

PREDLAGATELJ: ŽUPAN OBČINE ŽIROVNICA
PRISTOJNOST. OBČINSKI SVET OBČINE ŽIROVNICA

PREDLOG ODLOKA O OBČINSKEM PODROBNEM PROSTORSKEM NAČRTU
OBVOZNICA VRBA (ŽA 1/E)
(2. obravnava)

1. UVOD

Občinski svet Občine Žirovnica je na svoji 2. redni seji 21.02.2019 sprejel prvič v prvi obravnavi Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Obvoznica Vrba (ŽA 1/E, v nadaljevanju OPPN Obvoznica Vrba), nato pa zaradi spremembe križišča na regionalni cesti Lesce-Slovenski Javornik v krožišče, na svoji 8 redni seji dne 18.06.2020 še drugič v prvi obravnavi. Dne 18.02.2019 na svoji 2. seji in dne 15.06.2020 na svoji 8. seji je tudi Odbor za prostor, varstvo okolja in gospodarsko infrastrukturo obravnaval oba predloga.

Na 2. redni seji Občinskega sveta so Jurij Dolžan, Izidor Jekovec in Meta Zupan komentirali potek z OPN-jem določene trase obvoznice, pripomb na sam predlog odloka ni bilo.

Na 8. redni seji Občinskega sveta so bila podana naslednja vprašanja v zvezi z obvoznico:

Jurij Dolžan je vprašal, kako bo rešena zadeva s kmetijsko mehanizacijo, ko bo krožno križišče glede na to, da je vrisana tudi daljinsko kolesarska pot in ali situacija predvideva umirjenje prometa, glede na to, da na sliki ni narisani ovinek, ki sledi pred krožiščem?

Dr. Božidar Brudar je vprašal, če bo kmetijska dejavnost, zaradi trase ceste, ki pelje mimo kmetijskih zemljišč kaj prizadeta?

Odbor za prostor, varstvo okolja in gospodarsko infrastrukturo na nobeni od svojih sej ni imel vprašanj in pripomb.

SPREJEM OPPN

Postopki priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta, začeti pred začetkom uporabe Zakona o urejanju prostora (ZUreP-2), se končajo po takratnih predpisih, to je po Zakonu o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt).

Občina pripravi predlog občinskega podrobnega prostorskega načrta na podlagi stališča, ki ga zavzame do pripomb in predlogov javnosti iz prejšnjega člena ter ga nemudoma posreduje nosilcem urejanja prostora, da dajo v 30 dneh mnenje, ali predlog občinskega prostorskega načrta upošteva smernice, dane na podlagi 58. člena tega zakona.

Občina predloži občinskemu svetu usklajen predlog občinskega podrobnega prostorskega načrta v sprejem, če je iz mnenj nosilcev urejanja prostora razvidno, da so v predlogu občinskega prostorskega načrta smernice upoštevane in če je ministrstvo, pristojno za varstvo okolja, skladno z zakonom, ki ureja varstvo okolja, izdalo potrdilo, da so vplivi njegove izvedbe na okolje sprejemljivi (v primeru OPPN Vrba je bila izdana s strani pristojnega ministrstva odločba, da presoja vplivov na okolje ni potrebna).

Občinski podrobni prostorski načrt sprejme občinski svet z odlokom in ga objavi v uradnem glasilu.

2. BESEDILO ODLOKA

Na podlagi 61. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/2008 – ZVO-1B, 108/2009, 80/2010 – ZUPUDPP, 43/2011 – ZKZ-C, 57/2012 – ZUPUDPP-A, 109/2012, 35/2013 – skl. US, 76/2014 – odl. US, 14/2015 – ZUUJFO) v povezavi z 273. členom Zakona o urejanju prostora (ZUreP-2, Ur. list RS, št. 61/2017) in 18. člena Statuta občine Žirovnica (Uradni list RS, št. 66/2018 – UPB2 - UPB1s spremembami) je Občinski svet občine Žirovnica na svoji _____ redni seji, dne _____ sprejel

ODLOK

o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Obvoznica Vrba (ŽA 1/E)

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

(podlaga za pripravo občinskega podrobnega prostorskega načrta)

(1) S tem Odlokom o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Obvoznica Vrba (ŽA 1/E), ki je utemeljen v Občinskem prostorskem načrtu Občine Žirovnica (Uradni list RS, št. 34/11, 76/12), se določa umestitev načrtovane ureditve v prostor, pogoje za oblikovanje objektov, pogoje za reševanje gospodarske javne infrastrukture, rešitve v zvezi z varovanjem okolja in naravne ter kulturne dediščine, rešitve in ukrepe za obrambo in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, parcelacije in etapnost izvedbe prostorske ureditve ter tolerance in nadzor nad izvajanjem tega odloka.

(2) Občinski svet Občine Žirovnica sprejme Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Obvoznica Vrba (ŽA 1/E) (v nadaljevanju OPPN), ki ga je pod številko 01/18 izdelalo podjetje Atelje Prizma d.o.o.

2. člen

(vsebina OPPN)

OPPN je sestavljen iz tekstualnega in grafičnega dela:

a) tekstualni del:

- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu

b) grafični del:

- List 1: Izsek iz grafičnega načrta kartografskega dela OPN s prikazom lege prostorske ureditve na širšem območju

- List 2: Območje podrobnega načrta z obstoječim parcelnim stanjem

- List 3: Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji

- List 4: Zazidalna oziroma ureditvena situacija

- List 5: Prikaz ureditev glede poteka omrežij in priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo ter grajeno javno dobro

- List 6: Prikaz ureditev, potrebnih za varovanje okolja, naravnih virov in ohranjanja narave

- List 7: Prikaz ureditev, potrebnih za obrambo ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, vključno z varstvom pred požarom
- List 8: Načrt parcelacije

3. člen (predmet OPPN)

OPPN Obvoznica Vrba ureja povezovalno cesto med državno cesto z oznako 1131 na Breznici na severni strani in državno cesto z oznako 0207 na južni strani, ki poteka med vasjo Vrba in avtocesto. Del trase na severni strani poteka po obstoječi občinski cesti z oznako 150041. Pred vasjo Vrba se novo predvidena cesta odcepi proti zahodu in poteka po zahodni strani vasi Vrba. Na ježi nova cesta seka občinsko cesto z oznako 650182.

II. OPIS PROSTORSKE UREDITVE, KI SE NAČRTUJE S PODROBNIM PROSTORSKIM NAČRTOM

4. člen (načrtovane prostorske ureditve)

(1) Z občinskim podrobnim prostorskim načrtom se načrtujejo ureditve, povezane z izgradnjo obvoznice Vrba.

(2) Predvideni posegi so:

- izgradnja krožišča na državni cesti z oznako 1131 (Breznica) – K1,
- izgradnja priključka na državno cesto z oznako 1131 (Breznica) – K1,
- izgradnja križišča na območju prečkanja občinske ceste z oznako 650251 (Cesarska cesta) – K2,
- izgradnja novega križišča, kot odcep za vas Vrba, ki v nadaljevanju poteka po obstoječi občinski cesti z oznako 150041 – K3,
- izgradnja novih odceпов na nekategorizirano občinsko pot (severno in južno) – K4,
- izgradnja izvennivojskega prehoda na križanju z občinsko cesto z oznako 650182 (za potrebe nemotenega obratovanja občinske ceste, se za ta namen izvede izven nivojsko križanje - podvoz) – K5,
- izgradnja novega krožišča ob priključku obvoznice Vrba na državno cesto z oznako 0207 – K6,
- ureditev priključkov obstoječih cest z navezavo na nova ali rekonstruirana križišča,
- prestavitev, novogradnja in rekonstrukcija gospodarske javne infrastrukture,
- izvedba peš poti in kolesarske poti med K1 in K3.

III. OBMOČJE OBČINSKEGA PODROBNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA

5. člen (obseg območja, ki se ureja z OPPN)

(1) Območje občinskega prostorskega načrta obsega parcele oziroma dele parcel, na katerih se izvedejo trajni objekti, deviacije, spremljajoči objekti, parcele oziroma dele parcel, na katerih so načrtovani objekti, potrebni za izvedbo posega, po izvedbi pa se na njih vzpostavi

prejšnje stanje (kot npr. območje prestavitve, novogradnje, rekonstrukcije komunalne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture, ki jih zahteva predviden poseg).

(2) Območje občinskega podrobnega prostorskega načrta je določeno s tehničnimi elementi, ki omogočajo prenos novih mej parcel v naravo, ki so prikazane v grafičnem delu občinskega podrobnega prostorskega načrta.

IV. UMESTITEV NAČRTOVANE UREDITVE V PROSTOR

6. člen (trasa ceste)

(1) Trasa načrtovane ceste bo med seboj povezala državni cesti z oznakama 1131 in 0207 s potekom od SV proti JZ. V začetnem delu načrtovana cesta poteka po obstoječi občinski cesti. Približno na polovici se odcepi proti zahodu in obide vas Vrba po zahodni strani. Na zahodni strani vasi Vrba se priključi na obstoječo državno cesto z oznako 0207, približno 120m od nadvoza železniške proge Ljubljana – Jesenice v smeri proti Lescam.

7. člen (križišča)

(1) Na trasi obvozne ceste so načrtovane naslednje ureditve križanj z obstoječimi cestami:

- križišče »K1« - krožno križišče »Breznica«
- križišče »K2« - nesemaforizirano križišče »Cesarska cesta«
- križišče »K3« - nesemaforizirano križišče »Vrba«
- križišče »K4« - nesemaforizirano križišče »poljska pot«
- križišče »K5« - izvennivojsko križanje obvoznice z občinsko cesto
- križišče »K6« - krožno križišče »R2-452/0207«

8. člen (prometno omrežje)

(1) Obvozna cesta je zasnovana kot dvopasovna občinska cesta z nivojskimi in izvennivojskimi križišči in projektno hitrostjo 60 km/h.

(2) Karakteristični prečni profil (v nadaljnjem besedilu KPP) dvopasovne ceste je določen glede na vrsto ceste, prometno obremenitev in predvideno računsko hitrost 60 km/h.

(3) Na severnem delu (do križišča »K3«) je KPP obvoznice Vrba sledeč:

- | | |
|-------------------------------|-----------|
| • vozni pas | 2 x 2,75m |
| • robni pas | 2 x 0,25m |
| • bankina | 2 x 1,00m |
| • zelenica | 1 x 2,00m |
| • mešana kolesarska in pešpot | 1 x 3,00m |
| • berma levo | 1 x 0,50m |

(4) Na južnem delu (od križišča »K3« do križišča »K6«) je KPP obvoznice Vrba sledeč:

- vozni pas 2 x 2,75m
- robni pas 2 x 0,25m
- bankina 2 x 1,00m

(5) V krivinah in križiščih je treba upoštevati razširitve za srečanje avtobusa in osebnega avtomobila.

(6) Osnovnemu profilu ceste se glede na potrebe specifične ureditve pešcev in kolesarjev, odvodnjavanja, komunalne infrastrukture, protihrupne ukrepe in ostalo v skladu s predpisi, ki urejajo projektiranje cest, dodaja posamezne elemente prečnega prereza.

(7) V sklopu ureditve obvoznice se uredi tudi ceste v območju priključkov na novo zgrajeno cesto.

9. člen **(površine za pešce in kolesarje)**

V skladu z izdelanim idejnim projektom »Obvoznica Vrba – (lokalna cesta LC 150041)«, številka P-270/12, ki ga je izdelalo podjetje CE Design d.o.o., je predvidena ureditev mešanih površin za pešce in kolesarje na območju od Breznice do novega priključka za vas Vrbo v skupni širini 3,00m. V nadaljevanju se kolesarji in pešči preusmerijo na obstoječo cesto skozi naselje Vrba.

10. člen **(ureditev krajine)**

(1) Z oblikovanjem krajine se zagotovi skladno umestitev trase v prostor. Vzdolž trase so potrebne naslednje ureditve:

- preoblikovanje reliefa (useki, nasipi, izravnave),
- zasaditve vegetacije na brežinah nasipov in vkopov.

(2) Reliefno oblikovanje nasipov in vkopov se izvede v skladu z geološkimi značilnostmi in obstoječo morfologijo terena. Oblikovanje mora zagotoviti skladnost z značilnostmi širšega prostora.

(3) Med gradnjo se vegetacijo odstrani samo tam, kjer je nujno potrebno. Pred začetkom del se ustrezno zaščiti posamezna drevesa na način, da se prepreči nepotrebne poškodbe.

(4) Na delih, kjer trasa poteka po kmetijskih površinah, se prostor zatravi. V primeru zasaditve dreves, se uporabi avtohtone drevesne in grmovne vrste.

(5) Zasaditve ne smejo ovirati preglednosti na novo zgrajeni obvozni cesti in njenih priključkih.

V. ZASNOVA PROJEKTHNIH REŠITEV IN POGOJEV GLEDE PRIKLJUČEVANJA OBJEKTOV NA GOSPODARSKO JAVNO INFRASTRUKTURO IN GRAJENO JAVNO DOBRO

11. člen **(skupna določila o gospodarski javni infrastrukturi)**

(1) Zaradi načrtovanih ureditev, se po potrebi prestavijo, zamenjajo oziroma zaščitijo objekti in naprave gospodarske javne infrastrukture.

(2) Trase, križanja z obstoječo infrastrukturo, kakor tudi morebitne zaščite in prestatitve obstoječe infrastrukture zaradi gradnje obvozne ceste z navezavami na obstoječe omrežje, morajo biti ustrezno obdelana v projektni dokumentaciji in potrjena s strani upravljavca posameznega voda.

(3) V območju varovalnih pasov komunalne infrastrukture je investitor dolžan zagotavljati varnostne in zaščitne ukrepe ob izkopih. Pred začetkom del je treba naročiti zakoličbo komunalnih vodov pri posameznem upravljavcu infrastrukture.

(4) Pred pričetkom del je treba naročiti zakoličbo komunalnih vodov. Morebitne poškodbe lahko odpravlja le upravljavec posameznega voda.

12. člen (odpadna voda)

(1) Vsi pokrovi revizijskih jaškov morajo ostati v nivoju terena, zaradi vzdrževanja kanalizacije.

(2) Odvod padavinskih vod s cest je treba urediti v skladu z veljavno zakonodajo.

(3) Padavinske vode s cest ni dovoljeno odvajati v obstoječo fekalno kanalizacijo, temveč jih je treba zajeti in speljati preko peskolovov v ponikovalnice.

(4) Padavinske vode, ki odtekajo z utrjenih površin in vsebujejo usedljive snovi, je treba zajeti in mehansko obdelati ter speljati v ponikovalnice.

13. člen (pitna voda)

(1) Vzporedno s traso gradnje (na zahodni strani) poteka javni vodovod PVC (polivinilkloridna cev) DN 100, leto izgradnje 1979 in AC (azbestnocementna cev) DN 80, leto izgradnje 1979.

(2) Javni vodovod sicer neposredno v celotni dolžini ne ovira gradnje, vendar bi ga bilo smiselno zaradi vgrajenih materialov zamenjati.

(3) Na območjih, kjer trasa obvoznice prečka obstoječo traso javnega vodovoda, ga je treba prestaviti na stroške investitorja.

(4) Pri projektiranju je treba upoštevati veljavno zakonodajo s področja javnega vodovoda. Navedeno velja tudi za obdelavo prečkanj z obstoječim vodovodom.

(5) V fazi gradnje je treba z ustreznimi ukrepi zagotoviti nemoteno oskrbo s pitno vodo in izvajanje javne službe za oskrbo s pitno vodo.

(6) V projektni dokumentaciji morajo biti obdelane ustrezne omejitve, ki bodo zagotavljale, da trasa vodovoda pri gradnji ne bo poškodovana ali ogrožena.

(7) Dela s težko mehanizacijo in stroji, ki povzročajo vibracije, je treba prilagoditi tako, da oskrba s pitno vodo ne bo ogrožena in prav tako ne bo porušeno hidravlično ravnotežje. Projektirani izkopi v varovalnem pasu se morajo izvajati pod nadzorom upravljavca vodovodnega omrežja.

(8) Nivo nasutja nad vodovodom mora ostati minimalno 1,2m.

14. člen (plinovodno omrežje)

- (1) Trasa načrtovane obvoznice prečka obstoječi prenosni plinovod R29, RP Britof – MRP Jesenice (premer 200mm, tlak 50 bar, stacionaža cca 39037 občina Žirovnica).
- (2) Na območju gradnje poteka obstoječe plinovodno omrežje PE 90-32, $p=2$ bar.
- (3) Pri projektiranju je treba skladno z veljavno zakonodajo upoštevati prenosni sistem zemeljskega plina z omejitvami v varovalnem pasu $2 \times 65\text{m}$ in pridobiti projektne pogoje in mnenje pristojnega upravljavca.
- (4) Za del plinovoda pod novimi prometnimi površinami oz. cestnim telesom, je treba izdelati statični izračun prenosa obremenitev v smeri proti plinovodu glede na prometno obremenitev in obremenitev v fazi izvedbe. Predhodno se izdela geološko poročilo, na podlagi katerega se ustrezno dimenzionira zaščita obstoječega prenosnega plinovoda.
- (5) Za prenosni sistem zemeljskega plina in poseganje v varovalni pas prenosnega plinovoda je treba upoštevati veljavno zakonodajo. Upoštevati je treba predpisane odmike ali zagotoviti druge tehnične ukrepe v primeru križanj z ostalimi komunalnimi vodi.
- (6) Izdelati je treba ustrezno projektno dokumentacijo načrtovanih posegov v varovalnem oz. varnostnem pasu prenosnega sistema zemeljskega plina kot del projektne dokumentacije, kjer se uskladijo in obdelajo vsa križanja in drugi posegi v tem pasu, plinovod pa ustrezno zaščiti pred vplivi. Dokumentacija mora vsebovati med drugim situacijo z vrisanim prenosnim sistemom zemeljskega plina, komunalno in cestno infrastrukturo, objekti ter drugimi posegi zunanje ureditve. Izdelati je treba geološko poročilo o morebitnih vplivih predvidenih objektov in ostalih posegov na prenosni plinovod, predvideti zaščito plinovoda, najbližje odmike pa kotirati. Pri križanju s prenosnim plinovodom se izdela vzdolžni profil ali prerez križanja plinovoda s kotiranimi medsebojnimi prostimi odmiki in tehničnim opisom. Vse rešitve morajo biti obdelane ob upoštevanju veljavne zakonodaje in predpisov za plinovode.
- (7) Za del prenosnega plinovoda pod novimi povoznimi površinami je treba izdelati statični izračun prenosa obremenitve v smeri proti plinovodu glede na prometne obremenitve in obremenitve v fazi izvedbe glede na geološko sestavo terena v sodelovanju z geološkim strokovnjakom. Če izračun pokaže obremenitve plinovoda, se obdela ustrezno dimenzionirana zaščita prenosnega plinovoda, pri čemer nižanje terena nad prenosnim plinovodom in s tem zmanjševanje globine vkopa plinovoda ni dovoljeno.
- (8) Pred projektiranjem se z lokatorjem ali sondažnim izkopom preveri položaj in globino plinovoda ter ostalih delov prenosnega sistema (elementi katodne zaščite, signalni kabli, električni napajalni kabli,...). Zakoličenje za potrebe projektiranja izvede pooblaščenec upravljalca plinovoda.
- (9) Na zadevnem območju je treba omogočiti gradnjo načrtovanega prenosnega plinovoda M10.
- (10) Najmanjši prosti odmik pri križanju komunalnih vodov s plinovodom znaša 0,5m. Pri lociranju jaškov komunalne infrastrukture in pri približevanju oz. vzporednem poteku se upošteva najmanj 5m odmika od plinovoda. V slučaju poteka pod plinovodom se v projektu obdela zaščita plinovoda (pposedanje materiala, zaščita izolacije plinovoda pred poškodbo, opiranje sten izkopa). Pri prečkanju kanalizacije nad plinovodom se med revizijskima jaškoma predvidi plinotesna izvedba kanalizacije (npr. obbetoniranje plastične cevi s tesnili) in perforirani pokrovi obeh jaškov. Pri vzdrževanju kanalizacije se mora upoštevati požarno varnostne predpise in ukrepe. Pri križanju s plinovodom se komunalne vode kot so javna

razsvetljava, elektro in telekomunikacijski kabli položi v zaščitno cev dolžine najmanj 3m na vsako stran plinovoda. V primeru prečkanja plinovoda, ki je katodno zaščiten, z instalacijo v kovinski izvedbi (npr. električni kabli s kovinskim opletom itd.), se predvidi zaščitni ukrep (npr. merilno mesto za merjenje napetostne interference in izvedba meritev po končanih delih) oz. se navede, zakaj le ta ni potreben. Morebitni ozemljitveni sistem mora biti oddaljen najmanj 3m od plinovoda. Predvidijo se posebni pogoji dela pri izvajanju del v 2 x 5m pasu plinovoda (zakoličenje in zaščita plinovoda, ročno izvajanje zemeljskih del, statično utrjevanje nasipnega materiala nad plinovodom brez vibracij, nadzor upravljalca plinovoda itd.).

(11) Podatki o obstoječih plinovodih so dostopni v Zbirnem katastru javne gospodarske infrastrukture, ki ga vodi Geodetska uprava RS in pri upravljalcu plinovoda. Podatki o načrtovanih plinovodih so dostopni pri upravljalcu plinovoda.

(12) Pri hortikulturni obdelavi (drevored ali drevju podobna zasaditev), postavitvi ograje in njenih stebričkov, drogov, logotipov in podobno, se upošteva najmanj 2,5m odmika od plinovoda.

(13) Poseganje v varovalni pas oz. varnostni pas prenosnega plinovoda brez soglasja oziroma mnenja upravljalca ni dovoljeno.

(14) Najmanj 10 dni pred začetkom del mora investitor operaterju predložiti pisno prijavo, projekt za izvedbo, naročiti nadzor in sporočiti podatke o izvajalcu in odgovornem vodju del. Investitor oz. izvajalec mora dostaviti upravljalcu plinovoda v potrditev situacijski prikaz transportnih poti na gradbišče zaradi preprečitve poškodovanja plinovoda.

(15) Pred pričetkom aktivnosti se s strani upravljalca plinovoda zakoliči plinovod s pomočjo lokatorja, zakoličena trasa pa mora ostati vidno označena v času trajanja del.

