je dne 23. 12. 2012 na razširjeni 13. redni seji obravnaval javno razgrnitev študije variant za glavno cesto G-2 107, Šentjur-Dobovec. Po razpravi je sprejel naslednja stališča:**

- a. Svet KS Mestinje podpira prizadevanja Ministrstva za infrastrukturo in prostor, Direktorata za prostor in Direkcije za ceste za sprejem DPN, pridobitev sredstev in čim hitrejšo realizacijo projekta.
- b. Strinjamo se s strokovno pripravljenim predlogom najustreznejše rešitve na celotni trasi od Šentjurja do Dobovca.
- c. Prosimo, da posvetite temu projektu prednostno nalogo, saj pomeni ogromen prispevek k razvoju na področju 4 občin Posotelja in Kozjanskega.

KS Mestinje, predsednik sveta KS Mestinje Janez Colnerič

**9.9 Kdaj bo zgrajena ta cesta?**

Aleš Ratej

Stališče glede predlagane variante na celotni trasi Šentjur-Dobovec: Izraženo je pozitivno mnenje KS Mestinje.

Stališče glede prednostne naloge izvedbe projekta: Trenutno je v pripravi dokumentacija za izdelavo študije variant in okoljskega poročila. Po opredelitvi (sprejemu sklepa) Prostorskega sveta v ožji sestavi do predloga najustreznejše variante, bo s sklepom seznanjena tudi Vlada RS. Sledi priprava državnega prostorskega načrta. Po uveljavitvi uredbe o državnem prostorskem načrtu bo investitor izvedel prenos lege gradbene parcele na teren in določil meje parcel v naravi, sledi odkup zemljišč in nepremičnin, priprava projekta za gradnjo in pridobitev gradbenega dovoljenja. Vse navedene aktivnosti so odvisne od zagotovljenih sredstev v vsakoletnem državnem Proračunu.

- 9.10 Sem za sistemsko reševanje problematike cestne infrastrukture. Verjamem, da stroka predlaga optimalne rešitve tega trenutka. Oziroma se v prihodnost in se vprašajmo, kaj predlagana rešitev ponuja. Osebnostno sicer vidim malo hitrejši transport na relaciji Dramlje-Dobovec, ki pa ne bo pokrival potreb prihodnosti. Prej ko slej se bodo ob tej cesti širila naselja, objekti in druga infrastruktura, ki bo zopet omejevala tako hitrosti na eni, kot varnost transporta na drugi strani.

Po mojem mnenju je, kljub zapleteni finančni situaciji v državi, najboljša rešitev v izgradnji avtocestnega odseka na relaciji Dramlje – Dobovec.

Argumenti:

PROTI	ZA
težaven teren za izgradnjo avtoceste	predori ohranjajo kmetijske površine, dušijo hrup in zvočno obremenitev na okolje
prejšnji argument za bi močno podražal investicijo	menim, da potrpežljivost uporabnikov cestne infrastrukture, kljub zelo podaljšanem časovnem obdobju izgradnje te variante ni vprašljiva
dobra cestna infrastruktura bi poslabšala možnosti boljše uveljavitve javnega – predvsem železniškega prevoza oseb in blaga, kar je že sedaj problematika sodobne družbe	dnevnim migrantom iz Dobovca, Rogatca, Rogaške Slatine, Šmarja pri Jelšah in drugim, ki imajo službo v Celju omogoča, da za pot v službo ne izgubijo toliko časa, kot da bi živeli 100 km od delovnega mesta. Trenutno je jutranja in popoldanska konica na relaciji Šmarje-Celje podobna ljubljanski, saj povprečna hitrost za doseg cilja ne presega 35 km/h. Predlagane rešitve z dvigom omejitve hitrosti iz 50 km/h na 70 km/h skozi naselje, k bistvenem dvigu omenjenega povprečja ne bo prispevalo
	transport z večjo (ekonomično) hitrostjo zmanjšuje ekološke vplive na okolje
	dober vpliv na gospodarski in turistični razvoj Kozjanskega z nadgradnjo dobre navezovalne ceste iz smeri Bistrica ob Sotli
	zopet lahko govorimo o velikem gradbenem projektu, ki lahko omili krizo v gradbeništvu
	celostna rešitev

- 9.11 Ali je poleg predstavljene ceste načrtovana tudi avtocesta med Dramljem in mejnim prehodom Dobovec?

Mirko Justin, Rogaška Slatina

- 9.12 Mnenje k že obstoječemu predlogu za rekonstrukcijo regionalne ceste in izgradnjo novih odsekov: odlično za nadvoze, tunele, nove odseke. Povsod je potrebno zagotoviti prostorske pogoje za morebitno kasnejšo avtocesto. Vsi odseki naj se izgradijo oz. rekonstruirajo tako, da se bo preglednost ceste povečala tako, da bo, razen izjem, omogočala konstantno hitrost 90 km/h.

Gašper Grat, Šmarje pri Jelšah

Stališče glede izgradnje avtocestnega odseka na relaciji Dramlje-Dobovec: Pripomba se ne upošteva. Občina Šentjur je pripravila in sprejela občinski podrobni prostorski načrt za prostorsko ureditev skupnega pomena za navezovalno cesto Dramlje – Šentjur v letu 2011 (Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za prostorsko ureditev skupnega pomena navezovalne ceste Dramlje–Šentjur in zadrževalnika visokih voda Voglajne, Ur. l. RS št. 88/2011). V skladu s prometnimi obremenitvami načrtovanje avtoceste na tem odseku ni predvideno.

Stališče glede zagotovitve prostorskih pogojev za morebitno kasnejšo avtocesto in konstantne hitrosti 90 km/h: Pripomba se ne upošteva. Pravilnik o projektiranju cest za načrtovanje avtocest zahteva upoštevanje projektne hitrosti 130 km/h v ravninskem in gričevnatem terenu in 100 km/h za potek ceste v hribovitem terenu. To pomeni uporabo bistveno večjih tehničnih parametrov ceste kot za projektno hitrost 90 km/h na glavni cesti v ravninskem ali gričevnatem terenu, oz. 70 km/h v hribovitem terenu. Zaradi navedenega so za pogoje izvedbe avtoceste prostorski pogoji zahtevnejši, sama izvedba ceste z uporabo elementov avtoceste pa bistveno dražja (večji obseg zemeljskih del, konstrukcij...). Za upravičenost avtoceste je pomemben kriterij prometna obremenjenost ceste. Glede na obstoječe prometne podatke in prognozo prometa za obdobje 20 let kriterij za izgradnjo avtoceste, niti na najbolj obremenjenem odseku, ni izpolnjen.

**dr. Nataša BRATINA**  
**v. d. GENERALNEGA DIREKTORJA**  
**DIREKTORATA ZA PROSTOR**  
**IN GRADITEV**



**mag. Andreja KNEZ**  
**GENERALNA DIREKTORICA**  
**DIREKTORATA ZA CESTE**  
**IN CESTNI PROMET**

