



REPUBLIKA
SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA
OKOLJE IN PROSTOR

MINISTRSTVO ZA
INFRASTRUKTURO

Številka: 35008-10/2009

Datum: 14. 4. 2017

Zadeva: **Državni prostorski načrt za železniško progo Maribor–Šentilj**

Zveza: **Stališča do pripomb in predlogov podanih v času seznanitve s spremenjenimi rešitvami po javni razgrnitvi**

Gradivo, ki je bilo na vpogled v času seznanitve:

- Državni prostorski načrt za železniško progo Maribor – Šentilj, Gradivo za javno seznanitev s prikazom sprememb nastalimi na podlagi pripomb in predlogov v času javne razgrnitve (ZUM d.o.o., št. pr.: 10021, februar 2017).

Predstavitvi sprememb prostorskih ureditev sta potekali:

- v torek 7. 3. 2017 ob 9:00 v prostorih Občine Pesnica,
- v torek 7. 3. 2017 ob 11:30 v prostorih Občine Šentilj.

Postopek v povezavi s seznanitvijo:

V času javne razgrnitve osnutka DPN (od 2. junija 2016 do 2. julija 2016) je zainteresirana javnost podala pripombe in predloge (pisno, ustno na javni razgrnitvi), ki so bile preučene, do njih so bila zavzeta stališča (št. 35008-10/2009, dne 8. 11. 2016, objavljena na spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor). Ker je na podlagi pripomb in predlogov, do katerih je bilo zavzeto stališče, da se upoštevajo, prišlo do bistvenih sprememb prostorskih ureditev in povečanje njihovega obsega, zaradi česar se poveča območje DPN oz. se prostorske ureditve načrtujejo na novih zemljiščih, ki niso bila zajeta v območje DPN v fazi osnutka DPN, je bilo treba dopolniti strokovne podlage, občane, katere te spremembe tangirajo, pa s temi spremembami seznaniti. Vsi na novo tangirani lastniki zemljišč so bili z dopisom obveščeni o gradivu za seznanitev in času, ko je bilo to gradivo na vpogled na spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor in Občini Pesnica ter Občini Šentilj. Seznanitev lastnikov je potekala 7.3.2017 v prostorih Občine Pesnica in Občine Šentilj. Gradivo za seznanitev je bilo na vpogled od 23. februarja do 9. marca 2017.

V času seznanitve in na predstavitvi sprememb prostorskih ureditev so bile podane pripombe in predlogi na gradivo. Pripombe so podali predstavniki občin in vabljeni občani. Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja je skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo ter izdelovalcem državnega prostorskega načrta, izdelovalcem okoljskega poročila, investitorjem in izdelovalci strokovnih podlag pripombe proučila ter do njih zavzela stališče.

Na podlagi sprejetih oz. usklajenih stališč do pripomb in predlogov se bodo idejne rešitve smiselno dopolnile in bodo služile kot strokovna podlaga za izdelavo predloga državnega prostorskega načrta.

Kratice oziroma okrajšave v tem gradivu imajo naslednji pomen:

- DPN – državni prostorski načrt za železniško progo Maribor–Šentilj,
- NPr – nivojski prehod.

KAZALO:

I. Pripombe v Občini Pesnica	1
II. Pripombe v Občini Šentilj	9

I. Pripombe v Občini Pesnica

Pripomba 1:

(g. Repina, na predstavitvi)

1. Prosim, če mi lahko podrobneje pojasnite rešitve izven nivojskega prehoda.
2. Zanima me zakaj električni kabel poteka preko mojih njiv, ali ga ni mogoče prestaviti in speljati ob cesti?
3. Ali je mogoče avtobusne postaje prestaviti kam drugam izven mojega zemljišča?
4. Zanima me, ali so ob regionalni cesti predvidene tudi kolesarske steze? Predlagam, da ob regionalno cesto umestite enostransko dvopasovno kolesarsko stezo. Kolesarsko stezo bi lahko sofinancirala tudi občina.
5. Poleg tega opozarjam na priključek iz regionalne ceste na njivo, ki ste ga pozabili vrisati.
6. Zanima me širina regionalne ceste.
7. Ali je propust za vodo iz mojega zemljišča vrisan in višinsko preverjen? Poleg tega opozarjam tudi na obnovitev kanala, ki sem ga izvedel sam.
8. Za krajane je pomembno, kdaj bodo njihovi objekti porušeni, ali se bo to zgodilo v 1. fazi ali kasneje?
9. Kdaj nameravate porušiti zadnjo hišo pri Ranci?
10. Opozarjam na neustrezen potek preseka stare železniške proge v Mestni občini Maribor. Če ostane tako, kot je predvideno, ne bo mogoče izpeljati kolesarske poti po opuščeni progi. Tudi dostop do te proge ni predviden.

