



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul: cestni

AVTOCESTNI ODSEK PLUSKA - PONIKVE

Mentor: mag. Brane Lotrič
Somentor: Pavle Hevka
Lektor: Andrija Hevka

Kandidat: Pavla Strmšek

Ljubljana, marec 2008

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju g.mag. Branetu Lotriču in somentorju g.Pavletu Hevki za pomoč in sodelovanje pri izdelavi tega diplomskega dela.

Hvala g.Vitu Mešku iz podjetja Dars d.d. za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela ter vse koristne nasvete, moralno podporo in izposoj literature v času študija.

Zahvaljujem se tudi lektorju g.Andriji Hevki, ki je lektoriral mojo diplomsko nalogo.

Posebna zahvala mojemu soprogu Andreju Strmšku za vso moralno podporo v času študija.

IZJAVA

»Študent/ka Pavla Strmšek izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom g. Pavleta Hevke.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah ne dovoljujem objave tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne 31.03.2008

Podpis: _____

POVZETEK

Avtocestni odsek Pluska – Ponikve ima svojo posebnost v tem, da je iskanje trase za ta 7,6 km dolg avtocestni odsek trajalo kar 10 let. Vrednotenih je bilo kar pet variant, kot pa bomo prikazali v tem diplomskem delu, ni bila izbrana najboljša varianta, čeprav stroka trdi drugače. Poseg v okolje bo z izsečnjo velikega dela gozdnih površin na obrobju Trebnjega povzročil nepopravljivo škodo. Poleg tega je tudi iz ekonomsko finančnega stališča izbrana varianta dražja. Žal v tem konkretnem primeru ni možna drugačna rešitev, kot da se goloseki v največji možni meri posadijo, ali pa se gozd »preseli« na ravnino.

Namen tega diplomskega dela je predvsem pokazati nesmisel tako dolgega iskanja ustrezne trase, saj smo s tem prikrajšani vsi uporabniki avtocest. Ta avtocestni odsek je zaviral izgradnjo tudi drugega odseka Ponikve – Hrastje, saj je bila določitev te trase deloma odvisna tudi od prvega dela. Ker je tak način izbora dopuščal odločitev, dolgo kar 10 let, je ugasnilo kar nekaj deset življenj na stari, preobremenjeni hiti cesti H1. Vsekakor bi se z zgrajeno avtocesto izognili tragediji, ko je v letu 2005 pri Poljanah ugasnilo 8 življenj v ognjenih zubljih.

KLJUČNE BESEDE

- **avtocestni odsek**
- **hitra cesta**
- **varianta**
- **optimizacijski ukrepi**
- **državni lokacijski načrt**

ABSTRACT

The specific of the Pluska – Ponikve motorway section of the route for the 7,6 km part took ten years with a total of five variants having been evaluated. This graduation thesis will attempt to show that the optimum variant was not selected, despite claims to the otherwise by the experts. The planned felling of a large part of a forest on the outskirts of Trebnje will cause irreparable damage to the environment. The selected variant is also not the cheapest. Unfortunately, no other solution is possible then to replant trees in the cleared areas or to relocate the forest to the lowlands.

The purpose of this graduation thesis is to point to the uselessness of such a long selection process for a suitable route as this also disadvantaged all motorway users. The length of the proceedings also prevented the construction of the section between Ponikve and Hrastje as the course of the latter also depended on the selected variant of the Pluska – Ponikve part. Because of the protracted decision-making process, several dozens died on the old and overburdened H1 expressway. It is absolutely certain that the motorway if constructed would prevent the 2005 tragedy near Poljane when eight lives were lost.

KEYWORDS

- **motorway section**
- **expressway**
- **version**
- **optimisation measures**
- **national spatial plan**

KAZALO VSEBINE

1 UVOD	7
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA	7
1.2 NAMEN IN CILJ NALOGE	7
1.3 OCENA DOSEDANJIH RAZISKAV	7
1.4 METODOLOGIJA DELA	8
2 DESETLETNO ISKANJE TRASE MIMO TREBNJEGA	9
2.1. DOLINSKA »VARIANTA«	10
2.2 POBOČNA »VARIANTA«	12
3 DRŽAVNI LOKACIJSKI NAČRT ZA AVTOCESTNI ODSEK PLUSKA - PONIKVE	15
4 ANKETA	18
5 PRIMERJALNE ŠTUDIJE IN SKLEPNE UGOTOVITVE PRIMERJAVE	20
5.1 VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANT	25
5.2 SKLEP VLADE RS	28
5.3 ZAČETEK GRADNJE AVTOCESTNEGA ODSEKA PLUSKA – PONIKVE ..	29
6 ZAKLJUČEK	31
7 LITERATURA, VIRI	33

KAZALO FOTOGRAFIJ

<i>Fotografija 1: struga reke Temenice</i>	10
<i>Fotografija 2: trebanjski grad – močno potreben obnove</i>	11
<i>Fotografija 3: izvoz iz dosedanje hitre ceste H1 za Trebnje</i>	12
<i>Fotografija 4: trebanjski gozdovi</i>	13
<i>Fotografija 5: sedanja hitra cesta H1, v ozadju trebanjski gozdovi</i>	14
<i>Slika 1: računalniški prikaz trase Bukovje - Sv. Ana (pogled iz smeri Lj.)</i>	27
<i>Slika 2: računalniški prikaz variante Bukovje - Sv. Ana (iz smeri Nm)</i>	27

KAZALO TABEL IN GRAFOV

<i>Tabela 1: v % izraženo mnenje o vriantah</i>	19
<i>Tabela 2: ocene stopnje primernosti variant z vidika funkcionalnih območij in povezav</i>	26
<i>Graf 1: prikaz stanja iz Tabele 1</i>	19

1 UVOD

Namen diplomskega dela je predstaviti problem nasprotovanja pri načrtovanju avtocest v Sloveniji. Predstavili bomo težave pri izgradnji, oziroma bolje rečeno, pri iskanju lokacije načrtovanega avtocestnega odseka Pluska – Ponikve. Pogajanja o trasi so se med vlado in občani Trebnjega usklajevala celih deset let. V diplomskem delu želimo predstaviti obe varianti izgradnje (pobočno in dolinsko), hkrati pa predstaviti tudi načrt izgradnje, metode gradnje in posebnosti tega avtocestnega odseka.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Za avtocestni odsek Pluska – Ponikve je bilo možnih kar nekaj variant, a do konca leta 2005 se je vlada Republike Slovenije pogajala z občani občine Trebnje med dolinsko in pobočno varianto. Za obe varianti je bilo narejenih kar nekaj študij in ocen ter mnenj stroke, zadeve pa so se zaostrele do te mere, da je zaradi končne »zmage« pobočne variante v začetku leta 2006 odstopila celo takratna županja občine Trebnje, ki je to štela za osebni neuspeh. Dolinska različica avtocestnega odseka žal ni bila po godu nekaterim veljakom trebanjske občine, ki pa so svoj cilj dosegli na škodo vseh občank in občanov, nenazadnje pa tudi vseh uporabnikov avtoceste, ki se med Trebnjem in Novim mestom vsakodnevno vozijo po nevarni hitri cesti. Ne samo uporabniki, konec koncev smo oškodovani prav vsi davkoplačevalci v Sloveniji, saj se je zaradi vedno novih izdelav študij, časovnega odmika in konec koncev »zmage« pobočne variante, ta avtocestni odsek močno podražil.

1.2 NAMEN IN CILJ NALOGE

Osnovni cilj tega diplomskega dela je predstaviti obe varianti in skozi to oceniti, katera izmed variant je po našem mnenju ustreznejša. Vsekakor se mnenja stroke in nenazadnje tudi močna podpora nekdanje županje in vlade RS močno nagibajo k temu, da je bila izbrana varianta slabša v primerjavi s ponujeno dolinsko varianto. Žal nimamo možnosti vpogleda v finančne izračune, a vsekakor lahko pravilno in povsem upravičeno sklepamo, da bo izbrana različica, čeprav so jo študije ocenile kot najbolj primerno, močnejše "osušila" račune davkoplačevalcev, kot bi bili osušeni v primeru dolinske variante.

