

PROJEKT:

**REGIONALNI PROSTORSKI
NAČRT ZA NOVO POVEZOVALNO
CESTO MMP ZAVRČ – HC
HAJDINA-ORMOŽ**

FAZA:

***OSNUTEK – OBRAZLOŽITEV
PROSTORSKEGA AKTA***

Podatki o projektu:

PRIPRAVLJAVEC: SKUPNA OBČINSKA UPRAVA OBČIN V
SPODNJEM PODRAVJU

NAROČNIKI: MESTNA OBČINA PTUJ,
OBČINA GORIŠNICA,
OBČINA MARKOVCI in
OBČINA ZAVRČ

PROJEKT: REGIONALNI PROSTORSKI NAČRT ZA
NOVO POVEZOVALNO CESTO MMP
ZAVRČ – HC HAJDINA-ORMOŽ

FAZA: OSNUTEK - OBRAZLOŽITEV

ŠT. PROJEKTA: 2017-RPN-020

DATUM: junij 2017

IZDELOVALEC PROJEKTA: URBIS d. o. o. Maribor

**ODGOVORNI PREDSTAVNIK
IZDELOVALCA:** Direktor:
Rajko STERGULJC, univ. dipl. inž. grad.

ODGOVORNI VODJA PROJEKTA: Mateja DELAČ, univ. dipl. inž. kraj. arh.
ZAPS 1466 KA

SODELAVCI: Rajko STERGULJC, univ. dipl. inž. grad.
ZAPS 0029 P

Tomaž MAGERL, ing. grad.

Kazalo:

	Str.
1	UVOD..... 4
1.1	Predmet in namen osnutka..... 4
1.2	Opredelitev ciljev prostorske ureditve..... 4
1.3	Skladnost prostorske ureditve z nacionalnimi in regionalnimi programi, strategijami in drugimi razvojnimi akti in dokumenti..... 4
1.3.1	Strategija prostorskega razvoja Slovenije 4
1.3.2	Prostorski red Slovenije 5
1.3.3	Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji 6
1.3.4	Regionalni razvojni program za Spodnje Podravje za obdobje 2014-2020 6
2	ANALIZA 7
2.1	Razlogi za načrtovanje prostorske ureditve..... 7
2.2	Analiza predhodno izdelane dokumentacije 8
2.2.1	Opis variant iz študije variant..... 9
2.2.2	Zaključki vrednotenja in primerjave variant 11
2.2.3	Sprejemljivost variante s področja ohranjanja narave 12
2.3	Analiza stanja 14
2.3.1	Analiza stanja prostora 14
2.3.1.1	Dejanska raba zemljišč in hidromelioracije..... 14
2.3.1.2	Območja s posebnimi varstvenimi režimi ohranjanja narave 17
2.3.1.3	Varstvo kulturne dediščine..... 18
2.3.1.4	Površinske vode, varstvo vodnih virov in poplavna območja 18
2.3.1.5	Raba vode (koncesije in vodne pravice)..... 20
2.3.1.6	Gozdni rezervati in varovalni gozdovi..... 20
2.3.1.7	Varstvo pred potresom 21
2.3.1.8	Veljavni državni prostorski izvedbeni akti 21
2.3.1.9	Namenska raba prostora in veljavni izvedbeni občinski akti 22
2.3.1.10	Gospodarska javna infrastruktura in grajeno javno dobro 24
3	OPIS NAČRTOVANE PROSTORSKE UREDITVE..... 26
3.1	Trasni elementi ceste..... 26
3.2	Potek trase..... 26
3.3	Karakteristični prečni prerez ceste 26
3.4	Preglednost, razširitve 27
3.5	Objekti..... 27
4	SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN UPORABLJENIH PODATKOV 29

1 UVOD

1.1 Predmet in namen osnutka

Postopek priprave regionalnega prostorskega načrta se je pričel s Sklepom o začetku postopka priprave Regionalnega prostorskega načrta za območje povezovalne ceste med Mednarodnim mejnim prehodom Zavrč in Hitro cesto Hajdina – Ormož (št. 350-14/2016 z dne 13. 4. 2017), ki sta ga sprejela župana Občine Gorišnica in Občine Zavrč.

Predmet osnutka regionalnega prostorskega načrta (v nadaljnjem besedilu: osnutek) je gradnja povezovalne ceste med Mednarodnim mejnim prehodom Zavrč in Hitro cesto Hajdina-Ormož.

Namen osnutka je na osnovi analize javno razpoložljivih podatkov in strokovnih podlag utemeljiti predlog izvedljive variantne rešitve z opredelitvijo območja. Tako pripravljen osnutek predstavlja osnovni prostorski dokument za obravnavane prostorske ureditve v fazi odločanja o pripravi načrta.

Postopek priprave regionalnega prostorskega načrta poteka v skladu z Zakonom o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/10ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US in 14/15 – ZUUJFO; v nadaljnjem besedilu: ZPNačrt). Pri vsebini in izdelavi regionalnega prostorskega načrta se v skladu z dogovorom z Ministrstvom za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja smiselno upoštevajo določbe Pravilnika o vsebini, obliki in načinu priprave regionalnega prostorskega načrta (Uradni list RS, št. 99/07).

V skladu z ZPNačrt pošlje pripravljavec osnutek državnim nosilcem urejanja prostora, da nanj podajo prva mnenja ter ministrstvu, pristojnemu za celovito presojo vplivov na okolje, da odloči o potrebnosti izvedbe postopka celovite presoje vplivov na okolje.

Osnutek je podlaga za pridobitev prvih mnenj nosilcev urejanja prostora. Pridobljena mnenja nosilcev urejanja prostora se analizira v t.i. analizi mnenj. Na podlagi analize se izoblikujejo usmeritve za nadaljnje načrtovanje, izdelava strokovne priprave in dopolnjen osnutek regionalnega prostorskega načrta.

1.2 Opredelitev ciljev prostorske ureditve

Nova cestna povezava ima tri osnovne cilje:

- skrajšati in izboljšati prometno povezavo iz ptujskega bazena v smeri Varaždina preko mejnega prehoda Zavrč. Ta povezava sedaj poteka po R1 preko Spuhlje na MP Zavrč ter po G1 na mejni prehod Ormož in predvsem na mejni prehod Središče ob Dravi;
- povezati lokalne skupnosti Gorišnica, Dornava in dela Ormoža z Zavrčem in obratno ter
- razbremeniti promet po R1 na dokaj gosto naseljenem odseku Spuhlja – Stojnci.

1.3 Skladnost prostorske ureditve z nacionalnimi in regionalnimi programi, strategijami in drugimi razvojnimi akti in dokumenti

1.3.1 Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije; Uradni list RS, št. 76/04 in 33/07 – ZPNačrt) je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. Določa zasnovo urejanja prostora, njegovo rabo in varstvo.

V razdelku II Zasnova prostorskega razvoja Slovenije s prioriteta in usmeritvami za doseg ciljev prostorskega razvoja Slovenije je v poglavju 5 (Povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture) navedeno, da se cestno, železniško, letalsko in pristaniško omrežje načrtuje v funkciji povezanosti slovenskega prostora in medsebojne povezanosti posameznih regij, kakor tudi povezanosti Slovenije z mednarodnim

prostorom. Razvija se učinkovite prometne povezave med mesti in njihovimi zaledji ter mesti in obrobni, manj razvitimi regijami, kar je eden od pomembnih dejavnikov policentričnega razvoja, ki prispeva h krepitvi konkurenčnega položaja teh regij ter s tem k socialni, ekonomski in prostorski koheziji. Pri načrtovanju visoko kakovostne infrastrukture se mora s sektorskimi politikami zagotoviti, da bo infrastruktura spodbujala razvoj in integriranost virov šibkejših in obmejnih regij z območjem osrednje Slovenije.

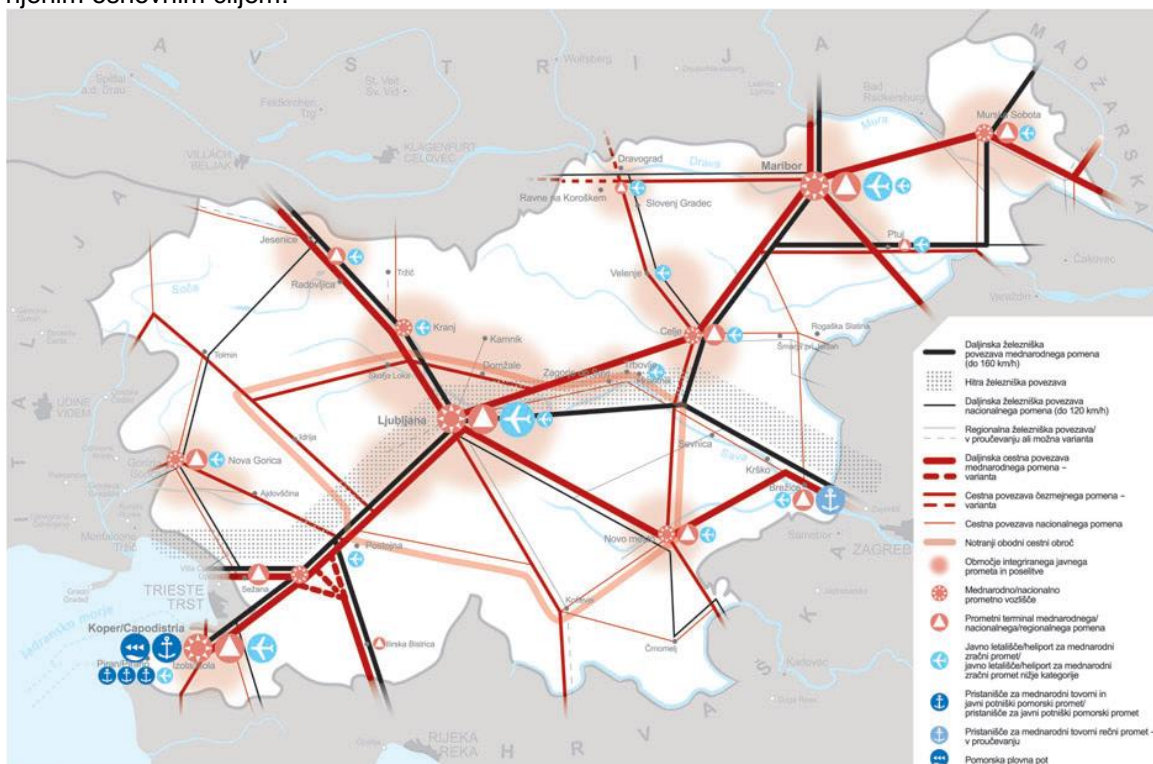
V razdelku III Razvoj prostorskih sistemov z usmeritvami za razvoj na regionalni in lokalni ravni je v poglavju 2 Razvoj gospodarske javne infrastrukture, podpoglavju 2.1 Razvoj prometne infrastrukture navedeno, da se z razvojem prometne infrastrukture podpira razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.

Razvoj prometnih omrežij se načrtuje usklajeno z razvojem poselitve in drugih infrastrukturnih sistemov. Ob tem se zagotavlja kvalitetne bivalne in delovne pogoje, zmanjšuje negativne vplive na naravno in bivalno okolje, ohranja kulturno dediščino in varuje naravne vire, biotsko raznovrstnost ter naravne vrednote. Mednarodni mejni prehodi se določajo praviloma na daljinskih cestah mednarodnega pomena, povezovalnih cestah in cestah nacionalnega pomena, meddržavni mejni prehodi pa praviloma na regionalnem prometnem omrežju.

Osnovno državno cestno omrežje (poglavje 2.1.1 Cestno omrežje) tvori omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena, omrežje cestnih povezav čezmejnega pomena in omrežje cestnih povezav nacionalnega pomena. Cestno omrežje med seboj prometno povezuje slovenska središča mednarodnega pomena, slovenska središča nacionalnega pomena in regionalna središča ter jih povezuje z mednarodnim evropskim in čezmejnim prostorom.

Na omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena se navezujejo cestne povezave čezmejnega pomena.

Načrtovana povezovalna cesta je skladna s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije, saj sledi njenim osnovnim ciljem.



SLIKA 1: Usmeritve za razvoj prometnega sistema (OdSPRS, Ur. l. RS, št. 76/04)

1.3.2 Prostorski red Slovenije

Prostorski red Slovenije (Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04)) določa tudi pravila za načrtovanje gospodarske infrastrukture in načrtovanje območij namenske rabe v sistemu gospodarske infrastrukture.

V skladu z določili Prostorskega reda Slovenije, je treba pri načrtovanju prometne infrastrukture:

- za zagotavljanje učinkovite povezanosti prostora omogočati ohranitev obstoječih ali nadomestitev morebitnih prekinjenih prometnih povezav (lokalnih cest, pešpoti in drugih javnih poti);
- zagotoviti ustrezno hierarhično strukturo prometne infrastrukture glede na hitrost prometnih povezav, pri čemer hitrejša in bolj zmožljive povezave služijo povezavi večjih enot poselitve, počasnejše in manj zmožljive pa povezavi manjših enot in neposredni dostopnosti osnovnih enot poselitve ter
- v čim večji možni meri preprečevati promet skozi naselja, ki nima izvora ali cilja v naselju, skozi katero poteka. Obvozno oziroma razbremenilno prometno infrastrukturo se uredi, kadar obstoječe prometno omrežje ne zadošča predvideni količini prometa.

