Številka: 35008-3/2013-MZIP-293 Številka: 3712-2/2008/64

Datum: 4. 7. 2022 Datum 18. 7. 2022

STALIŠČA

DO PRIPOMB IN PREDLOGOV K DOPOLNJENI ŠTUDIJI VARIANT / PREDINVESTICIJSKI ZASNOVI IN DOPOLNJENEM OKOLJSKEM POROČILU ZA OBVOZNICO GLAVNE CESTE G2-106 V VELIKIH LAŠČAH

podanih v okviru ponovne javne razgrnitve v času od 25. marca do 30. aprila 2021

**Vsebina:**

[1 UVODNE OBRAZLOŽITVE 6](#_Toc97023643)

[2 PRIPOMBE OBČINE VELIKE LAŠČE 8](#_Toc97023644)

[**2.1** **Občina Velike Lašče** 8](#_Toc97023645)

[3 PRIPOMBE JAVNOSTI 11](#_Toc97023646)

[**3.1** **Pripombe na celoten potek trase** 11](#_Toc97023647)

[3.1.1 Zbor krajanov vzhodnega dela Velikih Lašč 11](#_Toc97023648)

[3.1.2 Krajani vzhodnega dela Velikih Lašč 13](#_Toc97023649)

[3.1.3 Slavko Ivanc, Janez Gruden in ostali krajani Malih in Velikih Lašč 14](#_Toc97023650)

[3.1.4 Nataša Čeč Gruden v imenu krajanov Malih Lašč in Postaje v Velikih Laščah 16](#_Toc97023651)

[3.1.5 Krajan 25](#_Toc97023652)

[3.1.6 Krajan 30](#_Toc97023653)

[3.1.7 Krajan 31](#_Toc97023654)

[3.1.8 Krajan 32](#_Toc97023655)

[3.1.9 Gašper Ahčin 32](#_Toc97023656)

[3.1.10 Krajan 33](#_Toc97023657)

[3.1.11 Krajan 33](#_Toc97023658)

[3.1.12 Podržaj Gregor 33](#_Toc97023659)

[3.1.13 Veronika Škerbec in Marco Dura 34](#_Toc97023660)

[3.1.14 Janez Gruden 35](#_Toc97023661)

[**3.2** **Pripombe glede zagotavljanja učinkovite protihrupne zaščite v Velikih Laščah** 36](#_Toc97023662)

[**3.3** **Pripombe na potek na območju Malih Lašč** 36](#_Toc97023663)

[3.3.1 Toni Perhaj, Boštjan Modic in drugi v imenu krajanov Malih Lašč 36](#_Toc97023664)

[3.3.2 Samo in Ana Marija Peterlin v imenu vaščanov Malih Lašč 38](#_Toc97023665)

[3.3.3 Krajan 38](#_Toc97023666)

[3.3.4 Urša Modic 40](#_Toc97023667)

[3.3.5 Anže Žagar 41](#_Toc97023668)

[3.3.6 Krajan 42](#_Toc97023669)

[3.3.7 Roman Kastigar 43](#_Toc97023670)

[3.3.8 Krajani zaselka Sv. Trojica – Male Lašče 45](#_Toc97023671)

[3.3.9 Barbara Pečnik 45](#_Toc97023672)

[3.3.10 Martin in Mateja Pečnik, Andraž Sedevčič 46](#_Toc97023673)

[**3.4** **Pripombe na potek na območju Retij** 46](#_Toc97023674)

[3.4.1 Krajan 46](#_Toc97023675)

[3.4.2 Sebastjan Marolt v imenu Skupine vaščanov Dolnje Retje 47](#_Toc97023676)

[**3.5** **Pripombe na potek prek kmetijskih zemljišč** 49](#_Toc97023677)

[3.5.1 Lastniki kmetijskih površin in stanovanjskih objektov ob cesti Na postajo 49](#_Toc97023678)

[3.5.2 Janez Žužek 52](#_Toc97023679)

[3.5.3 Krajan 53](#_Toc97023680)

[3.5.4 Krajan 53](#_Toc97023681)

[3.5.5 Skupina krajanov 54](#_Toc97023682)

[4 ZAKLJUČNE UGOTOVITVE 55](#_Toc97023683)

1. **UVODNE OBRAZLOŽITVE**

Študija variant, ki šteje tudi za predinvesticijsko zasnovo, je pripravljena kot del postopka priprave državnega prostorskega načrta za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah; vzporedno teče tudi postopek celovite presoje vplivov na okolje. Študija vključuje analitične ugotovitve o stanju v prostoru ter vrednotenje in primerjavo variant s prostorskega, funkcionalnega, okoljskega in ekonomskega vidika, v okviru zaključnih ugotovitev pa je podan predlog nadaljevanja aktivnosti.

**Pripravljavec 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.

Območje prostorske ureditve je v celoti na območju občine Velike Lašče.

Študija variant obvoznice Velike Lašče je bila izdelana leta 2018 in javno razgrnjena v začetku leta 2019. V času javne razprave je bilo pridobljenih veliko pripomb in predlogov na primerjane variantne rešitve in glede na sprejeta stališča do pripomb so bile preverjene še dodatne variante z daljšim potekom, vse na odseku glavne ceste G2-106 od Retij do Malih Lašč. Dopolnjena študija variant tako obravnava osem variant obvoznice, od katerih Varianta V0 predvideva rekonstrukcijo obstoječe glavne ceste, variante V1, V2, V4, VC, V5, V6 in V7 pa potekajo ob severovzhodnem robu naselja.

