



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR
DIREKTORAT ZA PROSTOR, GRADITEV IN STANOVANJA

Številka: 35008-3/2013-MZIP/141-10921-05
Datum: 24. 7. 2019



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
DIREKTORAT ZA KOPENSKI PROMET

Številka: 3712-2/2008/41-02111217
Datum: 29. 7. 2019

ZADEVA: **DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBVOZNICO GLAVNE CESTE G2-106 V
VELIKIH LAŠČAH**

Zveza: **Stališča do pripomb in predlogov z javne razgrnitve Študije variant /
predinvesticijske zasnove in Okoljskega poročila, ki je potekala od 18. februarja
do 22. marca 2019**

UVODNE OBRAZLOŽITVE

Študija variant, ki šteje tudi za predinvesticijsko zasnovo, je bila izdelana v postopku priprave državnega prostorskega načrta za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah. Vključuje analitične ugotovitve o stanju v prostoru ter vrednotenje in primerjavo variant s prostorskega, funkcionalnega, okoljskega in ekonomskega vidika. V okviru sinteznih ugotovitev Študije variant je predlagana najustreznejša varianta obvoznice, s katero bo zagotovljena prometna razbremenitev Velikih Lašč ter prometna varnost in pretočnost glavne ceste. Območje prostorske ureditve je v celoti na območju občine Velike Lašče.

V času med od 18. februarjem in 22. marcem 2019 je bila izvedena javna razgrnitev Študije variant/predinvesticijske zasnove in Okoljskega poročila. Dne 14. marca 2019 je bila v Velikih Laščah organizirana javna obravnava.

V času javne razgrnitve je bilo razgrnjeno naslednje gradivo:

- Študija variant / predinvesticijska zasnova za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah (izdelovalec Acer Novo mesto d.o.o., december 2018),
- Okoljsko poročilo za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah (izdelovalec Aquarius d.o.o., november 2018) in
- povzetek za javnost.

Gradivo je bilo javno razgrnjeno od 18. februarja 2019 do 22. marca 2019:

- na Ministrstvu za okolje in prostor, Direktoratu za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 21, Ljubljana,
- na Ministrstvu za infrastrukturo, Direktoratu za kopenski promet, Langusova ulica 4, Ljubljana,
- na spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor na povezavi: http://www.mop.gov.si/si/delovna_podrocja/prostorski_nacrti/drzavni_prostorski_nacrti/javne_razgrnitve_in_seznanitve/ in
- na sedežu Občine Velike Lašče, Levstikov trg 1, 1315 Velike Lašče.

Pripravljaivec DPN: Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja

Pobudnik DPN: Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za kopenski promet

Naročnik in investitor DPN: Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo

Izdelovalec DPN: Acer Novo mesto d.o.o.

V okviru javne razgrnitve je imela javnost pravico do vpogleda v javno razgrnjene dokumente in dajanja pripomb in predlogov na rešitve iz razgrnjenega gradiva. Pripombe in predlogi so se lahko podajali na javni obravnavi in pisno do vključno 14. marca 2019 z navadno ali elektronsko pošto.

V času javne razgrnitve je na javno razgrnjeno gradivo podala mnenje tudi Občina Velike Lašče.

Na javni obravnavi so bila postavljena tudi številna vprašanja, na katera so podali odgovore projektant, izdelovalec okoljskega poročila, pripravljavec, investitor, inženir in izdelovalec študije variant.

Pripombe in predlogi, podani v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, so bili podrobno preučeni. Pripombe so se večinoma nanašale na potek predlagane trase, podanih pa je bilo nekaj predlogov za drugačen potek, predvsem za odmik trase od naselja Velike Lašče in za njeno podaljšanje vse do Retij in Malih Lašč.

Predlagane trase so bile po javni razgrnitvi okvirno preverjene z vidika izvedljivosti glede na stanje in omejitve v prostoru.

Stališča do pripomb in predlogov so zaključena v skladu z ugotovitvami okvirnih preveritev, ki so pokazale, da so poleg variant, obravnavanih v osnovni in javno razgrnjeni ŠV/PIZ (V0, V1 in V2), za primerjavo in vrednotenje smiselne še variante V4, V5, V6 in VC, in sicer vse variante z isto začetno in končno točko (od Malih Lašč do Retij) in zato nekatere z delnim potekom po V0.

Zato bo v nadaljevanju postopka umeščanja obvoznice v prostor Študija variant dopolnjena z navedenimi variantami, na tej podlagi pa bo pripravljen nov predlog najustreznejše variante. Z dopolnjenima ŠV/PIZ s predlogom najustreznejše variante in okoljskim poročilom bo javnost seznanjena v okviru nove javne razgrnitve.

Pravne podlage:

- Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS št. 61/17 – ZUreP-2),
- Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta (Uradni list RS, št. 106/11, 80/10 -ZUPUDPP in 106/11 in 61/17 – ZUreP-2),
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16),
- Uredba o metodologiji priprave in obravnave investicijske dokumentacije na področju državnih cest in javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 5/17),
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (ki jo je Vlada RS sprejela na 48. redni seji dne 29.07.2015, sklep št. 37000-3/2015/8),
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (ki ga je Vlada RS sprejela na 103. redni seji, dne 29.09.2016),
- Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS), Uradni list RS, št. 75/04,
- Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04 in 33/07 – ZPNačrt),
- Občinski prostorski načrt občine Velike Lašče (Uradno glasilo Občine Velike Lašče št.7/13, 5/15, 2/16).

Kratice oziroma okrajšave, ki se pojavljajo v tem gradivu, imajo naslednji pomen:

- DPN – državni prostorski načrt
- ŠV/PIZ in ŠV – študija variant/predinvesticijska zasnova in študija variant
- PNV – predlog najustreznejše variante
- OPN – občinski prostorski načrt
- OP – okoljsko poročilo
- MzI – Ministrstvo za infrastrukturo
- MOP – Ministrstvo za okolje in prostor
- DGD – dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja
- GJI – gospodarska javna infrastruktura
- NUP – nosilci urejanja prostora
- JO – javna obravnava

Vsebina:

1	PRIPOMBE OBČINE VELIKE LAŠČE IN KRAJEVNEGA URADA TURJAK	5
1.1	Občina Velike Lašče	5
1.2	Občina Velike Lašče	5
1.3	Občina Velike Lašče	5
1.4	Krajevni odbor Turjak	5
2	PRIPOMBE JAVNOSTI	6
2.1	Emil Žagar (v imenu udeležencev Zbora krajanov)	6
2.2	Nataša Čeč Gruden in drugi podpisniki	6
2.3	Alojzij Cimerman	7
2.4	Alojzij Cimerman (ustno na JO)	11
2.5	Krajan	11
2.6	Peter Indihar	11
2.7	Krajan	11
2.8	Janez Žužek, Vesna Žužek Vintar idr.	11
2.9	Matjaž Gruden (pisna pripomba, podana na JO)	12
2.10	Krajan	12
2.11	Krajan	13
2.12	Krajan	13
2.13	Emil Žagar (ustno na JO)	13
2.14	Jernej Novak (ustno na JO)	13
2.15	Krajan (ustno na JO)	13
2.16	Albina David in Lucija Levstek, Martin Lovšin	13
2.17	Alojz Venturini (ustno na JO)	14
2.18	Janez Gruden in Nataša Čeč Gruden	14
2.19	Krajan	17
2.20	Krajan	17
2.21	Krajan	18
2.22	Krajan	18
2.23	Krajan (pisna pripomba, podana na JO)	18
2.24	Matija Kaplan	18
2.25	Janez Lušin	18
2.26	David Levstek	18
2.27	Jože in Ema Perhaj	18
2.28	Krajan	19
2.29	Krajana	19
2.30	Krajan (pisna pripomba, podana na JO)	20
2.31	Mitja Pintarič	20
2.32	Lidija K. Zagorc (ustno na JO)	20
2.33	Krajan (ustno na JO)	20
2.34	Župan dr. Tadej Malovrh (ustno na JO)	20
2.35	Krajan (ustno na JO)	20
2.36	Janez Gruden (ustno na JO)	21
2.37	Krajan (ustno na JO)	21
2.38	Krajan (ustno na JO)	21
2.39	Alojz Venturini (ustno na JO)	21
2.40	Krajan (ustno na JO)	21
3	ZAKLJUČNE UGOTOVITVE	22

Opomba:

Vprašanja in pripombe so zapisani dobesedno, kot so bili podani, brez slovničnih popravkov. Izpuščeni so osebni podatki in druge osebne informacije.

1 PRIPOMBE OBČINE VELIKE LAŠČE IN KRAJEVNEGA URADA TURJAK

1.1 Občina Velike Lašče

Za zemljišče parcela št. 558/4 k.o. Velike Lašče, ki ga prečka oz. se ga dotika trasa obvoznice Velike Lašče, je bila v letu 2019 izdana lokacijska informacija za gradnjo enostanovanjskega objekta. Izdani so bili tudi projektni pogoji za promet.

Stališče: Pripomba se upošteva, zagotovi se odmik trase od omenjenega zemljišča.

1.2 Občina Velike Lašče

Glede na odziv prisotnih občanov, ki so se udeležili javne razprave, nobena izmed predlaganih variant ni bila sprejemljiva. Glavni razlogi za negativno kritiko predstavljenih študij temeljijo na dejstvu, da vse tri variante znatno posegajo na kmetijska zemljišča in jih uničujejo, kot drugo je bil naveden hrup, ki se bo pojavil pri lastnikih nepremičnin, ki mejijo na katero koli predlagano traso ter umestitev obvoznice v neposredno bližino stanovanjskih objektov in kot tretje otežen dostop do obdelovalnih kmetijskih površin ali na samo obvoznico iz zalednih krajev občine.

Podpiramo dogovor, ki je bil sprejet na javni razpravi dne 14.3.2019, na kateri so občani predlagali preučitev še četrtega predloga poteka obvoznice, ki v kar največji meri poteka po robu gozdnih zemljiščih

Stališče: Pripomba se upošteva.

Preverjene so bile še druge variante, med njimi tudi predlogi, podani na javni obravnavi in v nekaterih drugih pripombah. Študija variant se dopolni z variantami, ki so se izkazale kot smiselne, predlog najustreznejše variante pa se predstavi javnosti na novi javni razgrnitvi. Glej tudi stališče k pripombam 2.1 – 2.17.

1.3 Občina Velike Lašče

Smiseln se nam zdi tudi razmislek k proučitvi dolgoročne ureditve hitrejše cestne povezave na relaciji Kočevje – Ljubljana.

Stališče: Pripomba se ne nanaša na predlog najustreznejše variante obvoznice Velikih Lašč.

1.4 Krajevni odbor Turjak

Strinjamo se, da je obvoznica potrebna. Podpiramo varianti 1 in 2. Ker pa nimamo podatkov o stroških, odkupih kmetijskih zemljišč in drugih vplivov, se ne moremo odločiti med obema različicama.

Pojasnilo: Izraženo je mnenje.

