



Številka: 35008-7/2006-MOP/322-01011343
Datum: 17. 12. 2014

Zadeva: Državni prostorski načrt za cestno povezavo od Krškega do Brežic

Zveza: Stališča do pripomb in predlogov podanih v času javne razgrnitve osnutka državnega prostorskega načrta, ki je potekala v času od 11. junija 2013 do 10. julija 2013

Gradivo, ki je bilo razgrnjeno v času javne razgrnitve osnutka državnega prostorskega načrta:

- osnutek Državnega prostorskega načrta za cestno povezavo od Krškega do Brežic, ki ga je pod številko projekta J-1/12 v maju 2013 izdelal Acer Novo mesto d. o. o.;
- povzetek za javnost;
- Okoljsko poročilo za DPN za gradnjo cestne povezave od Krškega do Brežic, od G1-5/366 Krško – Drnovo do R1-220/1334 Krško – Brežice, ki ga je pod številko projekta 1115-07 OP, oktobra 2008, izdelal Aquarius d.o.o. Ljubljana;
- dopolnitev Okoljskega poročila za DPN za gradnjo cestne povezave Krško-Brežice, ki ga je pod številko projekta 1261-12 OP, maja 2013, izdelal Aquarius d.o.o. Ljubljana;
- Dodatek za varovana območja v skladu s Pravilnikom o presoji sprejemljivosti izvedbe planov in posegov v naravo na varovana območja, ki ga je pod številko projekta 1287-13 VO, maja 2013, izdelal Aquarius d.o.o. Ljubljana;
- ostale strokovne podlage, na katerih temeljijo rešitve osnutka Državnega prostorskega načrta za cestno povezavo od Krškega do Brežic.

Javna razgrnitev in javne obravnave:

Gradivo je bilo javno razgrnjeno od 11. junija 2013 do 10. julija 2013:

- na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor, Direktoratu za prostor, Tržaška cesta 19a, Ljubljana;
- v prostorih Občine Krško, Cesta krških žrtev 14, Krško;
- v prostorih Občine Brežice, Cesta prvih borcev 18, Brežice.

Delno gradivo (osnutek uredbe, ureditvene situacije in povzetek za javnost) je bilo dodatno razgrnjeno tudi v prostorih krajevnih skupnosti:

- v Krajevni skupnosti Krško, Cesta krških žrtev 23, Krško;
- v Krajevni skupnosti Dolenja vas, Dolenja vas pri Krškem 53, Krško;
- v Krajevni skupnosti Spodnji Stari Grad – Spodnja Libna, Spodnji Stari Grad 64, Krško;
- v Krajevni skupnosti Šentlenart, Cesta bratov Milavcev 107, Brežice.

V sklopu javne razgrnitve sta bili organizirani javni obravnavi:

- 12. 6. 2013 s pričetkom ob 16.00 v večnamenski dvorani Mladinskega centra Brežice, Gubčeva 10a, Brežice, in
- 12.6.2013 s pričetkom ob 19.00 v prostorih Občine Krško, sejna soba »A«, Cesta krških žrtev 14, Krško.

Postopek v povezavi z javno razgrnitvijo:

V času javne razgrnitve in na javnih obravnavah so bile, s strani zainteresirane javnosti, podane pripombe in predlogi na osnutek Državnega prostorskega načrta za cestno povezavo od Krškega do Brežic in na Okoljsko poročilo za cestno povezavo od Krškega do Brežic. V skladu z določili Zakona o umeščanju

prostorskih ureditev državnega pomena v prostor je bilo pridobljeno tudi mnenje Občine Krško in Občine Brežice.

Pripombe in predlogi so bili podani v pisni obliki po pošti, po elektronski pošti ter ustno na javnih obravnavah. Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor je skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo, Direktoratom za infrastrukturo, Direkcijo RS za ceste in izdelovalci strokovnih podlag temeljito preučilo vse prispele pripombe in predloge ter do njih zavzelo stališče.

Pravne podlage:

- Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/10, 106/10 – popr. in 57/12; v nadaljevanju: ZUPUDPP)
- Zakon o varstvu okolja (ZVO-1C, Uradni list RS, št. 39/06-UPB, 49/06-ZMetD, 66/06-odločba US, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12, 97/12 Odl.US: U-I-88/10-11, v nadaljevanju: ZVO)
- Zakon o urejanju prostora (Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1, v nadaljevanju: ZUreP)
- Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B in 108/09, v nadaljevanju: ZPNačrt)
- Zakon o graditvi objektov (ZGO-1C, Uradni list RS, št. 102/04-UPB, 14/05-popr., 92/05-ZJC-B, 111/05-odločba US, 93/05-ZVMS, 126/07, 108/09, 57/12, v nadaljevanju: ZGO)
- Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS št. 73/05)

KAZALO	Stran
1. Pripombe na potek trase od začetka odseka do Spodnjega Starega Gradu	4
2. Pripombe na potek trase v bližini Spodnjega Starega Gradu in Pesja	4
3. Pripombe na potek trase na območju Brežic	13
4. Pripombe glede odkupov/rušitev objektov, odškodnin	26
5. Druge pripombe	26
6. Mnenja in projekti pogoji Občine Krško in Občine Brežice	31

Kratice oziroma okrajšave v tem gradivu imajo naslednji pomen:

- **DPN** – državni prostorski načrt za cestno povezavo od Krškega do Brežic (skrajšano: DPN za regionalno cesto)
- **OPN** – občinski prostorski načrt
- **OPPN** – občinski podroben prostorski načrt
- **MzIP** – Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (v času javne razgrnitve)
- **MOP DzP** – Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor
- **MOP ARSO** – Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje
- **DRSC** – Direkcija RS za ceste
- **IDP** – idejni projekt
- **PGD** – projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja
- **OP** – okoljsko poročilo
- **CPVO** – celovita presoja vplivov na okolje
- **HE** – hidroelektrarna
- **NSRAO** – nizko- in srednjeradioaktivni odpadki
- **JO** – javna obravnava

1. Pripombe na potek trase od začetka odseka v Krškem do Spodnjega Starega Gradu

1.1 Evrosad:

V delu predvidene izgradnje od krožnega križišča VRBINA do krožnega križišča SPODNJI STARI GRAD 1 je zastavljen načrt izgradnje tako, da posega v že zgrajene intenzivne nasade jablan. Po našem mnenju, bi bila ta izgradnja možna po obstoječem cestišču z rahlim zamikom v levo. To pripombo utemeljujemo s tem, da bi se povzročila velika gospodarska škoda, ker so nasadi vezani na pridobljena javna investicijska sredstva ter nekateri nasadi so pokriti s protitočno mrežo. S tem posegom bi obenem posledično vplivalo na velik finančni zalogaj rekonstrukcije protitočne mreže v tem delu.

1.2 Evrosad:

V kraku od krožnega križišča EVROSAD do krožnega križišča STARA VAS se tudi posega v prostor novega nasada, kjer imamo že odobrena investicijska sredstva in ga ni možno spreminjati.

1.3 Evrosad:

Prosimo, da upoštevate podane pripombe in vas obenem prosimo, da nam omogočite sestanek in pogovor z odgovornimi projektanti, na katerem bi poskušali nastale probleme razrešiti in uskladiti.

Stališče: Pripombe se smiselno upoštevajo. V fazi priprave stališč do pripomb je bilo organiziranih nekaj usklajevalnih sestankov in v septembru 2013 tudi terenski ogled. Na podlagi dogovorov so bile oblikovane spremenjene rešitve, s katerimi se je poseg na območje nasadov zmanjšal, načrtovana pa je tudi nova ureditev notranje obračalne poti z zadostnimi odmiki, ki so potrebni za prevoz in obračanje mehanizacije; te rešitve so bile za Evrosad sprejemljive.

Odsek od krožnega križišča Vrbina do krožnega križišča NEK, cestne povezave od Krškega do Brežic (v nadaljnjem besedilu: regionalna cesta) ne posega v nasade in se linija obstoječe ograje na južni strani ohranja. Krožno križišče Vrbina posega na območje nasadov, in ga ni mogoče prestaviti zaradi že zgrajenih objektov v Industrijski coni Vrbina. Posegom na območje nasadov se ni mogoče izogniti niti na krožnem križišču NEK; tega namreč ni mogoče prestaviti zaradi strogih zahtev, ki jih mora NEK izpolniti v primeru velikih prevozov, hitri evakuaciji ljudi, zaradi navezave na severni del območja NEK in obstoječega industrijskega tira. Regionalna cesta na odseku od krožnega križišča NEK do krožnega križišča Spodnji Stari Grad posega v nasade, vendar je ni mogoče prestaviti zaradi lokacije stebrov obstoječih in predvidenih daljnovodov. Na tem delu je načrtovana nova ureditev uvoza v nasade.

Ob pripravi dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja oz. pri odkupih zemljišč se načrtovane rešitve po potrebi uskladijo z Evrosadom in zagotovi čim manjši poseg v nasade. Pred samo gradnjo se v prvi vrsti poišče rešitev s pridobitvijo nadomestnih zemljišč za vzpostavitev nasadov v bližnji okolici, če ne bo druge možnosti, pa se določi odškodnina s strani zapriženih cenilcev.

2. Pripombe na potek trase v bližini Spodnjega Starega Gradu in Pesja

2.1 Krajevna skupnost Spodnji Stari Grad – Spodnja Libna

Prisostvovali smo javni razgrnitvi in podali nekatere predloge in prejeli pojasnila. Razvidno je, da ste upoštevali naše pripombe iz skupnega sestanka, kjer smo pojasnili predvidene neželene učinke na naselje Spodnji Stari Grad. Po razgovoru s prebivalci naselja, vas ponovno prosimo, da preučite možnost poteka opisane ceste po južni strani sanitarne deponije Občine Krško v Spodnjem Starem Gradu.

Ob zahtevah in pobudah krajanov naselja Pesje, po odkupu ceste od naselja upravičeno pričakujemo, da bo opisana cesta dobila novo traso, ki bi lahko potekala južno od prej opisane sanitarne deponije.

Prosimo vas, da se protihrupni nasip, ki poteka na severni strani obvoznice pri naselju Spodnji Stari Grad, ki je na načrtu zapisanem v datoteki 21_ur_sir_pros.pdf, nosi naziv Nasip za zmanjšanje vidne izpostavljenosti ceste iz naselja Spodnji Stari Grad ter poteka približno med prečnima profiloma P 66 in P 86, poviša tako, da vključno z obstoječim predvidenim znižanim nivojem ceste znaša 3 m v vsej svoji dolžini naselja. Smo tudi v dogovoru z občino Krško, da bodo poskrbeli za nasip, ki ne bo nižji od 3 m in menimo, da je opisano smiselno predvideti v DPN, tudi, če se zadevo ne bi realizirala v prvi fazi. V pogovorih z predstavniki občine in INFRE, ki ima koncesijo za gradnjo HE v Posavju, bo primerne materiala ob izgradnji akumulacijskega bazena za HE Brežice in HE Mokrice, več kot dovolj. Takšna višina nasipa nas bo bolj učinkovito protihrupno varovala tudi pred zvoki tovornih vozil in zvoki, ki jih

ustvarjajo konstrukcije vlečenih prikolic. Tovorna vozila; vlačilci in prikoličarji so v večini visoki 3 m, tovorna vozila za prevoz lesa pa tudi višja.

Vemo, da bi bila smiselna tudi zelena zavesa, zasaditev drevesi, na južnem delu obvoznice, ki poteka mimo naselja Spodnji Stari Grad, v delu kjer je cesta pod nivojem okolice najmanj med profiloma P63 in P70 zaradi odboja zvoka v naselje od nabrežin smetišča.

2.2 Krajani naselja Spodnji Stari Grad:

Prav tako zahtevamo, da se protihrupni nasip naredi vse do Križišča SPODNJI STARI

GRAD 2, oziroma do profila P86 in ne samo do tam, kot je prikazano na osnutku tega DPN, saj bi v nasprotnem primeru hrup prometa po obvoznici Krško-Brežice, še vedno čutili tukajšnji stanujoči prebivalci ob koncu vasi.

2.3 Krajani naselja Spodnja Stari Grad:

Menimo, da smo upravičeni do izpolnitve naših zahtev, saj smo že tako ali tako v naši občini najbolj izpostavljeno naselje negativnim vplivom iz okolja in smo že iz vseh strani ogroženi in imamo zato manj vredno življenjsko okolje. Negativne vplive imamo že s strani NEK-a (hrup-vse bolj se sliši brnenje-predvsem v večernih urah in ponoči), Zbirnega centra Spodnji Stari Grad, Sortirnice odpadkov, Kompostarne (smrad), Separacije (hrup), Racelanda (hrup), pa še za nameček bomo v prihodnosti imeli v naši neposredni bližini Betonarno (DPN HE BREŽICE),

Odlagališče radioaktivnih odpadkov in kot kaže še precej prometno obremenjeno obvoznico.

Do denarnega nadomestila za manj kvalitetno življenje pa na veliko žalost nismo upravičeni krajani naše vasi, ki smo od objekta NEK oddaljeni več kot 1500 m, pa četudi je to le slabih nekaj metrov stran, in čeprav imamo kvaliteto življenja manjšo tudi zaradi drugih zgoraj naštetih že obstoječih udeležnikov in ne le bližine NEK-a.

Žalostno, a resnično, da se v naši lepi Sloveniji počutimo kot najmanj deseto razredni državljani, za katere je dobro vse kar je najslabše. Živimo v upanju, da nas boste vsaj v temu delu projekta razumeli in izpolnili našo - za vrednost projekta, skromno zahtevo. (12 podpisov)

2.4 A. Repše (na JO):

Koliko je dolg protihrupni nasip? Kako je načrtovana ozelenitev?

Stališče: Pripombe se smiselno upoštevajo. Vzдолž naselja Spodnji Stari Grad je na odseku od P60 do P83 predvidena izvedba nasipa dolžine 920 m, s katerim se nadviša zemljišče ob severni strani regionalne ceste, ki na tem odseku deloma poteka v vkopu. Izvedba tega nasipa je načrtovana z namenom, da se zmanjša vidnost regionalne ceste in prometa na njej v pogledih iz Spodnjega Starega Gradu.

Skladno z rezultati strokovne ocene s področja varstva pred hrupom dodatni protihrupni ukrepi za zaščito naselja Spodnji Stari Grad pred hrupom z regionalne ceste niso potrebni. Osnovni ukrep za zmanjšanje obremenitve s hrupom z regionalne ceste je uporaba delno absorpcijske prevleke, ki zmanjša emisijo hrupa za približno 2 dB(A). Najbližji stanovanjski objekti v naselju Spodnji Stari Grad so od regionalne ceste oddaljeni 160 m, strnjeni del naselja več kot 300 m. S predvideno izvedbo zemeljskega nasipa, višine 1.5 m in dolžine 920 m, bo obremenitev s hrupom pri najbližjih stanovanjskih objektih za približno 8 dB(A) pod mejno vrednostjo, zato zahteva po nadvišanju zemeljskega nasipa s stališča varstva pred hrupom ni utemeljena. Obremenitev s hrupom v naselju Spodnji Stari Grad bo še največja pri dveh objektih (Sp. Stari Grad 2a in 19a), ki ležita v bližini deviacije B-1 1-2 lokalne ceste za naselje Spodnji Stari Grad (v 20-letnem obdobju bo na lokalni cesti gostota prometa 3.200 vozil/dan), vendar bo tudi pri teh dveh objektih obremenitev s hrupom v okviru zakonsko predpisanih vrednosti.

Glede na to, da ta nasip ni potreben zaradi varstva pred hrupom, dvig nasipa na višino 3 m v tem prostoru ne bi bil sprejemljiv z vidika porabe kmetijskih zemljišč, ki bi bila v tem primeru precej večja. Podaljšanje nasipa se ne predvidi, saj je že dosednji nasip načrtovan do konca območja naselja Spodnji Stari Grad in se konča ob potoku.

Pripomba se smiselno upošteva tako, da se višina nasipa poviša na 2 m (tako da se meja območja DPN na tem odseku ne spremeni), s čimer bo vidnost regionalne ceste še zmanjšana. Poleg tega uredba že predvideva izvedbo obratovalnega monitoringa hrupa. V primeru, da bo na podlagi rezultatov obratovalnega monitoringa hrupa ugotovljeno preseganje mejnih vrednosti hrupa, je mogoče zemeljski nasip naknadno nadgraditi s protihrupno ograjo.

2.5 Krajevna skupnost Spodnji Stari Grad – Spodnja Libna

Prosimo vas za zaporo na jarku **B.1: 3-1 Jarek J1** - ploščati propust, ki poteka med prečnima profiloma P83 in P84 pri križišču Spodnji Stari Grad 2. Jarek je ostanek neaktivnega dela reke Save. Po opisanem jarku ob poplavih in razlitju reke Save v naselje priteče voda vse do sredine naselja Spodnji Stari Grad in vedno poplavi najmanj en stanovanjski objekt v stanovanjskem delu in več objektov v ne stanovanjskem delu. Razlita voda bistveno vpliva na dvig podtalnice v naselju, posledično so s podtalnico poplavljeni številni kletni prostori stanovanjskih objektov.

