



Številka: 35008-15/2006  
Datum: 10. 2. 2010

**Zadeva: Stališča do pripomb in predlogov z javne razgrnitve državnega prostorskega načrta za izvennivojsko križanje glavne in regionalne železniške proge z glavno cesto Šentjur – Mestinje v Grobelnem**

## VSEBINA

<b>UVOD</b>	<b>2</b>
<b>STALIŠČA DO PRIPOMB</b>	<b>3</b>
<b>1. STALIŠČA DO PRIPOMB OBČIN</b>	<b>3</b>
1.1 OBČINA ŠENTJUR	3
1.2 OBČINA ŠMARJE PRI JELŠAH	4
<b>2. STALIŠČA DO PRIPOMB JAVNOSTI</b>	<b>5</b>
I TRASA GLAVNE CESTE	5
II PRIKLJUČKI, DEVIACIJE OBSTOJEČIH CEST IN KRIŽIŠČA	7
III VODENJE PEŠCEV	12
IV VODNOGOSPODARSKE UREDITVE	14
V SPREMLJAJOČI OBJEKTI IN UREDITVE	15
VI VPLIVI NA OKOLJE IN OKOLJEVARSTVENI UKREPI	17
VII OSTALI PREDLOGI IN PRIPOMBE	20

## UVOD

Z državnim prostorskim načrtom (v nadaljevanju DPN) se v Grobelnem načrtuje izven nivojsko križanje glavne ceste G II-701, odsek 1275 Šentjur – Mestinje, z elektrificirano železniško progo Zidani most – Maribor. Načrtovane ureditve obsegajo:

- rekonstrukcijo in novogradnjo glavne ceste v dolžini pribl. 1,5 km s premostitvenimi objekti, spremljajočimi objekti (avtobusnimi postajami), deviacijami in križišči z obstoječimi cestami ter ureditvami odvodnjavanja cestnega telesa
- predstavitev Šentviškega potoka s sonaravno ureditvijo nove struge ter ureditev Slomščice ob pritoku nove struge Šentviškega potoka
- ureditev občestnega prostora, vključno s protihrupnimi ukrepi, novimi zasaditvami ter predstavitvami in zaščito obstoječih infrastrukturnih vodov
- rušitev obstoječega stanovanjskega objekta in spremljajočih objektov na naslovu Grobelno102 in objekta na parceli št. 1622 in 1684 k.o. Platinovec
- izkop in planiranje hriba med lokalno cesto v Završe in strugo Šentviškega potoka. Laporni material iz izkopa se uporabi za gradnjo nasipov. Material, ki ni primeren za vgradnjo v nasipe, pa za planiranje in zasipe stare struge Šentviškega potoka.

Dopolnjen osnutek DPN je bil skupaj s strokovnimi podlagami, na katerih temeljijo rešitve v DPN, javno razgrnjen med 23. novembrom in 23. decembrom 2009. V času javne razgrnitve sta bili dne 25. novembra 2009 izvedeni javni obravnavi v občinah Šentjur in Šmarje pri Jelšah.

V času javne razgrnitve so bila podana mnenja in pripombe, tako ustno na javni obravnavi, pisno na mestih javne razgrnitve – kot zapis v knjigo pripomb in predlogov ter pisno na Ministrstvo za okolje in prostor.

Pripombe in predlogi so razdeljeni v pripombe in predloge, ki sta jih podali obe občini ter pripombe in predloge javnosti. Vse podane pripombe in predlogi so razdeljeni na tematske sklope in so smiselno skrčeni. Avtorji pripomb in predlogov so podani z **imenom in priimkom in krajem stalnega prebivališča** (če je bilo navedeno). Povzetki pripomb in predlogov so pisani v pokončni pisavi, stališča v *ležeči pisavi*.

Seznam kratic:

DPN – državni prostorski načrt

MOP – Ministrstvo za okolje in prostor

ZPNačrt – Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08-ZVO-1B in 108/09)

MKGP – Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano

# STALIŠČA DO PRIPOMB

## 1. Stališča do pripomb občin

### 1.1 Občina Šentjur

1. Nadvoz na SZ delu ne predvideva protihrupne zaščite, le pasivno zaščito posameznih objektov. Urediti protihrupno zaščito na zahodni strani objekta (nadvoza) v celotni dolžini naselja
2. Mejo obdelave pomakniti zahodneje na začetek naselja, saj niso rešeni dostopi vseh objektov do ceste
3. Urediti pločnik ali dostopno oz. peš pot iz naselja Stopč do podhoda in s tem zagotoviti varno pot, kajti razmere na cesti se z vidika pešcev sedaj poslabšujejo
4. Upoštevati predhodno podane smernice, ki delno sovpadajo s pobudami občanov.

#### Odgovor:

1. *V okviru DPN je protihrupna zaščita predvidena za sanacijo stanovanjskih površin, na katerih bo obremenitev s hrupom v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/09 in 109/09) presegala mejne vrednosti kazalcev hrupa. Obremenitev s hrupom je v strokovnih podlagah za DPN določena računsko za plansko obdobje leta 2025 in 2035. Obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa se v skladu s 6. členom navedene Uredbe ocenjuje z modelnim izračunom z upoštevanjem dejanske lege prometnic v prostoru, topologije širšega terena in obstoječe pozidave. Pripomba se upošteva tako, da bo na nadvozu predvidena transparentna ograja, ki bo tudi v funkciji zmanjševanja hrupne obremenjenosti.*
2. *Pripomba se ne upošteva. Že ob izdaji v smernic za načrtovanje je občina podala tudi predlog, da se meja obdelave razširi proti zahodu do križišča z lokalno cesto LC 396070 (pododsek Stopče – vrh Hotunje). Državni prostorski načrt obsega samo ureditve, ki so povezane z izgradnjo izvennivojskega križanja glavne in regionalne železniške proge z glavno cesto Šentjur – Mestinje v Grobelnem. V območju DPN so zagotovljeni dostopi do vseh objektov. Rekonstrukcija glavne ceste od Šentjurja do Dobovca je predmet obravnave drugega državnega prostorskega načrta: Državnega prostorskega načrta za glavno cesto G2-107 od Šentjurja do Dobovca.*
3. *Pripomba se delno upošteva. V območju DPN je predviden pločnik ob glavni cesti do avtobusne postaje in pot v navezavi na podhod pod železniško progo.*
4. *Skladno z določili ZPNačrt so smernice dokument, v katerem nosilci urejanja prostora konkretizirajo določbe predpisov s svojega delovnega področja na območje, ki je predmet načrtovanja in na načrtovane posege v prostor ali prostorske ureditve. Poleg smernic, ki morajo imeti podlago v določbah veljavnih predpisih, lahko seveda podajo tudi morebitna priporočila (kot je to v primeru smernic občine Šentjur), za katere menijo, da bi jih bilo pri pripravi državnega prostorskega akta smiselno upoštevati. Stališče, kako bodo smernice upoštevane, je bilo predstavnikom občine pojasnjeno na sestanku na MOP dne 16.4.2009. Stališče, kako bodo upoštevane pobude občanov, je pojasnjeno v poglavju 2.2.*