2 PRIPOMBE JAVNOSTI

2.1 Emil Žagar (v imenu udeležencev Zbora krajanov)

Zbor krajanov glede študij variant za obvoznice glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah 12. 3. 2019, prisotnih 24 krajanov. Sklepi:

1. Nobena izmed treh predlaganih variant obvoznice ne ustreza dolgoročni ureditvi hitrejše cestne povezave na relaciji Kočevje – Ljubljana. Smiselni je razmislek o izgradnji povsem nove hitre ceste s priključki na obstoječa naselja.
2. Varianta obvoznice V2 (tik ob vzhodnem delu naselja Velike Lašče) je popolnoma neustrezna in ji odločno nasprotujemo. Glavni razlogi za to so naslednji:
 - Trasa poteka povsem ob robu naselja, na nekaterih delih posega celo na zazidljivo območje.
 - Trasa je v popolnem nasprotju s smernicami k DPN, ki jih je Občina Velike Lašče podala v dopisu št. 371-032/2017-4 dne 4. 1. 2018. Občina v dokumentu eksplicitno navaja, naj se pri načrtovanju DPN obvoznice Velike Lašče upošteva, da se trasa prometnice čim bolj odmakne od naselja Velike Lašče.
 - Trasa bistveno poslabšuje bivalne pogoje pri kar nekaj obstoječih stanovanjskih objektih (hrup, onesnaženost).
 - Trasa z obstoječo cesto tvori nekakšen »oklep« naselja, kar onemogoča širitev in s tem razvoj naselja.
 - Trasa poteka neposredno čez mokrišče in vodni izvir Podturn.
 - Trasa poteka čez območje večkratnih vsakoletnih poplav.
 - Trasa poteka čez občutljivo območje vodnih požiralnikov.
 - Trasa poteka čez varovano območje arheološke dediščine.
 - Trasa poteka čez načrtovano traso izgradnje kanalizacijskega omrežja.
 - Trasa ob ustju pri Malih Laščah preči območje varovane narave in pogostih poplav.
 - Investicijska cena trase je daleč najvišja od predlaganih.
3. Varianta obvoznice V1 (proti vzhodu odmaknjena od naselja Velike Lašče) je prav tako neustrezna in ji nasprotujemo predvsem zaradi naslednjih razlogov:
 - Trasa posega na najboljše kmetijska zemljišča v okolici naselja Velike Lašče.
 - Trasa bistveno poslabšuje bivalne pogoje pri obstoječih stanovanjskih objektih pri priključku na obstoječo cesto proti Kočevju.
 - Trasa ob ustju pri Malih Laščah preči območje varovane narave in pogostih poplav.
4. Variante obvoznice VO (prenova obstoječe ceste) sicer ne podpiramo, se pa glede na trenutne ponujene možnosti zdi sprejemljiva, v kolikor bi rekonstrukcija zagotovila vse potrebne prometno tehnične elemente ceste takega ranga.
5. Zahtevamo pripravo nove, modificirane variante obvoznice od Retij do Malih Lašč, ki bi se odmaknila vzhodneje na rob znotraj gozdne meje, nato pa navezala na kombinacijo variant V1 in V2 pri Malih Laščah. Pri tem bi bilo treba smiselno upoštevati pripombe na ponujeni varianti V1 in V2 in izhodišča iz smernic, oz. mnenj, ki so bila podana (npr. 3. točka smernic MOP, Direktorat za prostor, št. dopisa 350-40/2017/3, z dne 19.1.2018, vidik železniške infrastrukture).
6. Predlagamo pristop k podpisu peticije o izgradnji nove hitre ceste (v skladu s pobudo občanov Občine Ribnica).

2.2 Nataša Čeč Gruden in drugi podpisniki

Stanovalci (podpisani) stanovanjskih hiš na naslovih Velike Lašče, Na Postajo 18, 19 in nove hiše b. š. ter Male Lašče 125, 126 127 in 129 podajamo pripombe in predloge na sklepe, nakazane na javni obravnavi dne 14. 3. 2019, ki jih vlagamo v prilogi tega obrazca in iz katere so razvidna tudi imena vseh podpisnikov.

- Eden od zaključkov javne razprave razgrnitve študij je bila napoved izdelave študije dodatne variante trase, predlagane s strani Alojzija Cimermana, ki je približek (variante) v postopku že obravnavane vzhodne pobočne variante B. Le-ta je že bila izločena iz nadaljnje obravnave kot neustrezna iz naslednjih poglavitnih razlogov:

- ker je bistveno daljša od ostalih,

- ker je bistveno dražja od ostalih,
- ker posega v obstoječo poselitev s potrebnostjo rušenja stanovanjskih objektov,
- ter zlasti ker bistveno posega na območje naravnih vrednot in območje poplav v območju naravne vrednote Šumnik (oz. Smrečnik kot domačini in del uradnega poimenovanja imenujemo zaključni del Šumnika v vzhodnemu predelu potoka s ponori).

Predlagana varianta se sicer razlikuje od že obravnavane variante B v tem, da je slednja potekala po vzhodnem delu Smrečnika, sedaj predlagana pa preko zahodnega dela Smrečnika (oz. vzhodnega kraka naravne vrednote Šumnik). Vsakršnemu približevanju zaselku preko območja naravnih vrednot (Šumnik oz. Smrečnik) nasprotujemo iz okoljskih razlogov, zaradi katerih je že bila zavrnjena območna varianta B. Ob tehtanju vpliva na naravno vrednoto in vpliva na kmetijska zemljišča mora prevladati interes naravne vrednote, zlasti ker gre pri kmetijskih zemljiščih v obravnavanem primeru zgoj za travnike.

Predlagana varianta bi potekala tik pod našimi stanovanjskimi hišami, čemur nasprotujemo tudi iz naslednjih razlogov:

- Predlagana varianta seka dovozno pot do hiš Velike Lašče, Na postajo 18,19 in nove hiše b. š., zlasti pa se v celoti približa zaselku, kjer stanujemo podpisniki s svojimi družinami. Skupno gre za 7 stanovanjskih hiš s 25 prebivalci, od tega 20 s stalnim prebivališčem, 5 prebivalcev pa je tik pred vselitvijo in stalno prijavo prebivališča.
- V primeru katerekoli od obravnavanih variant V1 in V2 bomo že tako prizadeti zaradi povečanega hrupa. Po okoljskem poročilu se obstoječa obremenitev s hrupom v razponu 40-45 dB poveča na mejno vrednost nad 50dB, zlasti upošteva, da se nivojsko večinoma nahajamo nad nivojem predvidenih tras obvoznice, zaradi česar bo vpliv hrupa večji tudi zaradi učinka zvočnega amfiteatra, česar nobena od študij še ni zajela.
- Katerakoli izpeljanka pobočne variante preko oz. mimo Šumnika (Smrečnika) pa nas po interpolaciji obstoječega okoljskega poročila s hrupom obremeni preko mejnih vrednotih oz. preidemo v rdečo cono nad 60 dB. Prav tako po našem mnenju omilitveni ukrep s protihrupno ograjo ne bi bil učinkovit zaradi nivojske razslojenosti.

Skupina prizadetih občanov iz Velikih Lašč, ki so na javni obravnavi dne 14. 3. 2019 v pisni obliki s podpisi izrazili svoje nestrinjanje s predlogi Izdelanih variant, pripravlja predlog kombinacije pobočne variante in sicer v varianti njene izvedbe na vzhodni strani od Retij preko gozdnih površin (v bližini proge do telekomunikacijskega oddajnika na vzhodu), prečanjem poti med Velikimi Laščami in Postajo nekoliko južneje od točke, kjer to cesto preči trasa variante V1, in na severni strani s stičiščem s cesto Ljubljana - Kočevje v točki, kjer je priključek po predlogu variante V2.

- Ta predlog se v celoti izogne naravni vrednoti Šumnik in se kolikor je mogoče oddalji od bivanjskega prostora, v prvem delu pa tudi kmetijskim zemljiščem in je največji možni konsenz med vsemi interesi.
- Predlog predlagamo za preučitev kot predlog variante, ki bi po našem mnenju omogočila skladnejši razvoj Velikih Lašč, hkrati pa upoštevala tudi interese ljudi v bivanjskem prostoru, v katerega se seli obvoznica.

2.3 Alojzij Cimerman

Podani so bili trije predlogi:

- Predlog, podan na javni obravnavi (pisni del in grafične priloge).
- Predlog 1, poslan po pošti (dopolnjen predlog, ki je bil podan na JO, predlagana nova trasa od Malih Lašč do Retij).
- Predlog 2, poslan po pošti (predlog za izboljšavo variante 2 (PNV) s spremembo niveletnega poteka in z delnim odmikom trase PNV na južnem delu).

V predlogih so podrobno predstavljeni razlogi za zavrnitev variant V0, V1 in V2, podana pa sta tudi dva predloga za načrtovanje ustrežnejše trase. Oba predloga sta tudi grafično prikazana.

V Predlogu 1 je podan predlog nove trase, poimenovane V3 (prikazano na preglednem grafičnem prikazu celotnega odseka in podrobneje tudi na posameznih izsekih), ki bi potekala od Malih Lašč pa do Retij.

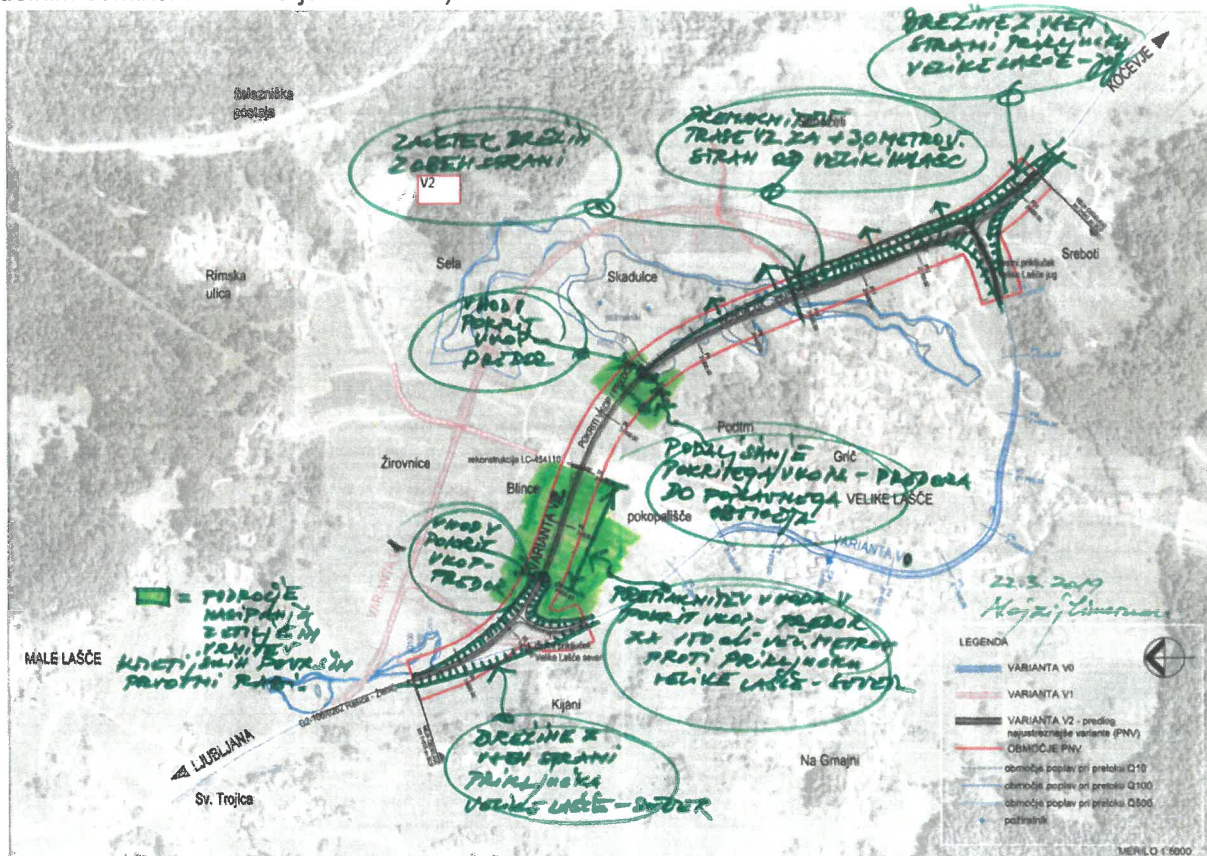


Slika: Predlog novega poteka trase od retij do Malih Lašč - VC1

Kot je navedeno v predlogu 1, V3 maksimalno izpolni zahteve po pretočnosti in varnosti na G2-106 in to v maksimalno še smiselnem obsegu, to je - v maksimalni možni dolžini trase; trasirana je tam, kjer povzroči najmanj škode za okolje, prebivalce in kmetijske površine, tako, da minimalno posega na slabše travnike, ne spremeni pa s svojim vplivom na okolje podobo Velikih Lašč, niti s svojim videzom, niti s hrupom, niti s smradom, niti svetlobnimi motnjami ponoči ter za krajane Velikih Lašč predstavlja verjetno edino sprejemljivo rešitev problematike G2-106 za območje Velikih Lašč.