Objekti, ki jih zaliva podtalnica se težko sanirajo, v celoti pa nikoli. Ocenjujemo in menimo, da razlivne površine okoli jarka predstavljajo zanemarljive vrednosti v primerjavi s škodo, ki jo poplavljanje povzroča prebivalcem naselja. Zapora bi se uporabila izključno v času velikih poplav. Zaledna voda iz Libne, ki bi se nabirala pa je veliko bolj čista, vode je bistveno manj in tla do zahtevane zapore so izredno propustna; tako zaledne vode tudi pri normalnem deževju poniknejo že v strugi pod železniško postajo LIBNA, ki se tudi v letu 2013, ki je bilo že pozimi in vse do poletja izredno bogato s padavinami, ni napolnila, da pa bi voda iz opisane struge kadarkoli odtekala, razen tista, ki nas iz Save poplavi, ne pomni nihče, niti najstarejši krajan.

2.6 Krajski naselja Spodnji Stari Grad:

Javne razgrnitve se je udeležil eden od spodaj naštetih oseb, ostali smo bili zaradi različnih zadržanosti odstotni. Ta udeleženec javne razgrnitve nam je iz predstavitve te javne razgrnitve med drugim pojasnil glede ene velike pomanjkljivosti oziroma napake, ki se naj bi zgodila v tem DPN. To je zgraditev tako imenovanega »mostu« pred Križiščem SPODNJI STARI GRAD 2- nekako za prečnim profilom P81 in pred prečnim profilom P86. Menimo, da je to nedopustno, saj je to jarek po katerem ob velikih vodah (poplavih) priteče reka Sava po svoji stari strugi in se razlije po naših travnikih, poljih in ne nazadnje tudi vse do naših stanovanjskih in gospodarskih poslopij in jih tako poplavi. Nato se zgodi še dvig podtalne vode, kar dodatno obremeni in uničuje naše premoženje (hiše,...). Poplavljanje reke Save se takrat zgodi vsaj v treh stanovanjskih objektih, nadalje pa jih zalije, kot že povedano tudi podtalnica. Podtalnica se tako v objektih zadržuje še kar nekaj dni (cca 14 dni) po vrnitvi reke Save v svojo strugo, kar je za naše bivalne prostore že tako zelo obremenjujoče (vlaga, blato-ki ga voda prinese s seboj, smrad,...). To se je dogajalo že prej pa tudi v letih 2010 in 2012 ob zadnjih poplavih. Zahtevamo in predlagamo, v kolikor se bo naredil načrtovan prepust vode pod »mostom« na navedenem določen mestu v DPN, da se tam doda neke vrste »loputa«, s katero bo možno dotok vode po jarku, ki je ostanek neaktivnega dela reke Save, po potrebi tudi zapreti, da Sava ne bo imela več možnosti poplavljanja našega imetja.

Stališče: Z ureditvami, ki so predmet tega DPN, se poplavna varnost ne bo poslabšala, prav tako se ne bodo poslabšale razmere glede gladine in gibanja podzemne vode. Za objekte, ki so pod vplivom podzemne vode že pred izgradnjo načrtovanih ureditev, ki so predmet tega DPN, in se jim stanje zaradi gradnje teh objektov in ureditev ne bo poslabšalo, se sanacijski ukrepi na podlagi tega DPN ne zagotavljajo.

Nivo podzemne vode v naselju Sp. Stari Grad je od 2 do 4 m pod površjem (v povprečju 3,6 m v obdobju 1971-2000). Poleg tega je naselje v območju poplav in zaradi tega vsaka malo višja voda zalije klet. Zaradi izgradnje HE Brežice se bo gladina podzemne vode zvišala. Predvideni drenažni jarki bodo odvajali zaledno vodo (v smeri proti Savi), hkrati pa se bo z njimi uravnaval tudi dvig podzemne vode (zniževanje gladine podzemne vode). V času poplav se bo površinska voda iz Save zadrževala za visokovodnimi nasipi, zato naselja ne bodo ogrožena.

Protipoplavna zaščita ni predmet tega DPN, pač pa je bila predmet DPN za območje hidroelektrarne Brežice (Uradni list RS; št. 50/12), po območju katerega poteka del ureditev, predvidenih v okviru načrtovane regionalne ceste. V DPN za območje hidroelektrarne Brežice je odvajanje poplavnih voda z območja naselij predvideno s protipoplavnimi nasipi, za katerimi bodo urejene retenzije (zadrževalniki) za zaledne meteorne vode, ki se bodo s prečrpavanjem odvajale prek nasipov. Na podlagi analiz, ki so bile narejene v okviru strokovnih podlag za DPN za območje HE Brežice (hibridni model gladin visokih voda), je bilo ugotovljeno, da na območju Spodnjega Starega Gradu ni potrebna visokovodna zaščita in zato tudi ne retenzije za notranje vode.

Uravnavanje gladine podzemne vode se bo na območju DPN za območje hidroelektrarne Brežice izvajalo s pomočjo drenažnih jarkov. V DPN za območje HE Brežice so določeni objekti, ki se sanirajo zaradi poslabšanja razmer zaradi ureditev, ki so predmet istega DPN, v 14. členu uredbe o DPN pa je določeno tudi, da se zagotovijo ustrezni sanacijski ukrepi, če se ugotovi, da dvig gladine podzemne vode povzroča škodo v objektih zunaj DPN za območje HE Brežice.

Načrtovana regionalna cesta v osnutku tega DPN prečka nekatere predvidene drenažne jarke in deloma poteka po trasi visokovodnega nasipa pri Šentlenartu, vendar so bile rešitve v osnutku tega DPN in v DPN za območje hidroelektrarne Brežice medsebojno usklajene, tako da z načrtovano cesto ne bo prišlo do poslabšanja razmer. V zvezi s potekom trase regionalne ceste na območju občine Brežice je sprejeta odločitev, da se načrtuje drugačen potek trase, ki ne bo posegal na območja retenzijskih površin in tudi ne na območje DPN za območje HE Brežice (glej stališče do pripomb v poglavju 3).

Prepust pri prerezu 86 je treba izvesti, da bo omogočen odtok poplavnih vod Save in Pšeničnika (Dolenjevaškega potoka), ki na območju križanja teče v vršaju. Hkrati bo omogočen tudi pretok vode iz prepusta jarka J2 pod železnico. Z izvedbo prepusta se ohranja del poplavnih površin Save, ki je eden ključnih pogojev za izničenje negativnih vplivov gradnje HE Brežice in regionalne ceste. Zato izgradnja lopute, ki bi omejevala poplavljanje Save na severni strani ceste, ni dopustna.

2.7 Krajevna skupnost Spodnji Stari Grad – Spodnja Libna

Krajani imamo na parceli 2106/13 k.o. Drnovo že desetletja urejeno travnato nogometno igrišče, ki je bilo s prostovoljnim delom zagotovo zgrajeno pred letom 1973, vse do danes ga s skupnim delom in lastnimi prispevki redno vzdržujemo. Igrišče je razvidno iz uporabljenih temeljnih topografskih kart uporabljenih v OPN in kartografskega sistema PISO, ravno tako obstaja tudi fotografsko gradivo. Menimo, da ima skupnost pravico do nadomestnega igrišča, zemljišče bomo zagotovili, pričakujemo pa ureditev.



Stališče: Pripomba se upošteva. Investitor zagotovi ureditev primerljivega igrišča na lokaciji, ki jo zagotovi lokalna skupnost, kar pa ne bo predmet tega DPN.

2.8 Predstavnik Krajevne skupnosti Spodnji Stari Grad – Spodnja Libna

Lastnika nepremičnine Spodnji Stari Grad 29, ki ni bil prisoten na razgrnitvi, ki je potekala v prostorih Občine Krško je KS seznanila s predvideno odstranitvijo objekta. Lastnik nepremičnine je prvo seznanitev sprejel razumno. Želimo, da se rešitev sprejme sporazumno in pošteno z upoštevanjem osebne navezanosti lastnika na domače okolje.

Stališče: Pripomba se upošteva.

2.9 Krajevna skupnost Spodnji Stari Grad – Spodnja Libna

Želimo in zahtevamo, da upoštevate in enakovredno obravnavate vse individualne pripombe krajanov, ki jih boste prejeli in v tem dopisu niso navedene.

Stališče: Pripomba je že upoštevana. Skladno s predpisi se stališča do vseh pripomb, podanih v času javne razgrnitve, sprejmejo na podlagi poglobljene obravnave in pretehtanih odločitev.

2.10 Krajevna skupnost Spodnji Stari Grad – Spodnja Libna

Dajemo pobudo za asfaltiranje poti, ki povezuje križišče Spodnji Stari Grad 2 in križišče pri železniški postaji Libna. Cesta je na robu območja KS Spodnji Stari Grad - Spodnja Libna vendar ocenjujemo, da bo posledično naselje dodatno razbremenjeno tranzitnega prometa. Kljub temu, da pot ni na ozemlju naše KS smo pripravljene na nivoju KS nositi del stroškov asfaltiranja lokalne ceste po dogovoru.

2.11 J. Stibrič (na JO):

Opozarja, da bo sedaj še povečan promet skozi Spodnji Stari Grad (cesta s priključevanjem na krožno križišče Spodnji Stari Grad 1). Predlaga, da se uredi in asfaltira cesta iz križišča Spodnji Stari Grad 2.

2.12 Krajan (na JO):

Ali je možno vključiti cesto v Spodnji Stari Grad od križišča Spodnji Stari Grad 1 v DPN in jo urediti in asfaltirati.

2.13 Krajan naselja Spodnji Stari Grad:

Zanima nas še, kako se bo navezalo Križišče SPODNJI STARI GRAD 2- na cesto, ki sedaj pelje v vas (delno neasfaltirana cesta) ali na sedaj neasfaltirano cesto nad strugo pod železniško postajo Libna? Bosta ti dve cesti ostali takšni kot sta, oziroma ne bo po njihju potekal promet od obvoznice?

Stališče: V DPN je načrtovana navezava omenjene poti na regionalno cesto in na prestavljeno poljsko pot v križišču Spodnji Stari Grad 2, preurejanje preostalega dela te poti pa ni predmet DPN, ker zaradi načrtovanih ureditev preureditev ni potrebna. Asfaltiranje te poti lokalna skupnost sicer lahko izvede po Zakonu o cestah v okviru vzdrževalnih del v javno korist.

2.14 Družini Puntar in Srpčič:

Na vaših spletni strani je objavljen tudi spodnji tekst: 'Ali ste vedeli, da je po podatkih raziskave, ki jo je leta 2007 objavila Svetovna zdravstvena organizacija, vsakodnevna izpostavljenost hrupu (sem sodi tudi promet), ki je posledica modernega načina življenja, povezana z boleznimi srca.'

Zakaj se torej cesta umešča v neposredno bližino naselij?

Po južni strani ZBIRNEGA CENTRA SPODNJI STARI GRAD je do reke Save še zadosti prostora, da se ta cesta umesti, kar smo že večkrat predlagali in sicer pri predstavitvi DPN NSRAO in tudi ob predstavitvi DPN za HE BREŽICE.

Takrat se je govorilo o tem, da bo ta cesta umeščena na nasip ob reki Savi, ki bo narejen zaradi izgradnje HE Brežice. V DPN HE Brežice ta cestna povezava ni bila umeščena. Prebivalci smo jasno zahtevali, da mora cesta potekati po južni strani bivše Sanitarne deponije oz. sedanjega Zbirnega centra Spodnji Stari Grad - ZC. Zakaj ponovno niste slišali naših zahtev? Zahtevamo, da ta cestna povezava Krško-Brežice poteka po južnem delu ZC. Tako bo vsaj malo ublažen cestni hrup, ki bo imel vpliv na naše naselje oz. življenje v njem. Tu gre za trajno umestitev v prostor!!! Nič nimamo proti novi cestni povezavi in spremljajočimi objekti, le umakniti jih je potrebno čim bolj proti reki Savi, stran od naselja.

2.15 Krajan naselja Spodnji Stari Grad:

Vsekakor pa predlagamo, da se še vedno prouči možnost trase za izgradnjo obvoznice južno od Zbirnega centra odpadkov Spodnji Stari Grad, kot je že nekoč bilo predvideno.

2.16 A. Repše (na JO):

Ali ni bilo v Študiji variant prikazana varianta, ki poteka južneje od predlagane v osnutku DPN?

Stališče: V Študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za cestno povezavo od Krškega do Brežic (Acer Novo mesto d.o.o., 2008) je bil najjužnejši potek trase regionalne ceste na tem odseku predviden približno po trasi, ki je bila predmet razgrnjenega osnutka DPN. Ista trasa je prikazana tudi v veljavnem prostorskem planskem aktu občine Krško. Načrtovana regionalna cesta bo predstavljala razmejitev med območjem naselja Spodnji Stari Grad in Zbirnim centrom in bo tako tudi omejevala njegovo območje in delno tudi negativne vplive.

Še južnejša trasa bi v veliki meri potekala po poplavnih – retenzijskih površinah, ki so določene v DPN za območje hidroelektrarne Brežice. Potek trase južneje od predvidene bi v večji meri posegal na poplavne površine na območju DPN za območje HE Brežice, kjer so prepovedane gradnje in nadvišanja terena.

2.17 Družini Puntar in Srpčič:

Del trase cestne povezave KRŠKO - BREŽICE poteka po parcelah 1179/1 k.o. STARI GRAD in 2106/3 ter 2106/4 obe k.o. STARI GRAD. Tu so deponirani odpadki (od gospodinjskih odpadkov, pepela iz Celuloze, do vseh ostalih odpadkov, ...), različnega izvora, tudi nevarni, saj še nekaj let nazaj nismo poznali ločenega zbiranja odpadkov, kot ga poznamo danes. Glede na vrednost parcel (javni vpogled) so tu uskladiščene - zakopane same dragocenosti.

Na našo veliko žalost in zaradi pravočasnosti vašega ter občinskega obveščanja, ki kaže na ignoranco do nas prebivalcev (ne bodi ga treba), smo bili izven Slovenije in nismo bili prisotni na javni razgrnitvi, da bi nam lahko to pojasnili. Odlagališče odpadkov je zaprto in po zavezujočih trditvah s strani Občine Krško in KOSTAKA d.d. vanj ni več dovoljeno posegati.

Ali imate namen brskati po starih smeteh? Kako bo s trdnostjo podlage za cesto na tem območju? Bo izvedena tako, da jo bo potrebno po letu ali dveh že popravljati in zapravljati, naš, davkoplačevalski denar?

Nikoli ne slišite malega človeka! Ali ga boste tokrat? Nismo edini, ki se zavzemamo, da se planirana trasa ceste premakne vsaj na južni del ZBIRNEGA CENTRA SPODNJI STARI GRAD, če že ne še bolj proti reki Savi in tako ne moti našega bivalnega okolja, v katerem imamo že tako oz. planirate, da bomo imeli še več nesnage (od Zbirnega centra za odpadke, za katerega nimate podlage, da bi trdili, da smrad iz tam deponiranih smeti - plastenke, pločevinke,.... do kompostarne na prostem, ki je pokrita s preluknjano folijo, Racelanda, bodočega odlagališča NSRAO, obstoječe NEK,...) in hrupa. Tudi veliko sosedov je našega mnenja, vendar so obupali, saj naših predlogov niste nikoli upoštevali in povedo, da nima smisla dajati pripomb, ker je v prvi vrsti pomemben kapital in močni lobiji, mi, prebivalci pa nismo.

Ali bomo tudi tu enkrat morali izvesti Zakon ulice? S spoštovanjem in v upanju, da nas boste tokrat slišali.

Stališče: Tehnične rešitve v DPN in določila uredbe o DPN upoštevajo vse omilitvene ukrepe, povezane z zmanjševanjem vplivov na okolje, kot so določeni v okoljskem poročilu. Ureditve Zbirnega centra niso predmet DPN. Načrtovana regionalna cesta bo predstavljala razmejitev med območjem naselja Spodnji Stari Grad in Zbirnim centrom in bo tako tudi omejevala njegovo območje in delno tudi negativne vplive. V smeri proti naselju je ob cesti predviden tudi nasip, zaradi česar bodo ureditve Zbirnega centra iz smerni naselja manj opazne.

Načrtovana regionalna cesta deloma poteka po območju, ki je predmet DPN za območje hidroelektrarne Brežice, vendar so rešitve v obeh DPN medsebojno usklajene, tako da z načrtovano cesto ne bo prišlo do poslabšanja razmer.

Trasa regionalne ceste poteka od krožnega križišča NEK v horizontalnih krivinah $R=650$ m in $R=400$ m, pri čemer so v največji možni meri upoštevani pogoji varovalnih pasov obstoječih in načrtovanih 110 in 400 kV daljnovodov, upoštevan maksimalni odmik od varnostne cone NEK (500 m izključitveno območje ter 650 m območje nadzorovane rabe), pa tudi čim manjši poseg v območje saniranega odlagališča komunalnih odpadkov in obenem čim večji odmik od naselja Spodnji Stari Grad. V nadaljevanju trasa v premeri poteka ob koridorju obstoječih daljnovodov do krivine $R=1450$ m, s katero se trasa usmeri v premo vzdolž obstoječe železniške proge. V svojem poteku mora trasa poleg navedenih prostorskih pogojev upoštevati tudi vse tehnične zahteve in pogoje horizontalnega in vertikalnega vodenja trase (uporaba ustreznih horizontalnih krivin, prehodnic in sosledja elementov za predvideno računsko hitrost).