Pri načrtovanju cestne infrastrukture v naselju se upošteva načelo, da z večanjem pomena prometne funkcije cest v naselju upada pomen bivalne funkcije in obratno. Središča naselij se razbremenjuje avtomobilskega prometa in tranzitnega prometa; dejavnosti, ki so vir tovarnega prometa, naj se načrtuje v navezavi na glavne ceste.

1.3.3 Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji

Hitra cesta Hajdina - Ormož, oziroma podravski krak avtocestnega omrežja RS, je bila vključena že v Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 13/96, 41/98). V Resoluciji o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji iz leta 2004 (Uradni list RS, št. 50/04), katere namen je zagotoviti ustrezne notranje povezave države, izboljšati prometno varnost, zagotoviti povezave s širšim evropskim prostorom in spodbuditi gospodarski razvoj (strateški cilji) ter zagotoviti in povečati neposredne ekonomske učinke, zmanjšati negativne prometne vplive na okolje, omogočiti širše gospodarske, socialne in turistične koristi in ohranjati že zgrajeno avtocestno omrežje, je bilo predvideno, da bo cesta zgrajena do leta 2013. Cesta je bila v večini trase umeščena v prostor, pridobljena so bila gradbena dovoljenja na delu trase, na delu trase so bila odkupljena zemljišča in preseljeni prebivalci iz stanovanjskih hiš na trasi. Gradnja se je z ormoške strani že začela, a je bila dvakrat ustavljena zaradi stečajev izvajalcev gradbenih del. V zadnjem letu so ponovno stekle aktivnosti o nadaljevanju gradnje na območju sprejete trase, ki bo naraščajoči tovorni promet preusmerila iz naselij ob državni cesti G1-2 Ptuj - Središče od Dravi na načrtovano hitro cesto.

Načrtovana povezovalna cesta sledi Nacionalnemu programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji - Podravski krak.

1.3.4 Regionalni razvojni program za Spodnje Podravje za obdobje 2014-2020

Regionalni razvojni program za Spodnje Podravje kot enega ključnih problemom v regiji z vidika prometne dostopnosti izpostavlja veliko potrebo po vlaganju (vzdrževanje in nove površine) v cestno infrastrukturo, predvsem na podeželskih območjih.

Vizijo razvoja namerava podravska regija doseči, med drugim:

- z boljšo prometno povezanostjo in dostopnostjo v regiji ter uvajanjem trajnostnih oblik in metod pri načrtovanju in izvajanju posegov v prostor in
- z izboljšanjem bivalnih pogojev v regiji.

Z načrtovano povezovalno cesto se sledi zastavljenim ciljem Regionalnega razvojnega programa, saj je le ta eden od predvidenih ukrepov tretje razvojne prioritete (izboljšanje kakovosti življenja, povečanje samooskrbe in energetske učinkovitosti ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja).

Regionalni razvojni program definira prostor kot omejeno dobro, ki terja skrbno usklajevanje določenih javnih koristi in kratkoročnih zasebnih interesov, kar je možno doseči le s trajnostnim naravnanim načrtovanjem prostora, ki vključuje gospodarske, družbene in okoljske vidike ter se izvaja usklajeno na državni, regionalni in lokalni ravni. Zaradi razdrobljene lokalne samouprave in centralizirane sektorske oblasti je še toliko bolj pomemben učinkovit, ekonomičen in trajnostno načrtovan regionalni prostorski razvoj, ki temelji na urejanju, prenovi in upravljanju urbanega, suburbanega in ruralnega prostora (vključno z degradiranim, neizkoriščenim ali pod-izkoriščenim prostorom) ter njihovi medsebojni prostorski in prometni povezanosti.

Strateško in izvedbeno prostorsko načrtovanje se danes v Sloveniji izvaja na nivoju države ali občin, medtem ko regionalni nivo prostorskega načrtovanja ni nikoli zaživel. Prostorska zakonodaja predvideva zgolj izdelavo izvedbenih regionalnih prostorskih načrtov, strateško prostorsko načrtovanje pa v zakonodaji ni predvideno. Razdrobljenost občin, skupni projekti več občin ter večanje učinkovitosti in racionalnosti prostorskega načrtovanja v povezavi z razvojnim načrtovanjem iščejo rešitve tudi v okviru regionalnega prostorskega načrtovanja. Predvsem področje poplavne varnosti, upravljanje z vodo in odpadnimi vodami, načrtovanje prometnic in kolesarskih poti, ravnanje z odpadki, razvoj poselitve v povezavi z razvojem javnega potniškega prometa in upravljanje z zavarovanimi območji so področja, ki zahtevajo celovite regionalne rešitve. V ta namen bo ukrep zagotavljal podporo vzpostavitvi in izvajanju regionalnega prostorskega načrtovanja, s posameznimi ukrepi pa bodo podrti projekti, ki bodo spodbujali trajnostni policentrični razvoj Podravja prek prenove, ureditve in upravljanja urbanih in vaških območij ter izboljšanje prometne in druge pomembne okoljske infrastrukture.

Razvoj prometne infrastrukture je eden ključnih elementov podpore povečanju konkurenčnosti. Z nadaljnjim razvojem prometne infrastrukture bo Podravje doseglo naslednje cilje: povečanje konkurenčnosti Podravja in krepitev razvoja strateško pomembnih središč in njihovih ekonomskih potencialov.

Z ukrepom, ki podpira izgradnjo in modernizacijo ustrezne prometne infrastrukture, se želi znotraj Podravja zagotoviti pogoje za skladen razvoj znotraj območja. V prihodnjem obdobju je potrebno zagotoviti izgradnjo manjkajoče cestne infrastrukture, ki je predpogoj za učinkovito implementacijo ostalih predvidenih ukrepov.

Med projekte za razvoj prometne infrastrukture (IP-6) je kot pomembna za razbremenjevanje obstoječe R1 228 (Spuhlja-Zavrč) vključena tudi predvidena navezovalna cesta med Zavrčem in Forminov, ki je predmet tega osnutka.

Regionalni prostorski načrt za načrtovano cesto je torej eden od skupnih projektov več občin, ki so se interesno poenotile in tako sledijo zastavljenim ciljem v Regionalnem razvojnem programu pri umeščanju prometnic v prostor. Predvidena cestna povezava je pomembna z vidika razvoja prometne infrastrukture v regiji in je skladna z Regionalnim razvojnim programom za Spodnje Podravje.

2 ANALIZA

2.1 Razlogi za načrtovanje prostorske ureditve

Hitra cesta Hajdina - Ormož, oziroma podravski krak avtocestnega omrežja RS, je bila vključena že v Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 13/96). V Resoluciji o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji iz leta 2004 je bilo predvideno, da bo cesta zgrajena do leta 2013. Cesta je bila v večini trase umeščena v prostor, pridobljena so bila gradbena dovoljenja na delu trase, na delu trase so bila odkupljena zemljišča in preseljeni prebivalci iz stanovanjskih hiš na trasi. Gradnja se je z ormoške strani že začela, a je bila dvakrat ustavljena zaradi stečajev izvajalcev gradbenih del. V zadnjem letu so ponovno stekle aktivnosti o nadaljevanju gradnje na območju sprejete trase, ki bo naraščajoči tovorni promet preusmerila iz naselij ob državni cesti G1-2 Ptuj - Središče od Dravi na načrtovano hitro cesto.

Povečan promet je zaznati tudi na cesti R1-228 Spuhlja - Zavrč, še posebej po vstopu Republike Hrvaške v Evropsko unijo. Regionalna cesta poteka skozi gosto naseljene vasi Občine Markovci (Bukovci, Stojnci, Markovci), kar z vidika varnosti lokalnega prebivalstva, ob podatkih Ministrstva

za notranje zadeve, da se na letni ravni promet na MMP Zavrč poveča za približno 10%, nikakor ni primerno.

Rešitev je povezovalna cesta MMP Zavrč - HC Hajdina - Ormož (lokacija priključitve je v naselju Formin), na katero bi bil preusmerjen tranzitni promet, ki poteka preko mednarodnega mejnega prehoda Zavrč v smeri proti Ptuju. Za to povezovalno cesto sta se Občini Gorišnica in Zavrč zavzemali že v času priprave občinskih prostorskih načrtov (v nadaljevanju OPN), vendar sta zaradi dolgotrajnosti postopkov in neusklajenosti z nosilci urejanja prostora poseg umaknili. Takrat sta občini naročili več strokovnih podlag, ki so z različnih vidikov varovanja okolja presojele umestitev prometne infrastrukture v prostorske akte občin. Rezultat so številni omilitveni ukrepi, s katerimi so se nosilci urejanja prostora skozi presojo strokovnih podlag seznanili, nekatere tudi potrdili, zato jih bo možno neposredno upoštevati pri pripravi RPN za območje povezovalne ceste MMP Zavrč - HC Hajdina -Ormož.

V skladu s 65. členom Zakona o prostorskem načrtovanju je načrtovana povezovalna cesta usklajena z območnim razvojnim programom za Spodnje Podravje za obdobje 2014-2020, sledi pa tudi Nacionalnemu programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji - Podravski krak. S postopkom RPN imata Občini Gorišnica in Zavrč možnost, da umestitev povezovalne ceste MMP Zavrč - HC Hajdina - Ormož peljeta ločeno od občinskih prostorskih aktov, obenem pa se bodo nosilci urejanja lažje opredelili do posega, saj je za postopek priprave RPN zahtevana podrobnejša obravnava načrtovane prostorske ureditve - določitev prostorskih izvedbenih pogojev tako natančno, da je na njihovi podlagi mogoče pripraviti projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja.

2.2 Analiza predhodno izdelane dokumentacije

Sklep o začetku postopka priprave Regionalnega prostorskega načrta za območje povezovalne ceste med Mednarodnim mejnim prehodom Zavrč in Hitro cesto Hajdina – Ormož določa, da se regionalni prostorski načrt pripravi za izbrano varianto povezovalne ceste, ki je bila določena na podlagi »Študije variant s predlogom najustreznejše variante za novo povezovalno cesto MMP Zavrč - HC Ptuj – Ormož« (v nadaljnjem besedilu: študija variant).

Študija variant s predlogom najustreznejše variante za novo povezovalno cesto MMP Zavrč - HC Ptuj - Ormož. Strokovna podlaga za umestitev povezovalne ceste v OPN občin Zavrč in Gorišnica. URBIS d. o. o. Maribor, št. proj. 2013/SP-015, Maribor, september 2013 je bila izdelana na podlagi naslednjih strokovnih podlag:

- Gradbeno tehnična preveritev variantnega poteka nove povezovalne ceste med MMP Zavrč – HC Ptuj – Ormož. Strokovna podlaga za umestitev povezovalne ceste v občinski prostorski načrt občine Zavrč in Gorišnica. Acer d.o.o., št. proj. IDZ-R5/2013, september 2013, Novo mesto,
- Študija variant s predlogom najustreznejše variante za novo povezovalno cesto MMP Zavrč - HC Ptuj – Ormož. OKOLJSKI VIDIK. št. proj. 1299-13 ŠV, Aquarius d.o.o. Ljubljana, september 2013.

V študiji variant so bile obravnavane tri variante nove povezovalne ceste MP Zavrč – HC Ptuj – Ormož, katerih trasa poteka pretežno po območju občine Gorišnica, na nekaj metrih dolžine pa tudi po območju občine Zavrč.

Preučevanje variant izvedbe povezovalne ceste se je pričelo v letu 2007. Prvotno je bilo predvideno navezovanje povezovalne ceste na obstoječo regionalno cesto proti Zavrču v novem krožnem križišču v naselju Zavrč. Predlagani sta bili dve varianti, od katerih je imela ena varianta predvideno priključevanje na načrtovano hitro cesto na predviden priključek Formin, medtem, ko je bila pri drugi varianti predvidena tudi sprememba lokacije priključka Formin, ki bi bil bolj vzhodno od sedaj načrtovanega.

Obe varianti na tem območju sta med drugim potekali preko gozdnih rezervatov in sta se pri usklajevanju z Zavodom RS za varstvo narave izkazali za nesprejemljivi. Zaradi navedenega se je pristopilo k iskanju novih, izvedljivih rešitev.

