

NAROČNIK: DARS, Družba za avtoceste v RS d. d., Celje

PRIPRAVLJAVEC: MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR
Direktorat za prostor, Ljubljana

PROJEKT: ŠTUDIJA VARIANT S PREDLOGOM
NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE ZA
GRADNJO DRŽAVNE CESTE MED
AVTOCESTO A1 ŠENTILJ – KOPER IN MEJO
Z REPUBLIKO AVSTRIJO

FAZA: PREVERITEV PREDLOGOV OBČINE PREVAJJE

IZDELAL: URBIS d. o. o. Maribor

ŠT. PROJEKTA: 189-ŠV/2006

DATUM: maj 2008

Direktor:

Rajko STERGULJC, univ. dipl. inž. grad.

PRIPRAVLJAVCI POROČILA:

Urbis d.o.o., Maribor

- odgovorni vodja projekta: Rajko Sterguljc
- nosilec naloge: Mateja Delač



Funkcionalni (gradbeno tehnični) vidik:

PNZ svetovanje, projektiranje d.o.o., Ljubljana in lineal d.o.o., Maribor

- odgovorni vodja projekta: Darko Potočnik
- odgovorni projektanti: Andrej Jan, Janez Repež, Dušan Ogrizek
- zunanji sodelavci za posamezne segmente



Prostorski (razvojno urbanistični) vidik:

Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana

- projektna skupna: Ivan Stanič, Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Barbara Mušič



Okoljski vidik:

Geateh d.o.o., Ljubljana

- odgovorni nosilec projekta: Tadej Zupančič
- pomočnica nosilca projekta: Natalija Vrhunc
- zunanji sodelavci za posamezne segmente



Prometno ekonomski vidik:

Omega consult d.o.o., Ljubljana

- odgovorni vodja projekta: Bruno Bensa



1 VARIANTA B3.1

1.1 funkcionalni (gradbeno tehnični) vidik

Občina Prevalje je predlagala, da se odsek B na območju Prevalj izogne poseljenemu delu in se odmakne na delu skrajnega severnega roba Prevalj za pobočje Brinjeve gore. Variantna rešitev pred vstopom v Prevalje iz smeri Holmca zapusti potek trase B2 in z viaduktom dolžine 260m preko doline preide v predor dolžine 6420m. Izhod predora je predviden šele na delu priključka Ravne-Vzhod. Maksimalni vzdolžni nagib v predoru znaša 1%. Predlagana korekcija trase ima glede nato da poteka skorajda na celotnem delu v predoru, neprimeren horizontalen potek.

Varianta ne omogoča izvedbe priključka Ravne-Zahod.

1.2 vidik prostorskega razvoja (razvojno urbanistični vidik)

Prednost variante je nedvomno njen potek, ki se izogiba vsem območjem poselitve. Prav tako ne posega na območja širitve Prevalj. S tem ima v primerjavi z B2 manjši vpliv tako na naselje samo, kakor tudi na kakovost bivanja v njem. S potekom v predoru tudi ne posega v poselitveno območje Raven na Koroškem, kakor tudi ne na površine za njihovo širitev.

Glavna pomanjkljivost variante je priključevanje Ravne zahod. To bi lahko bilo v optimalnem primeru pomaknjeno približno 1 km severno od Dobje vasi, vendar varianta na tem območju poteka v predoru zato bi bila taka izvedba tehnično izredno zahtevna. Ves tovorni promet proti vzhodu s tega območja bi zato še naprej obremenjeval središče Raven na Koroškem, kar je velika pomanjkljivost variante v primerjavi z varianto B2, ki je omogočala neposredno navezovanje območja Dobje vasi na novo cestno povezavo.

Skupna ocena variante B3.1 z vidika prostorskega razvoja je zato negativna, saj ima varianta zaradi neizvedbe priključka Ravne vzhod neprimerno velik negativni vpliv na kakovost bivalnega okolja v naselju.