(16) Vsa dela v 2x 5m pasu plinovoda se morajo izvajati pod nadzorom pooblaščenca upravljalca plinovoda ter ob upoštevanju njegovih navodil. V tem pasu plinovoda tudi niso dovoljene deponije gradbenega materiala ali drugega materiala, niti postavljanje začasnih gradbenih objektov. Zemeljska dela na križanjih s komunalnimi vodi se morajo izvajati ročno, utrjevanje nasipnega materiala nad plinovodom pa je dovoljeno le statično. Transport preko plinovoda (razen transporta s kmetijsko mehanizacijo) na slabo nosilnem terenu in izven javnih poti se lahko vrši le po predhodno zavarovanih prehodih v dogovoru s pooblaščencom upravljalca.

(17) Zaščito plinovoda in vsa ostala dela v njegovem varovalnem oz. varnostnem pasu se izvede po predloženem in s strani upravljalca potrjenem projektu. Morebitno problematiko, ki bi se pojavila pri izvajanju posegov, mora reševati projektant. Za komunalne vode ali druge posege v varnostni pas plinovoda, ki niso obdelani v predloženi dokumentaciji, se mora na osnovi projektno obdelanih rešitev pridobiti soglasje oziroma mnenje upravljalca plinovoda.

(18) Zasipanje morebiti odkopanega plinovoda se sme vršiti potem, ko je s strani pooblaščenca upravljalca pisno potrjeno, da je izolacija nepoškodovana oz. da je morebitna poškodba sanirana, če se z meritvijo ugotovi, da je bila pri delih poškodovana. Zasipni material ne sme vsebovati agresivnih sestavin.

(19) Po končanih delih se upravljalcu plinovoda dostavi načrt in opis izvedenega stanja s prošnjo za izdajo pisne izjave oz. soglasja na izvedeno stanje, ki potrjuje, da so bili med gradnjo izpolnjeni njegovi pogoji in zahteve njegovega nadzora ter da so bila dela izvedena v skladu z veljavnimi tehničnimi pogoji, predpisi in standardi.

(20) Vsi stroški s predmetno investicijo bremenijo investitorja. Investitorja bremenijo tudi stroški, ki bi nastali upravljalcu in uporabnikom zaradi gradnje, obratovanja ali kasnejšega vzdrževanja načrtovanih posegov. Investitor si je dolžan na podlagi veljavne zakonodaje pridobiti mnenje k projektni dokumentaciji, v kateri morajo biti upoštevani pogoji upravljalca.

15. člen

(elektro energetska omrežja)

(1) Na območju poteka elektroenergetska omrežja, ki se navezuje tudi na sosednja območja ter služi napajanju porabnikov z električno energijo na širšem območju občin Radovljica, Žirovnica, Bled in Jesenice. Območje prečkajo tudi 20kV distribucijski daljnovodi, preko katerega se napaja transformatorska postaja TP 031 Vrba.

(2) Na območju posega se nahajajo tudi sledeča omrežja:

- DV 2x 110 kV Okroglo – Moste, v razpetini med SM 169 in SM 170,
- DV 110 kV Moste – Radovljica, v razpetini med SM 8 in SM 9,
- DV 2x 110 kV Okroglo – Jeklarna, v razpetini med SM 273 in SM 274.

(3) Za elektro energetska omrežja je treba upoštevati širino varovalnega pasu, ki znaša od osi elektroenergetskega voda ali od zunanje ograje razdelilne ali transformatorske postaje:

- za napetostni nivo 35 kV in 110 kV: 15m levo in desno od osi elektroenergetskega voda,
- za napetostni nivo 220 kV in 400 kV: 40m levo in desno od osi elektroenergetskega voda.

(4) Pred pričetkom del se mora izvajalec seznaniti z natančno lokacijo vseh vodov in naročiti njihovo zakoličbo. V primeru, da se bodo gradbeni posegi izvajali v območju tras obstoječih vodov, je treba predvideti njihovo prestavitev oz. predvideti zaščito v skladu z veljavno zakonodajo.

(5) Skladno z načrti razvoja elektrodistribucijskega omrežja in strategijo upravljalca omrežja, je predvidena nadomestitev 20kV daljnovodov D13, D14 in D15 z 20kV kabelskim omrežjem. V ta namen je predvidena izgradnja elektro kableske kanalizacije v koridorju obravnavanega območja od križišča K1 do K3 proti TP 031 Vrba.

(6) Za vsa križanja in vzporedni pottk predvidenega objekta je treba izdelati elaborat križanj in približevanj z obstoječimi daljnovodi. Iz elaborata križanj mora biti razvidno:

- navedba naziva DV,
- navedba številke stebrov DV v križni razpetini,
- najmanjša horizontalna in vertikalna razdalja med nadzemnim vodom pri največjem povesu (pri največji računski temperaturi vodnikov brez obtežbe žleda (80°C) ali pri temperaturi vodnikov -5°C in obtežbi žleda) do mesta križanja z nameravano gradnjo predmetnega objekta,
- preveriti je treba ali je treba izpolniti zahteve zakonodaje in pripadajočih standardov glede mehansko ojačene izolacije,
- geodetski načrt dejanskega in načrtovanega stanja,
- varnostni ukrepi pri izvedbi del v bližini daljnovoda.

(7) Pri načrtovanju je treba upoštevati tudi zakonodajo iz varstva pri delu in predvideti, da se ob gradnji deli teles, ročice gradbenih strojev ali drugi predmeti ne približajo faznim vodnikom daljnovoda na manj kot 3m pri 110 kV napetosti, na manj kot 4m pri 220 kV

napetosti in na manj kot 5m pri 400 kV napetosti. Pred pričetkom gradnje v neposredni bližini visoko napetostnih daljnovodov ali stebrov, je treba obvestiti upravljavca.

(8) V primeru poškodbe ozemljitvenega sistema daljnovoda, je investitor dolžan sanirati poškodbo. Za vsa dela, kjer bodo dela križala ozemljila, je investitor oz. izvajalec del dolžan opraviti kontrolne meritve ozemljitvene upornosti in izdelati poročilo, ter ga dostaviti upravljavcu. V primeru nezadovoljivih rezultatov, je treba izvršiti popravilo ozemljitve strojnega mesta na stroške investitorja ali izvajalca del.

(9) Zagotoviti je treba zaščito objekta v primeru nastanka kratkega stika na daljnovodu ali v primeru indukcije udara strele oz. atmosferskih praznitev, zato je treba vse kovinske dele ustrezno ozemljiti. Ozemljitveni sistem daljnovoda in ozemljitveni sistem predvidenih objektov, morata biti ločena.

(10) Prepovedano je deponiranje materiala v varovalnem pasu daljnovoda.

(11) Vzdrževalnemu osebju in mehanizaciji mora biti vedno omogočen dostop do daljnovoda in do vseh stojnih mest na obravnavanem območju.

(12) Vse stroške projektiranja, predelave daljnovodov, odpravo poškodb na omrežju nosi investitor, kakor tudi morebitne odgovornosti za stroške, ki bi nastali kot posledica obratovanja in vplivov elektroenergetskih naprav na zdravje in življenje delavcev med gradnjo in vzdrževanjem predmetnega objekta.

16. člen

(prometno omrežje – cestni promet)

(1) Območje urejanja je deloma v varstvenem pasu regionalne ceste Žirovnica – Begunje. Varovalni pas je širine 15 m od roba cestnega sveta na vsako stran. Posegi v varovalni pas prometnic ne smejo biti v nasprotju z njihovimi koristmi, ne smejo prizadeti interesov varovanja ceste in prometa na njej, njene širitve zaradi prihodnjega razvoja prometa ter varovanja videza. V varovalnem pasu se sme načrtovati take objekte z dejavnostmi, ki ne bodo negativno vplivale na cesto. V varovalnem pasu ni dovoljeno postavljati tabel, napisov in drugih objektov ali naprav za slikovno ali zvočno obveščanje in oglaševanje. Dovoljeno je postavljati le table in napise v skladu z določili 67. in 68. člena ZJC, njegovimi spremembami in dopolnitvami ter podzakonskimi akti ter v skladu s predpisi o prometni signalizaciji. Tudi vse prostorske ureditve morajo biti načrtovane v skladu z ZJC. Odvodnjavanje ceste se zaradi novih vsebin v območjih in nove zazidave ne sme poslabšati.

(2) Vzдолž severnega dela ureditven ceste poteka mešana kolesarska in pešpot (med križiščema »K1« in »K3«. Mešana kolesarska in pešpot je predvidena na vzhodni strani trase ter se na severni strani navezuje na območje OPPN Breznica – center, na južni pa se naveže na obstoječo občinsko cesto proti Vrbi.

(3) Pri načrtovanju posegov na območju in v varovalnem pasu državnih cest, je treba upoštevati smernice za načrtovanje, tako da:

- bo zagotovljeno varno odvijanje prometa vseh udeležencev v prometu in skladnost državnih cest z drugimi posegi v prostor in z okoljem, skozi katerega državne ceste potekajo,
- bo zagotovljena opremljenost s prometno signalizacijo, ki udeležence v prometu pravočasno opozarja na spremenjene razmere za varno odvijanje prometa,
- bo načrtovanje usklajeno z najnovejšimi znanji tehnike projektiranja in graditve cest ter z ekonomskimi načeli in merili za presojo upravičenosti njihove graditve,

- s predlaganim posegom v varovalnem pasu državne ceste ne bodo prizadeti interesi varovanja državne ceste in prometa na njej, njene širitve zaradi prihodnjega razvoja prometa ter varovanja njenega videza oziroma moteno redno vzdrževanje državne ceste.

(4) Dokumentacija za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja mora vsebovati tudi opredelitev in utemeljitev vseh posegov na območju državne ceste in v vplivnem območju državne ceste ter varovalnega pasu.

(5) V načrtu ceste mora biti izkazano upoštevanje strokovnih izhodišč v revidiranem idejnem načrtu, potrjenem s strani upravljavca. Projektne rešitve izgradnje križišča na državni cesti R2-452/0207 Žirovnica – Lesce, v km 2+161, predvidene po idejnem projektu, št. P-270/19, CE DESIGN, d.o.o., Kranj, je treba obdelati in utemeljiti v projektni dokumentaciji za izvedbo. Projektna dokumentacija za izvedbo izgradnje krožnega križišča na državni cesti mora biti recenzirana. Vse rešitve je treba v nadaljnjih fazah predhodno uskladiti z upravljavcem državne ceste in pridobiti soglasje na projektno dokumentacijo za izvedbo.

(6) Pri načrtovanju je treba med drugim upoštevati tudi stališče Sektorja za investicije v ceste, ki vodi načrtovanje bodoče ureditve državnega cestnega omrežja na tangiranem območju in stališče Službe za evropske zadeve in regulativo DRSI, ki vodi načrtovanje bodoče ureditve državnega kolesarskega omrežja na tangiranem območju:

- Na regionalni cesti R3-638/1131 Žirovnica - Begunje v km 2.000 je odprt investicijski projekt 06/0082 URED Žirovnica Begunje. Izdelana je PGD in PZI projektna dokumentacija ureditve regionalne ceste R3-638/1131 Žirovnica – Begunje, od km 1+450 do km 2+176, GPI d.o.o. Novo mesto, št. projekta P-2017/14, november 2017.
- Pripravljalet projektno dokumentacije za gradnjo obvoznice Vrba mora upoštevati in uskladiti mesto priključevanja obvoznice na državno cesto s projektom nove kolesarske povezave, ki ga izdeluje po pogodbi DRSI (št. 2431-17-000337) Andrejč d.o.o., Topolšica 199b, 3325 Šoštanj. Projekt PZI je izdelan skladno s projektno nalogo občine Žirovnica, št. 34418-0001/2001, z dne 25.10.2016.

Vse rešitve morajo biti usklajene z načrtovano ureditvijo državne ceste in kolesarske povezave – rešitve je treba pri načrtovanju uskladiti tudi s Sektorjem za investicije v ceste in Službo za evropske zadeve in regulativo DRSI in projektanti ureditve državne ceste in kolesarske povezave.

(7) Cestni priključki oz. križišča z državno cesto morajo biti ustrezno urejena. Po potrebi je potrebno preveriti ustreznost obstoječih priključkov in predvideti njihovo ureditev. Morebitno preureditev cestnih priključkov oz. ureditev novih križišč na državni cesti je treba predvideti na podlagi prometne analize s prometnimi podatki in predvidevanji prometnih tokov ter prometnih obremenitev, ki bodo nastale kot posledica rekonstrukcije ali spremembe namembnosti obstoječih objektov ali kot posledica izgradnje novih objektov, sosesk ali kompleksov. Širina in radiji cestnega priključka ter elementi državne ceste morajo biti prilagojeni potrebam merodajnih vozil oz. prometa. Cestni priključek mora biti prilagojen niveletu vozišča ceste, na katero se priključuje. Območje križišča (cestnega priključka) in njegova neposredna okolica ob cesti mora biti urejena tako, da je zagotovljena zadostna preglednost na območju cestnega priključka in na državni cesti. Območje cestnega priključka oz. križišča z državno cesto je potrebno opremiti s predpisano talno in vertikalno prometno signalizacijo. Ustrezna ureditev cestnih priključkov oz. križišč z državnimi cestami je pogoj za začetek del (gradnja na obravnavanem območju) in za izdajo uporabnega dovoljenja za objekte na obravnavanem območju.

(8) Zagotoviti je treba ustrezno ureditev tangiranega območja državnih cest s cestnimi priključki oz. križišči, morebitno potrebnimi površinami za pešce in kolesarje (npr. pločniki, prehodi za pešce), morebitnimi potrebnimi avtobusnimi postajališči, cestno razsvetljavo,

drugimi komunalnimi vodi, morebitnimi premostitvenimi objekti, ureditvijo odvodnjavanja (območja državne ceste in površin ob njej, cestnih priključkov,...; meteorna in druga odpadna voda iz obravnavanega območja ne sme pritekati na državno cesto ali na njej celo zastajati in ne sme biti speljana v naprave za odvodnjavanje državne ceste in njenega cestnega telesa), ureditvijo voziščne konstrukcije idr. Ustrezne rešitve se obrazloži dokumentaciji za pridobitev projektnih pogojev ali dokumentaciji za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja.

(9) Upoštevati je treba obstoječ in predviden promet na območju priključnih cest. Pri načrtovanju prometne ureditve je treba smiselno upoštevati obstoječo ureditev in možnost bodoče ureditve državnih cest in križišč tudi izven območja obravnavanega prostorskega akta. Ustrezne rešitve glede ureditve tangiranih državnih cest in cestnih priključkov oz. križišč z državno cesto (vključno z ustrezno ureditvijo območja vzdolž državne ceste v varovalnem pasu) je treba strokovno utemeljiti in predhodno uskladiti z upravljavcem državne ceste. V dokumentaciji za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja je treba upoštevati tudi območje za postavitev prometne signalizacije in opreme ter potrebnega območja za ureditev cestnih priključkov oz. križišč. Vsi načrtovani posegi in rešitve v zvezi s tem, morajo biti usklajeni s smernicami za načrtovanje, strokovnimi podlagami in upravljavcem državne ceste. Vse predvidene ureditve morajo ustrezati veljavni zakonodaji s področja urejanja cest.

(10) Zagotoviti je treba ustrezne rešitve, ki bodo zagotavljale delovanje tangiranih cestnih priključkov oz. križišč z državno cesto v predpisani planski dobi (20 let po zaključku gradnje) in rešitve utemeljiti v projektni dokumentaciji.

(11) Pri načrtovanju rešitev ureditve tangiranih cestnih priključkov oz. križišč z državno cesto je treba v območje obdelave zajeti širše vplivno območje in po potrebi urediti tudi druge cestne priključke in dostope do zemljišč, ki bi jih predvidena ureditev tangirala. Utemeljiti je treba predvidene rešitve vzdolž državne ceste, ki bodo preprečevala nekontroliran oz. neurejen dostop in parkiranje vozil na tangiranem območju neposredno ob državni cesti in da ne bo negativnih vplivov na območje državne ceste (preglednost, odvodnjavanje, stabilnost cestnega telesa,...). Obdelati in utemeljiti je treba tudi morebiten potek komunalnih vodov v območju državne ceste in varovalnega pasu (zaradi posegov ne sme biti ovirana postavitev signalizacije in preglednost). Pri načrtovanju novih komunalnih priključkov je treba upoštevati obstoječe komunalne vode na območju in jih po potrebi prestaviti na stroške investitorja. Gradnja vseh naprav v območju ceste naj se izvaja sočasno. V sklopu izdelave dokumentacije za mnenja in pridobitev gradbenega dovoljenja se projektirana rešitev uskladi z upravljavcem državne ceste.

(12) Posebno pozornost je treba posvetiti odmikom posameznih ureditev od državne ceste, pri čemer je treba upoštevati tudi možnost bodoče rekonstrukcije državne ceste oziroma križišč z državno cesto. Rešitve morajo biti usklajene z morebitnimi projektiranimi rešitvami na državnih cestah.

(13) V primeru neizogibnih odstopanj od predpisov, si mora investitor v skladu z veljavno zakonodajo pridobiti soglasje ministra, da se lahko projektira z elementi, ki odstopajo od predpisov.

(14) Cestni objekti in cestna oprema morajo biti arhitekturno in krajinsko oblikovani v skladu s sodobnimi principi oblikovanja ter v sozvočju z urbano in arhitektonsko podobo prostora. Rešitve morajo omogočati uporabo tudi funkcionalno oviranim osebam.

(15) Upravljavec državne ceste ne odgovarja za morebitne vplive državne ceste na tangirano območje OPPN; morebitne ukrepe za varovanje pred vplivi državne ceste in promet je treba zagotoviti v projektni dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja za cesto.

(16) Pri načrtovanju ceste je treba upoštevati veljavne predpise in tehnične specifikacije za javne ceste in jih v načrtu utemeljiti. Obdelati in utemeljiti je treba tudi vse posege v

območju državnih cest ter varovalnega pasu oziroma druge posege, ki bi lahko vplivali na območje državnih cest in promet na njej.

(17) Posege v varovalnem pasu državne ceste oz. posege, ki imajo vpliv na državno cesto je potrebno izvajati v skladu z Zakonom o javnih cestah ter pridobiti soglasje pristojnega upravljavca državne ceste. Zaradi načrtovanih posegov na tangiranem območju ne sme biti negativnih vplivov na območju državne ceste in promet (ne smejo biti ogroženi varnost prometa na državni cesti, stabilnost državne ceste in njeni interesi, ne sme biti moteno redno vzdrževanje ceste, ne sme biti ovirana bodoča ureditev ceste idr.). V nasprotnem primeru je dolžan investitor posege na lastne stroške prilagoditi potrebam ceste. V primeru ugotovitve poslabšanja prometne varnosti si Direkcija RS za infrastrukturo pridržuje pravico do uvedbe dodatnih ukrepov oz. zahtev za izboljšanje varnosti (na stroške investitorja obravnavanih posegov). Rešitve je treba predhodno konkretno uskladiti z upravljavcem državne ceste in pridobiti soglasje upravljavca državne ceste.

(18) Posegi ne smejo negativno vplivati na območje državnih cest in promet na njih. V primeru rekonstrukcije državne ceste ali v primeru, da bi to zahtevale prometno varnostne razmere, je investitor dolžan posege na tangiranem območju uskladiti s projektom rekonstrukcije ceste in zahtevami upravljavca državne ceste. Zaradi posegov ne sme biti ogrožena stabilnost telesa državne cestnega telesa, kakor tudi ne preglednost, odvodnjavanje itd.

(19) Postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje v območju varovalnega pasu državne ceste izven območja naselij ni dovoljeno. Postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje znotraj naselja, v predpisanem prostoru za postavitev prometne signalizacije in opreme (2,0m od zunanjega roba pločnika oz. 5,0m od roba vozišča) ni dovoljeno. Objekti za obveščanje in oglaševanje se ne smejo postavljati v preglednem polju, pregledni bermi in preglednostnem prostoru tangiranega območja državne ceste in cestnih priključkov. Prav tako ni ustrezno postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje v območju vestnih priključkov oz. križišč. Varovalni pas državne ceste znaša 15m in se meri od zunanjega roba cestnega sveta. Morebitno reklamno, obvestilno in podobno signalizacijo, ki ni postavljena v skladu s predpisi in soglasjem upravljavca državne ceste, ni dopustna. Hkrati morajo biti objekti za oglaševanje in obveščanje skladni s predpisi lokalne skupnosti iz tega področja.

(20) V primeru ureditve priključevanja na državno cesto je treba utemeljiti ustrezne rešitve glede ureditve cestne razsvetljave ter jo po potrebi prilagoditi. vzdolž državne ceste je treba predvideti minimalno potrebno razsvetljavo, ki je potrebna v skladu z zakonodajo. Načrt cestne razsvetljave mora biti skladen z veljavno zakonodajo in priporočili Slovenskega društva za razsvetljavo.

(21) Za načrtovanje vseh posegov v območju OPPN je treba pridobiti projektne pogoje in mnenje upravljavca državne ceste.

(22) Upravljavec državnih cest ne bo zagotavljal dodatnih ukrepov varstva pred hrupom za načrtovano območje, kakor tudi ne zaščite pred morebitnimi drugimi vplivi, ki so oz. bodo posledica obratovanja ceste. Izvedba vseh ukrepov je obveznost investitorja, ki zagotavlja komunalno opremo območja. Pri posegih v varovalnem pasu državne ceste, DRSC ne prevzema nikakršne finančne ali druge odgovornosti, kot posledico hrupa, vibracij in ostalih vplivov prometa, ki se pojavljajo na cesti.

(23) Upoštevanje vseh zahtev se izkaže v načrtu ceste, ki predstavlja del projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja in je osnova za izdajo mnenja k projektnim rešitvam pristojnega mnenjedajalca.

17. člen

(prometno omrežje - parkirne površine)

(1) Na severnem delu območja so že obstoječe parkirne površine, ki se jih ustrezno uredi in odvodnjava.

(2) Ureditev parkirnih površin je lahko tudi drugačna, če se v načrtu zunanje ureditve izkaže kot ustrežnejša rešitev, pod pogojem, da ne vpliva na spremembo prometnega režima ter zagotavlja varen promet v skladu z določili Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 133/06).

(3) Parkirne površine se lahko načrtujejo na nivoju terena in morajo biti ozelenjena z drevesno vegetacijo.

18. člen

(prometno omrežje – letalski promet)

(1) Območje predvidenih prostorskih ureditev se ne nahajajo v vplivnem območju katerega od slovenskih letališč, glede na predvideno in obstoječo mrežo letališč v Republiki Sloveniji, ki predstavlja obvezno izhodišče za pripravo in oblikovanje planskih in izvedbenih aktov države in lokalnih skupnosti.