1.3 OCENA DOSEDANJIH RAZISKAV

Enotnost v trebanjskem občinskem svetu se je žal kazala ves čas le v tem, da je avtocesta potrebna čimprej. Študije o obeh različicah so bile izdelane na Univerzah v Ljubljani in Mariboru, predloge in ocene o obeh različicah pa so prispevali tudi predstavniki gospodarstva. Med prebivalstvom občine Trebnje so opravili celo javnomnenjsko raziskavo, ki jo je izvedel mednarodno priznani raziskovalni inštitut Mediana v aprilu leta 2004. Večina naštetih raziskav je dajala prednost dolinski različici, prav tako tudi omenjena javnomnenjska raziskava, ki je pokazala, da se je kar 59,3% občanov zavzelo za izgradnjo avtoceste po dolini.

1.4 METODOLOGIJA DELA

V diplomskem delu smo uporabili predvsem že pridobljene podatke iz literature in internetne strani, poleg tega pa smo se odločili za izvedbo ankete med prebivalci občine Trebnje in prišli do popolnoma lastnih ugotovitev in razmišljanj. To diplomsko delo je torej produkt ugotovljenih dejstev, ki so jih ugotovili strokovnjaki, naših ugotovitev s pomočjo ankete ter naših razmišljanj na podlagi ugotovljenega.

2 DESETLETNO ISKANJE TRASE MIMO TREBNJEGA

Dolenjski avtocestni krak povezuje Ljubljano z Dolenjsko oziroma z mejnim prehodom Obrežje (Hrvaška). Dolenjski krak je del cestne povezave med mejnima prehodoma Karavanke na SZ in Obrežjem na JV in se kot del X. prometnega koridorja vključuje v transevropsko prometno omrežje (»TransEuropean Network«). Dolenjski avtocestni krak (Ljubljana (Malence) – Obrežje) bo, ko bo dograjen, dolg predvidoma 104,8 km. Od tega je že zgrajenih in prometu predanih približno tri četrtine ali 84,4 km avtocest, 5,5-kilometrski avtocestni odsek Lešnica – Kronovo (gradnja se je začela spomladi 2006) pa bo prometu predan predvidoma konec leta 2007. V prostor je potrebno umestiti še odseka Pluska – Ponikve in Ponikve – Hrastje.

Postopke umeščanja avtocest v prostor, to je postopke priprave in sprejemanja državnih lokacijskih načrtov za posamezne odseke avtocest in drugih državnih cest, opredeljenih v nacionalnem programu izgradnje avtocest, v skladu z zakonom o urejanju prostora vodi njihov pripravljavec, to je Ministrstvo za okolje in prostor – Urad za prostorski razvoj. DARS kot zastopnik investitorja (Republike Slovenije) v okviru teh postopkov zagotavlja projektno dokumentacijo, poročila o vplivih na okolje in vse druge strokovne podlage za lokacijske načrte, kot tudi prostorsko dokumentacijo – primerjalne študije variant ter lokacijske načrte.

Uredbo o državnem lokacijskem načrtu za del dolenjske avtoceste na odseku Pluska – Ponikve je vlada RS sprejela 13. julija 2006. Dolžina navedenega odseka znaša 7,598 km. Trasa načrtovane avtoceste se pri Pluski odcepi od koridorja obstoječe hitre ceste H1 in poteka južneje v smeri pobočij Bukovja.

Odsek avtoceste Pluska – Ponikve je posebej pomemben za gospodarsko in prostorsko integracijo širše dolenjske regije ter JV dela širše ljubljanske regije, saj prevzema največji del cestnega prometa med razvojnimi središči teh dveh regij. Na tem odseku se na avtocesto priključujejo prečne povezave dolin Save in Krke, prav tako ne gre zanemariti njegove vloge v povezovanju turističnih zmogljivosti tega območja, ki temeljijo na termalno zdraviliških, kulturnih in izletniških potencialih. Odsek bo grajen kot avtocesta z dvema voznima pasovoma in odstavnim pasom v vsaki smeri ter vmesnim ločilnim pasom z normalnim prečnim profilom 26,60m.

Priprava lokacijskega načrta za avtocesto mimo Trebnjega se je začela že leta 1994, ko je bila izdelana prva študija variant poteka avtoceste na odseku Bič – Hrastje. Od takrat do danes je bilo preverjenih veliko število variant, sprejeta sta bila lokacijska načrta za odseka Bič – Korenitka in Korenitka – Pluska (ki sta že predani prometu), na odseku mimo Trebnjega pa je prišlo do končnega rezultata šele v začetku letošnjega leta. Da je bila zadeva res vroča, so pričale tudi burne razprave, ki smo jih spremljali po medijih in navsezadnje je pomembno vlogo odigrala tudi t.i. »civilna iniciativa« s podpiranjem pobočne variante. V tako imenovani »civilni iniciativi« pa najdemo veljake, ki imajo že tako ali tako moč odločanja v občinskem svetu kot vrhovnem organu občine. Pri tem ne gre spregledati dejstva, da so člani »civilne iniciative« tudi lastniki parcel, ki so na območju izgradnje avtocestnega odseka po pobočni varianti. Kakorkoli že, vlada RS je podprla pobočno različico, pravilnost njene odločitve pa bo

pokazal čas (dasiravno ne bo nikoli mogoče jasno ugotoviti razlike, saj bo realizirana le ena različica).

2.1. DOLINSKA »VARIANTA«

No, pa poglejmo desetletne ugotovitve strokovnjakov o obeh možnih različicah. Gradnja avtoceste po trasi obstoječe hitre ceste mimo Trebnjega bi ohranila v prostoru obstoječa razmerja in hkrati bi imeli priložnost občutno izboljšati zatečeno stanje.

Glavni prigovor ob predstavljeni dolinski varianti, ki so ga podali naravovarstveniki, je manjši poseg v krajinsko zaščiteno območje Temenice (ki je bila regulirana že v času gradnje sedanje hitre ceste) in gradu (v primeru izgradnje avtoceste po dolini je bila zato predvidena istočasna zagotovitev statične stabilnosti gradu iz sredstev za izgradnjo avtoceste). Vendar je obstoječe stanje rečnega in obrečnega prostora izrazito degradirano, zato je vztrajanje pri ohranitvi in celo zaščiti obstoječega stanja predvsem ščitenje in ohranjanje izrazite nekvalitete v prostoru.



Fotografija 1: struga reke Temenice

Podobno je s pojavom grajskega kompleksa, ki je v dosedanji situaciji sicer funkcionalno povezan z naseljem, vendar v oblikovnem in krajinskem smislu od njega

odrezan. Gradnjo avtoceste po koridorju obstoječe hitre ceste bi lahko razumeli kot priložnost, da se izoblikujejo v prostoru trajne rešitve in bistveno poveča funkcionalna in krajinska kvaliteta prostora.



Fotografija 2: trebanjski grad – močno potreben obnove

Prednost dolinske variante je bila izkazana tudi v optimalnem priključevanju Trebnjega z dvema priključkoma, vključno z navezavo na Mirensko dolino v dodatni mestni južni cesti, ki bi povezovala vzhodni in zahodni del Trebnjega ter bi omogočila povezavo z Baragovim trgom. Gradnja avtoceste po načrtu »dolinske variante« bi razbremenila mestno jedro, saj mestna zbirna cesta v perspektivi omogoča zaprtje mestnega jedra za promet in navezavo razvoja industrijske in obrtne cone v območju Trima. Varianta je prijazna okolju, izogne se arheološkemu območju Benečija, odvodnja meteornih vod iz vozišča je kontrolirana, v skladu z veljavno zakonodajo pa se bi lahko izvedle vse protihrupne zaščite. Dolinska varianta premore tudi prednosti, ki so pomembne za turizem občine. Trebnje bi ostalo vidno z avtoceste in s tem potencialno vabljivo za turiste, območje pred gradom bi se z izgradnjo avtoceste uredilo in obstoječe počivališče z motelom bi se vklopilo v sistem avtocest.