Predvidena nova cestna povezava poteka po poplavnem območju, zato je bila osnova za določitev oz. načrtovanje variant izdelan hidrotehnični elaborat: Izdelava kart poplavne nevarnosti in razredov poplavne nevarnosti za navezovalno cesto Zavrč - priključek Formin, katerega je izdelalo podjetje: Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o., številka projekta 3435/13, junij 2013. Povzetek elaborata je vključen v prilogi strokovne podlage »Gradbeno tehnična preveritev variantnega poteka nove povezovalne ceste med MMP Zavrč – HC Ptuj – Ormož. Strokovna podlaga za umestitev povezovalne ceste v občinski prostorski načrt občine Zavrč in Gorišnica. Acer d.o.o., št. proj. IDZ-R5/2013, september 2013, Novo mesto.«

Zaključki hidravlične analize:

Trasa načrtovane navezovalne ceste, ki povezuje občino Zavrč z načrtovano glavno cesto Ptuj-Ormož, prečka prečno ca 1km inundacije Drave. Prečkanje Drave in prvih 500m inundacije je predvideno na viaduktu s poplavno varnostjo na gladino Q100 Drave. Za drugo polovico inundacije pa so bile v predmetnem elaboratu analizirane tri variante prečkanja, in sicer:

- S cestnim nasipom in niveleto ceste, ki zagotavlja poplavno varnost na gladine Q20 Drave ter poplavno varnost na gladine Q100 priključka na glavno cesto.
- S cestnim nasipom in niveleto ceste nad gladino Q100 Drave ter izvedbo 15 inundacijskih prepustov pod nasipom. Priključek na glavno cesto se v tej varianti ni presojal.
- Z viaduktom nad gladino Q100 Drave.

Hidravlična analiza rezultatov je pokazala, da izvedba polnega nasipa prečno na inundacijo lahko poslabša obstoječe poplavne razmere na obravnavnem območju, saj bi se gladine dvignile za maks. 0,45 m, vpliv pa bi se poznal ca 2 km gorvodno po inundaciji.

Izvedba cestnega nasipa nad Q100 Drave z inundacijskimi prepusti ob rednem vzdrževanju prepustov ne poslabšuje obstoječe poplavne varnosti obravnavnega območja. Hidravlična analiza je prav tako pokazala, da razdelitev toka skozi prepuste v inundaciji ni enakomerna oz. da je le-ta koncentriran v sredini cestnega nasipa in na severnem delu načrtovane navezovalne ceste, kar pa kaže na dodatno možnost optimizacije lokacije, števila in širine inundacijskih prepustov. Slednje ni bilo predmet tega elaborata. Hidravlični izračuni so bili izdelani ob predpostavki, da tok skozi prepuste ni oviran zaradi zamašitve plavja ipd.

Pri prečkanju ceste na viaduktu oviro v toku poplavne vode po inundaciji predstavljajo le mostni stebri, katerih vpliv je glede na njihovo širino in širino inundacije zanemarljiv. Izvedba na viaduktu je ugodnejša tudi z vidika pretočnosti plavja.

Glede na rezultate hidravlične analize je izvedba navezovalne ceste po variantah 2 in 3 ne poslabšuje obstoječe stanja poplavne varnosti (ob upoštevanju omilitvenih ukrepov), vendar pri varianti 2 obstaja možnost delne zamašitve prepustov s plavjem, ki ga prinašajo visoke vode Drave. z optimizacijo lokacije in širine inundacijskih prepustov se lahko verjetnost zamašitve prepustov močno zmanjša, vendar to presega obseg predmetnega elaborata.

Brez dodatnih hidravličnih preveritev je s stališča ohranjanja obstoječe poplavne varnosti in zagotavljanja ustrezne poplavne varnosti načrtovane ceste najprimernejša varianta izvedbe ceste na viaduktu preko cele leve inundacije Drave.

Zasnova omilitvenih ukrepov:

a) Navezovalna cesta v nasipu nad gladino Q100 Drave z inundacijskimi prepusti

V cestni nasip se integrira inundacijske prepuste (15 kom), svetle širine 15m, na medosni razdalji 30 m. Pri načrtovanju ureditev je potrebno upoštevati, da ob nastopu visokih vod Drava nosi po strugi in po inundaciji večje kose plavja (tudi cela drevesa), ki lahko bistveno zmanjšajo pretočni prerez prepusta, kar pa lahko povzroči dvig gladine ob cesti. Zaradi koncentracije toka skozi inundacijske prepuste je potrebno v fazi načrtovanja predvideti ustrezno zavarovanje gorvodno in dolvodno od inundacijskih prepustov, saj se hitrost vode v inundaciji skozi prepuste poveča. Po izgradnji pa je potrebno zagotoviti redno čiščenje in vzdrževanje.

b) Navezovalna cesta v celoti na viaduktu nad gladino Q100 Drave

Stebri viadukta predstavljajo edino oviro v toku poplavnih vod Drave. Stebri morajo biti ustrezno temeljeni, dimenzionirani na obtežbo plavja (drevesa, ...) ter zaščiteni pred vodno erozijo.

2.2.1 Opis variant iz študije variant

V študiji variant so bile obravnavane tri variante poteka nove povezovalne ceste: varianta 1, varianta 2 in varianta 3, ki so prikazane na sliki 2 in opisane v nadaljevanju.

VARIANTA 1:

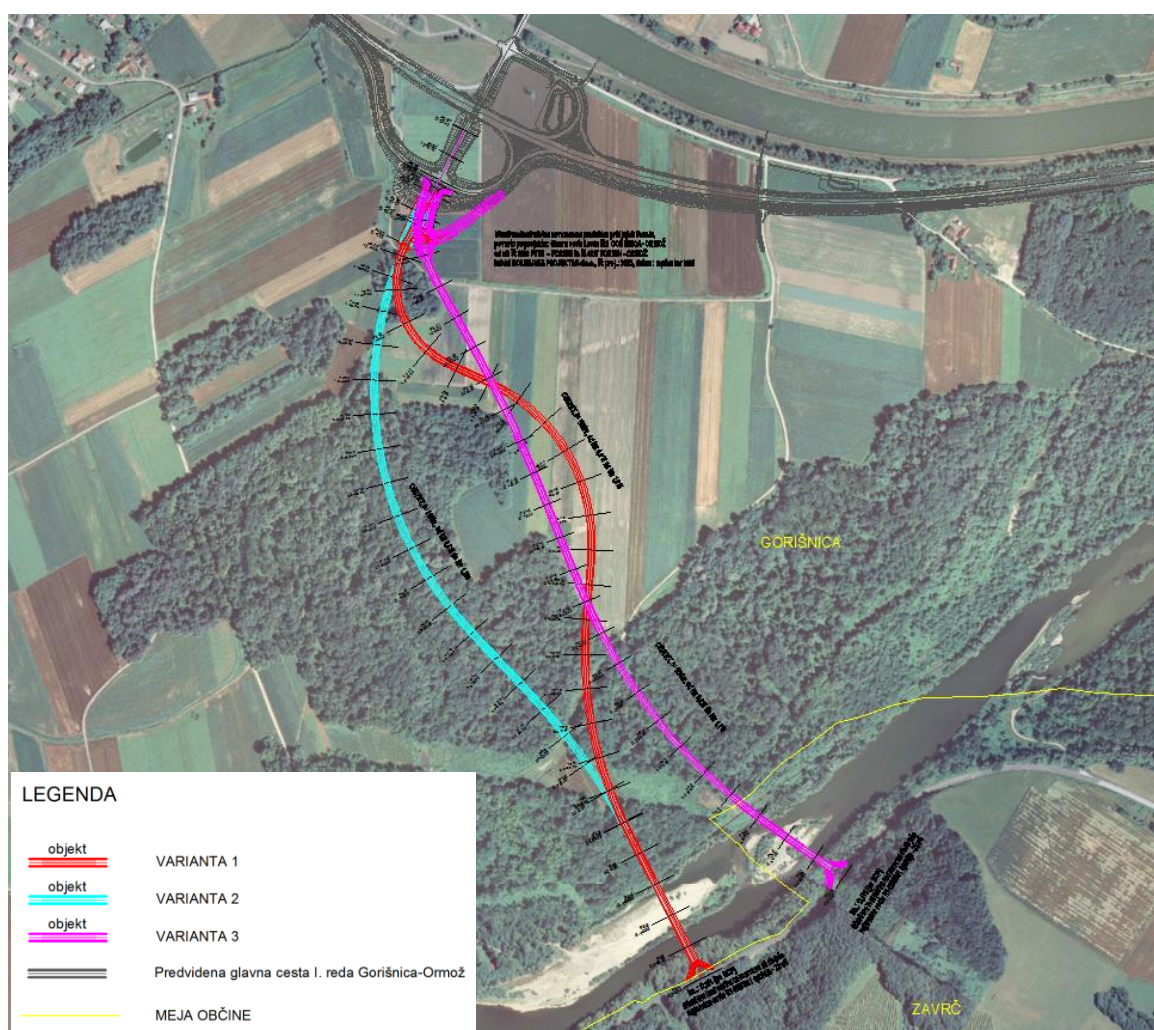
Varianta 1 se začne kot priključek na regionalno cesto R1-228/1291 Spuhlja – Zavrc, nato prečka reko Dravo. Po cca 250 m trasa z desno krivino preide iz severozahodne v severno smer, nato pa se z levo krivino ponovno usmeri proti severozahodu. Sledi še desna krivina s katero se trasa predvidene ceste naveže na predviden priključek Formin na HC Ptuj – Ormož. Dolžina trase nove povezovalne ceste po varianti 1 znaša 1.320 m.

VARIANTA 2:

Potek trase variante 2 je v začetnem delu, od priključka na obstoječo regionalno cesto R1-228/1291 Spuhlja – Zavrc proti severu v dolžini cca 300 m, ter v zaključnem delu v dolžini cca 200 m kjer se trasa nove povezovalne ceste naveže na predviden priključek Formin na HC Ptuj – Ormož, enak poteku variante 1. Razlika je v osrednjem delu, kjer se trasa variante 2 odmakne zahodneje od variante 1. Dolžina trase nove povezovalne ceste po varianti 2 znaša 1.300 m.

VARIANTA 3:

Trasa nove povezovalne ceste po varianti 3 se prične vzhodneje kot trasi variant 1 in 2 na obstoječi regionalni cesti R1-228/1291 Spuhlja – Zavrc, cca 1060 m pred MMP Zavrc. Predvidena cesta se uredi kot pravokotni priključek na levi strani na obstoječi regionalni cesti in poteka v smeri proti severu. Enako kot varianti 1 in 2 se trasa nove povezovalne ceste naveže na predvideni priključek Formin na HC Ptuj – Ormož. Dolžina trase nove povezovalne ceste po varianti 3 znaša 1.210 m.



SLIKA 2: Prikaz obravnavanih variant v študiji variant (VIR: Študija variant..., september 2013)

2.2.2 Zaključki vrednotenja in primerjave variant

V študiji variant so bile variante vrednotene in primerjane iz funkcionalnega (gradbeno tehničnega), okoljskega in prostorskega vidika ter z vidika ocene investicije. Za ocenjevanje primernosti variant je bila uporabljena tristopenjska lestvica (manj primerna, primerna in bolj primerna).

a) Funkcionalni vidik

Glede na potek trase nove ceste je bilo z vidika gradbeno-tehničnega vrednotenja zaključeno, da ni večjih razlik med posameznimi variantami. Zaradi krajše dolžine trase nove povezovalne ceste in lokacije priključka na obstoječo regionalno cesto, ki se nahaja vzhodneje od ostalih dveh variant in ima s tem tudi ugodnejšo funkcionalno povezavo z MMP Zavrč, je bila varianta 3 ocenjena kot bolj primerna.

b) Okoljski vidik

Glede na okoljski vidik je kot najbolj primerna ocenjena varianta 3. Le ta v primerjavi z ostalima dvema variantama ohranja razmerje med obdelovalnimi površinami in gozdom, saj je njen potek načrtovan po robu kmetijskih zemljišč. Varianta 3 delno poteka po že obstoječem koridorju daljnovoda, kar pomeni, da izkorišča obstoječ infrastrukturni koridor v prostoru, ki ima zaradi tega že zmanjšano naravovarstveno vrednost. Varianta je z vidika kmetijskih zemljišč nekoliko slabša ob variante 2, a je kljub temu primerna.

Varianta 1 je z vidika okolja uvrščena v razred primerna. Njene pomanjkljivosti se kažejo predvsem pri posegu na kmetijska zemljišča, saj prizadene največje površine najboljših kmetijskih zemljišč. Poseganje na gozdne površine je pri varianti 1 precej podobno kot pri varianti 3, le da varianta 3 v severnem delu poteka tudi čez območje gozdnega otoka, kar pomeni, da bo gozdni otok izgubil svojo vrednost. V primerjavi z varianto 3 je potek pri varianti 1 načrtovan s prečkanjem neporaslega prodišča po sredini, kar pomeni, da bo trasa prodišču zmanjšala naravovarstveno vrednost.