## **1.2 Občina Šmarje pri Jelšah**

1. Na viaduktu naj se predvidi protihrupna zaščita: tekoči promet morda ne bo povzročal prekomernega hrupa, na križiščih ob vznožju klančin bo zlasti pri speljevanju in zaviranju tovornih vozil raven hrupa prekoračena
2. V območju DPN naj se uredi le eno semaforizirano križišče za navezavo naselja Grobelno. Semafor naj po možnosti deluje le ob jutranji in popoldanski konici, saj bi ustavljanje vozil zmanjšalo pretočnost in povzročalo nevšečnosti z vidika hrupa in izpušnih plinov. Zato podpirajo predlog občine Šentjur, da se za vključevanje na glavno cesto v smeri Celja na šentjurski strani proge zgradi povezovalna cesta vzporedno pod nasipom viadukta in se naveže na križišče, ki bi bilo le s pasovi za leve zavijalce brez semaforjev
3. Podhod za pešce in kolesarje naj se spoji z ureditvijo, ki je predvidena na obstoječi cesti med trgovino Jager in železniško progo (manjkajoči del je dolžine pribl. 30m).

### **Odgovor:**

1. *V okviru DPN je protihrupna zaščita predvidena za sanacijo stanovanjskih površin, na katerih bo obremenitev s hrupom v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/09 in 109/09) presegala mejne vrednosti kazalcev hrupa. Obremenitev s hrupom je v strokovnih podlagah za DPN določena računsko za plansko obdobje leta 2025 in 2035. Obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa se v skladu s 6. členom navedene Uredbe ocenjuje z modelnim izračunom z upoštevanjem dejanske lege prometnic v prostoru, topologije širšega terena in obstoječe pozidave. Pripomba se upošteva tako, da bo na nadvozu predvidena transparentna ograja, ki bo tudi v funkciji zmanjševanja hrupne obremenjenosti.*
2. *Pripomba se ne upošteva. Predlog dodatne ceste, ki ga je občina Šentjur posredovala že v okviru izdaje smernic za načrtovanje je bil preučen, vendar bi za izvedbo take rešitve dodatno posegali na kmetijska zemljišča. Tako je za navezavo severnega dela naselja uporabljena obstoječa cesta, kar je skladno tudi s smernicami MKGP o čim manjšem poseganju na kmetijska zemljišča. Prometna študija je dokazala ustreznost križišča K1 v km 3+325, ki se izvede kot štirikrako, klasično in semaforizirano. Na glavni prometni smeri (Celje – Šentvid) se iz obeh smeri uvedeta levo zavijalna pasova. Semaforji bodo ustrezno krmiljeni.*
3. *Pripomba se upošteva.*

## 2. Stališča do pripomb javnosti

### I TRASA GLAVNE CESTE

#### 1. Anton Ljubej, Drago Zdolšek, Grobelno

Predlog pomika trase glavne ceste v zahodnem delu DPN proti potoku (oz. jugu) za širino ceste, da se zagotovi večji odmik od stanovanjskih hiš in uvoz do hiše.

#### 2. Drago in Danijel Bevc, Grobelno

Zahtevamo premaknitev ceste za 3 – 4 m proti potoku Slomščica. Tudi nasip proti hiši Grobelno 103 in 104 ne pride v poštev, ker smo že tako utesnjeni.

#### 3. Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek, Anton Jug, Drago Zdolšek, Grobelno

Pri hišah št. 102 – 105 je treba najti varianto, da se cestišče pomakne proti potoku, da bo možno vgraditi protihrupno ograjo in zagotoviti nemoten dostop družinam Verbič, Bevc in Lorgier do njihovih hiš

#### Odgovor na pripombe 1 - 3:

*Pripomba se delno upošteva. Slomščica je predlagana za naravno vrednoto, zato je pomik ceste v smeri proti potoku omejen. Rešitev se korigira tako, da se razširitev obstoječe glavne ceste zaradi izvedbe levo zavijalnega pasu izvede v smeri proti potoku. S prestavitvijo ceste bo možna izvedba dovoza do stanovanjskih objektov Grobelno 103-105. Pri objektih bo predvidena postavitvev transparentne ograje, ki bo tudi v funkciji zmanjševanja hrupne obremenjenosti. Stanovanjski in spremljajoči objekti na naslovu Grobelno 102 so v trasi glavne ceste oz. nasipa viadukta in bodo odstranjeni.*

#### 4. Drago Zdolšek, Grobelno

Predlog preučitve poteka nadvoza bližje naselju Grobelno, s potekom preko stare hiše Lenasi. S tem bi se izognila daljšemu loku, skrajša se krivulja, poceni se investicija. Meni, da če je pri tem problem nasip ob obstoječi cesti, se lahko naredi pilot peta in nasip bo vzdržal pritisk.

#### 5. Mirko Gajšek, Grobelno

Viadukt gre nenormalno proti severu, ker ga zaradi lokov podaljšuje in ustvarja prostor, ki ni potreben med sedanjo cesto in novim nasipom. Staro cesto ni potrebno v celoti širiti kot cesto ali kakršno koli drugo zemljišče javno dobro. Objekti preko železnice, ki so v lasti ŽG (v hiši stanuje eden prebivalec) je za ŽG kratkoročno uporaben za naprej pa nekoristen. Predlog odmika trase proti jugu za 5 – 10 m merjeno nad železniško progo – s tem se krepko spremeni finančni efekt in tehnična izvedba, da ni viadukt v loku. Predlaga oženje nasipa pred pošto z nižjo škarpo in zoženjem obstoječega cestišča.

#### Odgovor na pripombe 4 - 5:

*Pripomba se ne upošteva. Zamik viadukta in ustvarjanje loka je potrebno iz naslednjih razlogov:*

- *v času gradnje je potrebno zagotoviti prevoznost obstoječe ceste, kar pa zaradi dviga nivelete in visokih nasipov ni možno doseči brez takšne korekcije*
- *alternativna varianta nadvoza je bila postavljena še bolj proti severu*
- *z izvedbo loka zmanjšamo kot križanja med osjo ceste in železnice, kar skrajša dolžino objekta*
- *za potrebe zagotovitve ustreznih vzdolžnih sklonov nivelete je bilo potrebno razviti ustrezno dolžino trase*
- *za zagotovitev ustreznih vozno – tehničnih lastnosti ceste (radiji, dolžine prehodnic, preglednost...)*

6. **Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek, Anton Jug, Grobelno**

Za hišo Fedran Jože je potrebno preučiti odmik cestišča proti potoku, da mu bo omogočen varen dovoz do stanovanjske hiše, nima varnega dovoza niti pešpoti.

**Odgovor:**

***Pripomba se ne upošteva. Objekt s hišno številko Stopče 10 je izven meje DPN, rekonstrukcija glavne ceste od Šentjurja do Dobovca je predmet obravnave drugega državnega prostorskega načrta: Državnega prostorskega načrta za glavno cesto G2-107 od Šentjurja do Dobovca.***

## **II PRIKLJUČKI, DEVIACIJE OBSTOJEČIH CEST IN KRIŽIŠČA**

### **1. Drago Zdolšek in KS Grobelno**

Zagotoviti dovozno cesto do stanovanjskih hiš Grobelno 103, 104 in 105 (Lorger, Bevc, Verbič).