Ta trasa namreč omogoča istočasno rešitev križišča v Malih Laščah izvenivojsko; če se V3 spelje skozi pokrit vkop – predor pod ali v bližini sedanje trase G2-106 skozi ozko grlo med cerkvijo pri Sv. Trojici na eni in gostilno na drugi strani in se jo na obstoječo cesto G2-106 priključi 50 m severneje od sedanjega križišča Male Lašče, pred vsemi naslednjimi križišči. Ta križišča je istočasno tudi potrebno preurediti zaradi zagotovitve prometne varnosti. Sedanjo traso G2-106 od križišča Male Lašče proti Velikim Laščam pa se tedaj lahko namenijo samo lokalnim prebivalcem za lokalni promet in za priključitev Malih Lašč na novo V3 in s tem na G2-106, v novi, za promet varnejši obliki in za povezavo z Velikimi Laščami. Poleg tega trasa V3 nujno zahteva več 100 m dolg pokrit vkop – predor v svojem osrednjem delu, na odseku križanja V3 s cesto Velike Lašče – cesta Na postajo, z namenom ohranitve njiv in travnikov v tem odseku v prvotni rabi in zaradi zaščite okoliških hiš v bližini tega pokritega vkopa - predora pred negativnimi vplivi obvoznice V3. V tem delu se lahko razmisli o možnosti priključitve ceste Na postajo na novo V3, vendar tako, da se priključek postavi na mesto, ki ne uniči njiv in najboljših travnikov, torej severno od trase V3 in ceste Na postajo. V tem primeru bi bila pot za dostop do trase V3 (in s tem do nove G2-106) prebivalcem tega dela Velikih Lašč maksimalno skrajšana in nadalje, ob morebitnem oživetju železniškega tovornega prometa bi bil tudi dostop za cestni tovorni promet do železniške postaje Velike Lašče in industrijske cone Velike Lašče omogočen s kratko povezavo od V3 (nove G2-106) do železniške postaje in industrijske cone. Prebivalcem tega dela Velikih Lašč se v tem primeru ne bi bilo potrebno voziti po cesti Na postajo skozi Velike Lašče, da se vključijo na cesto V3 pri Malih Laščah ali Dolnjih Retjeh. Trasa je primerno dolga, kar je pozitivno za tranzit, a ne predolga za izvedbo. Brez odstopanj in kompromisov ta varianta V3 zahteva izpolnitev vseh opisanih in naštetih elementov, da ohrani svojo funkcionalnost in sprejemljivost za večino ljudi. Hkrati pa omogoča rešitve nekaj že omenjenih lokalnih težav v prometu.

V Predlogu 2 je kot rešitev za primer, da Predlog 1 ne bi bil izvedljiv (zaradi poseganja v naravno vrednoto ipd.), predlagano izboljšanje variante V2 in sicer s spremembo niveletnega poteka te trase in z delnim odmikom PNV na južnem delu).



Slika: Predlog novega poteka trase (VC2), kot modifikacija javno razgledane variante V2

V Predlogu 2 je podan podroben opis trase in višinskega poteka ter navezovanja lokalnega omrežja cest in poti:

- Trasa V2 naj poteka od odcepa od priključka Velike Lašče - sever do vstopa v pokrit vkop – predor, nižje od sedanjega terena, v vkopu levo in desno in naj se NIKAKOR NE DVIGUJE NAD sedanji teren!
- Vhod v pokriti vkop – predor naj se pomakne za vsaj 150 ali več metrov proti severozahodu v smeri osi trase V2, to je maksimalno možno in še smiselno, stran od sedanjega predvidenega mesta, stran od ceste Na postajo in naj se ga spusti maksimalno nizko v dolinico na tem mestu, tako, da bo iz sedanjega terena gledal kvečjemu 2,5 m. Vhod naenkrat ni več dvignjen, vidno izpostavljen, trasa V2 do vhoda v pokrit vkop - predor pa se pa skrajša in poteka v odprtem vkopu z obeh strani, levo in desno, vse do vhoda v predor. Skrajšana dolžina V2 od odcepa od G2-106 do točke vstopa v pokrit nadvoz – predor, v teren potopljen nivo V2 in vkop levo in desno od V2, zmanjšata motenje s hrupom in svetlobnim onesnaženjem na najnižjo možno mero.
- Pokriti vkop – predor v odseku od točke vstopa V2 vanj, do nadvoza ceste Na postajo, naj se prekrije z zemljino, prečno, to je levo in desno od trase, v obliki rahle brežine, ki omogoča kmetijsko rabo in obdelavo (oranje). Desno od predora V2, v smeri proti pokopališču in Dovcam, se teren lahko spremeni v skoraj ravno površino, potekajočo z nivoja + 1m nad pokrivno ploščo predora in tangencialno na 50 m oddaljeni najvišji vrh grebena grička njiv pod pokopališčem, levo pa ravno z istega nivoja + 1m iznad predora na 50 m oddaljen greben terena levo od trase V2, v smeri proti železniški postaji. Izravnani teren bi se vzdolžno, to je v smeri trase, proti severu spuščal položno z nivoja ceste Na postajo vse do vhoda v pokriti vkop – predor in še naprej, vse do odprtega vkopa trase V2 na nivo sedanjih njiv in travnikov. S tem se lahko skoraj vse kmetijske površine ohrani in spremeni nazaj v njive in travnike. Ob premišljenem planiranju površine z zemljino se lahko celo izboljša nagnjenost njiv na Dovcah prečno, v smeri proti pokritemu vkopu – predoru cestišča in v smeri od predora proti železniški postaji, ter vzdolžno, v smeri proti severu, kar ohrani večino kmetijskih površin za prvotno rabo in jih glede nagibov celo izboljša. Hkrati je tudi rešen odvoz zemljine iz pokritega vkopa – predora ob gradnji. Pri planiranju je potrebno NUJNO paziti, da se najprej VSA rodna zemlja

odstrani, kmetijske površine izravna najprej z morebitno izkopanim gramozom in kamenjem, nato s slabo zemljo in mrtvico, šele nato pa z rodovito zemljo minimalne debeline 0.7 metra do končne ravne površine!

- Ker se trasa V2 obda z brežino levo in desno in vhod v pokrit vkop - predor potopi v dolinico pod Gasilnim domom, levo od pokopališča, nižje, kot je bilo mišljeno prej, naenkrat vhod v pokrit vkop – predor ni več tako zelo moreč element, ampak postane bolj zlit s pokrajino in skrit pogledom, saj je premišljeno potopljen v dolinico, oz. njen najnižji del. Vhod v predor podobe ne kazni več v tolikšni meri, da bi bilo to nesprejemljivo s tega vidika, podoba Velikih Lašč se ohrani v maksimalni možni meri.
- V preboju hriba se v naslednjih desetih metrih, od ceste Na postajo proti vzhodu, še lahko uporabi pokrit vkop – predor, ta pa mora nato preiti v pravi predor, po mojem laičnem mnenju, saj je namen priti na drugi, jugovzhodni strani hriba, s cesto V2 ven čim nižje in s tem čim bližje terenu na izstopni strani, kolikor je pač še dopustno zaradi prečenja poplavnega področja.
- Trasa V2 sedaj v odseku pod zemljino hriba leži namreč precej nižje, kot je bilo predvideno prej. To zahteva verjetno krajši predor v nadaljevanju preboja hriba, saj je globina za kopanje z vrha navzdol in nato zasipanje, verjetno prevelika. Kratki pravi predor se pri izstopanju iz hriba lahko spet spremeni v kratek, iz hriba podaljšan pokrit vkop – predor in nadaljuje v maksimalni še možni dolžini v smeri nadaljevanja trase proti poplavnemu območju, vse do njega. Prav tako, kot na vstopni strani, se lahko z zasipanjem področja nad in ob izstopnem pokritem vkopu - predoru v maksimalno možnem obsegu ohrani kmetijska zemljišča, hkrati pa, podobno kot na vstopni strani, zmanjša hrupno in svetlobno onesnaženje v tem odseku na minimum, vse do poplavnega področja.
- Predlagam umik trase na poplavnem območju in vse do priključitve na G2-106 za vsaj dodatnih 30 metrov stran od bližnjih hiš.
- Ker trasa iz hriba sedaj lahko izstopa nižje, kot prej, lahko teče v nadaljevanju, čez poplavno področje, tako nizko, kot je še zaradi poplavnih voda dopustno! S tem se zmanjša negativni vpliv na vidno podobo kraja s te strani. Istočasno se s tem delno zmanjša vpliv svetlobnega in zvočnega onesnaženja.
- Poplavno območje naj se preči z daljšimi premostitvami, kot je bilo prej mišljeno, da je zmanjšano število podpornih mest ceste na minimalno še potrebno število.
- Varovanje pred svetlobnim in zvočnim onesnaženjem v odseku nad poplavnim področjem naj bo izvedeno z ograjami ob cestišču, ki se vključujejo v izgled pokrajine in arhitekturo kraja, tako pri izbiri materiala, kot pri načinu postavitve na ta viaduktni del ceste, to je, levo in desno OB ploščo vozišča. Naj ne zmanjšujejo samo onesnaženja, naj tudi zakrivajo betonske elemente cestišča. Ob tem odseku je verjetno smiselna levo in desno od trase dodatna zasaditev drevja, ki bi zastrlo pogled na ta del V2, hkrati pa dodatno zmanjšalo vpliv onesnaženja vseh vrst na ta del kraja.
- Ko trasa že prečka poplavno območje, naj vstopi v nekaj metrov globok odprti vkop – brežino z leve in desne strani, ki po prečenju poplavnega območja cesto skriva pred pogledi in ohrani sedanji pogled na ta del Velikih Lašč. Hkrati odprti vkop levo in desno poskrbi, da se na minimum zmanjša zvočno in svetlobno onesnaženje. Ta vkop naj poteka vse od izstopa s poplavnega področja do mesta priključevanja V2 na obstoječo G2-106 južno od Velikih Lašč.
- Nivo obstoječe glavne ceste G2-106 naj se na območju priključitve G2-106 na V2 za ta namen spusti za nekaj metrov v globino, v odprti vkop z obeh strani ceste G2-106. V2 se na sedanjo G2-106 priključi prav tako v odprtem vkopu z leve in desne strani, podobno, kot je to predlagano za priključek Velike Lašče - sever.
- Iz preostanka G2-106, ki teče skozi Velike Lašče, se priključek Velikih Lašč – jug na V2 izvede v tem, odprtem vkopu z vseh treh strani, tudi proti Velikim Laščam poglobljenem delu, podobno, kot sem predlagal za priključek Velike Lašče – sever na V2. S tem se zmanjša klanec na G2-106 v tem odseku, ohrani se sedanji pogled na Velike Lašče s te strani in istočasno zmanjša vse vrste onesnaženj, povzročenih na vse strani iz tega, višjega nivoja terena.