Varianta 2 je od vse treh predlaganih variant z okoljskega vidika ocenjena kot manj primerna in zato uvrščena na zadnje, tretje mesto. Najboljše je ocenjena po kriteriju kmetijska zemljišča, ker v večjem delu poteka po območju gozdnih površin, kar pomeni, da bodo kmetijska zemljišča ostala skoraj neprizadeta. Treba pa je poudariti, da varianta poteka preko gozdnega kompleksa oz. ravninskega gozda Ptuiškega polja, ki ima v tem delu posebno visoko naravovarstveno vrednost. Sam potek preko gozdnega kompleksa v prostoru pomeni razvrednotenje in razčlenjenost krajinske slike. Potek variant 1 in 2 je s prečkanjem reke Drave načrtovan v identičnem koridorju, kar pomeni, da tudi varianta 1 prečka neporaslo prodišča po sredini in s tem prodišču zmanjšuje posebni veliko naravovarstveno vrednost.

c) Prostorski vidik

Z vidika prostorskega vrednotenja so vse načrtovane variante zelo primerne, saj obstoječo poselitev, ki se nahaja ob regionalni cesti Spuhlja-Zavrč razbremenjujejo negativnih vplivov prometa, ki sedaj poteka skozi naselja. Z umestitvijo povezovalne ceste se bodo izboljšale bivalne razmere v teh naseljih (kakovost zraka, hrup), hkrati pa se bodo zmanjšale prometne poti v smerni mejnega prehoda Zavrč (proti Varaždinu). Med variantami je s prostorskega vidika razlika zelo majhna in sicer se izraža predvsem v povezavi z obstoječimi in načrtovanimi infrastrukturnimi ureditvami. Pri tem izstopa le varianta 3, ki je edina, pri kateri se ti koridorji združujejo ter na ta način ohranjajo ostali prostor nedotaknjen, kar je tudi v skladu z načeli prostorskega načrtovanja (SPRS in Prostorski red Slovenije), zato ocenjujemo, da je le ta najprimernejša za nadaljnjo obravnavo in vključitev v OPN.

d) Ocene investicije

	varianta 1 [EUR]	varianta 2 [EUR]	varianta 3 - trasa v celoti na viaduktu [EUR]	varianta 3 – trasa delno na nasipu s prepusti [EUR]
ocena investicije	16.840.000	16.640.000	15.388.000	13.800.000
+ DDV (22%)	3.704.800	3.660.800	3.385.360	3.036.000
SKUPAJ:	20.544.800	20.300.800	18.765.360	16.836.000

e) Predlog najustrežnejše variante

Na podlagi rezultatov vrednotenja ter prednosti in slabosti posameznih variant je bilo ocenjeno, da je najustrežnejša varianta za nadaljnje umeščanje v prostor varianta 3, ki izkazuje najvišjo stopnjo primernosti glede na vse obravnavane vidike.

Usmeritve za nadaljnje načrtovanje:

Načrtovane ureditve se nahajajo na območju redkih poplav. Pri podrobnejšem načrtovanju, morajo biti ureditve načrtovane na način, da se obstoječe stanje poplavne varnosti ne bo poslabšalo, pri tem pa bo moral biti infrastrukturni objekt poplavno varen oz. načrtovan izven dosega poplavnih vod.

Ureditve prečkajo vodotok I. reda, reko Dravo. Križanje reke z novo cesto mora biti načrtovano tako, da ne bo poslabšalo prevodno sposobnost struge vodotoka. Premostitveni objekt mora biti dimenzioniran na stoletno visoko vodo z zagotovitvijo dodatnih 0,5 – 1,0 m varnostne višine med hQ100 in spodnjim robom konstrukcije premostitvenega objekta, če s tem ne bo prišlo do poslabšanja razmer na drugih območjih.

2.2.3 Sprejemljivost variante s področja ohranjanja narave

Trasa povezovalne ceste MP Zavrč–HC Ptuj–Ormož je predvidena na poplavnem območju Drave in posega na območja naravnih vrednot in na območja Natura 2000. Zaradi poseganja na varovana območja (Natura 2000) je treba podrobneje opredeliti vpliv predvidenega posega, zlasti zaradi poseganja v prednostne habitatne tipe in poseganja na območja gnezditve kvalifikacijskih vrst ptic. Izdelava strokovnih podlag obsega popis habitatnih tipov in pregled podatkov (vključuje preveritev na terenu) o gnezdicah na obravnavanem območju.

Zaradi navedenega je bila za predlagano varianto izdelana strokovna podlaga: »Strokovne podlage s področja ohranjanja narave za povezovalno cesto MP Zavrč–HC Ptuj–Ormož. Aquarius d.o.o., Št. proj. 1313-14 ŠP, Ljubljana, maj 2014«, v kateri se je ugotavljalo sprejemljivost rešitev glede vplivov na naravo.

Iz ocene izvedljivosti posega z vidika vplivov na naravo izhaja:

Trasa bo v prostor umeščena tako, da se bo izognila večjemu poseganju v poplavni gozd. V njem je prisotna obsežna zarast z invazivno robinijo, še posebej v bližini čistine pod daljnovodom. Ob izvedbi posega bo izgubljenih približno 0,6 ha gozda. Gre za zelo majhno površino gozda, ki ima, zaradi prisotnosti robinije, nižjo ekosistemsko vrednost.

Na območju prečkanja Drave bo cesta združena s koridorjem obstoječega daljnovoda, zaradi česar se bo izognila poseganju v kvalifikacijski habitatni tip obrežna belovrbovja, preko prodišča pa bo potekala po območju, ki je že v obstoječem stanju občasno pod antropogenim vplivom zaradi vzdrževanja koridorja daljnovoda. Obsežnejši negativni vplivi na naravo v območju premostitve struge Drave so možni v primeru poseganja v strugo Drave. Te vplive je možno uspešno omiliti s premostitvijo Drave na način, da med izgradnjo in obratovanjem ceste, posegi v strugo Drave ali na prodišče ne bodo potrebni (utrditve brežine in dna, odstranitev proda,...).

Cesta je načrtovana na poplavnem območju, zato bo zaradi zagotavljanja poplavne varnosti dvignjena nad nivo terena. Na območju poplavnega gozda se kot edina sprejemljiva rešitev izkazuje izvedba v viaduktu.

Ob upoštevanju navedenih ključnih dejstev je ocenjeno, da je poseg z vidika vplivov na naravo sprejemljiv.

Predlog omilitvenih ukrepov:

V nadaljevanju so povzete ključne usmeritve (predlog omilitve bistvenih vplivov), ki jih je potrebno nadalje upoštevati pri pripravi gradiv, projektne dokumentacije in pri izvedbi projekta:

- Na celotnem območju prečkanja poplavnega gozda naj se cesta izvede kot viadukt.
- Na območju kulturne krajine, severno od poplavnega gozda, naj se zagotovijo ustrezna prečkanja za živali (podhodi, zeleni mostovi).

- Premostitev Drave naj se načrtuje na način, da med izgradnjo in obratovanjem ceste posegi v strugo Drave ali na prodišče ne bodo potrebni (utrditve brežine in dna, odstranitev proda...). Na območju premostitve Drave je treba tudi v bodoče zagotoviti procese naravne rečne dinamike (bočna erozija, nastajanje in premeščanje prodišč).
- V kolikor izvedba mostu brez podpornega stebra v strugi ni izvedljiva, je treba določiti terminski plan del v strugi, ki bo upošteval čas drstitve kvalifikacijskih vrst rib. V času glavne drstitve, ki traja od začetka aprila do konca junija, poseganje v strugo ni dovoljeno. Tovrstna gradbena dela se lahko izvajajo od 1. julija do 31. marca.
- V kolikor bo med gradnjo nujno poseganje v območje prodnega otoka pod načrtovanim mostom, naj se poseka vegetacija na prodnem otoku le na ožjem območju posega.
- Posek vegetacije in gradbena dela, ki posegajo v obvodno vegetacijo, gozdne površine in prodišča, naj se ne izvajajo v času gnezdenja ptic, torej od začetka aprila do konca junija, ko so ptice na vznemirjanje najbolj občutljive. Gradbena dela se tako lahko izvajajo od 1. julija do 31. marca.
- Skladno z usmeritvami ZRSVN naj se zaradi zmanjšanja možnosti trkov ptic ter zaradi zagotovitve miru na gnezdiščih in prezimovališčih ptic na območju poteka preko poplavnega gozda in stare struge Drave predvidi ustrezne varovalne (protihrupne ograje) na obeh straneh ceste.
- Po končanih gradbenih delih naj se brežine zasadi z avtohtono obrežno vegetacijo (bela vrba) in preprečuje zaraščanje z invazivno robinijo.
- Invazivne tujerodne ali potencialno invazivne vrste steblik, grmovnic in dreves naj se na degradiranih površinah odstranjujejo vsaj še tri leta po zaključku gradbenih del.
- Ob sečnji naj se v gozdu pustijo vsa posekana starejša (premer debla nad 70 cm) in trhla drevesa. Odmakne se jih z gradbišča na ustrezno lokacijo v gozdu (senčno in vlažno) ter po izvedbi posega odloži na območje pri viaduktu. Prav tako naj se iz gozda in rečnih brežin ne odstranjuje že podrtih debel, štorov in ostalega trhlega lesa. Tudi takšen les naj se umakne z območja gradbišča na senčno in vlažno lokacijo v gozdu.
- V obdobju med 1. aprilom in 31. avgustom, ko je obdobje razmnoževanja škrlatnega kukuja se sečnja ne sme izvajati.
- Na območju naj se, če je z vidika varnosti to dopustno, ne načrtuje javne razsvetljave. V primeru, da to ni možno (npr. prometno visoko obremenjena križišča), se lahko kot vir svetlobe uporabijo izključno ekološke svetilke. Ekološka svetilka je pravilno montirana svetilka, ki ima delež svetlobnega toka, ki seva nad vodoravnico, enak 0 % ter ima poudarjeni rumeni in rdeči spekter svetlobe, ter ne vsebuje UV spektra in je neprodušno zaprta, tako da se žuželke ne morejo ujeti vanjo. Priporočeno je, da ima taka svetilka možnost daljinskega nastavljanja trenutne električne moči. Med ta svetila ne sodijo bele LED svetilke.

2.3 Analiza stanja

Načrtovana nova cestna povezava se nahaja pred MMP Zavrč, med obstoječo regionalno cesto R1-228/1291 in predvideno HC Ptuj – Ormož, pri priključku Formin.

Območje osnutka regionalnega prostorskega načrta je definirano na način, da zajema vse ureditve, ki so potrebne za gradnjo oz. izvedbo načrtovane nove cestne povezave.

Skozi naselje Zavrč do mednarodnega mejnega prehoda (MMP) Zavrč pelje regionalna cesta R1-228/1291 Spuhlja - Zavrč, ki je obremenjena z mednarodnim cestnim prometom, saj pelje skozi MMP letno (2006) preko 700.000 vozil (osebni 554.000, tovornjakov 100.000, avtobusov 10.000). Zlasti je za naselje moteč promet ob koncu tedna, ko nastanejo več kot kilometer dolge kolone. Zaradi ozke regionalne ceste, domačinom ni omogočen prihod na dom. To je križišče v naselju Zavrč med R1-228 in R3-691, ki se rešuje s širitvijo R1-228. Za ureditev križišča regionalnih cest v naselju Zavrč je bila narejena idejna zasnova: Ureditev križišča regionalnih cestnih odsekov R1-228/1291 Spuhlja – Zavrč in R3-691/6251 Zavrč – Drenovec, križišče Zavrč, ki jo je izdelalo podjetje Ozding d.o.o., št. projekta 700/07, september 2007.

Promet na regionalni cesti R1-228/1291 je močno moteč tudi v sosednji občini Markovci skozi naselje Bukovci in Stojnci (vsako naselje šteje cca 1000 prebivalcev).