(2) Preko območja načrtovanih prostorskih ureditev potekajo zračne poti, zato je potrebno upoštevanje omejitev, ki izhajajo iz predmetne zakonodaje, predvsem določila ki se štejejo za ovire za zračni promet zunaj cone letališča:

- v krogu s polmerom 10km od referenčne točke letališča objekti, instalacije in naprave, ki so višje kot 100m ali višje kot 30m, pa se nahajajo na terenu, ki je več kot 100m višji od referenčne točke letališča,
- objekti, instalacije in naprave, ki se nahajajo izven kroga iz prejšnje točke, ki so višji od 30m in ki stojijo na naravnih ali umetnih vzpetinah, če se vzpetine dvigajo iz okoliške pokrajine za več kot 100m,
- vsi objekti, instalacije in naprave, ki segajo več kot 100m od tal, ter daljnovodi, žičnice in podobni objekti, ki so napeti nad dolinami in soteskami po dolžini več kot 75m.

(3) Preko območja načrtovane ureditve potekajo tudi zračne poti pod katerimi za ovire štejejo tudi objekti in naprave zunaj naselij, ki so višji od okoliškega terena za najmanj 25m, če se nahajajo znotraj varovalnih pasov posameznih cest, železniških prog in podobno.

(4) Pri graditvi, postavljanju in zaznamovanju objektov, ki utegnejo s svojo višino vplivati na varnost zračnega prometa je treba predhodno pridobiti ustrezno soglasje Javne agencije za civilno letalstvo RS k lokaciji oziroma gradnji takega objekta, objekt pa je treba označiti in zaznamovati v skladu z veljavnimi predpisi.

19. člen

(prometno omrežje - železnica)

(1) Območje se nahaja na desni strani železniške proge št. 20 Ljubljana – Jesenice – državna meja, pri čemer je meja območja urejanja od osi proge oddaljena približno 100m.

(2) Pri vseh posegih v varovalni pas železniške proge je treba upoštevati veljavno zakonodajo.

20. člen **(urejanje voda)**

- (1) Vse vrste odpadnih voda morajo biti ustrezno obdelane v projektni dokumentaciji ter speljane in očiščene na način, kot to predvideva veljavna zakonodaja.
- (2) Padavinske vode obravnavanega območja je treba prioriteto ponikati, pri tem morajo biti ponikovalnice locirane izven vpliva povoznih in manipulativnih površin.
- (3) Utrjene in parkirne površine je potrebno ustrezno urediti, tako, da ne bo prihajalo do onesnaževanja in iztokov nevarnih snovi v podtalje in vode.

VI. REŠITVE IN UKREPI ZA CELOSTNO OHRANJANJE KULTURNE DEDIŠČINE

21. člen **(varstvo kulturne dediščine)**

- (1) Ob načrtovanju posegov v prostor je potrebno pridobiti kulturnovarstvene projektne pogoje (v fazi izdelave idejne zasnove) in kulturovarstveno soglasje (v fazi izdelave projektne dokumentacije za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja) zaradi preveritve vpliva predvidene gradnje na kulturno dediščino.
- (2) Na območju urejanja ter v območju presoje vplivov na okolje se nahajajo naslednje enote kulturne dediščine:

EŠD Ime tip	Režim / podrežim	Varovana vrednota
23128 Studenčice – kulturna krajina	Dediščina / kulturna krajina	- krajinska zgradba in prepoznavna prostorska podoba (naravne in grajene ali oblikovane sestavine) - značilna obstoječa parcelna struktura, velikost in oblika parcel ter členitve (Ivice, vodotoki z obrežno vegetacijo, osamela drevesa)
9411 Vrba na Gorenjskem - vas	Vplivno območje (vplivno območje naselbinske dediščine)	- prostorska integriteta, pričevalnost in dominantnost vasi Vrba na Gorenjskem
24029 Breznica – kapelica južno od Breznice	Kulturni spomenik lokalnega pomena (Odlok o razglasitvi kulturnih spomenikov lokalnega pomena v Občini Žirovnica, Ur. list RS, št. 61/2006-2623)	- krajinske vrednote - avtentičnost lokacije - fizična pojavnost s tlorisno in višinsko zasnovo - komunikacijska navezava na javni prostor - razporeditev dejavnosti v pripadajočem zunanjem prostoru

- (3) V bližini območja OPPN leži ena enota dediščine, na katere varovane lastnosti bi načrtovane ureditve v OPPN lahko vplivale:

EŠD Ime tip	Režim / podrežim	Varovana vrednota
839 Vrba na Gorenjskem – Cerkev Sv. Marka	Kulturni spomenik državnega pomena (Odlok o razglasitvi spomenikov vasi Vrba na Gorenjskem za kulturne spomenike državnega pomena, Ur. list RS, št. 3/2011- 91)	- zgodovinska in simbolna vloga - krajinska vloga kot prostorska dominanta in označevalec vasi - veduta na cerkev

(4) V vplivnih območjih dediščine velja pravni režim varstva, ki določa da morajo biti posegi in dejavnosti prilagojeni celostnemu ohranjanju dediščine. Ohranjati je potrebno dominantnost dediščine, zaradi katere je bilo vplivno območje določeno.

(5) Zaradi varstva arheoloških ostalin, je potrebno Zavodu za varstvo kulturne dediščine Slovenije skladno s predpisi s področja varstva kulturne dediščine omogočiti dostop do zemljišč, kjer se bodo izvajala zemeljska dela in opravljanje strokovnega nadzora nad posegi. ZVKDS, OE Kranj je potrebno pred pričetkom kakršnihkoli zemeljskih del obvestiti 10 dni pred pričetkom del.

(6) Ob parkirišču na severnem delu OPPN se predvidi krajinska ureditev z avtohtono visokodebelno vegetacijo (oreh, breza,...). Umeščanje vegetacije naj povzema značilnosti obstoječih krajinskih sestavin kulturne krajine Studenčice (posamična drevesa in skupine dreves).

(7) V sklopu dokumentacije za gradbeno dovoljenje ali dokumentacije za izvedbo naj se podrobneje obdelata območje okrog EŠD 24029 (Kapelica južno od Breznice) – ureditev okrog kapelice, zvezna navezava na odprto krajino naj se prikaže tudi s prerezi čez območje kapelice. Mešana površina za pešce in kolesarje naj bo ustrezno oddaljena od kapelice.

(8) Niveleta obvozne ceste se od križišča K3 proti JZ prične maksimalno poglobljati (v okviru območja in ob upoštevanju navezav na obstoječe poti). Brežine naj bodo zatravljene in zasajene z avtohtonimi grmovnicami in drevesnimi vrstami.

(9) Prometna signalizacija na celotni trasi naj bo diskretna, uporabi naj se ukrepe, ki imajo najmanjši vpliv na vizualno dožemanje prostora. Usmerjanje prometa naj se predvidi v skladu s prometno tehničnimi zahtevami, prvenstveno z nizko postavljenimi kažipoti in ne s predkrižiščnimi tablami.

(10) Osvetlitev prometnice naj se načrtuje samo na mestih, kjer so potrebne za varno odvijanje prometa. Načrtuje naj se nizke svetilke, načrt cestne razsvetljave naj bo obdelan v posebnem načrtu v sklopu priprave dokumentacije za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja oz. dokumentacije za izvedbo gradnje.

(11) Na območju naj se protihrupne ograje načrtujejo v čim manjši meri. Morebitno protihrupno zaščito naj se načrtuje z drugimi tehničnimi ukrepi.

(12) V sklopu priprave dokumentacije za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja in dokumentacije za izvedbo gradnje, se izdela tudi načrt s področja krajinske arhitekture.

VII. REŠITVE IN UKREPI ZA VAROVANJE OKOLJA, NARAVNIH VIROV IN OHRANJANJA NARAVE

22. člen (varstvo okolja)

- (1) Severni del območja predvidene obvoznice poteka v območju varovanega območja netopirja Natura 2000.
- (2) Na južnem delu območja predvidene obvoznice, bo na prehodu preko ježe potrebno odstraniti več dreves. V sklopu projektne dokumentacije je treba prikazati tudi novo zasaditev z avtohtonimi drevesnimi in grmovnimi vrstami.
- (3) V sklopu gradnje obvoznice, naj se ne izsekava drevesne vegetacije. V primeru, da je poseg obstoječe vegetacije nujen, jo je treba nadomestiti z novo enakovrstno vegetacijo.
- (4) Osvetljevanje prometnice naj se izvede samo na delih, kjer je zaradi varnosti prometa to nujno potrebno.

23. člen (varovanje pred hrupom)

Območje obravnave sodi v skladu z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju, v III. stopnjo varstva pred hrupom.

24. člen (varstvo tal)

- (1) Posegi v tla se izvajajo tako, da bodo prizadete čim manjše površine tal. Začasne prometne in gradbene površine naj se uporabljajo infrastrukturne površine in površine, na katerih so tla manj kvalitetna. S transportnih in gradbenih površin je potrebno preprečiti emisije prahu in gradbenih materialov ter odtekanje vod na sosednja zemljišča ter v podtalnico.
- (2) Z zunanjo ureditvijo se uredijo travnate površine in zasaditve, kar velja za celotno območje. Potrebno je pazljivo ravnanje z zemljo in humusom, tako da se z vseh površin, ki jih zavzema poseg, humus deponira in kasneje uporabi za izvedbo vkopov in nasipov. Enako je treba predvideti tudi deponije za material s tras infrastrukture, ki jih je treba po zaključku del prekriti s humusom in zatraviti.

25. člen (varstvo zraka)

- (1) Za zmanjšanje negativnih vplivov na zrak na najmanjšo možno mero, je treba upoštevati veljavne predpise s področja varstva okolja, ki se nanašajo na mejne, opozorilne in kritične emisijske vrednosti.
- (2) Gradnja naj se organizira tako, da se prepreči dodatno onesnaženje zraka. Na onesnaženje zraka vpliva izbira delovnih strojev in transportnih vozil ter vremenske razmere med gradnjo.
- (3) V času gradnje je treba poskrbeti za:
- vlaženje materiala, nezaščitenih površin in poti v vetrovnem in suhem vremenu,
 - preprečevanje raznosa materiala z gradbišča,

- ustrezno čiščenje vozil pred izvozom iz gradbišča,
- sprotno rekultiviranje dokončanega območja gradnje.

26. člen (varstvo voda)

(1) Odvajanje padavinskih voda z območja obravnave je potrebno izvesti skladno z z veljavno zakonodajo na tak način, da bo v čim večji možni meri zmanjšan odtok padavinskih voda z utrjenih površin oziroma je potrebno zagotoviti zadrževanje padavinskih voda pred iztokom. Padavinske vode je potrebno prioriteto ponikati.

(2) Padavinske vode iz utrjenih površin bodo preko meteorne kanalizacije odvajane v ponikovalnice.

27. člen (varstvo narave)

(1) Na območju OPPN je:

- območje Natura - posebno ohranitveno območje (POO), ident.št. SI3000107 Breznica in
- ekološko pomembno območje Breznica, ident.št. 28300.

(2) Pri posegih na obravnavanem območju je treba zagotavljati varstvene cilje območja Nature:

- ohranitev ali doseganje ugodnega stanja rastlinskih in živalskih vrst ter habitatnih tipov, za katere je Natura območje določeno;
- ohranjanje celovitosti Natura območij v smislu ohranjanja njihovih ekoloških struktur, funkcij in varstvenega potenciala;
- ohranjanje povezanosti Natura območij.

VIII. REŠITVE IN UKREPI ZA OBRAMBO TER VARSTVO PRED NARAVNIMI IN DRUGIMI NESREČAMI

28. člen (požarna varnost)

(1) Požarna varnost sosednjih objektov se zaradi gradnje obvozne ceste ne sme poslabšati.

(2) Požarna varnost sosednjih objektov je zagotovljena z dovozi za interventna vozila po obstoječem in predvidenem novem cestnem omrežju. Varen umik je možen na zunanje površine, dovozne in parkirne površine.

(3) V primeru, da na območju obstaja javno hidrantno omrežje, se mora to ohraniti oziroma se ga ustrezno prilagodi. V kolikor hidrantno omrežje ni zgrajeno, se ga načrtuje skladno z veljavno zakonodajo.

29. člen (varnost pred naravnimi in drugimi nesrečami)

- (1) Ureditve se načrtujejo na območjih, ki niso erozijsko ogrožene.
- (2) Upoštevati je potrebno naravne omejitve in temu prilagoditi predvidene rešitve. Vse ureditve se izvede tako, da se prepreči erozija na območju gradnje.
- (3) V dokumentaciji za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja je treba opredeliti možnost razlitja nevarnih snovi in temu primerno načrtovati objekte.

IX. ETAPNOST IZVEDBE PROSTORSKE UREDITVE TER DRUGI POGOJI IN ZAHTEV ZA IZVAJANJE

30. člen (faznost izvajanja OPPN)

- (1) Ureditve, določene v OPPN, se lahko izvajajo v eni ali več fazah. Za posamezno fazo se lahko šteje katerikoli del območja OPPN, ki predstavlja zaključeno celoto.

X. VELIKOST DOPUSTNIH Odstopanj od funkcionalnih, oblikovalskih in tehničnih rešitev

31. člen (odstopanja od načrtovanih rešitev)

- (1) Pri realizaciji OPPN so dopustna odstopanja od tehničnih rešitev, določenih s to ureditvijo, če se v nadaljnjem podrobnejšem proučevanju prometnih, geomehanskih in drugih razmer ter na podlagi podrobnejših programskih in oblikovalskih izhodišč najdejo tehnične rešitve, ki so racionalnejše in primernejše z oblikovalskega, prometno tehničnega ali okoljevarstvenega vidika, s katerimi pa se ne smejo poslabšati prostorski in okoljski pogoji.
- (2) V primeru odstopanja od predvidenih rešitev je potrebno pridobiti soglasje Občinske službe k predvidenim posegom. Za morebitna odstopanja od predvidenih rešitev v varovalnem pasu državne ceste oz. v vplivnem območju državne ceste pa je treba pridobiti tudi soglasje upravljavca državne ceste (na podlagi ustrezne projektne dokumentacije) – rešitve je treba predhodno uskladiti z upravljavcem državne ceste.
- (3) Pri prometni ureditvi so možna odstopanja na podlagi ustrezne projektno-tehnične dokumentacije, če to pogojujejo primernejši obratovalni parametri, ekonomsko primernejša investicijska vlaganja in če predstavitev ne spreminjajo vsebinskega koncepta OPPN.
- (4) Pri komunalnem in energetske urejanju prostora so možna odstopanja tras posameznih vodov na podlagi ustrezne projektno-tehnične dokumentacije, če to pogojujejo primernejši obratovalni parametri, ekonomsko primernejša investicijska vlaganja in če predstavitev ne spreminjajo vsebinskega koncepta OPPN pod pogojem, da so spremembe ureditve v soglasju z njihovimi upravljavci.
- (5) Za dopustna odstopanja po tem odloku se lahko štejejo tudi druga križanja gospodarske javne infrastrukture s traso načrtovane obvozne ceste, in niso določena s tem odlokom.
- (6) V projektih za pridobitev gradbenega dovoljenja se vse lokacije objektov in naprav natančno določi. Dopustna so tudi odstopanja od podatkov, prikazanih v kartografskem delu OPPN, ki so posledica natančnejše obdelave podatkov.

XII. OBVEZNOSTI INVESTITORJEV IN LASTNIKOV NEPREMIČNIN PRI IZGRADNJI KOMUNALNE OPREME NA OBMOČJU OPPN

32. člen (gradnja komunalne opreme)

Gradnjo obvozne ceste s pripadajočo infrastrukturo zagotavlja občina.

33. člen (obveznosti investitorjev in izvajalcev)

(1) Pri izvedbi posameznih sklopov objektov imajo za zagotavljanje kakovosti bivalnega okolja med gradnjo in po njej investitor in izvajalci naslednje obveznosti:

- promet med gradnjo morajo organizirati tako, da prometna varnost zaradi gradnje ni poslabšana in da ne prihaja do zastojev na obstoječem cestnem omrežju;
- zagotoviti morajo nemoteno komunalno oskrbo prek vseh obstoječih infrastrukturnih vodov in naprav. Infrastrukturne vode je treba takoj obnoviti, če so ob gradnji poškodovani;
- v času gradnje ne smejo biti prekoračene kritične ravni hrupa, predpisane za III. stopnjo varovanja pred hrupom;
- zagotoviti morajo sanacijo zaradi gradnje poškodovanih objektov, pripadajočih ureditev in naprav;
- investitor mora zagotoviti naročilo za prevzem gradbenih odpadkov, preden se začnejo izvajati gradbena dela.

XIII. PARCELACIJA

34. člen (prikaz parcelacije)

Predlog parcelacije je izdelan v GK koordinatnem sistemu. Grafični prikaz je na listu 2.2 "Načrt gradbenih parcel z elementi za zakoličenje". Mejne točke parcel so razvidne iz navedenega načrta.

XIV. USMERITVE ZA DOLOČITEV MERIL IN POGOJEV PO PRENEHANJU VELJAVNOSTI PODROBNEGA NAČRTA

35. člen (urejanje po prenehanju veljavnosti OPPN)

- (1) Do realizacije OPPN ostanejo vsa zemljišča v sedanji rabi.
- (2) OPPN velja do razglasitve prenehanja veljavnosti akta.

XV. KONČNE DOLOČBE

36. člen (uporaba veljavne zakonodaje)

V odloku navedeni pravilniki, zakoni, odloki in uredbe morajo v času priprave projektne dokumentacije upoštevati takrat veljavne pravilnike, zakone, odloke in uredbe. Upoštevati je potrebno tako dopolnitve omenjenih predpisov, kot tudi nove predpise iz posameznega navedenega področja.

37. člen
(hramba in vpogled)

Občinski podrobnejši prostorski načrt je na vpogled pri pristojnih službah občine Žirovnica in na Upravni enoti Jesenice.

38. člen
(nadzor nad izvajanjem)

Nadzor nad izvajanjem tega odloka opravlja Ministrstvo za okolje in prostor, Inšpektorat za okolje in prostor, Enota Kranj in pristojni občinski inšpektorat in redarstvo.

39. člen
(začetek veljavnosti)

Odlok začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Številka:

Žirovnica, dne

Župan Občine Žirovnica:

Leopold Pogačar

3. OBRAZLOŽITEV

Odgovori na zapisane pripombe v uvodu so bili ustno podani že na samih sejah, vendar so se pripombe še enkrat pregledale. Ugotovljeno je bilo, da pravzaprav ni nobenih konkretnih pripomb na posamezne člene odloka, ki bi zahtevale vsebinske popravke in bi zato odlok ne mogel iti v 2.obravnavo. Pripombe so se nanašale predvsem na oblikovanje prostora ter sam potek ceste, česar ni mogoče spreminjati, saj je trasa obvoznice določena z OPN, ki je osnovni prostorski akt Občine Žirovnica. V sklopu priprave posameznega OPPN, meje območja ni mogoče spreminjati.

Na v uvodu zapisana vprašanja so bili delno odgovori podani že na 8. redni seji, delno sledijo spodaj:

Daljšinska kolesarska pot je predvidena kot mešana pot za kolesarje in kmetijsko mehanizacijo in kot taka je projektirana tudi v območju novega krožišča.

Ovinek na regionalni cesti pred krožiščem ni več predmet tega OPPN, ker pa je Direkcija RS za ceste podala pozitivno mnenje k ureditvi krožišča, očitno menijo, da je prometna ureditev (omejitev hitrosti pred krožiščem, opozorilo s prometnim znakom, razdalja od ovinka do krožišča) ustrezna.

Kljub temu, da bo obvoznica razdelila lastnikom nekatera kmetijska zemljišča, bo do njih še vedno mogoč dostop z ene ali druge strani po obstoječih cestah oz. kolovozih. Predlagano pa je bilo tudi, da bi se izvedla komasacija zemljišč med lastniki na način, da bi vsak imel zemljišča samo na eni ali drugi strani obvoznice. Kmetijska dejavnost zato ne bi smela biti prizadeta.

Ker na nobeni od sej ni bilo konkretnih predlogov za spremembo odloka, ga je Občinski svet obakrat sprejel v prvi obravnavi. Do pripomb in predlogov danih v času obeh javnih razgrnitev in javnih obravnav dopolnjenega osnutka odloka, pa so bila zavzeta stališča. Tista, ki so bila smiselna in utemeljena, so se upoštevala pri oblikovanju predloga odloka. Večina pripomb pa se je nanašala na nasprotovanje samemu poteku trase obvoznice, ki sploh ni bila predmet odloka, saj je bila ta, kot že zgoraj povedano, določena z OPN Občine Žirovnica v letu 2011.

Vsi nosilci urejanja prostora so k predlogu Odloka OPPN Obvoznica Vrba podali svoja pozitivna mnenja. Nekateri so želeli, da se določeno vsebino iz njihovega mnenja doda k posameznim členom, ki se nanašajo izključno na njihovo področje. V takem primeru je načrtovalec besedilo člena ustrezno dopolnil. Tako je v tem gradivu predstavljena končna oblika odloka, z upoštevanjem nekaterih pripomb javnosti in dodatnih zahtev nosilcev urejanja prostora.

Sprejeti prostorski akt (OPPN) bo predstavljal osnovo za pripravo projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja za obvoznico. K izdelani dokumentaciji za gradbeno dovoljenje pa bodo nosilci urejanja prostora oz. soglasodajalci morali še enkrat podati svoje mnenje.

4. FINANČNE POSLEDICE

Na proračun občine Žirovnica predlagani odlok ne bo imel neposrednih posledic. Nadaljnje pridobivanje projektne dokumentacije, odkup zemljišč in sama izvedba planiranega posega pa bo bremenila proračun Občine Žirovnica. Vsekakor se bo poskusilo pridobiti vsaj državna sredstva po 23. členu Zakonu o financiranju občin (ZFO), ki se razdelijo med občine v skladu z merili, ki jih določi ministrica oziroma minister, pristojen za lokalno samoupravo. S pravilnikom, s katerim ta določi kriterije, se podrobneje določijo nameni porabe sredstev, upravičeni stroški in pogoji za dodelitev sredstev.

5. PREDLOG SKLEPA

Na podlagi 44. člena Statuta Občine Žirovnica (Uradni list RS, št. 66/18 – UPB2), predlagam Občinskemu svetu Občine Žirovnica, da v skladu s 73. členom Poslovnika občinskega sveta (Uradni list RS, št. 19/2013 – UPB1, 50/14, 66/18), odlok obravnava in sprejme naslednji

SKLEP

Sprejme se Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Obvoznica Vrba (ŽA 1/E).

Leopold Pogačar
ŽUPAN

Številka: 350-0001/2017

Datum: 20.10.2020

Pripravila:

Domen Zalokar, univ.dipl.inž.grad.