### **2. Drago in Daniel Bevc, Grobelno**

Zahtevamo, da bo nova dovozna cesta (Grobelno 103) ustrezala tako, da bo novi videz enakovreden sedanjemu.

### **3. Ema, Vladislava in Vladislav Verbič, Grobelno**

Dovoz in izvoz do naše hiše ni urejen - rob nasipa je poleg hiše Grobelno 104. Prosimo za detajlno pojasnilo in rešitev tega problema. Sedaj imamo samostojni priključek na cesto, ki v novem načrtu ni zajet. V primeru rešitve izvoza zahtevamo varnostno in protihrupno ograjo.

### **4. Metka in Albin Senica, Štefka Kanda, Grobelno**

Pri priključku za hišno št. Grobelno 113 je potrebno upoštevati, da so sedanji dovozi do stanovanjskih hiš urejeni tako, da lahko do navedenih hišnih številk pripelje tovorno vozilo (dostava gradbenega material, kurilno olje, odvoz smeti....). Tako ob izvedbi navedenih priključkov zahtevamo, da bo dostop enakovreden sedanjim. Vsi oz. oba dosedanja priključka sta bila narejena z lastnimi sredstvi, zato zahtevamo, da se vsa dela izvedejo po dogovoru z vsakim lastnikom posebej in na vaše stroške. Zahtevamo tudi ureditev odtokov od meteornih vod in kanalizacije, da ne bi prišlo do kasnejših težav.

### **5. Mirko Gajšek, Grobelno**

Cestni dostop do hiše št. 104 ni ustrezen, ker je premalo prostora med hišo in cestiščem za dovoz s kamionom ali traktorjem. Predlog: odmik ceste proti jugu (vsaj za 3 m) ali dovoz za to hišo na severni strani avtobusnega postajališča za smer Šentjur.

### **Odgovor na pripombe 1 - 5:**

*Pripomba se upošteva. S predstavitvijo trase glavne ceste v južno smer, ki je opisana v odgovorih k točkam 1-3 v sklopu I (Trasa glavne ceste), bo možna izvedba dovoza do navedenih stanovanjskih objektov. Novi skupni priključek na glavno cesto bo ustrezal vsem tehničnim predpisom in standardom. Pri objektih Grobelno 103, 104 in 105 je predvidena postavitev transparentne ograje, ki bo tudi v funkciji zmanjševanja hrupne obremenjenosti.*

### **6. Robert Deržan, Grobelno**

Na zahodni strani DPN je bistveno večja degradacija prostora: cesta poteka bližje stanovanjskim objektom, tako da imajo objekti cesto in trikrako križišče v neposredni bližini, predvidena je pasivna zaščita proti hrupu namesto protihrupne ograje. Predlaga proučitev deviacije ceste na severno stran stanovanjskih stavb.

### **7. Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek in Anton Jug, Grobelno**

Hiša Verbič nima ustreznega dostopa iz nakazanega možnega uvoza na dvorišče – predlog je vrisan v priloženi skici.

### **Odgovor na pripombe 6 - 7:**

*Pripomba se delno upošteva. Zaradi obstoječe pozidave bi bilo možno izvesti dostop do omenjenih objektov preko priključka zahodno od predvidene avtobusne postaje (v smeri Šentjurja). Takšna rešitev bi pomenila dodaten poseg na kmetijska zemljišča, kar ni skladu s smernicami MKGP. Z delnim premikom trase glavne ceste v južno smer, kot je opisano v odgovoru k točkam 1-3 v sklopu I (Trasa glavne ceste), bo možna izvedba dovoza do stanovanjskih objektov Grobelno 103, 104 in 105. Ob teh objektih bo predvidena postavitev transparentne ograje, ki bo tudi v funkciji zmanjševanja hrupne obremenjenosti.*

## **8. KS Grobelno**

Izvesti križišče z desnimi zavijalnimi pasovi vključno z obvozno cesto za severni del Grobelnega.

## **9. Martinčič Vincenc, Stopče**

Križišče v km 0,180 Centrih je predvideno z zavijalnimi pasovi z glavne ceste. Levi zavijalci bodo morali prečkati smer nasproti vozečih vozil, kar pa je iz prometnega in varnostnega vidika zelo neugodna in dolgoročno nesprejemljiva rešitev. Ponovila bi se situacija iz Šentjurja, kjer smo priča nesrečam v križiščih na novi obvoznici. Glavna cesta ima v projektu ugodne rešitve: veliki radiji krivin, majhni vzponi kar dovoljuje velike hitrosti. Želja krajanov je, da promet steče skozi Grobelno gladko in varno, zato predlagamo, da se križišče uredi tako, da bo možno samo desno zavijanje iz glavne ceste in stranske ceste (sistem avtoceste). Ob nasipu ceste do križišča Centrih do Gajšek se izvede dodaten krak povezovalne ceste km 3,300 do 3,500 levo. S predlagano rešitvijo ne bi bilo potrebno izvršiti sredinskih pasov za leve zavijalce, dodatno pa izvesti krak dovozne ceste v dolžini 200m – gradnja se zato ne bi podražila. Križišče se naj označi z Grobelno zahod.

## **10. Mirko Gajšek, Grobelno**

Križišče (za izstop smer Grobelno, pošta in ostali), ki je predvideno semaforizirano in zavijanje preko nasprotnih pasov ni primerno, ker bodo zopet zastoji in speljevanja kamionov celo v strmino na viadukt. Predlog: brez semaforjev, samo desna zavijanja, tako iz kot na cesto Šentjur – Šmarje. Izstop na desno k pošti in v naselje dvosmerna cesta, ki je lahko širine 3,5 m, na severni strani nova cesta (dvosmerna, 3,5 m) izpod viadukta na priključek v križišče Centrih – Grobelno zahod na severni strani viadukta oz. nasipa. Predlog: v tem križišču prehod za pešce s semaforjem »na gumb« za pešce na avtobusno postajo, kot je na Kmetijski šoli Šentjur.

## **11. Drago Zdolšek, Grobelno**

Predvideni semaforji na obeh straneh ceste (nadvoza) so nepotrebni, potreben je le semafor za pešce pri Bevcu. Sistem prometa bi lahko bil podoben avtocestnemu brez zaustavljanja (to imamo sedaj vsakih par minut zaradi zapornic). Izvoz iz obstoječe ceste v desno iz katerekoli smeri bi se lahko uredil z obstoječo cesto, ki bi lahko bila ožja in dvosmerna. Na drugi strani nadvoza bi bilo potrebno zgraditi od smeri Gajšek do Bevca po desni strani podobno dvosmerno cesto, kot je sedaj obstoječa (služila bi tudi kot obvozna ali dovozna cesta v času gradnje), da bi bila cesta tudi uvozna za vse nas krajanje na tej strani, saj tukaj stanujemo.