Stališče/odgovor:

Ad 1. Izvedba izven nivojskega prehoda na lokaciji obstoječega nivojskega prehoda ni možna zaradi premajhne razdalje med železniško progo in regionalno cesto. Nezavarovan nivojski prehod NPr Ranca 4 se izvede kot zavarovan nivojski prehod z zapornicami.

Ad 2. Pripomba se upošteva. Telekomunikacijski nadzemni vod je predviden za kabliranje. Glede na podano pripombo bo telekomunikacijski vod predstavljen ob rob javne poti in regionalne ceste.

Ad 3. Predvidena lokacija avtobusnega postajališča je zaradi bližine križišča in poselitve ob regionalni cesti ter ob hkratnem upoštevanju veljavnega Pravilnika o avtobusnih postajališčih, tako kot je načrtovana, optimalna.

Ad 4. Kolesarske povezave ob regionalnih cestah niso predvidene, razen čez načrtovan nadvoz Ranca v Pesnici. Kasnejša širitev nadvoza zaradi ureditve površin za pešce in kolesarje bi pomenila zelo visoko investicijo. Ureditev kolesarskih povezav na širšem območju obravnave je treba obravnavati celovito, vendar koncept poteka državnih kolesarskih povezav in njihove izvedbe na območju obravnave še ni izdelan. Za tovrstne aktivnosti Direkcija RS za infrastrukturo – sektor za železnice ne more zagotavljati potrebnih finančnih sredstev. Predmet obravnavanega DPN je izboljšava železniške infrastrukture.

Ad 5. Pripomba se upošteva. Dostop do zemljišč bo omogočen preko priključka iz lokalne ceste nasproti koritastega silosa.

Ad 6. Predvidena širina regionalne ceste v križišču z dvema voznima pasovoma, pasom za levo zavijanje in hodniki za pešce znaša 13 m.

Ad 7. Vsi prepusti so vrisani in višinsko preverjeni. Predvidena je nova ureditev jarka ob lokalni cesti z izpustom v jarek ob železniški progi, ki meji na vaše zemljišče.

Ad 8. V 1. fazi (izvedba projekta do konec leta 2022 - nadgradnja obstoječega tira in ureditev križanj cest z železnico) niso predvidene z DPN načrtovane odstranitve objektov z izjemo stanovanjske stavbe z enostavnim objektom na parcelah št.: *48, *68, 568/22, vse k.o. Jelenče ter stanovanjske stavbe s pripadajočimi objekti na parcelah 348/4, *26/1, *31, vse k.o. Cirknica zaradi izvedbe izvennivojskega križanja ceste z železnico, ki se bo izvedlo na končno stanje predvideno z DPN.

Ad 9. To bo v času izgradnje II. tira, ki je predvidena po letu 2030 oz., ko bodo za II. tir izkazane prometne potrebe.

Ad 10. Pripombe ni moč upoštevati. Trenutno je dostop s kmetijsko mehanizacijo do zemljišč, ki se nahajajo na zahodni strani predvidene železniške proge, zagotovljen z vzhodne strani pri obstoječem nadvozu preko AC. Z umestitvijo nove proge (viadukt, plato pred predorom) pa se omenjeni dostop prekine. Ker pa sta obstoječa pot iz zahodne strani in podvoz pod obstoječo progo za dostop z mehanizacijo neustrezna, je potrebno dostop urediti z ustreznimi elementi in podvoz porušiti. Čeprav deviacija 1-24a preseka opuščeno obstoječo progo, pa je dostop do opuščene proge kakor tudi zveznost morebitne kolesarske povezave po njej še vedno mogoča in sicer zgolj z bodočo ureditvijo ustreznih klančin na deviacijo 1-24a. Dostop do opuščene dela proge/nasipa bo možen z deviacije na lokaciji porušenega podvoza. V sklopu eventualne ureditve kolesarske poti po trasi opuščene proge pa se uredi dostop tudi s severne strani.

Pripomba 2:

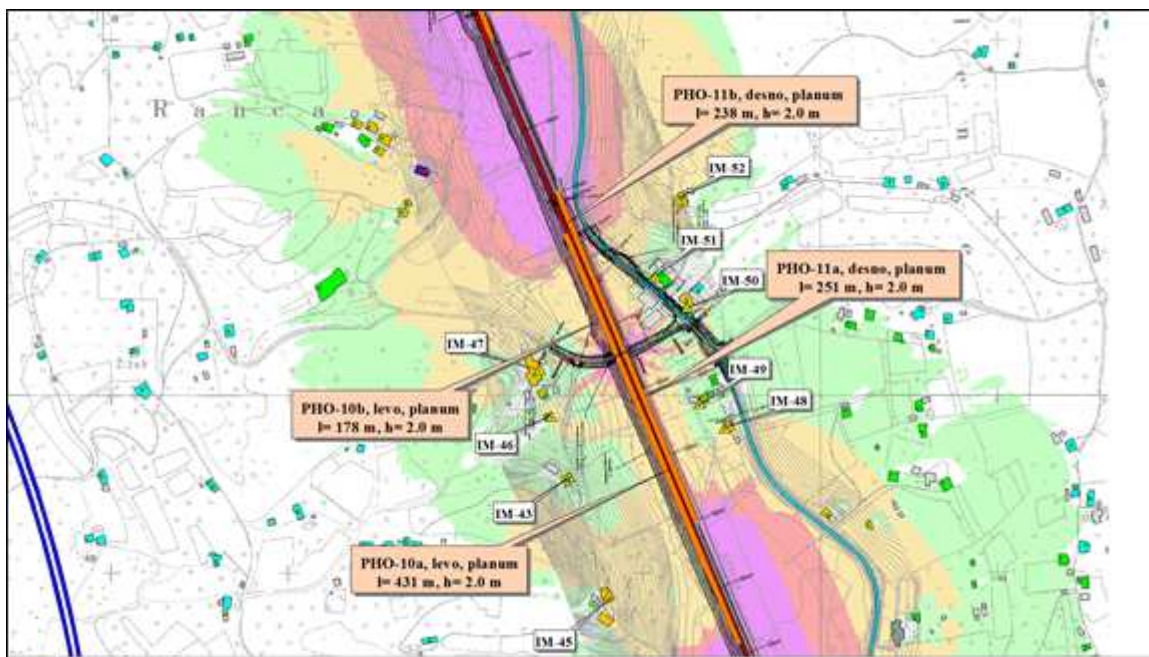
(občan, na predstavitvi)

1. Kaj pomeni za širitev hrupa prekinjena protihrupna ograja?
2. Zakaj ni predviden nadvoz v tem delu? Ali to ni izvedljivo?
3. Kdaj bodo izvedene predvidene rešitve na območju objekta Ranca 21, ali takoj ali do leta 2035?
4. Kdaj približno bodo izvedeni odkupi zemljišč in objektov?

Stališče/odgovor:

Ad 1. Na območju predvidenega nivojskega križanja bo glede na prvotno rešitev v obeh protihrupnih ograjah PHO-10 in PHO-11 nastala približno 10 m široka vrzel. Kljub prekinitvi bo na tem območju še vedno izvedena obsežna protihrupna zaščita (na območju desno od proge v skupni dolžini 539 m in levo od proge v dolžini 609 m), ki bo zagotavljala ustrezno učinkovitost. S predvideno protihrupno ograjo (vključno z vrzeljo) se bo obremenitev s hrupom pri najbolj izpostavljenih stavbah (Ranca 7, Jelenče 10) zmanjšala za 6-10 dB(A)

in bo manjša od zakonsko predpisanih mejnih vrednosti, čeprav se bo v primerjavi z osnovno rešitvijo učinkovitost ograje pri najbolj izpostavljenih stavbah zmanjšala za največ 2 dB(A).



Ad 2. *Izvedba izvennivojskega prehoda na lokaciji obstoječega nivojskega prehoda ni možna zaradi premajhne razdalje med železniško progo in regionalno cesto. Glede na število vozil in pešcev, ki prečkajo predmetno križanje, zahteva po izvedbi predmetnega nadvoza nikakor ni ekonomsko upravičena. Glede na zahteve lokalne skupnosti, da se na tem mestu omogoči križanje ceste in železnice, bo križanje ceste in železnice urejeno nivojsko z avtomatsko napravo za zavarovanje.*

Ad 3. *V 1. fazi (izvedba projekta do konec leta 2022 - nadgradnja obstoječega tira in ureditve križanj cest z železnico) ni predvidena odstranitev objekta Ranca 21. To je predvideno po letu 2030 oz. ko bodo izkazane prometne potrebe za izgradnjo II. tira.*

Ad 4. *K izvedbi parcelacij, cenitev in odkupov zemljišč za ureditve križanj cest z železnico se bo pristopilo takoj po sprejetju Uredbe o DPN, predvidoma konec letošnjega leta.*

Pripomba 3:

(Venčeslav Senekovič, župan na predstavitvi)

1. Občina Pesnica je želela več ureditev kot jih je sedaj predvidenih. Kolesarska pot, za katero bi Občina Pesnica želela, da se umesti, je nadaljevanje kolesarske poti, ki prihaja iz Avstrije. Menim, da bi bilo zelo smiselno ob umeščanju železniške proge umestiti tudi kolesarsko pot, vsaj na delih, kjer se na novo umešča regionalne ceste.
2. Iz gradiva ni jasno razvidno, kaj se bo gradilo na podlagi državnega prostorskega načrta in katera bodo dela v javno korist.