Marija Lužnik, univ.dipl.inž.grad.

PRILOGA:

- Stališča do pripomb na razgrnjen dopolnjeni osnutek Občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN) Obvoznica Vrba (ŽA 1/E)
- Situacija poteka trase na letalskem posnetku
- Odločba MOP, da presoja vplivov na okolje ni potrebna



OBČINA ŽIROVNICA

Breznica 3, 4274 Žirovnica
tel.: 04 5809100, fax: 04 5809109

Številka: 350-0001/2017
Datum: 13.07.2020

**STALIŠČA DO PRIPOMB
NA RAZGRNJE DOPOLNJE OSMUTEK OBČINSKEGA PODROBNEGA PROSTORSKEGA
NAČRTA (OPPN)
ZA OBMOČJE OBVOZNICA VRBA (ŽA 1/E)**

Dopolnjeni osnutek Občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN) za območje Obvoznica Vrba (ŽA 1/E) Občine Žirovnica je bil javno razgrnjen na podlagi javnega naznanila objavljenega v Gorenjskem glasu, dne 15. januarja 2019, na sedežu Občine Žirovnica (v nadaljevanju: Občina) od ponedeljka, 28. januarja 2019, do četrтка, 28. februarja 2019, v delovnem času občinske uprave in na spletnem naslovu <https://zirovnica.si/>. Javna obravnava je bila v sredo, 27. februarja 2019 ob 17.30 uri v sejni sobi Občine Žirovnica.

Zaradi spremembe predvidene oblike križišča v območju navezave na regionalno cesto R2-452/0207 (Žirovnica-Lesce) v km 2+161, je bil dopolnjen osnutek OPPN za območje Obvoznica Vrba ponovno razgrnjen od ponedeljka, 8. junija 2020 do petka, 10. julija 2020, v delovnem času občinske uprave in na spletnih straneh Občine Žirovnica <http://www.zirovnica.si>. Ponovna javna obravnava je zaradi ukrepov proti širjenju koronavirusa potekala v sredo, 24. junija 2020 od 8.00 do 17.00 ure na način, da so se vprašanja, pripombe in predloge lahko poslali na e-naslov marija.luznik@zirovnica.si in bi se nanje sproti odgovorjalo. **Vprašanj in pripomb v času te javne obravnave ni bilo.**

Skladno z določili Zakona o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) (Uradni list RS, 33/2007, 70/2008 - ZVO-1B, 108/2009, 80/2010 - ZUPUDPP, 43/2011 - ZKZ-C, 57/2012, 57/2012 - ZUPUDPP-A, 109/2012, 35/2013 - skl. US, 76/2014 - odl. US, 14/2015 - ZUUJFO,) v povezavi z 273. členom Zakona urejanju prostora (ZUreP-2, Ur. list RS, št. 61/2017) občina prouči pripombe in predloge javnosti in do njih zavzame stališča, ki jih objavi na krajevno običajen način in v svetovnem spletu.

Lastnice in lastnike zemljišč mora občina pisno seznaniti s svojimi stališči glede pripomb in predlogov, ki so jih izrazili v okviru javne razgrnitve (ZPNačrt, 50. člen, 6. odstavek).

Nekatere pripombe so bile vpisane direktno v knjigo pripomb, ki je bila na Občini Žirovnica v času prve razgrnitve dopolnjenega osnutka OPPN za območje Obvoznica Vrba (ŽA 1/E), druge so prispele po pošti ali osebno, nekaj je bilo danih na javni obravnavi in pri 1. obravnavi odloka na občinskem svetu. Za drugo javno razgrnitev so bile dane pripombe po elektronski pošti.

PRIPOMBE Z JAVNE RAZGRNITVE:

1. Več občanov iz različnih naselij občine, največ pa iz Vrbe (skupaj 53)
Pripombi:

- Ne strinjam se s potekom vrisane celotne trase ceste, ker je speljana zahodno od Vrbe.
- Ne strinjam se s potekom vrisane celotne trase ceste, ker je speljana zahodno od Vrbe. Argumenti so bili že velikokrat predstavljeni in so poznani, zato jih ponovno ne bom našteval/a.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto (pobudo k 2. Spremembam in dopolnitvam OPN) umaknila.

2. Občanka z Rodin

Pripomba:

Obvoznica Vrba ima res že dolgo brado, ampak prosim, da komisija še 1x preuči odločitev, za katero se trdi, da je edina možna.

S tem, kar je trenutno predstavljeno je krpanje napačnih odločitev funkcionarjev občine v preteklosti. Ena neprava poteza povzroči najmanj dva nova problema. Pa jih ne bom naštevala, ker ni tema teh pripomb.

Ker ni direktnega odcepa iz avtoceste v Občino Žirovnica, se sedaj išče slabe rešitve med dvema cestama v državni lasti. Če bi bil v pravem času predstavljen in izveden direktni izvoz iz avtoceste za našo občino, bi bile povezovalne ceste bistveno manj obremenjene. Žal pa se takratna »šlamparija« rešuje na račun uničenja kmetijskih površin in nezadovoljstva večine prebivalcev vasi Vrba.

Apeliram na komisijo za pripravo OPPN Obvoznice Vrba, da res zavzame maksimalne napore in preuči dodatne predloge za umestitev in izgradnjo te obvoznice.

Predlagam, da se cesta izpelje tako, da ne uniči kmetijskih obdelovalnih površin. Cesto je možno vkopati že od cesarske ceste naprej (galerija) in narediti kratek predor do priklopa na državno cesto, pa naj bo katera koli obvoznica (vzhodna ali zahodna). Verjamem in zaupam stroki, da je takšne rešitve sposobna izvesti. Res bo nekoliko dražja, ampak Vrba je Prešernova, edinstvena, samo ena in naša slovenska. Prosim, zaščitimo jo v maksimalni meri.

Po svetu se gradijo tuneli pod morjem, dolgi mostovi čez morje ter še in še, samo, da se obdržijo obdelovalne kmetijske površine. V tujini se kulturna dediščina ščiti in te prakse poskusimo vsaj delno »preplonkat«. Zakaj ne bi naredili nekaj drugečnega, posebnega in zanimivega tudi za ostale.

Dve ali tri leta zamude za pametno ureditev ne pomenijo popolnoma nič lahko pa se najde rešitev, ki bo dobra in všečna tudi našim zanamcem. Pustimo našim otrokom, vnukom, pravnukom del kulture, ki smo jo podedovali od naših prednikov. Nikakor nismo pristojni, da tako uničujemo, kar nam je začasno zaupano v varstvo.

Predlagam in prosim, da ne naredite novih napak in res na podlagi predlogov in pogovorov najdete najboljšo rešitev.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. Območje je bilo načrtano na podlagi predhodno izdelane idejne zasnove trase. Načrtano območje tako zajema vkope in nasipe iz idejne zasnove. Deloma se projektirano

rešitev (v nadaljevanju postopka) da prilagajati, v celoti pa je ni možno vkopati (konfiguracija terena, tehnične smernice za projektiranje cest).

3. Blaž Žemlja, Vrba

Pripomba:

V svojih nalogah Neodvisne liste za Žirovnico ste v 12. točki navedli razvoj kmetijstva kot nalogo župana in njegovih svetnikov. V nadaljevanju ste izpostavili cilje: varovanje narave in kulture, kmetijstvo s samooskrbo in občino po meri ljudi. Gradnja zahodne obvoznice bo presekala – drobila večino parcel, po katerih bo potekala, tudi naša. S tem bo onemogočena oz. otežena paša naših krav v poletnih mesecih, saj bodo pašne površine bistveno zmanjšane in s tem neuporabne za pašo. Kot veterinar na območju občine Žirovnica sem seznanjen z opuščanjem kmetovanja, posebej v zadnjih letih. Menim, da bodo neustrezni prostorski ukrepi, ki ne bodo upoštevali potreb dejavnih kmetov, položaj kmetijstva v občini še poslabšali. Glede na promet skozi vas, sem ZA obvoznico, me pa zanima, kako boste nadomestili izgubljene parcele. Ne govorim zgolj o denarju, ampak o preskrbi nadomestnih, strjenih zemljišč z razumno površino in na primernih lokacijah.

Primer: občina odkupi celotna zemljišča, ki jih obvoznica seka in jih kot primerne parcele ponudi oškodovanim kmetom v Vrbi.

Tak način je edina konkretna pot do samooskrbnega kmetijstva, o katerem je toliko govora.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa obvoznice je bila potrjena v sklopu sprejemanja OPN v letu 2011. Občina bo preverila možnost za izvedbo pogodbenih komasacij zemljišč z možnostjo, da Občina nosi stroške postopka.

4. Skupina za trajnostni razvoj Vrbe (STRV)

Pripomba:

Ne strinjam se s potekom vrisane celotne trase ceste, ker je načrtovana **zahodno** od Vrbe.

Trasa zahodno od Vrbe, za katero je občina razgrnila načrte, bo polomija za vas Vrbo, za Občino Žirovnica in za celo Slovenijo!

Argumente našega nestrinjanja z načrtovanim potekom trase po zahodni strani smo že velikokrat našteali, tu pa ponavljamo najpomembnejše:

- Vrba (kamor sodijo tudi okoliška polja) bo za vsa naslednja stoletja izgubila svoj izgled, značaj in kulturnozgodovinski pomen – to je; gručasta vasica sredi travnikov, dragocen državni kulturni spomenik in slovenska kulturna dediščina – zaradi česar ima edinstven pomen v državi in bi jo morala Slovenija in Občina Žirovnica ohraniti v svojem sedanjem izgledu.
- Takole načrtovana cesta, kot je v razgrnjenih načrtih, bo obkrožala malo vasico Vrbo in vsa naslednja stoletja obremenjevala vasico s prometom, ki bo povzročal hrup in smog ter s tem zelo poslabšala kvaliteto življenja vaščanom.
- Načrtovana in razgrnjena trasa za obvoznico poteka kar po sredini parcel rodovitne kmetijske zemlje, ki so v lasti malih kmetov (pretežno iz Vrbe, Breznice in Zabreznice). To dolgoročno pomeni trajno okrniti občinske možnosti za samooskrbo in s tem ogroziti življenje tudi prihodnjim rodovom.

Občina Žirovnica je v preteklosti naredila nekaj (površnih) poskusov, da bi soglasodajalci odobrili katero od bolj zaželenih vzhodnih tras, vendar je po našem mnenju pri pripravi vzhodne trase premalo sodelovala z nami – vaščani (oz. s STRV). Občina je sama risala in predlagala take trase, ki so bile za soglasodajalce nesprejemljive (»v« ali »preblizu« zaščitene območja kulturne krajine).

Vaščani Vrbe smo enotni, da bi bila boljša trasa, ki bi šla vzhodno od Vrbe.

V STRV smo mnenja:

- da bi občina morala predlagati soglasodajalcem traso, ki bi šla vzhodno od vasi in pri načrtovanju trase upoštevati usmeritve soglasodajalcev,

- v pripravo trase pa bi občina morala bolj vključiti zainteresirano javnost (vaščane, STRV).

V STRV bomo podprli traso za obvoznico Vrbe, ki :

- bo Vrbo razbremenila,
- ne bo vplivala na njen vaški značaj in kulturnozgodovinsko podobo,
- bo manj okrnila kmetijske parcele malih kmetov in zadružno zemljo, ker bo potekala po robu parcel,
- bo voznikom omogočala lažjo in krajšo pot do cilja v smeri na vzhod (proti dostopu na avtocesto oziroma proti Lescam in Ljubljani).

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto (pobudo k 2. Spremembam in dopolnitvam OPN) umaknila.

V osnovi predstavlja gradnja obvoznice umik prometa iz središča vasi. Občani so navajeni uporabe poti skozi Vrbo, zaradi česar menimo, da prečna povezava, ki bi bila bolj oddaljena od vasi, problema velikega prometa skozi Vrbo ne bi rešila.

5. Občanka z Breznice

Pripomba:

Moja želja je, da je obvoznica Vrba po vzhodni strani. Za »javno dobro« prislunite ljudem.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto, s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto umaknila.

6. Občanka z Vrbe

Pripomba:

Ne strinjam se s potekom vrisane celotne trase ceste. Vrba je posebna vas, je biser, kulturna zibelka Slovenije, je podoba raja. S takšnim posegom bi to podobo neodgovorno spremenili, raj pa uničili.

Verjamem, da obstaja odlična rešitev na vzhodni strani, kakršno si želimo in je edino sprejemljiva in logična.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto, s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto umaknila.

7. Občanka z Vrbe

Pripomba:

Menim, da je predlagana zahodna obvoznica preblizu naselja. Obvoznica Vrba bi morala biti speljana daleč proč od naselja, ne bi smela oškodovati nobenega vaščana (uničenje pašnikov, pridelovalnih površin, onesnaženje s hrupom, izpušnimi plini, uničenje izgleda prelepe vasi Vrba,...). Zahodna obvoznica bi marsikaterega vaščana razžalostila in oškodovala njegov bivalni prostor, njegov dom.

Kot vaščanka vasi Vrba (tu živim že celotno svoje življenje, stalno se vračam domov), vas prosim za posluš in razumevanje mene in ostalih sovaščanov. Vrba je lepa vas, obdana z naravo in naj ostane srečna, draga vas domača.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto, s katero so vsi soglašali.

8. Dva občana z Vrbe

Pripomba:

Ne strinjam se s potekom trase ceste, ker poteka tudi čez parcele št. 570, 572//1 k.o. Zabreznica, katere lastnik sem.

Z obvoznico rešujete promet obrobni vasem pod Stolom, ki se za najbližji dostop do avtoceste in krajev radovljiške občine poslužujejo poti skozi vas Vrba.

Z zahodno obvoznico se ne morem strinjati, ker bo potekala po mojem zemljišču št. 570, 572//1 k.o. Zabreznica. Travniki bo presekala in bo za nadaljnje kmetovanje neuporabna. Na zaščiteni kmetiji ekološko kmetujemo. Kmetija ima certifikat ekološkega kmetovanja, zato je podvržena vsakoletnim kontrolam kakovosti zemljišč. Prav ta travnik je tudi več vreden, ker je v neposredni bližini za pašo ovac.

Če že mora cesta potekati skozi Vrbo, bi bila za vas primerna le vzhodna obvoznica, ker bi tudi v Vrbi rešila kar nekaj prometnih zagat. Lastniki zemljišč okrog cerkve sv. Marka imajo edino prevozno pot skozi Ribčevo dvorišče. Tudi če bomo Žirovniški občani odkupili Ribčevo domačijo, bo potrebno narediti še eno pot vzhodno od Ribčevine. Prehod med Prešernovo rojstno hišo in Ribčevo domačijo (ali karkoli že tam bo) verjetno ne bo primeren tudi za traktorske prevoze na bližnje travnike in njive.

Vrba je majhna vas, ki se ni prav dosti širila prav zato, ker naj bi Sloveniji pomenila enega od biserov tudi v prihodnje in naj bi čim bolj spominjala na vas iz časov rojstva našega vaškega genija Franceta Prešerna. Tudi če bi se vsi Vrbanji združili in skupno dokazovali prednosti naše vasi, smo proti večinskim interesom soobčanov nemočni. Vrbo bi lahko že v času dvestoletnice rojstva F. Prešerna s pomočjo vse države »pozlatili«, pa nam je ta trenutek

zdrsel skozi prste. Tudi cesta je bila zastavljena tako, da bi čim manj ranila Vrbo, obiskovalcem pa več ponujala.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto, s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto umaknila.

Glede problematike dostopa do cerkve Sv. Marka in lastniških parcel, je Občina Žirovnica že poskušala omenjeno pot prestaviti na vzhodno stran stanovanjskega objekta, vendar Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, enota Kranj ni izdal pozitivnega soglasja. Omenjena problematika bo z nakupom nepremičnin s strani Občine in Ministrstva za kulturo urejena.

9. Ana Perko, Vrba

Pripomba:

S potekom vrisane celotne cestne trase se ne strinjam, ker bi se s tem problem hrupa zgolj prestavil na zahodni del vasi, niti ne verjamem, da se bo promet skozi vas s to obvoznico bistveno razredčil. Promet skozi Vrbo je po mojih skromnih opažanjih povečan na račun voznikov, ki so namenjeni v smer proti Lescam, ne v smer Jesenic. Četudi bo speljana obvoznica po Z strani, se bo po mojem mnenju večina voznikov še vedno odločila za krajšo pot, ki pa je že obstoječa skozi vas.

Z izgradnjo obvoznice bi se prav tako izgubil pristen utrip vasi, Vrbo bi odrezali od ostalih vasi na račun prekinjenih sprehajalnih poti, s katerimi se lahko zaradi zavidljivih razgledov na Stol in njegove sosede ter sožitja z naravo in tišino lahko pohvalimo pred marsikom. Bi res radi porušili to idilo?

Ljudje iz celega sveta hodijo občudovat to ljubko, preprosto Prešernovo vasico, ki se ponaša s svojim značajem in mirnim življenjskim tempom, ki pa se bo porušil v tistem trenutku, ko se bo po »super«¹ novi obvoznici pripeljal prvi avtomobil.

Razumem vaščane, ki živijo v središču, da so naveličani prometa, sedaj pa naprošam, da oni razumejo nas. Po 25 letih življenja na vasi, kjer sem zjutraj lahko uživala v miru in tišini, se bom sedaj spopadala z novo povzročenim vrvežem, ki bo sledil večletnemu ropotanju delovnih strojev? Kot študentka, ki se je v 6 letih študija v Ljubljani z veseljem za vikende vračala domov prav zaradi tega miru in idile, ki ga je omogočala in ga še omogoča Vrba s svojim značajem, lahko rečem, da bi s to »kvazi«² modernizacijo povzročili, da se Vrba ne bo več kaj prida razlikovala od hrupne Ljubljane, pred katero sem bežala.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati. Glede na število vozil, ki zdaj gravitirajo skozi Vrbo se pričakuje zmanjšanje obremenitve s hrupom, saj enakomerna vožnja povzroča manj hrupa, kot ustavljanje in speljevanje. Poleg navedenega je glavna os ceste speljana mimo vasi, odcep v vas pa predviden kot stranski priključek, zaradi česar ocenjujemo da se bo večina voznikov ognila vasi Vrba – ne glede na to, da se na regionalno cesto priključi na zahodni strani in večji del prometnega toka poteka proti Lescam. Časovno

bo zahodna obvoznica ugodnejša, saj medsebojno umikanje vozil skozi vas vzame kar nekaj časa, zlasti v konicah, ko je promet najgostejši.

10. Franc Perko

Pripomba:

Z osnutkom zahodne obvoznice se ne strinjam. Predvsem me moti hrup, ki ga bo obvoznica v ta del vasi, kjer ga prej ni bilo. Parcelo, na kateri smo postavili hišo, smo kupili na podlagi miru in oddaljenosti od ceste. S tem bomo prikrajšani za to, kar smo pri nakupu iskali.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostra, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati. Prostor je živa stvar in se spreminja, novi časi prinašajo nove potrebe, posledično tudi nove ureditve. V sklopu priprave projektne dokumentacije, se bo preveril tudi vpliv hrupa na okolje in po potrebi se bodo zavzeli potrebni ukrepi za njegovo zmanjšanje.

11. Anica Perko

Pripomba:

Z zahodno obvoznico se ne strinjam. Takrat, ko sva z možem kupovala zazidljivo parcelo, sva s tem, ko je bila krajna parcela, sva jo tudi dražje plačala. Danes pa bi ta trasa prinesla več hrupa v delu, ki ga prej ni bilo.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostra, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati. Prostor je živa stvar in se spreminja, novi časi prinašajo nove potrebe, posledično tudi nove ureditve. V sklopu priprave projektne dokumentacije, se bo preveril tudi vpliv hrupa na okolje in po potrebi se bodo zavzeli potrebni ukrepi za njegovo zmanjšanje.

12. Nejc Perko

Pripomba:

Ne strinjam se z novo vrisano zahodno obvoznico, ker s tem, da bi razbremenili center Vrbe, bi se hrup prenesel na ta del vasi, kjer prej hrupa ni bilo, s tem pa po tej cesti ne bi vozila samo vozila, kot so lahko vozila skozi jedro, ampak tudi večja in s tem glasnejša (avtobusi, tovornjaki). S to obvoznico bi se ta problem samo prestavil in poslabšal – povečal. S to postavitvijo bo cesta prišla pred prag hiše, kjer je bil prej travnik in s tem močno poslabšala kvaliteto bivanja. Je to res rešitev? Za prebivalce jedra že, samo zakaj na račun drugih. Bojim se pa, da posluha za vzhodno obvoznico ni zaradi drugih interesov, ne samo zaradi varovanega območja in vedute.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostra, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati. Prostor je živa stvar in se spreminja, novi časi prinašajo nove potrebe, posledično tudi nove ureditve. V sklopu priprave projektne dokumentacije, se bo preveril tudi vpliv hrupa na okolje in po potrebi se bodo zavzeli potrebni ukrepi za njegovo zmanjšanje.

13. Franci Perko, Vrba

Pripomba:

- z obvoznico se bo povečalo število težkih vozil mimo Vrbe, s čimer se bo znatno povečalo onesnaženje ozračja,
- zaradi večjih hitrosti po obvoznici in večjega števila težkih vozil, se bo neprimerno dvignil nivo hrupa v primerjavi s hrupom vozil skozi Vrbo. Z obvoznico se bo ta problem povečal in ne zmanjšal. Zato je sprejemljiva edino poglobljena varianta (v kombinaciji z nasipom proti vasi)!

Stališče: Pripomba se delno upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati. Prostor je živa stvar in se spreminja, novi časi prinašajo nove potrebe, posledično tudi nove ureditve. V sklopu priprave projektne dokumentacije, se bo preveril tudi vpliv hrupa na okolje in po potrebi se bodo zavzeli potrebni ukrepi za njegovo zmanjšanje.

Območje je bilo načrtano na podlagi predhodno izdelane idejne zasnove trase. Načrtano območje tako zajema vkope in nasipe iz idejne zasnove. Deloma se projektirano rešitev (v nadaljevanju postopka) da prilagajati, v celoti pa je ni možno vkopati (konfiguracija terena, tehnične smernice za projektiranje cest).

V tekstualnem delu odloka se dopolnijo določila na način, da se mora trasa maksimalno, kar je mogoče, vkopati, brežine pa zatraviti in zasaditi (9. odstavek 21. člena).

14. Boris Vene, Vrba

Pripomba:

Kot sem že večkrat javno dejal, je predvidena trasa zahodno od Vrbe po mojem mnenju **EKOLOŠKA KATASTROFA**. Tokrat dodajam tudi to, da bo določene, ki so jo potrdili, potrebno pozvati na odgovornost...