Tako spremenjena trasa V2, ob upoštevanju vseh teh in morebitnih drugih izboljšav izpolnjuje skoraj vse zahteve:

- poveča pretočnost G2-106 v dolžini cca. 1,4 km, merjeno na palec,
- zagotovi varnost tranzitnemu prometu in prebivalcem kraja Velike Lašče,
- s svojimi vplivi na okolje minimalno moti okolico in prebivalce kraja Velike Lašče,
- obvoznica varianta V2 bi na ta način postala tako rekoč skrita v teren in nemoteča za kraj Velike Lašče, kljub temu, da bi poteka v neposredni bližini kraja,
- trasa sicer degradira kmetijske površine, vendar se da določene kmetijske površine ohraniti s podaljšanim pokritim vkopom – predorom, pokritim z zemljino in s površinami, spremenjenimi z nasipanjem zemljine in planiranjem nazaj v prvotno kmetijsko rabo, kot je podrobno predlagano zgoraj,

- cenovno verjetno presega popravljena oblika in trasa V2 nam predlagano varianto V2, vendar, popravljena oblika in trasa izpolni zahteve, ki jih prejšnji predlog ni izpolnjeval,
- traso V2 je potrebno v njenem delu, kjer teče najbližje kraju, dodatno odmakniti od kraja Velike Lašče, kar trase ne podraži bistveno,
- popravljena oblika in trasa V2 bi bila verjetno za vse najbolj sprejemljiva varianta, iz vseh vidikov, ki so bili tukaj navedeni in opisani, je tudi bolj sprejemljiva od mojega predloga nove trase V3, vendar je verjetno dražja zaradi pravega predora in velike dolžine pokritih vkopov – predorov, ki pa so nujni, kot sledi iz vsega,
- V2 ne posega v področja, ki bi bila kakorkoli potrebna posebne naravovarstvene zaščite,
- podaljšanje pokritih vkopov – predorov proti severu in jugu na kmetijske površine, zasipanje teh podaljšanih delov pokritih vkopov – predorov z zemljino, planiranje in ravnanje teh površin ob trasi in vrnitev v prvotno kmetijsko namensko rabo, odprti vkopi ob trasi v največji možni dolžini na severnem in južnem odseku trase, nizko speljana trasa čez poplavno področje z dolgim korakom prečenja in zmanjšanjem števila podpornih elementov, odmik od naselja za dodatno nujno potrebno razdaljo, bočne zaščite proti motnjam v skladu z arhitekturo kraja na delu V2 preko poplavnega področja, z vključeno zasaditvijo ..., so nujno potrebni elementi, saj skupaj z vsemi naštetimi modifikacijami ščitijo in ohranijo odlične njive na trasi, katere trase preči in v katere se ne sme posegati, hkrati pa zmanjšajo moteče vplive na prebivalce bližnje in daljne okolice ob V2 in v še sprejemljivi meri ohranijo podobo kraja Velike Lašče.

2.4 Alojzij Cimerman (ustno na JO)

Želimo si hitro povezavo med AC koridorjem na severu (LJ) in na J (s Hrvaško) in skrajšanje potovalnih časov. Predlagam varianto za 10 mio EUR (opis in grafika podana na JO, kasneje priložena tudi pisni pripombi).

2.5 Krajan

Ne strinjam se z varianto V1, V2, ker potekata po kmetijskih zemljiščih ter tudi preveč obrobja naselja.

2.6 Peter Indihar

Vse predlagane rešitve (oz. variante) ne predstavljajo rešitve osnovnega problema – pretočnosti prometa do Ljubljane do Kočevja. Rešitev je le hitra cesta. Razna krožišča in obvoznice ne bodo izboljšala stanja. Varianti V1 in V2 v Velikih Laščah ne dosežeta željenega cilja. Obe rešitvi še dodatno razdelita naselje in izgubimo najboljše kmetijska zemljišča. Rešitev je v takojšnji posodobitvi cest (V0) in sočasno začeti projektirati hitro cesto Ljubljana-Kočevje, na manjvrednih gozdnih zemljiščih, ki jih je ob vsej trasi tudi dovolj.

2.7 Krajan

Za prostorski načrt za obvoznico glavne ceste v Velikih Laščah mislim in je predlog, da bi se obvoznico naredilo ob že narejenih železniških tirih in da bi obvoznica prečkala čim manj kmetijskih zemljišč. Predlog bi bil pa tudi, da bi potekala pod zemljo v tunelih. Saj to bi bila pa še najboljša rešitev.

2.8 Janez Žužek, Vesna Žužek Vintar idr.

Smo družinska kmetija, torej je logično, da smo še bolj vezani na zemljo, saj od nje živimo. Za tri člane je dohodek iz kmetijstva edini vir dohodka. Leta 1976 smo se preselili iz centra Velikih Lašč na obrobje naselja, si zgradili dom, hlev in spremljevalne objekte. Dve generaciji sta gradili, dokupovali, menjavali in urejali zemljišča, da smo jih nekako zaokrožili okoli kmetije, da bomo mi, naši otroci in vnuki lažje kmetovali. (Ne z namenom, da bo tu potekala cesta). Do nedavnega smo bili edina kmetija, ki ni bila v naselju, ampak na periferiji.

Zato je logično, da sta trasi V1 in V2 za nas absolutno nesprejemljivi. V2 poteka v neposredni bližini hleva. Kmetijstvo in cesta ne gresta skupaj z roko v roki. Trasi V2 in V1 presekata zemljiški kompleks.

Obe prineseta s seboj ogromno negativnih učinkov, ki si jih nobeden kmet ne želi:

- otežena obdelava lastnih in najetih zemljišč,
- otežen dostop do zemljišč in gozdov,
- problemi z blatom na cestišču,
- onemogočena ali otežena paša in pregon živali,
- že tako razdrobljena zemljišča se bodo še dodatno razdrobila,
- nevarnost, da živali iz hleva ali pašnika uidejo na cesto -nevarnost prometnih nesreč,
- divjad tu vsakodnevno prehaja, uničen bo njen življenjski prostor,
- obvoznica predstavlja uvajanje dodatnega prometa in hrupa v naselje, ki bo postalo otok med dvema

- cestama,
- promet se bo le delno preusmeril, saj bodo prebivalci, ki so vezani na cesto proti novi vasi, svetemu Gregorju in vlaki še vedno vozili skozi center,
 - obvoznica bo dokončno degradirala še vzhodni del Velikih Lašč, ki je ostal skozi leta najbolj ohranjen in miren del Velikih Lašč, brez izrazitih posegov v naravo in občutljivi kraški ekosistem.

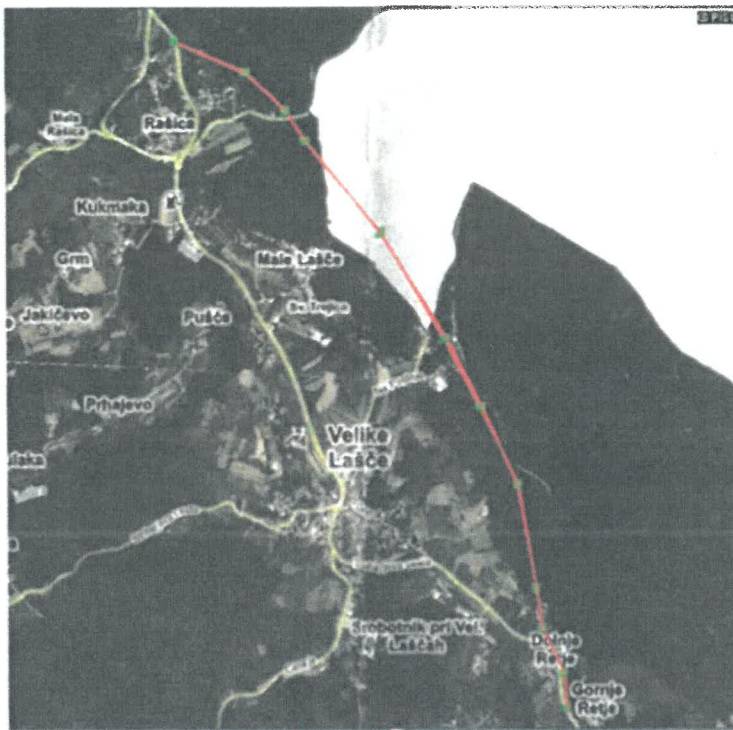
Tu je vsakodnevno veliko sprehajalcev in rekreativcev.

Enkrat se bomo morali odločiti, kaj bi radi v prihodnosti. Brezglava gradnja obvoznice zagotovo ne bo prinesla blaginje našemu okolju, ki je že sedaj močno degradirano, niti ne nam, če bomo 1 minuto prej stali v koloni na Škofljici. Skrajni čas je že, da se začnemo obnašati trajnostno in poleg materialnih dobrin upoštevamo tudi kar nam daje narava. Samo tako bomo ohranili okolje kakršnega imamo tudi za prihodnje rodove.

Predlogi:

- rekonstrukcija obstoječe ceste,
- decentralizacija delovnih mest (država naj raje investira v nova delovna mesta v Kočevju, Ribnici; Sodražici...), tako se bo občutno zmanjšal tranzit skozi Velike Lašče,
- dokončanje proge in vzpostavitev železniškega prometa Kočevje–Ljubljana, ki bo zagotovo tudi pripomogel k zmanjšanju tranzita skozi naselje,
- možna trasa ob progi, ki ne uničuje kmetijskih zemljišč in reši problem od Lašč, do Turjaka.

Priložena slika trase:



2.9 Matjaž Gruden (pisna pripomba, podana na JO)

1. Varianta V2 je nesprejemljiva, ker poteka ob samem robu naselja, preblizu obstoječih hiš, prečka poplavno območje ter območje požiralnikov, je najdražja.
2. Varianta V1 je nesprejemljiva, ker posega na najboljša kmetijska zemljišča.
3. Predlagam novo varianto z začetkom v Retjah (pobočna varianta 2) ter navezavo na varianti V1 in V2 med Malimi in Velikimi Laščami.

2.10 Krajan

Izredno me moti, da pri izgradnji oz. pri določitvi najbolj optimalne trase obvoznice že v startu gre med dva objekta - na eni strani stanovanjska hiša, na drugi pa gasilski dom.