## **12. Stanko Javornik za Svet KS Šentvid**

Preučiti ali sta na tako kratki razdalji potrebna dva semaforja ali pa je možna drugačna rešitev (krajša dovozna pot na šentjurski strani, ki omogoča desno vključevanje)

### **Odgovor na pripombe 8 - 12:**

*Pripomba glede dodatne navezovalne ceste za priključevanje JP 897480 s severne strani na glavno cesto se ne upošteva. Predlog dodatne ceste, ki ga je občina Šentjur posredovala že v okviru izdaje smernic za načrtovanje je bil preučen, vendar bi za izvedbo take rešitve dodatno posegali na kmetijska zemljišča. Tako je za navezavo severnega dela naselja uporabljena obstoječa cesta, kar je skladno tudi s smernicami MKGP o čim manjšem poseganju na kmetijska zemljišča. Prometna študija je dokazala ustreznost križišča K1 v km 3+325, ki se izvede kot štirikrako, klasično in semaforizirano. Na glavni prometni smeri (Celje – Šentvid) se iz obeh smeri uvedeta levo zavijalna pasova. Semaforji bodo ustrezno krmiljeni ter opremljeni z gumbom za pešce.*

## **13. Stanko Javornik za Svet KS Šentvid**

Semaforji naj bi delovali le ob jutranjih in popoldanskih konicah, da bi omogočali vključevanje s stranskih cest, v drugem času niso potrebni in bi samo zmanjšali pretočnost vozil po glavni cesti.

## **14. Andrej Deželak, Šentvid pri Grobelnem**

S predvideno ureditvijo (3 semaforji) ne bo zagotovljena večja pretočnost prometa. Je narejena analiza vpliva semaforjev na pretočnost prometa, ali vsaj režim delovanja semaforjev. Kaj bo čez 5, 10, 15 let, promet se bo povečal še za 30%, ali za 50%. Na primerljivem semaforju v Šentjurju se ob konicah obvezno čaka vsaj en cikel semaforja. Če je en semafor zaprt v smeri Mestinja Šentjur 15 min/uro je to pri dveh zaporednih, ki sta blizu skupaj med 15 in 30 min, odvisno od sinhronizacije. Po lastnih podatkih je železniški prehod med 6 in 7 uro zaprt manj kot 18 minut (podatek za 26 in 27.11.09), zato se situacija ne bo izboljšala. Edina sprejemljiva rešitev je rešitev brez semaforjev, s krožnim križiščem ali izvennivojskim križanjem s stranskimi uvozi in izvozi na obeh straneh – kot na avtocestah.

#### **Odgovor na pripombe 13 - 14:**

*Pripomba se ne upošteva, potrebnost semaforizacije obeh križišč je utemeljila prometna študija, ki je sestavni del strokovnih podlag za izdelavo DPN. Vse strokovne podlage, na katerih temeljijo rešitve v DPN so obvezna priloga dopolnjenega osnutka DPN, vpogled vanje pa je javno dostopen (na sedežu pripravljavca DPN ter na občinah, kjer je potekala javna razgrnitev).*

*V sklopu izdelane prometne študije so bila kapacitetno preverjena vsa križišča. Analiziran je bil čas konične ure za izhodiščno leto (2009) in konec planske dobe 20 let (leto 2029). V primeru brez semaforjev so že ob izhodiščnih prometnih obremenitvah (v letu izgradnje) na stranskih smereh zamude vozil, ki so prevelike glede na Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05 in 26/06, 10. in 12. člen), ki določa, da so lahko največje povprečne zamude na stranskih priključkih maksimalno 35 sekund v primeru nesemaforiziranega križišča.*

*Predvideno je t.i. prometno odvisno krmiljenje semaforjskih naprav, kar pomeni, da se čas zelene oz. rdeče na posamezni smeri v čim večji meri prilagaja trenutnim realnim prometnim obremenitvam. Najbolj kritično je prav obdobje koničnih ur, ko bo največ prometa iz/v smeri naselja Grobelno. V primeru, da na stranskih smereh ni vozil (oz. pešcev) je »ničelno« stanje semaforja »zelena« na glavni cesti. Glavni namen predvidene semaforizacije je predvsem povečati varnost vključevanja vozil na glavno cesto v obdobju jutranje in popoldanske konične ure ter zagotavljanje varnega prečkanja pešcev (ob najavi le teh preko tipke). Glede na prometno odvisno krmiljenje, bodo zamude na glavni cesti, ki jih bo povzročil semafor minimalne oz. skladne z določili predhodno navedenega pravilnika.*

#### **15. Ivan Centrih in Marjana Metličar, Grobelno**

Zakaj semaforjsko križišče K3 (glavno križišče) ni načrtovano kot rondo?

#### **16. Marjana Metličar, Grobelno**

Zakaj križišče v Grobelnem ni načrtovano kot rondo?

#### **Odgovor:**

*Krožišča so ustrezna predvsem tam, kjer se križajo enakovredni prometni tokovi. Glede na to, da je glavna cesta prometno bistveno bolj obremenjena kot priključek, bi bila umestitev krožišča neustrezna, saj bi bistveno zmanjševala pretočnost na glavni smeri. Prometna študija je dokazala ustreznost izbrane rešitve.*

#### **17. Martinčič Vincenc, Stopče**

Za križišče v km 0,700 nasproti Mešiček veljajo iste ugotovitve kot pripombe pod točko 9. Predlaga, da cesta A ostane tako kot je v projektu, s tem, da je s ceste A možno priključevanje samo desno za smer Šentjur; iz smeri Šmarje pa je možen izvoz samo desno, v križišču se ukinjajo pasovi za levo zavijanje. V križišču se izvede nova priključna cesta preko železniške proge Grobelno – Rogatec z nadvozom in se priključi na staro cesto M 10-8. Prometni režim bi bil urejen po sistemu avtoceste. Dovoljeno je priključevanje v smeri prometa po možnosti z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi. Križišče se naj označi z Grobelno vzhod.

#### **Odgovor:**

*Pripomba se ne upošteva. Predlagana rešitev je izvedljiva ob pogoju bistvenega dviga nivelete nove glavne ceste, izvedba je bila že preučena ter izločena iz nadaljnje obdelave iz naslednjih razlogov:*

- *večina prometa za Grobelno bi potekala preko nivojskega železniškega prehoda (regionalna proga), zaradi česar bi se zmanjšala prometna varnost glede na predlagano varianto.*
- *bistveno povečanje stroškov investicije zaradi gradnje dodatnega nadvoza, dviga nove trase glavne ceste in izvedbe dodatnega križišča na obstoječi trasi glavne ceste.*
- *povečali bi se posegi na kmetijska zemljišča, saj bi višji nasipi zahtevali tudi večji odmik potoka Slomščica*
- *količina prometa na glavni cesti in deleži zavijalcev ne zahtevajo izvedbe izven nivojskega križanja.*

#### **18. Peter Planinšek, Občina Šmarje pri Jelšah**

Zakaj cesta v Završe ne poteka naravnost, ampak v zavoju?