Naj obrazložim:

- Trasa zahodno od Vrbe, za katero je občina razgrnila načrte, bo polomija za vas Vrbo, za Občino Žirovnica in za celo Slovenijo! Vrba (kamor sodijo tudi okoliška polja) bo za vsa naslednja stoletja izgubila svoj izgled, značaj in kulturnozgodovinski pomen – to je; gručasta vasica sredi travnikov, dragocen državni kulturni spomenik in slovenska kulturna dediščina –zaradi česar ima edinstven pomen v državi in bi jo morala Slovenija in Občina Žirovnica ohraniti v svojem sedanjem izgledu.
- Takole načrtovana cesta, kot je v razgrnjenih načrtih, bo obkrožala malo vasico Vrbo in vsa naslednja stoletja obremenjevala vasico s hrupom in smogom ter s tem zelo poslabšala kvaliteto življenja vaščanom.
- Načrtovana in razgrnjena trasa za obvoznico poteka kar po sredini parcel rodovitne kmetijske zemlje, ki so v lasti malih kmetov (pretežno iz Vrbe, Breznice in Zabreznice). To dolgoročno pomeni trajno okrniti občinske možnosti za samooskrbo in s tem ogroziti življenje tudi prihodnjim rodovom.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe (katere član ste bili tudi sami) so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti – vaši argumenti po ohranjanju

kulturne dediščine so bili tudi argumenti Ministrstva za kulturo, zaradi česar niso izdali pozitivnega soglasja.

Občina je zato to varianto umaknila.

V sklopu priprave projektne dokumentacije, se bo preveril tudi vpliv hrupa na okolje in po potrebi se bodo zavzeli potrebni ukrepi za njegovo zmanjšanje.

Občina bo preverila možnost za izvedbo pogodbenih komasacij zemljišč z možnostjo, da Občina nosi stroške postopka.

15. Rozalija Vene, Vrba

Pripomba:

Velika preobremenjenost ceste skozi Vrbo je res problematična, vendar vrisana cesta, kjer naj bi potekala obvoznica, vsekakor ni rešitev. Istočasno, ko bi se razbremenil promet skozi Vrbo, bi pa nastala velika ekološka katastrofa, kjer bi bila škoda potem nepopravljiva.

Celo življenje (76 let) stanujem v Vrbi, kar mi je v veliki ponos, saj imamo neprecenljivo kulturno dediščino, čudovite sprehajalne in predelovalne površine ter predvsem zdravo okolje, ki pa se bo spremenilo v nočno moro.

Želim si, da bi tudi moji nasledniki lahko uživali v čistem zraku, brezskrbnih sprehodih, pogledih na čudovite gore in predvsem, da bi lahko pridelovali lastno hrano in bili s tem čimbolj samooskrbni.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostra, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

V sklopu priprave projektne dokumentacije, se bo preveril tudi vpliv hrupa na okolje in po potrebi se bodo zavzeli potrebni ukrepi za njegovo zmanjšanje.

Občina bo preverila možnost za izvedbo pogodbenih komasacij zemljišč z možnostjo, da Občina nosi stroške postopka.

16. Darko Rikanović, Moste

Pripomba:

Celotna vrisana trasa ceste, ki je speljana zahodno od Vrbe je velika katastrofa in se z njo ne strinjam. Storjeno bo ogromno škode. Spremenil se bo njen izgled, zmanjšal se bo obseg čudovitih travnikov in obdelovalnih površin, ki nosijo v sebi še rodovitno zemljo. Naravno bi morali čim bolj ohraniti takšno kot je. Predvsem pa bi morala Vrba ostati čim bolj avtentična, saj je to zibelka slovenske kulture, ki pritegne ogromno ljudi, tudi izven naših meja.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostra, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati. Prostor je živa stvar in se spreminja, novi časi prinašajo nove potrebe, posledično tudi nove ureditve. V sklopu priprave projektne dokumentacije, se bo preveril tudi vpliv hrupa na okolje in po potrebi se bodo zavzeli potrebni ukrepi za njegovo zmanjšanje.

17. Občan iz Zabreznice

Pripomba:

S predlagano zahodno obvoznico se ne strinjam, ker:

- ni v skladu z načeli ekonomičnosti in ekologije, saj večina prometa gravitira v smer Lesce,
- predvideni priključek na magistralno cesto Jesenice-Lesce je predviden na odseku, ki ne omogoča pregleda v smeri Jesenic. Vključevanje na magistralko bo skrajno

nevarno. Na to lokacijo je lahko predvidel priključek samo nekdo, ki ne pozna situacije!

- vprašanje: kdo bo prevzel odgovornost v primeru težjih poškodb ali smrtnih žrtev: župan, občinski svetniki, projektant?
- predlagana varianta bo samo prinesla probleme iz ene strani na drugo stran vasi
- eden od argumentov proti vzhodni obvoznici je tudi pokvarjena veduta. Dejstvo je, da jo pokvari tudi zahodna varianta

Menim, da bi se morali še vedno prizadevati za edino sprejemljivo opcijo:

Vzhodna varianta za cerkvijo sv. Marka, kjer bi morala biti cesta vkopana in pokrita.

Omenjena opcija ne bi motila nikogar.

Poudarjam, da razumem vaščane, ki sedaj živijo ob obstoječi cesti in imajo dosti vsega, vendar to še ne opravičuje principa, da se problem prenese na drugo stran vasi.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto, s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto umaknila.

Glede priključevanja na regionalno cesto na južni strani, so bile podane smernice Direkcije RS za infrastrukturo, ki priključevanje ustrezno urejajo z vidika prometno varnostnih in tehničnih zahtev.

18. Občanka iz Vrbe

Pripomba:

Katastrofa!

Mojo in našo lepo vasico izpod Stola želite obdati s cesto z vseh strani. S tem pa uničiti naš rovt oz. njivo, ki predstavlja za nas neprecenljivo vrednost.

Na tej njivi, ki je naša edina zemlja, ki jo imamo, pridelujemo hrano za lastne potrebe. To je v današnjem svetu še kako pomembno, glede na to, kako je naš planet uničen in onesnažen. Hrana, ki jo kupujemo, pa vsebuje vedno več konzervansov in strupenih snovi za naše zdravje.

Zdaj nam želite zaradi obvoznice vse to uničiti!

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati. Prostor je živa stvar in se spreminja, novi časi prinašajo nove potrebe, posledično tudi nove ureditve.

Občina bo preverila možnost za izvedbo pogodbenih komasacij zemljišč z možnostjo, da Občina nosi stroške postopka.

19. Občanka z Vrbe

Pripomba:

Odločno sem proti zahodni obvoznici, zakaj? Uničili boste celotno zahodno polje. 10. kmetom boste prepolovili parcele in tudi meni njivo, ki jo že 60 let obdelujemo. Zakaj obvoznico hočete speljati čisto blizu vasi Vrba?

Vem da zato, da se ognete Zupanovi, po domače Vrbanovčevi parceli, ki meji na našo.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

Zmotno je mišljenje, da Občina lahko v celoti in neodvisno od državnih organov ureja svoj prostor. Občina lahko predlaga ureditev, nosilci urejanja prostora pa, s svojimi pogoji in argumenti vezanimi na svoje strokovno področje, podajo končno pozitivno ali negativno oceno oz. mnenje.

Parcela, ki jo navajate, je ravno tako znotraj trase previdene obvozne ceste.

Občina bo preverila možnost za izvedbo pogodbenih komasacij zemljišč z možnostjo, da Občina nosi stroške postopka.

20. Občan z Vrbe:

Pripomba:

Ne strinjam se s potekom trase ceste, ker poteka tudi čez parc. št. 519/1, katere lastnik sem.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

Občina bo preverila možnost za izvedbo pogodbenih komasacij zemljišč z možnostjo, da Občina nosi stroške postopka.

21. Občanka z Vrbe

Pripomba:

Menim, da obvoznice ne potrebujemo. Promet skozi »ozko grlo« poteka tekoče, ni zastojev, ni nesreč, tudi promet se ni povečal. Že več kot 20 let se vozim vsak dan v/iz službe, pa v povprečju srečam 1-2 vozili. Če vas skrbi za varnost nekaterih občanov Vrbe, vas bo, ko boste zgradili še 3 ceste (že tako majhna vas, bo obkrožena s cestami) moralo skrbeti za vse vaščane Vrbe. Obvoznica pomeni, da se zgradi izven naselja. Zahodna trasa je načrtovana v bližini hiš, čez travnike, kjer se pase živina, se obdeluje zemlja za lastne potrebe. Je sprehajalna pot otrok iz vrtca, šolarjev, mamic z otroki, občanov...Nam boste še to vzeli!! Rekli boste: »Obvoznico sem obljubil občanom.« V preteklosti je bilo tudi že kaj obljubljeno, pa ni bilo realizirano. Starejši občani že več kot 20 let čakajo na dom starejših. Mislim, da bi morali imeti starejši ljudje in otroci (kakšno večje igrišče za razvedrilo otrok in mladine) prednost pred gradnjo novih cest in objektov, ki niso nujno potrebni.

Kateri voznik, ki se mu zjutraj mudi v službo, bo peljal po zahodni obvoznici in si podaljšal pot. Vračanje iz službe –pa ravno tako, po krajši poti, torej skozi »ozko grlo«. Z zahodno obvoznico se promet ne bo bistveno zmanjšal, škoda uničene zemlje pa bo nenadomestljiva.

V časopisu Gorenjski glas sem prebrala članek »Ministrica za kmetijstvo med župani«. V članku omenjate pomoč za zagon dejavnosti za mlade kmete in pridobitev sredstev za razvoj podeželja. Super, se strinjam. Rada imam podeželje. Vendar, če želite v vsaki vasi zidati in uničevati rodovitno zemljo in čisti zrak, koliko časa bo to še podeželje.

V naš kraj(občino) prihaja vse več turistov. Uživajo v lepoti narave, sprehajalnih poteh, kulturni dediščini in kulinariki. Ne zanimajo jih ceste, hiše ali industrijska cona.

Ne spremenite nam podeželja v mesto!

Stališče: Pripomba izraža mnenje.

V sklopu priprave idejne zasnove projekta, ki je predstavljal strokovno podlago za OPPN, je bilo v letu 2012 izvedeno štetje prometa. Rezultati ne potrjujejo vašega mnenja o količini prometa, saj je štetje pokazalo, da se po lokalni cesti skozi Vrbo pelje 1454 vozil/dan.

Občina bo preverila možnost za izvedbo pogodbenih komasacij zemljišč z možnostjo, da Občina nosi stroške postopka.

22. Občanka z Vrbe

Pripomba:

Ne strinjam se s potekom trase zahodne obvoznice, ker poteka tudi čez parc. št. 574, 575 in 576/3 k.o. Zabreznica. Ker je speljana zahodno od Vrbe, kar ni funkcionalno glede na glavnino prometa skozi Vrbo, ki zavije proti vzhodu.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto, s katero so vsi soglašali.

Vaša navedba glede prometnega toka je dejstvo, ki ga je pokazalo tudi štetje prometa 2012, kar pa pri nosilcih urejanja prostora ni bil zadosten argument.

Glavna os ceste je speljana mimo vasi, odcep v vas pa predviden kot stranski priključek, zaradi česar ocenjujemo da se bo večina voznikov ognila vasi Vrba – ne glede na to da se na regionalno cesto priključi na zahodni strani in gre večji del prometnega toka poteka proti Lescam.

23. Matej Frelih, Vrba

Pripomba:

Trasa zahodne obvoznice ni praktična. Glede na informacijo, da se prodaja Ribčeva domačija in interesa občine za nakup, bi bilo bolj priročno, da je obvoznica speljana vzhodno od Vrbe.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto, s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto umaknila.

Sama trasa obvoznice Vrba nima vzročne zveze z nakupom omenjenih nepremičnin, saj le te v psotopku pridobivanja smernic in stališč nosilcev urejanja prostora, niso bili ovira za izdajo pozitivnega soglasja.

24. Marko Hribernik, Vrba

Pripomba:

Ne strinjam se s potekom vrisane celotne trase ceste, ker je speljana zahodno od Vrbe. Po parceli št. 965/2, poteka tudi služnostna pot, dovod elektrike ter optičnega kabla.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Nosilci urejanja prostora so v svojih smernicah posredovali podatke o obstoječih vodih in so vključeni v grafični del Odloka. V tekstualni del Odloka so vključene smernice posameznih nosilcev urejanja prostora (med drugim tudi upravljavcev različnih infrastrukturnih vodov), ki jih bo treba upoštevati pri pripravi projektne dokumentacije in niso ovira za pripravo OPPN in v nadaljevanju projektne dokumentacije za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja ter projektov za izvedbo.

25. Občanka z Vrbe:**Pripomba:**

Potek predlagane razgrnjene trasev več točkah ni dobro zasnovan. Predvsem zato, ker ne upošteva dolgoročnega razvoja okolja, v katerega je položena oz. le-ta ni izdelan v zadostni meri. Zato si z vidika razvoja, na teh zemljiščih, lahko naredimo več škode kot koristi.

Obvoznica Vrba je v razvojnem načrtu občine že dolgo časa in je zaradi preobremenjenosti obstoječe ceste skozi Vrbo rešitev problematike nujna, vendar bi bilo potrebno najprej izdelati podrobnejši plan razvoja tega dela okolja – časa za to je bilo dovolj in šele nato vanj umestiti novo cesto, ki bi tako zadostila vsem razvojnim potrebam. Ker temu ni tako, se bo delala nova cesta zgolj zaradi preobremenjene obstoječe ceste, kar je sicer dober razlog za predlagano, vendar še zdaleč ne zadosten.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto, s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto umaknila.

V času sprejetja OPN (ko je bila načrtovana trasa OPPN) dokumentacija, ki jo navajate ni bila predpisana in se ni izdelovala. Izdelan je bil Razvojni program Občine Žirovnica 2009 - 2016 z elementi do leta 2020 in noveliran maja 2014, v katerem je v prioriteti 2 – okoljska infrastruktura in skrbno urejanje prostora navedena umestitev in razlogi za obvoznico Vrba. V procesu priprave in javne obravnave omenjenega dokumenta niso bili izpostavljeni pomisleki kot jih navajate v pripombi.

26. Barbara Kunstelj, Vrba**Pripomba:**

Ne strinjam se s potekom vrisane celotne trase ceste, ker je speljana zahodno od Vrbe in bo s svojim potekom bistveno spremenila izgled, značaj in pomen vasi!

Predlagan potek trase za Vrbo ne predstavlja rešitve, ampak katastrofo! Ker napoveduje spremembo dosedanjega značaja vasi. In ker je Vrba slovenska, dragocena in opevana kulturna dediščina. Mnogo več je, kot le ena od vasi, kjer bi smeli početi karkoli, da zadovoljimo le ozke potrebe žirovniških občanov. Vrba je velik kulturni spomenik. Je gručasta vas, obdana s travniki, kjer se še biva v sožitju človek-narava. Ko bomo z moderno cesto porušili ravnotežje med naravo in človekom, ter za vsa naslednja stoletja spremenili značaj in

izgled vasi, bo kvaliteta življenja v vasi bistveno slabša, Vrba pa uničena zibelka slovenske kulture in nikoli več dragocen ponos slovenstva!

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

V primeru umestitve obvoznice Vrba gre za širši interes, ki zajema kar nekaj vasi. V letu 2013 je bila za zahodno varianto izvedena anketa med prebivalci občine Žirovnica z vzorcem 272 občanov. Iz ankete izhaja, da 89% sodelujočih meni, da je obvoznica Vrba potrebna. Iz ankete je tudi razvidno, da je samo 16% anketiranih mnenja, da je zahodna obvoznica nesprejemljiva.

27. Andrejka Čufer, Vrba

Pripomba:

Predlagana trasa obvoznice se mi zdi nesprejemljiva, saj je nelogična glede na njen osnovni namen-povezavo občanov v smeri Lesce oz. dostopa do avtoceste. Poleg tega se brez občutka za varovanje rodovitne zemlje zareže v parcelacijo vseh kmetijskih zemljišč, preko katerih je načrtovana.

Ne strinjam se tudi s postopki preteklih let, ki so pripeljali do tako nesmiselne rešitve: premalo upoštevanja javnosti –npr. sodelovanje s STRV je bilo nezadostno (dejansko smo konkretno komunicirali le trikrat v vseh letih, v javnosti pa se občina večkrat pohvali z dobro komunikacijo), neupoštevanje volje lastnikov zemljišč (celo prekategorizacija zemljišč brez njihove vednosti), premalo iskrena in neresna prizadevanja za vzhodno traso. Zadnja občinska odločitev potegne predlog vzhodne trase, ki je bil predložen v presojo, je izgledal narisana po liniji najmanjšega napora, z nelogičnim odmikom od cesarske ceste, osnutek je že na prvi laični pogled klical po zavrnitvi pri soglasodajalcih, za pripravo le-tega pa je bilo potrebno skoraj eno leto in seveda-brez vključevanja javnosti. S tem zavlačevanjem s strani občine (čeprav so soglasodajalci spodbujali k izdelavi novega predloga in obljubili prednostno obravnavo) se je še poglobilo nezadovoljstvo sovaščanov, ki vsakodnevno morajo prenašati bližino preobremenjene ceste in se je razkol med vaščani glede rešitve problema še povečal.

Obvoznico Vrbo vidim kot posledico mnogih napačnih in samovoljnih odločitev v preteklih letih. Cesta se logično navezuje na rondo pred cerkvijo (ki mu tudi javnost nasprotuje), rondo pa na neposrečeno lokacijo občinske stavbe. Zapravljena je bila tudi priložnost direktne priključitve na avtocesto. Ena napačna odločitev potegne za seboj vse naslednje in potrebno je s tem prekiniti. Obvoznica Vrba je torej posledica preteklih napak, ki pa jih vas Vrba ne namerava plačevati na tako radikalen način. Umestitev ceste ni dovolj premišljena, kliče pa po dodatni pozidavi kmetijskih zemljišč ob njej, med tem, ko vsako vas »krasi« nekaj stavbnih ruševin.

Sem ena od tistih žensk, ki vsako žlico zemlje od pranja solate dosledno zliva nazaj na vrt, zato se ne strinjam z načrti, ki nameravajo žrtvovati toliko rodovitne zemlje za napake preteklih let in nasprotujem predlogu ŽA 1/E obvoznice.

Stališče: Pripomba se ne upošteva, deloma izraža mnenje.

Trasa zahodne obvoznice Vrba je bila potrjena s sprejemom OPN Občine Žirovnica v letu 2011. Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto, s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe (katere članica ste tudi vi) so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti. Občina je zato to varianto umaknila.

28. Občanka z Vrbe

Pripomba:

Ker se mi zdi škoda najboljšega kmetijskega zemljišča, razmislite o drugi varianti. Ne strinjam se z zahodno obvoznico.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

29. Franc Legat, Zabreznica

Pripomba:

Na občini visi zadnja verzija za obvozno cesto okoli Vrbe. Trasa za starejše domačine ni dobra, ker pobira preveč zemlje. Vzemite si še malo časa za ponovno oceno. Že leta 1982 se s KS Žirovnica, Občino Jesenice in raznimi muzealci nismo mogli odločiti za staro »vzhodno varianto«. Proti so bili za mene provokativno Vrbanji in tudi Kranjski muzej. Vrhovom je pasalo nasprotovanje, pa še to: le kako naj ceste določajo razne agencije, ki jih ne uporabljajo. Nova varianta ni v skladu z vizijami liste za Žirovnico, pogledajte si prvo verzijo kaj bomo naredili s kmetijstvom. Asfaltirajte že enkrat staro cesto in uredite poleg kolesarsko pot proti Mošnjam. Prav tako je treba ustrezno urediti obe poljski poti in prehode čez progo. Krvavo rabimo urejeno kmečko zemljo, zato ne delajmo napak. Če gledamo novo traso in stezo mimo »kmetije« od Stagen do Šmita nad Vrbo, res zelo malo zemlje ostane. V tem slučaju bi bila cesta najcenejša skozi Stagne.

Še enkrat: naj ne trasirajo ceste agencije, pač pa domači uporabniki.

Prav dobro veste, kako se stvari streže in kako bi najlažje sprostili promet skozi vasi.

Torej končno odločajte sami, brez raznih služb, ki se odpeljejo z avtom in pošljejo račun.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

Zmotno je mišljenje, da Občina lahko v celoti in neodvisno od državnih organov ureja svoj prostor. Občina lahko predlaga ureditev, nosilci urejanja prostora pa s svojimi pogoji in argumenti, vezanimi na svoje strokovno področje, podajo končno pozitivno ali negativno mnenje.

30. Stanislav Rakar, Zabreznica

Pripomba:

Ob projektu obvoznica Vrba ŽA1/E oz. spreminjanju OPPN-a naše občine Žirovnica, bi po mojem skromnem kmečkem mišljenju (pa se na koncu vedno izkaže, da je preudarna kmečka logika še najboljša rešitev- tudi pokojni predsednik vlade J. Drnovšek je imel tak pristop) veljalo naslednje:

1. Osnovno vodilo pri vseh projektih v naši občini in tudi širše – da ne pozidavamo (oz. čim manj) obdelovalne zemlje - še manj orno zemljo – ker jo imamo pač samo izposojeno od zanamcev-naslednjih generacij.
2. Da se s pripravo oz. izvedbo tega projekta počaka do naslednjih lokalnih volitev, oz. odloži vsaj za dve leti in se med tem časom izvede naslednje – spodaj navedene ukrepe za razbremenitev prometa skozi Vrbo.
3. Da izkoristimo in izboljšamo možnosti, ki so na voljo in sicer – naprej:
 - a. preplastiti in dograditi pločnik (kolesarsko stezo) od Zabreznice do Rodin (Občina Radovljica načrtuje popravilo cestišča (širitev) iz Hraš do Rodin (občinske meje)
 - b. asfaltiranje celotne trase cesarske ceste v naši občini ter še odseka poljskih poti od Osvalda do magistralke ter v Zabreznici od Fržinca do magistralke (saj se pripravlja drugo leto prenova gorenjske železniške proge in bodo prehodi preko le-te vsaj delno zaščiteni – semaforji, zapornice,...). Ti dve poljski poti naj ne bi prekategorizirali, ostali naj bi namenjeni predvsem za kmetijstvo – tako urejenih je v tujini veliko poti...
 - c. šele po izvedbi teh del – vložek v to bi bil znatno manjši od predvidenih/ocenjenih 1.300.000 € za obvoznico, bi se bilo smiselno odločati najprej in obenem še radikalizirati promet skozi Vrbo (semaforji, dovolilnice,...), sicer pa bi zgoraj navedene rešitve znatno zmanjšale promet skozi Vrbo.
4. Končno, če vse to ne bi zadoščalo, bi se lotili obvoznice, vendar ne po varianti ŽA1/E, ki tako strahovito zareže v obdelovalno – orno zemljo in grozi s pozidavo vse preostale okolice ter trase, pač pa bi bila najboljša in najbolj smiselna varianta po trasi stagen, ki so tako ali tako že degradirane s plinovodom in še štirimi el.daljinovodi. Pustili naj bi npr. zahodni del drevoreda, traso kolovoza in vzhodnega drevoreda pa uporabili za cestišče – s tem bi znatno pridobili tudi sosednji lastniki km. zemljišča, saj v senci ni dosti prirasta. Sama dolžina te trase bi bila znatno krajša – izvedla pa naj bi se le pod pogojem, če prej navedene rešitve ne bi zadoščale (potrebna pa bi bila vztrajnost in iznajdljivost v postopkih z naravovarstveniki, Zavodom za kulturno dediščino. Pa če čakamo že od leta 1980 – se splača še malo potrpeti.