Trasa prečka teraso odlagališča komunalnih odpadkov v dolžini cca 180 m, kjer se do 1 m globoko vkoplje v planotast vrh kultivirane površine odlagališča komunalnih odpadkov. Na severni strani ceste (kot nadaljevanje vkopa na območju komunalnega odlagališča) se predvidi nasip višine 2.00 m kot bariera proti naselju Spodnji Stari Grad, ki se v skladu z načrtom krajinske arhitekture tudi zasadi.

Na območju poteka trase preko odlagališča komunalnih odpadkov je na podlagi geomehanskih raziskav, geomehanskega poročila in dimenzioniranja voziščnih konstrukcij predvidena zamenjava temeljnih tal (izkop obstoječe zemljine in odpadkov) v debelini približno 100 cm pod novo predvideno voziščno konstrukcijo. Po izkopu je predvidena položitev ločilnega geosintetika na temeljna tla ter izvedba izboljšave tal s kamnitim nasipnim materialom. Nad tako izboljšanimi temeljnimi tlemi je predvidena izvedba voziščne konstrukcije, kot je predvidena tudi na preostalih delih trase.

Na podlagi opisane in prikazane predvidene ureditve trase na predmetnem območju je v uredbi o DPN določeno, da se približno 3.300 m^3 obstoječih, že odloženih odpadkov na območju odlagališča komunalnih odpadkov, ki bodo izkopani na trasi regionalne ceste na odseku od P 60 do P 63, odloži na ustrezno odlagališče za komunalne odpadke.

Smer podzemne vode na tem območju je SZ-JV do SSZ-JJV, torej teče podzemna voda od naselja Spodnji Stari Grad (oz. križišča zahodno od naselja) proti odlagališču.

Podjetje Kostak ima vzpostavljen monitoring za spremljanje kakovosti podzemne vode na širšem območju opuščene – zaprtega odlagališča in Zbirnega centra. Dosedanji monitoringi kažejo, da vsebnost odpadkov v opuščeni legalni deponiji ni problematična in ne povzroča prekomernega onesnaženja podzemne vode. Na podlagi razpoložljivih podatkov se predvideva, da dvig nivoja podzemne vode v vodonosniku Krškega polja zaradi izgradnje HE Brežice ne bo bistveno vplival na kakovost podzemne vode.

Problematika podzemne vode in zaprtega odlagališča komunalnih odpadkov je bila sicer obravnavana v postopku priprave DPN za območje HE Brežice, ki v 62. členu uredbe o DPN določa: »Če parametri onesnaženja iz zaprtega odlagališča nenevarnih odpadkov Spodnji Stari Grad presežejo mejne vrednosti za dobro kemijsko stanje iz Uredbe o stanju podzemnih voda (Uradni list RS, št. 25/09), upravljavec zaprtega odlagališča izvede ustrezno sanacijo. Predvidena sanacija obsega vertikalno tesnjenje območja zaprtega odlagališča z zagatnicami, da se prepreči pretok podzemne vode pod odlagališčem«. 66. člen uredbe (etapnost) določa tudi: »Pred dvigom vode v bazenu na obratovalno gladino in začetkom obratovanja HE Brežice se zagotovijo dokončne ureditve vseh objektov in naprav, potrebnih za njeno delovanje, in vse ureditve, ki so potrebne zaradi vplivov, tudi sanacija odlagališč odpadkov na območju predvidene ureditve in ureditve za zagotavljanje poplavne varnosti naselij na vplivnem območju hidroelektrarne.«

2.18 Krajevna skupnost Dolenja vas:

Krajevna skupnost Dolenja vas uvodoma izrecno poudarja, da podpira izgradnjo nove cestne medmestne povezave Krško - Brežice saj obstoječa državna regionalna cesta poteka po naseljih Stari Grad in Dolenja vas. Obe naselji sta zaradi tranzitnega prometa zelo obremenjeni. Vendar ne želimo, da se z umestitvijo medmestne povezave bistveno poslabšajo življenjski pogoji krajanov naselja Pesje.

V celotnem poteku trase povezovalne ceste Krško - Brežice se v delu ob naselju Pesje le ta najbolj približa naselju, medtem ko je odmik od nastalih naselij (Spodnji Stari Grad, Zgornji Obrez, Gornji Lenart) od trase povezovalne ceste primeren. Zato predlagamo, da se trasa povezovalne ceste med profiloma P66 in P144 spremeni tako, da se trasa v tem delu poravnava in se ne približuje naselju Pesje. Na tak način se dolžina trase povezovalne ceste v tem delu znatneje skrajša in s tem zniža tudi strošek gradnje povezovalne ceste. S predlagano spremembo trase izgradnja mosta čez Dolenjevaški potok ne bi bila potrebna, ukinit bi se trije priključki (na mestih P86, P108 in P121), kar bi dodatno zniževalo stroške gradnje povezovalne ceste.

Predlog spremembe trase povezovalne ceste tako poteka po kmetijskih zemljiščih, ki so bistveno manj primerna za obdelavo kot zemljišča po katerih je predvidena trase v osnutku državnega prostorskega načrta. Ta zemljišča so prodnata in so že sedaj v večinski lasti Republike Slovenije, kar bi dodatno zniževalo stroške gradnje. Poleg tega je priključek na profilu P86, ki je predviden na zemljišču pare. št. 274/19 k.o. Pesje, v lasti 101 solastnika, od katerih je večji del neznanih. Z našo predlagano spremembo trase povezovalne ceste, bi se gradnji na tem zemljišču v celoti izognili.

Z odmikom trase povezovalne ceste od naselja Pesje se bodo negativni vplivi (hrup, prah) na naselje Pesje bistveno zmanjšali, protihrupne ograje oziroma pokrite galerije ne bodo potrebne, kar dodatno znižuje strošek gradnje. Pričakovanja, da se bo po tej cesti odvijal samo lokalni promet so napačna, saj se že po obstoječi regionalni cesti odvija tranzitni promet. Cestna povezava med Krškim in Celjem je za tovorni promet prepovedana, zato se le ta v večji meri odvija po obstoječi regionalni cesti do Brežic in naprej proti Bizeljskemu. V izogib plačevanju cestnin pa predvsem tuja tovorna vozila koristijo že obstoječo regionalno cesto, ki jo bodo po dograjeni povezovalni cesti Krško - Brežice, zaradi dostopnosti koristili še v večji meri.

2.19 Krajan Pesja (na JO):

Zakaj se je cesta približala naselju Pesje?

2.20 Krajan (na JO):

Ali je realno pričakovati, da se bo trasa pri Pesju premaknila, če navedemo prave razloge za premik trase na območju Pesja proti jugu?

Stališče: V študiji variant (Acer Novo mesto d.o.o., 2008) je trasa pri Pesju potekala približno 120 m od osi železniške proge; ista trasa je prikazana tudi v veljavnem prostorskem planskem aktu občine Krško. V zaključkih študije variant je bilo med optimizacijskimi ukrepi navedeno, da je treba ob nadaljnjem načrtovanju trase regionalne ceste optimizirati tako, da se čim bolj približa koridorju hitre železnice in tako ne pride do nepotrebne izgube kmetijskih zemljišč. Rešitve v osnutku DPN so bile oblikovane ob upoštevanju teh usmeritev in na ta način je bil določen potek trase z odmikom 50 m od osi trase železniške proge, s čimer je upoštevan tudi potreben prostor za umestitev dolgoročno predvidene umestitve hitre proge.

Rešitev v osnutku DPN sledi zahtevam za združevanje infrastrukturnih koridorjev in na ta način je dosežen pomik trase na rob območja sklenjenih kmetijskih zemljišč, s čimer je v večji meri zagotovljena racionalna raba prostora.

Potek trase južneje od predvidene bi v večji meri posegal na poplavne površine na območju DPN za območje HE Brežice, kjer so prepovedane gradnje in nadvišanja terena, s katerimi bi se zmanjšal retenzijski prostor; nasip ceste bi moral biti pri južnejšem poteku zaradi nižjih kot terena višji in bi s tem zasedel tudi večje površine.

2.21 Krajevna skupnost Dolenja vas:

Ob umeščanju povezovalne ceste ob naselju Pesje niso bili vključeni nobeni protihrupni ukrepi, čeprav osnutek DPN pri ostalih naseljih ob trasi zagotavlja tudi izvedbo teh ukrepov (nasipi, vkopi). V tem delu trase so se izdelovalci DPN posvetili predvsem že obstoječim vplivom železnice, dodatne vplive povezovalne ceste pa ocenjujejo kot zanemarljive.

Stališče: Prevladujoč vir hrupa na območju naselja Pesje bo, tako kot je to že v obstoječem stanju, železniški promet po glavni progi št. 10 Dobova–Zidani Most–Ljubljana. Na podlagi rezultatov obratovalnega monitoringa hrupa za glavne železniške proge je ugotovljeno, da je bila na območju naselja Pesje pri najmanj petih stavbah (Pesje 11, 12, 16, 27 in 24) v letu 2008 presežena kritična raven hrupa.

Promet po novi regionalni cesti na območju naselja Pesje ne bo povzročil prekomerne obremenitve okolja s hrupom. Najvišje obremenitve s hrupom v končnem planskem obdobju (leto 2038) bodo z izjemo objekta Pesje 13, ki je predviden za rušitev, pri objektu Pesje 11, kjer bo v nočnem času raven hrupa dosegala do 52 dB(A), torej 3 dB(A) pod mejno vrednostjo. Pri preostalih stavbah bo v nočnem času obremenitev s hrupom za 5 in več dB(A) pod mejno vrednostjo.

V nočnem času, ko je tudi železnica najbolj problematični vir hrupa, se bo celotna obremenitev s hrupom pri najbolj izpostavljenih stavbah, kjer so presežene tudi kritične ravni hrupa, povečala med 0.2 in 0.5 dB(A), kar je praktično zanemarljivo, medtem ko bo povečanje obremenitve v dnevnem času višje (do 2.5 dB(A)), a v tem obdobju dneva ni ocenjene prekomerne obremenitve okolja.

Iz navedenega sledi, da nova regionalna cesta pri najbolj izpostavljenih stavbah v naseljih Pesje in Zgornji Obrež ne bo povzročala prekomerne obremenitve s hrupom, zato dodatna protihrupna zaščita

tega območja s strani DRSC kot investitorja priprave DPN ni potrebna. Treba je poudariti, da je na tem območju treba sanirati obremenitev s hrupom zaradi prometa po železniški progi, kar pa je dolžnost upravljalca železniške proge.

2.22 Krajevna skupnost Dolenja vas:

Trasa v osnutku državnega prostorskega načrta se ne drži obstoječih infrastrukturnih koridorjev. Trasa sledi infrastrukturnemu koridorju železnica le v delu ob naselju Pesje. V preostanku trase se tako železniškemu koridorju kot tudi koridorju elektroenergetskih daljnovodov ne drži. Z našo predlagano spremembo trase se bo le ta držala infrastrukturnega koridorja povezovalnega daljnovoda Krško-Brežice, napetosti 20 kV, in to v celotni dolžini med naseljema Spodnji Stari Grad in Gornji Lenart.

Celovitost kmetijskih zemljišč, ki je eden od argumentov za pomik trase k naselju Pesje, velja zgolj v tem konkretnem primeru. Celovitost kmetijskih zemljišč je namreč okrnjena ob celotni trasi povezovalne ceste, zato posebna obravnava trase ob naselju Pesje zaradi te vsebine ni v sorazmerju z umeščanjem trase v ostalem delu.

Stališče: Trasa načrtovane regionalne ceste v največji možni meri sledi obstoječim infrastrukturnim koridorjem. Na območju občine Krško skoraj v celoti poteka po obstoječih lokalnih cestah, pri Pesju pa se približa železniški progi in poteka vzporedno z njo na razdalji, ki upošteva dolgoročno načrtovano traso hitre železnice. Na območju občine Brežice je predvidena nova rešitev poteka regionalne ceste z izvennivojskim križanjem na območju obstoječega nezavarovanega nivojskega prehoda in nato vzdolž železniške proge na njeni severni strani (glej tudi stališča do pripomb v poglavju 3).

2.23 Krajevna skupnost Dolenja vas:

Po informacijah, ki smo jih prejeli na predstavitvi trase, dne 11. junija 2013, je bila trasa potrjena 18.01.2012. O izbiri trase in nadaljnjem postopku v tem času nismo bili obveščeni. Prepričani smo, da bi skupaj že v času potrjevanja primerne trase dosegli ustrezno soglasje in s tem zagotovili primernejše pogoje za pripravo ustreznega osnutka DPN.

Stališče: Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve in Okoljsko poročilo sta bila izdelana v septembru 2008 v skladu z ZPNačrt. Aktivnosti v zvezi z nadaljevanjem postopka priprave DPN so do decembra 2011 mirovale. Takoj ko se je postopek priprave DPN nadaljeval, je Ministrstvo za okolje in prostor dne 18.1.2012 predstavnikom Občine Brežice in Občine Krško predstavilo Študijo variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za cestno povezavo od Krškega do Brežic, ki pa niso imeli bistvenih pripomb na izbrano varianto.

V oktobru 2010 je začel veljati ZUPUDPP, ki v 5. odstavku 62. člena določa, da se osnutek načrta izdela na podlagi predloga izbora variantnih rešitev, ki so bile izdelane v skladu z ZPNačrt, zato se je za izbrano varianto iz Študije variant izdelal osnutek DPN, ki je bil javno razgrnjen. V času javne razgrnitve je imela vsa zainteresirana javnost možnost podati pripombe in predloge k osnutku DPN.

Pred tem so bili v juniju 2012 vsi nosilci urejanja prostora, med drugim tudi Občini Krško in Brežice, zaproseni za dopolnitev oz. preveritev že podanih smernic k optimizirani izbrani varianti iz Študije variant. Smernice obeh Občin smo v največji možni meri upoštevali.

V vseh fazah postopka priprave DPN (Študija variant, strokovne podlage, osnutek DPN) sta Direktorat za prostor in Direkcija RS za ceste sodelovala s predstavniki Občine Krško in Občine Brežice, z namenom da se uskladijo načrtovane rešitve.

2.24 Krajevna skupnost Dolenja vas:

S predlagano spremembo trase ne posegamo v že sprejete ureditve DPN za HE Brežice. Razlívne površine se lahko tudi ob spremembi trase povezovalne ceste z ustreznimi prepusti zagotovijo do železniške proge, ki poteka ob naselju Pesje. V tem delu visokovodni nasipi zaradi višjega terena niso predvideni.

Mnenja smo, da hitenje pri sprejemanju DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic zaradi sočasne izgradnje ceste in HE Brežice ni upravičeno. Predviden začetek gradnje HE Brežice je letošnje jesen. V tem času gotovo ne bo sprejet DPN, izdelana projektna dokumentacija, pridobljeno lastništvo in ustrezno upravno dovoljenje za pričetek gradnje ceste. Zato časovni pritisk ne more biti razlog za neutemeljeno umeščanje ceste v naš prostor.

Svet Krajevne skupnosti Dolenja vas predvsem v imenu krajanov in krajanek naselja Pesje vztraja pri spremembi trase povezovalne ceste Krško - Brežice. Ponovno poudarjamo, da je naš predlog pomeni bistveno cenejšo izvedbo te ceste in obenem ne poslabšuje življenjskih pogojev prebivalcev naselja Pesje. Mnenja smo, da s spremembo trase ne posegamo v varovane koridorje in vsebine, zato

smatramo, da je traso ob ponovnem premisleku soglasodajalcev v postopku urejanja prostora možno umesti po našem predlogu.

Stališče: Glej stališče št. 2.20.

2.25 M. Urbanica (na JO):

Kdaj bo prišlo do izvedbe te ceste? Kako bo pa z etapnostjo gradnje?

Stališče: Rok za izvedbo je odvisen od finančnih zmožnosti države in ni predmet DPN. Etapnost gradnje je določena v uredbi o DPN, ki zagotavlja izvajanje posameznih funkcionalno zaključenih celot.

2.26 A. Repše (na JO):

Kako poteka večnamenska pot in kaj je z delom obstoječe poti, ki povezuje naselje Spodnji Stari Grad ?

Stališče: Večnamenska pot poteka enostransko vzdolž načrtovane regionalne ceste od začetka odseka pa do krožnega križišča pri NEK, kjer se naveže na obstoječo lokalno cesto, ki vse do krožnega križišča Spodnji Stari Grad 1 (pri predvidenem odlagališču NSRAO) prevzame funkcijo večnamenske poti za pešce in kolesarje, obenem pa služi tudi dostopu na kmetijska zemljišča.

2.27 Krajan Pesja (na JO):

Objekt Spodnji Stari Grad 2, je vsaki 2 leti poplavljen. Problem je v tem, da vdira Sava skozi kanal, problem depresije (voda pride do križišča, se razlije in poplavi objekt). Ali je predviden kakšen protipoplavni nasip, ki bi preprečil poplavljanje?

Stališče: Protipoplavna zaščita objektov ni predmet tega DPN, pač pa je predmet veljavnega DPN za območje HE Brežice. Vse rešitve, ki so načrtovane z DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic, so smiselno usklajene z rešitvami v DPN za območje HE Brežice, tako da zaradi načrtovanih ureditev ne bo prišlo do poslabšanja razmer.