Fotografija 3: izvoz iz dosedanje hitre ceste H1 za Trebnje

2.2 POBOČNA »VARIANTA«

Po varianti za gradom (pobočna varianta) se avtocesta vodi po novem koridorju po severnih pobočjih hriba Bukovje in se trasa obstoječe hitre ceste v območju Trebnjega sprosti za potrebe mesta. Obstoječa hitra cesta bo postala mestna cesta, ob kateri se bo tudi v območju Trebnjega spontano izoblikovala spremljajoča poselitev. Vsekakor pa bo obstoječa hitra cesta v primeru funkcije obvozne ceste zahtevala izgradnjo dodatnih priključkov proti severu tako na vzhodu kot zahodu, da se bo promet lahko umaknil iz središča mesta, ti priključki pa bodo morali prav tako prečkati območje Temenice in izvenivojsko tudi železniško progo. Izbrana varianta Bukovje ne rešuje niti krajinskih in oblikovnih problemov doline Temenice niti strukturnih in prometnih zagat Trebnjega, temveč prepušča razreševanje teh problemov občinski prostorski politiki in občinskemu proračunu. Izgradnja avtoceste v pobočju za gradom bo bistveno bolj posegla v naravno okolje, potrebna bo izgradnja večjega števila objektov na avtocesti in s tem daljši čas gradnje, prometna obremenitev sredi mesta bo ostala nerešena, hitra cesta bo z nekontrolirano odvodnjo še naprej onesnaževala Temenice in še in še bi lahko naštevali.



Fotografija 4: trebanjski gozdovi

Poleg slabih vplivov na okolje in turizem pa je varianta Bukovje za 20% dražja in zahteva bistveno več nasipavanja in utrjevanja. Ker je pri gradnji potrebno upoštevati med drugim tudi prometno učinkovitost, razvoj gospodarstva, naravne vrednote in možnosti hitre izgradnje avtoceste, lahko rečemo, da je za avtocestni odsek Pluska – Ponikve izbrana slabša možnost, tako za občane Trebnjega, kot tudi za vse davkoplachevalce in uporabnike.



Fotografija 5: sedanja hitra cesta H1, v ozadju trebanjski gozdovi

Iz fotografij je razvidno, da bo izbrana varianta Bukovje – Sv. Ana močno posegla v naravno okolje. Kako pa bi v okolje posegla dolinska varianta? Mislim, da posnete fotografije lahko zadevo pojasnijo – uredili bi strugo reke Temenice (ponosa mesta Trebnje), ki je močno zanemarjena.

3 DRŽAVNI LOKACIJSKI NAČRT ZA AVTOCESTNI ODSEK PLUSKA - PONIKVE

Lokacijski načrt sprejme in izda v skladu z odlokom o strategiji prostorskega razvoja Slovenije Vlada Republike Slovenije. Lokacijski načrt za avtocesto na odseku Pluska – Ponikve je bil sprejet in objavljen v Uradnem listu št. 78, z dne 25.7.2006. Ta uredba določa ureditveno območje, zasnovo projektnih rešitev prometne infrastrukture, zasnovo projektnih rešitev za krajinsko in arhitekturno oblikovanje, zasnovo projektnih rešitev energetske, vodovodne in druge komunalne infrastrukture, rešitve in ukrepe za varovanje okolja, ohranjanje narave in varstvo kulturne dediščine ter trajnostne rabe naravnih dobrin, etapnost izvedbe, obveznosti investitorjev in izvajalcev, odstopanja ter nadzor nad izvajanjem te uredbe. Ureditveno območje državnega lokacijskega načrta obsega parcele oziroma dele parcel, na katerih se izvedejo:

- trajni objekti (območje trase avtoceste s cestnimi objekti in spremljajočimi ureditvami),
- objekti, potrebni za izvedbo državnega lokacijskega načrta, po njegovi izvedbi pa se na njih vzpostavi prejšnje stanje (območje prestavitve, novogradnje, obnovitev komunalne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture, ki jih zahteva gradnja avtoceste, in
- parcele oziroma dele parcel, ki ležijo nad predorom Leščevje.

Obseg območja trase avtoceste s cestnimi objekti in spremljajočimi ureditvami, kot tudi vse spremljajoče gradnje, napeljave, vodovod in kanalizacija so v uredbi navedeni po katastrskih občinah in s številkami posameznih parcel. Ta avtocestni odsek bo potekal preko naslednjih katastrskih občin:

1.) avtocestna trasa s cestnimi objekti in spremljajočimi ureditvami:

- k.o.¹ Štefan
- k.o. Trebnje
- k.o. Češnjevnik in
- k.o. Ponikve

2.) območje prestavitve, novogradnje, obnovitev oz. odstranitve komunalne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture, ki jih zahteva gradnja avtoceste:

a) elektrovi

- k.o. Velika Loka
- k.o. Trebnje
- k.o. Češnjevnik
- k.o. Ponikve
- k.o. Knežja vas in
- k.o. Štefan

b) vodovod

- k.o. Štefan
- k.o. Trebnje in
- k.o. Češnjevnik

c) telekomunikacijski vodi

- k.o. Trebnje

¹ katastrska občina

- d) meteorna kanalizacija
 - k.o. Češnjevce in
 - k.o. Ponikve
- e) odstranitev elektrovodov
 - k.o. Knežja vas
 - k.o. Štefan
 - k.o. Trebnje
 - k.o. Češnjevce in
 - k.o. Ponikve
- f) odstranitev vodovoda
 - k.o. Štefan in
 - k.o. Ponikve

3.) območje nad predorom Leščevje obsega parcele oz. dele parcel v k.o. Štefan.

Zaradi izgradnje avtocestnega odseka bo potrebno izvesti deviacije² tako kategoriziranih kot tudi nekategoriziranih cest. V uredbi je tudi določeno, katere od teh deviacij se izvedejo v asfaltni izvedbi in katere v makadamu. Normalni prečni profil posamezne deviacije, dolžina in lokacija so razvidni iz kartografskega dela državnega lokacijskega načrta.

Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja mora vsebovati načrt krajinske arhitekture. Načrt mora vsebovati predvsem oblikovalske rešitve v zvezi s preoblikovanjem reliefa, rešitve v zvezi z urejanjem in ozelenjevanjem brežin, vkopov in nasipov ter preostalih prostih površin v občestnem prostoru, še posebej priključka, spremljajočih objektov Dul in Grm ter rešitve v zvezi z urejanjem in oblikovanjem vodotokov in protihrupnih ter varovalnih ograj.

V lokacijskem načrtu so torej navedene vse aktivnosti v zvezi z gradnjo avtoceste:

- vodovod
- kanalizacija
- elektroenergetsko omrežje
- kanalizacija
- javna razsvetljava in semaforizacija
- telekomunikacijsko omrežje
- klic v sili
- odvodnjavanje cestnega telesa
- rešitve in ukrepi za varovanje okolja (ureditve na območjih kmetijskih zemljišč, vodne ureditve, ureditve na območjih gozdnih zemljišč, zaščitni ukrepi za varstvo voda, območja ohranjanja narave, varovanje rastlinstva, živalstva, ...)
- varovanje objektov in območij kulturne dediščine
- varstvo pred hrupom
- varstvo zraka
- varstvo pred požari
- varstvo pred tresljaji
- presežek in odvzem materiala

² odklon od prave smeri

- posegi v obstoječe objekte
- obveznosti investitorjev in izvajalcev
- gradnja enostavnih objektov
- etape gradnje avtoceste, priključkov, spremljajočih objektov
- cestninjenje (možnost postavitve naprav in ureditev za el. sistem cestninjenja)

Nadzor nad izvajanjem uredbe o lokacijskem načrtu opravlja Ministrstvo za okolje in prostor ter Inšpektorat RS za okolje in prostor.