V času med 25. 3. in 30. 4. 2021 je bila izvedena ponovna javna razgrnitev dopolnjene Študije variant/predinvesticijske zasnove ter dopolnjenega Okoljskega poročila. Dne 21. 4. 2021 je bila v športni dvorani Osnovne šole Primoža Trubarja v Velikih Laščah organizirana javna obravnava.

V času javne razgrnitve so bila javno razgrnjena naslednja gradiva:

* dopolnjena Študija variant/predinvesticijska zasnova za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah (Acer Novo mesto, december 2018, dopolnjeno februar 2021),
* dopolnjeno Okoljsko poročilo za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah (Aquarius, januar 2021),
* preostale strokovne podlage, na katerih temeljijo rešitve dopolnjenih gradiv in
* povzetek za javnost.

V okviru javne razgrnitve je imela javnost pravico do vpogleda v javno razgrnjene dokumente in podajanja pripomb in predlogov na rešitve iz razgrnjenega gradiva. Pripombe in predlogi so se lahko podajali na javni obravnavi in pisno vse do konca trajanja javne razgrnitve, po navadni ali elektronski pošti.

V času javne razgrnitve je na javno razgrnjeno gradivo podala mnenje tudi Občina Velike Lašče kot lokalni nosilec urejanja prostora.

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. Večina pripomb in predlogov se je nanašala na potek predloga najustrezneje variante, pa tudi na poteke preostalih variant.

Pripombe in predlogi, podani v času javne razgrnitve, so bili podrobno preučeni in na tej podlagi so bila pripravljena stališča, podana v nadaljevanju.

**Pravne podlage:**

* Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3), Uradni list RS, št. 199/21 v povezavi z Zakonom o urejanju prostora (ZUreP-2), Uradni list RS, , št. [61/17](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2017-01-2915), [199/21](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2021-01-3971) – ZUreP-3 in [20/22](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2022-01-0380) – odl. US,
* Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta (Uradni list RS, št. [106/11](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2011-01-4696), [61/17](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2017-01-2915) – ZUreP-2, [199/21](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2021-01-3971) – ZUreP-3 in [44/22](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2022-01-0873) – ZVO-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 za obdobje do leta 2030 - ReNPRP30 (Uradni list RS, št. 75/16 in 90/21),
* Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (OdSPRS), Uradni list RS, št. [76/04](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2004-01-3397), [33/07](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2007-01-1761) – ZPNačrt, [61/17](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2017-01-2915) – ZUreP-2 in [199/21](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2021-01-3971) – ZUreP-3,
* Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. [122/04](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2004-01-5064), [33/07](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2007-01-1761) – ZPNačrt, [61/17](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2017-01-2915) – ZUreP-2 in [199/21](http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?sop=2021-01-3971) – ZUreP-3),
* Občinski prostorski načrt občine Velike Lašče (Uradno glasilo Občine Velike Lašče št. 7/13, 5/15, 2/16, 5/16, 6/16, 1/18 in 5/18; Uradni list RS, št. 52/22).

**Kratice oziroma okrajšave** v tem gradivu imajo naslednji pomen:

* DPN – državni prostorski načrt
* ŠV/PIZ in ŠV – študija variant/predinvesticijska zasnova in študija variant
* OPN – občinski prostorski načrt
* OP – okoljsko poročilo
* MzI – Ministrstvo za infrastrukturo
* MOP – Ministrstvo za okolje in prostor
* MKGP – Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano
* NUP – nosilci urejanja prostora
* CPVO – celovita presoja vplivov na okolje

Opomba:

Vprašanja in pripombe so zapisane dobesedno, kot so bile podane, brez slovničnih popravkov.

1. **PRIPOMBE OBČINE VELIKE LAŠČE**
   1. **Občina Velike Lašče**

Nobena izmed predlaganih variant ni sprejemljiva. Glede na predstavljena mnenja občanov na javni razpravi o dopolnjeni študiji variant s predlogom najustreznejše variante za obvoznico Velike Lašče in dopolnjenega OP, ki je potekala 21. aprila 2021 z začetkom ob 17. uri v športni dvorani v Velikih Laščah se bo sestala ožja skupina zainteresiranih občanov in pripravila usklajen predlog trase predvidene obvoznice Velike Lašče. Ožjo skupino bodo sestavljali predstavniki krajevnih odborov Male Lašče, Retje, Velike Lašče in predstavniki občinske uprave ter župana. Usklajen predlog bo predstavljen predstavnikom DRSI (g. Tomaž Willenpart z ekipo) predvidoma do 24. 6. 2021.

*Občina je priložila tudi preostala mnenja, ki so ji jih posredovali krajani ter svoje mnenje na ŠV/PIZ z dne 25. 3. 2019.*

**Stališče:** Občina ocenjuje, da nobena izmed predlaganih variant ni sprejemljiva in je napovedala, da bo glede na to v sodelovanju z občani pripravila usklajen predlog trase predvidene obvoznice do 24. 6. 2021.