SLIKA 3: Prikaz širšega območja načrtovanih ureditev na izseku pregledne karte državnega cestnega omrežja – obravnavano območje leži pred MMP Zavrč, med obstoječo regionalno cesto R1-228/1291 in predvideno HC Ptuj – Ormož, pri priključku Formin. (vir: pregledne karte državnega cestnega omrežja, M 1:250.000, povečava)

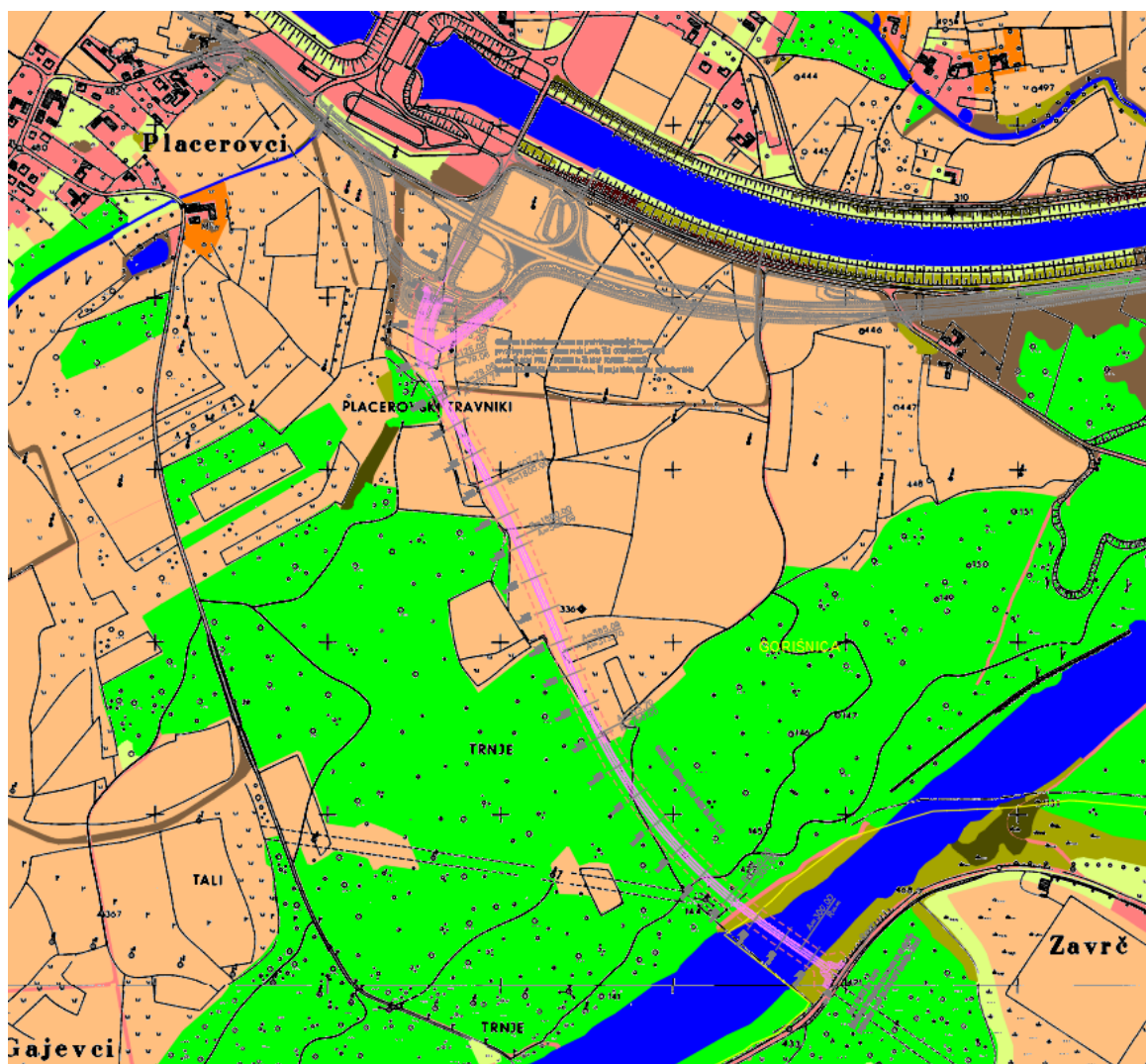
2.3.1 Analiza stanja prostora

2.3.1.1 Dejanska raba zemljišč in hidromelioracije

Na območju med poplavnim gozdom in odtočnim kanalom HE Formin so večinoma obdelana kmetijska zemljišča, t.i. Placerovski travniki, ki so po namenski rabi opredeljeni kot najboljša kmetijska zemljišča, po dejanski rabi pa kot njive oz. travniki. Po podatkih talnega števila so na območju kmetijskih zemljišč tla z zelo visokim pridelovalnim potencialom (76-100), na območju gozdov pa z zelo majhnim pridelovalnim potencialom (< 25).

Območje osnutka RPN je glede na dejansko rabo prostora pretežno opredeljeno kot območje njiv in gozda. Manjši del zemljišč je glede na dejansko rabo prostora opredeljeno kot voda ter drevesa in grmičevje.

Priključek povezovalne ceste na načrtovano HC Ptuj – Ormož se nahaja na njivah. Trasa nato v večjem delu poteka po robu njiv, ki mejijo na gozd ter v nadaljevanju prečka gozd, za katerim prečka Dravo (voda) in se na drugi strani priključi na obstoječo regionalno cesto R1-228/1291.



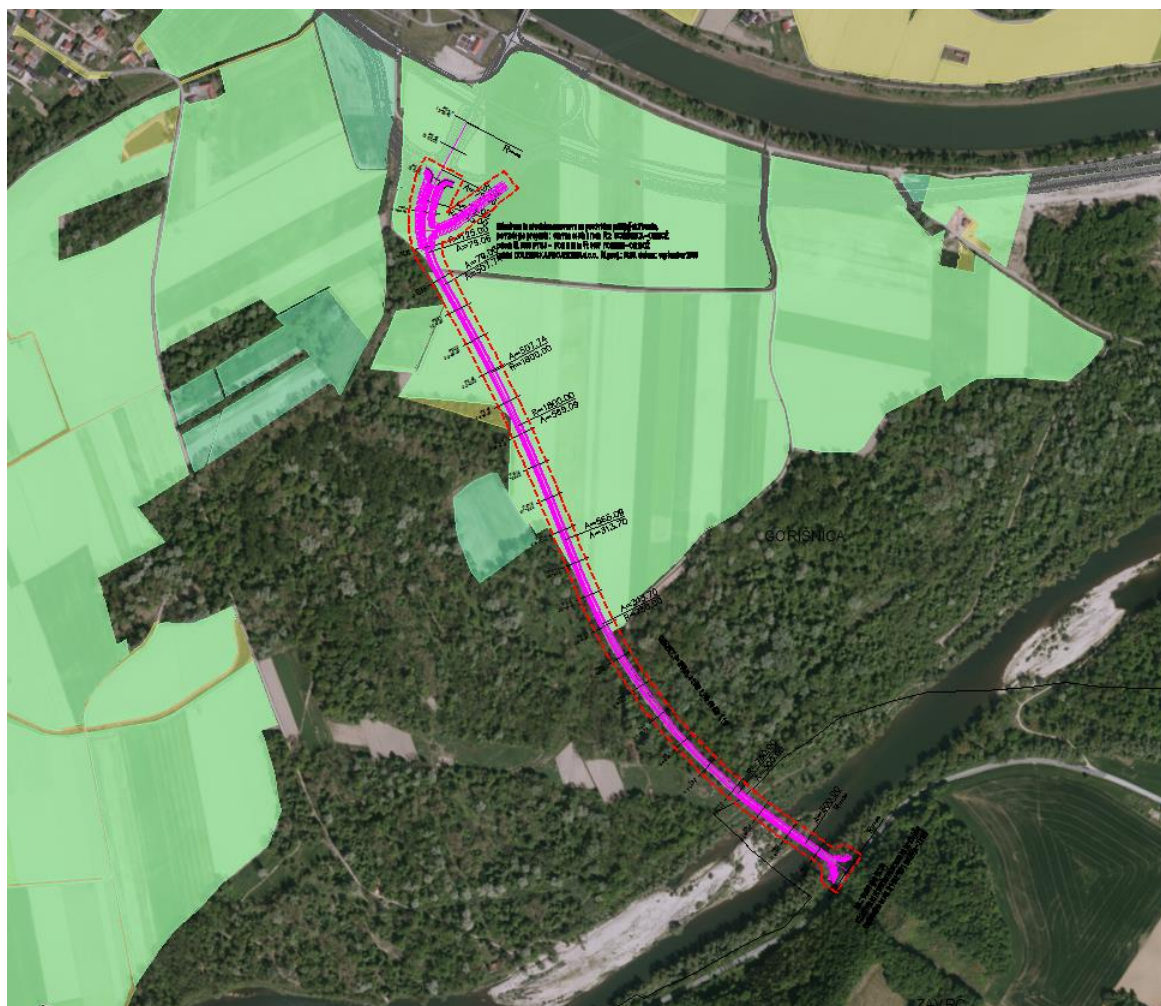
LEGENDA:

	POZIDANO IN SORODNO ZEMLJIŠČE
	GOZD
	VODA
	NJIVA
	TRAJNI TRAVNIK
	DREVESA IN GRMIČEVJE
	VINOGRAD
	EKSTENZIVNI OZ. TRAVNIŠKI SADOVNIJAK
	SUHO ODPRTO ZEMLJIŠČE S POSEBNIM RASTLINSKIM POKROVOM
	ODPRTO ZEMLJIŠČE BREZ ALI Z NEPOMEMBNIM RASTLINSKIM POKROVOM
	NEOBDELANO KMETIJSKO ZEMLJIŠČE
	KMETIJSKO ZEMLJIŠČE V ZARAŠČANJU
	KMETIJSKO ZEMLJIŠČE PORASLO Z GOZNIM DREVJEM

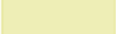
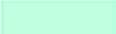
SLIKA 4: Prikaz dejanske rabe na širšem območju osnutka RPN (VIR: MKGP, junij 2017)

V območju osnutka RPN (skupaj 45.968 m² površin znotraj meje osnutka RPN) se glede na dejansko rabo prostora nahaja:

- njiv (1100) – 27.275 m²
- gozda (2000) – 11.826 m²
- voda (7000) – 3.199 m²
- drevesa in grmičevje (1500) – 2.549 m²
- pozidano in sorodno zemljišče (3000) – 849 m² in
- neobdelano kmetijsko zemljišče (1600) – 270 m².



LEGENDA:

-  namakalni sistemi
-  osuševalni sistemi

SLIKA 5: Prikaz območij izvedenih namakalnih in osuševalnih sistemov na širšem območju osnutka RPN (VIR: MKGP, junij 2017)

Na območjih kmetijskih zemljišč med kanalom HE Formin in poplavnim gozdom je izvedenih več agrarnih operacij – melioracij in sicer:

- namakalni sistem Formin – Zamušani,
- namakalni sistem Gajevci,
- osuševalni sistem HMS Pesnica – območje Formin 1 in 2 ter
- osuševalni sistem Melioracije na zemljišču Gajevci.

2.3.1.2 Območja s posebnimi varstvenimi režimi ohranjanja narave



LEGENDA:

	NARAVNE VREDNOTE
	EPO
	NATURA 2000 - SPA
	NATURA 2000 - pSCI-SAC
	varovalni gozdovi
	gozdni rezervat

SLIKA 6: Prikaz območij ohranjanja narave in varstva gozdov na širšem območju osnutka RPN (VIR: Atlas okolja, junij 2017)

Natura 2000

Celotno širše območje obravnave je uvrščeno v območje Natura 2000 SPA Drava. Gozdne površine in območje reke Drave pa spadajo tudi v Natura 2000 pSCI, SAC Drava.

EPO

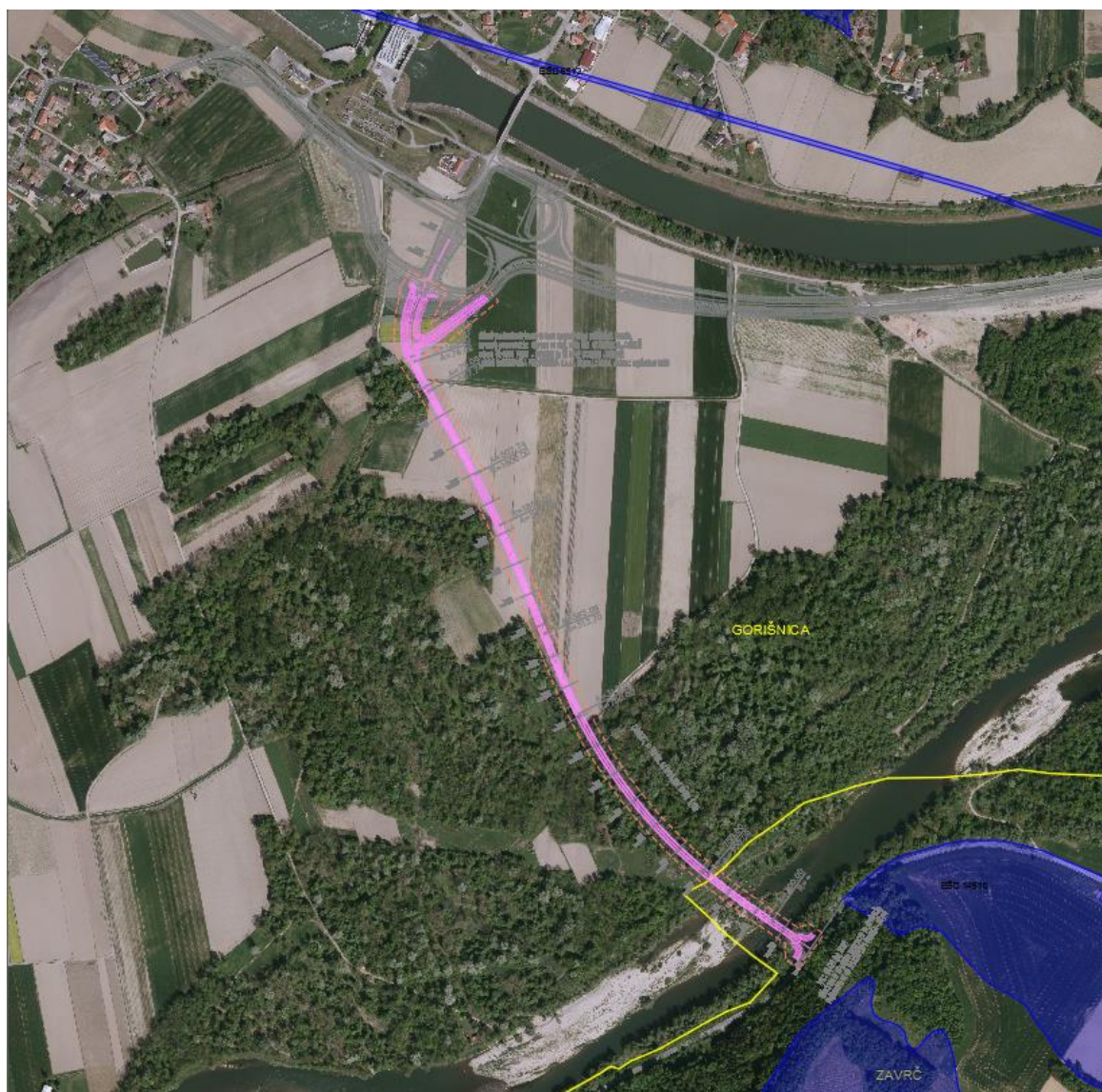
Celotno obravnavano območje z načrtovanimi ureditvami se nahaja v EPO – Drava spodnja.