Do konca leta 2007, ko so začeli z gradnjo predora, je bil lokacijski načrt tudi največ, kar je bilo storjenega v primeru tega avtocestnega odseka. Vendar je to pomemben dosežek ob upoštevanju podatka, da je določitev trase trajala celih deset let. Dela se pospešeno nadaljujejo. DARS predvideva predajo prometu v letu 2009, k obo predvidoma za promet odprt tudi že celoten avtocestni krak med Karavankami in Obrežjem.

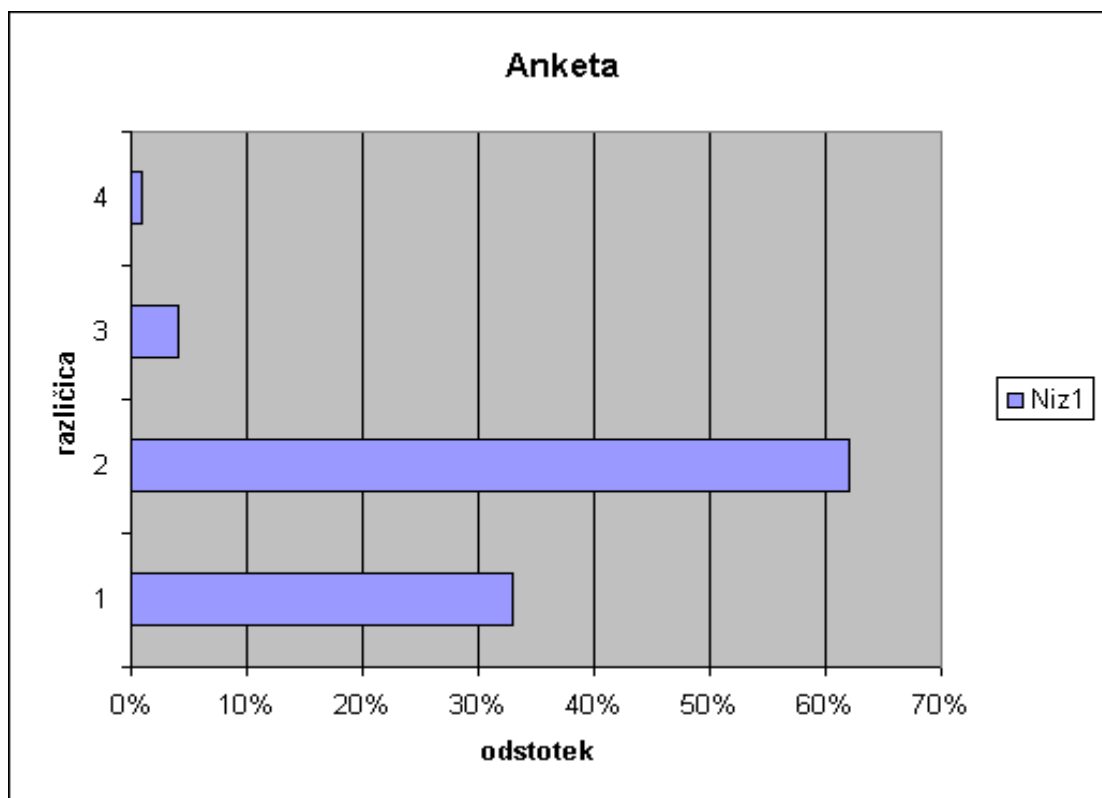
4 ANKETA

Poleg literature in pomoči svojih sodelavcev na Dars-u, smo se odločili za izvedbo ankete med občani Trebnjega. V anketi smo postavili le pet kratkih vprašanj – starost anketiranca, stopnja izobrazbe, seznanjenost z različicami, katero možnost bi izbrali in ali so zadovoljni z odločitvijo vlade o pobočni različici, anketirali smo 100 posameznikov. Prišli smo do rezultata, ki je po vseh raziskavah tudi pričakovan, saj je med 100 anketiranci kar 62% takih, ki si še vedno želijo dolinsko varianto. Med prebivalci je pomembno vprašanje okoljevarstva in pri pobočni varianti bo Trebnje ob precejšnji del svojega gozda. Z anketo smo ugotovili, da je 77% vprašanih prepričanih, da so o različicah zadovoljivo ali celo zelo dobro seznanjeni, medtem ko je 23% takih, ki menijo, da so o poteku avtoceste slabo ali celo neseznanjeni oziroma jih avtocesta ne zanima. Vprašani so bili različnih starosti, največ, 78%, med 31 in 55 letom starosti in z različno stopnjo izobrazbe, kjer je prevladovala zaključena srednja šola oziroma V. stopnja izobrazbe, kar v 88%. Vprašani so v anketi lahko izrazili strinjanje oziroma nestrinjanje z odločitvijo vlade o izbrani različici in odstopanj v odgovorih z »glavnim« vprašanjem ni bilo – torej kdor »podpira« dolinsko različico, z odločitvijo vlade ni zadovoljen in enako velja za tiste vprašane, ki so podporniki izbrane pobočne različice. Odstotek tistih, ki bi izbrali drugo od možnih različic (predstavljenih je bilo občanom kar nekaj možnosti v teh desetih letih), pa odstopa v 3%, ki so z vladnim izborom zadovoljni in 1%, ki z vladnim izborom ni zadovoljen. Le eden izmed vprašanih (v našem primeru to pomeni 1%) je proti katerikoli različici oziroma si avtoceste ne želi v bližino svojega kraja – občine Trebnje.

Anketa nam je omogočila tudi osebni stik z občani Trebnjega, ker smo se z njimi tudi osebno pogovorili, jih vprašali za njihovo vedenje in mnenje ter stališča o določeni pobočni različici. Osebno smo se lahko prepričali o anketirančevem poznavanju obeh različic in o možnostih (poleg same avtoceste), ki jih obe različici nudita. Izdelali smo si lahko osebno mnenje in ga uporabili tudi v diplomskem delu, saj je bilo nekaj anketirancev tistih, ki so prodali zemljišče novim lastnikom, ki so si močno prizadevali za pobočno različico. Tako smo prišli do podatkov, ki sicer so zapisani, a nedostopni javnosti in jih v tej nalogi nismo prikazali z imeni in številkami, pač pa so uporabljeni v samem tekstu, predvsem kot »izdelano« lastno mnenje. Ugotovitev o najpomembnejšem vprašanju, torej o izboru različice po mnenju anketirancev, pa smo strnili v tabelo in podatke prikazali tudi v grafu:

Tabela 1: v % izraženo mnenje o vriantah

pobočna (1)	dolinska (2)	drugo (3)	nobena (4)
33%	62%	4%	1%

**Graf 1: prikaz stanja iz Tabele 1**

5 PRIMERJALNE ŠTUDIJE IN SKLEPNE UGOTOVITVE PRIMERJAVE

Priprava prostorske dokumentacije za AC odsek Pluska – Ponikve – Hrastje poteka že od leta 1992, ko je minister za promet podal pobudo za izdelavo lokacijskega načrta. Intenzivneje se je delo v zvezi s proučevanjem variant začelo v letu 1995, ko so bile variante obravnavane na celotnem odseku od Biča do Hrastja. V celotnem postopku priprave državnega lokacijskega načrta je proučevanje in vrednotenje variant potekalo v štirih krogih.

Prvi krog vrednotenja:

Na pododseku Pluska – Ponikve je bilo vrednotenih pet variant, in sicer Dolinska s centralnim priključkom na obvoznico, Dolinska z dvema priključkoma in brez obvoznice ter tri pobočne variante. V primerjavi variant je bilo ugotovljeno, da je iz gradbeno tehničnega in prometno ekonomskega vidika najugodnejša Dolinska varianta z dvema priključkoma, iz prostorskega vidika pa Pobočna 3, ki je bila v zaključkih vrednotenja izbrana tudi kot najugodnejša.

Na pododseku Ponikve – Hrastje sta bili vrednoteni varianti Sv. Ana in Igmanca, v zaključkih študije pa je predlagana kot najprimernejša Sv. Ana.