3. Pripombe na potek trase na območju Brežic

3.1 D. Preskar (na JO):

Glede na to, da je recesija, da imamo na eni strani avtocesto, na drugi strani cesto Krško – Brežice (cesto čez naselja), da z novo cesto posegamo v kmetijska zemljišča, meni, da bi z rekonstrukcijo obstoječe ceste rešili vse?

Stališče: Sedanji povezavi med Krškim in Brežicami sta avtocesta, ki je cestninjena, in regionalna cesta, ki poteka prek naselij oz. poseljenih območij. Nova regionalna cesta med Krškim in Brežicami se načrtuje z namenom, da se vzpostavi sodobna povezava med Krškim in Brežicami in s tem razbremeni obstoječe prometno omrežje in naselja ob njem; obstoječa regionalna cesta se bo prekategoriizirala.

Rekonstrukcija obstoječe regionalne ceste je bila preverjena v Študiji variant (Acer Novo mesto, 2008) in je bila izločena kot neprimerna za nadaljnjo obravnavo. K tej varianti so se prav zaradi izkoriščanja obstoječe prometnice nagibali nekateri nosilci urejanja prostora (Zavod RS za varstvo narave, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano in Zavod za gozdove). Vendar pa je bilo v Študiji variant kot ključni problem rekonstrukcije obstoječe ceste (varianta 1 iz Programa priprave za DPN) navedeno, da bi pri realizaciji te variante promet in z njim povezani negativni vplivi še vedno obremenjevali bivalna okolja (hrup, emisije plinov) številnih naselij vzdolž te ceste. Rekonstrukcija obstoječe ceste bi lahko reševala prometno problematiko le kratkoročno, prej ali slej pa bi se izkazala potreba po dodatni prometnici ali vsaj obvoznih posameznih naselij (npr. Dolenje vasi). Z ureditvijo nove ceste tik ob naseljih (v primeru ureditve obvoznic in ohranitve trase v sedanjem koridorju) bi se posegalo v vitalno zaledno območje naselij in jim s tem onemogočilo kakovostno navezovanje na odprti prostor. V Študiji variant je bilo tudi ugotovljeno, da se pri podrobnejšem načrtovanju ne bi bilo mogoče izogniti tudi rušitvam posameznih objektov in posegom v območja in objekte kulturne dediščine, ki se v večjem številu nahajajo neposredno ob obstoječi cesti. Tej varianti sta zaradi navedenih razlogov nasprotovali tudi Občini Krško in Brežice. Ker variante, ki bi temeljile na rekonstrukciji obstoječe ceste, ne bi uresničevale osnovnega cilja obravnavane prometnice, je bilo ocenjeno, da nadaljnja obdelava te variante in njenih optimiziranih variant ni smiselna.

3.2 Civilna iniciativa Vrbinska cesta:

Namera o cestni povezavi Krškega in Brežic mimo strnjenih naselij je stara že nekaj desetletij. Z izgradnjo verige savskih elektrarn pa je postala realnost. Odprtje obvoznice v Krškem do mosta čez Savo (tovarna Krka Sinteza, Krško - Žadovinek) v juniju 2013 nakazuje logično nadaljevanje v smeri Brežic. Z izgradnjo omenjenega mosta ter obvoznice čez Videm bo predvidena trasa rešila prometne zamaške v mestu Krško in preusmerila tranzitni promet mimo Vidma pri Krškem, v Brežicah pa z dragim vhom skozi pokriti vkop skozi spalno/stanovanjsko sosesko mesta Brežice na severno prometno vozlišče v Brežicah ustvarila nove prometne tokove pod naseljem in prometne zamaške. Krožišče pri Tuš-u je že danes v konicah zelo obremenjeno. Poleg tega pa umestitev vzhodne obvoznice (na severno stran železniške trase št. 10 Dobova – Ljubljana v februarju 2013) z izvennivojskim prečlenjenjem železnice pri naselju Brežina in priključitvijo na krožišče pri Intermarketu vnaša v celotno zgodbo povsem nove okoliščine in nelogičnost. Obe trasi DPN HE Mokrice vzhodna obvoznica in DPN Krško - Brežice sta nelogično povezani v severnem delu Brežic. Omenjena rešitev bo povečala vhodne in izhodne prometne tokove na severu Brežic, ter jim dodala še tranzitne prometne tokove. Vse to bo potekalo skozi tri krožišča na razdalji 400 m. Zato smo krajan KS Šentlenart in krajan mesta Brežice ter nekateri drugi podpisniki peticije Civilne iniciative vrbinska cesta (456 podpisnikov) proti predlagani umestitvi cestne povezave Krško – Brežice. Poleg tega se z izgradnjo in uporabo cestne povezave od Krškega do Brežic ukinejo nivojski prehodi v Gornjem Lenartu in Šentlenartu (pri Petrolovih skladiščih). Tolmačenje je bilo podano na javni razgrnitvi dne 12. 06.2013. Na omenjenem odseku DPN Krško - Brežice ne predvideva izgradnje izvennivojskega prehoda za kmetijske stroje, pešce in kolesarje. Naselje Gornji Lenart se bo dejansko presekalo na dva dela, prometni tok kmetijske mehanizacije pa bo nesprejemljivo podaljšan.

1. *Obrazložitev nasprotovanja*

Vsi podatki so črpani iz tekstualne in grafične dokumentacije dostopne na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo in promet ter obrazložitev podanih na javni razgrnitvi dne 12. 06. 2013 v MC Brežice. Okoljsko poročilo navaja »Sedanja cesta R1 – 220 Krško – Brežice poteka skozi vitalne dele naselij predvsem Videm pri Krškem in predstavlja ozko grlo in oviro v nemotenem poteku regionalne povezave. Prav tako je pomembno, da se tranzitni promet, ki poteka čez strnjena pozidana območja, iz njih umakne, saj se s tem zagotovijo možnosti za bolj nemoten urbani razvoj. Osnovni namen ureditve nove cestne povezave je izboljšati promet in bivalne razmere v naseljih sedanje regionalne povezave med Krškim in Brežicami ter razbremeniti Krško.« Rešuje se le Krško, o poslabšanju stanja v Brežicah pa ne govori, ker umestitev vzhodne obvoznice in pogled na celotno rešitev ni bil izveden. V severnem delu Brežic z umestitvijo pod stanovanjskim naseljem in preko treh krožišč na 400 m, bo dosežen nasproten učinek, poslabšanje bivalnih razmer ob predvideni trasi. Trasa bo tudi presekala dnevne poti prebivalcev v Šentlenartu. Najbolj številni so dijaki Gimnazije Brežice (150 dijakov), ki bodo vsak dan dvakrat peš po Pešpoti prečkali omenjeno traso na poti od železniške postaje Brežice do Gimnazije. Prav tako je izvedba pokritega vkopa draga in neracionalna v sedanjih časih. Gre za nesmotno porabo davkoplačevalskega denarja.

Dopolnitev okoljskega poročila navaja, da je ozadje in namen cestne povezave na koridorju G1-5, ki poteka od Arje vasi – Celje – Zidani most – Krško, in se nato nadaljuje skozi strnjena stanovanjska naselja, rešiti ozko grlo v Krškem. V nasprotju s tem načelom predlagatelj DPN v območju Brežic umešča novo cestno povezavo prav v stanovanjsko sosesko in s tem poslabšuje bivalne pogoje prebivalstvu ter deli naselje Šentlenart. Na javni predstavitvi je bilo rečeno, da je nova cestna povezava Krško – Brežice z nadaljevanjem preko vzhodne obvoznice dolg države zaradi izgradnje AC in uvedbe cestnine. Nova povezava bo omogočal izognitev plačila cestnine predvsem za prometni tok iz Hrvaške v smeri Celja in obratno. Iz vsega povedanega in napisanega izhaja, da bo nova povezava generirala nove zelo intenzivne (po podatkih predlagatelja DPN ca. 19000 vozil/dan) prometne tokove. Vse to navajajo tudi smernice za pripravo DLN za cestno povezavo od Krškega do Brežic, št. dopisa 3507-2/2006 z dne 13.04.2007. Prav tako je nova trasa vzhodne obvoznice s premestitvijo na severno stran železnice dobila vlogo zbiralca prometa iz smeri Bukoška, Dobove, Cundrovca, naselja Brežina in IPC Brežina ter z ukinitvijo nivojskega prehoda v Šentlenartu (pri Petrolovih skladiščih), še iz smeri Sp. Pohance v Občini Brežice. Poleg tega pa še tranzitni promet Hrvaška - Krško - Celje. Tudi Odlok o občinskem prostorskem načrtu iz jan 2013 v 18. členu navaja, da bodo v Občini Bežice 4 (štiri) izvennivojska križanja z železniško progo št.10 v Dobovi dva, v Bukošku in v Brežini. Daleč najbolj obremenjen bo verjetno prehod v Brežini. Mesto Krško bo speljalo tranzitne prometne tokove ob že obstoječih koridorjih in jih ločilo od vhodnih in izhodnih, v Brežicah pa si bomo z DPN Kr-Br povečali že sedanja kritična mesta (krožišče Tuš). Skozi naselje bomo speljali nov prometni koridor nekoliko južneje od železniškega in razdelili severni del Brežic na dva dela. V tej rešitvi bo le Lenartova pot omogočila izvennivojsko križanje omenjenega koridorja, kar bo še povečalo promet na njej zaradi zastojev pri Tuš-u in Intermarketu. Že danes je Lenartova pot ter v nadaljevanju Čolnarska pot (širina cestišča 4 m, brez možnosti za izvedbo pločnikov), bližnjica za vstop

iz smeri Krškega, s skokovitim povečanjem tranzitnega prometa prav v zadnjih letih od zgraditve krožišča pred trgovino TUŠ. Kljub večkratnih prošnjah lokalnega prebivalstva se omenjena lokalna cesta še naprej uporablja kot tranzitna. To bo po našem prepričanju glede na podan predlog DPN ostala tudi po izgradnji povezave Krško – Brežice. Glede na širino in prometno ureditev pa je že danes povsem neprimerna in zelo nevarna za promet, ki poteka po njej.

V Dopolnitvah okoljskega poročila se na strani 13 predstavlja potek trase Krško-Brežice. Glavna trasa pododsek B2 ne navaja krožišča pri TPV-ju (v nadaljevanju pa ga navaja) in se na koncu naveže na bodočo severno obvoznico naselja Brežic. V poglavju 3 Odnos do drugih planov na str. 14 je na karti lepo vidno področje DPN HE Mokrice, kjer je potek vzhodne obvoznice še po stari trasi južno od železniškega koridorja (stanje na dan 04. 03. 2013). Dodatek v MAPI 4 za varovana območja (maj 2013) zopet na str. 6 in 7 ne predvideva krožišča pri TPV, niti dejanskega poteka vzhodne obvoznice, ki se po zadnji varianti (predstavljeni tudi na predstavitvi DPN dne 12. 06. 2013) konča na severni strani železniške povezave ter se poveže z novim krožiščem pri Intermarketu. Omenjeni dokument zopet navaja navezavo na bodočo severno obvoznico. Iz celotnega Okoljskega poročila je razvidna miselna nekonsistentnost v navajanju priključitve trase Krško – Brežice v Brežicah in njenega nadaljevanja. Brez vpogleda v izvirne dokumente je težko ugotoviti ali so predvideni prometni tokovi in posledično obremenitve z emisijami in hrupom upoštevale novo stanje. V času razgrnitve DPN Kr-Br 12. 06. 2012 je bila vzhodna obvoznica prikazana na severni strani železnice in zajema drugačne prometne tokove kot prejšnja varianta.

V juniju 2012 je bilo v dopisu št. 3507-2/06 Preveritev smernic za pripravo Državnega prostorskega načrta za cestno povezavo od Krškega do Brežic od Občine Brežice Ministrstvu za promet in infrastrukturo navedeno:

S strani DRSC ni strokovno sprejemljivo izvesti treh krožišč na razdalji 400 m, zato je občina Brežice predlagala pri TPV-ju T križišče. V nadaljevanju priprave dokumentacije je krožišče pri TPV-ju vrisano v grafiko, v tekstne dele pa je nekonsistentno navedeno. Upravičeno smatramo, da je rešitev nestrokovna ter vključena v zadnjem trenutku in niso upoštevani njeni vplivi na pretočnost prometa in drugi vplivi.

Prav tako je v omenjenih preveritvah navedena odločba št. 3752-28/2010/2-0006307 Ministrstva za promet z dne 23.09.2010 s katero se po izgradnji povezave Krško-Brežice ukine nivojsko križanje v Gornjem Lenartu. Naselje Gornji Lenart se bo dejansko presekalo na dva dela. Nedopustno je da DPN ustvarja nove probleme in poslabšuje življenjske razmere občanom. Lastniki zemljišč v Gornjem Lenartu, na obeh straneh železniške proge, imajo kmetijske površine na drugi strani železnice. DPN Krško – Brežice jim bistveno poslabšuje dostopnost do kmetijskih površin. Nekateri celo živijo na eni strani, delajo pa na drugi strani železniške proge.

Na 39 strani Okoljsko poročilo opredeljuje vpliv nove prometnice na stanje podzemnih voda. Navaja tri vodonosnike (slika 1, str. 39). Ne obravnava pa vpliva na nezvezni vodonosnik VTPodV_1008, ki poteka po Šentlenatski ježi in ga bo pokriti vkop presekala. Tako bodo odrezani vodnjaki južno od predvidene trase v Šentlenartu. Nasproti štabiona v Brežicah se del vode iz tega vodonosnika izliva v Strugo. Ob večjem deževju imajo hiše v neposredni bližini Šentlenartske ježe južno od predvidenega vkopa vodo v kletih.

Okoljsko poročilo na st. 123 navaja, da bodo vplivi načrtovane ceste neposredni in trajni na izgled krajine. Pod naseljem Šentlenart bo cesta presekala področje Vrbine s tranzitnim prometom in razvrednotila prostor z vidika možnosti uporabe za rekreacijo in sprehode. Presekana bo tako imenovana Zelena os mesta Brežic. Poleg železniškega koridorja bo nova trasa vnesla nov koridor in trajnostno razvrednotila kvaliteto življenja prebivalcev na severu Brežic, ki področje Vrbine uporabljajo za sprehode in rekreacijo.

Poglavje Okoljskega poročila na str. 126, ki obravnava vpliv nove cestne povezave Krško – Brežice na kakovost zraka in podnebne spremembe uporablja uradne podatke ARSO o kakovosti zraka na širšem območju in Računsko oceno emisije onesnaževanja in toplogrednih plinov zaradi cestnega prometa v letu 2011. Napoved prometnih obremenitev za novo cestno povezavo Krško - Brežice v fazi IDP je povzeta po Prometni študiji Appia d.o.o., iz leta 2013, napoved prometa za primerjalno cestno omrežje pa je povzeta po prometni študiji Trafcons d.o.o., iz leta 2009. Če povzamemo vse nam razpoložljive podatke bo največji porast prometa glede na leto 2011 pričakovati na Vrbinski cesti zaradi izgradnje vzhodne obvoznice Krško za 120% in do 65% na območju Brežic. Na zaključnem delu na navezavi na vzhodno obvoznico bodo prometne obremenitve leta 2038 presegale 18.600 vozil na dan, kar tri krožišča na 400 m razdalje nikakor ne bodo požirala. V tabeli 15 Prometne obremenitve načrtovanega cestnega omrežja v

letu 2038 ni predviden nov potek vzhodne brežiške obvoznice na severni strani železniške proge, ki bo navezoval dodatne prometne tokove, zato omenjeni podatki ne odražajo realnih pričakovanj.

V severnem delu Brežic bo nova prometnica povzročila poslabšanje kakovosti zraka, kar je v nasprotju načelom, da umestitev nove prometnice ne sme povzročati poslabšanja stanja v naseljenih področjih. Za področje Šentlenarta (kjer prometnice ni bilo) in krožišč pri Intermarketu zaradi dodatnega tranzitnega prometa pomeni drastično poslabšanje kakovosti zraka. Na str. 146 je navedeno, da posebni ukrepi niso potrebni. V naselju Šentlenart se bodo z novo prometnico in tranzitnim prometom življenjski pogoji bistveno poslabšali. Ker omejitveni ukrepi niso predvideni, stanovalci pričakujemo ustrezne odškodnine v 300 m pasu.

Prav tako okoljsko poročilo predvideva povečanje obremenitve hrupa ob novi prometnici. Največje poslabšanje bo v predelu Šentlenart in na območju treh krožišč. Po veljavnih prostorskih aktih občine Brežice ni mirnih območij poselitve in II. Območij varstva pred hrupom v vplivnem območju ceste, čeprav bi posamezna območja goste stanovanjske poselitve ob Lenartovi poti in cesti bratov Milavcev po mnenju okoljskega poročila lahko bila. Obremenitve s hrupom temeljijo na enakih podlagah kot obremenitve z emisijami in ne upoštevajo novonastalega stanja z spremembo trase vzhodne obvoznice Brežic. Po okoljskem poročilu so na področju Šentlenarta prekomerno ogrožene s vplivom hrupa Prečna pot 7, 9, po naši oceni pa tudi Prečna pot 15 in 16 in Lenartova pot 9 in 15 ob vhodu v odkriti vkop.

Trasa novo predvidene cestne povezave v območju krožišča TPV križa obstoječi 20 kV nadzemni elektro daljnovod, kar bo povzročilo dodatne stroške zaradi posegov v vplivno območje daljnovoda.