1.3 okoljski vidik

Kulturna dediščina: B3.1. poteka preko arheološkega območja Stražišče na Koroškem – Gradišče (EŠD 7626), kar je nesprejemljivo oz. bi bila na tem mestu potrebna optimizacija trase z odmikom. Potek variante B3.1. je sprejemljiv le z optimizacijo.

Gozd: Varianta na začetku (zaključek viadukta) poseže v varovalni gozd (v dolžini ca 120 m). B3.1 poseže v gozd s socialno funkcijo na 1. mestu pri Ravnah (ca 140 m).

Vode: Varianta ne poteka preko vodovarstvenega območja varovanja vira pitne vode ali preko poplavnega območja, zato je sprejemljiva.

Narava: Varianta ne seka varovanih območij ali naravnih vrednot oz. ekološko pomembnih območij. Narava s tega vidika ni omejujoč faktor. Vendar pa poteka preko krajine, kjer se mozaično izmenjuje gozd s travniki, zaradi česar obstaja možnost poseganja v prednostne habitatne tipe ali območja pojavljanja zavarovanih rastlinskih ali živalskih vrst. Da se to potrdi ali ovrže je potrebna bolj poglobljena obravnava, t.j. pregled obstoječih podatkov in terenski ogled.

Varianta je po prvi oceni sprejemljiva, vendar je potrebno preveriti prisotnost zavarovanih rastlinskih in živalskih vrst ali prednostnih habitatnih tipov.

Podnebne spremembe, kakovost zraka in hrup: Za izračun vpliva bi bilo potrebno narediti modelni izračun emisij, na podlagi prometne študije. Predpostavlja se, da je varianta sprejemljiva.

Krajina: Varianta posega v značilno krajinsko sliko širšega območja v krajinsko enoto »Koroška«, za katero je značilna gozdnatost, goli kopasti vrhovi, celki in pomanjkanje ravnih površin. Varianta je sprejemljiva.

1.4 prometno ekonomski vidik

V primeru predlaganega poteka po varianti B3.1 gre za podaljšanje trase, zmanjšanje števila priključkov ter spremembo lokacij priključkov. Zaradi dolgega predora bo hitrost vozil na novogradnji nižja.

Bolj kot se trasa novogradnje odmika od izvorov in ciljev potovanj, manj je novogradnja atraktivna za promet znotraj doline, kar pomeni manjšo obremenitev nove trase in večji preostanek prometa na obstoječi cestni mreži. V primeru trase B3.1 z dolžino predora 6.420 m lahko ob predvidenem povečanju vrednosti investicije in zmanjšanju koristi uporabnikov pričakujemo znižanje prometnoekonomske učinkovitosti te variante.

2 VARIANTA B3.2

2.1 funkcionalni (gradbeno tehnični) vidik

Predlagana trasa Občina Prevalje se ne razlikuje po poteku bistveno od variante B3.1 razen v dolžini predvidenega predora 5655m in ponovne navezave na traso B2 v območju železarne. Maksimalni vzdolžni nagib v predoru znaša 1%. Predlagana korekcija trase ima prav tako kot varianta B3.1 zaradi poteka skorajda na celotnem delu v predoru, neprimeren horizontalen potek.

Varianta ne omogoča izvedbe priključka Ravne-Zahod.

2.2 vidik prostorskega razvoja (razvojno urbanistični vidik)

Varianta je v poteku podobna B3.1, tudi njen potek se izogiba vsem območjem poselitve. Prav tako ne posega na območja širitve Prevalj. S tem ima v primerjavi z B2 manjši vpliv tako na naselje samo, kakor tudi na kakovost bivanja v njem. S potekom v predoru tudi ne posega v poselitveno območje Raven na Koroškem, kakor tudi ne na površine za njihovo širitev.

Priključek Ravne zahod tudi pri tej varianti ni izvedljiv. Ta bi lahko bilo v optimalnem primeru v neposredni bližini, severno od Dobje vasi, vendar varianta na tem območju poteka v predoru zato bi bila taka izvedba tehnično izredno zahtevna. Ves tovorni promet proti vzhodu s tega območja bi zato še naprej obremenjeval središče Raven na Koroškem, kar je velika pomanjkljivost variante v primerjavi z varianto B2, ki je omogočala neposredno navezovanje območja Dobje vasi na novo cestno povezavo.