Naravne vrednote

Na območju osnutka RPN sta prisotni dve naravni vrednoti državnega pomena, v kateri se posega z načrtovanimi ureditvami: Drava – rečna loka 2 in Drava – reka 1.

V bližini območja sta še naravni vrednoti Borl – poplavno območje in Gris – prodišče, v kateri pa se z načrtovanimi ureditvami ne posega.

2.3.1.3 Varstvo kulturne dediščine



LEGENDA:

 KULTURNA DEDIŠČINA

SLIKA 7: Prikaz območij varstva kulturne dediščine na širšem območju osnutka RPN (VIR: MK, januar 2017)

Na širšem območju osnutka RPN se:

- severno od načrtovanih ureditev (na drugi strani kanala HE Formin) nahaja arheološko najdišče **EŠD 6513 Ptuj - Rimska cesta Poetovio-Mursa** (arheološka dediščina; spomenik lokalnega pomena) ter
- južno od načrtovanih ureditev (na drugi strani ceste) arheološko najdišče **EŠD 14510 Zavrc - Arheološko najdišče Prodnica** (arheološka dediščina; območje) in objekt sakralne stavbne dediščine **EŠD 3524 Zavrc - Cerkev sv. Marije** (sakralna stavbna dediščina; spomenik lokalnega pomena).

Z načrtovanimi ureditvami se v registrirane enote kulturne dediščine in njihovo bližino ne posega.

2.3.1.4 Površinske vode, varstvo vodnih virov in poplavna območja

Površinske vode

Načrtovane ureditve prečkajo vodotok I. reda, reko Dravo. Križanje reke z novo cesto mora biti načrtovano tako, da ne bo poslabšalo prevodno sposobnost struge vodotoka. Premostitveni objekt

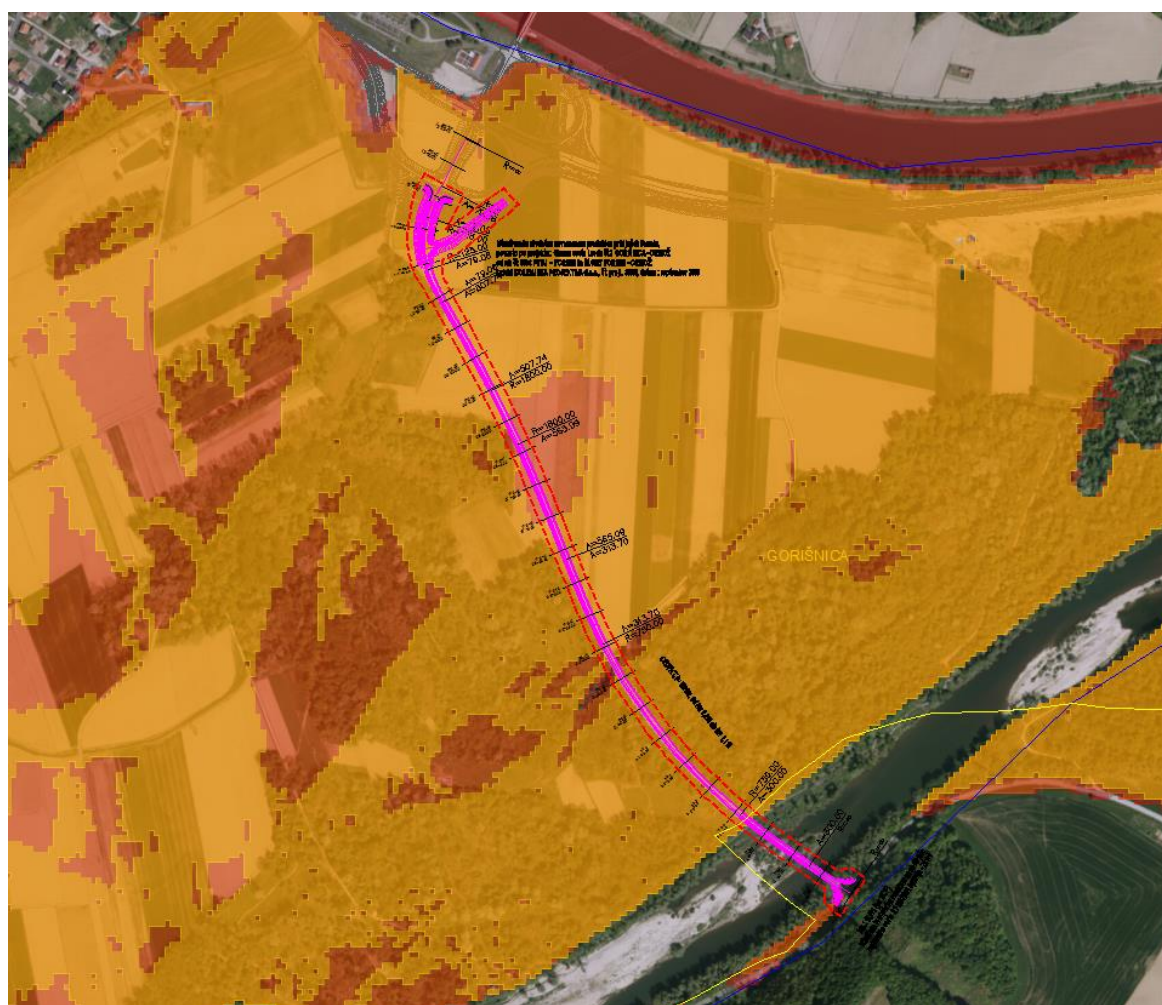
mora biti dimenzioniran na stoletno visoko vodo z zagotovitvijo dodatnih 0,5 – 1,0 m varnostne višine med hQ100 in spodnjim robom konstrukcije premostitvenega objekta, če s tem ne bo prišlo do poslabšanja razmer na drugih območjih.

Varstvo vodnih virov

Na območju načrtovanih ureditev ni območij varstva vodnih virov. Severno od kanala HE Formin se nahaja III. VVO, ki ga določa Odlok za določitev vodovarstvenega območja in ukrepov za zavarovanje zajetij za pitno vodo vodarne Ormož (Uradni list RS, št. 5/00).

Poplavna območja

Celotno območje med kanalom HE Formin in Dravo je poplavno ogroženo. Glede na integralno karto razredov poplavne nevarnosti, se večji del načrtovanih ureditev nahaja v območjih srednje in mestoma tudi velike poplavne nevarnosti.



LEGENDA:

	majhna poplavna nevarnost
	srednja poplavna nevarnost
	velika poplavna nevarnost

SLIKA 8: Prikaz območij ogroženih zaradi poplav - integralna karta razredov poplavne nevarnosti - na širšem območju osnutka RPN (VIR: Atlas okolja, junij 2017)

Predvidena nova cestna povezava poteka po poplavnem območju, zato je bila že osnova za določitev trase izdelan hidrotehnični elaborat: Izdelava kart poplavne nevarnosti in razredov poplavne nevarnosti za navezovalno cesto Zavrč - priključek Formin. Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o, številka projekta 3435/13, junij 2013.

Zaključki hidravlične analize:

Trasa načrtovane navezovalne ceste, ki povezuje občino Zavrč z načrtovano glavno cesto Ptuj-Ormož, prečka prečno ca 1km inundacije Drave. Prečkanje Drave in prvih 500m inundacije je predvideno na viaduktu s poplavno varnostjo na gladino Q100 Drave. Za drugo polovico inundacije pa so bile v predmetnem elaboratu analizirane tri variante prečkanja, in sicer:

- s cestnim nasipom in niveleto ceste, ki zagotavlja poplavno varnost na gladine Q20 Drave ter poplavno varnost na gladine Q100 priključka na glavno cesto;
- s cestnim nasipom in niveleto ceste nad gladino Q100 Drave ter izvedbo 15 inundacijskih prepustov pod nasipom. Priključek na glavno cesto se v tej varianti ni presojal;
- z viaduktom nad gladino Q100 Drave.

Hidravlična analiza rezultatov je pokazala, da izvedba polnega nasipa prečno na inundacijo lahko poslabša obstoječe poplavne razmere na obravnavnem območju, saj bi se gladine dvignile za maks. 0,45 m, vpliv pa bi se poznal ca 2 km gorvodno po inundaciji.

Izvedba cestnega nasipa nad Q100 Drave z inundacijskimi prepusti ob rednem vzdrževanju prepustov ne poslabšuje obstoječe poplavne varnosti obravnavnega območja. Hidravlična analiza je prav tako pokazala, da razdelitev toka skozi prepuste v inundaciji ni enakomerna oz. da je le-ta koncentriran v sredini cestnega nasipa in na severnem delu načrtovane navezovalne ceste, kar pa kaže na dodatno možnost optimizacije lokacije, števila in širine inundacijskih prepustov. Slednje ni bilo predmet tega elaborata. Hidravlični izračuni so bili izdelani ob predpostavki, da tok skozi prepuste ni oviran zaradi zamašitve plavja ipd.

Pri prečkanju ceste na viaduktu oviro v toku poplavne vode po inundaciji predstavljajo le mostni stebri, katerih vpliv je glede na njihovo širino in širino inundacije zanemarljiv. Izvedba na viaduktu je ugodnejša tudi z vidika pretočnosti plavja.

Glede na rezultate hidravlične analize je izvedba navezovalne ceste po variantah 2 in 3 ne poslabšuje obstoječe stanja poplavne varnosti (ob upoštevanju omilitvenih ukrepov), vendar pri varianti 2 obstaja možnost delne zamašitve prepustov s plavjem, ki ga prinašajo visoke vode Drave. z optimizacijo lokacije in širine inundacijskih prepustov se lahko verjetnost zamašitve prepustov močno zmanjša, vendar to presega obseg predmetnega elaborata.

Brez dodatnih hidravličnih preveritev je s stališča ohranjanja obstoječe poplavne varnosti in zagotavljanja ustrezne poplavne varnosti načrtovane ceste najprimernejša varianta izvedbe ceste na viaduktu preko cele leve inundacije Drave.

Zasnova omilitvenih ukrepov:

a) Navezovalna cesta v nasipu nad gladino Q100 Drave z inundacijskimi prepusti

V cestni nasip se integrira inundacijske prepuste (15 kom), svetle širine 15m, na medosni razdalji 30 m. Pri načrtovanju ureditev je potrebno upoštevati, da ob nastopu visokih vod Drava nosi po strugi in po inundaciji večje kose plavja (tudi cela drevesa), ki lahko bistveno zmanjšajo pretočni prerez prepusta, kar pa lahko povzroči dvig gladine ob cesti. Zaradi koncentracije toka skozi inundacijske prepuste je potrebno v fazi načrtovanja predvideti ustrezno zavarovanje gorvodno in dolvodno od inundacijskih prepustov, saj se hitrost vode v inundaciji skozi prepuste poveča. Po izgradnji pa je potrebno zagotoviti redno čiščenje in vzdrževanje.

b) Navezovalna cesta v celoti na viaduktu nad gladino Q100 Drave

Stebri viadukta predstavljajo edino oviro v toku poplavnih vod Drave. Stebri morajo biti ustrezno temeljeni, dimenzionirani na obtežbo plavja (drevesa, ...) ter zaščiteni pred vodno erozijo.