Pa še to: Pod enakim vodilom, da se ne pozidava kmetijskih zemljišč, je treba pristopiti tudi k projektu doma za ostarele: odkupiti lokacijo karavle v Mostah in na nasprotni strani cestišča urediti morebiti manjkajoča parkirna mesta.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

V pripravi je projekt nadaljevanja ureditve državne ceste do krožišča. Tudi v nadaljevanju gre za državno cesto, ki je v pristojnosti države.

Nadgradnja železniške proge je v pripravi in s tem povezane ureditve ali ukinitve prehodov preko proge. Vse ureditve so v domeni Direkcije za infrastrukturo.

Omenjene poljske poti potekajo znotraj varovanega območja kulturne dediščine, kar pomeni, da je treba ob kakršnihkoli posegih pridobiti soglasje Zavoda za varstvo kulturne dediščine, ki pa ni naklonjen takšnim ureditvam.

Pogoj Zavoda za varstvo narave v izdanih smernicah je ohranjanje drevoreda v čim večji meri.

Območje za dom za ostarele je predvideno na Selu, južno od zdravstvenega doma in večstanovanjskega objekta in ni bil predmet javne razgrnitve in javne obravnave.

31. Občanka z Most

Pripomba:

Ne strinjam se s potekom vrisane celotne trase ceste, ker je speljana zahodno od Vrbe. Predvsem zato, ker se prečka veliko parcel obdelovalne zemlje.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

32. Neža Ajdišek, Breg

Pripomba:

Ne strinjam se s trenutno vrisano traso, saj po mojem mnenju premalo upošteva mnenje vseh vaščanov in premalo temelji na strokovnih argumentih. Predlagam, da se v večji meri upošteva mnenje strokovnjakov s področja urbanizma in ob tem upošteva, da je potrebno posebno skrb nameniti varovanju najboljših kmetijskih zemljišč v naši občini.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

Zmotno je mišljenje, da Občina lahko v celoti in neodvisno od državnih organov ureja svoj prostor. Občina lahko predlaga ureditev, nosilci urejanja prostora pa s svojimi pogoji in argumenti, vezanimi na svoje strokovno področje, podajo končno pozitivno ali negativno mnenje.

33. Leonard Rubins, Vrba

Pripomba:

Primeri dobrega sodelovanja z občani:

1. Cesta med Lescami in Radovljico, ki povezuje regionalni cesti in se nadaljuje proti Rožni dolini in dalje proti Lancovem. Cesta je v celoti delno vkopana. Na strani vasi je narejen nasip, ter posajena še dodatna drevesa zraven gozdička.
2. Zahodna obvoznica Bled, kjer je v najbližji točki vasi zgrajen nasip in posajena drevesa ter protihrupna ograja, tako so zmanjšali hrup in onesnaženje na minimum.

Kakšna je okolju in vaščanom živečim na zahodni strani Vrbe, prijazna obvoznica?

Pod točko:

VI. REŠITVE IN UKREPI ZA CELOSTNO OHRANJANJE KULTURNE DEDIŠČINE 21.člen

Pri tem členu dodajam in predlagam:

- Pri zahodni obvoznici Vrba bi že samo s postopnim poglobljanjem cestišča od točke K3 ali K4 zaščitili vas pred hrupom in onesnaženjem s ceste. Trasa naj bi bila delno in proti koncu v celoti vkopana. Obstoječi izkopani material naj se ne odvaža, temveč se naredi nasip na točkah, kjer cesta poteka najbližje hišam.
- Po celotni trasi je nujno zasaditi nov drevored z odpornejšimi sortami dreves, ki bo ščitil vas pred vetrom in omogočil nadaljnjo ohranitev ekosistema, ptic, netopirjev,

čebel,...kot je to zahtevano v dokumentu Natura 2000, v katerega spada tudi območje obvoznice.

- Če je možno, naj se načrtovana trasa še dodatno nekaj metrov pomakne v stran od najbližjih hiš.

Primer dobre prakse v Avstriji. Uporabi naj se tako imenovani tihi asfalt, ki zaradi svoje strukture omogoča večjo absorpcijo hrupa in ima daljšo življenjsko dobo. Z denarjem, ki je na razpolago za ta projekt, mislim, da s tem ne bi smelo biti problemov.

Modro je načrtovati daljnosežno. Če že mora biti obvoznica, naj bo okolju maksimalno prijazna. Kaj je lepšega kot to, da se bodo bodoče generacije lahko sprehajale ob krasnem drevoredu visokih dreves in poslušale petje ptic, ter se spominjali župana, ki se je zavedal pomembnosti ohranitve narave, saj bodo čez 50 let vozila čisto drugačna vozila.

3. Obvoznica Vrba -list 3-Širši pregled območja, sem narisal spremembo pozicije krožišča oz. vključitve obvoznice na regionalno cesto. Za lažjo vključevanje vozil v promet v smeri Radovljice (in večina vozil prihaja in odhaja v smer vzhoda!) bi bilo bolje če je cesta in krožišče v smeri vzhoda bolj ukrivljena ali krožišče premaknjeno bolj proti vzhodu. Sedaj je narisana skoraj ravno do krožišča. Mislim da bi tako promet tekel bolj tekoče.

Stališče: Pripomba se delno upošteva

V odlok se dopiše določilo o čim večjem oz. daljšem vkopu trase (seveda v okvirih območja OPPN, ki je bilo načrtovano ob sprejemu OPN v letu 2011). O zasaditvi govori 10. člen, v 21. členu je zapisana zahteva po načrtu krajinske arhitekture, o zasaditvah govori tudi 22. člen. Območje Natura 2000 sega proti jugu le do cesarske ceste, do tam pa poteka predvidena obvoznica po trasi obstoječe ceste.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN, trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

V sklopu priprave projektne dokumentacije, se bo preveril tudi vpliv hrupa na okolje in po potrebi se bodo zavzeli potrebni ukrepi za njegovo zmanjšanje.

Kar se tiče spremembe križišča v krožišče so idejni projekt pripravili projektanti specializirani za projektiranje cest, poleg tega je šel projekt skozi revizijo, ki jo vedno zahteva DRSI in je tudi dobil potrdilo, ko je projektant izvedel nekaj manjših popravkov.

34. Občan s Sela pri Žirovnici

Pripomba:

Ta načrt je pregrob poseg v krajino. V občini so že zdaj ceste križem-kražem. V tem primeru bi bilo smiselno urediti zabreško poljsko pot – podaljšano do železniškega nadvoza in ukiniti nevaren železniški prehod pri Vrbenški vahtnici. So pa bolj skromne in ustreznejše rešitve v sami vasi, če držijo novice, da so naprodaj objekti, ki bi omogočili izvedbo.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja. V postopku sprejema OPPN trase (določene v OPN, ki predstavlja osnovni dokument) ni mogoče spreminjati.

V sklopu nadgradnje železniške proge v letu 2020 se urejajo in ukinjajo tudi železniški prehodi, kar izvaja Direkcija za infrastrukturo.

Sama trasa obvoznice Vrba nima vzročne zveze z nakupom omenjenih nepremičnin, saj le te v postopku pridobivanja smernic in stališč nosilcev urejanja prostora, niso bili ovira za izdajo pozitivnega soglasja.

35. Anton Koselj, Vrba

Pripomba:

1. Leta 1962 smo Vrbnani zgradili ob cesti Lesce – Žirovnica avtobusno postajo(AP) in uredili prost dostop do nje. Kasneje je občina na poti do AP dala zgraditi javno razsvetljavo. Pred kratkim je dala občina javno razsvetljavo odstraniti in pot zapreti. Pot ni več vzdrževana in pozimi neprehodna. Predlagam ob gradnji načrtovana obvoznice, naj se uredi tudi varen in vzdrževan pristop do AP.
2. Ponovno naj se razmisli možnost podaljšanja cesarske ceste od Zabreznice proti Žirovnici in priključkom na cesto Lesce – Žirovnica v bližini ceste Selo – Breg. S tem se bo razbremenil promet skozi vasi in še kaj iz področja prometa.

Stališče: Pripomba se delno upošteva

Pot je v zasebni lasti in ni občinska. Zaradi navedenega občina ni pristojna za vzdrževanje poti.

Občina bo preverila možnost odkupa zemljišča oziroma vzpostavitve služnostne pravice in ponovne vzpostavitve poti do avtobusnega postajališča.

V osnovi predstavlja gradnja obvoznice umik prometa iz središča vasi. Občani so navajeni uporabe poti skozi Vrbo, zaradi česar menimo, da prečna povezava, ki bi bila bolj oddaljena od vasi, problema velikega prometa skozi Vrbo ne bi rešila.

PRIPOMBE Z JAVNE OBRAVNAVE (ki so drugačne od pisno podanih na javni razgrnitvi):

36. Andrej Pogačar, Vrba

Pripomba:

Opozarja na 37. in 40. člen Zakona o integriteti in preprečevanju korupcije, opozarja na zasebni interes uradne osebe in prebere v celoti oba člena, pove, da se nanaša to na lastnike podjetja Medium, od katerih je eden nosilec neodvisne liste za Žirovnico in da gre za to pri obvoznici za konflikt interesov (ne pojasni v kakšnem smislu), da so med pripravljenci ali pobudniki (ne pove povsem jasno) OPPN Obvoznice Vrba in lastniki zemljišč prijateljske oz. sorodstvene vezi (ne pove med katerimi). Citira nato še navedbe iz Kazenskega zakonika in napoti prisotne na tožbo zaradi goljufije in na ugotavljanje konflikta interesov.

Stališče: Pripomba izraža mnenje in se ne nanaša na razgrnjeno gradivo.

37. Leopold Zupan, Zabreznica

Pripomba:

Predlaga, da se s prostorom pri načrtovanju ne varčuje, da ne bo kasneje problemov z vzdrževanjem ceste oz. odlaganjem snega. Morda bi Občina Žirovnica lahko namenila sredstva za individualno komasacijo zemljišč. Da bi pomagala kmetom, bi prevzela stroške notarja, vpisa v zemljiško knjigo.

Stališče: Pripomba se delno upošteva

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPPN območja ni mogoče spreminjati. Občina bo preverila možnost za izvedbo individualne komasacije zemljišč in možnost povračila posameznih stroškov.

38. Marko Brejc, Vrba

Pripomba:

Potrebno je poskrbeti, da bo obvoznica narejena tako, da bo čim bolj ugodna za Vrbo. Mora pa obvoznica biti, da bodo končno otroci lahko varno prišli do Vrbe in lipe. Pri naši hiši je bilo že veliko prometnih nesreč, zaleteli so se v ograjni zid pri hiši, na pol podrli garažo. Obvoznica je potrebna. Veliko ljudi je proti obvoznici. Obstaja še ena rešitev: da se naredi ceste enosmerne. Mimo naše hiše proti Vrbi naj gre promet v eno smer, v drugo smer pa po drugi strani.

Stališče: Pripomba se delno upošteva

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPPN območja ni mogoče spreminjati. V sklopu izdelave projekta, se bodo obdelali tehnični detajli (vkopi, nasipi, zasaditve...), ki bodo obvoznico naredili čim bolj prijazno ljudem.

Drugi del pripombe se ne nanaša na razgrnjeno gradivo.

39. Meta Zupan, Vrba

Pripomba:

Raje bi imela vzhodno obvoznico. Če ne gre, apelira na pristojne, da se naredi funkcionalno obvoznico enkrat za zmeraj, se jo ustrezno poglobi, da se ne bo slišal hrup tovornjakov, zasadi drevje in rešuje križišče s cesto Lesce - Slovenski Javornik s krožiščem in ne navadnim križiščem, da se omeji hitrosti in poveča varnost na cesti. Če že uničujemo okolje, naj to delamo na okolju čim bolj prijazen način.

Stališče: Pripomba se delno upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPPN območja ni mogoče spreminjati. V sklopu izdelave projekta, se bodo obdelali tehnični detajli (vkopi, nasipi, zasaditve...), ki bodo obvoznico naredili čim bolj prijazno ljudem.

V fazi pridobivanja mnenj se bo preverila možnost izgradnje krožišča na regionalni cesti Lesce – Slovenski Javornik, ki je v pristojnosti DRSI.

40. Andreja Novšak, Vrba

Pripomba:

Zakaj mora biti ob obvoznici še kolesarska steza in pešpot? Zakaj ne gre trasa še bolj vzhodno od Vrbe, bolj vzhodno od predlagane vzhodne variante? Nekoč boste zaradi planirane izvedbe morali delati še novo cesto.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Kolesarska in pešpot sta predvideni v delu, kjer poteka obvoznica po obstoječi trasi (severni del) do križišča za Vrbo, kjer se pešpromet in kolesarski promet usmerita v vas. Kolesarska pot predstavlja del širše kolesarske povezave, ki bo potekala skozi občino Žirovnica.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto umaknila.

41. Nejc Perko, Vrba

Pripomba:

Če ste predvideli galerijo v primeru vzhodne obvoznice, zakaj je ne bi naredili tudi pri zahodni? Na ta način bi uničili manj kmetijskih zemljišč, promet bo manj moteč za Vrbo. Izvedba trase v galeriji bi prav tako rešila delitev parcel.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPN je potekala razgrnitev in usklajevanje z nosilci urejanja prostora, kjer je bil čas za predloge in usklajevanja.

Območje je bilo načrtano na podlagi predhodno izdelane idejne zasnove trase. Načrtano območje tako zajema vkope in nasipe iz idejne zasnove. Načrtanega območja tako ni mogoče prilagajati popolnoma novim rešitvam. Deloma se projektirano rešitev (v nadaljevanju postopka) da prilagoditi, v celoti pa trase ni možno vkopati (konfiguracija terena, tehnične smernice za projektiranje cest).

42. Barbara Škantar, Vrba

Pripomba:

Zakaj gre obvoznica tako blizu hiš in čez zemljišča, ki jih obdelujemo? Zakaj ne gre bolj proč, še bolj proti zahodu. Mi ne želimo te trase. Ali res ni mogoča nobena vzhodna trasa?

Stališče: Pripomba se ne upošteva

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011.

Kljub temu, da je bilo nosilcem urejanja prostora predstavljenih več variant obvoznice (vzhodnih in zahodnih), so nosilci sami predlagali kompromisno zahodno varianto (ŽA 1/E), s katero so vsi soglašali.

Pri pripravi Drugih sprememb in dopolnitev OPN Občine Žirovnica, se je ponovno poizkusilo prodreti z vzhodno varianto. Predstavniki Skupine za trajnostni razvoj Vrbe so sodelovali pri argumentiranju vzhodne variante na sestanku z nosilci urejanja prostora. Občina je na podlagi njihovih pripomb dopolnila svojo pobudo za vzhodno obvoznico, izvajalec je za vzhodno varianto pripravil celo idejno zasnovo trase, ki bi bila delno vkopana ter s tem vidno manj izpostavljena na širšem območju vasi Vrba. Z vsemi nosilci urejanja prostora tudi te variante nismo uspeli uskladiti.

Občina je zato to varianto umaknila.

V sklopu priprave projektne dokumentacije, se bo preveril tudi vpliv hrupa na okolje in po potrebi se bodo zavzeli potrebni ukrepi za njegovo zmanjšanje.

43. Rafko Žemlja, Vrba

Pripomba:

Od Marije Terezije naprej se nam trgajo kmetijska zemljišča. Presekala jih je »cesarska cesta«, pa med vojno sedanja regionalna cesta, pa železnica, avtocesta, sedaj še obvoznica. Kje bodo sedaj kmetijska zemljišča? Koliko bomo kmetje na njih sploh še lahko pridelali?

Stališče: Pripomba se ne upošteva

Občina bo preverila možnost za izvedbo pogodbenih komasacij zemljišč z možnostjo, da Občina nosi stroške postopka.

44. Jurij Dolžan, Breg

Pripomba:

Ali lahko poveste zakaj nobena vzhodna varianta ne bi prišla v poštev? Na primer »D« varianta?

Stališče: Pripomba se ne upošteva

V osnovi predstavlja gradnja obvoznice umik prometa iz središča vasi. Občani so navajeni uporabe poti skozi Vrbo, zaradi česar menimo, da prečna povezava, ki bi bila bolj oddaljena od vasi, problema velikega prometa skozi Vrbo ne bi rešila. Kot član skupine za pripravo 2. Sprememb in dopolnitev OPN ste bili z vsemi postopki in razlogi seznanjeni ter ste aktivno sodelovali pri predlaganih rešitvah.

PRIPOMBE S SEJE OBČINSKEGA SVETA

45. Jurij Dolžan, Breg

Pripomba:

Vsi se strinjamo, da je potrebno rešiti problematiko skozi Vrbo. Izkazalo se je, da so razmišljanja ljudi različna. Žalosti me predstavljen predlog, saj gre večina prometa proti Lescam, obvoznica pa obide vas z večjim ovinkom na zahodni strani. Očitno je, da kompromisa ne bo sprejetega.

Stališče: Pripomba izraža mnenje.

46. Izidor Jekovec, Breznica

Pripomba:

Veseli me, da je končno prišel dokument pred občinski svet in da se ga lahko potrdi. Apeliram na sprejem dokumenta. Vmes so bile predlagane in predstavljene različne variante. Ta je bila sprejeta leta 2011. Od leta 2011 je bila še enkrat podana možnost za drugo (vzhodno) varianto, vendar se ni uspelo. To je investicija za celotno občino. Tudi druge rekonstrukcije cest se delajo za vse občane, ne samo za določene dele vasi. To ni projekt samo Vrbe. V NRP to stoji in če smo jih sprejeli, jih tudi uresničimo.

Stališče: Pripomba izraža mnenje.

47. Meta Zupan, Vrba

Pripomba:

Strinjam se z obema sogovornikoma. Vzhodna varianta so sanje vsakega. Zadnji čas je, da se na tem odseku nekaj naredi. Nemogoče je srečavanje z avtomobili in traktorji, še posebej pa živeti ob tej cesti. Izkazalo se je, da je zahodna varianta edina. Problem je, da smo na lepem mestu, obdanem s kmetijskimi zemljišči in je edina pot, ki vodi proti Ljubljani. Vrba je edina vas, ki je prepletena z različnimi povezavami.

Stališče: Pripomba izraža mnenje.

48. Društvo kulturnih zanesenjakov »Prešernovi rojaki«

Pripomba:

Odločno nasprotujemo tej varianti obvoznice v Vrbi, ker je to pregrob poseg v naravo in okolico Vrbe.

Nespomo je obvoznica potrebna. Na javni obravnavi na občinski upravi z vaščani Vrbe smo bili vsi proti tej varianti. Tudi po anketi, je bila ugotovitev župana da je proti 95% občanov. Župan se je izgovoril, da bi se s spremembo, zaradi dolgotrajnih postopkov gradnja zavlekla nekaj let. To je jalov izgovor in nepošten do izražene volje občanov. Župan vrtraja na tej varianti in s tem povzroča neupravičene, nepotrebne stroške.

Vrbo je treba urediti v duhu Prešernovega časa in vas proglasiti za »svetišče slovenske besede«. Ostati mora odprta za prihod in odhod obiskovalcev, ki bodo obiskali še druge vasi v naši občini in se nekje tudi okrepčali. Zastoj župan govoriči, da se mora občina turistično razvijati, če sprejema take načrte. V bodočnosti je smiselno naše vasi povezati z Bledom iz Vrbe čez Golf zgraditi povezavo čez most v Peškovci, ker se v Lescah pojavljajo prometni zamaški ob prireditvah.

V osnutku predlagana varianta ceste bi razkosala okoli 40 (štirideset) parcel. Skazila bi pogled na Stagne zaradi vkopa, krivulja pa izgled okolice ob pogledu z višine: z Rebra, s Stola ali iz aviona. Otežila bi pregon živine kmetom iz Vrbe. Skalila bi mir prebivalcem zahodnega dela vasi in veduto vasi iz glavne ceste. Neprimerna bi bila postavitve zaščitnih ograj proti hrupu.

Zagotovo je tudi najdražja.

Znano je, da so prisotni interesi posameznikov, s tihim pristankom oblastnikov, da bi se kasneje izvedla pozidava parcel do obvoznice. Tega ne bi mogel nihče preprečiti, ker o tem

odloča župan, ne pa neki državni forumi, kakor uradniki na občinski upravi tolmačijo ljudem.

Predlogi :

1. Že leta 1975 je bila zgrajena cesta iz Breznice proti Vrbi in zakoličena od TP pri Flisu, med cerkvijo in Ribčevino. Zaradi nasprotovanja lastnikov zemljišč, so bila dela začasno ustavljena. Zdaj, ko je skupnost lastnik Ribčevine, tega problema ni več. Vendar z ozirom na današnje tehnične možnosti gradnje, naj bi bila cesta med cerkvijo in Ribčevino vkopana in pokrita. Potekala naj bi iz smeri priključka na glavno cesto v nivoju do vhoda v pokriti del, da ne bi bila vidna iz smeri Lesc, do TP pri Flisu na S. Vhodni portal naj bi bil, kakor stare škarpe po vaseh iz kamna: v nepravilnih oblikah. Na zahodni strani tega zidu bi potekala steza ali pot do cerkve sv. Marka. Na pokritem delu bi nastal prireditveni prostor s čudovito kuliso: cerkev, Stol in naše vasi, proti J pa pogled proti Bledu in Triglavu.

In to naj bi bil že prvi del povezave naših vasi z Bledom.

O tej ideji je že izdelan načrt. Poznajo ga vaščani in to idejo sprejemajo.