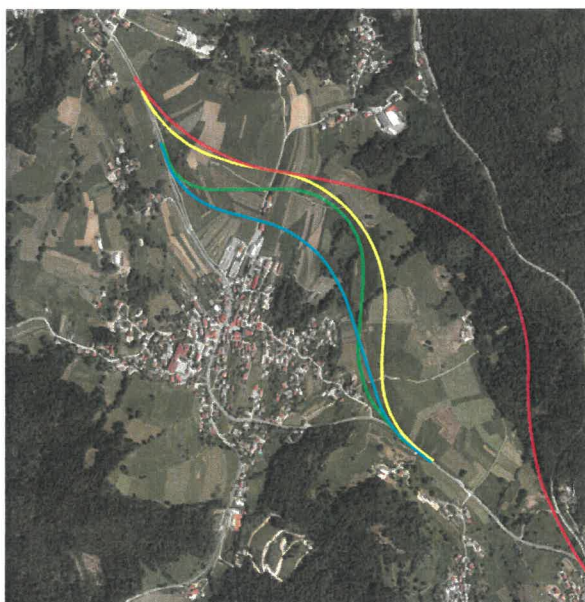
2.11 Krajan

Ne strinjam se s predvideno traso obvoznice V2, ki naj bi potekala v neposredni bližini stanovanjskih objektov in celo med njimi.

2.12 Krajan

Na podlagi izraženih stališč na javni obravnavi se je oblikovalo precej enotno stališče lokalne skupnosti, da varianta V2 zanjo ni sprejemljiva. Na podlagi tega je bila s strani predstavnika investitorja podana zaveza o preveritvi dodatne modificirane pobočne variante. V prilogi posredujem predlog, ki sicer ni prometnotehnično preverjen, vendar predstavlja primerno kompromisno rešitev. V celoti se izogne južnemu kompleksu kmetijskih površin, zagotavlja uravnotežen odmik od vseh poselitvenih območij, ne posega v območja varovanj, v območju severno od LC (Velike Lašče-Na postajo) se lahko priključi eni od že izdelanih variantnih predlogov (V1, V3).

(priložen grafični prikaz z dodanim variantnim predlogom v rdeči barvi).



2.13 Emil Žagar (ustno na JO)

Imeli smo Zbor krajanov in sklenili: dolgoročno ni nobena varianta sprejemljiva. Želeli bi novo hitro cesto, kar je širša problematika. V2 posega na zazidljiva zemljišča, poslabša bivalne pogoje nekaj krajanom, onemogoča širitev in razvoj naselja - je kot oklep. Poteka čez arheološko območje, je na območju poplavljanja potoka Cereja, poteka čez traso kanalizacije, po območju NV Šumnik – je daleč najdražja varianta. V1 poteka po najboljših kmetijskih zemljiščih, ipd. Zahtevamo, da se podrobno prouči varianta od Retij na jugu proti Malim Laščam, po robu gozda na V strani.

2.14 Jernej Novak (ustno na JO)

Predlagam vzporedno cesto skupaj z obvozom Velikih Lašč, Ribnice in Kočevja.

2.15 Krajan (ustno na JO)

Naj se zagotovi obvoznica Malih Lašč in Rašice; trasa naj poteka ob železniški progi in vse do Turjaka.

2.16 Albina David in Lucija Levstek, Martin Lovšin

Z varianto V2 se v nobenem primeru ne strinjamo – priloge.

Sem lastnica, stanovalka na območju kjer naj bi potekala obvoznica, varianta V2. Med stanovanjskima objektoma je zelo malo prostora, cca 45 m, teren pa je zelo kamnit. Ali ste na tem območju delali geološke, geomehanske meritve, ki pri takem posegu in izkopavanju ne bi pustile posledice na stanovanjski zgradbi, ki je bila zgrajena leta 1910 in ni grajena protipotresno? Pri gradnji oziroma izkopu za gasilski dom, leta 1983, so na našem objektu nastale razpoke, kljub veliko večji oddaljenosti. Bojim se, da bi pri tako majhni oddaljenosti nastale poškodbe, ki bi vplivale na statiko objekta in varnost življenja v njem. Če ste pregledali teren, ste tudi opazili, da je na levi strani predvidene trase za obvoznico izvir potočka, na desni pa požiralnik. To je cca 70 m od predvidenega pokritega vkopa. Le-ta naj bi se začel cca 30 m od stanovanjskega objekta, kar bi imelo velik vpliv na pogoje bivanja na tem območju. Zato ta

varianta za nas stanovalce nikakor ne pride v poštev. Če nebi bilo druge možnosti, pa zahtevam, da se pokriti vkop premakne vsaj za 70 m nižje. Verjamem, da imate druge, bolj ustrezne variante, ki ne posegajo v prostor in tako ne vplivajo na kakovost življenja na tem območju. Predlagam varianto V3, ki je bila predstavljena na zaključku razgrnitve projekta in naj bi potekala po obrobju ali po gozdu, saj ima daleč največ prednosti, ter obenem reši tudi težave v zastoju prometa (tovornjakov), ki nastajajo na klancu pred naseljem Gornje Retje ob vsakem obilnejšem sneženju.

2.17 Alojz Venturini (ustno na JO)

Kako je s prehodi za poljske poti? Predlagam varianto v J delu bolj proti V (gozdu), proti S pa na potek V2.

Stališče: Pripombe, ki kot najustreznejšo navajajo varianto V0 (posodobitev obstoječe trase), se ne upoštevajo, saj se je ta v ŠV/PIZ izkazala kot najmanj primerna in zato ne more biti izbrana kot najustreznejša. Predlogi, povezani z urejanjem železniške proge, z načrtovanjem tranzitne povezave in decentralizacijo delovnih mest, se ne nanašajo na ŠV/PIZ. V pripombi 2.16, ki kot najustreznejšo predlaga varianto V3, ki naj bi bila predstavljena na koncu javne obravnave, je oznaka V3 napačna in se nanaša na predlog krajanov na javni obravnavi, in ne na varianto V3 iz predstavljene ŠV/PIZ.

Pripombe, ki nasprotujejo javno razgrnjenemu predlogu najustreznejše variante in predlagajo potek v večji oddaljenosti od Velikih Lašč, se upoštevajo. Predlagani poteki trase so bili okvirno preverjeni.

Preveritev potekov trase po prvem predlogu, podanem na JO in pisno (VC1) je pokazala, da bi bila trasa izvedljiva, da pa bi jo bilo smiselno optimizirati, predvsem zaradi poseganja v naravno vrednoto Šumnik. Preveritev poteka trase po drugem predlogu (VC2), ki je situacijsko podobna varianti V2, a ima drugačno niveleto (višinski potek), je pokazala, da ni sprejemljiva zaradi posega v območje požiralnikov, poleg tega pa bi bila bistveno dražja bistveno daljšega pokritega vkopa/predora in potrebne prestavitve stebra daljnovoda.

Poleg tega so bile na podlagi pripomb in predlogov, podanih v času javne razgrnitve, okvirno preverjene še variante:

- VC, ki predstavlja optimizacijo variante VC1, ki jo je kot predlog 1 predlagal A. Cimerman, z odmikom od naravne vrednote Šumnik,
- V4, ki je prav tako optimizacija variante VC1, vendar se povsem izogne naravni vrednoti Šumnik,
- V5, ki se nadaljuje proti severu in poteka vzhodno od Malih Lašč,
- V6, ki se nadaljuje proti severu in poteka zahodno od Malih Lašč.

Glede na ugotovitve opravljenih preveritev se je izkazalo, da so poleg variant, obravnavanih v javno razgrnjeni ŠV/PIZ (V0, V1 in V2), smiselne še variante V4, V5, V6 in VC in sicer vse variante z isto začetno in končno točko od Malih Lašč do Retij in zato nekatere z delnim potekom po V0. Zato se Študija variant dopolni z navedenimi variantami, tako da bodo obravnavane V0, V1, V2, V4, V5, V6 in VC, doda pa se tudi pojasnilo o preostalih preverjenih variantah, ki so se izkazale kot nesprejemljive (V3 in dve pobočni - VPV in VPZ že v začetni fazi priprave ŠV/PIZ in po pridobitvi predlogov z javne razgrnitve še VC1 in VC2).

ŠV/PIZ s predlogom najustreznejše variante se bo dopolnila in predstavila javnosti na novi javni razgrnitvi.

2.18 Janez Gruden in Nataša Čeč Gruden

I. Pripombe v zvezi s posegom na parceli 577/1 in 577/ k.o. 1717 Velike Lašče pri varianti V2.

1. Janez Gruden sem lastnik parcel 577/1 in 577/2 k. o. 1717 Velike Lašče. Parceli sta glede na namensko rabo opredeljeni kot pozidani zemljišči in se nahajata v ureditvenem območju. Skupno obsegata 2195 m², pri čemer se ravninski del sklenjenega zemljišča nahaja na južnem delu parcele 577/2 in severnem delu parcele 577/1, ostalo predstavlja pobočje. Opisan osrednji ravninski del obeh parcel je primeren za gradnjo in ima moja hči na njem namen graditi stanovanjsko hišo (pozicija možne in nameravane gradnje vrisana v priloženo prikaz parcel).
2. Trasa variante V2 obe parceli prečka po celotni dolžini od SV proti JZ, torej vzdolžno in diagonalno (na podlagi dokumentacije pripravljavcev ponazorjeno v priloženem prikazu parcel). V študiji variant (str. 20-21) ter v okoljskem poročilu (str. 4) je pri opisu variante V2 pojasnjeno, da ta trasa na vzhodnem delu, kjer obide naselje, sicer poseže v ureditveno območje naselja, ki pa se (prav tu)

prekriva s poplavnim območjem. To ne drži! Zazidljivi parceli 577/1 in 577/2 se v vznožju le stikata s poplavnim območjem v moji lasti (parcela 603) in lasti mojega brata Matjaža Grudna (parcela 553/10). Parceli 557/1 in 557/2 se na ravninskem delu kot plato vzpeta cca 7 metrov višje in kot taki nista zavedeni kot poplavno območje ter to tudi dejansko nista. Na javni obravnavi sem predlagatelj prijazno opozoril na to dejstvo, a sem bil zavržen z razlago, da gre za prekrivanje ureditvenega in poplavnega območja ter sklicevanjem, da to izhaja iz načrtov. Tudi to ne drži! Slika 8 v okoljskem poročilu na str. 24, ki prikazuje območje poplavne nevarnosti za obstoječe stanje, namreč izkazuje, da sta parceli izven poplavnega območja.

3. Iz ekonomskega vidika študije variant izhaja, da je predvidena cena odkupa nepozidanih stavbnih zemljišč 5,00 €/m². Napovedujem, da strinjanja s pogodbenim prenosom navedenih dveh zazidljivih parcel namesto razlastitve z moje strani ne bo. Potrebna bosta razlastitveni postopek z vaše strani in z moje strani sodni postopek za določitev odškodnine glede na realno vrednost zazidljivega zemljišča.
4. Varianta V2 tudi prečka/seka edino dostopno pot do parcel 557/1 in 557/2, ki poteka po poti Podtrn (pot po parceli 2085) in nato preko moje parcele 603 na parcelo 557/2 - kar v okoljskem poročilu in študiji variant ni upoštevano in ovrednoteno.
5. V prilogi je geografski prikaz parcel iz PISO z vrisano potjo do parcel 557/1 in 557/2, vrisano pozicijo nameravane (in edino možne) gradnje ter ponazorjeno načrtovano traso obvoznice po varianti V2.