Dne 12. 7. 2021 je Občina Velike Lašče posredovala **Sklep Občinskega sveta** z dne 1. 7. 2021, ki se glasi:

*I. Občinski svet Občine Velike Lašče se opredeli do študije variant za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah, pri čemer se ne strinja z nobeno od predlaganih variant, predvsem pa ne z varianto V2A/7 in kot najustreznejšo varianto podpre predlog pobočne variante obvoznice, ki jo je dne 17. 6. 2021 na usklajevalnem sestanku z DRSI predlagal Alojzij Cimerman; varianta poteka od Turjaka do Dolnjih Retij.*

*II. Ker predlagana pobočna varianta ni v območju DPN obvoznice Velike Lašče, naj se jo uvrsti skupaj s posodobitvijo železniške proge proti Dolenjski v nov DPN.*

Priložila je grafični prikaz in predlog v vsebini:

Idejna zasnovo rešitve problematike obvoznice od Retij do industrijske cone Ločica. To je pobočna varianta obvoznice Retje - Rašica. Predstavljena je v povezavi z rešitvijo problematike navezave občine Videm - Dobrepolje na to novo obvoznico Retje - Rašica in navezavo te - te preko obvoznice Turjak na tripasovnico Turjak - Pijava gorica - Lavrica -obvoznica Ljubljana Rudnik.

Do sedaj s strani krajanov 3 krat zavrnjena obvoznica V2 Velike Lašče je narejena na;

* na zastarelem konceptu obvoza enega samega kraja, namesto obvoza večih, skupaj povezanih krajev,
* ni narejena za prihodnjih 50 let, ker njena zasnova na papirju že danes ne rešuje problematike pretočnosti rep. ceste 106 na območju Velikih Lašč, Malih Lašč in Rašice skupaj,
* je predraga glede na svoj nikakršen pozitivni doprinos, učinek in je brez vsakršne dodane vrednosti,
* ne reši problematike tranzita skozi naselja M. Lašče in Rašica, ki ju je treba obravnavati skupaj z Velikimi Laščami kot eno in isto problematiko,
* se sploh ne dotika reševanja osnovnega namena republiške ceste 106, to je navezava vseh sosednjih in bližnjih občin na to pomembno republiško prometno os,
* za vselej uniči preveč dragocenih hektarjev najboljše plodne zemlje tega območja in
* ji nasprotuje večina krajanov, kmetov in prebivalcev obravnavanega področja.

Vse našteto velja toliko bolj za vse ostale variante obvoza zgolj kraja Velike Lašče, pri Čemer tudi Ministrstvo za kmetijstvo ne bo nikoli dalo soglasja za posege na prvovrstna kmetijska zemljišča. Zato so vse do sedaj obravnavane obvoznice okrog kraja Velike Lašče za večino krajanov, kmetov in prebivalcev obravnavanega področja - nesprejemljive.

Za enako denarno investicijo, kot je ocenjena investicija v obvoznico Velike Lašče, variante V2, je mogoče v celotni trasi cca. 6,0 km po gozdu zgraditi do 3 krat daljšo pobočno obvoznico Retje -Rašica z naslednjimi prednostmi;