Posedujem vso dokumentacijo ideje za ureditev spominskega obeležja, ki jo je predložil znani arhitekt Jožie Plečnik, okrog leta 1950. Tudi takrat je bila ovira lastništvo. Zdajšnja oblika obeležja je neokusna, ker so bili pri izvedbi prisotni interes posameznikov. Ta »pajac« sodi v občinsko hišo, na skrivno mesto...

2. Na javni obravnavi sem predlagal, da bi uredili poljsko pot iz Zabreznice do železnice, (do Vrb'nske vaht'nce) in ob progi vzporedno proti J, do železniškega nadvoza čez glavno cesto. Nihče ni bil proti, le župan se je zmrdoval češ, spet mi nekdo nekaj ugovarja.

Ta trasa je kakšnih 100 m zahodno od predlagane v osnutku. Zaradi drevoreda Stagne ne bi skazila okolice Vrbe. Nobene parcele ne bi razkosala, nobenega vkopa ne bi bilo potrebno zgraditi, priključek na glavno cesto bi bil ob železniškem nadvozu, skoraj neopazen. Rondo je nepotreben strošek, ker to ne bi bilo križišče. Z ozirom na manjši promet tudi rondo na Breznici ne bi bil več potreben.

Istočasno bi lahko rešili še dva pereča problema nivojskih prehodov čez železnico. Pot od Napajalne postaje do prehoda na ježi bi ob železnici podaljšali do Vaht'nce, do zabreške poljske poti, ki jo predlagamo za obvoznico. (skica terena — vrisan predlog).

Zdajšnjo travnato poljsko pot od prehoda na ježi proti Vrbi bi ukinili. Izjemoma bi dovolili prehod čez železnico na ježi lastnikom zemljišč, ki ga uporabljajo le podnevi in v lepem vremenu. Ukinili bi prehod pri Vaht'nci in tako dosegli, da lokomotive ne bi več piskale noč in dan z različnimi sireni in motile mir v turistični občini Žirovnica.

Nesporno je izjava odgovornega prostorskega načrtovalca verodostojna, sporni pa so občinski prostorski akti in drugi predpisi, ki veljajo na območju podrobnega prostorskega načrta ali se nanašajo na načrtovano prostorsko ureditev.

Neznani, z žegnom župana, sestavlja predpise. Potrditev in sprejem za župana nista vprašljiva, ker ima njegova stranka večino v občinskem svetu. Pripomb in predlogov občanov ne upošteva. Njegova strokovnost je vprašljiva, kar se je v času njegovega županovanja že večkrat izkazalo. Več njegovih idej, je že klavarno propadlo.

Zato mu tudi v primeru obvoznice ne gre zaupati. Nikoli še ni strokovno pojasnil zakaj trmasto vztraja pri tej ideji, nasprotovanje občanov in naši argumentirani pomisleki in predlogi mu ne pomenijo nič. Dovolj zgovorno je dejstvo, da je spočetka zagovarjal idejo vzhodne obvoznice, ki jo je narisal arhitekt iz njegove grebatorske družbe. Čudi me, da je to preprečil ZVKD, zdaj pa soglaša, da se z grobim posegom iznakazi severna in zahodna stran vasi taiste Vrbe.

V gradivu za 'Dopolnjen osnutek' je pod 4. 1 zapisano: V izdanih smernicah direktije za infrastrukturo je bila izdaja pozitivnega mnenja pogojena z recenzijskim poročilom zasnove

obvozne ceste. V sklopu novelacije projekta in pridobitvijo recenzijskega poročila (?), je bila izvedena tudi sprememba pri priključevanju na regionalno cesto ...in to je vse.

Tako »učena« navedba je zavijanje zadeve v meglo. Preprosti občani tega prav gotovo ne razumejo. »Recenzija« je po slovarju tujk preprosto povedano v slovenščini : ocena, kritična strokovna presoja .Recenzorji naj bi bili torej strokovnjaki.

Recenzorji, kdorkoli so že bili, so slabo ali vsaj površno opravili zaupano nalogo in tako zavedli Direkcijo za infrastrukturo. Pod odločitev naj bi se vsaj podpisali in navedli ugotovitve in razloge ter s tem seznanili javnost. Domnevam, da so iz družbe županovih pajdašev (pristašev zaradi koristi). Potrebno bi bilo navesti razloge zakaj niso upoštevane pripombe občanov, dobesedno z imeni. Odgovorni načrtovalec g. Damjan Jensterle se je podpisal pod izjavo, da je upošteval mnenja recenzorjev in se po njih ravnal. Torej, on ni nič odločal. Odločitve so bile sprejete v ozkem krogu pri županu. In temu ne zaupamo!!!

V preteklosti je že več njegovih idej klavrno propadlo . . .

Dovoljeno ali ne, ne opraviči napačne, slabe odločitve. Bom navedel samo nekaj primerov:

1. Izvoz iz avtoceste za Vrbo je bil zgrajen in v uporabi, ker ni bil v načrtu so ga zasuli. Župan se je izgovarjal, da je Občina Žirovnica prepozno podala predlog ali zahtevo. Kdo pa je bil v tem primeru »občina«?
2. Verjetno so recenzorji dali soglasje za gradnjo blokov na Rodinah. Sosedom jeto uspelo preprečiti.
3. Razburkal je javnost z idejo gradnje kulturnega doma in dveh gasilskih domov na njivah pod upravno stavbo občine.
4. Gradil bo dom za starostnike na Selu na njivi od kmeta, ki se s tem preživlja. Na novoletnem srečanju starostnikov, je v nagovoru obljubil devetdesetletnikom.
(pogojeno: če bo še on župan) da bomo leta 2024 položili temeljni kamen za dom starostnikov. Skrajno neresna izjava . . . V občini obstoji idealna lokacija za tak objekt.
5. Za 'Čebelarski park' je odkupil zemljišče. Posekali so drevesa starih sort sadja in nič več. Župan se izgovarja, da država ni finančno podprla njegove ideje. Ne ve kaj bi počel z Ribčevino, ki je od nedavno v lasti občine. Gostilno, kavarno, trgovnico, apartmaje, tujske sobe bi imeli v neposredni bližini kulturnega hrama - Prešernove rojstne hiše in cerkvice sv. Marka — po njegovi »recenziji.« Mnenja in predlogi občanov ga ne zanimajo; zavrača jih brez obrazložitve.
6. Predviden nov most čez reko Savo v Peškovci bo ozek, ne bo omogočal normalnega pretoka prometa. Govoriči, da naj bi se občina razvijala v smeri turizma. Brez povezave z Bledom, to ne bo uspešno. Most bo prva ovira.
7. V gradivu je navedeno: *Obstaja izletniška kolesarska smer z Bleda mimo golf igrišča.* To je bilo. Zdaj je pot čez Golf zaprta za promet. Na takih navedbah temelji osnutek obvoznice. Kaj so storili »recenzorji«?
9. Druga nejasna navedba je: *rekonstruirati se križišče v Mostah pod Ajdno (zakaj?) in JV od obrtne cone ter urediti nivojsko križanje ceste z železniško progo v Žirovnici, pri zapornicah na Selu pa se zgradi podvoz pod železniško progo.*
Opomba: Na Selu ni nobenih zapornic!!! Kje so bili pa tu »recenzorji«, ki bi morali ugotoviti, da je ta prehod nevaren in bi ga bilo potrebno ukiniti za promet z izjemo dovoliti lastnikom zemljišč. Podvoz je ekonomsko in praktično nesprejemljiv poseg, ker bi se promet povečal po poljski poti, v naselju bi nastalo ozko grlo pri Osvaldu in oviran promet bi bil na cesti Žirovnica — Begunje zaradi tega priključka.
Križanje ceste z železniško progo v Žirovnici, je bilo nedavno obnovljeno in ustreza predpisom vendar je močno oviran promet, ker so zapornice pogosto spuščene.
»Recenzorji« bi morali strokovno oceniti najprej te podatke, ki so v marsičem zavedli tudi prostorskega načrtovalca.
V nadaljevanju predlagamo ustrezno rešitev.
10. V odgovoru Občine Žirovnica ki sem ga dobil na moj dopis je nekaj zmedenih navedb. Tudi za ta dopis bi bil potreben »recenzor«.

V prvem odstavku potrjujejo pravilnost mojih ugotovitev, niso pa dali odgovora na vprašanje.

Drugi odstavek je poln nejasnosti : . . . izven nivojskega prečkanja proge ne more biti . . . Železniška proga ima nadvoze in podvoze . . . 'Selških ramp' nikjer ni...Kje naj bi bil izven nivojski prehod Žirovnica — Selo?

Tretji odstavek: SŽ so na predlog župana Občine Žirovnica naredile načrt za izvedbo dveh podvozov (v Vrbi proti Golfu in čez Selške rampe). Selških ramp ni več, so pa nekoč bile na drugem mestu. Pod tem imenom lahko razumemo nivojski prehod na Ježi, podvoz proti Golfu je pa praktično neizvedljiv zaradi bližine avtoceste. Tam so bile nekoč že rampe.

Iz teh navedb je jasno razvidno kdo je v občini Žirovnica recenzor in kako pozna okolico in razmere — potrebe prebivalcev.

Župan leporeči na TV, na radiu in daje izjave za Gorenjski Glas, da se kaže ljudem. To je vse Siziſovo delo. Predlogi nikogar ne zavezujejo. Župan bi moral zahtevati in zahteve utemeljiti. Ker tega ni storil, mu ne zaupamo več.

Neizpodbitno dejstvo je, da je vlakov vedno več in zapore v Žirovnici pogoste. Z modernizacijo železnice se bo povečala hitrost vlakov, povečal se bo pretok in posledice bomo občutili mi, ker bodo zapornice v Žirovnici še večkrat zaprte. Zato zahtevamo podvoz. Možnost zgraditve podvoza bo le, ko bo proga zaprta. To je zdaj odločeno in načrtovano.

Torej župan! Zdaj ali nikoli. Treba je zahtevati, lobirati in se pogajati.

Kot že rečeno; načrtovani podvoz proti Golfu je praktično neizvedljiv, prehoda na Ježi in pri Vrb'nski vahtnici, je treba ukiniti iz varnostnih razlogov in zahtevati podvoz v Žirovnici. Okolica ne bo posebno prizadeta, ker je proga že zdaj nivojsko cca 2m višja od nivoja ceste. Potreben je le prenos finančnih sredstev.

Nekaj drobiža od vrednosti investicije smo upravičeni zahtevati tudi prebivalci občine Žirovnica.

Dejstvo je, da bomo zaradi napačne odločitve SŽ in države in mlahavosti žirovniškega župana, posledice nosili prebivalci.

Po ustavi in splošnih človeških normah je nedopustno, da nekdo utрпи škodo, drugi pa na ta račun kuje dobiček. Preprosto povedano, železnica bo imela večji donos, država dobiček, mi pa prometne zagate in piskanje različnih siren, noč in dan.

Iz zgoraj navedenega sledi poziv odgovornim k treznemu premisleku preden zabrnijo stroji in razrijejo okolico Vrbe !!!

Stališče: Pripombe se ne upoštevajo, izražajo mnenje.

Predlagana sprememba trase obvoznice v tem postopku ni mogoča. Trasa je bila sprejeta v postopku sprejemanja OPN v letu 2011.

49. Skupina za trajnostni razvoj Vrbe

Pripomba:

Pripombe in predlogi na razgrnjen Dopolnjen osnutek OPPN Obvoznica Vrba dajemo v dveh sklopih:

I. Ne strinjamo se, da Dopolnjen osnutek OPPN Obvoznica Vrba umešča traso za obvoznico Vrbe zahodno od Vrbe

Ponovno moramo izraziti naše globoko nestrinjanje s tem, kam je trasa obvoznice Vrbe umeščena in bo prinesla veliko izgub in negativnih posledic za vas, za večino vaščanov in za vso občino.

Ponovno moramo spomniti, da problematika obremenjenosti Vrbe z negativnimi posledicami prometa s tako umeščeno traso ne bo rešena, ampak zgolj prestavljena.

Vrbo bo cesta »ujela« v svoj primež, jo »odrezala« od polj in naravne povezanosti z drugimi vasi v občini in za vedno spremenila njen izgled, njeno prikupnost. S hrupom in onesnaževanjem pa bo predvsem za vedno spremenila kvaliteto življenja večine vaščanov.

Prepričani smo, da predlagana trasa ni prava izbira in da bi se je Občina, ki so ji (vse)njene vasi, še posebej pa Vrba, lahko v ponos, morala sramovati. Glede na to, da so se soglasodajalci izrazili, da so soglasje za to traso Občini dali »s težkim srcem«, bi se toliko bolj morala glede neustrezno umeščene trase zamisliti Občina in najti (drugačno) rešitev.

Prepričani smo, da je problematika prometne preobremenjenosti v Vrbi rešljiv problem! Glede na to, da je naloga Občine, da probleme rešuje, jo pozivamo, da jih ne prestavlja (kar bi se z dejanjem gradnje predlagane trase obvoznice zgodilo) in s tem še poveča.

Problematika prometne preobremenjenosti v Vrbi je rešljiv problem! Na način, da bo šla obvoznica po vzhodni strani vasi. S tem se bo problem odpravil in ne prestavil! Vaščani bodo pridobili – na razbremenjenosti in na kvaliteti življenja. To bo korak k trajnostnemu razvoju in ohranjanju največjih bogastev naših vasi – njihove naravne lepote in privlačnosti. Vzhodna obvoznica bo večja pridobitev tudi za uporabnike ceste, ker jim bo skrajšala pot do cilja, saj jih večina pod Vrbo zavije proti Lescam.

Nedopustno je, da je Občina kadarkoli pristala na možnost trase obvoznice zahodno od Vrbe in s tem dala prednost »imeti« pred »biti«. Posledice morebitnega udejanjenja bodo trajne in tragične: vrednota izgubljena ne vrne se nobena!

Žalosti nas, da Občina v zvezi z načrtovanjem obvoznice Vrbe nima interesa za doseg rešitev, in da se tolikokrat uporabi izgovor, da vsem ni mogoče ustreči. To ni resnica. Resnica je, da je delo dobro opravljeno le, kadar se s problemom postopa tako, da se ga REŠI. V dobro celote in s tem praktično v dobro vseh.

Hvala, da ste prisluhnili. Pričakujemo upoštevanje napisanega, ter obširen in javen odgovor.

II. Pripombe in predlogi na razgrnjeni Dopolnjen osnutek OPPN Obvoznica Vrba

V kolikor boste kljub našemu večletnemu opozarjanju in prizadevanjem za zaustavitev umeščanja obvoznice na neustreznem terenu (zahodno od vasi) nadaljevali dela kot so predstavljena v razgrnjenem izdelku, pa želimo opozoriti na nekaj spregledanih in ne vključenih detajlov:

1. Povezava med naseljem Vrba in poljsko potjo na severu (ki vodi v Zabreznico) je veliko v uporabi, a ta povezava je na načrtovani način nevarna in nerodna. Glede na to, da je načrtovana trasa obvoznice na tem delu poglobljena, bi bilo smiselno načrtovati čeznjo na poljsko pot **nadvoz** za pešce, živino, morda tudi traktorje. Ob načrtovanju omenjenega nadvoza bi bilo potrebno biti pozoren na razgled z njega (na lepoto vasi, na cerkvico sv. Marka) in ga »izkoristiti« tudi za ta namen (v smislu – narediti iz njega ne samo točko prehoda čez cesto, ampak z izvedbo in izgledom narediti še dodatno privlačnega zaradi ključne umestitve – v smislu npr. turistične atrakcije).
2. Dosedanje vrbnsko »zasilno« **avtobusno postajališče za šolarje** bi bilo potrebno opustiti in ob načrtovanju trase obvoznice načrtovati novega. Smiselno bi bilo, da bi avtobus npr. na trikotnem odcepu, kjer bi zapeljal s stare na novo cesto, lahko »zakrožil« nazaj na staro in s tem obrnil.
3. Pri **odkupovanju parcel** za traso bi bilo potrebno upoštevati interes oz. ne interes lastnikov glede prodaje zemlje in temu primerno spremeniti načrtovanje /umeščanje trase.
4. Pri načrtovanju spreminjanja krajine s traso ceste je potrebo upoštevati še 15-meterski varovalni pas, v katerem bo zemljišče degradirano- zgubilo na sedanji vrednosti. Lastnikom teh zemljišč bi bilo potrebno odmeriti ustrezno **odškodnino ali rento**.

5. Ustrezno **odškodnino ali rento** bi bilo potrebno odmeriti tudi vsem prebivalcem, ki se jim bodo ob izgradnji ceste zaradi lege bivališča ob novi cesti neposredno spremenili-poslabšali življenjski pogoji.
6. Vsem prizadetim vaščanom, katerih parcele mejijo na cesto in bodo z novo cesto bivali ob njej ter s tem utrpeli večji hrup kot doslej, naj se omogoči **protihrupne zaščite**. Pri izbiri vrst, oblik, materialov... naj se upošteva njihove želje. Omogoči naj se jim sodelovanje s krajinskim arhitektom.
7. Pri načrtovanju protihrupnih zaščit je potrebno upoštevati, da povečanega hrupa ne bo povzročila samo nova cesta, ampak se bo zaradi nove ceste povečal tudi promet južno od Vrbe- na državni cesti. Tam bo država gradila tudi kolesarsko pot. Potrebno bi bilo, da Občina ob tem opozori državo na posledice nove obvoznice – hrup, ki bo obremenil tudi južni del vasi in je zato potrebno usklajeno občinsko-državno načrtovanje in gradnja kolesarske poti in **protihrupnih zaščit**.
8. Pri načrtovanju obvoznice je potrebno predvideti kompleksne posledice, ki jih bo povzročila. Torej tudi povečan promet po cesti južno od Vrbe in s tem težjo **prehodnost te ceste**. Zato bi bilo istočasno nujno z državo usklajevati in načrtovati varen **prehod do avtobusne postaje** (prehod čez cesto), varnejši **uvoz v Vrbo s smeri Jesenice** (zavijanje levo), varnejši **izvoz iz Vrbe v smeri za Lesce**. V pomoč bi bil morda tretji pas v križišču javne ceste z Vrbo, vrisan vozni pas v križišču, vrisan prehod za pešce, razmisliti bi bilo potrebno tudi o semaforju ...
9. Ob izkušnji preteklih pridobivanj soglasij za OPN smo ugotovili, da je postopkovno dobro zamišljeno zagovorništvo za živali, naravo, kulturo, dediščino, pogrešamo pa zagovorništvo za ljudi, ki jim bo načrtovana sprememba najbolj spremenila življenje, oni pa imajo pri vsem skupaj najmanj (nič) besede. **Za vse ostale deležnike v prostoru, kjer se načrtuje poseg, pristojni Zavodi izdelajo oceno koristi in škode in posledično odločajo, ali dati soglasje za načrtovano gradnjo ali ne, razen za ljudi, ki bivajo v prostoru, kjer se načrtuje poseg.** Zato menimo, da bi bilo prav, da se državi predlaga dopolnitev postopanja sprejemanja OPNjev z omenjenim dodatnim potrebnim soglasjem, ki bo posledica tehtanja med koristmi in škodo načrtovanega posega za ljudi, ki tam živijo.
10. V zadnjem stavku četrtega odstavka Obrazložitve Predloga odloka o OPPN obvoznica Vrba (prva obravnavna), na strani 19, beremo: »(Obvozna cesta bo omogočila promet tovornim vozilom in avtobusom, razbremenila bo sorazmerno gost promet osebnih vozil skozi naselje po ozki in ovinkasti lokalni cesti, s tem pa bodo pred negativnimi vplivi okolja bolj zaščiteni kulturni objekti (Prešernova rojstna hiša, Prešernov spomenik, lipa s kamni)). **Izvedba obvoznice bo izboljšala pretočnost in varnost prometa, sovпада pa tudi z razvojno usmeritvijo regije za ohranjanje krajine, ambientov in podobe vasi.**«

Vrba je zdaj vas, z (še) ohranjeno krajino, ambientu in podobo vasi, s predlagano traso obvoznice pa bo vse to izgubila. **Predlagamo, da Občina sledi zapisani razvojni usmerjenosti regije** in ohrani vse svoje vasi, tudi Vrbo, v skladu z zapisanim.

Stališče: Pripombe se delno upoštevajo.

V razgrnjenem gradivu je predstavljena trasa in območje, ki je bilo sprejeto v OPN iz leta 2011. V sklopu priprave OPPN območja ni mogoče spreminjati.

1. Možnost drugačnih rešitev vsebuje 31. člen Odloka. V dokumentacijo za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja je v skladu z navedenim členom možno umestiti predlagano rešitev.

2. Predlagano območje je izven območja OPPN in se zato s predmetnim odlokom ne ureja. V skladu z določili OPN je na vseh zemljiščih dopustna gradnja prometne infrastrukture ter drugih omrežij v javni rabi. Zato se bo naveden predlog obravnaval pri izdelavi dokumentacije za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja.

3. Trasa je bila sprejeta v OPN leta 2011 in sprememba trase ni več predmet tega postopka.
4. in 5. Občinske ceste imajo varovalni pas širine 4m. Odškodnine in rente niso predmet obravnavanega odloka tako kot tudi ne odkup in cena zemljišč. Zadeve se bodo reševale v postopku pridobivanja lastništva.
6. V sklopu priprave dokumentacije za izdajo mnenj in gradbenega dovoljenja bodo obdelane tudi morebitno potrebne protihrupne zaščite. V skladu z zahtevo ZVKDS v 21. členu, se bodo te predvidele na najbolj izpostavljenih mestih. V prvi vrsti se bo protihrupna zaščita skušala zagotoviti z nasipi in zasaditvijo (drugi tehnični ukrepi).
7. V sklopu postopka je bilo pridobljeno tudi mnenje o potrebnosti izdelave celovite presoje vplivov na okolje. Omenjen elaborat po mnenju Ministrstva za okolje in prostor ni bil potreben zaradi česar dodatnih vplivov na okolje ne bo (povečan hrup na južnem delu vasi).
8. Pripomba ni predmet OPPN, se bo pa zadeva proučila z vidika zmanjšanja prometa po obstoječi cesti skozi vas Vrba in v kontekstu gradnje večnamenske kolesarske steze, ki je predvidena po severnem robu regionalne ceste. Obstoječi uvoz v Vrbo bosta reševali Občina in DRSI v sklopu rekonstrukcije regionalne ceste.
9. Pripomba izraža mnenje.
10. Občina sledi razvojnemu programu Občine in regije.