3. Ni razvidno kaj se bo gradilo takoj in kaj kasneje.

Stališče/odgovor:

Ad 1. Kolesarske povezave ob regionalnih cestah niso predvidene, razen čez načrtovan nadvoz Ranca v Pesnici. Kasnejša širitev nadvoza zaradi ureditev površin za pešce in kolesarje bi pomenila zelo visoko investicijo. Ureditev kolesarskih povezav na širšem območju obravnave je treba obravnavati celovito. Koncept poteka državnih kolesarskih povezav in njihove izvedbe na območju obravnave še ni izdelan. Za tovrstne aktivnosti Direkcija RS za infrastrukturo – sektor za železnice ne more zagotavljati potrebnih finančnih sredstev. Predmet projekta je v osnovi izboljšava železniške infrastrukture.

Ad 2. in 3. Sočasno s sprejemanjem DPN tečejo tudi aktivnosti za nadgradnjo obstoječega tira železniške proge in postaj. Nadgradnja obstoječe enotirne železniške proge se bo izvajala v okviru vzdrževalnih del v javno korist, vse ostale ureditve pa na podlagi DPN.

Nadgradnja obstoječega tira na odsekih med postajami (Maribor – Počehova, Pesnica – Šentilj in Šentilj – državna meja) ter postaj (Maribor, Pesnica, Šentilj) se bo izvajala v I. fazi izvajanja projekta (zaključek aktivnosti predviden do konec leta 2022). V okviru I. faze izvajanja projekta je načrtovana tudi izvedba ureditev križanj cest z železnico, kjer so rešitve usklajene z DPN (ureditev NPr Pesnica, NPr Ranca 1, Ranca 2, Ranca 3 in Ranca 4 ter NPr Štrihovec 1 in 2) ter ureditev ostalih križanj cest na način, da NPr Štrihovec 4 ostane zavarovan z avtomatsko napravo za zavarovanje ter da se ukine NPr Šentilj 2 in se izvede povezovalna cesta na NPr Šentilj, ki ostane zavarovan z avtomatsko napravo za zavarovanje. V I. fazi projekta je predvidena tudi postavitev cca. 10 km protihrupnih ograj na celotnem odseku Maribor – Šentilj – d.m. Nadalje se bo v I. fazi izvedbe projekta na odseku Počehova – Pesnica izvajala gradnja predora Pekel ter viadukta Pesnica skladno z rešitvami iz DPN ob upoštevanju, da bo v tej fazi vzpostavljena zgolj enotirnost, objekti (predor, viadukt) pa bodo izvedeni za bodočo dvotirnost.

V II. fazi projekta se bodo izvajali ukrepi izgradnje II. tira ter predvidena rekonstrukcija železniške proge na območjih, kjer se obstoječa proga smerno spreminja in se II. tir ne dograjuje zgolj k obstoječemu. Na mestih, kjer križanj cest z železnico v okviru I. faze ni možno izvesti, se bodo v II. fazi projekta izvedle spremenjene rešitve skladno z DPN (NPr Štrihovec 4, NPr Šentilj 1 in NPr Šentilj 2). V II. fazi projekta se bo dogradila protihrupna zaščita na končno stanje. Izvedba II. faze projekta je predvidena, ko bodo izkazane prometne potrebe oz. bo prišlo do zasičenosti enotirne železniške povezave (predvidoma po letu 2030).

Pripomba 4:

(Vilko Fartely, predstavnik občine na predstavitvi)

1. V postopkih med sprejemom državnega prostorskega načrta in projekti za izvedbo je še nekaj možnosti za ureditev infrastrukture. Občina je za projekt PGD, PZI projektantu izdala projektne pogoje za fazo izvedbe del v javno korist. Projektant je do projektnih pogojev zavzel negativna stališča, saj naj bi bili v nasprotju z osnutkom

DPN. Zaradi tega predlagamo, da se čim prej izvede usklajevanje projektnih pogojev z naročnikom.

2. Občina opozarja, da do obstoječega viadukta (ki bi lahko služil kot kolesarska pot) ni predvidenega dostopa.

3. Stališča do projektnih pogojev niso jasna. Projektant še ni zaprosil za projektne pogoje za obnovo odseka občinske ceste pri predvidenem pokopališču. Na tem odseku ceste je potrebno obnoviti obstoječi most čez regulacijski potok, ki je v območju DPN in kanalizirati izpust meteornih voda na koncu pokopališča.

Stališče/odgovor:

Ad 1. Izdani projektni pogoji občine se nanašajo na idejne zasnove ureditve križanj cest z železnico, za katere se bo izdelala dokumentacija faze PGD in PZI. Pri načrtovanju PGD in PZI bodo upoštevani tisti pogoji občine, ki ne bodo v nasprotju z DPN.