Skupna ocena variante B3.2 z vidika prostorskega razvoja je zato negativna, saj ima varianta zaradi neizvedbe priključka Ravne vzhod neprimerno velik negativni vpliv na kakovost bivalnega okolja v naselju.

2.3 okoljski vidik

Kulturna dediščina: B3.2 ne poteka preko ali v bližini enot kulturne dediščine, zato nima nobenega vpliva. Potek variante B3.2 je sprejemljiv.

Gozd: Varianta na začetku (zaključek viadukta) poseže v varovalni gozd (v dolžini ca 120 m). B3.2. poseže v gozd s socialno funkcijo na 1. mestu pri Ravnah (ca 80 m).

Vode: Varianta ne poteka preko vodovarstvenega območja varovanja vira pitne vode ali preko poplavnega območja, zato je sprejemljiva.

Narava: Varianta ne seka varovanih območij ali naravnih vrednot oz. ekološko pomembnih območij. Narava s tega vidika ni omejujoč faktor. Vendar pa poteka preko krajine, kjer se mozaično izmenjuje gozd s travniki, zaradi česar obstaja možnost poseganja v prednostne habitatne tipe ali območja pojavljanja zavarovanih rastlinskih ali živalskih vrst. Da se to potrdi ali ovrže je potrebna bolj poglobljena obravnava, t.j. pregled obstoječih podatkov in terenski ogled.

Varianta je po prvi oceni sprejemljiva, vendar je potrebno preveriti prisotnost zavarovanih rastlinskih in živalskih vrst ali prednostnih habitatnih tipov.

Podnebne spremembe, kakovost zraka in hrup: Za izračun vpliva bi bilo potrebno narediti modelni izračun emisij, na podlagi prometne študije. Predpostavlja se, da je varianta sprejemljiva.

Krajina: Varianta posega v značilno krajinsko sliko širšega območja v krajinsko enoto »Koroška«, za katero je značilna gozdnatost, goli kopasti vrhovi, celki in pomanjkanje ravnih površin. Varianta je sprejemljiva.

2.4 prometno ekonomski vidik

V primeru predlaganega poteka po varianti B3.2 gre za podaljšanje trase, zmanjšanje števila priključkov ter spremembo lokacij priključkov. Zaradi dolgega predora bo hitrost vozil na novogradnji nižja.

Bolj kot se trasa novogradnje odmika od izvorov in ciljev potovanj, manj je novogradnja atraktivna za promet znotraj doline, kar pomeni manjšo obremenitev nove trase in večji preostanek prometa na obstoječi cestni mreži. V primeru trase B3.2 z dolžino predora 5.655 m lahko ob predvidenem povečanju vrednosti investicije in zmanjšanju koristi uporabnikov pričakujemo znižanje prometnoekonomske učinkovitosti te variante.

3 VARIANTA B3.3

3.1 funkcionalni (gradbeno tehnični) vidik

Varianta je skupek preučitve predloga Občine Prevalje in iskanje poteka trase čimbolj odmaknjeno od Prevalj, vendar s čim krajšimi zahtevnimi objekti.

Trasa z viaduktom 260m na zahodnem delu Prevalj preide v predor dolžine 4510m ter po izstopu iz predora poteka po zahodnem pobočju doline med Brinjevo goro in Tolstim vrhom do predvidenega priključka Ravne-Vzhod. Višinska razlika med vklopoma v predlagano traso B2 in območja Brinjeve gore znaša ca. 220m. Ker pravilnik ne dopušča poteka HC v taki konfiguraciji terena z nagibom večjim od 7% na odprti trasi, potek na tem predlaganem območju s krajšimi predori ni možen za tak nivo prometnice, bi pa bilo možno z znižanjem kategorije ceste bistveno zmanjšati obseg predorov.

Varianta ne omogoča izvedbe priključka Ravne-Zahod.