Drugi krog vrednotenja:

V letu 1997 je Dars d.d. pristopila k ponovni preveritvi posameznih variant na pododseku Pluska – Ponikve zaradi odstopanja investicijskih vrednosti opredeljenih v Nacionalnem programu izgradnje avtocest v RS.

Prvotno so bile vrednotene tri variante: Dolinska varianta, varianta Za gradom ter Pobočna varianta. Zaradi pripomb pogojedajalcev ter izdelovalca primerjalne študije na rešitev Dolinske variante (predvsem na rešitev s pokritim vkopom pred gradom Trebnje) se je pristopilo k optimizaciji Dolinske variante (rešitev brez pokritega vkopa ter s premikom trase proti jugu). Nadalje so bile ponovno vrednotene tri variante: Dolinska optimizirana, Za gradom ter Pobočna, vse z dvema priključkoma), vendar s pogojedajalci, izdelovalcem primerjalne študije in občino Trebnje ni prišlo do usklajenega predloga o poteku trase. Študija za drugi krog primerjave variant je zaradi tega in zaradi pripomb revidentov ostala nezaključena, pristopilo se je k ponovnemu vrednotenju.

Na pododseku Ponikve – Hrastje sta bili ponovno vrednoteni dve rešitvi variant in sicer Sv. Ana in Igmanca. Z večine obravnavanih vidikov se je kot najustreznejša izkazovala varianta Sv. Ana, zato je na podlagi rezultatov študije Vlada RS dne 20.4.2000 potrdila izbor variante Sv. Ana, za katero se je pristopilo k izdelavi predloga državnega lokacijskega načrta.

Tretji krog vrednotenja:

Kot podlago za novo vrednotenje variant na odseku Pluska – Ponikve je Dars d.d. pripravila več strokovnih gradiv, v katerih so bile obdelane tri osnovne variante s podvariantami (skupaj devet variant): Dolinska, Za gradom ter Pobočna. Variante so bile predstavljene tudi na medministrskem sestanku februarja 2000, na katerem je bila s strani obeh ministrov sprejeta odločitev, da so vse Pobočne variante nerealne in izkazujejo več negativnih učinkov in sicer predvsem glede prometne učinkovitosti in priključevanja na Trebnje. V tem krogu variante niso bile posebej investicijsko

vrednotene, vendar že iz prejšnjih primerjav izhaja, da so variante, ki potekajo po pobočju, dražje od dolinskih variant, ki večinoma koristijo koridor obstoječe ceste H1.

Nadalje sta se zato v 3. krogu vrednotili le dve osnovni varianti: Dolinska in varianta Za gradom z dvema podvariantama (Nad Plusko oz. Pluska). S prometno tehničnega vidika ter z vidika ocenjenih investicij se je v zaključku gradbeno tehnične in prometno ekonomske primerjave izkazovala kot najugodnejša varianta Nad Plusko – Dolinska. Glede na preveritve, ki so sledile v smislu izdelave optimizacije na predlog izdelovalca primerjalne študije in glede na usmeritve, podane s strani Dars d.d., je iz variante Za gradom nastala njena optimizirana različica oz. nova pobočna varianta, imenovana Bukovje. Le-ta se v celoti umika varovanemu arheološkemu območju Benečija ter gradu Trebnje.

Četrti – zadnji krog vrednotenja:

Obravnavana rešitev trase AC v tem državnem lokacijskem načrtu temelji na izbrani varianti iz Primerjalne študije variant avtoceste na odseku Pluska – Ponikve – Hrastje, Topos d.o.o. in Acer Novo mesto, d.o.o., september 2004.

V zadnji krog vrednotenja je bil ponovno vključen odsek Ponikve – Hrastje, saj je bilo ugotovljeno, da sta oba odseka med seboj funkcionalno povezana ter da ločena primerjava ni možna.

Primerjalna študija obravnava 3 variante na odseku Pluska – Ponikve – Hrastje:

1. Dolinska OPT³ – Poljane
2. Dolinska OPT – Sv. Ana
3. Bukovje – Sv. Ana

Variantne rešitve poteka avtoceste so bile med seboj primerjane po naslednjih vsebinskih sklopih:

- vplivi na regionalni in urbani razvoj
- prometno – tehnični kriteriji
- okoljevarstveni kriteriji
- ekonomski kriteriji (skupaj s finančnim tokom)
- kriteriji družbene sprejemljivosti

Glede preučitve vplivov na regionalni in urbani razvoj ter glede okoljevarstvenih kriterijev so bili uporabljeni vsi relevantni podatki, analize, ocene in vrednotenja, ki je zbrano v vseh fazah izdelave primerjalne študije in v strokovnih podlagah, uporabljenih za izdelavo zaključne primerjalne študije.

V fazi analiz in vrednotenja so bile za proučitev variant upoštevane predhodne usmeritve, stališča in mnenja, pridobljena v postopku priprave lokacijskega načrta. V fazo preučevanja so bile vključene vse lokalne skupnosti, in sicer občini Trebnje in Mirna Peč.

Študija v zaključkih ni podala konkretnega predloga variante, saj so bile variante med seboj precej uravnotežene glede na svoje dobre in slabe lastnosti. Na podlagi opravljenega vrednotenja je bil v zaključnem delu primerjalne študije podan kratek pregled bistvenih prednosti in slabosti oziroma pomanjkljivosti posameznih variant,

³ dolinska optimizirana

dodani pa so tudi predlogi možnih optimizacij, s katerimi bi nekatere od njih lahko odpravili ali zmanjšali.

Dolinska OPT – Poljane: trasa AC v celoti poteka v koridorju obstoječe hitre ceste H1. Na prvem delu odseka poteka po dolini Temenice; tu ima dva priključka za Trebnje; zahodni je predviden med Belšinjo vasjo in Benečijo in vzhodni med Odrgo in Dolenjim Podborštom. Za razbremenitev mestnega jedra Trebnjega je predvidena južna zbirna cesta, ki poteka južno od železniške proge in se na vzhodu navezuje na cesto proti Mirni Peči ter na regionalno povezavo, ki poteka vzporedno z AC v smeri proti Novemu mestu. Pred koncem odseka je med Dolenjo vasjo in Šentjurijem predviden priključek Mirna Peč. Južna oskrbna postaja je predvidena na lokaciji obstoječe pri gradu Trebnje, severna oskrbna postaja pa v Dolenji hosti.

Opisana varianta je najmanj primerna z vidika regionalnega in urbanega razvoja in vplivov na okolje, po preostalih treh vidikih pa je najprimernejša.

Med prednosti te variante poleg finančnih in gradbeno – tehničnih sodijo najmanjši vplivi na gozdove in hrup, saj zagotavlja največjo stopnjo protihrupne zaščite.

Bistvene slabosti z vidika regionalnega in urbanega razvoja ter vplivov na okolje in gradbeno – tehničnih značilnosti:

- nudi slabe možnosti za navezavo AC križa na medregionalno povezavo Koroška – Bela krajina in za oblikovanje prometnega in logističnega vozlišča na križanju teh dveh smeri;
- posega v obstoječo urbano strukturo mesta Trebnje in manjših naselij (rušitve, zmanjševanje poselitvenih območij in degradacija ambientov naselij);
- zmanjšuje možnosti za izrabo kakovostnih naravnih ambientov v dolini Temenice kot dela zelenega sistema mesta Trebnje,
- zmanjšuje možnosti za razvoj turističnih potencialov območja zaradi velikih posegov v naravno in kulturno krajino;
- onemogoča širitev koridorja AC v primeru prometnih preobremenitev v prihodnosti (omejen prostor v dolinah Temenice in Igmanca);
- posega v območja pomembnejše in druge kulturne dediščine in naravne dediščine (arheološka območja, Temenica, Igmanca);
- predvidene dimenzije križišč ne zagotavljajo ustrezne prepustnosti glede na predvidene prometne tokove;
- povzroča razvrednotenje vidnih kakovosti krajine zaradi obsežnih preoblikovanj reliefa in regulacij v dolini Igmanca in zaradi protihrupnih barier vzdolž mesta Trebnje;
- v največji meri izmed vseh variant posega v naravne vodotoke in je najslabša glede vplivov na hidrogeološke razmere;
- bistveno omejuje možnosti za prehajanje divjadi prek koridorja AC;
- onemogoča potencialni vodni vir Igmanca – Čemše;
- ne zagotavlja nemotenega odvijanja prometa v času gradnje zlasti na območju Poljan in doline Igmanca;
- posega na območje obvodnega prostora Igmanca in območij požiralnikov, kjer vplivi kljub predvidenim zahtevnim zaščitnim ukrepom niso predvidljivi in lahko povzročijo časovne zamike pri gradnji in posledično povečanje stroškov;
- posega na območja pomembnih arheoloških najdišč, kar bistveno vpliva na stroške gradnje in odmika čas začetka gradnje zaradi nujnih predhodnih

arheoloških raziskav, na podlagi katerih bo šele možno oceniti dejanske stroške.