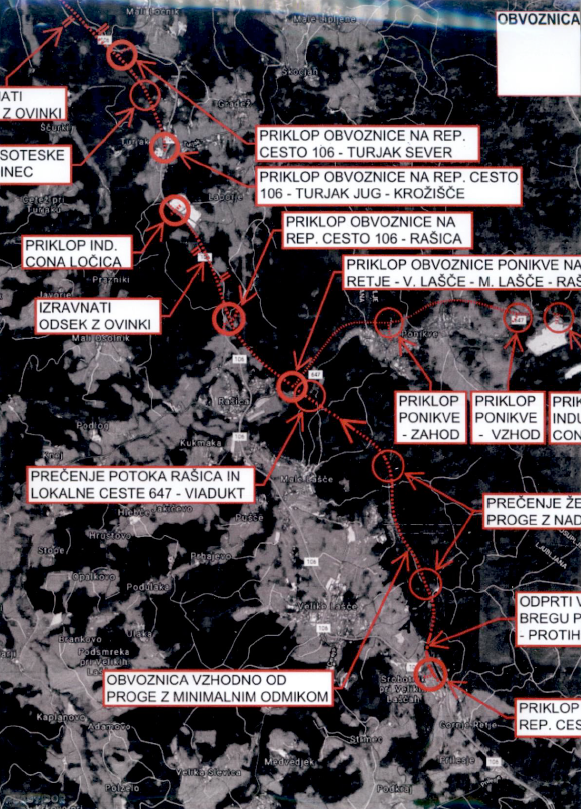
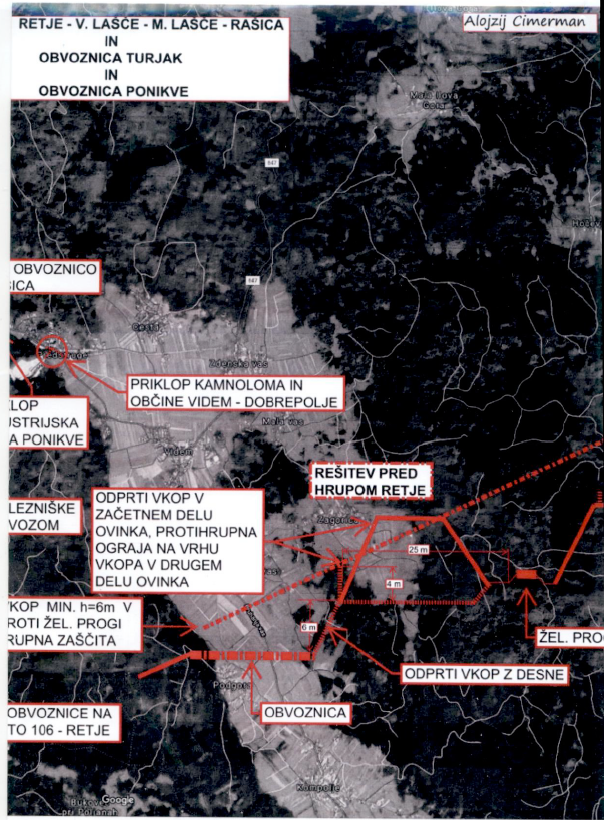
* poveča pretočnost in varnost tranzitnega prometa na razdalji 6,0 km,
* je lahko zgrajena v obliki dvopasovnice ali tudi tripasovnice,
* reši istočasno problematiko obvoza tranzitnega prometa mimo treh naselij; Velikih Lašč, Malih Lašč in Rašice,
* zmanjša število priključitev stranskih cest, ulic, dovozov iz dvorišč hiš na republiško cesto 106 iz skoraj 50 na vsega nekaj križišč,
* omogoča prepustitev stare trase rep. ceste 106 lokalnemu prometu in kmetijskemu namenu,
* je edina trasa, ki jo podpira velika večina krajanov naštetih naselij in prebivalcev tega področja,
* je izvedljiva takoj z vsemi soglasji lastnikov gozdov na predlagani trasi in brez nasprotovanj kogarkoli,
* poteka v 98% trase po območju slabših gozdnih zemljišč, ki so za potrebe odkupa/izgradnje 5 krat cenejša, kot kmetijska zemljišča na področju trase V2,
* poteka na terenu, nezahtevnem za gradnjo ali pa se da uporabiti ugodne naravne danosti za prehod preko proge in premostitev doline Rašice,
* izvedba ne potrebuje nobenega pokritega vkopa, zadoščata dva prehoda preko žeL proge v dveh odsekih, kjer proga že teži v odprtem vkopu S m globoko,
* zadošča krajša viaduktna premostitev potoka Rašica in lokalne ceste 647 v najožjem delu doline, kjer je na levem/desnem bregu doline prava višina terena,
* je fizično izvedljiva v krajšem Času, kot varianta V2 okoli Velikih Lašč,
* je izvedljiva brez vplivov izgradnje na kraje, krajane, na kmetijska zemljišča in na delo kmetov za čas same gradnje obvoznice,
* omogoča enostavno in poceni izvedbo obnovitve in izgradnje z obvoznico presekanih gozdnih poti v prvotno stanje za lastnike gozdov ob obvoznici,
* ji naravne danosti terena v odseku Retje in potek trase omogočajo enostavno rešitev zaščite pred hrupom za hiše v bregu nad železniško progo (glej predlog),
* reši istočasno problematiko navezave Dobrepoljske doline in dela Suhe Krajine na republiško cesto 106, oz. novo obvoznico nad naseljem Rašica, kar pomeni več deset milijonski prihranek v € zaradi nepotrebnosti gradnje druge povezave za to področje (preko Grosuplja),
* pomeni cenovni prihranek zaradi nepotrebnega preurejanja krožišča na Rašici, saj se za ta denar lahko zgradi priključek obvoznice Ponikve na novo obvoznico Retje - Rašica,
* dodatno upraviči investicijo v tripasovnico Turjak - Ljubljana Rudnik, saj bo ta lahko z minimalnim denarnim vložkom v obvoznico Ponikve prevzela tudi večino prometa iz Dobrepoljske doline in rešila problematiko odrezanosti tega področja od republiške ceste 106,
* predlagana rešitev nima slabosti, je vseobsegajoča, dobra je za krajane Velikih Lašč, Malih Lašč in Rašice, posega le v gozd slabše kvalitete, dobra je za ves tranzitni promet iz ribniško -kočevske regije in na koncu še poveže prebivalce Dobrepoljske doline do Strug, del Suhe krajine in njihove industrijske cone z republiško cesto 106, zato predstavlja dolgoročno rešitev za naslednja desetletja, rešitev, ki ji nepristranski razumni odločevalec na državnem nivoju ne more v ničemer argumentirano oporekati ali jo zavrniti

Zato je potrebno takoj vključiti v razpravo in sodelovanje župana občin Videm - Dobrepolje, gospoda Igorja Ahačevčiča, ker je zainteresiran za predlagano rešitev navezave Dobrepoljske doline na novo obvoznico, kar pomeni preprosto in poceni rešitev problema odrezanosti te regije od navezave na republiško cesto 106, da to rešitev dodatno argumentirano podpre in prispeva k njeni uresničitvi.

Dobrodošla bo tudi podpora župana občine Grosuplje, saj po predlagani rešitvi ni potrebno navezovati Doprepoljske doline proti severu preko Grosuplja na avtocesto, ampak zadošča le 3,5 km dolga obvoznica Ponikve, kot sem jo okvirno narisal in ki se priključi na novo obvoznico Retje -Rašica nad naseljem Rašica, nepotrebno pa postane tudi vsako preurejanje križišča ali krožišča na Rašici, oboje skupaj pa pomeni več deset milijonski prihranek v denarju in razbremeni prometni tok v smeri proti Grosuplju.