Predlagana trasa tudi poteka v neposredni bližini domačije Peterkovič pod HPG-jem, kateri se bodo življenjske razmere drastično poslabšale. Predlagana rešitev ne predvideva protihrupne ograje. Vpliv hrupa bo še večji, ker trasa mimo domačije Peterkovič poteka na cca 1.5 m visokem nasipu.

2. Naši predlogi

- DPN mora predvideti izgradnjo izvennivojskega prehoda z železnico za kmetijske stroje, pešce in kolesarje v naselju Gornji Lenart. Cestno povezavo v naselje Gornji Lenart je potrebno ustrezno razširiti in urediti odvodnavanje meteornih voda do križišča pri sedanjem nivojskem prehodu z železnico oziroma do hišne številke Gornji Lenart 18.
- Predlagamo spremembo poteka trase od profila 170, ca 150 m pred kmetijo Peterkovič. Novi potek trase naj bi potekal v smeri skladišča Petrol. V njegovi bližini naj se izvede izvennivojsko križanje z železnico in povezava skozi IPC Brezina. Po nivojskem prečenu industrijskega tira se ob železniški progi poveže s krožiščem na koncu vzhodne obvoznice. Povezava skozi IPC Brezina nikakor ne sme ustvariti nove delitev Brezine.
- V okviru DPN Kr-Br se izvede tudi odsek od krožišča pri Intermarketu do krožišča pri TPV-ju za zagotovitev cestne povezave z južne strani do TPV-ja in navezava na Lenartovo pot. Poruši se objekt na Tovarniški 8 in rekultivira odsek Ceste svobode.

Predlagane rešitve sledijo naslednjim usmeritvam:

- Prometnica ne sme poslabšati bivalne pogoje v stanovanjski soseski Šentlenart
- Prometnico je potrebno umestiti v obstoječe infrastrukturne koridorje
- Tranzitni promet na relaciji vzhod-zahod na severu Brežic ne sme na novo presekati obstoječa naselja
- Umestitev prometnice ne sme povzročati novih delitev naselij
- Ob izgradnji prometnice je potrebno nemudoma izvesti potrebne ukrepe za umiritev prometa ter preprečitev tranzitnega prometa v Lenartovi poti in Čolnarski poti
- Mesto Brežice se od Save do železnice ne sme deliti s prometnimi tranzitnimi koridorji
- Z umestitvijo prometnice je potrebno rešiti več problemov (prinesti mora dodano vrednost v prostor)
- Izgradnja prometnice ne sme poslabšati življenjskih pogojev v naselju Gornji Lenart
- IPC Brezina je potrebno povezati na vzhod in na zahod z cestno povezavo mimo naselij do AC
- Vzhodna obvoznica Brežic in obvoznica Krško – Brežice morata oblikovati logično povezan obroč okoli mesta, ki bo s severa preko nadvoza Brezina povezal zaledni promet z glavno mestno razvodnico Cesto svobode.

Obrazložitev obeh variant spremembe poteka trase

Umestitev DPN Krško-Brežice bo bistveno poslabšala življenjske pogoje prebivalcev v Šentlenartu in v celotnem severnem delu Brežic. Zato predlagamo spremembo poteka trase od profila 170 brez povezave na severni del Brežic v območje železniškega koridorja št.10 Dobova – Ljubljana in IPC Brezina, ki leži severno od železniškega koridorja. Omenjeno območje IPC Brezina je namenjeno poslovni dejavnosti, pretežno nepozidano in brez ustreznih cestnih povezav na AC. Pri Petrolovih skladiščih predlagamo izvennivojsko križanje z železnico in na severni strani navezavo na cesto iz smeri Spodnje Pohance. V nadaljevanju predlagamo dve varianti. Koridorja obeh variant sta priložena v prilogi. Izvedba križišč, odmikov in detaljnega poteka trase je predmet projektiranja.

Prva varianta (rdeča barva) poteka vzdolž železniške proge, mimo stavbe Kmečke Zadruge in severno ob 5. manipulativnem tiru. Nato poteka preko montažnih hal (Somaro d.o.o.), ki jih je potrebno odstraniti. Nato trasa prečka industrijski tir, zavije rahlo proti jugu vzdolž 5. manipulativnega tira in nadaljuje ob železniški progi do krožišča Vzhodne obvoznice. V IPC Brezina se izvede priključek v industrijsko cono in priključek v naselje Brezina. Nivojsko križanje v Brezini z železnico se ukine.

Druga varianta (zelena barva) se po prečkanju železniške proge pri Petrolu nadaljuje med Treppotovo vilo in ribnikom. Odlok o OPPN za IPC Brezina veljaven od aprila 2013 v 6. členu 3. poglavje govori o zahodnem kraku podaljška obstoječe osrednje ceste proti cesti v Spodnjo Pohanco in v 7. poglavju o južni povezovalni cesti ob obstoječem industrijskem tiru. Predlagana varianta poteka po tem koridorju in se ob železniški progi nadaljuje do krožišča Vzhodne obvoznice. Izvede se priključek v naselje Brezina. Nivojsko križanje v Brezini z železnico se ukine.



Obe predlagani varianti sledita uvodnim načelom:

- Naselje Brezina se ne deli s cestno povezavo v IPC Brezina
- Brežice od Save do železniške proge predlagana trasa ne deli.
- Dodana vrednost predlaganih tras je cestna povezava IPC Brezina na zahod z AC v Krškem in na vzhodno obvoznico. Transitni promet se spelje skozi IPC Brezina, kar bo omogočilo njeno oživitev.
- Predlagani trasi se smiselno povežeta z Vzhodno obvoznico in omogočita potek tranzitnega prometa mimo naselij ob obstoječem železniškem koridorju.
- Predlagani trasi bistveno ne poslabšajo življenjskih pogojev nekaj stanovanjskim hišam, ker že sedaj stojijo ob železniškem koridorju in ob obstoječih prometnih cestah.
- Predlagana varianta ne predvideva vhodnega prometa iz nove trase Krško – Brežice na C. bratov Cerjakov. Severni del Brežic bo tako postal zaprt za vhodni promet v Brežice. Vhodni prometni tokovi v Brežice iz zahoda (Krškega) in iz severa (Spodnja Pohanca) bodo potekali preko krožišča in nadvoza nad železnico vzhodno od Brezine po Cesti svobode. Transitni prometni tokovi pa se bodo nadaljevali po vzhodni obvoznici.

- Mesto Brežice bo dobilo z vzhodno obvoznico in povezavo Krško – Brežice okvir za širitev v prihodnjih desetletjih in navezavo na zaledne prometne tokove, ki bodo speljani izvennivojsko z železniško progo.

Predlagani varianti pomenita zmanjšanje stroškov zaradi opustitve izvedbe dragega pokritega vkopa in dodatnih zaščitnih ukrepov. Namesto njega je potrebno zgraditi bolj potrebno izvennivojsko križanje z železnico pri Petrolovih skladiščih. Če se bo povezava Krško – Brežice gradila prej kot Vzhodna obvoznica, bo potrebno iz DPN HE Mokrice prestaviti izgradnjo krožišča Brezina in navezavo do krožišča pri Intermarketu v DPN Krško-Brežice. Izdelovalec DPN naj preuči boljšo alternativno rešitev predlagani v DPN Krško-Brežice z vseh vidikov. Prav tako naj se z vseh vidikov preveri umestitve vzhodne obvoznice v okviru DPN HE Mokrice in DPN Krško-Brežice na območju mesta Brežice, ker sta projektni rešitvi nastajali sočasno in neodvisno.

3.3 Peticija Civilna iniciativa Vrbinska cesta

Umestitev HE Brežice in HE Mokrice z retenzijskimi površinami, drugi blok NEK, toplejša Sava, skladišče nizko radioaktivnih odpadkov itd. krajane občine Brežice vse bolj uvrščajo med drugorazredne državljane. Zaradi tega nikakor ne moremo in ne smemo biti zadovoljni z rešitvami, ki nam jih v zameno ponuja država. Nesprejemljivo je, da se prometne rešitve, ki bodo oblikovale prometne tokove in življenje v okolici Brežic prihodnja desetletja obravnavajo in načrtujejo parcialno v okviru več DPN in brez celovitega pogleda. Poleg tega se leta 2018 med ostalim ukinjajo nivojski prehodi z železnico (v Gornjem Lenartu, pri Petrolovih skladiščih in v Brezini).

Civilna iniciativa se je spontano oblikovala po javni predstavitvi Državnega prostorskega načrta (v nadaljevanju DPN) za cestno povezavo od Krškega do Brežic dne 12. Junija 2013. Predstavitev idejnih rešitev in odgovori na vprašanja niso zadovoljili poslušalcev. Omenjena predstavitev je bila namenoma medijsko slabo promovirana, zato je bila udeležba minimalna. Posamezni lastniki, katerim DPN predvideva rušenje objektov so bili predhodno osebno seznanjeni s projektom (beri odškodninam) in se na razgrnitvi sploh niso oglasili. Župan si ni privoščil spodrsjlaja, ki ga je bil deležen pri razgrnitvi Vzhodne obvoznice v okviru DPN za HE Mokrice. V KS Šentlenart smo pogrešali predhodno predstavitev projekta. Rešitve, ki jih DPN ponuja občini Krško so celovite, logične in ne puščajo odprtih problemov. V občini Brežice pa so rešitve necelovite in ostaja vrsta nerešenih problemov, ki naj bi jih reševali v okviru drugih projektov. DPN s svojim rešitvami poraja nove probleme in pušča odprta naslednja vprašanja:

- V naselju Gornji Lenart se bo po izgradnji cestne povezave zaprl nivojski prehod preko železniške proge (to je bilo podano šele na razgrnitvi). DPN ne predvideva izgradnje izvennivojskega prehoda za kmetijske stroje, pešce in kolesarje. Naselje se bo razdelilo na dva dela. Rešitev ni celovita.
- Povsem nesprejemljivo je, da medmestna povezava od Krškega do Brežic ustvari nov prometni koridor skozi strnjeno spalno naselje s pokritim vkopom (tunelom) pod Lenartovo potjo v vrednosti (1.1 mil. €). Smo res tako bogati, da si lahko privoščimo takšne rešitve. Pokriti vkop bo prekinil vodno žilo v Šentlenartski ježi.
- Za pokritim vkopom so na trasi ceste na razdalji 400 m predvidena tri krožišča. Vprašanje je če so zares potrebna in ali niso preblizu skupaj? Že danes so v konicah prometa zastoji. Kaj bo, ko bo tu potekal še tranzitni promet med AC in Krškim zaradi izognitve plačila cestnine?
- Izvedba novega krožišča pri Intermarketu in sprememba poteka Ceste Svobode je sprejemljiva. Do tega krožišča je speljana tudi Vzhodna obvoznica, ki se je po akciji Civilne iniciative za vzhodno obvoznico znašla na severni strani železnice. Predvideno je bilo, da se bo zaključila na južni strani železnice pri omenjenem krožišču in se potem preko izvennivojskega križanja povezala s Poslovno cono Brezina, kar ureja DPN HE Mokrice). To pa je novo dejstvo, ki ga DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic ni upošteval.

Če povzamemo predstavljene rešitve: DPN pelje tranzitni promet skozi strnjeno spalno naselje, kar prinaša nepotrebne stroške (pokriti vkop) motnje, hrup, emisije, vibracije, novi infrastrukturni koridor ipd.). V naselju Gornji Lenart in pri Petrolovih skladiščih pušča odprto vprašanje izvennivojskega križanja z železnico po ukinitvi nivojskega. Prometne tokove usmerja mimo poslovne cone Brezina, ki bo še naprej samevala in bila nezanimiva za podjetnike in investitorje.

Zaradi vsega navedenega predlagamo:

- DPN mora predvideti izgradnjo izvennivojskega prehoda z železnico za kmetijske stroje, pešce in kolesarjev naselju Gornji Lenart.
- Predlagamo spremembo poteka trase od profila 170 cca 150 m pred kmetijo Peterkoč. Novi potek trase naj bi potekal v smeri skladišča Petrol. V njegovi bližini naj se izvede izvennivojsko križanje z železnico in povezava s cesto v Obrtno poslovni coni. Skozi obrtno poslovno cono Brezina poteka

trasa po obstoječi cesti in se nato ob železnici poveže s krožiščem na koncu vzhodne obvoznice. Povezava nikakor ne sme ustvariti nove delitev Brezine.

- Iz krožišča pri Tušu naj se izvede priključek do predvidenega krožišča pri TPV-ju za zagotovitev cestne povezave z južne strani do TPV-ja in povezava na Lenartovo pot.

Omenjena rešitev je logična, ker usmerja tranzitni promet v obstoječe infrastrukturne koridorje in mimo Obrtne poslovne cone, kar bo omogočilo njeno oživitev in nova delovna mesta.

3.4 Podporniki Civilne iniciative Vrbinska cesta - Društvo za oživitev mesta Brežice:

Umeščanje HE na spodnji Savi je zahtevna naloga, ki jo zagotovo strokovno in zakonodaji ustrezno pripravljajo različne institucije in lokalne skupnosti. Ob samih energetskih objektih pa se v veliki meri spreminja okolje, s tem pa tudi način življenja in njegova kakovost. Zato je nujno, da vse aktivnosti potekajo skladno z natančnim in odgovornim vpogledom v danosti prostora, ki je zajeto v načrtovane posege.

Kadar projekti niso dovolj premišljeni in usklajeni s prebivalci, ni druge poti kot akcijske civilne iniciative, ki želijo ne samo, da imajo možnost dati pripombe, ampak predvsem, da se vse njihove tehtne pripombe upoštevajo.

Društvo za oživitev mesta Brežice je bilo ustanovljeno leta 2002 prav z namenom, da s pomočjo znanja, izkušenj in strokovnosti svojih članov opozarja na vrednote mesta Brežice in se trudi, da bi bile ne samo evidentirane, ampak tudi primerno ohranjene in spoštovane. Naše vodilo je mirno in strokovno delovanje v obliki predavanj, okroglih miz in pobud, ki prispevajo k temu, da mesto, ki ravno letos obeležuje 660. obletnico potrditve mestnih pravic, ostaja celovito, strnjeno, prepoznavno in oblikovano kakovostno ter skrbno.

Vtem smislu podpiramo tudi prizadevanja Civilne iniciative vrbinska cesta, ki v pritožbi na DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežice poudarja naslednje pomembne elemente svoje pobude:

- Mesto Brežice od Save do Železniške proge Zidani Most—Dobova se ne sme deliti s prometnimi tranzitnimi koridorji.
- Tranzitni promet na relaciji vzhod-zahod na severu Brežic ne sme na novo presekati obstoječa naselja.
- Vzhodna obvoznica Brežic in cestna povezava Krško-Brežice se morata logično povezati na severni strani železniške proge Preko nadvoza Brezina se bo zaledni promet povezal z glavno mestno razvodnico Cesto svobode.

Društvo za oživitev mesta Brežice podpira civilno iniciativo tako z vidika kvalitete življenja in zadovoljstva krajanov, ki tam živijo. Zakaj bi potekala cesta med hišami, če ni treba? In zakaj bi nekdo (država, občina) ljudem vsiljeval, kje bo cesta, saj jo navsezadnje uporabljamo ljudje in bi morali imeti tudi kakšno besedo pri umeščanju.

Ob navedenem poudarjamo, da so ceste in ustrezne prometne povezave samo del celovitosti projekta, ki tako pomembno sooblikuje naš prostor.

Žal pozabljamo na pomembne spomenike naše preteklosti, ki bodo ob tem izgubili pomen, ali pa bodo postali žrtev tokratnega napredka. Med le-te štejemo možnosti ohranitve in obnove Vile Treppo, ki se tudi v tem kontekstu zdi minimalna, pa čeprav bi jo bilo vredno ohraniti in zanjo najti ustrezno vsebino.

Prav tako je nujno ves čas vključevati tudi celovit izgled mesta, ki se ravno zaradi številnih posegov v prostor lepo odpira oziroma bo mesto ponovno imelo vedutni značaj mesta na brežcu. Tako je ne samo smiselno, ampak predvsem nujno, da je del celovitega projekta tudi ureditev zahodne fasade mesta, kar pomeni celote in ne samo cestne povezave pod njim. Na to smo v društvu že večkrat opozarjali, tudi že pred skoraj 10-timi leti na eni prvih okroglih miz o gradnji HE na spodnji Savi in vključevanju tudi širšega okolja.

3.5 Podporniki Civilne iniciative Vrbinska cesta - KS Šentlenart:

Svet KS Šentlenart podpira predlog Civilne iniciative Vrbinska cesta in se strinja z nadaljnjo preučitvijo predvidenih variant skozi IPC Brezina.

3.6 Podporniki Civilne iniciative Vrbinska cesta - Vrbinar:

Vrbinar, društvo za spremljanje umestitve objektov posebnega pomena v prostor, se strinja s predlogom Civilne iniciative Vrbinska cesta in predlaga, da se preučijo predlagane variante.

3.7 Krajan (na JO):

Pokriti vkop v Šentlenartu bi odpadel, če bi cesta namesto v pokritem vkopu potekala vzdolž železniške proge, izvennivojsko prečkala progo in se nadaljevala mimo Treppove vile..... ?)