Možni optimizacijski ukrepi so na prvem delu odseka (Pluska – Ponikve) precej omejeni in obsegajo:

- povečanje dimenzij križišč, s čimer bo zagotovljena ustrežna prepustnost;
- ureditev zahodnega priključka Trebnje na mestih poseganja v Temenico in stari rokav z izvedbo objektov z maksimalnimi razpetinami in v čim bolj transparentni izvedbi;
- izvedba transparentnih protihrupnih ukrepov ob AC na odseku pri Poljanah in Šentjuriju;
- navezavo prizadetega vodooskrbnega območja na vodooskrbni sistem Novega mesta.

Dolinska OPT – Sv. Ana: na prvem delu odseka ta trasa poteka v koridorju obstoječe H1 in ima enako kot varianta Dolinska OPT – Poljane zahodni in vzhodni priključek za Trebnje ter južno zbirno cesto za razbremenitev Trebnjega. Na drugem delu odseka se H1 ohranja kot regionalna povezava, saj trasa AC poteka zunaj koridorja sedanje H1, prek reliefno razgibanega, gozdnega območja. Na območju Požganja je predvidena izgradnja viadukta Dole. Priključek Mirna Peč je predviden južno od Dolenje vasi.

Varianta Dolinska OPT – Sv. Ana je po vseh vidikih primerjave (glede na skupne ocene) na drugem mestu.

Na prvem delu trase je ta varianta povsem enaka varianti Dolinska OPT – Poljane, na drugem delu trase pa varianti Bukovje – Sv. Ana, kar velja tudi za slabosti in možne optimizacije.

Poleg tega sta med možnimi optimizacijskimi ukrepi pri tej varianti vsekakor:

- speljava trase AC južno od naselja Dolenji Podboršt, s čimer bi bistveno izboljšali bivalne pogoje in zmanjšali stroške, ki bi jih povzročile rušitve v tem naselju;
- premik vzhodnega priključka iz osi izteka Mirnske doline v Dolenjo hosto; s tem bi omogočili morebitno križanje avtoceste in medregionalne povezave Koroška – Bela krajina.

Bukovje – Sv. Ana: v celoti poteka zunaj koridorja obstoječe hitre ceste H1. Na začetku prvega dela odseka je predviden zahodni priključek Trebnje, v nadaljevanju pa trasa poteka v pobočju Bukovja; zaradi velikih višinskih razlik sta predvidena predor Leščevje in viadukt Gmajna. V Dolenji hosti je predvidena ureditev vzhodnega priključka Trebnje, na območju Požganja pa izgradnja viadukta Dole. Priključek Mirna Peč je predviden južno od Dolenje vasi. Obstoječa hitra cesta H1 se na celotni potezi ohranja kot regionalna cesta, ki omogoča tudi prometno razbremenjevanje središča mesta Trebnje.

Zadnja varianta je najprimernejša z vidika regionalnega in urbanega razvoja in vplivov na okolje, po preostalih treh vidikih pa je najmanj primerna.

Med prednosti te variante poleg ugodnih učinkov na regionalni in urbani razvoj ter večino vidikov vplivov na okolje sodi dejstvo, da trasa ne posega na arheološka območja in v območja naravnih vrednot in da zagotavlja najugodnejše razmere za čas gradnje AC (nemotena gradnja in hkrati nemoteno odvijanje prometa), kar lahko prispeva tudi h skrajšanju trajanja gradnje in posledično stroškov uporabnikov.

Bistvene slabosti z vidika regionalnega in urbanega razvoja ter vplivov na okolje in gradbeno – tehničnih značilnosti:

- ima veliko število objektov, ki so velikih dimenzij;
- ima velike izgube višin;
- ne predvideva prečnih povezav H1 in regionalne ceste pri Štefanu in Dol. Nemški vasi;
- ne zagotavlja ustrezne stopnje protihrupne zaščite ob ohranjeni H1;
- povzroča obsežno preoblikovanje reliefa in posek gozda na pobočju Bukovja, ki je vidno izpostavljeno v pogledih Trebnjega.

Na prvem delu odseka (Pluska – Ponikve) so možni naslednji optimizacijski ukrepi:

- premik osi trase AC na območju Bukovja, tako da se pretežni del trase vkoplje (obojestranski vkopi), nasipne brežine znižajo in bo trasa z razgaljenimi brežinami čim manj vidno izpostavljena v pogledih iz Trebnjega;
- preoblikovanje obeh priključkov Trebnje, tako da se zmanjšajo osegi v relief, pri priključku Trebnje – vzhod pa se omogoči direktna navezava na morebitno traso medregionalne povezave Koroška – Bela krajina;
- za izboljšanje funkcionalnih povezav med H1 in regionalno cesto pri Štefanu in Dol. Nemški vasi se predvidijo nove prečne povezave;
- zagotovitev protihrupnih ukrepov ob naseljih;
- urejanje vkopnih in nasipnih brežin z upoštevanjem vegetacijske zaščite, ki bo zagotovila kar najhitrejšo ozelenitev razgaljenih površin;
- kakovostno oblikovanje vhodnih portalov predora Leščevje.

Na drugem delu odseka (Ponikve – Hrastje) so možni naslednji optimizacijski ukrepi:

- z izvedbo premika obojestranske oskrbne postaje na lokacijo jug pri Gmajni in sever pri Jezeru;
- viadukt Dole se nadomesti z nasipom, ki se zasadi v gozdno vegetacijo, prehod za divjad pa se zagotovi z manjšim pokritim vkopom v neposredni bližini, kar bo omogočilo bistveno zmanjšanje investicijskih stroškov.

Na podlagi študije se je stroka opredelila za varianto Bukovje (z optimizacijami) na AC odseku Pluska – Ponikve ter hkrati potrdila že predhodno, v letu 2000 izbrano varianto Sv. Ana na odseku Ponikve – Hrastje.

5.1 VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANT

Ohranitev ceste H1 v poteku mimo Trebnjega oziroma nadomestitev le-te z novim cestnim omrežjem, kot ga ima obravnavana Dolinska OPT, je za Trebnje pomembna ne samo zaradi organizacije prometa v času gradnje, pač pa tudi in predvsem z vidika nadaljnjega razvoja urbanega sistema in posameznih naselij. Na preategorizirano H1 se nivojsko navežejo ceste iz naselij, ki ležijo južneje, kar bistveno izboljša dostopnost in posledično privlačnost. Mesto Trebnje dobi novo vzporedno razbremenilno cesto, možnost razbremenitve jedra mesta in logično organizacijo mreže regionalnih cest, ki je sicer na tem mestu prekinjena. Zaradi navedenega je pri varianti poteka trase po dolini Temenice predvidena gradnja zbirne mestne ceste Trebnje, kot sestavni del ukrepov pri gradnji AC.

S tem ukrepom je mogoče doseči optimalni cilj z vidika razvoja mesta, tj. pridobitev možnosti za popolno ali občasno izločitev motornega prometa in trajno izločitev tranzitnega, tudi lokalno tranzitnega prometa na potezi Gubčeva cesta (med Cankarjevo in Slakovo ulico) – Goliev trg – Baragov trg.