Morda bi nam koristila podpora županov občine Ribnica in občine Kočevje, ter morda vplivnih oseb, ki vodijo firme v industrijskih conah v teh občinah, ter poslanca gospoda Jožeta Tanka, ki bi razumeli naštete argumente za tako obvoznico in podprli njeno izvedbo.

V prilogi je skica poteka trase pobočne obvoznice Retje - Rašica, obvoznice Turjak m obvoznice Ponikve z obrazložitvami. Vse navedeno je bilo predstavljeno tudi županu občine Videm Dobrepolje, gospodu Igorju Ahačevčiču, ki izrazil pripravljenost za sodelovanje in predlog v celoti podpira. Predlagam, da predlog podpre tudi župan Velikih Lašč, gospod Tadej Malovrh, saj ima predlog pobočne variante obvoznice Retje - Rašica podporo vseh krajanov, ki naj bi jih župan predstavljal in podprl.



**Stališče:** Občina se ne strinja z nobeno od predlaganih variant, predvsem pa ne z varianto V2 oz. V7 in kot najustreznejšo varianto predlaga novo, pobočno varianto obvoznice. Njena trasa poteka od Turjaka do Dolnjih Retij in Občina predlaga, da se umešča v prostor v novem postopku priprave DPN, skupaj s posodobitvijo železniške proge proti Dolenjski*.*

V pripombi predlagana nova pobočna varianta presega naloge, ki jih določa **sklep Vlade RS o začetku priprave DPN** za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah, ki je bil sprejet dne 30. 9. 2015. Sklep Vlade navaja, da je cilj načrtovane prostorske ureditve prometna razbremenitev Velikih Lašč, ki so danes močno obremenjene s tranzitnim in lokalnim prometom. Hkrati se bo z zagotovitvijo geometrijskih elementov ceste, ki so predpisani za rang glavne ceste, povečala prometna varnost in pretočnost glavne ceste G2-106. Z izgradnjo zmogljive in varne prometnice bodo zmanjšani tudi škodljivi vplivi na bivalno okolje, ki so danes prisotni na območju Velikih Lašč, predvsem obremenjenost s hrupom zaradi prometa.

Na podlagi tega sklepa Vlade je bila izdelana ŠV /PIZ, v kateri se je varianta V7 na podlagi vrednotenja in primerjave variant s funkcionalnega, prostorskega, ekonomskega in okoljskega vidika izkazala kot najustreznejša. Iz mnenj varstvenih NUP, pridobljenih v času javne razgrnitve v letu 2021 izhaja, da je ta rešitev z okoljskega vidika sprejemljiva/ustrezna, pri čemer MKGP (Direktorat za kmetijstvo) ugotavlja, da varianta V7 ne sledi smernicam ministrstva in da je treba poiskati varianto, ki se izogne posegom na kvalitetnejša kmetijska zemljišča oziroma zagotoviti najmanjše možne spremembe v rabi kmetijskih zemljišč zaradi posegov v prostor; za ministrstvo je sprejemljiva varianta V2.

Upoštevajoč navedeno in pripombe javnosti na potek predlagane najustreznejše variante na območju Malih Lašč je namesto obvoza dela tega naselja smiselno načrtovati preureditev obstoječe glavne ceste, kot je to načrtovano v varianti V2. Ta je na območju Velikih Lašč identična varianti V7 in izpolnjuje cilje načrtovane obvoznice, ki so: izboljšanje prometnih razmer in prometna razbremenitev Velikih Lašč, povečanje prometne varnosti in pretočnosti glavne ceste ter zagotovitev zmogljive in varne obvoznice, s katero bodo zmanjšani vplivi na bivalno okolje, ki so zaradi prometa skozi jedro naselja prisotni na območju Velikih Lašč.

Varianta V2 je bila v ŠV/PIZ z vidika vplivov na okolje ocenjena kot primerna (podzemne vode, tla in kmetijska zemljišča, krajina, kakovost zraka in hrup) in bolj primerna (narava, gozd, podnebne spremembe), kot manj primerna pa zgolj z vidika vplivov na površinske vode in kulturno dediščino; skupaj z variantama V4 in V6 je sledila varianti V7, ki je bila z vidika vplivov na okolje ocenjena kot najugodnejša.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo preverjena posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina, z vzpostavitvijo neprekinjene povezave na osi jug-sever in neprekinjenega vključevanja na povezavi zahod-vzhod ter z navezavo na TEN-T koridorje. Posodobitev naj bi obsegala tako nove poteke tras (območje Turjaka, Velikih Lašč, Žlebiča, Kočevja, Ribnice in Ponikev) kot tudi rekonstrukcije in druge ukrepe (območja Škofljica-Rašica, Retje-Žlebič in Livold-Petrina). S temi načrtovanimi ukrepi naj bi se spremenila tudi povezovalna vloga ceste, ki se nanaša na generiranje prometa iz dveh razvojnih koridorjev ter bistveno izboljšali njeni prometno-tehnično elementi.