##### **Odgovor:**

*V strokovnih podlagah z vidika vplivov na naravo je opredeljeno, da mora trasa ceste potekati najmanj 10m izven območja predlagane naravne vrednote in ohranjenih mrtvic Slomščice.*

#### **19. Primož Gajšek, Grobelno**

Predlaga, da se cesta, ki poteka v zaselek Grobelno del katere meja je do hiše Grobelno 70 oz. do parcele št. 504/1 in 504/2 prestavi tik ob železnico, vzdolž parcele 504/1. Tako hiša in parcele na naslovu Grobelno 70 ne bo ujeta med cesto in železnico. Izgubljeno zemljo za cesto ob železnici pa se zamenja z zemljo obstoječe ceste.

#### **20. Miran Frece mlajši, Grobelno**

Predlaga, da se deviacija lokalne ceste – ceste B izvede drugače. Nepregledni ovinek med hišama družin Gajšek in Slavic je zelo neugoden in je povzročil že veliko trkov in nevarnih situacij, zato je med uporabniki že dolgo težnja po prestavitvi ceste ob železnico. Predlaga, da se priključek izvede tako, da se cesta od hiše g. Slevica spelje med hišo g. Gajšek Primoža in železnico in nadaljuje ob progi med prvim in drugim stebrom viadukta do priključka na novo cesto. S tem bi se znebili nevarnega in nepreglednega dvojnega ovinka in dobili raven in pregleden cestni odsek

##### **Odgovor 19-20:**

*Pripomba se upošteva. Deviacija lokalne ceste se sicer navezuje na obstoječe stanje pri navedenem objektu. Pripomba se upošteva, saj se s tem zagotovi prostorsko ustrežnejša rešitev.*

#### **21. Matej Pistotnik Tratna pri Grobelnem**

Zakaj je izvzet iz DPN del ceste, ki poteka ob parceli 1486/2 in 1486/3. Urejamo okolico, ograjo in dovoz na dvorišče, zato nas zanima potek ceste in pločnika ob meji z našo parcelo.

##### **Odgovor:**

*Pripomba se upošteva. Del ceste ob navedenih parcelah se vključi v območje DPN. Ob cesti je predvidena ureditev pločnika.*

#### **22. Martina Volarič, Grobelno**

Ohraniti obstoječa izvoza s kmetijskih parcel št.: 1055, 1055/1, 1055/2, 1055/3, 1055/4, 1082/1 - prvi izvoz in izvoz iz parcelne št. 1028/2. V obeh primerih ni možno spreminjati izvoza, zaradi različnih lastništev parcel. Oba izvoza sta samo kmetijskega značaja, kar pomeni, da se neizogibno potrebujeta, čeprav samo nekajkrat v sezoni. Izvoz s parcel 1055, 1055/1, 1055/2, 1055/3, 1055/4, 1057 in 1082/1 je sedaj postavljen ob betonirani škarpi, pravokotno na regionalno cesto in tako mora tudi ostati. Izvoz s parcele 1028/2, pa poteka pod nepravim kotom zaradi

višinske razlike med samo parcelo in regionalno cesto. Z izgradnjo pločnika bi bil ta izvoz porušen.

**Odgovor:**

***Pripomba se delno upošteva. Uvoz na parcele severno od glavne ceste se ohrani, južni uvoz je izven meje predmetnega DPN.***

**23. Stanko Javornik za Svet KS Šentvid**

Preučiti in predvideti dostope do lastniških parcel in obdelovalnih površin.

**Odgovor:**

***Pripomba je že upoštevana. V sklopu strokovnih podlag so preučeni obstoječi dostopi do objektov, tako da se ohranjajo oziroma ustrezno nadomeščajo.***

### **III VODENJE PEŠCEV**

#### **1. Drago in Daniel Bevc, Grobelno**

Urediti je potrebno tudi pločnik, kolesarsko stezo in talno obeležbo, saj bo v bližini stala avtobusna postaja.

#### **Odgovor:**

*Pripomba je že upoštevana, ob ureditvi avtobusne postaje ob glavni cesti je to že predvideno.*

#### **2. Matej Pistotnik, Tratna pri Grobelnem in KS Grobelno**

Predlog ureditve prehoda za pešce pri avtobusnih postajah.

#### **Odgovor:**

*Pripomba je že upoštevana. Na glavni cesti je v križišču 1 (kjer sta tudi avtobusni postaji) predvidena ureditev prehoda za pešce na severni in vzhodni strani križišča.*

#### **3. Anton Ljubej, Ivan Centrih, Tratna, Matej Pistotnik, Tratna pri Grobelnem, Martina Volarič, Grobelno, KS Grobelno**

Pešpot oziroma pločnik iz naselja Stopče v Grobelno.

#### **4. Drago Zdolšek, Grobelno**

Nujno je potrebno zgraditi pločnik (lahko tudi polovično pločnik, polovično kolesarsko stezo) od začetka nadvoza čez Stopče do Kmetijske šole Šentjur.

#### **5. Krajan Stopč (30 krajanov)**

Predlog izgradnje varne pešpoti iz Stopč do Grobelnega. Starejši hodijo v trgovino – pošto, mladina pa na železniško postajo za prevoz v Celje. Stopče šteje 235 prebivalcev.

#### **6. Martinčič Vincenc, Stopče**

Predlagam, da se v sklopu projekta nadvoza preko železniške proge izvede pločnik od Ceraja do križišča Centrih, kar je edina povezana pot pešcev do železniške postaje.

#### **7. Strašek Ludvik, Tratna**

Nikjer ni omenjena povezava pločnika od Ceraja do podhoda v projektu, saj vendar vemo, da je cesta na tem delu ozka in za pešce zelo nevarna, ker velja tudi za kolesarje.

#### **Odgovor 3 - 7:**

*Pripomba je upoštevana v območju DPN. Ob glavni cesti je predviden pločnik do avtobusne postaje in pot v navezavi na podhod pod železniško progo.*

#### **8. Mirko Gajšek, Grobelno**

Za podhodom se pred gostilno Kincl konča oziroma prekine meja obdelave za pešce in kolesarje. Predlog: Brezpogojno rešiti varno pot in kolesarsko stezo na tem odseku.

#### **9. Drago Zdolšek, Grobelno**

Predviden podhod za pešce in kolesarje mora biti zaključen pri trgovini Jager, kjer se nadaljuje po stari cesti.

#### **Odgovor 8 - 9:**

*Pripomba se upošteva. Del ceste ob objektu s hišno številko Tratna pri Grobelnem 1A se vključi v območje DPN. Predvidena je ureditev pločnika ob cesti, kolesarji se vodijo na vozišču.*

#### **10. Drago Zdolšek, Grobelno**

Nova predvidena kolesarska pot in pločnik ob novi cesti v smeri Sp. Grobelnega nista potrebna, ker je ob obstoječi cesti že vse to narejeno.

#### **11. Mirko Gajšek, Grobelno**

Predvidena kolesarska steza in pločnik ob novi trasi vzhod – do Frleža, je če gledamo na prostor in stroške, odveč. Predlog: Na sedanji trasi pločnik z razsvetljavo vred ostane. Ostane za pešce in kolesarje tudi že sedaj zavarovan železniški prehod na vzhodu (pri Žirovnik) za motorni promet se pa zapre (pocenitev in uporaba).