50. Občanka Vrbe

Pripomba:

Pred podajo predlogov in pripomb še vedno izražam svoje nestrinjanje z umestitvijo predvidene trase v prostor. Razlogi so znani in jih je več; od večjih, da vaščane, vse in ne le tiste, ki jim bo najbližja, obremenili z negativnimi posledicami prometa in predvsem olajšuje dostop do regionalne ceste prebivalcem nekaj drugih vasi, do manjših, da prekinja naravno in varno pešpot ... Prav je, da se občina razvija in modernizira, vendar je treba načrtovati s trezno glavo in se zavedati odgovornosti, ki jo odločitve prinašajo.

Nastopil pa je nov razlog, ki ga je nujno treba preučiti. Trenutno stanje doma, pa tudi v svetu, daje planirano traso v tehten razmislek. Vemo, da se nazaj v staro, svet pred februarjem 2020, ne bomo vrnili in zaradi posledic vsega, kar se nam sedaj dogaja, je nujno revidirati parametre, ki so nas vodili do sedaj. Tako npr., nam za sedaj neokrnjena zemlja, ki bi jo trasa zmanjšala, prepolovila in ji uničila kvaliteto, lahko pride še prav, a ne za pozidavo. Zaskrbljujoče je tudi, da v nastajajočih smernicah razvoja do leta 2030 ni zaznati duha teh sprememb ter novih trendov, a ker je tokrat govora o projektu Obvoznica Vrba - obvoznica ne sodi v kontekst 'zelenega', niti ni v dobrobit občanov, ki bi morali biti na prvem mestu in tudi sicer ne sovпада z razvojno usmeritvijo območja glede ohranjanje krajine, ambientov in podobe vasi. Piše in govori se eno, dela drugo, kar ponovno izpostavi vprašanja odgovornosti določenih posameznikov. Pred nami je za sedaj negotova prihodnost, že zato bi bilo pametno počakati s tem projektom, morda bodo denarna sredstva nujnejša kje drugje.

V kolikor se bo, po mojem mnenju nepremišljeno, projekt izvajal sta v nadaljevanju dva predloga oziroma dopolnitvi :

1. Ohranitev naravne poti Vrba-Zabreznica. Glede na poglobitev ceste, z nadvozom. Pot uporabljajo pešci, kolesarji, traktorji, tudi živina, zato naj bo temu ustrezno širok. Razen nadvoza ostali deli poti ostanejo naravni.
2. Za dodatni oziroma izvozni pas na regionalni cesti iz obeh smeri proti Vrbi, iz Jesenic in iz Lesc, sem kot občinska svetnica že podala predlog. Obrazloženo mi je bilo, da je za regionalno cesto zadolžena država, ki ne prisluhne temu predlogu. Ker bo s predvidenim krožiščem nastala nova problematika v smislu dodatne obremenitve prometa in se bo povečalo vprašanje varnosti, je treba odločno apelirati na državo, da izvede še eno krožišče ali da izvede oba dodatna pasova in semaforizira križišče in s tem olajša prehod regionalne ceste, tako pešcem, kmetom in vsem drugim, ki so namenjeni proti nadvozu nad AC ali čezenj ali namenjeni na

avtobusno postajo na drugi strani ceste. Izvedba naj postane del projekta Obvoznica Vrba. Prav je, da se ta problematika rešuje celostno in istočasno, tako na papirjih kot v izvedbi.

Stališče: Pripomba se delno upošteva in izraža mnenje.

Pripomba v prvem delu izraža mnenje.

Možnost drugačnih rešitev vsebuje 31. člen Odloka. V dokumentacijo za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja je v skladu z navedenim členom možno umestiti predlagano rešitev.

Pripomba ni predmet OPPN, se bo pa zadeva proučila z vidika zmanjšanja prometa po obstoječi cesti skozi vas Vrba in v kontekstu gradnje večnamenske kolesarske steze, ki je predvidena po severnem robu regionalne ceste. Obstoječi uvoz v Vrbo bosta reševali Občina in DRSI v sklopu rekonstrukcije regionalne ceste. Izvedba tega ne dela ni predmet obravnavanega OPPN.

51. občan Vrbe

Pripomba:

Pripomba na razgrnjen Dopolnjen osnutek OPPN Obvoznica Vrba:

Ne strinjam se, da Dopolnjen osnutek OPPN Obvoznica Vrba umešča traso za obvoznico Vrbe zahodno od Vrbe

Razloge sem že osebno in tudi skupinsko večkrat navedel, zato jih tokrat ne mislim na dolgo in široko ponavljati, kajti še vedno sem istega mnenja. Zahodna obvoznica je iz veliko razlogov velik nesmisel in bi morala potekati po vzhodni strani. Pika!

Vendar, kot vaščan čudovite vasice Vrba, se čutim dolžnega, da vas (župan in svetniki) v primeru, če niste seznanjeni, opozorim, da so nastale povsem nove okoliščine, ki zahtevajo ponovni trezni premislek o smiselnosti izgradnje obvoznice.

Posledice t.i. virusa vse bolj povzročajo izgubo številnih delavnih mest. Najbolj so prizadeta mala in srednja podjetja in vse več jih propada, še več jih je tik pred bankrotom. Slovenija se je posledično veliko zadolžila. Gospodarsko in politično smo vse bolj nestabilni.

Tiskajo se enormne količine denarja, kar pomeni veliko inflacijo. Morda celo hiperinflacijo kot smo jo v bivši Jugoslaviji doživeli v letih 1989 in 1990.

V takratnih razmerah smo doživeli tudi pomanjkanja goriva in uvedbo »parne in neparne« avtomobilске številke. To pomeni, da smo se na določeni dan lahko vozili, če smo na registrski tablici imeli, na primer neparno številko, naslednji dan je bila vožnja za to številko prepovedana.

Včeraj je nastopila ponovna omejitev skupine več kot deset oseb. Domnevam, da se bodo razmere na jesen še bolj zaostrovale.

Torej, na osnovi trenutnih kazalcev upravičeno lahko pričakujemo, da so pred nami časi, ko bomo morali biti zelo gospodarni.

Na vrata nam trka (velika) finančna kriza. Največji vlagatelji tega časa, kot je, na primer Ray Dalio (Ray Dalio is the founder of the world's biggest hedge fund firm, Bridgewater Associates, which manages \$160 billion.), trdijo, da bo sedanja finančna situacija (angl. Recession) veliko večja kot leta 2009 in bomo postopoma tonili v podobne razmere (angl. Great Depression), kot so bile leta 1929.

Izgradnja obvoznice znese precej preko milijona evrov. Koliko smo potrebovali obvoznico, ko smo imeli prepoved gibanja med občinami? Koliko jo bomo potrebovali, če enostavno ne bomo imeli denarja za gorivo? Se sliši nemogoče? Bomo videli, vendar dober gospodar mora tudi takšne možnosti vzeti v obzir.

Če pride do večje finančne krize, potem ji bo sledila tudi prehranska kriza in posledično lakota. Ali bomo v tem primeru jedli asfalt oziroma obvoznico?

Predvčerajšnjim je bil z menoj objavljen intervju v Zarji Jana. V njem sem dokaj jasno navedel svoj pogled na trenutno stanje in smer v katero plujemo.

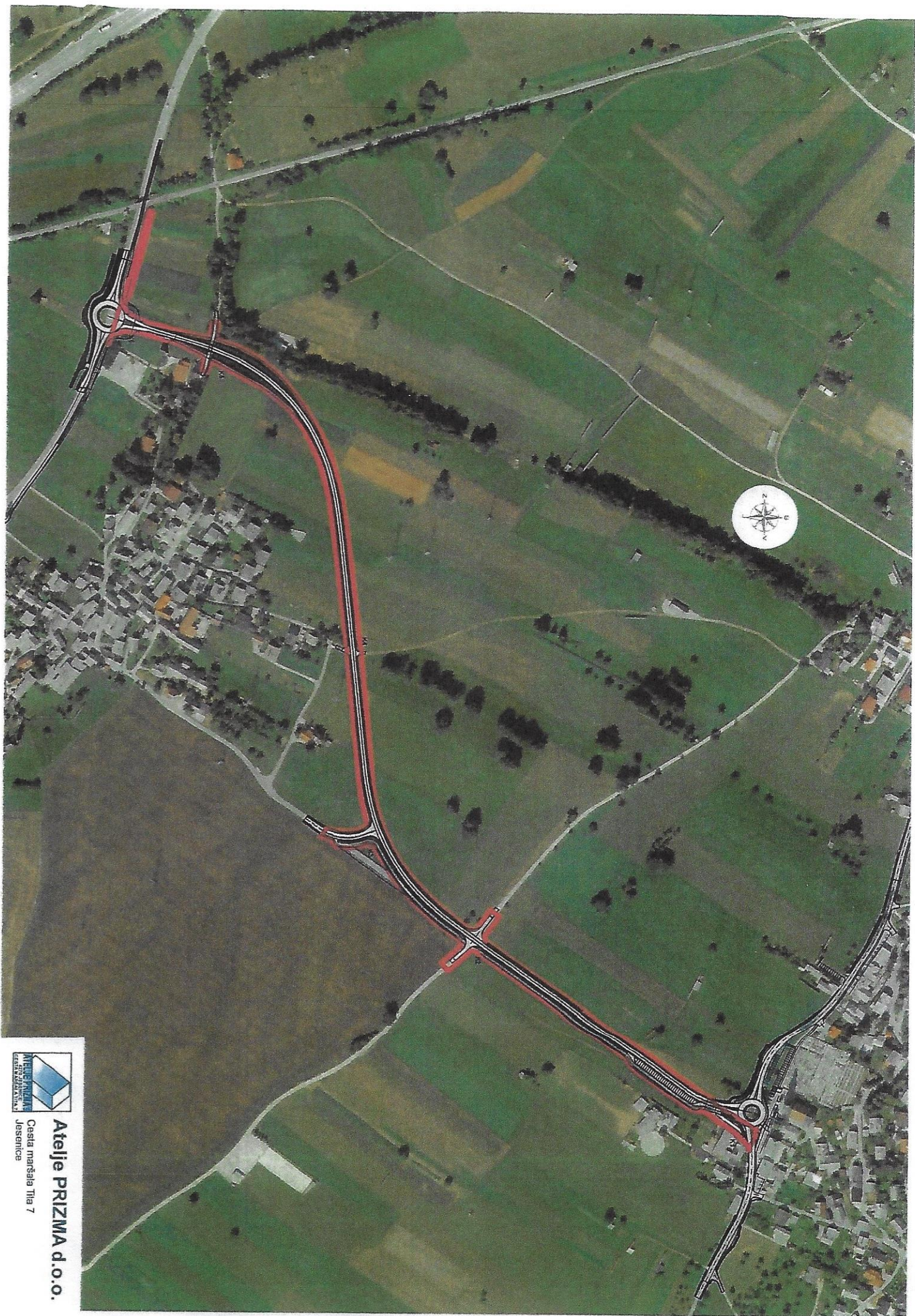
V priponki prilagam pdf intervjuja. Nikakor z namenom lastne promocije, le-te, v tem krogu, zagotovo ne potrebujem, temveč zaradi svojega jasnega in obenem javno izraženega stališča.

Posledično se nihče ne bo mogel izgovarjati, češ da ni vedel, ali da ni bil opozorjen. V primeru napačnih odločitev nastopi tudi čas, ko je zanje potrebno odgovarjati.

Stališče: Pripomba izraža mnenje.

Pripravil: Domen Zalokar, univ.dipl.inž.grad.

Potrdil:
Leopold Pogačar
ŽUPAN



Atelje PRIZMA d.o.o.
Cesta maršala Tita 7
Jesenice



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana

T: 01 478 70 00
F: 01 478 74 25
E: gp.mop@gov.si
www.mop.gov.si

Podpisnik: Tanja Bolte
Izdajatelj: Republika Slovenija
Serijska številka: af 3c 42 79 00 00 00 56 7c a0
Datum in čas podpisa: 23:06, 02.07.2018
Ref. št. dokumenta: 35409-192/2018/8

Številka: 35409-192/2018/8
Datum: 2. 7. 2018

Ministrstvo za okolje in prostor izdaja na podlagi 38.a člena Zakona o državni upravi (Uradni list RS, št. 113/05-ZDU-1-UPB4, 89/07-odl. US, 126/07-ZUP-E, 48/09, 8/10-ZUP-G, 8/12-ZVRS-F, 21/12, 47/13, 12/14, 90/14 in 51/16), 40. člena Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06-ZVO-1-UPB1, 49/06-ZMetD, 66/06-odl. US, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17-GZ in 21/18-ZNOrg), 58. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07-ZPNačrt, 70/08-ZVO-1B, 108/09-ZPNačrt-A, 80/10-ZUPUDPP, 106/10-popravek ZUPUDPP, 43/11-ZKZ-C, 57/12 in 61/17-ZUreP-2) v povezavi s 3. odstavkom 273. člena Zakona o urejanju prostora (ZUreP-2, Uradni list RS, št. 61/17), prvega odstavka 101.a člena Zakona o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04-ZON-UPB2, 61/06-ZDru-1, 8/10 ZSKZ-B, 46/14, 21/18-ZNOrg in 31/18) in 145. člena Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06-ZUP-UBP2, 105/06-ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10 in 82/13) v upravni zadevi določitve planov, za katere je treba izvesti postopek celovite presoje njihovih vplivov na okolje, za pripravo Občinskega podrobnega prostorskega načrta za obvoznico Vrba, pripravljavcu plana Občini Žirovnica, Breznica 3, 4274 Žirovnica, naslednjo

ODLOČBO

1. V postopku priprave in sprejemanja Občinskega podrobnega prostorskega načrta za obvoznico Vrba v Občini Žirovnica, pripravljavcu plana Občini Žirovnica, celovite presoje vplivov na okolje ni treba izvesti.
2. Pripravljavcu plana Občini Žirovnica ni potrebno izvesti presoje sprejemljivosti na varovana območja za plan naveden pod zaporedno številko 1.
3. V tem postopku ni bilo stroškov.

Obrazložitev

Ministrstvo za okolje in prostor, Sektor za strateško presojo vplivov na okolje (v nadaljevanju ministrstvo) je dne 26. 4. 2018 prejelo vlogo za izdajo odločbe ali je za prostorski akt, ki je v pripravi, potrebno izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolje. Vloga se je nanašala na pripravo Občinskega podrobnega prostorskega načrta za obvoznico Vrba v Občini Žirovnica (v nadaljevanju OPPN obvoznica Vrba). Vlogo je vložil zakoniti zastopnik stranke, župan Leopold Pogačar, za stranko Občino Žirovnica, Breznica 3, 4274 Žirovnica (v nadaljevanju stranka).

Vlogi je bila predložena naslednja dokumentacija, ki je bila podlaga za vodenje postopka:

- Vloga št. 350-0001/2017, 25. 4. 2018, Občina Žirovnica,
- Osnutek OPPN obvoznica Vrba (ŽA 1/E), št. 01/18, april 2018, Atelje Prizma d. o. o., Jesenice.

Po 40. členu Zakona o varstvu okolja (v nadaljevanju ZVO-1) je treba v postopku priprave plana, programa, načrta ali drugega splošnega akta (v nadaljnjem besedilu plan), katerega izvedba lahko pomembno vpliva na okolje, izvesti celovito presojo vplivov na okolje, s katero se ugotovi in oceni vplive na okolje in vključenost zahtev varstva okolja, ohranjanja narave, varstva človekovega zdravja in kulturne dediščine v plan ter pridobiti potrdilo ministrstva o

sprejemljivosti njegove izvedbe na okolje. ZVO-1 v drugem odstavku 40. člena določa, da se za plan izvede celovita presoja vplivov na okolje, če se s planom določa ali načrtuje poseg v okolje, za katerega je treba izvesti presojo vplivov na okolje skladno z določbami 51. člena ZVO-1 ali, če je zanj zahtevana presoja sprejemljivosti po predpisih o ohranjanju narave. ZVO-1 v tretjem odstavku 40. člena določa, da se celovita presoja vplivov na okolje izvede tudi za drug plan, če ministrstvo oceni, da bi njegoa izvedba lahko pomembneje vplivala na okolje.

V skladu z določili petega odstavka 58. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (v nadaljevanju ZPNačrt) ministrstvo pristojno za varstvo okolja v 30 dneh od predložitve vloge pisno sporoči občini ali je za občinski podrobni prostorski načrt, v konkretnem primeru OPPN obvoznica Vrba, treba izvesti celovito presojo vplivov na okolje.

Stranka je vlogo vložila dne 26. 4. 2018, ko so veljala določila Zakona o prostorskem načrtovanju, dne 1. 6. 2018 so se začela uporabljati določila Zakona o urejanju prostora (ZUreP-2). Zakon o urejanju prostora v 273. členu, 3. odstavku določa, da se postopki priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta, začeti pred uporabo tega zakona, v skladu z ZPNačrt končajo po dotedanjih predpisih. Tak občinski podrobni prostorski načrt se šteje za OPPN po ZUreP-2.

Po določilu drugega odstavka 51. člena ZVO-1 Vlada RS predpiše vrste posegov, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, na podlagi njihovih značilnosti, lokacije in možnih vplivov na okolje. Obveznost te presoje se ugotavlja po Uredbi o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15 in 26/17, v nadaljevanju Uredba).

Ministrstvo je gradivo, ki je bilo predloženo preučilo in ugotovilo, da se s pripravo OPPN obvoznica Vrba ne načrtuje poseg iz Uredbe po točki F.7 Prometna infrastruktura iz Priloge 1 iz rubrike PVO¹. Ministrstvo je v ugotovitvenem postopku ugotovilo, da za obravnavani plan ni treba izvesti presoje vplivov na okolje na podlagi 51. člena ZVO-1 v povezavi z Uredbo, Prilogo 1 po točki F Prometna infrastruktura iz rubrike PVO¹ (vrste posegov v okolje, za katere je presoja vplivov na okolje obvezna). Navedeno pomeni, da presoja vplivov na okolje ni potrebna, zato posledično tudi celovita presoja vplivov na okolje ni potrebna.

Na podlagi 101. člena Zakona o ohranjanju narave (v nadaljevanju ZON) se celovita presoja vplivov na okolje izvede za plane, ki bi lahko pomembno vplivali na zavarovano območje, posebno varstveno območje ali potencialno posebno ohranitveno območje, sami po sebi ali v povezavi z drugimi plani.

Ministrstvo je ugotovilo, da območje OPPN obvoznica Vrba je na območju Natura 2000 oziroma tudi daljinski vpliv plana ne sega na ta območja ter je za mnenje o pomembnosti vplivov izvedbe plana vprašalo ZRSVN.

Merila za ocenjevanje verjetnih pomembnejših vplivov plana na okolje, skladno z določbami tretjega odstavka 40. člena ZVO-1, so določena z Uredbo o merilih ocenjevanja verjetnosti pomembnejših vplivov izvedbe plana, programa, načrta ali drugega splošnega akta in njegovih sprememb na okolje v postopku celovite presoje vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 9/09, v nadaljevanju Uredba o merilih).

Ministrstvo je skladno z določilom 3. člena Uredbe o merilih dne 9. 5. 2018 zaprosilo za mnenje o tem ali bi obravnavan plan lahko imel pomembnejše vplive na okolje Direkcijo RS za vode s področja upravljanja z vodami, Ministrstvo za zdravje s področja vpliva na človekovo zdravje, Zavod RS za varstvo narave s področja ohranjanja narave, Zavod za gozdove Slovenije s

področja varovanja gozdov, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano ter Ministrstvo za kulturo s področja varovanja kulturne dediščine.

Zavod RS za varstvo narave je dne 24. 5. 2018 poslal mnenje št. 2-III-29/4-O-18/DK iz katerega izhaja, da plan ne bo imel bistvenega vpliva na cilje in vsebine varovanega območja in verjetno ne bo pomembno vplival na biotsko raznovrstnost.

Ministrstvo za kulturo v postavljenem 15 dnevnom roku, ki se je iztekel dne 24. 5. 2018 ni podalo svojega mnenja, zato je ministrstvo odločilo brez njega.

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano v roku, ki ga je ministrstvo postavilo na podlagi določil 99. člena ZUP in se je iztekel dne 24. 5. 2018 ni poslalo mnenja, zato je ministrstvo odločilo brez njega.

Zavod za gozdove Slovenije je dne 21. 5. 2018 poslal mnenje št. 3407-36/2018 iz katerega izhaja, da na območju urejanja ni evidentiranih gozdnih površin in da ugotavljajo, da izvedba plana verjetno ne bo pomembno vplivala na okolje z vidika njihove pristojnosti.

Ministrstvo za zdravje v roku, ki ga je ministrstvo postavilo na podlagi določil 99. člena ZUP in se je iztekel dne 24. 5. 2018 ni poslalo mnenja, zato je ministrstvo odločilo brez njega.

Direkcija RS za vode je dne 13. 6. 2018 poslala mnenje št. 35021-46/2018-3 iz katerega izhaja, da izvedba plana ne bo verjetno pomembno vplivala na okolje s stališča varovanja vodnega režima in stanja voda.

Ministrstvo je po pregledu predloženega gradiva ter na podlagi mnenj resorjev in meril iz 2. člena Uredbe o merilih, ki se nanašajo na značilnost plana, značilnost vplivov ter pomen in ranljivost območij, ki bodo verjetno prizadeta, ugotovilo, da pri sprejemanju obravnavanega plana ne bo prišlo do pomembnih vplivov na okolje. Skladno z zgoraj navedenim ministrstvo ocenjuje, da za obravnavani plan ni potrebno izvesti celovite presoje vplivov na okolje skladno z določbami 40. člena ZVO-1, zato je ministrstvo odločilo tako, kot izhaja iz 1. in 2. točke izreka te odločbe.

V tem postopku stroški niso nastali, zato je ministrstvo odločilo tako, kot izhaja iz 3. točke izreka te odločbe.

Pouk o pravnem sredstvu: Zoper to odločbo ni pritožbe po redni upravni poti, pač pa je dovoljen upravni spor z vložitvijo tožbe na Upravno sodišče Republike Slovenije, Fajfarjeva 33, 1000 Ljubljana, v roku 30 dni po vročitvi te odločbe. Tožba se lahko vloži neposredno pisno ali pa se pošlje po pošti.

Postopek vodil:

Jernej Per
podsekretar

mag. Tanja Bolte
generalna direktorica Direktorata za okolje

Elektronsko vročiti (stranki):

- Občina Žirovnica, obcina@zirovnica.si

V vednost:

- Zavod RS za varstvo narave, zrsvn.oekr@zrsvn.si
- Direkcija RS za vode, gp.drsv@gov.si
- Zavod za gozdove Slovenije, zgs.tajnistvo@zgs.si