3.8 Krajan (na JO):

Vzhodna obvoznica in cesta Krško – Brežice prereže Brežice na dva dela. Boljša je cesta, ki poteka severno, mimo Petrolovih skladišč

3.9 Krajan (na JO):

Vzhodna obvoznica se naveže na krožno križišče Intermarket. Želi komentar. Zakaj ni možno speljati ceste po severni strani železnice, Petrol, Treppovo vilo nad industrijsko cono Brežina

3.10 Krajan (na JO):

Ob izgradnji vzhodne obvoznice bo ves promet prišel v krožno križišče Tuš in na ostala krožna križišča, zato predlaga, da bi se promet z vzhodne obvoznice nadaljeval po severni strani do Petrola.

3.11 M. Šetinc (na JO):

Ali se pot za dostop do kmetijskih zemljišč prekine? Ali bi lahko cesto povezali tako, da ne bi imel daljše poti?

3.12 J. Šetinc:

Izgradnja poljske poti ob novi obvoznici iz Lenartove poti na parcelo št. 773/1, ter s tem omogočiti dostop na parcele št. 773/1 in 771/24.

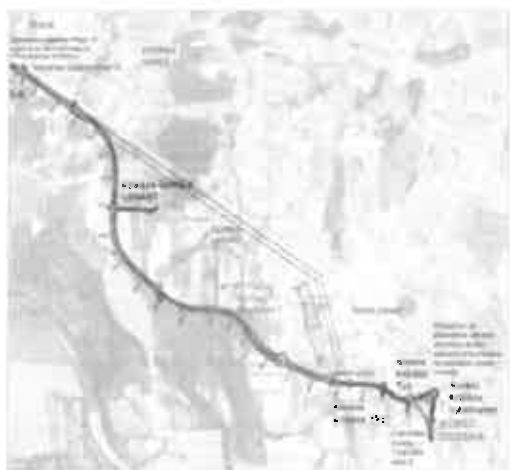
3.13 I. Ilovár (na JO):

Kje se pokriti vkop konča? Kje se konča Prečna pot? Kako bo dostopen objekt Prečna pot 22?

3.14 A. Hribar:

Predvideni priključek ceste in Gornjega Lenarta v smeri zahoda do priključka Gornji Lenart podaljša vožnjo do Brežic za več kot 2 km. Zato predlagam priključek proti jugu.

Drugi predlog: Po izhodu ceste iz pokritega vkopa predlaga smer proti severu do starega skladišča Petrola in nato vzporedno z železnico, tako kot je označeno z rdečo barvo.



3.15 Krajan Gornjega Lenarta (na JO):

Po izgradnji ceste Krško – Brežice in križišča Gornji Lenart se bo promet po obstoječi cesti skozi Gornji Lenart močno povečal. Do vasi ste predvideli široko cesto, v vasi je pa široka samo 2,5 m in čez vas bo povzročal prometni zamašek. Promet bo potekal dodatno s severni strani na cesto Krško – Brežice skozi vas.

3.16 Krajan Gornjega Lenarta (na JO):

Drugi priključek s ceste Krško – Brežice v Gornji Lenart se navezuje na makadamsko pot. Zakaj tudi te ceste ne uredite?

3.17 Krajan (na JO):

Kje je dostop in dovoz do objekta Prečna pot 7?

3.18 Krajan (na JO):

Kje bo urejen dostop do turistične kmetije?

3.19 Turistična kmetija Vimpolšek:

Umestitev povezave Krško - Brežice bo v naselju Šentlenart bistveno poslabšala življenjske pogoje (hrup, emisije) in prekinila nekatere prometnice (Prečna pot). Zaradi obremenjenosti treh krožišč (TPV, TUŠ in Intermarket) na razdalji 400 m se bo promet po Lenartovi poti in v nadaljevanju po Čolnarski poti še povečal. Omenjeni koridor je že sedaj jutranja vpadnica v mesto Brežice. Širina in potek obeh ulic je neprimeren za dvosmerni promet.

Zato zahtevamo:

Pred gradnjo je potrebno uradno izmeriti obremenjenost s hrupom, da se bodo lahko izvedla kasnejša primerjalna merjenja.

Pokriti vkop je potrebno podaljšati v smeri Krškega za ca. 70 m, tako da bo cela šentlenartska ježa pokrita in revitalizirana z zemlino.

Na začetku vkopa iz smeri Krško je potrebno v največji meri ohraniti obstoječe drevje z leve in desne strani ter postaviti 2,5 m visoko protihrupno ograjo od začetka vkopa do struge kanala iz Treppovih bajerjev v dolžini ca 20m.

Lenartovo in Čolnarsko pot je potrebno ustrezno urediti, da se umiri promet in prepreči tranzitni promet, zato je potrebno na koncu Lenartove poti pri izhodu z Cesto bratov Cerjakov in še dvakrat vmes zgraditi »ležeče policaje« v obliki kakor je zgrajen v Krški vasi s pravilno označitvijo.

Iz krožišča pri TPV-ju je potrebno izvesti novo povezavo na Lenartovo pot z razširitvijo Ulice Elizabete Zorko. Prav tako je potrebno podaljšati cesto proti severu in jo komunalno urediti na Valvazorjevo ulico do prej omenjene nove povezave.

Krak Lenartove poti mimo št. 7, 9, in 15 je potrebno povezati s poljsko potjo v Vrbini, da bomo kmetje iz Lenartove pot, Črnca in ostalih vasi imeli dostop do njiv v Vrbini.

Turistična kmetija pri Vimpolških bi z ukinitvijo izstopa na glavno cesto pri Tušu praktično ostala odrezana od povezave z glavno cesto, oziroma z najlažjim dostopom, zato je potrebno to upoštevati pri krožišču pri TPV-ju, da se naredi izhod in oznaka "Turistična kmetija pri Vimpolških", po dosedanji cesti.

S kratka: krožišče pri TPV-ju mora biti tako veliko, da ne bo okrnjen dosedanji promet, ampak da bo narejena povezava na Prečno pot, na ulico Elizabete Zorko in na Valvazorjevo. To se mora izvesti predhodno ali najmanj istočasno s krožiščem, ne glede na ime investitorja, da stanovalci in naši gostje ne bodo imeli otežen dostop.

Te zahteve so realne in zato jih preučite strokovno in z zdravo kmečko pametjo. Povabite me na razgovor, da se o konkretnih zadevah pogovorimo in najdemo ustrezen rešitev, ker zvoniti po toči je prepozno za vse udeležence v tem projektu. V končni fazi s to cesto bomo živeli mi krajan, vi pa boste pobasali svoj denar in odšli.

3.20 J. Šetinc:

V smeri proti Krškem izgradnja protihrupnega zidu do konca pokritega vkopa do potoka.

3.21 J. Šetinc:

Vkop mora biti pokrit v svoji celotni dolžini.

3.22 Obzorje SGP d.o.o.:

V imenu lastnikov parcel št.: 20/18; 20/19; 20/20; 25/2 in 25/3 vse k.o. Šentlenart, se na Vas obračamo v zadevi Državnega prostorskega akta, ki je v pripravi in sicer za graditev nove regionalne ceste od Krškega do Brežic.

Naše podjetje, ki uporablja navedene parcele, ki so v lasti družbenikov in družbe, bo v bližnji prihodnosti premestilo dejavnost v Industrijsko poslovno cono v Brezini. Na podlagi tega Vam nudimo možnost dogovora glede prodaje zgoraj navedenih parcel, za potrebe izvedbe projekta nove regionalne ceste.

Z odkupom naših parcel bi se zadeva lahko spremenila do te mere, da ne bi bilo potrebno izvajati pokritega vkopa in bi trasa nove ceste potekala po njih. Posledično temu bi se bistveno zmanjšali stroški tega dela ceste (oz. pokritega vkopa) in s tem tudi izvedba celotnega projekta.



3.23 Kremuldin d.o.o.:

Družba Kremuldin d.o.o. je lastnica nepremičnin pare. št. 20/13 in 26/4 k.o. Šentlenart, kjer opravlja svojo dejavnost, ki je veleprodaja blaga za pekarsko, slaščičarsko in mesno industrijo. Na navedenem naslovu Lenartova pot 28, se nahajajo poslovni prostori, ki so sestavljeni iz upravnega dela, skladiščnega dela in manipulativnega prostora, ki je potreben za delovanje podjetja.

Družba je gradbeno dovoljenje za gradnjo na svojih nepremičninah pridobila dne 14.01.1998, izdano je bilo s strani Upravne enote Brežice, s številko 351/02-330/97-5.

Upravna enota Brežice je za objekt na nepremičninah družbe izdala tudi uporabno dovoljenje in sicer dne 27.11.1998 pod opr. št. 351/02-330/97-2.

Kot lastnica družbe Kremuldin podajam v zakonskem roku pripombe in predloge k osnutku državnega prostorskega načrta za cestno povezavo od Krškega do Brežic in okoljskega poročila. Odločno nasprotujem vsem predvidenim posegom v prostor na območju, ki tangira naše nepremičnine in bom tovrstnim posegom nasprotovala v celoti ter pri tem uporabila vsa razpoložljiva pravna sredstva za preprečitev predvidenega posega, razen v primeru odkupa celotne lokacije poslovne enote Brežice z poslovnim objektom vred.

Glede na navedeno nasprotujem predvideni gradnji in posegom na našo lastnino zaradi utemeljenih zasebnih in poslovnih interesov.

Odločno nasprotujem gradnji predvidene trase cestne povezave med Krškim in Brežicam, saj je le ta umeščena dobesedno pod naše objekte, kar je glede na obrazložitev v nadaljevanju nemogoče in na takšen potek trase nikakor nimam namena in ne bom pristala.

Ne gre spregledati dejstva, da že od leta 1998 na svojih nepremičninah opravljamo gospodarsko dejavnost, ki je izključno vezana na dobavo dodatkov za pekarsko, slaščičarsko in mesno industrijo po celi Sloveniji, torej večjemu številu kupcev. Gre za blago, ki ga je potrebno dnevno odvažati iz področja, ki je zajeto s predvideno traso in glede na predvideno traso bi bilo poslovanje podjetja za ves čas gradnje povsem onemogočeno. Zaradi gradnje predvidene trase bi morali prenehati dobavljati blago kupcem, izgubili bi naročnike, saj obstajajo na trgu tudi drugi ponudniki tovrstnih izdelkov, kar bi pomenilo gotovo zaprtje podjetja in posledično uveljavljanje odškodnine od države, zaradi povzročitve propada podjetja.

Kakovost nepremičnin bi se v primeru realizacije načrtane trase ceste Krško - Brežice popolnoma razvrednotila, saj več ne bi bila uporabna za dejavnost, ki se na naših nepremičninah sedaj opravlja, saj za dovoz blaga iz Nemčije in Hrvaške uporabljamo vlačilce tudi s skupno dolžino 18 metrov, po predvideni rekonstrukciji to več ne bi bilo izvedljivo in bi bila nepremičnina, ki ima naravo predvsem skladiščnega prostora povsem neuporabna. Zaradi predvidenega posega bi namreč izgubili dovoz za velika tovorna vozila, ki ga sedaj imamo.

Ne gre spregledati dejstva, da je na nepremičninah urejen park, kar sodi v okvir dejavnosti, saj prihajajo na naslov Lenartova pot 28 poslovni partnerji, ki čedalje bolj ocenjujejo poleg prodajanih izdelkov tudi celostno ureditev podjetja, ki deluje že 20 let. Gre za mnogoletna vlaganja, ki bi se v primeru izvedbe predvidene trase čez noč spremenila v nič, kar je nedopustno in na to ne bom pristala.

Ob sami gradnji predvidene trase, kjer je na nepremičninah predviden vkop kar 12 metrov, bi na samem objektu v neposredni bližini prišlo do nepopravljive škode. Sama gradnja bi zagotovo povzročila premike tal in s tem tudi temeljev zgradbe.

Ko gre za prostorsko načrtovanje, ki ima tako korenite posledice na lastnike objektov na katerega se posega in na njegove nepremičnine velikih vrednosti, je treba posebej poudariti, da mora biti tako

načrtovanje strateško, dolgoročno, vnaprej predvidljivo ter tako določno, da se nanj lahko posameznik utemeljeno zanese pri sprejemanju odločitev glede investicij v nepremičnine, ki so v njegovi lasti. Družba ima na svojih parcelah uradno registrirano dejavnost z vsemi potrebnimi dovoljenji, sedaj pa bi ta predvideni poseg v okolje čez noč popolnoma uničil poslovanje.

Predvidena izgradnja bi v vsakem primeru pomenila tudi občutno poslabšanje kakovosti okolja zaradi večjega onesnaževanja z izpušnimi plini, večjega hrupa zaradi povečanega prometa. S predvidenim posegom v prostor bi se tako občutno poslabšala kakovost zunanjega življenjskega okolja, objekt bo povsem neuporaben, po vsej verjetnosti primeren za rušenje, zunanja ureditev v celoti uničena, objekt ne bi imel možnosti opravljanja registrirane dejavnosti zaradi nemožnosti dostopa velikih tovornih vozil. Predvideni poseg bi pomenil grob poseg in omejitev moje lastninske pravice, na kar pa nimam namena pristati. Zaradi predvidenega posega v najožje okolje poslovne stavbe in pod zemljiščem družbe bi država prekršila temeljno ustavno načelo sorazmernosti, ki je ključen pogoj za razlastitev.

Sklepno:

Predvidena trasa ceste je za nas nesprejemljiva, saj gre za nerazumen poseg v naše nepremičnine, za gradnjo vkopa, ki bi v času gradnje, kakor tudi po opravljeni gradnji v celoti uničil tako sedanje stanje nepremičnine s parkom, kakor tudi celoten poslovno skladiščni objekt, sploh pa bi izvedba pomenila prekinitev poslovanja naše družbe, najprej zaradi nezmožnosti poslovanja na lokaciji v času gradnje, v nadaljevanju pa zaradi nefunkcionalnosti dovoza, ki ga za naše potrebe sploh ne bi bilo v obliki, ki bi dopuščal dovoz z velikimi kamioni.

Vsi posegi v prostor na območju, kjer so naše nepremičnine ter neposredno zadevajo tudi nas so nedopustni, zato predlagamo odkup celotne lokacije družbe in našo selitev na drugo lokacijo.

3.24 A. Zorko:

Po pregledu projektne dokumentacije sem ugotovila, da nimam več izhoda iz stanovanjske hiše. Stanujem na naslovu Pešpot 12 in hiša je preko Prečne poti povezana z javnim cestnim omrežjem. Z izgradnjo nove obvoznice se ta povezava prekine in ni nove rešitve. Poudarjam, to je edina cestna povezava z stanovanjsko hišo na naslovu Pešpot 12, Brežice.

3.25 Prodoma d.o.o.:

Smo lastniki parc. št. 17/3, 17/6, 16/3 in 17/5 vse k. o. Šentlenart. Na teh parcelnih št. stoji trgovski center TUŠ Brežice in TC Rondo.

Pripombo dajemo na rešitev krožnega križišča TPV. Rešitev, katera je prikazana v DPN-ju ni primerna, saj ne upošteva možne priključitve navedenega T.C. Obstoječi vhod iz Milavčeve ulice preko Prečne poti je pomanjkljiv in nezadosten. Nujno upoštevati možnost dodatnega vhoda v obstoječi T.C. iz načrtovanega rondoja TPV.

3.26 D. Florjanič:

Promet na Cesti bratov Cerjakov je že itak povečan, ker se vozniki, še posebej vozniki vozil s priklopniki izogibajo plačevanju cestnine. Karakteristike ceste ne dovoljujejo že sedanjega prometa, še posebej pa povečanega.

Po sedanjem predlogu se nivojski železniški prehod pri vili Treppo zapira in Cesta bratov Cerjakov naj tako postane slepa ulica (odločba o zaprtju železniškega prehoda pri vili Treppo).

3.27 Krajan:

Podajam pripombo oziroma predlog v zvezi osnutka državnega prostorskega načrta za cestno povezavo od Krškega do Brežic in sicer za stanovanjski objekt na parceli 11/6, k. o. 1281 Šentlenart, kjer je v neposredni bližini stanovanjskega objekta in pripadajoče parcele predvidena pasivna protihrupna ograja in v nadaljevanju tudi protihrupna zaščita prostorov, občutljivih za hrup, za stanovanjski objekt Prečna pot 7, parc. št. 11/6, k. o. 1281 Šentlenart, obseg pasivnih ukrepov pa se določi v projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja.

Danes je objekt dejansko praktično v centru mesta in je povezan s cesto s samim centrom oziroma nakupovalnimi centri Tuš, nakupovalnim centrom Intermarket, bencinsko črpalko in podobno. Prav tako je Prečna pot povezava na regionalno cesto I. reda št. 220 in je dejansko povezava, ki jo uporabljamo na poti v službo in ostalih opravkih, kar pa se bo vse po postavitvi protihrupne ograje izničilo, saj bo Prečna pot postala slepa ulica, dostop do prodajaln in glavne cestne povezave pa bo onemogočen. S samo postavitvijo protihrupne ograje pa bo navedeni objekt postal popolnoma razvrednoten, življenje za ograjo bo neznosno, saj bo obstajal občutek utesnenosti, prav tako pa bo dosedanje življenje v naravi in ob

enem v samem centru postalo popolnoma utesnjeno, pogled na zelene travnike in njive pa bo zakrit s protihrupno ograjo navedeno v 4. odstavku 19. člena osnutka Uredbe o državnem prostorskem načrtu za cestno povezavo od Krškega do Brežic. Po navedeni cestni povezavi bo potekal ves promet osebnih in tovornih vozil, pri čemer postavljena protihrupna ograja ne bo nudila ustrezne protihrupne zaščite in bo sam objekt prekomerno obremenjen s hrupom, kar bo ob okrnjenem pogledu predstavljalo neznosne pogoje za samo življenje.