Ad 2. Dostop do opuščenege dela proge/nasipa (viadukta) bo možen z deviacije na lokaciji porušenega podvoza. V sklopu eventualne ureditve kolesarske poti po trasi opuščene proge pa se uredi dostop tudi s severne strani.

Ad 3. Nadgradnja obstoječega tira na odsekih med postajami (Maribor – Počehova, Pesnica – Šentilj in Šentilj – dm) ter postaj (Maribor, Pesnica, Šentilj) se bo izvajala v I. fazi izvajanja projekta (zaključek aktivnosti predviden do konec leta 2022). Nadgradnja obstoječe enotirne proge se bo izvajala kot vzdrževalna dela v javno korist, zato občina Pesnica ne bo zaprosena za projektne pogoje.

V okviru I. faze izvajanja projekta pa je načrtovana tudi izvedba ureditev križanj cest z železnico na območju občine Pesnica, kjer so rešitve usklajene z DPN (ureditev NPr Pesnica, NPr Ranca 1, Ranca 2, Ranca 3 in Ranca 4). Za izvedbo teh del se načrtuje projektna dokumentacija faze PGD in PZI. Naročnik bo za predmetne ureditve pridobil gradbeno dovoljenje. Pri načrtovanju PGD in PZI bodo upoštevani tisti pogoji občine, ki ne bodo v nasprotju z DPN

Pripomba 5:

(g. Krajnc, na predstavitvi)

1. Zanima me, ali bo cesta ob prehodu Urgl izvedena v prvi fazi ali kasneje?

2. Iz projekta je razvidno, da so predvidena parkirišča ob železniški postaji. Ali bodo vsa parkirišča izvedena v 1. fazi ali v nadaljnji fazi?

3. Pričakovali smo več. Pri tako veliki investiciji umestitev kolesarske poti ne bi smela biti problem.

Stališče/odgovor:

Ad 1. Ukinitev nivojskega prehoda NPr Pesnica (Urgl) in izvedba povezovalne ceste je predvidena v 1. fazi izvedbe projekta (do konec leta 2022). Za ureditev predmetnega križanja ceste z železnico bo naročnik pridobil gradbeno dovoljenje. Predvidene rešitve bodo skladne z DPN.

Ad 2. Parkirišča bodo izvedena 1. fazi, to je v sklopu nadgradnje obstoječega tira znotraj zemljišč javne železniške infrastrukture.

Ad 3. Kolesarske povezave ob regionalnih cestah niso predvidene, razen čez načrtovan nadvoz Ranca v Pesnici. Kasnejša širitev nadvoza zaradi ureditve površin za pešce in kolesarje bi pomenila zelo visoko investicijo. Ureditev kolesarskih povezav na širšem območju obravnave je treba obravnavati celovito, vendar koncept poteka državnih kolesarskih povezav in njihove izvedbe na območju obravnave še ni izdelan. Za tovrstne aktivnosti Direkcija RS za infrastrukturo – Sektor za železnice ne more zagotavljati potrebnih finančnih sredstev. Predmet obravnavanega DPN je izboljšava železniške infrastrukture.

Pripomba 6:

(občan, na predstavitvi)

Zanima me, kdaj bo izveden nov potek regionalne ceste in križanje le te z železniško progo?

Stališče/odgovor:

Ukinitiv nivojskih prehodov NPr Ranca 1 - 3 ter izvedba povezovalnih cest in ureditev izvennivojskega križanja ceste z železnico (viadukt Ranca) so predvideni za izvedbo v 1. fazi projekta (do konec leta 2022). Za ureditev predmetnega križanja cest z železnico bo naročnik pridobil gradbeno dovoljenje.

Pripomba 7:

(ga. Konečnik Kunst, pisno)

Sem lastnica oz. solastnica nekaterih nepremičnin v k.o. Jelenče, potrebnih za spremenjeno ureditev prečkanj železnice in občinske ceste ter spremenjenih ureditev ob državni cesti v naselju Jelenče, južno od meje z občino Šentilj. Med drugim sem lastnica parc. št. 85/3, k.o. Jelenče, na kateri je zgrajen hlev in dva koritasta silosa. Obstoječi in edini možni dostop do objektov je iz lokalne ceste LC 310131 južno od objektov in neposredno za križiščem lokalne in državne ceste. Kot izhaja iz ureditvene situacije v DPN, po preureditvi objekti v moji lasti več ne bodo dostopni. Zato pričakujem, da bo rešitev ustrezno spremenjena, popravljena in dopolnjena ter predviden ustrezni dostop do navedenih objektov tako, da bo omogočal normalno uporabo vseh objektov za kmetijski namen, vključno z dostopnostjo za traktor z vsemi priključki in ostale kmetijske stroje. Dodatno predlagam preveritev spremenjenega dostopa do objektov na parc. št. 81/2 k.o. Jelenče, za katerega ne vidim posebne potrebe.