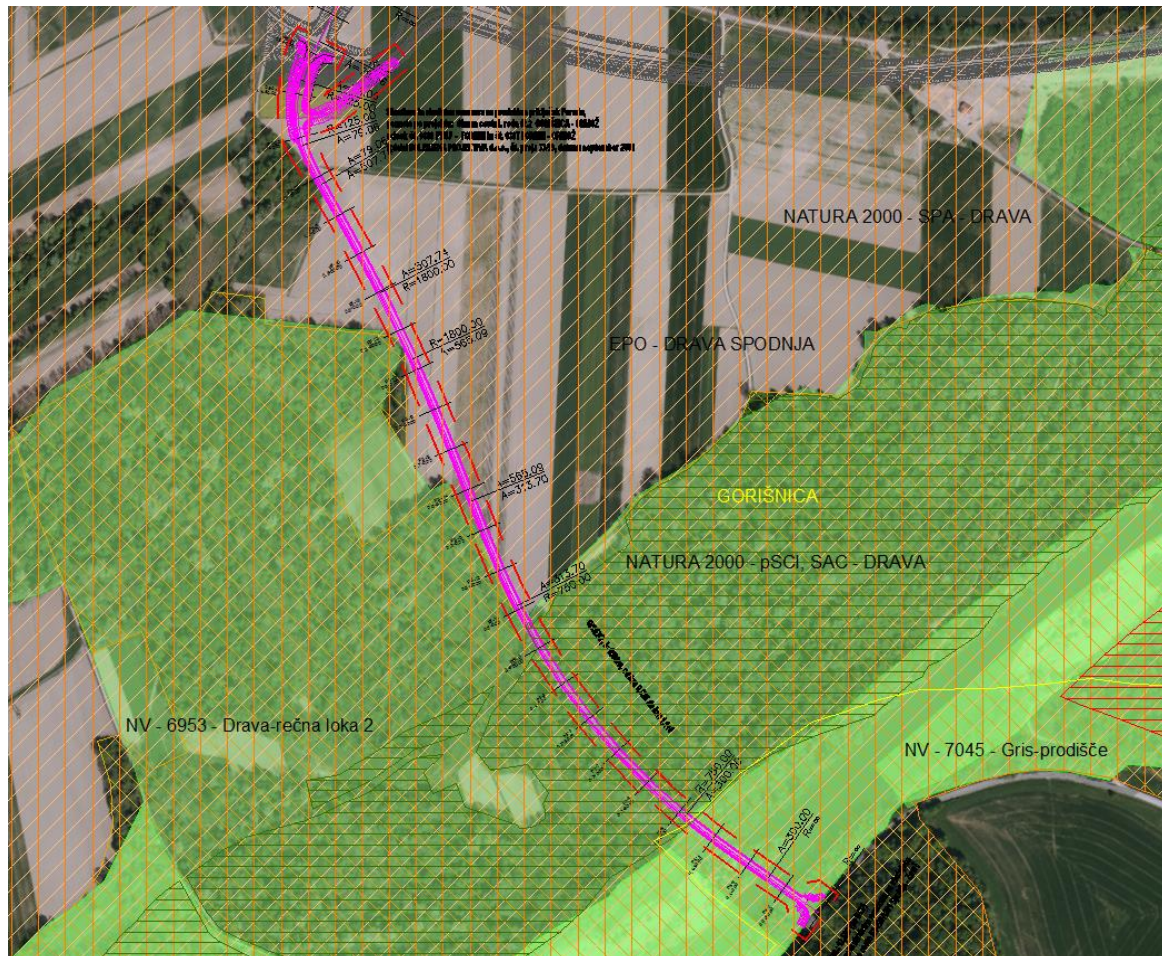
2.3.1.5 Raba vode (koncesije in vodne pravice)

Z načrtovanimi ureditvami se ne posega v območja podeljenih koncesij ali dovoljenj za rabo vode.

2.3.1.6 Gozdni rezervati in varovalni gozdovi

Na levem bregu Drave, proti kanalu HE Formin, območje deloma pokrivajo ravninski gozdovi Ptujskega polja, ki so občasno poplavljeni. Gozdni pas ob reki Dravi predstavljajo varovalni

gozdovi, razglašeni z Uredbo o varovalnih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom (Uradni list RS, št. 88/05, 56/07, 29/09, 91/10, 1/13). Z načrtovano ureditvijo se ni možno izogniti prečkanje varovalnega gozda ob Dravi. Na desnem bregu Drave so poleg varovalnih gozdov še gozdni rezervati, katerih pa načrtovana ureditev ne tangira.



LEGENDA:

	NARAVNE VREDNOTE
	EPO
	NATURA 2000 - SPA
	NATURA 2000 - pSCI-SAC
	varovalni gozdovi
	gozdni rezervat

SLIKA 9: Prikaz območij ohranjanja narave in varstva gozdov na širšem območju osnutka RPN (VIR: Atlas okolja, junij 2017)

2.3.1.7 Varstvo pred potresom

Glede na karto potresne nevarnosti (VIR: MOP, ARSO: Atlas okolja) je na območju osnutka RPN projektni pospešek tal $v(g)$: 0,125.

2.3.1.8 Veljavni državni prostorski izvedbeni akti

Na območju osnutka RPN se nahaja veljavni državni prostorski izvedbeni akt:

- Državni prostorski načrt za daljnovod 2×400kV Cirkovce-Pince (Uradni list RS, št. 55/12).

**LEGENDA:**

- veljavni DPN za daljnovod 2x 400 kV Cirkovce-Pince (Ur.list RS št.: 55/12)
- veljavni LN za glavno cesto Hajdina-Ormož, odsek Gorišnica-Ormož (Ur.list RS št.: 54/1999)

SLIKA 10: Prikaz območij veljavnih državnih in občinskih prostorskih izvedbenih aktov na širšem območju osnutka RPN (VIR: MOP DZPGS, junij 2017)

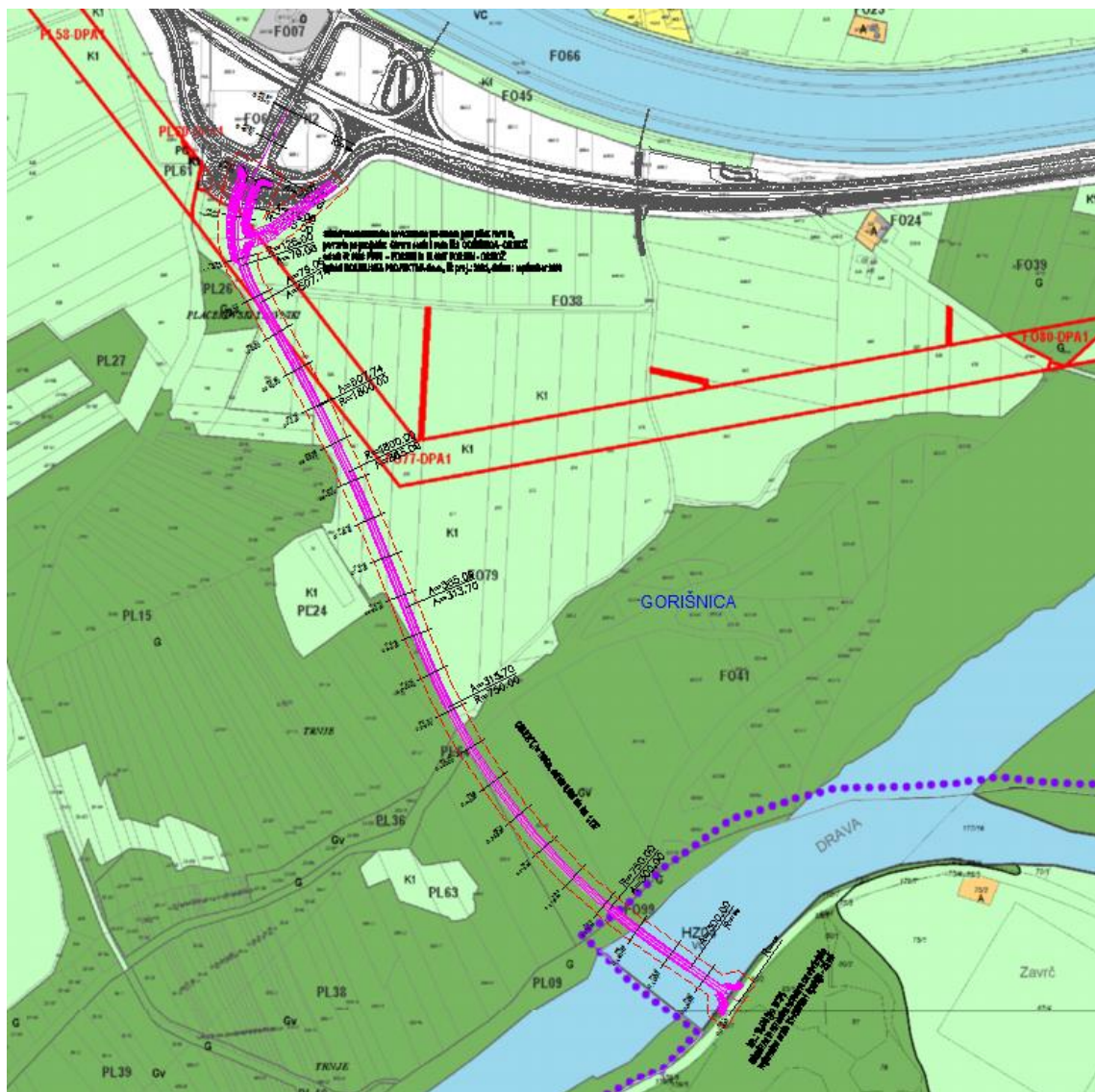
Ureditve prečkajo območje državnega prostorskega načrta predvidenega daljnovoda 2×400kV Cirkovce-Pince ter deloma potekajo vzporedno z njegovo traso. Tako je pri pripravi RPN potrebno podrobnejše rešitve uskladiti z ureditvami načrtovanimi v državnem prostorskem načrtu.

2.3.1.9 Namenska raba prostora in veljavni izvedbeni občinski akti

Območje osnutka RPN se nahaja v občinah Gorišnica in Zavrč. Veljavna prostorska planska in akta na območju osnutka RPN sta naslednja:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Gorišnica (Uradno glasilo slovenskih občin št. 5/16) in
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Zavrč (Uradno glasilo slovenskih občin št. 8/15).

V pripravi so spremembe in dopolnitve Občinskega prostorskega načrta Občine Gorišnica (SD OPN 1, april 2017), ki so v fazi osnutka.



LEGENDA:

OBMOČJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ		OBMOČJA STAVBNIH ZEMLJIŠČ	
K1	Najboljša kmetijska zemljišča	Ss	Stanovanjske površine
K2	Druga kmetijska zemljišča	Sk	Površine podeželskega naselja
OBMOČJA GOZDNIH ZEMLJIŠČ		A	Površine razpršene poselitve
G	Gozdna zemljišča	— Meja območja enote urejanja prostora, na območju državnega prostorskega akta	
Gr	Gozdni rezervat		
Gv	Varovalni gozd		
OBMOČJA VODA			
Površinske vode			
VC	Cellnske vode		

SLIKA 11: Prikaz podrobne namenske rabe prostora iz veljavnih prostorskih aktov občin Gorišnica in Zavrč na širšem območju osnutka RPN (VIR: OPN Občine Gorišnica in OPN Občine Zavrč, junij 2017)

Z načrtovanimi ureditvami se posega pretežno na območja najboljših kmetijskih zemljišč (K1) in območja gozdov. Pri prečkanju Drave ureditve potekajo po vodnem zemljišču. S priključkom na predvideno hitro cesto se poseže v območje prometnih površin (površine cest).

Na območju osnutka RPN se nahaja veljavni prostorski izvedbeni akt:

- Lokacijski načrt za glavno cesto Hajdina-Ormož, odsek Gorišnica-Ormož (Uradni list RS, št. 54/99).

Načrtovana povezovalna cesta se priključuje na načrtovano hitro cesto, zato s predvidenim priključkom posega v območje lokacijskega načrta za glavno cesto Hajdina-Ormož.

Z rešitvami, ki bodo v nadaljnjih fazah načrtovanja podrobneje obdelane v RPN za povezovalno cesto, se bo z dnem sprejema in uveljavitve odloka o RPN za območje in ureditve RPN v tem delu razveljavilo določbe lokacijskega načrta.