1. **PRIPOMBE JAVNOSTI** 
   1. **Pripombe na celoten potek trase**

### Zbor krajanov vzhodnega dela Velikih Lašč

Pripombe z zbora krajanov glede študije variant za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah, ki je potekal 26. 4. 2021. Prisotnih 33 krajanov. Sklepi:

1. Nobena od predlaganih obvoznic ne ustreza dolgoročni ureditvi hitrejše cestne povezave na relaciji Kočevje - Ljubljana. Smiseln je razmislek o izgradnji povsem nove hitre ceste Petrina — Kočevje - Ljubljana, s priključki na obstoječa naselja.
2. Vse predlagane variante posegajo v kvalitetna kmetijska zemljišča ob vzhodnem delu naselja Velike Lašče. Nekatere se preveč približujejo stanovanjskim hišam in bi zmanjšale kvaliteto življenja tem prebivalcem. Cesta bi kmetijska zemljišča presekala na polovico in tako zmanjšala vrednost in kvaliteto kmetijskih zemljišč in poslabšala pogoje za delo ljudi, ki imajo na tem področju večje površine njiv in travnikov in jim je kmetijstvo osnovna ali dopolnilna dejavnost. Treba je pomisliti tudi na poljske poti za kmetijske stroje in dostop do vseh z obvoznico razdrobljenih parcel, na levi in desni strani obvoznice, kar širino z obvoznico, skupaj z novimi poljskimi potmi, poveča na dvojno širino same obvoznice.
3. Vzhodni del Velikih Lašč postane otok med dvema cestama, saj bo obstoječa cesta še vedno prometno precej obremenjena - izvoz Karlovica, Velika in Mala Slevica, Nova vas, Sodražica, Sveti Gregor.
4. Trasa naj se umakne čim bolj od naselja Velike Lašče. Kljub temu, da se o obvoznici govori že več kot 50 let, so dobili sedanji lastniki hiš dovoljenja za gradnjo tam, kjer naj bi domnevno načrtovano potekala trasa obvoznice. Tako so nastali še dodatni zapleti.
5. Menimo, da na kvaliteti življenja ne bomo pridobili, kvečjemu se bo poslabšala - onesnaženost, hrup in uničena kvalitetna obdelovalna zemlja.
6. Dolgoročno predvidevamo, da se bo po morebitni obvoznici povečal tudi tranzit s smeri Hrvaške, saj bi voznikom skrajšala in tudi pocenila (ne bo cestnine) pot.
7. Menimo, da samo obvoz Velikih Lašč ni rešitev, saj v zimskem času nastajajo zastoji na klancu na Rašici, v Malih Laščah (pri Sveti Trojici) in v Retjah. Predlagamo bolj celostno rešitev. To je izdelava novega projekta, ki bo zajemal večji odmik od naselja, ne bo uničeval kmetijskih zemljišč, bo resnično izboljšal kvaliteto življenja prebivalstva in bo rešil pretočnost G2-106 bolj celostno in na daljši razdalji.

PREDLAGAMO:

Obvoznica naj se, gledano v smeri od Kočevja proti Ljubljani, v ovinku v Retjah odcepi od republiške ceste G2-106 desno in umakne na obrobje ali v notranjost gozda, ob železniško progo, poteka nato ob železniški progi po gozdu mimo železniške postaje Velike Lašče in nato skozi gozd nad naseljem Male Lašče, preči z mostom na najožjem delu dolino potoka Rašica nekaj 100 metrov od sedanje trase G2-106 (na lokaciji med Rašico in Ponikvami) in se nato ponovno priključi na izravnan (brez ovinkov) in posodobljen odsek sedanje republiške ceste G2-106 med Rašico in Turjakom (na začetku tega odseka, tik za vasjo Rašica) in poteka dalje po posodobljenem odseku G2-106 mimo industrijske cone Ločica vse do naselja Turjak. Z izgradnjo križišča na tej novi trasi podaljšane obvoznice Retje — Turjak se lahko tik za vasjo Rašica priključi nanjo promet celotne dobrepoljske doline, njihovo industrijsko cono in ves promet iz kamnoloma na eni in celotno Mišjo dolino z delom Bloške planote na drugi strani. Nanjo se je že priklopila v pravkar izdelanem križišču industrijska cona Ločica, naselje Laporje na eni in odsek lokalne ceste za Mali/Veliki Osolnik na drugi strani.

V izvajanju je pravkar projekt tripasovnice od Turjaka do Pijave Gorice po novi trasi, na katero bi se v Turjaku lahko navezala in priključila nanjo opisana obvoznica Retje - Turjak.

Ker bi bila podaljšana obvoznica, od Retij, mimo Malih Lašč in vse do priklopa na G2-106 za vasjo Rašica dolžine cca. 5,5 km, v celoti speljana po gozdnem zemljišču, od konca Rašice mimo industrijske cone Ločica do Turjaka pa po posodobljeni sedanji cesti G2-106 (dolžina cca. 3 km), bi bila cena podaljšane obvoznice Retje - Turjak primerljiva ceni velikolaške obvoznice variante V7, vendar bi bila podaljšana obvoznica trikrat do štirikrat daljša, imela bi večjo pretočnost, večjo dodano vrednost, rešila bi tudi problem prometne navezave na dobrepoljsko dolino in ob navezavi na novo cesto Turjak - Pijava Gorica in te na obvoznico Pijava Gorica - Rudnik, bi zagotovila pretočnost na relaciji vse od Retij - preko Turjaka - Pijave gorice- vse do Rudnika. Rešen bi bil problem polovice povezave Kočevje – Ljubljana na G2-106.