V dosedanjih izdelanih urbanističnih študijah je že opredeljeno, da bodo nove, prometno intenzivne dejavnosti locirane v pasu med zgoraj omenjeno potezo in železniško progo. To pomeni, da bi morala biti nova avtobusna postaja locirana v bližini železniške postaje (prevozni sinergizem, "Park and Ride System", zmogljiva parkirišča, regionalni nakupovalni center ipd.). Naselja v vplivnem območju pridobijo z možnostjo priključitve neposredno na glavno prometno povezavo tudi možnost funkcionalne vključitve v urbani sistem. Na zahodnem delu vse variante zagotvljajo boljšo regionalno povezavo v smeri Dobrnica.

Vse variante zagotvljajo preureditev in izboljšavo regionalnih povezav, kot bolj ustrezna se predvsem zaradi bodočega razvoja in posodobitve kaže varianta Bukovje – Sv. Ana, medtem ko pa sta varianti Dolinska – Sv. Ana in Dolinska OPT – Poljane enakovredni.

Pri vrednotenju koridorjev možnih povezav posameznih delov mesta Trebnje in Mirne Peči ter upoštevanje dolgoročne regionalne cestne povezave je potrebno upoštevati predvidene prometne tokove širše regije in ne samo tiste v obravnavanem območju. Tako je mesto Trebnje stičišče dveh močnih prometnih tokov v smeri severa in juga, to je proti Celju in Kočevju oz. Črnomlju. Z upoštevanjem evropskih prometnih koridorjev je za območje mesta Trebnje potrebno razvojno upoštevati prostorske možnosti izgradnje močnejših regionalnih povezav poleg opredeljenega X. koridorja.

S tako predpostavko je ugotovljeno, da obstoječa regionalna cesta Trebnje – Zidani most – Celje ne zadošča trenutnim potrebam promernih tokov, dolgoročno pa je potrebno upoštevati bistveno izboljšavo celotne trase, vključno z razrešitvijo funkcionalnih povezav v samem mestu Trebnje. Koncept izpeljave regionalnih tokov mimo sedanje obrtne cone z iztekom na priključek AC v primeru Dolinske OPT – Poljane onemogoča dolgoročne rešitve, povezane z regionalno povezavo na severovzhodnem delu mesta, oziroma so vse rešitve vezane zgolj na lokalne dostope in obremenjevanje stanovanjskih predelov. Pri tej varianti je možno regionalni tok priključiti na AC zgolj v priključku Trebnje – vzhod, ki pa bo še dodatno obremenil križišče pri Mercatorju. V tem primeru bi morale biti zasnovane večje, kar pa bi

povzročilo večje posege v obstoječe objekte in zemljišča, ravno tako zelo močno obremeni naselje Dol. Nemška vas.

V primeru variante Bukovje – Sv. Ana je možnost opredelitve regionalnih cestnih povezav veliko boljša od predhodne in omogoča kvalitetno cestno povezavo, ki bo zbirala regionalne prometne tokove iz smeri Celja in Novega mesta ter jih preko priključkov Trebnje – vzhod in zahod usmerila na avtocestni križ, zato se izkazuje kot primernejša.

VARIANTA	OCENA PRIMERNOSTI	STOPNJE	VRSTNI RED VARIANT
Dolinska OPT – Poljane	primerna		2. – 3.
Dolinska OPT – Sv. Ana	primerna		2. – 3.
Bukovje – Sv. Ana	bolj primerna		1.

Tabela 2: ocene stopnje primernosti variant z vidika funkcionalnih območij in povezav



Slika 1: računalniški prikaz trase Bukovje - Sv. Ana (pogled iz smeri Lj.)



Slika 2: računalniški prikaz variante Bukovje - Sv. Ana (iz smeri Nm)

5.2 SKLEP VLADE RS

Vlada RS se je seznanila z variantami poteka trase avtoceste na odseku Pluska – Ponikve, ki jih je primerjal in vrednotil Topos Dolenjske Toplice d.o.o. v elaboratu Primerjalna študija variant avtoceste na odseku Pluska – Ponikve – Hrastje, dopolnitev študije po reviziji, september 2004 ter z zaključki, ki jih je pripravilo Ministrstvo za okolje in prostor s tem, da se obrazložitev dopolni z navedbami ministra za okolje in prostor in ministra za promet, danimi na seji vlade, glede stroškov investicij primerjanih variant poteka trase avtoceste.

Vlada RS je odločila, da je na odseku avtoceste Pluska – Ponikve najustreznejši potek avtoceste po varianti Bukovja. Ob pripravi strokovnih podlag za predlog državnega lokacijskega načrta pa je treba traso avtoceste ter vseh spremljajočih ureditev optimizirati zlasti ob upoštevanju naslednjih izhdišč:

ob upoštevanju reliefnih in geoloških danosti poiskati in načrtovati takšne tehnične rešitve, ki bodo omogočile izboljšanje situativnega in nivelentnega poteka avtoceste; zaradi prostorskih danosti in urbane strukture naselje Trebnje (zahodni del je pretežno namenjen stanovanjskim območjem, vzhodni del pa industriji in obrti s predvidenimi širitvami) načrtovati dva avtocestna priključka, pri čemer je treba poiskati in načrtovati prostorsko, okoljsko in prometno najustreznejše rešitve;

priključek Trebnje – vzhod načrtovati tako, da bo na avtocesto omogočena navezava tretje razvojne prometne osi oziroma čezmejnega pomena (Avstrijska Koroška – Slovenj Gradec – Velenje – Celje – Novo mesto – avtocesta Zagreb / Rijeka), v kolikor se bo ob njenem podrobnejšem načrtovanju potek po Mirnski dolini izkazal za najustreznejšega;

načrtovati povezavo obstoječe ceste iz Mirnske doline neposredno na bodočo regionalno (sedanjo hitro cesto);

današnjo hitro cesto nameniti regionalnim in lokalnim prometnim povezavam;

načrtovati takšne tehnične in krajinsko – ureditvene rešitve avtoceste in spremljajočih ureditev, ki bodo zmanjšale vidno izpostavljenost avtoceste na pobočju Bukovja in ki bodo omogočale čim hitrejšo renaturacijo območja.

5.3 ZAČETEK GRADNJE AVTOCESTNEGA ODSEKA PLUSKA – PONIKVE

Dne 11.09.2007 je Dars d.d. z najugodnejšima izvajalcema, izbranimi v postopku javnega naročanja, sklenila pogodbi za nadaljevanje gradnje 7,6 km dolgega avtocestnega odseka Pluska – Ponikve. Traso avtoceste mimo Trebnjega bo za pogodbeno vrednost 62,7 milijona evrov zgradila skupina podjetij v skupnem nastopu J.V. SCT Ljubljana, Primorje Ajdovščina in Vegrad Velenje. Pogodbeni rok za izgradnjo trase avtoceste znaša 18 mesecev od uvedbe v delo.

Odsek avtoceste Pluska – Ponikve je posebej pomemben za gospodarsko in prostorsko integracijo širše dolenjske regije ter jugovzhodnega dela širše ljubljanske regije, saj prevzema največji del cestnega prometa med razvojnimi središči teh dveh regij. Na tem odseku se na avtocesto priključujejo prečne povezave dolin Save in Krke, prav tako ne gre zanemariti njegove vloge v povezovanju turističnih zmogljivosti tega območja, ki temeljijo na termalno zdraviliških, kulturnih in izletniških potencialih. Odsek bo grajen kot avtocesta z dvema voznima pasovoma in odstavnim pasom v vsaki smeri ter vmesnim ločilnim pasom z normalnim prečnim profilom 26,60 m.

V skladu z letnim planom obnove in razvoja avtocest za leto 2007 se bodo v letošnjem letu nadaljevali in zaključili odkupi zemljišč in nepremičnin. Zaključilo se bo pridobivanje gradbenega dovoljenja. Zaključen bo javni razpis za izvedbo gradbenih del in izvajala se bodo gradbena dela na trasi avtoceste in deviacijah, premostitvenih objektih, vodnogospodarskih ureditvah ter prestavitvi in zaščiti komunalno – energetskih vodov.