Stališče/odgovor:

Pripomba se upošteva. Dostop do zemljišč in objektov na parcelah št. 85/3 in 81/2, obe k.o. Jelenče, je predviden z regionalne ceste R2 437-268 in lokalne ceste LC 310131.

Pripomba 8:

(g. Repina, pisno)

Na seznanitvi ste potrdili, da je viadukt oz. nasip železniške proge, ki se ukinja z izgradnjo nadvoza in tunela, zaščiten kot kulturna dediščina. Iz projektov za pripravo DPN pa je zame nesprejemljivo, da ni na sam nadvoz zagotovljen dostop za vzdrževalna dela. Že na seznanitvi sem opozoril, da se ruši podvoz pri nadvozu čez avtocesto in s tem onemogoča dostop do nasipa. V ta namen predlagam, da se izvede dostop do opuščene nasipa ter se podvoz ne ruši (k pripombi so podane tudi grafične priloge).

To utemeljujem s sledečim:

1. Na prilogi 1 sem prikazal predloge za dostop, ki bi služil za vzdrževalna dela po opustitvi železniškega nadvoza in proge z izgradnjo tunela in viadukta. Menim, da je potrebno v projektu, ki ga pripravljate, zagotoviti tudi vzdrževalna dela na objektih, ki jih opuščate. V ta namen predlagam ureditev dostopa, ki pa v bodoče lahko služi tudi kot ureditev pešpoti oz. kolesarske poti po opuščem nadvozu, progi, skozi tunel vse do Maribora. Na tem območju planirate začasni dostop pri izgradnji na vzhodni strani proge. Mogoče bi ga lahko splanirali na zahodni strani proge kot trajni – samo v razmislek. Podajam dve varianti; po zemljišču RS vzdolž proge z vzponom na most čez Cirknico, ter preko občinskega zemljišča od javne poti do mostu (priloga 1).

2. Za zagotovitev zgoraj navedenega pa je nesprejemljivo, da se ruši podvoz pod v bodoče opuščeno železniško progo (priloga 2) in s tem ponavljam, onemogoča dostop za vzdrževalna dela na opuščeni objektih in nasipu. Menim, da je izgradnja nove ceste na tem območju popolnoma nepotrebna, saj je tudi pri izgradnji avtoceste niso spreminjali – razen protiprašno uredili. Opravičevati izgradnjo te ceste zaradi izgradnje tunela in viadukta ni potrebno, saj je v projektu zagotovljen podvoz pod novim viaduktom – ali ne? In s tem povezava ob avtocesti v Pekel. Menim, da je v času izgradnje novih objektov, potrebno zagotoviti varno prehajanje gradbišča. Prav tako pa je že obstoječi priključek, na katerega je opozoril župan občine Pesnica, nevaren. To je priključek na podvoz avtoceste.

Stališče/odgovor:

Ad 1. Začasna deviacija, predvidena s projektom, je potrebna zaradi zagotavljanja dostopa v času izgradnje novega podvoza pod železniško progo. Zato je tak potek deviacije najracionalnejši in mora obvezno potekati po vzhodnem delu proge. Dostop do opuščene dela proge/nasipa bo možen z deviacije na lokaciji porušenega podvoza. V sklopu eventualne ureditve kolesarske poti po trasi opuščene proge pa se uredi dostop tudi s severne strani.

Ad 2. Pripombe ni moč upoštevati. Trenutno je dostop s kmetijsko mehanizacijo do zemljišč, ki se nahajajo na zahodni strani predvidene železniške proge, zagotovljen z vzhodne strani pri obstoječem nadvozu preko AC. Z umestitvijo nove proge (viadukt, plato pred predorom) pa se omenjen dostop prekine. Ker pa sta obstoječa pot iz zahodne strani in podvoz pod obstoječo progo za dostop z mehanizacijo neustrezna, je dostop potrebno urediti z ustreznimi elementi in podvoz porušiti. Čeprav deviacija 1-24a preseka opuščeno obstoječo progo, pa je dostop do opuščene proge, kakor tudi zveznost morebitne kolesarske povezave po njej, še vedno mogoča in sicer zgolj z bodočo ureditvijo ustreznih

klančin na deviacijo 1-24a. V sklopu izboljšave priključka bo izvedena tudi razširitev vozišča regionalne ceste R2-436 pred vstopom v podvoz, kar bo izboljšalo pogoje srečevanja vozil na R2-436 in preglednost na priključku.