2.3.1.10 *Gospodarska javna infrastruktura in grajeno javno dobro*

Na območju osnutka RPN se nahajata dva obstoječa daljnovoda (slika 12):

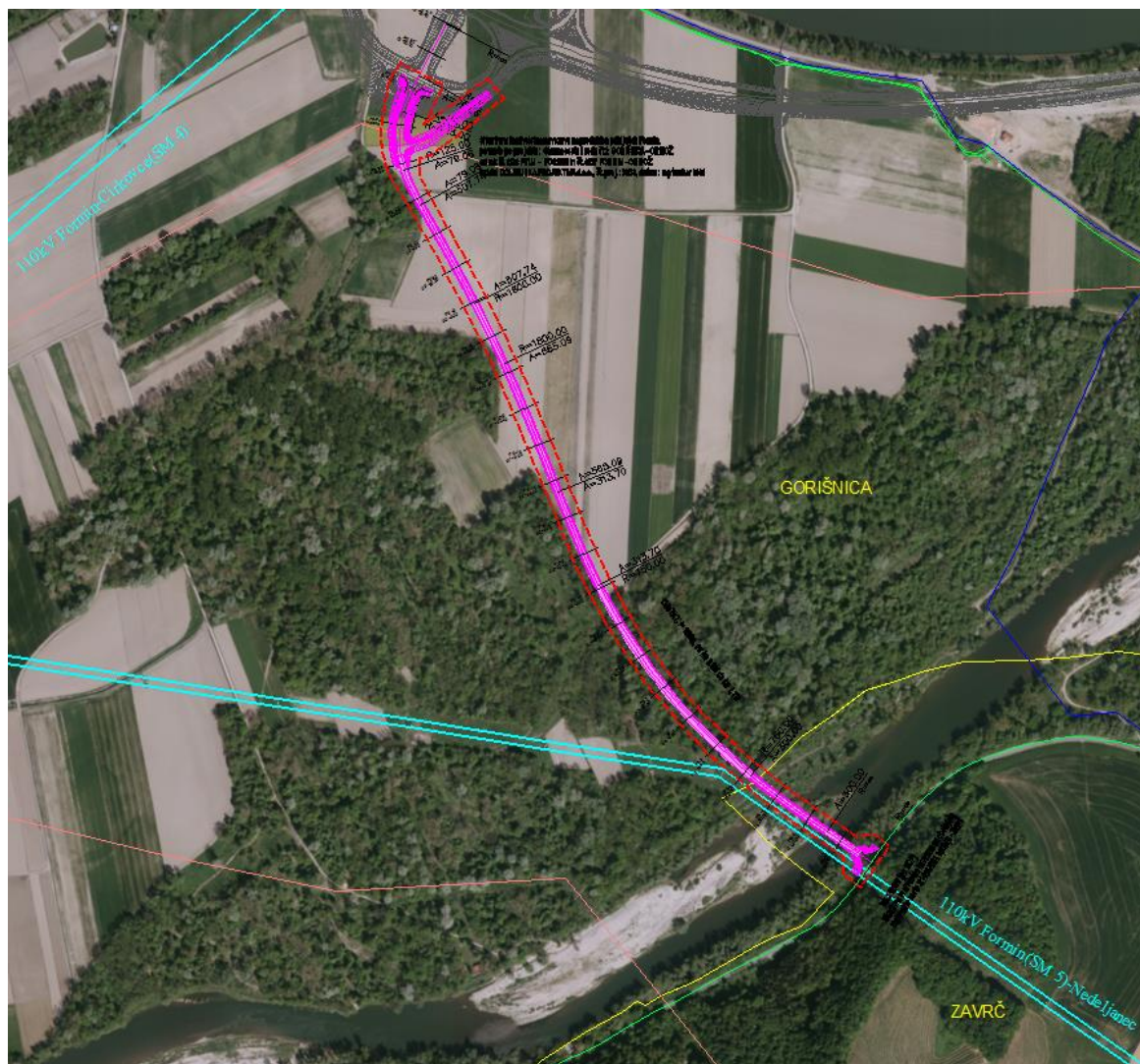
- prenosni elektroenergetski vod (nadzemni): 2x110 kV daljnovod Formin-Nedeljanec v upravljanju podjetja Eles d.o.o. ter
- distribucijski daljnovod.

Načrtovana povezovalna cesta prečka distribucijski daljnovod, na območju prečkanja Drave, pa poteka vzporedno z 2x110 kV daljnovodom Formin – Nedeljanec.

Ob regionalni cesti R1-228/1291 Spuhlja – Zavrč se nahaja kabelsko komunikacijsko omrežje, katerega upravljavec je Telekom Slovenije d.d.. Z načrtovanim priključkom na predvideni povezovalni cesti se bo predvidoma poseglo v navedeni vod GJI.

Ostala komunalna infrastruktura (vodovod) se nahaja izven območja načrtovanih ureditev.

Načrtovana ureditev se priključi na obstoječo regionalno cesto R1-228/1291 Spuhlja – Zavrč (cca 1060m pred MMP Zavrč), kjer se uredi pravokotni priključek nanjo.



LEGENDA:

- MEJA OBČINE
- ELEKTRIKA - PROSTOZRAČNI DALJNOVOD - PRENOSNI
- ELEKTRIKA - PROSTOZRAČNI DALJNOVOD - DISTRIBUCIJSKI
- VODOVOD
- TELEKOMUNIKACIJE

SLIKA 12: Prikaz gospodarske javne infrastrukture na širšem območju osnutka RPN (VIR: OPN Občine Gorišnica in OPN Občine Zavrc, junij 2017)

3 OPIS NAČRTOVANE PROSTORSKE UREDITVE

Načrtovane prostorske ureditve so povzete po strokovni podlagi: Gradbeno tehnična preveritev variantnega poteka nove povezovalne ceste med MMP Zavrč – HC Ptuj – Ormož. Strokovna podlaga za umestitev povezovalne ceste v občinski prostorski načrt občine Zavrč in Gorišnica. Acer d.o.o., št. proj. IDZ-R5/2013, september 2013, Novo mesto.

3.1 Trasni elementi ceste

Pri pripravi rešitev za novo povezovalno cesto je bil upoštevan "Pravilnik o projektiranju javnih cest" (Uradni list RS št. 91/2005, 26/2006 - sprememba).

Glede na to, da variante potekajo izven naselja, je pri izbiri tehničnih elementov uporabljena računsko hitrost 70km/h. Za računsko hitrost 70 km/h so dopustne minimalne (oz. maksimalne) vrednosti naslednje:

Trasni elementi:	dopustne vrednosti 70 km/h
- min. horizontalni radij R_{min}	175 m
- min. dolžina prehodnic L_{min}	60 m
- min. prečni sklon q_{min}	2.5 %
- maks. prečni sklon q_{maks}	7 %
- maks. vzdolžni sklon i_{maks}	8 %
- min. vzdolžni padeč i_{min}	0,5%
- min. vertikalni konveksni radij R_{kv}	2000 m
- min. vertikalni konkavni radij R_{kk}	1500 m

3.2 Potek trase

Trasa nove povezovalne se prične v km 12,500 po BCP na obstoječi regionalni cesti R1-228/1291 Spuhlja – Zavrč (cca 1060m pred MMP Zavrč). Predvidena cesta se uredi kot pravokotni priključek na levi strani (v smeri stacionaže po BCP) na obstoječi regionalni cesti in poteka v smeri proti severu, proti predvidenemu priključku Formin na predvideni HC Hajdina – Ormož. V svojem poteku trasa prečka reko Dravo, ter odprti prostor med reko Dravo in predvideno hitro cesto Ptuj - Ormož z objektom dolžine 1200 m.

Priključek nove povezovalne ceste se na predvideno hitro cesto izvede na območju že predvidenega priključka Formin v km 2,106 (Projekt PGD in PZI je izdelalo podjetje Dolenjska projektiva d.o.o., št. projekta 33/99, januar 2000). Na območju izven nivojskega priključka Formin je upoštevan potek prestavljene lokalne ceste od priključka proti naselju Placerovci ter deviacija poljske poti, ki poteka po južni strani predvidne hitre ceste.

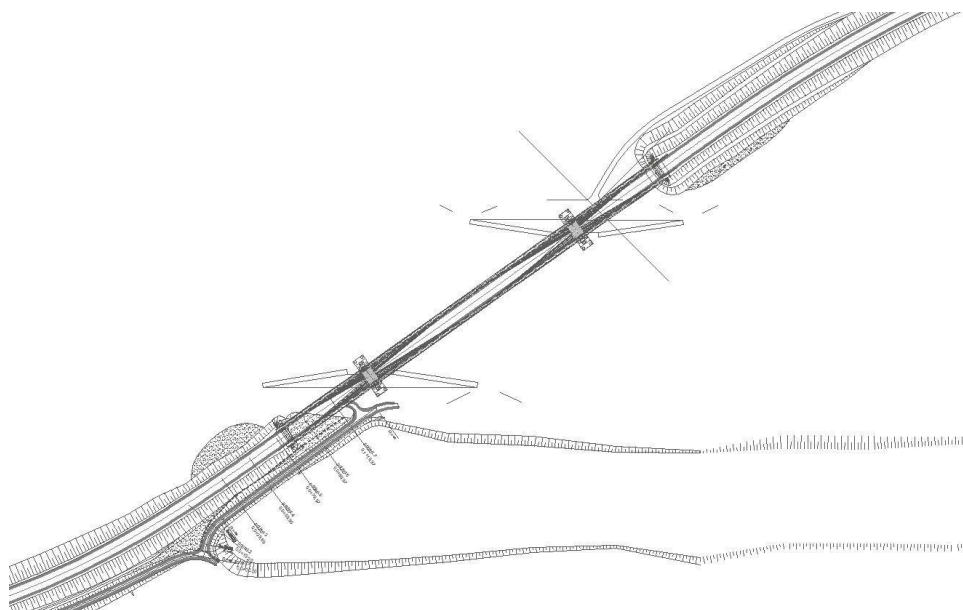
Dolžina trase nove povezovalne ceste znaša 1.210,0m

Zaradi velike investicijske vrednosti za izgradnjo nove povezovalne ceste je ob upoštevanju zasnove omilitvenih ukrepov iz hidrotehničnega elaborata predviden potek trase ceste delno na viaduktu in delno na nasipu z inundacijskimi prepusti.

Navezava na obstoječo regionalno cesto se uredi na koti 205,305 m.n.m., v nadaljevanju se potek nove povezovalne ceste nadaljuje z viaduktom dolžine 630 metrov. Po prehodu iz objekta na nasip z inundacijskimi prepusti se trasa predvidene ceste prične spuščati do kote 205,89 m.n.m., v nadaljevanju se trasa predvidene ceste naveže na predviden priključek Formin.

3.3 Karakteristični prečni prerez ceste

V skladu s »Pravilnikom o projektiranju cest« (Ur. list RS 91/05 in 26/2006) je predvidena cesta opredeljena kot povezovalna cesta in računsko hitrostjo 70 km/h. Normalni prečni prerez ceste je privzet iz projektne dokumentacije za rekonstrukcijo obstoječe regionalne ceste R1-228/1291 na območju MMP.



SLIKA 15: Predvidena zasnova mostu na predvideni na hitri cesti Ptuj – Ormož (VIR: Gradbeno tehnična preveritev..., Acer d.o.o., september 2013)

4 SEZNAM STROKOVNIH PODLAG IN UPORABLJENIH PODATKOV

Strokovne podlage:

- Gradbeno tehnična preveritev variantnega poteka nove povezovalne ceste med MMP Zavrč – HC Ptuj – Ormož. Strokovna podlaga za umestitev povezovalne ceste v občinski prostorski načrt občine Zavrč in Gorišnica. Acer d.o.o., št. proj. IDZ-R5/2013, september 2013, Novo mesto;
- Hidrotehnični elaborat. Izdelava kart poplavne nevarnosti in razredov poplavne nevarnosti za navezovalno cesto Zavrč - priključek Formin. Vodnogospodarski biro Maribor d.o.o, št. proj. 3435/13, Maribor, junij 2013;
- Študija variant s predlogom najustreznejše variante za novo povezovalno cesto MMP Zavrč - HC Ptuj – Ormož. OKOLJSKI VIDIK. št. proj. 1299-13 ŠV, Aquarius d.o.o. Ljubljana, september 2013;
- Študija variant s predlogom najustreznejše variante za novo povezovalno cesto MMP Zavrč - HC Ptuj - Ormož. Strokovna podlaga za umestitev povezovalne ceste v OPN občin Zavrč in Gorišnica. URBIS d. o. o. Maribor, št. proj. 2013/SP-015, Maribor, september 2013;
- Strokovne podlage s področja ohranjanja narave za povezovalno cesto MP Zavrč–HC Ptuj–Ormož. Aquarius d.o.o., Št. proj. 1313-14 SP, Ljubljana, maj 2014

Grafični podatki:

- Podatki o državnih prostorskih načrtih: Spletni portal MOP, junij 2017 (http://www.mop.gov.si/si/delovna_podrocja/prostorski_nacrti/drzavni_prostorski_nacrti/graficni_podatki_o_drzavnih_prostorskih_aktih_in_prostorskih_ukrepih/)
- Podatki o varstvenih režimih: GIS spletni portal ARSO, junij 2017 (http://gis.arso.gov.si/wfs_web/faces/WFSLayersList.jspx)
- Podatki o dejanski rabi prostora in hidromelioracijah: Spletni portal MKGP, junij 2017 (<http://rkg.gov.si/GERK/>)
- Podatki o območij varstva kulturne dediščine: MK: Situla, januar 2017)

Podatki o namenski rabi prostora in gospodarski javni infrastrukturi:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Gorišnica (Uradno glasilo slovenskih občin št. 5/16) in
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Zavrč (Uradno glasilo slovenskih občin št. 8/15).