II. Druge pripombe na študijo variant in okoljsko poročilo

1. Natančna preučitev okoljskega poročila in študije variant ob opisu kronologije dosedanjega postopka v točki 1.5 študije variant ter v točkah 1.2 in 2.9 okoljskega poročila ustvarjata več kot vtis, da gre za vrednotenje na podlagi vnaprejšnje odločitve za varianto V2. Podlaga za trditev izhaja prav iz dokumentacije predlagatelja in opisanega kronološkega poteka postopka:

- Sedanji varianti V1 in V2 sta bili na podlagi študije variant iz aprila 2006 že ovrednoteni in primerjani, poleg njiju tedaj še varianta V3. Ob istih kriterijih vrednotenja in primerjave kot v sedanji študiji variant (december 2018) se je kot najustreznejša izkazala varianta V3, sledila ji je varianta V1, kot najmanj ustrezna pa je bila opredeljena varianta V2 in sicer z obrazložitvijo: največji investicijski stroški, najnižja interna stopnja donosnosti in najnižja neto sedanja vrednost, manjša ustreznost zaradi poteka najbližje naselju in s tem večjih vplivov na bivalno okolje, precejšnega razvrednotenja ambienta zaradi približanja gasilskemu domu in pokopališču, posega na območje arheološke dediščine. Iz teh razlogov je bila V2 iz nadaljnje obravnave izločena.
- Varianta V2 je bila v obravnavo ponovno uvrščena na podlagi smernic Ministrstva za kmetijstvo in okolje v letu 2013, ki je kljub drugačni strokovni oceni ponovno vsilila v obravnavo to varianto. Na tej točki je očitno prišlo do vpliva prevlade argumenta, da se mora v primerjavi kot najboljša izkazati V2.
- Nerazumljivo je namreč glede na vse navedeno, da se V2 ob ponovni primerjavi na podlagi popolnoma istih kriterijev v razmerju do V1 izkaže za boljše ocenjeno in to po popolnoma vseh kriterijih. Nekateri očitni razlogi zato so navedeni v naslednji točki.

2. Pripombe v nadaljevanju primeroma argumentirajo trditev spremenljivega (prirejenega) vrednotenja glede na željeni končni rezultat, in sicer po vseh štirih relevantnih vidikih:

A) Prostorski vidik:

- Glede ocene vplivov na regionalni razvoj: kljub temu da je cilj ohranjanje prostorskih možnosti za razvoj naselja glede na njegovo vlogo v urbanem omrežju, sta V1 in V2 ocenjeni kot enako primerni z obrazložitvijo, da se obe v celoti odmakneta od obstoječe pozidave naselja. To ne drži. V2 poteka po samem robu naselja, tik ob stavbah in ob nepozidanih parcelah v ureditvenem območju naselja, dve od teh parcel 557/1 in 557/2 k. o. 1717 Velike Lašče tudi preči diagonalno po celotni dolžini. Naselje na vzhodu tudi popolnoma oklene. S tem nikakor ne ohranja prostorskih možnosti razvoja naselja na vzhodu. V1 v vzhodnem delu poteka 350m od roba naselja, s tem pa navedeni cilj doseže v večji meri. Iz teh razlogov V1 in V2 ne moreta biti ocenjeni kot enako primerni in je takšna ocena nepravilna.
- Glede ocene vplivov na urbani razvoj: kljub temu da je cilj ohranjanje prostorskih možnosti za razvoja naselja in njegovih delov, ohranjanje/izboljšanje posameznih ambientov naselja ter ohranjanje varnega in kakovostnega bivalnega okolja, pri čemer sta merili med drugim tudi stopnja upoštevanja poselitvene strukture in razporejenosti rabe (obstoječa in predvidena območja stanovanj itd.), kazalnik pa tudi obseg površin, trajno izgubljenih za poselitev, je V2 ocenjena kot bolj primerna, V1 pa zgolj kot primerna. Očitno primerjava ni narejena med njima, temveč v odnosu do V0. Ker je V2 na samem robu naselja in celo posega v ureditveno območje, bi glede na

vrednostno lestvico in glede na rob naselja, v katerega posega, lahko bila ocenjena kvečjemu kot primerna (delno poteka po prostoru, namenjenem za poselitev), dejansko pravilno pa kot manj primerna (zmanjšuje potenciale za razvoj poselitve, posega v vzhodni del naselja in ne ohranja kakovostnega bivalnega okolja tega dela naselja) - nikakor pa ne kot bolj primerna (kot takšna, ki povečuje potenciale za razvoj poselitve in ohranja bivalno okolje). In to niti sama po sebi, zlasti pa ne v primerjavi z V1, ki je po tem kriteriju evidentno bolj primerna od V2.

- Sklepna ocena variant s prostorskega vidika, po kateri je V2 primernejša od V1 je glede na navedeno nepravilna in prirejena. Ocena bi morala biti ravno obratna.

B) Okoljski - varstveni vidik:

- Posamezni elementi vrednotenja so povzeti po okoljskem poročilu, vendar netočno in na način, ki privede pri skupni oceni do zaključka, da je V2 primernejša od V1, torej prirejeno. Po okoljskem poročilu (tabela 43) so vsa področja okolja/okoljski cilji pri V1 in V2 ocenjeni enako, razen pri obremenitvi s hrupom, pri kateri je V1 ocenjena z oceno A (ni vpliva) in V2 z oceno C (vpliv je nebitven v primeru izvedbe omejitvenih ukrepov), ter na področju ohranjanja arheoloških najdišč, pri kateri je V1 ocenjena z oceno A/X in V2 z oceno C/X. Po posameznih elementih je torej V1 primernejša od V2. Študija variant izhajajoč iz okoljskega poročila posamezne elemente povzame in/ali ovrednoti nepopolno ali nekorektno, tako da lahko kot bolj primerno oceni in prikaže V2. Da izpostavimo le nekatere najbolj očitne primere:
- Cilj vpliva na površinske vode in cilj vpliva na poplavno varnost obravnava združeno kot en cilj na škodo V2. V okoljskem poročilu sta V1 in V2 z vidika vplivov na stanje površinske vode ocenjena enako, z vidika poplavne varnosti pa je V1 ocenjena boljše od V2, pri čemer sta cilja vrednotena ločeno (pomembno za končno skupno vrednotenje). Skupno po obeh kriterijih je po okoljskem poročilu tako V1 bolj primerna od V2. Študija variant pa enotno (kot en cilj) obravnava in vrednoti oba elementa, in V2 pri tem cilju prikaže za primernejšo od V1. V tem okviru ugotovi pri V1 možen trajen vpliv na morfološko stanje vodotoka, in to mimo okoljskega poročila in v nasprotju z njim, ki česa takega sploh ne ugotavlja oz. za izvedbo mostu predpisuje omilitvene ukrepe.
- Z vidika ocene vplivov na naravo V2 oceni za bolj primerno od V1 z argumentom manjše možnosti povoza medvedov. Za pot medveda je razdalja med V1 in V2 (tako razdalja med njima kot razdalja vsake od njiju od gozdnega roba) popolnoma nebitvena, kar študija variant v škodo V2 zanemari, v okoljskem poročilu pa V2 s tega vidika sploh ni konkretno ocenjena. Zavajajoče je v tem delu tudi (splošno) sklicevanje okoljskega poročila na velik povoz medvedov na DC Ljubljana-Kočevje na posameznih odsekih (črnih točkah). Območje med Malimi Laščami in južnim delom Velikih Lašč, kamor se umešča obveznica tako po V1 kot po V2, ni takšna črna točka in tega niti okoljsko poročilo ne ugotavlja, saj o obstoju črnih točk na cca 60 km dolgi trasi ceste govori povsem na splošno. Po podatkih Lovske družine Velike Lašče na navedenem odseku v zadnjih 20 letih ni bilo povozov medveda, pri čemer prva tretjina in zadnji del obvoznice nista bistveno odmaknjena od trase sedanje DC Ljubljana-Kočevje.
- Sklepna ocena variant z okoljskega vidika, po kateri je V2 ocenjena za primernejšo od V1, je glede navedeno nepravilna in v nasprotju z zaključki okoljskega poročila. Ocena bi morala biti kvečjemu izenačena. Obrazložitev, da sta V1 in V2 primernejši z varstvenega vidika zaradi manjših vplivov na bivalno okolje (kakovost zraka, hrup, podnebne spremembe) lahko drži v njeni primerjavi z V0, nikakor pa ne moreta iz navedenih elementov varstvenega vidika biti izenačeni med seboj. Ker V2 v delu poteka po robu naselja, so vplivi na bivalno okolje pri njej bistveno večji kot pri V1, kakor je bilo pravilno zaključeno in posebej poudarjeno že v študiji iz l. 2006.

C) Funkcionalni vidik:

- Vrednotenje posameznih elementov tega vidika, ki vodijo v skupno oceno V2 kot primernejše variante, je prav tako neutemeljeno. Na primer:
- Razdalja v dolžini trase, ki znaša 349 m, ne more biti relevantna podlaga vrednotenja večje primernosti V2 nasproti V1, Razlika je namreč zanemarljiva in nebitvena.
- Sklepna ocena variant s funkcionalnega vidika, po kateri je V2 primernejša od V1 je nepravilna, pravilno vrednotenje bi lahko privedlo največ do izenačenosti obeh variant.

D) Ekonomski vidik:

- V luči zgoraj samo primeroma izpostavljenih očitno napačnih vrednotenj posameznih elementov je evidentno napačna ocena o večji ustreznosti V2 v primerjavi z V1 tudi z ekonomskega vidika. Kako je mogoče, da je V2, ki je bila ob praktično enaki trasi in istih predpostavkah l. 2006 ocenjena kot varianta z največjimi investicijskimi stroški, najnižjo interno stopnjo donosnosti in najnižjo neto

sedanjo vrednostjo, v I. 2018 prikazana kot ekonomsko najprimernejša in kljub cca 70% višjim investicijskim stroškom v primerjavi z V1?

- Sklepna ocena variant z ekonomskega vidika, po kateri je V2 primernejša od V1, je glede na navedeno nepravilna. Zlasti pa je nekorektna ugotovitev pri oceni z vidika drugih koristi, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem, da se V1 in V2 enako odmikata od obstoječe pozidave naselja in da zato enako pozitivno vplivata na izboljšanje bivalnih razmer prebivalcev, ter da tudi enako povečujeta potenciale za razvoj poselitve. V razmerju med njima in v razmerju do vzhodnega roba naselja oziroma vzhodnega dela naselja, v katerega V2 neposredno posega, V1 pa je od njega znatno oddaljena, gotovo ne!

3) Sintezno vrednotenje

- Že argumenti, ki so primeroma navedeni v točkah A, B, C in D zadostujejo za ugotovitev, da je sintezno vrednotenje kot skupek vrednotenj štirih relevantnih vidikov vrednotenja zadosten razlog za uveljavljanje presoje kakovosti strokovnih rešitev na podlagi 6. odst. 60. člena ZUreP-2 (na javni obravnavi 14.3.2019 je bilo izrecno poudarjeno, da se predmetni postopek vodi po tem zakonu). V nadaljevanju pa bi to bil razlog tudi za sodno varstvo - tožbo v upravnem sporu glede zakonitosti sprejetega prostorskega načrta v delu določitve najustreznejše variante v uredbi o najustreznejši varianti, v kolikor bi bila kot najustreznejša varianta določena V2.
- Očitno je favoriziranje V2 v razmerju do V1 utemeljeno (deloma odkrito, pretežno pa prikrito, preko nekorektnega vrednotenja) na večjem posegu V1 v najboljša kmetijska zemljišča. Pri tem pa ni upoštevana določba 19. člena veljavnega OPN Občine Velike Lašče, ki v okviru usmeritev za razvoj dejavnosti v naseljih določa, da v naseljih prevladuje stanovanjska dejavnosti pred drugimi dejavnostmi. V zvezi z argumentom večjega posega v najboljša kmetijska zemljišča pri V1 pa je posebej opozoriti tudi na to, da gre glede na dejansko rabo (le) za travnike (razvidno iz okoljskega poročila na str. 38-39). Pri tem pa je okoljski kazalec vrednotenja izguba kmetijskih zemljišč ne le velikost, temveč tudi njihov razvojni potencial in ta je pri obdelovanju travnikov najnižji. Pri tehtanju interesa posega v travnike, ki se le dvakrat letno kosijo, s posegom v bivalno okolje dela naselja, kjer prebivalci živijo vsak dan, že samo zdrav razum tehtnico nagne v prid bivalnega okolja ljudi!