#### **Odgovor 10-11:**

*Pripomba se ne upošteva. Za daljinsko vodenje pešcev in kolesarjev se med regionalno železniško progo in novo traso glavne ceste izvede ločena površina za mešan promet pešcev in kolesarjev širine 3,0 m. Taka peš in kolesarska povezava od deviacije priključne ceste v Grobelno do meje DPN na vzhodni strani brez prečkanja regionalne železniške proge, bistveno poveča varnost pešcev in kolesarjev. O uporabi železniškega prehoda, ki je predviden za zaprtje, bo odločala komisija za nivojske železniške prehode, ki jo imenuje minister, pristojen za promet.*

#### **12. Drago Bevc**

Ali je pločnik načrtovan do konca meje obdelave DPN Grobelno oz. ali je pločnik načrtovan do meje naselja Grobelno?

#### **Odgovor:**

*Ob glavni cesti je v zahodnem delu DPN predviden pločnik od meje DPN do avtobusnega postajališča na severni strani ceste in v območju avtobusnega postajališča na drugi strani ceste. Za vodenje pešcev in kolesarjev v Grobelno se pot nadaljuje preko obstoječega lesenega mostu in skozi nov podhod na lokaciji železniške postaje do križišča s sedanjo glavno cesto in ob delu nove priključne ceste v Grobelno. V nadaljevanju se na južni strani nove glavne ceste izvede ločena površina za mešan promet pešcev in kolesarjev širine 3,0 m do meje DPN na vzhodni strani.*

## **IV VODNOGOSPODARSKE UREDITVE**

### **1. Marjan Šolinc**

Hitrost poplavne vode iz Šentviškega potoka ima večjo hitrost kot poplavna voda iz Slomščice (iz smeri Ponikve), zato se voda proti Ponikvi hitreje dviguje. Kako bo zagotovljena poplavna varnost z izvedbo nadvoza?

#### **Odgovor:**

*V sklopu strokovnih podlag za DPN je bila izdelana hidravlična študija in študija poplavne varnosti (Lineal d.o.o. Maribor, št. načrta 506-VGU, september 2009) iz katere je razvidno, da:*

- *bo zagotovljena poplavna varnost predvidenega nadvoza,*
- *je gladina oz. kota visokih voda  $Q_{100}$  Slomščice na mestu križanja s predvidenim nadvozom za 0,6 m nižja od najnižjega dela (spodnji rob konstrukcije) nadvoza*
- *se obstoječa poplavna varnost celotnega območja s posegom ne poslabšuje.*

*Vse strokovne podlage, na katerih temeljijo rešitve v DPN so obvezna priloga dopolnjenega osnutka DPN, vpogled vanje pa je javno dostopen (na sedežu pripravljavca DPN ter na občinah, kjer je potekala javna razgrnitev).*

**2. Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek, Anton Jug, Grobelno**  
Z nadvozom bi se morala urediti tudi regulacija Slomščice od Grobelnega do naselja Stopče.

#### **Odgovor:**

*Pripomba se ne upošteva. DPN obsega samo ureditve, ki so povezane z izgradnjo izvennivojskega križanja glavne in regionalne železniške proge z glavno cesto Šentjur – Mestinje v Grobelnem. Regulacija potoka Slomščica ni predmet DPN.*

## **V SPREMLJAJOČI OBJEKTI IN UREDITVE**

### **1. Marjana Metličar, Grobelno**

Kje so avtobusne postaje oz. kako bo urejeno avtobusno postajališče za šolarje – samo ob glavni cesti ali tudi v naselju?

#### **Odgovor:**

*V DPN je predvidena ureditev avtobusnih postajališč le ob glavni cesti, druga postajališča v naselju ureja občina po dogovoru z avtobusnimi prevozniki.*

### **2. Marjan Šolinc**

Kako bo izveden podhod za pešce in kolesarje, kako bo usklajen z nivojem poplavne vode, je načrtovan tudi prehod osebnih vozil?

### **3. Miran Frece mlajši**

Predlog razširitve podhoda za pešce in kolesarje do te mere, da bi se lahko uporabljal za promet kmetijskih strojev, ki bi se s tem izognili glavni cesti, kar bi prispevalo k hitrejšemu pretoku prometa in večji varnosti na glavni cesti. Hkrati bi s tem omogočili prehod za konjenike in vprege, v primeru nesreče ali okvare na nadvozu pa bi podvoz lahko uporabljali kot intervencijsko pot ali obvoz, saj med Ponikvo in Šentjurjem ni nobenega prehoda preko proge.

#### **Odgovor 2-3:**

*Predlog se ne upošteva. Podhod ne bo namenjen prehodu osebnih vozil, namenjen bo le pešcem, kolesarjem in eventualno konjenikom. Za zaščito pred poplavnimi vodami bo izveden keson, odvodnjavanje bo rešeno s črpalko. Za gibalno manj sposobne je predvidena izvedba dvigala.*

### **4. Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek, Anton Jug, Grobelno**

Potrebna je ureditev kanalizacije na zgornjem delu ceste od stanovanjske hiše Gobec do stanovanjske hiše Verbič – Bevc, javne razsvetljave pri avtobusnih postajah, prehode za pešce in ostale infrastrukture.

#### **Odgovor:**

*Predlog je delno že upoštevan. Na območju DPN je predvidena javna razsvetljava in prehodi za pešce ter potrebna prilagoditev oziroma preureditev obstoječe gospodarske javne infrastrukture. V fazi izgradnje je smiselno urediti celotno gospodarsko javno infrastrukturo, v kolikor le-ta še ni zgrajena (za kar je pristojna občina).*

### **5. KS Grobelno**

Proučiti izgradnjo podvoza za kmetijske stroje, pešce, konjske vprege v severnem delu Grobelnega, na mestu ukinjenega nivojskega prehoda. Podhod je nujen za potrebe kmetijstva in v primeru zaprtja nadvoza.

### **6. Društvo prijateljev Slomškove poti, Celje**

Predlog podvoza na mestu ukinjenega nivojskega prehoda proti Završam – romarska pešpot Bizeljsko – Nova cerkev oz. etapa Ponikva – Kalobje

### **7. Kmetijsko gozdarski zavod Celje**

Predlog podvoza (4 x 4m) na mestu ukinjenega nivojskega prehoda proti Završam za dostop kmetijske mehanizacije na kmetijska zemljišča. Gre za 8 manjših kmetij, ki bi jim omogočili dostop do parcel s podvozom na mestu, kjer je prehod nekoč že bil. S tem podvozom bi razbremenili promet po glavni cesti (križišče tik za nadvozom za smer Završe) in omogočili

nekaterim enostaven prehod pod železniško progo (kosilnice, traktorji, konjska vprega, konji, kombajni, balirke...