II. Pripombe v Občini Šentilj

Pripomba 9:

(Vladimir Maher, podžupan na predstavitvi)

1. Z odgovori v stališčih, na pripombe podane v času javne razgrnitve, nismo bili zadovoljni. Ne strinjamo se z zaprtjem nivojskega prehoda. Podali smo tudi predlog za poglobitev železnice, ki tudi ni upoštevan. Ali je mogoče progo poglobiti?
2. Opozarjamo na povečanje prometa zaradi zaprtja nivojskega prehoda. Zaradi povečanja prometa bi morali nameniti več sredstev za ureditev cest.
3. Avtobusna povezava z Jarenino ne bo mogoča, dokler ne bo izvedena obvoznica.
4. Predlagamo, da poskušate najti rešitve, s katerimi bi promet speljali izven naselja Šentilj, kajti predvideni posegi na železniški progi bodo Šentilj še bolj razdelili na dva dela.
5. Predlagam, da se predvideno avtobusno postajo prestavi severneje, bližje čistilni napravi.
6. Predlagamo razširitev Maistrove ceste proti železnici, ob naselju pa razširitev pločnikov in postavitve primernih ovir med cesto in pločnik, da bo pot varna tudi za otroke.

Stališče/odgovor:

Ad 1. Pripomba se ne upošteva. Poglobitev proge na območju Šentilja ni realno izvedljiva in sicer predvsem zaradi bližine železniške postaje in železniškega predora Šentilj. Morebitna poglobitev železniške proge in železniške postaje bi zahtevala izvedbo zahtevnih gradbeno – tehničnih ukrepov, ki bi jih bilo potrebno, zaradi spremembe nivelete obstoječe proge in poglobitve celotne železniške postaje Šentilj, izvesti na razdalji več kilometrov. Morebitni ukrepi bi bili tudi s finančnega vidika enormno dragi in z vidika ekonomike projekta nesprejemljivi.

Ad 2. Pripomba se upošteva. Predvidi se ureditev Maistrove ulice z dodatnimi ukrepi za varnost pešcev in kolesarjev.

Ad 3. Dokler ne bo izvedena »obvoznica«, tudi ne bo ukinjen nivojski prehod, zato bo avtobusna povezava omogočena ves čas.

Ad 4. Pripomba se delno upošteva. Že na osnovi pripomb iz javne razgrnitve osnutka DPN so se iskale rešitve za promet, ki se bo preusmeril zaradi zaprtja nivojskega prehoda. Prostorski pogoji ne omogočajo novega izvennivojskega križanja z železnico, za ublažitev posledic povečanja prometa se predvidi ureditev Maistrove ulice z dodatnimi ukrepi za varnost pešcev in kolesarjev.

Ad 5. Pripomba se ne upošteva. Avtobusno postajališče je umeščeno v skladu s Pravilnikom o avtobusnih postajališčih. Ob upoštevanju 14. člena navedenega pravilnika, da je par avtobusnih postajališč dovoljeno izvesti na način, da je gledano v smeri vožnje najprej locirano avtobusno postajališče na desni strani ceste, nato pa avtobusno postajališče na levi strani ceste, medsebojna oddaljenost končnih točk avtobusnih postajališč pa mora v tem primeru znašati najmanj 50 metrov, bi bilo možno premakniti avtobusno postajališče za ca. 110

m proti severu. S tem pomikom pa je onemogočena preglednost voznika avtobusa, ki je zahtevana z določili 8. člena navedenega pravilnika.

Ad 6. Pripomba se upošteva. Predvidi se ureditev Maistrove ulice z dodatnimi ukrepi za varnost pešcev in kolesarjev.

Pripomba 10:

(Bogdana Pribevski, direktorica občinske uprave na predstavitvi)

1. Ne strinjamo se z rešitvami, da se promet vodi skozi center Šentilja. S tem, ko se ukinja nivojski prehod se promet v centru Šentilja po Maistrovi cesti bistveno poveča.
2. Zanima me kako bo potekala vožnja avtobusa proti Jarenini?
3. Kdaj predvidevate izgradnjo protihrupnih ograj?

Stališče/odgovor:

Ad 1. Pripomba se upošteva. Predvidi se ureditev Maistrove ulice z dodatnimi ukrepi za varnost pešcev in kolesarjev.

Ad 2. Vožnja z avtobusom proti Jarenini bo potekala po deviaciji ceste (deviacija 1-19), ki bo nadomestila ukinjen nivojski prehod.

Ad 3. Nekatere protihrupne ograje se bodo zgradile že v prvi fazi (ob nadgradnji železniške proge), ki bo izvedena predvidoma do leta 2022. Ostale protihrupne ograje se bodo zgradile kasneje, odvisno od bodočih prometnih obremenitev proge.

Pripomba 11:

(g. Skrbinšek, na predstavitvi)

1. Sem predstavnik Jereninskega območja. Želel bi podrobnejša pojasnila v zvezi z rešitvami v tem območju. Kako bo izvedena peš pot, povezave, priključek na cesto?
2. Kako so urejeni jarki za odvod meteornih voda?