Prav tako bo sama izgradnja cestne povezave od Krškega do Brežic predstavljala velik gradbeni projekt, kjer bo delo potekalo s težko gradbeno mehanizacijo in tovornimi vozili v neposredni bližini stanovanjskega objekta, kar bo dodatna obremenitev objekta s tresljaji, saj gre za starejši objekt zgrajen okoli leta 1960.

V 4. odstavku 40. členu osnutka Uredbe o državnem prostorskem načrtu za cestno povezavo od Krškega do Brežic je navedeno da se predvidi pasivna protihrupna zaščita prostorov, občutljivih za hrup, za stanovanjski objekt v Brežicah za objekt Prečna pot 7, pare. št. 11/6, k. o. 1281 Šentlenart, obseg pasivnih ukrepov se določi v projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja, kar bo predstavljalo nezanemarljiv strošek zaščite s hrupom navedenega starejšega objekta.

Glede na zgoraj navedeno predlagam da preučite vse zgoraj navedena dejstva in ob tem tudi upoštevate določila 4. odstavku 40. členu osnutka Uredbe o državnem prostorskem načrtu za cestno povezavo od Krškega do Brežic in s tem dodatne nezanemarljive stroške predlagam da proučite možnost odkupa objekta za primerno odškodnino.

Stališče: Pripombe, ki nasprotujejo trasi na območju občine Brežice, se smiselno upoštevajo.

V času priprave stališč je bila izdelana preveritev tras, ki jih je predlagala CI, pa tudi preveritev še drugih možnih potekov (Preveritev tras cestne povezave Krško–Brežice na območju Brežic na podlagi pripomb z javne razgrnitve osnutka DPN, Acer Novo mesto, april 2014). Predmet preveritve so bile trase oz. variante:

- Varianta 1 - osnovna varianta z javne razgrnitve s pokritim vkopom,
- Varianta 1a - podvarianta Variante 1, z dodatno načrtovanimi prevezavami obstoječih cest severno od železniške proge in ukinitvijo nivojskega železniški prehoda v Šentlenartu,
- Varianta 2 - skozi IPC Brezina,
- Varianta 3 - po južni strani IPC Brezina,
- Varianta 4 - kombiniran potek variante 2 in variante 3 in
- Varianta 5 - z izvenivojskim prečkanjem železnice med Pesjem in Gornjim Lenartom,

vse na območju občine Brežice (od meje z občino Krško do navezave na Vzhodno obvoznico Brežic).

Za vse navedene variante je bilo opravljeno vrednotenje s prostorskega, varstvenega (okoljskega), funkcionalnega in ekonomskega (prometnoekonomskega) vidika, ki je pokazalo, da so vse obravnavane variante sprejemljive z vseh vidikov vrednotenja in med njimi niso bile ugotovljene bistvene razlike. Varianta 2 in Varianta 3 ter kombinacija teh dveh, varianta 4, so bile po več področjih primerjave ocenjene kot najmanj primerne. Primerjava vrstnega reda preostalih variant je pokazala, da sta najprimernejši Varianta 1a in Varianta 5. Ključno merilo za odločitev o najustreznejši varianti je bila ugotovitev, da je dobila Varianta 1a oceno »zelo nizka primernost« glede vplivov na podzemne vode in na kmetijske površine, varianta 5 pa tako nizke ocene ni dobila na nobenem področju vrednotenja. Zato je bila kot najustreznejša varianta predlagana Varianta 5. Ta trasa poleg reševanja cestne povezave med Krškim in Brežicami rešuje tudi nivojske železniške prehode. Ocenjena je bila kot zelo ugodna z vidika racionalne porabe prostora, kar se odraža tudi v ocenah z varstvenega vidika. Je najustreznejša z vidika zasedbe najboljših kmetijskih zemljišč, ki je pri tej varianti najmanjša. Ta trasa ne tangira arheološkega najdišča Šentlenart, v najkrajši dolžini poteka po zelo občutljivem visoko izdatnem medzrnskem vodonosniku in v najkrajši dolžini poteka preko poplavnega območja. Vplivi hrupa bodo zmanjšani na sprejemljivo raven z ustreznimi protihrupnimi ukrepi, ki bodo hkrati zmanjšali tudi obstoječi hrup železniškega prometa. V prostorskem smislu so njene prednosti majhna poraba prostora, potek v obstoječem koridorju železniške proge ter dobra navezava z IPC Brezina. S funkcionalnega oz. gradbenotehničnega vidika je prednost trase v njeni najkrajši dolžini ter najmanjšem številu večjih objektov, količini zemeljskih del in viškov izkopanih materialov. Skladno s tem je Varianta 5 tudi investicijsko najcenejša in najboljša s prometnoekonomskega vidika.

Varianta 5 je bila predstavljena Občini Brežice, ki je v dopisu št. 3507-2/2006 z dne 20.6.2014 to traso ocenila kot neustrezno.

Na sestanku, ki je bil dne 8. 10. 2014 v prostorih Ministrstva za okolje in prostor, pa je bilo v skladu z dopisoma Direktorata za infrastrukturo št. 3712-11/2006/107-00721217 z dne 17. 3. 2014 (sektor za ceste) in št. 4111-10/2011/209-00711194 z dne 28. 2. 2014 (sektor za železnice) potrjeno, da je **varianta 5**, ki iz gradiva »Preveritev tras cestne povezave Krško–Brežice na območju Brežic na podlagi pripomb z

javne razgrnitve osnutka DPN«, izhaja kot najustreznejša, primerna kot osnova za nadaljnje načrtovanje. Sklenjeno je bilo, da se bodo v nadaljevanju izdelale vse potrebne strokovne podlage za varianto 5, ki bodo podlaga za izdelavo osnutka DPN, ki bo javno razgrnjen. Časovno bo nadaljevanje postopka priprave DPN opredeljeno, ko bodo za to zagotovljena finančna sredstva.

3.28 J. Žarič:

Sva lastnika parcele 11/5 pri predvidenem krožnem križišču TPV. Naša družinska hiša je oddaljena cca 9 m od protihrupnega nasipa $H = 2,50$ m in od predvidene ceste in »rondoja«. Naša ulica se zapira. Torej, če obvelja ta varianta, potem naj investitor poravnava s tem nastalo izgubo vrednosti vseh nepremičnin na naši parceli. Vsi objekti ob cesti Krško Brežice, ki se rušijo (odkupujejo), so na večji oddaljenosti od ceste, kot je naša hiša. Upam, da civilna iniciativa (ki jo podpiramo) spremeni to nevarno stanje, ki je predloženo. 4 rondoji na cca 800m ceste in druge nelogičnosti (tunel, rekultivacija Ceste svobode, delitev naselja, zapiranje ulic,...!)

Stališče: Glej stališče v točki 5.2.

3.29 Krajan (na JO):

Ali cesta pri topolovih nasadih poteka po državnem zemljišču?

Stališče: Lastnik teh zemljišč je Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov Republike Slovenije.

3.30 Krajan (na JO):

Kakšna je ureditev ceste in na kakšen način je pred poplavami varovana domačija ob Mostu Struga (B.2:5-1).

Stališče: Ureditev regionalne ceste je bila v osnutku DPN usklajena z rešitvami, načrtovanimi v DPN za območje HE Brežice, ki med drugim vključujejo tudi protipoplavno zaščito za okoliško poselitev. Za zaščito omenjene domačije pred poplavami je v DPN za območje HE Brežice predvidena izvedba visokovodnega nasipa, po katerem je bila v osnutku DPN načrtovana tudi trasa regionalne ceste. Vendar pa je v fazi priprave stališč do pripomb prišlo do odločitve, da se na območju občine Brežice potek trase regionalne ceste spremeni in premakne severno od železniške proge, tako da se varovanje omenjene domačije še naprej rešuje skladno z določili DPN za območje HE Brežice.

3.31 Krajan (na JO):

V Brežicah je veliko rondojev. Lahko bi bili montažni.

Stališče: Izraženo je mnenje.

3.32 F. Peterkovič:

Vprašanje za župana. Kdaj se bo začelo z zložbo (komasacijo) kmetijskih zemljišč?

Stališče: Gre za postopke, ki niso predmet DPN.

3.33 Krajan (na JO):

Kako bo potekal dostop do kmetijskih zemljišč v času gradnje, kakšna bo kvaliteta bivanja v tem času?

3.34 Krajan iz Gornjega Lenarta (na JO):

Glede na to, da je bilo povedano, da bo nivojski železniški prehod v Zgornjem Lenartu ukinjen, so krajan opozorili, da imajo kmetje iz severnega dela Gornjega Lenarta kmetijska zemljišča na južni strani železniške proge in jih zanima, kako bodo dostopali do teh kmetijskih zemljišč.

Stališče: Vse prekinjene povezave bodo ustrezno nadomeščene. V uredbi o DPN je tudi že navedena obveznost, da se zagotovi dostopnost do zemljišč in objektov med gradnjo.

4. Pripombe glede odkupov/rušitev objektov, odškodnin

4.1 Krajan (na JO):

Kako bo z odkupovanjem nepremičnin?

4.2 Krajanka (na JO):

Ali je postopek ocenitev in odkupovanj javen?

Stališče: Po uveljavitvi uredbe o DPN 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 investitor.

V okviru postopka odkupov zemljišč za potrebe gradnje gospodarske javne infrastrukture lahko lastnik zemljišča skladno s 105. člena Zakona o urejanju prostora (ZUreP-1, Ur. l. RS, št. 110/2002 (8/2003 popr. Ur. l. RS, št. 58/2003-ZZK-1, 33/2007-ZPNačrt) zahteva namesto plačila odškodnine dodelitev enakovredne nadomestne nepremičnine. Primarnost nadomestila v naravi je v ZUreP-1 posebej določena v primerih, ko se odkupi del stavbe, ki ga zavezanec uporablja za stanovanje, ali ko so predmet odkupa oz. razlastitve nepremičnine, ki so osnovna sredstva za opravljanje poklicne ali kmetijske dejavnosti lastnika oz. razlastitvenega zavezanca. 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 ceste (če je ta investitor) zemljišč, razen tistih, ki v naravi predstavljajo državno cesto, nima v upravljanju. Ravno tako ima lastnik zemljišča skladno z 99. členom ZUreP-1 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 105. členom ZUreP-a, 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 (DPN, OPN, OPPN), kakor tudi dejansko stanje nepremičnine.

5. Druge pripombe

5.1 Infra d.o.o.:

Pripombe predlagamo na osnovi določil in obvez sprejetih dokumentov :

1. »Uredbe o državnem prostorskem načrtu za območje hidroelektrarne Brežice«, ur. list RS št. 50/2012 z dne 29.6.2012
2. Koncesijske pogodbe za izkoriščanje energetskega potenciala spodnje Save in pripadajočih aneks-ov ter pripadajoče »Uredbe o koncesiji za izkoriščanje energetskega potenciala Spodnje Save«, ur. list RS, št. 21/1994 z dne 22. 4. 1994.
3. določil ZPKEPS in ZPKEPS-1
4. Sklepa vlade RS in pogodbenih določil RS MKO / INFRA d.o.o. o obveznostih in izvajanju del izvajalca gospodarske javne službe urejanja voda na vplivnem območju energetskega izkoriščanja Spodnje Save.

Predlagamo, da se v osnutek DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic dopolni v obsegu: - 15. člen, (5) odstavek se dopolni: V obratnem primeru, da drenažni kanal še ni izgrajen, se tehnične rešitve uskladijo z načrtovanimi rešitvami po DPN za območje HE Brežice tako, da se zgradi celovita tehnična

rešitev odvodnjavanja poplavnih voda, voda za reguliranje gladine podzemnih voda in drugih meteornih voda cestnega telesa.

5.2 Infra d.o.o.:

-15. člen, (6) odstavek se dopolni: V obratnem primeru, da visokovodni nasip še ni izgrajen, se tehnične rešitve uskladijo z načrtovanimi rešitvami po DPN za območje HE Brežice tako, da se zgradi celovita tehnična rešitev izgradnje visokovodnega nasipa za zaščito naselja Šentlenart pred visokimi vodami Q100 in na nasipu predvideni odsek regionalne ceste od P180 do P190.

Stališče: Pripombe oz. predlogi so že upoštevani. Rešitve v osnutku tega DPN so usklajene z rešitvami iz DPN za območje HE Brežice. Trasa regionalne ceste bo na območju občine Brežice spremenjena (glej stališča v poglavju 3).

5.3 Infra d.o.o.:

Pripomba na 17. člen, (4) odstavek:

Navedeni so materiali v obsegu 223.000 m³, kateri se pridobijo iz »stranskega odvzema. Vprašanje je, kje je ta stranski odzem? Če je predlog stranskega odvzema in lokacij materialov na območju DPN za HE Brežice, potem je potrebno navesti to lokacijo ali območje ter opredeliti izvajanje aktivnosti. Še posebno iz razloga, ker stroškovno gledano aktivnost predstavlja eno od večjih postavk gradnje ureditev in obenem posega v masno bilanco na območju DPN za HE Brežice.

Predlagamo, da se v citatu točke navede ali boljše opredeli:

- da se ta material odvzame na obstoječi vodni infrastrukturi v območju DPN za HE Brežice in vgradi v cestno infrastrukturo,
- da je ob odvzemu materiala (naplavin) poravnajo vsi stroški »vodnih povračil in vodnih pravic«,
- da je potrebno mikrolokacijo in količino odvzema uskladiti s izvajalcem gospodarske javne službe urejanja voda na vplivnem območju energetskega izkoriščanja Spodnje Save in koncedentom iz Koncesijske pogodbe za izkoriščanje energetskega potenciala spodnje Save.

Stališče: Pripomba se smiselno upošteva. V DPN zaradi nedefinirane časovnice ni smiselno podrobneje določiti lokacije stranskih odzemov. Mikrolokacija se določi v postopkih po sprejetju DPN.

V osnutku DPN je predvideno, da se material pridobi iz stranskega odvzema. Dovoz materiala na gradbišče bo predvidoma potekal iz bližnjih kamnolomov, betonarn in asfaltnih baz, dejanska odzemna mesta, asfaltna baza, separacije in betonarne pa bodo lahko natančno določene šele po izbiri izvajalca gradbenih del. Na samem gradbišču načrtovanih ureditev postavitev asfaltna baza separacije ali betonarne načeloma ni predvidena. Blizu predvidene lokacije gradnje je namreč več možnih lokacij stranskih odzemov; v bližini trase se nahajajo kamnolom, betonarna in asfaltna baza ter gramoznica s certificiranimi drobilnicami in separacijami, ki omogočajo pridobitev vseh vrst potrebnih granulotov, betonskih in asfaltnih mešanic. Poleg tega je v bližini načrtovane gradnje hidroelektrarne, v okviru katere bodo izvedeni obsežni izkopi materiala, ki se lahko uporabi pri gradnji načrtovane regionalne ceste.

5.4 Infra d.o.o.:

Dopolni naj se 17. člen, (12) odstavek: Ob začetku izvajanja gradbenih del se o tem obvesti tudi izvajalce gospodarske javne službe urejanja voda na vplivnem območju energetskega izkoriščanja Spodnje Save.

Stališče: Pripomba se ne nanaša na vsebine, ki so predmet DPN.

5.5 ARAO agencija za radioaktivne odpadke:

DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic razveljavlja ureditve na delu območja DPN za odlagališče nizko in srednje radioaktivnih odpadkov (NSRAO) na lokaciji Vrbina v občini Krško, za katerega je bila sprejeta in objavljena Uredba o DPN v Ur. list. RS, št. 114/2009. Na obravnavanem območju so načrtovane ureditve prometne infrastrukture ter energetska in komunalna infrastruktura za potrebe odlagališča, zato je ARAO v postopku preveritve smernic v juliju 2012 v sklopu smernic MKO, Uprave za jedrsko varnost posredoval zahteve v zvezi s predmetnimi ureditvami.

Ob preverbi razgrnjenega gradiva ugotavljamo, da ni nedvoumno razvidno, ali so vse zahteve iz smernic URSJV, vezane na DPN za odlagališče NSRAO, upoštevane. Zato predlagamo naslednje dopolnitve odloka o DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic:

a) Odlagališče NSRAO mora biti dostopno v primeru stoletnih poplavnih vod, zato je potrebno tudi regionalno cesto projektirati v skladu s 3. odstavkom 20. člena ter 7. in 8. odstavkom 26. člena uredbe o DPN za odlagališče NSRAO. Predlagamo, da se omenjene zahteve dodajo v uredbo o DPN za cestno povezavo Krško Brežice.

Stališče: Pripomba je že upoštevana. Regionalna cesta je načrtovana na koti, ki upošteva Q_{100} . Ureditve, ki so načrtovane v sklopu strokovnih podlag za DPN, so načrtovane z upoštevanjem glavin stoletnih voda (Q_{100}), ki izhajajo iz predhodno izdelanih študij. Glede na to bo po regionalni cesti, načrtovani s tem DPN, mogoč dostop do odlagališča NSRAO tudi v času stoletnih voda.

b) Elementi ceste in cestnih priključkov, ki predstavljajo dostop do odlagališča NSRAO, morajo zadovoljevati zahteve 1. in 4. odstavka 20. člena Uredbe o DPN za odlagališče NSRAO. Predlagamo, da se omenjene zahteve dodajo v uredbo o DPN za cestno povezavo Krško Brežice.