**8. Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek, Anton Jug, Grobelno**  
V DPN ni obravnavan medkrajevni promet za kmečko mehanizacijo. V Završah je najmanj 5 lastnikov zemljišč (s skupaj najmanj 7 ha zemlje), ki stanujejo na Šentjurski strani. Vsak, ki obdeluje zemljo na nasprotni strani železnice gre letno več kot 50-krat na parcelo in bo predstavljal oviro za cestni promet na nadvozu. Predlagamo preveritev možnosti kmetijskega podvoza v Završe po stari trasi (podvoz 4 x 4m). Kmetijski podvoz ne rabi črpalk za odvodnjavanje. S podvozom bi razbremenili promet po glavni cesti (križišče tik za nadvozom za smer Završe) in omogočili enostaven prehod pod železniško progo. Hkrati bi uredili varno Slomškovo pot in povezavo dveh naselij za prehod konjeniškega kluba Šentvid, ki je turističnega pomena za občino Šentjur. Na relaciji Šentjur – Ponikva smo že do sedaj zaprli štiri železniške prehode, čaka nas zaprtje še petega in s tem so kraji med sabo nepovezani, kvaliteta bivanja se nam je že močno poslabšala.

### **9. Konjeniško društvo Šmarje**

Ena glavnih konjeniških poti vodi iz Ponikve preko Grobelna in naprej na Kozjansko. Od zaprtja nezavarovanega železniškega prehoda na cesti Završe – Grobelno skozi Grobelno jezdimo po glavni cesti. Pri načrtovanju nadvoza nismo vključeni, s konjem ne moreš skozi naselje Grobelno, še manj s konjsko dvovprego, katerih število se je v zadnjih letih močno povečalo. Predlagamo, da se načrtovani podhod pod progo ustrezno razširi, da bo mogoče skozenj nemoteno jahati in se voziti z vprego.

#### **Odgovor 5 - 9:**

*Cilj izvedbe novega izven nivojskega križanja je ukinitve nivojskih prehodov na glavni železniški progi in s tem povečanje varnosti v prometu. Nekateri dnevni migracijske poti se z načrtovano ureditvijo zares podaljšajo. Ukinjen nivojski prehod v Završah je zatečeno stanje, ki se z načrtovanimi prostorskimi ureditvami ne spreminja. Za preučitev dane pobude je pristojna Direkcija Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, Kopitarjeva 5, Maribor. Ta organ v sestavi Ministrstva za promet je pristojen za reševanje izven nivojskih križanj na podlagi Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 61/07).*

*Vsekakor pa lahko pešci in konjeniki uporabljajo predvideni podhod pri železniški postaji, ki je predviden v širini 4 m in višini 2,5m, kar ustreza tudi za prehod konjev brez jahalca (potrebno bo razjahati tudi zaradi varnosti ostalih uporabnikov podhoda). Podhod lahko uporabljajo tudi vprege do omenjene višine (2,50 m).*

## **VI VPLIVI NA OKOLJE IN OKOLJEVARSTVENI UKREPI**

### **1. KS Grobelno**

Urediti protihrupno zaščito.

#### **Odgovor:**

*Pripomba je upoštevana. V okviru DPN je protihrupna zaščita predvidena za sanacijo stanovanjskih površin, na katerih bo obremenitev s hrupom v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/09 in 109/09) presegala mejne vrednosti kazalcev hrupa. Obremenitev s hrupom je v strokovnih podlagah za DPN določena računsko za plansko obdobje leta 2025 in 2035. Obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa se v skladu s 6. členom navedene Uredbe ocenjuje z modelnim izračunom z upoštevanjem dejanske lege prometnic v prostoru, topologije širšega terena in obstoječe pozidave.*

### **2. Mirko Gajšek, Grobelno, Vlado Arzenšek, Ivan Centrih in Drago Zdolšek**

Ponovna proučitev izvedbe protihrupne ograje za stanovanjske objekte na zahodni strani območja DPN Grobelno.

### **3. Drago in Daniel Bevc, Grobelno**

Zahtevamo protihrupno stekleno ograjo od križišča do nove avtobusne postaje v smeri Šentjur, saj predvidevamo, da se bo promet po tej cesti močno povečal.

### **4. Ema, Vladislava in Vladislav Verbič, Grobelno**

V primeru rešitve izvoza za Grobelno 104 zahtevamo protihrupno ograjo.

### **5. Ana in Štefan Lorger, Albina Pevec, Grobelno**

Zaskrbljeni smo zaradi hrupa, ker se promet nenehno povečuje. Zahtevamo detajlne rešitve za rešitev hrupa – protihrupna ograja – za Grobelno 105.

**6. Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek, Anton Jug, Grobelno**  
Protihrupne ograje niso zajete na strani Šentjurske občine. Uporaba dvorišča za prosto gibanje otrok in malih živali je pri hišah št. 102 – 105 brez ustrezne protihrupne ograje nemogoča.

#### **Odgovor 2 - 6:**

*Pripomba se upošteva tako, da bo pri objektih Grobelno 103-105 predvidena postavitve transparentne ograje, ki bo tudi v funkciji zmanjševanja hrupne obremenjenosti.*

### **7. Mirko Gajšek, Grobelno**

Predlog protihrupne zaščite na severni strani od hiše št. 104 do prečkanja potoka Slomščice na viaduktu in na južni strani. Zasaditev dreves in grmov ne pride v poštev kot protihrupna zaščita kot dolgoročni ukrep.

#### **Odgovor:**

*Pripomba se upošteva tako, da bo pri objektih Grobelno 103-105 in na nadvozu predvidena postavitve transparentne ograje, ki bo tudi v funkciji zmanjševanja hrupne obremenjenosti. Zasaditev obcestnega prostora z drevesi in grmovnicami je namenjena predvsem vključitvi posega v prostor. Zasaditev spodnjega dela nasipa je tako v funkciji optičnega zakrivanja oz. vizualnega zmanjšanja višine nasipa.*

### **8. Ivan Centrih Tratna pri Grobelnem, Matej Pristotnik, Tratna pri Grobelnem, Primož Gajšek, Grobelno in Stanko Javornik za Svet KS Šentvid**

Predlog postavitve protihrupne ograje na celotnem nadvozu.

### **9. Marjana Metličar, Grobelno**

Zakaj ni protihrupna zaščita na celotnem nadvozu - jo je možno izvesti naknadno? Bistveno večje hitrosti povzročajo več hrupa, hrup se širi, naselje se v oddaljenosti od nadvoza dviguje – je bilo to upoštevano v študiji hrupa?

### **10. Metka in Albin Senica, Štefka Kanda, Grobelno**

Pri izgradnji nadvoza se bo povečal hrup, zato zahtevamo, da se zgradi varnostna oz. protihrupna ograja ali druga ustrežna rešitev, ker v idejnem projektu naša stanovanjska hiša Grobelno 113 ni zajeta.

#### **Odgovor 8 - 10:**

*Pripomba se upošteva tako, da bo na nadvozu predvidena postavitve transparentne ograje, ki bo tudi v funkciji zmanjševanja hrupne obremenjenosti. Stanovanjski objekt Grobelno del 113 je oddaljen od osi ceste pribl. 75m. Izračunane ravni hrupa na najbolj obremenjeni fasadi objekta v planskem obdobju 2035 bodo znašale 51 dBA v nočnem času. Mejna vrednost za infrastrukturne vire hrupa v nočnem času je 55 dBA.*

**11. Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek, Anton Jug, Grobelno**  
Proučiti protihrupno ograjo za hišo Gobec Jože.