Podaljšana obvoznica ne bi nikogar motila in ne bi uničila niti enega hektarja kvalitetnih kmetijskih površin, njiv in travnikov. Ker je cena slabega gozda na tem področju nizka, bi bili stroški za odkup gozdnih površin nizki, gradnja sama enostavnejša in odmaknjena od naselij. Sedanja cesta G2-106 od Retij do priklopa na novo podaljšano obvoznico, tik za vasjo Rašica, se nato prepusti lokalnemu prometu, kmetijstvu in gozdarstvu. Ta varianta obvoznice Retje - Turjak je bila v preteklosti že predlagana in to je edina smiselna varianta.

V prilogah teh pripomb so še:

- podpisi krajanov, prisotnih na sestanku (33 podpisnikov),

- pripombe in protest kmetov na predlagane študije variant obvoznice Velike Lašče (s podpisanimi krajani),

- pripomba krajana

- podpisi dodatnih podpornikov sklepov sestanka (31 podpisov)

**Stališče:** Podana je ugotovitev, da nobena varianta ni ustrezna, kar je obrazloženo v vseh točkah besedila pripombe; krajani namesto same obvoznice Velikih Lašč predlagajo izgradnjo deviacije G2-106 na odseku Retje – Turjak.

V pripombi predlagana varianta presega naloge, ki jih določa **sklep Vlade RS o začetku priprave DPN** za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah, ki je bil sprejet dne 30. 9. 2015.

Mnenja NUP ne nasprotujejo predlogu najustreznejše variante zaradi vplivov na bivalno okolje, razen mnenja MKGP (Direktorata za kmetijstvo), ki navaja, da varianta V7 ni sprejemljiva, kot sprejemljivo pa navaja varianto V2.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

Glej tudi stališče 2.1 k pripombi/predlogu Občine Velike Lašče.

### Krajani vzhodnega dela Velikih Lašč

V imenu krajanov vzhodnega dela Velikih Lašč podajam pripombe na dopolnjene študije variant obvoznice Velike Lašče. Podpisana je večina prebivalcev iz stanovanjskih hiš, ki bi jim predlagani najustreznejši varianti bistveno poslabšali bivalne razmere. Gre za prebivalce ulic v naselju Velike Lašče: Grič, Jontezova ulica, Ščita, Krpanova pot, Podtrn, Javorškova ulica, Pucljeva ulica, Zazid, ter del Trubarjeve ceste in ceste Na postajo.

Podpiramo stališča, oblikovana na javni razgrnitvi v športni dvorani v Velikih Laščah, dne 21. 4. 2021:

* Variantama V2 in V7 odločno nasprotujemo in sta neprimerni za nadaljnjo obravnavo.

Varianti sta skoraj v celoti enaki varianti iz prve javne razgrnitve v marcu 2019. Že takrat smo predlagano varianto zavrnili s podpisi in z argumenti, ki ostajajo nespremenjeni.

* Obvoznica naj se na južnem delu prične pod obstoječim cestnim usekom pri Dolnjih Retjah in se proti severu nadaljuje ob železniški progi.
* Na severni strani naj se obvoznica priključi obstoječi cesti v skladu s stališči krajanov Malih Lašč, ki predlagajo zaključek obvoznice med Sv. Trojico in Velikimi Laščami in prečenje poti med Velikimi Laščami in železniško postajo približno na sredini med JV zaselkom v Malih Laščah ter gasilnim domom v Velikih Laščah. Izhodišče za potek obvoznice na sredini in severni strani sta varianti V4 in V1.
* V celoti je za nadaljnjo obravnavo najprimernejša varianta V4 s potrebnimi nadgradnjami na jugu pod Dolnjimi Retjami, na sredini med gasilskim domom in JV zaselkom v Malih Laščah ter na severu na priključku med Sv. Trojico in Velikimi Laščami.

Priloga:

* Podpisi (75 podpisov)
* Podpisi dodatnih podpornikov sklepov sestanka 12. 3. 2019 (31 podpisov),
* Mnenje Občine Velike Lašče z dne 25. 3. 2019
* Pripomba Emil Žagar v imenu udeležencev Zbor krajanov z dne 12. 3. 2019, pripomba z dne 21. 3. 2019, s seznamom prisotnih s podpisi (24 podpisov) in (ponovno s) seznamom dodatnih podpornikov sklepov sestanka z dne 12. 3. 2019 (31 podpisov)

**Stališče:** Izraženi sta nestrinjanji z variantama V2 in V7 in ugotovitev, da je za nadaljnjo obravnavo najprimernejša varianta V4 s potrebnimi nadgradnjami.

Ugotovitve ŠV/PIZ in mnenja NUP, pridobljena med javno razgrnitvijo, v nasprotju z navedbami v pripombi dokazujejo, da predlog najustreznejše variante (V7), ki je pri Velikih Laščah identičen varianti V2, izpolnjuje cilje načrtovane obvoznice, ki so: izboljšanje prometnih razmer in prometna razbremenitev Velikih Lašč, povečanje prometne varnosti in pretočnosti glavne ceste ter zagotovitev zmogljive in varne obvoznice, s katero bodo zmanjšani vplivi na bivalno okolje, ki so zaradi prometa skozi jedro naselja prisotni na območju Velikih Lašč.