Avtocestni odsek Pluska – Ponikve, katerega investicijska vrednost znaša 105,27 milijona evrov, bo prometu predan predvidoma v letu 2009, ko bo predvidoma za promet odprt tudi že celoten avtocestni krak med Karavankami in Obrežjem.

V okviru izgradnje trase avtoceste, ki bo predstavljala izjemno obsežen poseg v prostor, saj bo potrebno zagotoviti skupaj 2,6 milijona prostorninskih metrov nasipov in 3,3 milijona prostorninskih metrov izkopov, bo izvajalec del zgradil tudi avtocestni priključek Trebnje – zahod, ki bo v obliki trombe⁴ zgrajen v neposredni bližini naselja Grič, platoja za avtocestni počivališči Dul in Grm ter deviacije kategoriziranih in nekategoriziranih cest v skupni dolžini 9 km. Za zaščito bližnjih naselij pred hrupom bo zgradil protihrupno ograjo v dolžini 2.232 metrov in protihrupne nasipe v dolžini 780 m, izvedel pa bo tudi prestavitve komunalnih vodov (elektrovodov, telekomunikacijskih vodov, vodovoda in kanalizacije) ter uredil javno razsvetljava in celotno krajinsko in hortikulturno ureditev.

V okviru druge pogodbe (za izgradnjo premostitvenih objektov) bo izvajalec zgradil štiri podvoze, od tega enega v okviru priključka Trebnje – zahod, tri pa za deviacije cest, nadvoz za deviacijo javne poti, podhod za deviacijo gozdne vleke in prehod divjadi ter nadhod za prehod pešcev.

⁴ *vtinec*

Investicijska vrednost avtocestnega odseka Pluska – Ponikve, ki poleg gradbenih del vključuje tudi pripravo projektno – tehnične dokumentacije, odkupa zemljišč in objektov, naravovarstvene ukrepe, stroške inženirskih storitev idr., brez stroškov financiranja znaša 105,3 milijona evrov (upoštevane so stalne cene 31.12.2006).

6 ZAKLJUČEK

V diplomskem delu smo ugotovili, da so občani občine Trebnje, kljub temu, da so prepričani v nasprotno, premalo seznanjeni s pomenom ene ali druge variante tako za razvoj mesta, kot tudi za pomen turizma v njihovem mestu, in kar je najpomembnejše - za okoljevarstvo.

V diplomskem delu so priložene lastne fotografije, iz katerih je razvidno, da se bo v sedanji izbrani različici uničilo veliko gozdov. Pričujoče fotografije kažejo tudi na to, da je dosedanja struga reke Temenice tako močno zanemarjena, da ji s prestavitvijo nikakor ne bi škodovali, ampak bi morda pripomogli k izboljšanju stanja tega »ponosa« Trebanjcev. V računalniških prikazih variante Bukovje – Sv. Ana pa je lepo razvidno dejstvo (še posebej v primerjavi s fotografijami, posnetimi decembra 2006), da naše bojzani o izsečnji gozdov niso nerealne.

Eden izmed slabih izgovorov za krajanje Trebnjega je tudi plačilo cestnine, a z ohranitvijo stare magistralke, ki se ne bo navezovala na avtocesto v Pluski, ni bilo nobene pridobitve. Še naprej bodo krajanje lahko uporabljali »staro« cesto, ki vozi skozi kraje Štefan, Velika Loka, Šentlovrenc, Veliki Gaber, Radohova vas vse do Ivančne Gorice, kjer se »brezplačno« priključijo na avtocesto za Ljubljano, magistralna cesta pa jim ne bo v nobenem primeru poti olajšala. Zmotno si predstavljajo (oziroma jim je bilo predstavljeno), da se bodo z obstoječe hitre ceste priključili na avtocesto na Pluski in se potem na Biču lahko zapeljali na »staro« cesto ter s tem prihranili kar nekaj kilometrov »obvoza«. Ta izgovor se je izkazal za zelo slabega ob letošnji uvedbi vinjet.

Žal se nihče od zagovornikov dolinske različice ni dovolj posvetil tistim, ki bi lahko zadevo spremenili ali izboljšali – to je krajanom, pač pa so bili zelo aktivni zagovorniki pobočne različice, ki so se pojavili v tako imenovani civilni iniciativi. Tisti, ki so z zadevo o izbiranju trase avtoceste mimo Trebnjega malo bolj seznanjeni pa vedo, da je v tem desetletju veliko gozdnih parcel zamenjalo lastnike, in zelo čudno, med novimi lastniki so pobudniki t.i. civilne iniciative. Ob tem podatku je povsem jasno, zakaj izbrana različica, zakaj ni bila dolinska varianta bolj predstavljena krajanom, zakaj nihče od vprašanih ni vedel tega, da je DARS ob sprejetju dolinske različice pripravljen sanirati tudi temelje gradu, zakaj se nihče ne vpraša, koliko delovnih mest bi bilo prostih v motelu ob avtocesti, ki bi zaradi počivališča in izvrstne lege lahko razširil svojo ponudbo.

Kot je razvidno iz vseh navedenih razlag in razlogov o eni ali drugi različici, je več kot očitno, da so v občini Trebnje osebni interesi »premagali« skupne.

Žal niso dovolj prepričljive niti strokovne študije, ki so vir strokovnih podatkov tega diplomskega dela. V vseh variantah je namreč možnost dveh priključkov za mesto Trebnje in v vseh variantah je mestno jedro razbremenjeno (glede na tranzit in predvsem glede na tovorni promet). Še vedno pa bo obremenjeno križišče pri Mercatorju, saj je tam odcep za povezavo Trebnje – Zidani most – Celje, več trgovskih centrov in najpomembnejša industrija v Trebnjem – Trimo. Kako bo to "rešila" pobočna varianta Bukovje – Sv. Ana, pa ni nikjer natančno prikazano ali opisano.

Tudi v sklepu vlade RS ni opaziti nobene “zaskrbljenosti” v zvezi z drastičnim posegom v okolje na načrtovanem avtocestnem odseku. Dokler bomo tako “mačehovsko” posegali v naše okolje in tako malo cenili naše gozdove, se ne moremo čuditi, zakaj se spreminja podnebje, zakaj nas pestijo ujme, kako to, da se pri nas pojavljajo že manjši orkani, ipd. Katastrofe bodo s takim odnosom postale del našega vsakdana in ob vsem tem si lahko le še postavimo vprašanje, kaj bomo pustili zanamcem.

7 LITERATURA, VIRI

- 1) Mojca Pulko: Desetletno iskanje trase avtoceste mimo Trebnjega; Avtocestno ogledalo (glasilo DARS) januar, 2004
- 2) Vlada RS.: Uredba o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Pluska - Ponikve; Uradni list RS šte. 78/2006; Ljubljana 25.07.2006
- 3) časopis DELO.: Trebanjci neupravičeno ovirajo gradnjo avtoceste
- 4) Ljubljana 26.01.2004
- 5) primerjalna študija variant trase na odseku Pluska – Ponikve – Hrastje; Topos d.o.o. in Acer Novo mesto, d.o.o., september 2004
- 6) Sklep vlade RS z dne 10.02.2005; št. 35101-1/2005/3
- 7) internetna stran: www.dars.si
- 8) internetna stran: www.avtoceste.si/default.aspx?id=19752 (13.3.2008)
- 9) internetna stran: [www.dars.si/Default.aspx?mod=Aktualno Display&anewsid](http://www.dars.si/Default.aspx?mod=Aktualno%20Display&anewsid) (13.3.2008)
- 10) fotografije: posneto v decembru 2006 – Pavla Strmšek
- 11) tabela 1: vir – anketa (P. Strmšek)
- 12) graf 1: vir – anketa (P. Strmšek)
- 13) slika 1 in 2: računalniški prikaz varianta Bukovje – Sv. Ana (vir: www.dars.si)