Stališče/odgovor:

Ad 1. Pešpot je načrtovana s Prisojne ulice, ki je niveletno nad železniško progo (ca. 7,5 m), v prvem odseku je v nasipu nato pa z nadhodom prečka progo. Na vzhodni strani se pot s stopnicami in z rampo za gibalno ovirane osebe in kolesarje spusti na nivo regionalne ceste. Ob vzhodni strani proge bo moč pod nadhodom izvesti načrtovano občinsko cesto, ki se bo južneje priključila na Jareninsko cesto, za kar je v DPN že predviden priključek.

Ad 2. Jarki za odvod meteornih voda ob Jareninski cesti imajo iztok v jarek ob železniški progi.

Pripomba 12:

(g. Cvilak, na predstavitvi)

Cesta, na katero se priključuje nadhod za pešce in kolesarje, je v zasebni lasti. Predlagam, da se priključek izvede drugače, na javno pot. Ali je mogoče nadhod nad železniško progo speljati bolj proti severu, tako, da bo iztek na javno cesto, ki je predvidena v občinski planu za dostop do objektov?

Stališče/odgovor:

Pripomba se upošteva. Pešpot, ki poteka čez nadhod, se na vzhodni strani proge izvede (ob upoštevanju konfiguracije terena) s priključkom na predvideno javno cesto na severu, na jugu pa se priključi na obstoječo cesto (Prisojno ulico) zaradi zagotavljanja dostopnosti do avtobusnih postajališč na regionalni cesti, tudi za prebivalce ob njej.

Pripomba 13:

(Nives Erznožnik, predstavnica občinske uprave na predstavitvi)

1. Kako se bo vodilo pešce naprej proti Jareninski cesti? Ali bo potrebna prestavitev avtobusne postaje?
2. Ali je mogoče v državni prostorski načrt, zaradi poslabšanja razmer na Maistrovi cesti, vključiti drugačne tehnične rešitve, ki bi poslabšanje razmer izboljšala?

Stališče/odgovor:

Ad 1. Vprašanje glede vodenja pešcev ni povsem jasno. Ob regionalni cesti so predvideni hodniki za pešce, na vzhodni strani proge pa se pešci vodijo po cestišču krajevnih poti. Prestavitev avtobusnega postajališča ni možna (glej stališče pod Ad 5., pripomba 9).

Ad 2. Predvidi se ureditev Maistrove ulice z dodatnimi ukrepi za varnost pešcev in kolesarjev.

Pripomba 14:

(občinska uprava v imenu stanovalcev Cirknica 26, pisno)

Glede na dejstvo, da spada kmetija v kulturno dediščino (zaščiten kmetija oz. etnološki spomenik, Odlok o razglasitvi, MUV, št. 3/2000) in glede na to, da se pričakuje po ukinitvi nivojskega žel. prehoda NPr 605,5 Štrihovec 2 povečanje prometa po cesti, ki vodi preko njihovega dvorišča (cesta deli stanovanjski in gospodarski objekt) v smeri avtoceste oz. v smeri proti Ranci (občina Pesnica) se predlaga ureditev povezovalne ceste južno od kmetije, ki se vključi v DPN (priloga: skica pobude).

Stališče/odgovor:

Pripomba se upošteva.

Pripomba 15:

(Bogdana Pribevski, direktorica občinske uprave)

Pošiljamo pobudo lastnikov zemljišč in stanovalcev v Cirknici 26. Okoliščine so se bistveno spremenile po vaših vključenih spremembah postavitve postaje severneje, na kar so šele zdaj postali pozorni.

Glede na dejstvo, da spada njihova kmetija v kulturno dediščino (zaščiten kmetija oz. etnološki spomenik, Odlok o razglasitvi, MUV, št.3/2000) in glede na to, da se pričakuje po ukinitvi nivojskega žel.prehoda NPr 605,5 Štrihovec 2 povečanje prometa po cesti, ki vodi preko njihovega dvorišča (cesta deli stanovanjski in gospodarski objekt) v smeri avtoceste oz. v smeri proti Ranci (občina Pesnica) predlagajo, da se v DPN vključi ureditev povezovalne ceste.

Vljudno vas prosimo, v kolikor je še možno, da jo vključite v DPN.

Stališče/odgovor:

Pripomba se upošteva. Pobudi lastnikov zemljišč in stanovalcev v Cirknici 26 se ugoti in cesta uredi po spodnjem predlogu.

Takšna rešitev posega na zemljišča s parcelnimi št.: 304/1, 304/3, 305/3, 305/4, 305/1. Lastnik vseh parcel je Gregor Fras, ki je tudi lastnik kmetije in hkrati pobudnik za spremembo poteka te ceste.



Barbara RADOVAN
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA PROSTOR,
GRADITEV IN STANOVANJA



mag. Darja KOCJAN
GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA
KOPENSKI PROMET