Stališče: Pripomba je že upoštevana. Dostopnost oziroma prevoznost križišč in krožnih križišč je bila preverjena z vozilom, ki ustreza vsem pogojem, ki jih je zahteval NEK. Uredba o DPN se dopolni tako, da se navede zahteva, da mora cesta omogočati izvedbo izrednih prevozov tako po gabaritih kot po teži (prevoz z vlačilci širine 5,0 m, dolžine do 20 m, osni pritisk 20 t).

c) Navedbe 1. odstavka 11. člena in 16. člen uredbe o DPN za cestno povezavo Krško Brežice ne upoštevajo ureditev iz 2. odstavka 20. člena uredbe o DPN za odlagališče NSRAO, ki predvideva na celotnem odseku ceste, od priključka NEK do južnega roba odlagališča, dvosmerno kolesarsko stezo, ločeno od vozišča z zelenim pasom, na območju Industrijske cone Vrbina pa še hodnik za pešce in javno razsvetljavo. Predlagamo, da se omenjene zahteve dodajo v uredbo o DPN za cestno povezavo Krško Brežice.

Stališče: Pripomba je že upoštevana. Za vodenje pešcev in kolesarjev je vse do priključka NSRAO načrtovana večnamenska pot; ta je od priključka NEK do priključka pri odlagališču NSRAO organizirana po obstoječi lokalni cesti, ki se na tem odseku ohrani prav zaradi te funkcije. Za vodenje kolesarjev in pešcev na odseku od priključka NSRAO proti jugu pa je bilo že v DPN za območje HE Brežice določeno, da se ne zgradi ločena kolesarska steza, pač pa se kolesarje vodi po vozišču lokalne ceste. Pločnik ni predmet DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic, vendar pa rešitve v tem DPN dopuščajo ureditev pločnika enostransko ali obojestransko in njegovo navezavo (prehod za pešce) na večnamensko pot.

5.6 ARAO agencija za radioaktivne odpadke:

Na območju predvidenega krožišča Spodnji Stari Grad 1 so obstoječe ureditve za izvajanje monitoringa podzemnih vod in sicer vrtini z oznakama VOG1 in VOP3. Koordinate vrtin, podane v GK sistemu, so: VOG1 – 88661.07, 541230.5 in VOP3 – 88652,61; 541226,1. Vrtina VOG1, globoka 170 m, je zacevljena po celotni dolžini in ima vgrajene tri filtrske odseke. Vrtina VOP3 je globoka 8 m, zacevljena in urejena z enim filtrskim odsekom.

V kolikor trasa ceste poteka na območju vrtin za izvajanje monitoringa podzemnih vod oziroma v primeru, da bo gradnja vplivala na vrtini do te mere, da za izvajanje monitoringa ne bosta več uporabni, mora investitor cestne povezave od Krškega do Brežic zagotoviti nadomestni vrtini z enakimi karakteristikami.

Stališče: Pripomba se upošteva. Skladno z dodatno preveritvijo zgoraj navedenih koordinat se izkazuje, da sta obe vrtini tangirani s predvidenimi ureditvami v sklopu tega DPN. Obe vrtini se nahajata na območju krožnega križišča Spodnji Stari Grad 1, ki je predvideno na nasipu višine cca 2-3 m nad obstoječim terenom.

Vrtina VOG1, globine 170 m, leži na območju hodnika za pešce in jo bo treba predvidoma podaljšati do nove kote načrtovanih ureditev ter na pločniku urediti jašek s pokrovom, ki bo povezen, zaklenjen in izveden tako, da ne bo prišlo do poškodb.

Vrtina VOP3, globine 8 m, pa se nahaja na vozišču kraka krožnega križišča, ki vodi proti odlagališču NSRAO (območje predvidenega prehoda za pešce). Treba jo bo zapreti in namesto nje izvrtati drugo vrtino na nasipu v bližini načrtovanega pločnika in sicer na koti cestišča, tako da bo nad koto Q_{100} .

V uredbi o DPN se dodajo določila o zaprtju obstoječe vrtine VOP3 in izvedbi nove vrtine ter o preureditvi obstoječe vrtine VOG1; doda se tudi obveznost, da mora v fazi izvedbe del na območju vrtin sodelovati predstavnik ARAO.

5.7 ARAO agencija za radioaktivne odpadke:

Ponovno predlagamo, da se ARAO kot nosilec ureditev DPN za odlagališče NSRAO direktno vključi v vse upravne postopke, vezane na cestno povezavo od Krškega do Brežic, kot stranka v postopku.

Stališče: Postopek priprave DPN poteka v skladu z določili ZUPUDPP in ni vezan na upravne postopke. ZUPUDPP določa, da so nosilci urejanja prostora, ki sodelujejo v postopku priprave s smernicami, podatki, strokovnimi podlagami in z mnenji, ne glede na določbe področnih predpisov, ministrstva, tako da vlogo nosilca urejanja prostora v vašem primeru prevzema ministrstvo, ki pokriva področje radioaktivnih odpadkov.

5.8 HSE Invest d.o.o.:

Na osnovi dokumentacije posredovane v pregled (predstavitve DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA CESTNO POVEZAVO OD KRŠKEGA DO BREŽIC, OSNUTEK - javna razgrnitev -, 11. junij 2013 - 10. julij 2013, izdelovalec ACER in pregledna situacija območja DPN v merilu 1:10.000) DPN ceste Krško – Brežice tangira naslednje ureditve DPN območja HE Brežice iz obsega vezanega direktno na HE Brežice je možno ugotoviti, da se rešitve prekrivajo pri naslednjih ureditvah:

1. Traso drenažnega kanala 5 med km 2+890 do 3+250 je potrebno prestaviti zaradi povezovalne ceste Stara vas. V km 1+480 je zaradi prestavitve lokalne ceste potrebno prestaviti lokacijo prepusta, v km 1+200 pa je predviden dodatni prepust.
2. Čez drenažni kanal 3 je v km 0+800 predviden dodatni prepust.
3. Odstranitev objektov Pesje 19, kar je predvideno že v DPN HE Brežice.
4. VV nasip Gornji Lenart – križanje trase prestavljene lokalne ceste Gornji Lenart.
5. VV nasip Šentlenart – sovpadanje trase ceste in VV nasipa v odseku dolžine ca 300 m.

Načrtovane ureditve ob upoštevanju pogojev navedenih v nadaljevanju ne vplivajo na funkcionalnost objektov povezanih s HE Brežice predvidenih v DPN območja HE Brežice. Gre predvsem za premik drenažnega kanala in posameznih že predvidenih premostitev in izvedbo dodatnih premostitev ter premik trase visokovodnega nasipa pri Šentlenartu.

Opozarjamo na morebitno problematiko zasedbe in rabe zemljišča v območju poslovne cone Vrbina, kjer je zaradi vezne ceste predviden premik drenažnega kanala v območje komunalno urejenih zemljišč, zaradi česa je, v DPN HE Brežice, bila namesto odprtega drenažnega kanala predvidena izvedba vkopane drenaže, s čem je bila zmanjšana zasedba zemljišč. Zaradi premika drenaže ne smejo nastati okoliščine, ki bi otežile, onemogočile ali podražile izvedbo ali vzdrževanje drenaže, kar morata uskladiti in zagotoviti investitorja oz. upravljavca ceste in poslovne cone.

Stališče: Pripombe so že upoštevane. Rešitve v osnutku DPN že upoštevajo rešitve iz DPN za območje HE Brežice. Na območju občine Brežice, kjer je predviden drugačen potek trase regionalne ceste severno od železniške proge, pa trasa ne bo potekala po območju, ki se ureja z DPN za območje HE Brežice (glej tudi stališča v poglavju 3).

5.9 HSE Invest d.o.o.:

Pri načrtovanju in izvedbi cest in pripadajočih objektov je v zvezi drenažnimi kanali potrebno:

- upoštevati niveleto in dimenzije drenažnih kanalov ter zagotoviti njihovo ustrezno prevodnost, premostitve čez drenažne kanale pa izvesti tako, da so varne pred zamašitvijo v primeru velikih pretokov (npr. zaščita prepustov z rešetkami ali izvedba dovolj velikih odprtih varnih pred zamašitvijo),
- zagotoviti možnost dostopa do vseh ureditev povezanih s HE Brežice za potrebe vzdrževanja vključno z odkopom in morebitno zamenjavo drenaž,
- med gradnjo ceste in pripadajočih objektov zavarovati vse objekte povezane z drenažnim sistemom pred poškodbami ter omogočiti nemoteno obratovanje drenaž (če bo cesta zgrajena po izvedbi drenažnih kanalov),
- zgraditi vse premostitvene objekte čez drenažne kanale ter zagotoviti dostopnost in nemoteno izvedbo drenažnih kanalov (če bo cesta zgrajena pred izvedbo drenažnih kanalov).

Stališče: Pripombe so že upoštevane. Rešitve v osnutku DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic upoštevajo načrtovane rešitve iz DPN za območje HE Brežice. Drenažni kanali, jarki, protipoplavni nasipi in preostale rešitve predvidene z DPN za HE Brežice so smiselno upoštevane, v nekaterih delih pa so

rešitve prilagojene načrtovanim ureditvam regionalne ceste (npr. drenažni kanal ob PC Vrbina).

5.10 HSE Invest d.o.o.:

Pri načrtovanju in izvedbi ceste in pripadajočih objektov je, v zvezi z visokimi vodami, potrebno:

- Z ustreznimi situiranimi in dimenzioniranimi prepusti pod telesom predvidene cestne povezave med Krškim in Brežicami zagotoviti, da se retenzijska prostornina za razlivanje visokih voda na poplavnem območju Vrbine med Krškim in Brežicami, ne zmanjša. Sistem in velikost prepustov mora biti usklajena tudi z Upravljalcem HE na spodnji Savi, oz. koncesionarjem, HESS d.o.o., tako v fazi sprejemanja DPN kot tudi v izvedbeni fazi.

Stališče: Pripomba je že upoštevana. Rešitve, predvidene v strokovnih podlagah in v razgrnjenem osnutku DPN upoštevajo izhodišča, ki so bila podana na osnovi hidrološko-hidravlične študije ter vodnogospodarskih ureditev in tudi rešitve iz DPN za območje HE Brežice.

5.11 HSE Invest d.o.o.:

V zvezi z visokovodnimi nasipi je potrebno:

- prilagoditi traso visokovodnega nasipa trasi ceste, kar pomeni, da je v območjih prilagajanja trase nasipa potrebno pripraviti novo tehnično rešitev nasipov kot strokovno podlago za DPN ceste Krško - Brežice: poleg prestavitve nasipov v traso ceste je potrebno obdelati tudi povezavo prestavljenega odseka nasipov z nespremenjenim delom – potek po novih parcelah vključno z vsemi predvidenimi objekti,
- zagotoviti predvideno niveleto krone nasipov ali višjo pri Šentlenartu, kjer trasa ceste prevzame funkcijo nasipa, cestni nasip pa izvesti z ustrežno vodotesnostjo in varnostjo pred izpiranjem ter z upoštevanjem retenzije za nasipom (če bo cesta zgrajena pred nasipom),
- visokovodni nasip izvesti v skladu z zahtevami za spodnji ustroj ceste tako, da ga je možno integrirati v konstrukcijo ceste (če bo nasip izveden pred cesto).

V DPN cestne povezave Krško – Brežice je potrebno zagotoviti izvedljivost tras visokovodnih nasipov prestavljenih zaradi prilagajanja trasi ceste na drugih parcelah kot je bilo predvideno v DPN območja HE Brežice.

Stališče: Pripombe so že upoštewane. Rešitve v osnutku DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic že upoštevajo rešitve iz DPN za območje HE Brežice.

5.12 HSE Invest d.o.o.:

Splošni predlog:

Predlagamo, da se ob cesti na relaciji mesto – Vrbina, predvidi zasaditev drevoreda zaradi ohranitve vedute mesta in Vrbine.

Stališče: Pripomba je smiselno že upoštevana. Glede na pomen regionalne ceste in navezovalne ceste Stara vas ter ob upoštevanju prostorskih možnosti in omejitev v prostoru je drevored načrtovan samo ob navezovalni cesti Stara vas.

5.13 ELES, Elektro - Slovenija d.o.o.:

Ker DPN za cestno povezavo od Krškega do Brežic posega v veljavni DLN za DV 2 x 400 kV Beričevo-Krško, je pri vsebini DPN za cestno povezavo potrebno upoštevati za ves čas življenjske dobe DV možnost terenskim vozilom neoviran dostop do stebrov DV za potrebe vzdrževalnih del na DV. Eventualne potrebne parcelacije parcel na območju DLN za DV morajo zagotoviti prenos vpisanih služnosti za DV v zemljiški knjigi na nove parcele.

Stališče: Pripomba je smiselno že upoštevana. Rešitve v osnutku DPN že upoštevajo rešitve iz DLN za daljnovod 2x400 kV Beričevo-Krško oz. dostope po dejanskem stanju. Zagotavljanje novih parcel oz. služnosti ni potrebno.

5.14 J. Bertole:

Podpiram osnutek državnega prostorskega načrta za cestno povezavo od Krškega do Brežic- Sicer menim, da bi bila tudi varianta, ki jo je naknadno predlagala civilna iniciativa, sprejemljiva, morda bi bila z nekaterih vidikov celo primernejša, vendar bi poskus njene uveljavitve verjetno pomenil dodatni časovni odmik gradnje in dodatne stroške (projektiranje, odkup zemljišč). Vsekakor pa ta varianta (po mojem mnenju) nima bistvene prednosti, ki bi odtehtala zgoraj omenjene probleme. Zato menim, da je potrebno

uvodni osnutek načrta potrditi in s tem omogočiti čimprejšnjo realizacijo projekta, kajti najslabše bi bilo, da ostanemo na koncu praznih rok.

Stališče: Izraženo je mnenje, ki podpira rešitve v osnutku DPN. Te bodo na območju občine Brežice sicer spremenjene; obrazložitev je podana v stališču do pripomb v poglavju 3.

6. Mnenja in projekti pogoji Občine Krško in Občine Brežice

6.1 Mnenje Občine Krško s projektnimi pogoji

Občina Krško je v dopisu št. 3505-25/2006 – O 503 z dne 9.7.2013 podala pozitivno mnenje k osnutku državnega prostorskega načrta. Mnenju je priložila tudi projektne pogoje.

Stališče: Projektni pogoji bodo ob upoštevanju predpisov smiselno upoštevani ob pripravi PGD po sprejetju uredbe o DPN.

6.2 Mnenje Občine Brežice s projektnimi pogoji

Občina Brežice je v dopisu št. 35072/06 z dne 9.7.2013 podala mnenje k osnutku državnega prostorskega načrta. Mnenju je priložila tudi projektne pogoje.

1. Križišče, ki je predvideno na območju južno od objekta Intermarket naj se predvidi kot pravilno štirikrako križišče in pomakne južneje, da je lahko izvedena prometnica, ki bo napajala območje južno in vzhodno od Intermarketa (glej prilogo A.) Projektant je namreč predvidel priključitev Intermarketa, kar pa ne omogoča priključevanja širšega območja, saj je mesto priključitve na internih transportnih poteh. S pravilnim štirikrakim križiščem se omogoča tudi priključitev območja zahodno od Intermarketa v predvidenem območju BRŽ – 29 kot to predvideva Občinski prostorski načrt.
2. V DPN HE Brežice je predvidena cestna povezava od Gradu do Šentlenarta (glej prilogo B.). Predmetni DPN na območju Šentlenarta ne obravnava predmetne povezave, zato predlagamo, da se cestna povezava od gradu do Šentlenarta zaključi z zgraditvijo cestne povezave južno od predmetne cestne povezave od profila P200 do P197 na predvideno poljsko pot (glej prilogo C.).
3. Dodatno naj se preverijo protihrupne razmere na objektu Prečna pot 9.
4. Združi naj se postopek priprave Državnega prostorskega načrta za ureditev nivojskega prehoda Brežice uvoz – Brezina s postopkom Državnega prostorskega načrta za cestno povezavo od Krškega do Brežic v katerem se predvidi izvennivojsko križanje z železniško progo na območju naselja Gornji Lenart, ki bo omogočila naseljem nad železniško progo zahodno od Brezine, da se priključijo na povezovalno cesto Krško Brežice. Prav tako omenjeno križanje služi prehodu kmetijske mehanizacije.
5. Država naj prednostno preveri traso, ki jo predlaga civilna iniciativa, jo strokovno preveri in jo kot takšno sprejme in umesti v prostor.



Stališče: Pripombe se smiselno upoštevajo pri pripravi strokovnih podlag za varianto 5, ki bo podlaga za izdelavo novega osnutka DPN na območju občine Brežice, ki bo javno razgrnjen. Glej tudi stališča k pripombam v poglavju 3.

Barbara RADOVAN

Barbara RADOVAN
V.D. GENERALNEGA DIREKTORJA
DIREKTORATA ZA PROSTOR



mag. Darja KOCJAN
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA INFRASTRUKTURO