3.2 vidik prostorskega razvoja (razvojno urbanistični vidik)

Varianta je v poteku mimo Prevalj podobna B3.1, tudi njen potek se izogiba vsem območjem poselitve. Prav tako ne posega na območja širitve Prevalj. S tem ima v primerjavi z B2 manjši vpliv tako na naselje samo, kakor tudi na kakovost bivanja v njem. Potek mimo Raven na Koroškem je bolj odmaknjen od naselja, kot pri ostalih dveh predlogih. S tem tudi ta varianta ne posega v poselitveno območje Raven na Koroškem, kakor tudi ne na površine za njihovo širitev.

Glavna pomanjkljivost variante je priključevanje Ravne zahod. To bi lahko bilo v optimalnem primeru pomaknjeno približno 1,2 km severno od Dobje vasi, vendar varianta na tem območju poteka v predoru zato bi bila taka izvedba tehnično izredno zahtevna. Ves tovorni promet proti vzhodu s tega območja bi zato še naprej obremenjeval središče Raven na Koroškem, kar je velika pomanjkljivost variante v primerjavi z varianto B2, ki je omogočala neposredno navezovanje območja Dobje vasi na novo cestno povezavo.

Skupna ocena variante B3.3 z vidika prostorskega razvoja je zato negativna, saj ima varianta zaradi neizvedbe priključka Ravne vzhod neprimerno velik negativni vpliv na kakovost bivalnega okolja v naselju.

3.3 okoljski vidik

Kulturna dediščina: B3.3 ne poteka preko ali v bližini enot kulturne dediščine, zato nima nobenega vpliva. Potek variante B3.3 je sprejemljiv.

Gozd: Varianta na začetku (zaključek viadukta) poseže v varovalni gozd (v dolžini ca 120 m). B3.3. (za razliko od B3.1. in B.3.2.) ne poseže v gozdove z opredeljenimi funkcijami, zato je njen potek najbolj sprejemljiv.

Vode: Varianta ne poteka preko vodovarstvenega območja varovanja vira pitne vode ali preko poplavnega območja, zato je sprejemljiva.

Narava: Varianta ne seka varovanih območij ali naravnih vrednot oz. ekološko pomembnih območij. Narava s tega vidika ni omejujoč faktor. Vendar pa poteka preko krajine, kjer se mozaično izmenjuje gozd s travniki, zaradi česar obstaja možnost poseganja v prednostne habitatne tipe ali območja pojavljanja zavarovanih rastlinskih ali živalskih vrst. Da se to potrdi ali ovrže je potrebna bolj poglobljena obravnava, t.j. pregled obstoječih podatkov in terenski ogled.

Varianta je po prvi oceni sprejemljiva, vendar je potrebno preveriti prisotnost zavarovanih rastlinskih in živalskih vrst ali prednostnih habitatnih tipov.

Podnebne spremembe, kakovost zraka in hrup: Za izračun vpliva bi bilo potrebno narediti modelni izračun emisij, na podlagi prometne študije. Predpostavlja se, da je varianta sprejemljiva.

Krajina: Varianta posega v značilno krajinsko sliko širšega območja v krajinsko enoto »Koroška«, za katero je značilna gozdnatost, goli kopasti vrhovi, celki in pomanjkanje ravnih površin. Varianta je sprejemljiva.

3.4 prometno ekonomski vidik

V primeru predlaganega poteka po varianti B3.3 gre za podaljšanje trase, zmanjšanje števila priključkov ter spremembo lokacij priključkov. Zaradi dolgega predora bo hitrost vozil na novogradnji nižja.

Bolj kot se trasa novogradnje odmika od izvorov in ciljev potovanja, manj je novogradnja atraktivna za promet znotraj doline, kar pomeni manjšo obremenitev nove trase in večji preostanek prometa na obstoječi cestni mreži. V primeru trase B3.3 z dolžino predora 4.510 m lahko ob predvidenem povečanju vrednosti investicije in zmanjšanju koristi uporabnikov pričakujemo znižanje prometnoekonomske učinkovitosti te variante.