Stališče: Izraženo je mnenje.

ŠV/PIZ je izdelana na osnovi izdelanih strokovnih podlag in v skladu z veljavnimi predpisi.

2.19 Krajan

Z varianto V2 se nikakor ne strinjam, saj poteka med hišami in preveč po obrobju naselja. Strinjam se z varianto V0. Rešitev vidim v hitri cesti Ljubljana-Kočevje.

2.20 Krajan

Nobena varianta ni sprejemljiva. Ne vem, kako je mogoče projektirati novo obvoznico med dvema stanovanjskima zgradbama. Ta obvoznica ne reši nobenega problema, če že mora biti, sanirajte obstoječo, pa še veliko cenejša je.

2.21 Krajan

Z nobeno varianto se ne strinjam, saj bi potekala V2 mimo moje hiše in ne dovolim, da bi šla cesta mimo hiš in tudi druga varianta ne pride v poštev, saj bi uničili njive. Cesta naj poteka po gozdu ali ob obrobju gozda. Strinjam se z varianto V0.

2.22 Krajan

Z varianto V2 se ne strinjam, saj ne reši nobenega problema. Reši hrupa 15 stanovanjskih hiš, nakoplje pa ga drugim, s tem da uniči še veliko kmetijskih zemljišč. Ta varianta omeji razvoj in preveč ogrozi naselje Velikih Lašč, saj poteka čez naselje. Predlagam, da se uporabi varianta V0!

Velike Lašče in ostala naselja do Kočevja pa potrebujejo »Hitro cesto«, ki bi razbremenila obstoječo in naj poteka nekje ob železniški progi.

2.23 Krajan (pisna pripomba, podana na JO)

Varianta V0 naj ostane. Vse druge variante bodo posegale v kmetijski prostor, obremenile naselje s hrupom še z dodatne strani + predlogi so na kmetijskem območju, ki ga Velikim Laščam močno primanjkuje, je preblizu naselja in hiš, ki so se prej odmikale cesti prav tako zaradi hrupa.

Kaj pa kvaliteta življenja?

In pa vrednost nepremičnin – bo/je nižja?

Zakaj pa obvoznica št. 1 na Škofljici? Večji promet, večje zamude!!!

2.24 Matija Kaplan

Podpiram varianto V0, oziroma če ta ni sprejeta, podpiramo VO-1.

2.25 Janez Lušin

Trasi V1 in V2 potekata preblizu naselja, po kmetijskih zemljiščih in uničita izgled kulturne krajine. Poleg direktne škode na kmetijskih zemljiščih, občutljivi kraški krajini s požiralniki, suhimi strugami in vrtačami, trasi V1 in V2 sekati parcele, vsled tega bo obdelava zelo otežena oziroma nemogoča.

Prav tako se ne bo dalo izvajati paše. Pregon živali bo zelo otežen in nevaren tako za udeležence prometa kot za pašne živali. Veliko tveganje obstaja ob nočnem pobegu živali zaradi naleta divjadi v ograje in prebega živali preko ceste. Prebeg je tako nekontroliran in smrtno nevaren.

Uničena bo kulturna krajina, ki ga je največ stoletij ustvarjala kmetijska raba. Prostor ne bo več atraktiven za rekreativce in turizem. To območje je še edino na vzhodni strani Velikih Lašč, ki je kolikor toliko ohranjen in miren.

Trasi V1 in V2 že iz navedenega ne odtehtata tega, da bo mirno v centru Lašč.

Dolgoročno bi bilo potrebno napore usmeriti v to, da se delavna mesta približajo ljudem doma v Ribnici, Kočevju, Sodražici, tu so ogromni prihranki časa, goriva, starši se hitreje vrnejo otrokom in ostarelim.

Predlogi:

- politika naj usmeri znanje in napore, da pomaga ustvariti delovna mesta v domačem kraju,
- vsekakor pa naj se posodobi obstoječa trasa VO, da se kar veliko izboljšati.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

V pripombi predlagana posodobitev obstoječe trase (V0) se je v ŠV/PIZ izkazala kot najmanj primerna in zato ne more biti izbrana kot najustreznejša. Glede na podane pripombe in predloge so bile sicer preverjene še druge variante, med njimi tudi predlogi, podani na javni obravnavi in v nekaterih drugih pripombah. Študija variant se dopolni z variantami, ki so se izkazale kot smiselne, predlog najustreznejše variante pa se predstavi javnosti na novi javni razgrnitvi.

Pripombe in predlogi, povezani z ustvarjanjem delovnih mest in z načrtovanjem tranzitne povezave, se ne nanašajo na predmet ŠV/PIZ in državnega prostorskega načrta za obvoznico Velikih Lašč. Glej tudi stališče k pripombam 2.1 – 2.17.

2.26 David Levstek

Varianta V1 poteka preblizu stanovanjskih hiš. Posledično bi povzročila hrup in pa tudi poškodbe hiš med gradnjo. Poteka čez poplavno območje požiralnikov – v varovalnem pasu so zazidljiva zemljišča, ki bi izgubila vrednost. Ne pripomore k večji pretočnosti ceste Ljubljana-Kočevje.

2.27 Jože in Ema Perhaj

Podpisana Jože in Ema Perhaj, stanujoča Na postajo 34, Velike Lašče, se ne strinjava s predlagano varianto V1 obvoznice mimo Velikih Lašč. Varianta V1 močno poseže v kmetijska zemljišča, ki so v lasti naše kmetije. Prav tako bodo v tem primeru ostanki parcel, ki jih preseka predlagana varianta V1

obvoznice skoraj nepotrebni. Glede na velikost kmetije bi to pomenilo zmanjšanje površin in s tem poslabšanje pogojev za kmetovanje, da bi bilo v tem primeru nadaljnje kmetovanje popolnoma nesmiselno.

2.28 Krajan

Varianta V1 ima slabosti:

- povzročanje hrupa,
- uničevanje dvorišč in vrtov,
- gre čez območje požiralnikov,
- finančno najdražja,
- ne vpliva na vožnje Laščanov v Ribnico in Ljubljano,
- poteka čez obdelovalne površine,
- gre čez zazidljive parcele, ki bodo potem izgubile vrednost,
- ne pripomore k varnosti v prometu,
- ne omogoča povezave z drugimi večjimi cestami.

Stališče: Pripombe so že upoštevane.

Varianta V1 v ŠV/PIZ, ki je bila javno razgrnjena, ni bila opredeljena kot najustreznejša varianta. Glede na podane pripombe in predloge so bile sicer preverjene še druge variante, med njimi tudi predlogi, podani na javni obravnavi in v nekaterih drugih pripombah. Študija variant se dopolni z variantami, ki so se izkazale kot smiselne, predlog najustreznejše variante pa se predstavi javnosti na novi javni razgrnitvi. Glej tudi stališče k pripombam 2.1 – 2.17.

2.29 Krajana

Podajava pritožbo zoper Študije variant/ predinvesticijske zasnove za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah (v nadaljevanju: Študija). Sva solastnika zemljišč št. 558/5 in 560/4 ter lastnika zemljišča št. 558/4 v k. o. 1717 (v nadaljevanju: zemljišče), ki se nahaja v Velikih Laščah, kjer naj bi po Študiji potekalo območje predloga najustreznejše variante, in sicer variante V2.

Zemljišča sva kupila v 2018 z namenom gradnje stanovanjske hiše. Za nakup zemljišč sva se odločila po pridobitvi lokacijske informacije, v njej pa je jasno navedeno, da je na zemljišču št. 558/4 možno graditi stanovanjski objekt. Istočasno z zaprosilom po lokacijski informaciji sva se od referentke na občini pozanimala, kakšne so posebnosti zemljišč in ali obstajajo kakšne ovire za gradnjo. Rečeno nama je bilo, da se zemljišča nahajajo na območju kulturne dediščine in erozijskega območja, o gradnji obvoznice pa ni bilo rečenega ničesar.

Zaradi ustrezne lokacije, predvsem pa lepega razgleda, miru, narave in prijaznih sosedov, sva se nato dokončno odločila za nakup zemljišč in vpis v Zemljiško knjigo. Za zemljišča sva plačala, kar je tudi razvidno iz sklenjene kupoprodajne pogodbe.

Po vpisu v Zemljiško knjigo, sva takoj pričela s postopkom priprave dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja. Do sedaj sva z dokumentacijo imela že kar nekaj stroškov, v katere so všteti stroški lokacijske informacije, vpisa v Zemljiško knjigo, projektanta, geodeta in geomehanika.

V letošnjem letu sva načrtovala pričeti z gradnjo, ki se bo morala, ne glede na zaključek dane situacije, podaljšati ali celo ustaviti.

Glede na to, da sva zemljišča kupila izključno zaradi lokacije in okolice, ki nama je bila predstavljena kot mirna, locirana v središče, mestnega jedra in odeta z naravo ter prijaznimi sosedi, se z gradnjo obvoznice ne moreva strinjati in je ne podpirava.

Glede na dano situacijo predlagava naslednje:

1. Obvoznica naj poteka po predlagani Varianti V1. Ta varianta se nama zdi primernejša iz razloga, ker je odmaknjena od samega mestnega jedra in tako ne ovira miru, ki je za prebivalce Velikih Lašč eden izmed bistvenih pogojev za bivanje v tem kraju, poleg tega ne uničuje kulturne dediščine. Takšna varianta bi bila bolj varna za prebivalce, saj meniva, da je Varianta V2 preblizu javne infrastrukture in bi lahko ovirala prebivalce pri vsakdanjem življenju (npr. obvoznica gre izredno blizu trgovine, kjer se vsakodnevno giblje mnogo ljudi. Predlog obvoznice ovira tudi gasilni dom, kjer imajo otroci in prostovoljni gasilci gasilske vaje, na tem območju pa poteka tudi precej javnih dogodkov in praznovanj kot je žeganje konj, gasilska veselica, konjeniško tekmovanje in drugo). Varianta V2 je predlagana na takšnem območju, da ne omogoča nadaljnega širjenja naselja. Če bi se naselje širilo, bi to pomenilo, da bi obvoznica čez nekaj desetletij potekala ponovno skozi naselje, čemur se občina želi izogniti že sedaj.