#### **Odgovor:**

*Pripomba se ne upošteva. Državni prostorski načrt obsega samo ureditve, ki so povezane z izgradnjo izvennivojskega križanja glavne in regionalne železniške proge z glavno cesto Šentjur – Mestinje v Grobelnem. Hiša Grobelno 110 je izven vplivnega območja hrupa.*

### **12. Robert Dežan**

Zakaj je PHO 2 med cesto in železnico?

#### **Odgovor:**

*Študija hrupa obravnava samo hrup, ki ga povzroča promet na cestnih odsekih, železniška proga kot vir hrupa ni predmet tega projekta. Protihrupna ograja PHO-2 je locirana ob cesti ker ščiti stanovanjske objekte pred hrupom, ki ga povzroča cestni promet. Učinkovitost ograje je največja, če je locirana tik ob cesti. Odmik ograje ob železnici tudi ni izvedljiv zaradi bližine stanovanjskega objekta Grobelno del 10.*

### **13. Mirko Gajšek, Grobelno**

Potrebna protihrupna zaščita na levi strani železniške proge smer Grobelno – Ponikva ispred žel. postaje do vhodnega signala iz smeri Ponikva.

### **14. Marjan Šolinc**

Je bil pri analizi hrupa upoštevan hrup železnice? Kaj namerava narediti država proti hrupu, ki ga povzroča železnica?

### **15. Primož Gajšek**

Predlagam izgradnjo protihrupne ograje tudi pred hrupom železnice – v celotni dolžini od železniške postaje Grobelno do konca parcele št. 1044/1. Protihrupna ograja naj bo obojestranska, da ščiti prebivalce pred hrupom železnice na obeh straneh Grobelnega.

#### **Odgovor 13 - 15:**

*Pripomba se ne upošteva. Železniška proga kot vir hrupa ni predmet tega projekta, podatki za železniški promet po glavni in regionalni železniški progi pa so bili uporabljeni v analizi*

*obremenitve hrupa za obstoječe stanje. Obremenitev s hrupom in predlog protihrupne zaščite za plansko obdobje leti 2025 in 2035 je skladno z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 105/05, 34/09 in 109/09) določena glede promet na obstoječih in novih cestnih odsekih.*

## **VII OSTALI PREDLOGI IN PRIPOMBE**

### **1. Matej Pistotnik in KS Grobelno**

Podaljšanje meje obdelave DPN do stanovanjske hiše Grobelno 110 (Gobec), zaradi ureditve dovozov z leve in desne strani ceste.

### **2. Anton Ljubej, Mirko Gajšek, Stane Mlakar, Matevž Globočnik, Ivan Centrih**

Predlog podaljšanje meja DPN proti zahodu, kjer bi se zagotovila tudi ureditev pločnika od Grobelnega do Stopč. Iz vasi Stopče ni zagotovljen prometno varen dostop za pešce do železniške postaje v Grobelnem.

### **3. Mirko Gajšek Grobelno**

Zaradi skrajno nevarne peš hoje po cesti Stopče – Grobelno (za pešce ni prostora, druge poti ni) brezpogojno rešiti ta problem ali s pločnikom ali s pešpotjo - pogoj za nadaljnji postopek tega projekta.

### **4. Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek, Anton Jug, Grobelno**

V KS in od predstavnikov občine je bilo vedno tolmačeno, da se bo pred gradnjo nadvoza uredil pločnik s kolesarsko stezo Stopče – Grobelno in regulacija potoka Slomščice do meje naselja Stopče. V DPN nista obravnavana pločnik in kolesarska steza na navedenem odseku zato predlagamo, da se v DPN umestita kot del nadvoza. V nasprotnem primeru naj se pločnik in kolesarska steza zgradi pred začetkom gradnje nadvoza, ker ta del cestišča predstavlja nevarnost za pešce, kolesarje, motoriste in ostali promet (nesreče na tem odseku).

#### **Odgovor 1-4:**

*Pripomba se ne upošteva. Državni prostorski načrt obsega samo ureditve, ki so povezane z izgradnjo izvennivojskega križanja glavne in regionalne železniške proge z glavno cesto Šentjur – Mestinje v Grobelnem. Rekonstrukcija glavne ceste od Šentjurja do Dobovca pa je predmet obravnave drugega državnega prostorskega načrta: Državnega prostorskega načrta za glavno cesto G2-107 od Šentjurja do Dobovca.*

### **5. Stanislav Mlakar, Grobelno**

Nadvoz je sicer ozko gledano dobro zastavljen, širše gledano pa je naselje Grobelno ločeno od naselij iz Šmarske občine od Ponikve do Šentjurja. Po zaprtju še 6 prehoda preko železniške proge Ljubljana – Maribor bo ostal le novi nadvoz. Kje bodo potekale intervencijske poti ob naravnih katastrofah, evakuacijah, nesrečah na samem nadvozu, požarih, ipd.? V primeru zaprtja nadvoza sta obe poti (Šentjur – Ponikva – Šentvid – Grobelno in Šentjur – Nova vas – Črnolica – Grobelno) zelo dolgi.

#### **Odgovor:**

*Kot je navedeno v odgovoru pod točko 5 – 9 poglavje V (Spremljajoči objekti in ureditve) je cilj izvedbe novega izven nivojskega križanja ukinitvev nivojskih prehodov na glavni železniški progi in s tem povečanje varnosti v prometu. Nekatere dnevne migracijske poti se z načrtovano ureditvijo zares podaljšajo. V primeru zaprtja nadvoza zaradi izjemnih dogodkov se koristijo ostale obstoječe LC in obstoječi nivojski progi preko železniške proge (Ponikva, Šentjur).*

### **6. Stanislav in Matej Mlakar, Slava, Jože in Gregor Gobec, Alojz Fijavž, Jože Fedran, Miran Frece, Ema Verbič, Jože Ceraj, Marjana Jug, Ivan Hajnšek, Anton Jug, Grobelno**

DPN je nesorazmerno napravljen glede na občinsko mejo. Na delu Šmarske občine so definirani vsi dovozi do hiš in parcel, na Šentjurski strani to ni urejeno. Potrebno je definirati in omogočiti dostop do vseh hiš in parcel na delu Šentjurske občine – združiti najnujnejše izvoze na cesto in zemljiško-knjižno urediti reducirane izvoze za uporabnike svojih zemljišč.

**Odgovor:**

*Območje DPN obsega vse prostorske ureditve, ki so povezane z načrtovano izgradnjo nadvoza ne glede na občinsko mejo. V okviru državnega prostorskega načrta so bile preučene in podane tudi rešitve za zmanjšanje števila neposrednih navezovanj stanovanjskih objektov na glavno cesto znotraj meja predmetnega DPN. Ostali priključki v smeri proti Šentjurju so predmet drugega DPN za rekonstrukcijo glavne ceste od Šentjurja do Dobovca.*

**7. Vincenc Martinčič**

V celoti podpiram prostorski načrt in predlagam čimprejšnjo izvedbo.

**Odgovor:**

*Gradnja nadvoza je predvidena v letih 2012 -2013, odvisno oh hitrosti odkupov zemljišč.*

**dr. Mitja PAVLIHA  
GENERALNI DIREKTOR  
DIREKTORATA ZA PROSTOR**