2. Če obvoznica ostane po predlagani Varianti V2, zahtevava zamenjavo zemljišča z drugim enako velikim zazidljivim zemljiščem s sončno lego, pri čemer zamenjavo pogojujeva izključno z zemljiščem, ki je od mestnega jedra Velikih Lašč oddaljeno največ toliko, kot je sedaj oddaljeno najino zemljišče. Poleg tega zahtevava, da je lokacija mirna in odeta z naravo, je od glavne ceste oddaljena najmanj 300 m in največ 600 m ter ima urejeno in dostopno pot. Za vse nastale stroške, ki sva jih imela s pridobitvijo zemljišča in dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja zahtevava povrnitev stroškov ter za izgubljeni čas primerno odškodnino. Prav tako zahtevava odkup celotnega najinega deleža zemljišč št. 558/5 in 560/4 v k. o. 1717 (za najmanj tolikšno vrednost, kot sva za zemljišči plačala sama).
3. Če obvoznica ostane po predlagani Varianti V2, zahtevava primerno plačilo za odkup najinega zemljišča št. 558/4 v k. o. 1717 (najmanj toliko, kot sva za zemljišče plačala sama), odkup celotnega najinega deleža zemljišč št. 558/5 in 560/4 v k. o. 1717 (najmanj toliko, kot sva za zemljišči plačala sama), povrnitev stroškov, ki sva jih imela s pridobitvijo vseh treh zemljišč in dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja ter primerno odškodnino za izgubljeni čas.
- (priložena lokacijska informacija)

Stališče: Pripomba se upošteva, zagotovi se odmik trase od omenjenega zemljišča.

2.30 Krajan (pisna pripomba, podana na JO)

Predlagam, da se rešitev obvoznice Velike Lašče naveže na projekt rekonstrukcije v Malih Laščah in da se pred vstopom v naselje Male Lašče izvede ukrep umirjanje prometa (otok), saj bodo hitrosti na obvoznici visoke. Problem umirjanja prometa skozi naselje Male Lašče, kjer so vertikalni elementi obstoječe ceste neustrezni in je zato preglednost zelo slaba, je prisoten že danes, z obvozno cesto pa bo še večji. Žal tabla za omejitev hitrosti ni zadostna, zato tudi prihaja do hudih nesreč ravno na tem delu glavne ceste.

2.31 Mitja Pintarič

Kot prebivalec s trga Velikih Lašč pričakujem takojšnjo umiritev – ureditev prometa (križišče Trubarjeva in Stritarjeva cesta). Dosedanja ureditev ne omogoča varnega prečkanja obeh cest in je skrajni čas za modificiranje oz. prilagoditev s časom. V razgovoru s sosedi (Kaplan, Andolšek, Kokošinek) smo vsi mnenja, da je semafor z meritvijo hitrosti najhitrejša, najprimernejša in najbolj ekonomsko upravičena stvar. Hvala za vaše hitro ukrepanje.

2.32 Lidija K. Zagorc (ustno na JO)

Pred Malimi Laščami se trasa obvoznice naveže na obstoječo cesto, kjer so elementi ceste slabi, hitrosti so velike. Predlagam navezavo na rekonstruiran del ceste skozi Male Lašče in ukrep za umiritev prometa pred vstopom v naselje.

2.33 Krajan (ustno na JO)

Kakšni so takojšnji možni ukrepi za učinkovito ureditev / umiritev prometa?

Stališče: Pripombe se ne nanaša na predlog najustreznejše variante, pač pa na prometne ureditve na obstoječem omrežju, ki se izvajajo v okviru vzdrževalnih del v javno korist. Pojasnilo o možnih ukrepih (prometna signalizacija, preureditev vozišča idr.) je bilo podano na javni obravnavi.

2.34 Župan dr. Tadej Malovrh (ustno na JO)

Gre za cesto, ki se načrtuje dolgoročno, zato laično predvidevam, da bo v cca 50 letih PLDP narastel na okoli 15.-17.000 – Kočevje in Ribnica se namreč razvijata.

Pojasnilo: Izraženo je mnenje.

V ŠV/PIZ je upoštevana napoved prometa, podana v strokovni podlagi (Prometne napovedi in prometno-ekonomsko vrednotenje variant, TrafCons, 2007).

2.35 Krajan (ustno na JO)

Kaj je z obnovo železniške proge, ukinitve 2 prehodov? Če je možno, naj se predvidijo krožišča. Kakšen je interes občine – družbeni vidik?

Pojasnilo: Okvirna pojasnila v zvezi z železniško progo so bila podana na javni obravnavi. Oblika križišč bo predmet strokovnih preveritev in projektne dokumentacije v nadaljnjih fazah postopka priprave državnega prostorskega načrta.

2.36 Janez Gruden (ustno na JO)

Pravilno ime za Šumnik je Smrečnik. Sem lastnik zemljišča, kjer so 4 požiralniki. Čakamo na gradbeno dovoljenje za stanovanjsko hišo ob trasi načrtovane ceste. Z obvoznico nas utesnjujete.

Stališče: Pripomba se upošteva.

Gre za območje, kjer je dejansko za ledinsko ime Smrečnik, vendar pa se to območje naravne vrednote v uradnih evidencah imenuje Šumnik. Zato se v ŠV/PIZ v nadaljevanju doda pojasnilo, da gre za območje z ledinskim imenom Smrečnik in za naravno vrednoto z nazivom Šumnik.

2.37 Krajan (ustno na JO)

Tu na S delu predvidene trase ni bilo nikoli poplav, prikazani podatki so napačni.

2.38 Krajan (ustno na JO)

Ponorov na zazidljivem zemljišču ni (jih imate označene). V bližini profila P4 pa je požiralnik, izvir, ki ni označen.

Pojasnilo: V strokovnih podlagah in v ŠV/PIZ so označeni in upoštevani vsi ponori, ki so na terenu in so bili registrirani ter upoštevani v Hidrološko-hidravličnem elaboratu, ki je bil izdelan v okviru priprave ŠV/PIZ.

2.39 Alojz Venturini (ustno na JO)

Kako je s prehodi za poljske poti?

Pojasnilo: Ne glede na izbor variante bodo v okviru predvidenih ureditev v državnem prostorskem načrtu zagotovljeni tudi dostopi do kmetijskih in gozdnih zemljišč oziroma bodo morebitne prekinjene poti ustrezno preurejene ali nadomeščene.

2.40 Krajan (ustno na JO)

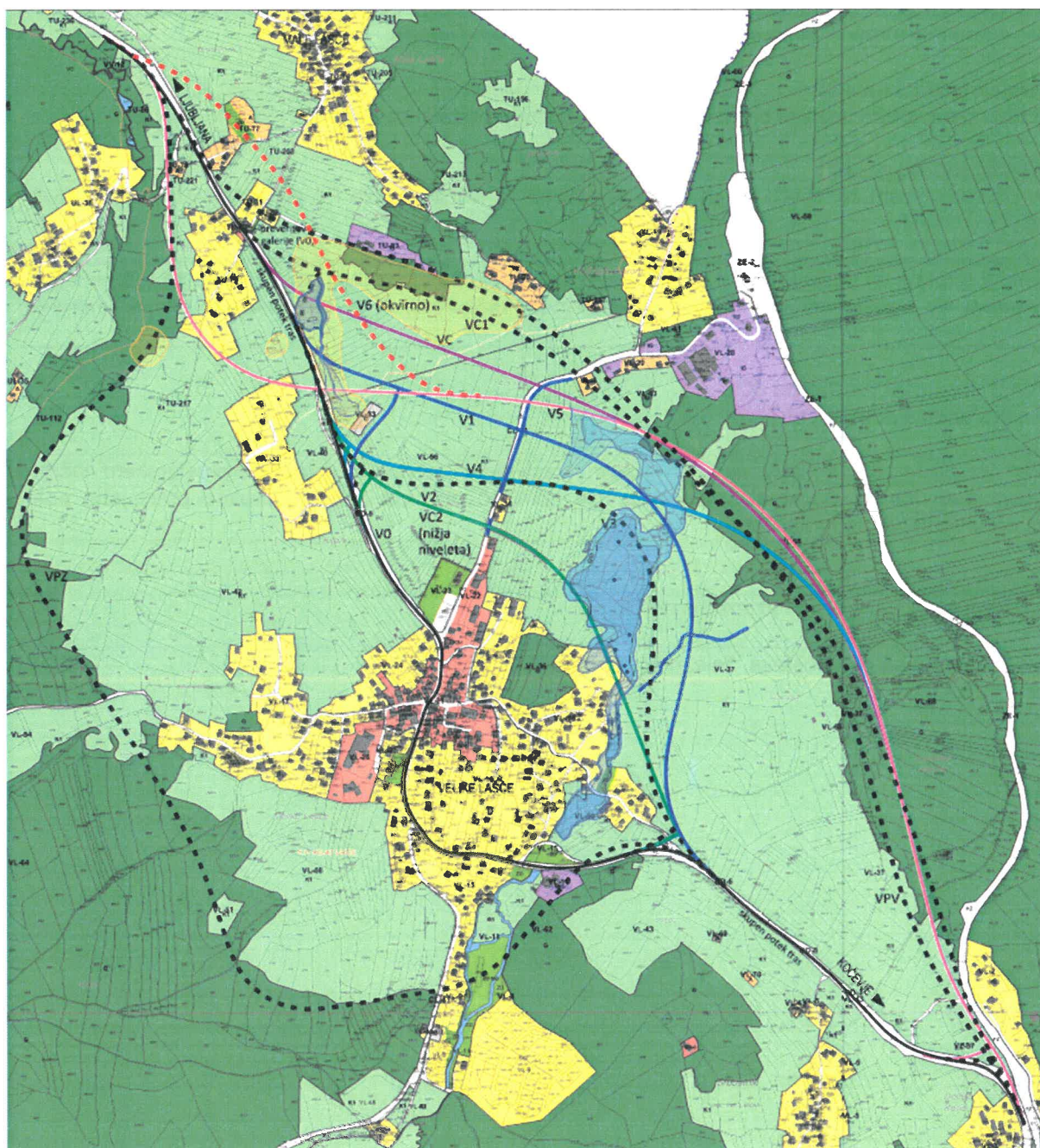
Naj se po trasi železniške proge vzpostavi cesta.

Stališče: Pripomba se ne upošteva, železniška proga se ohranja.

3 ZAKLJUČNE UGOTOVITVE

Stališča do pripomb in predlogov, podanih v času javne razgrnitve ŠV/PIZ in okoljskega poročila, so oblikovana na podlagi podrobne preučitve in okvirne preveritve predlaganih trase z vidika izvedljivosti glede na stanje in omejitve v prostoru.

Opravljenе preveritve so pokazale, da so poleg variant, obravnavanih v javno razgrnjeni ŠV/PIZ (V0, V1 in V2), smiselne še variante V4, V5, V6 in VC. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da je vse navedene variante smiselno obravnavati na daljšem odseku, kot je to bilo v javno razgrnjeni ŠV/PIZ, tako da bodo imele vse isto začetno in končno točko in bodo torej potekale od Malih Lašč do Retij.



Slika: Okvirni prikaz variant, ki bodo predmet podrobnejših projektnih obravnav in bodo upoštevane v dopolnjeni ŠV/PIZ (barvne linije) in variant, ki so bile že preverjene in se je zanje izkazalo, da niso izvedljive (črne črtkane linije)

Zato bodo v nadaljevanju postopka umeščanja obvoznice v prostor izdelane podrobnejše projektne rešitve in preveritve novih in spremenjenih variant. ŠV/PIZ bo dopolnjena z navedenimi variantami, na podlagi vrednotenja in primerjave variant pa bo pripravljen nov predlog najustreznejše variante.

Javnost bo z dopolnjenimi gradivi ŠV/PIZ s predlogom najustreznejše variante in okoljskim poročilom seznanjena v okviru nove javne razgrnitve.

Barbara RADOVAN

**GENERALNA DIREKTORICA
DIREKTORATA ZA PROSTOR,
GRADITEV IN STANOVANJA**



mag. Andreja Knez

**v.d. generalne direktorice
Direktorata za kopenski promet**