Iz mnenja MKGP (Direktorata za kmetijstvo) izhaja, da varianta V7 ni sprejemljiva, kot sprejemljivo pa navaja varianto V2, ter ob upoštevanju pripomb javnosti na potek predlagane najustreznejše variante na območju Malih Lašč bi bilo smiselno, da se namesto obvoza dela tega naselja načrtuje preureditev obstoječe glavne ceste, kot je to načrtovano v varianti V2. Pri tem se upoštevajo tudi možne optimizacije (podaljšanje objektov, odmik trase od poselitve v okviru možnosti, sprememba nivelete poteka ceste - poglobitev na lokaciji južnega priključka za Velike Lašče idr.).

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

### Slavko Ivanc, Janez Gruden in ostali krajani Malih in Velikih Lašč

Podpisani krajani Malih Lašč in Velikih Lašč:

* zaselka z naslovi Male Lašče 125, 126, 127, 129, 130, Velike Lašče Na postajo 18, 19 in nove hiše b.št. ter Na postajo 26, 30, 34 (v nadaljevanju zaselka Postaje in vzhodnega dela Malih Lašč),
* zaselka z naslovi Male Lašče 5, 6, 8, 9, 103, 106, 107, 108, 109, 111, 112 in Kijane 25 v Velikih Laščah (v nadaljevanju zahodnega dela Sv. Trojice in Kijan),
* ter ostali prebivalci centralnega dela Malih Lašč,

podajamo pripombe na dopolnjeno študijo variant obvoznice.

Kot najprimernejša je sicer opredeljena varianta V7, kot druga najprimernejša pa V2, katerima pa nasprotujejo tako krajani Malih Lašč kot krajani Griča v Velikih Laščah. Ker sta kot tretja in četrta najprimernejša opredeljeni varianti V6 in VC, kot primerna pa tudi varianta V5, podajamo pripombe glede teh treh variant, ki v nadaljnji obravnavi utegnejo prevladati. Obravnava dveh izbranih variant V7 in V2 se je na javni predstavitvi (21. 4. 2021) po pričakovanjih zaradi nasprotovanj ob in po prvi predstavitvi (19. 3. 2020) ter zaradi naknadnega umeščanja rešitev v območje Malih Lašč, prenesla v iskanje (poleg obstoječih sedmih) spet novih variant, vseh pa v našem območju, kar nas postavlja v neenakopraven položaj v primerjavi z ostalimi prebivalci.

* Variante V6, VC in V5 (oz. morebitne njihove nove izvedenke) se popolnoma približajo zaselku Postaje in vzhodnega dela Malih Lašč, varianta V5 pa tudi zaselku zahodnega dela Sv. Trojice in Kijan, zato jim odločno nasprotujemo iz naslednjih razlogov:
* Variante V6, VC in V5 so izvedenke že v prejšnjih študijah zavrnjene pobočne variante B, ki je bila zavrnjena prav zaradi poteka po robu naravne vrednote Šumnik; varianta V5 pa je v začetnem zahodnem delu izvedenka prav tako že zavrnjene pobočne variante A, ki je bila v tem delu zavrnjena zaradi poteka ob vodotoku Ločica oz. Brod in osrednjem delu naravne vrednote Peči. Zato je povsem nerazumljivo, da se izvedenke že zavrnjenih variant A in B sedaj ponovno obravnavajo in celo ocenjujejo kot primerne.
* Vse tri trase potekajo v neposredni bližini naših stanovanjskih hiš, kar je v nasprotju s smernicami Občine Velike Lašče, da se cesta čim bolj odmakne od obstoječega naselja, ter v nasprotju s smernicami NIJZ, po katerih naj se načrtuje odmik obvoznice od območij stanovanj. Variante VC, V6 in V5 neposredno zadevajo 11 stanovanjskih hiš s 36 prebivalci Postaje in vzhodnega dela Malih Lašč, varianta VS pa dodatno še 12 stanovanjskih hiš z 42 prebivalci zahodnega dela Sv. Trojice in Kijan.
* Vse tri predlagane variante tudi sekajo dovozno pot do hiš Velike Lašče, Na postajo 18, 19 in nove hiše b. št. Pri variantah VC, V6 in V5 se predvideva nadvišanje lokalne ceste v dolžini do 300m in prestavitev dovozne poti do navedenih hiš, za razliko npr. od variante V4, pri kateri lokalna cesta ostaja na sedanjem nivoju in je načrtovan vkop glavne ceste, kar bistveno zmanjša obremenitev s hrupom.
* Variante VC, V5 in V6 se na cca 50-60 m približajo hiši Na postajo 30, ki je zaščitena kot profana stavbna dediščina EŠD 18455 Velike Lašče.
* Varianti VC in V6 se na cca 20-30 m približata hiši Na postajo 26, varianta VS pa se odmakne le nekaj metrov dlje od nje. Varianta V5 se na cca 30-35 m približa hišam Male Lašče 9, 103 in 112 ter hiši Kijane 25. Takšna bližina ceste degradira bivanje v teh hišah do stopnje nesprejemljivosti.
* Po noveliranem okoljskem poročilu iz januarja 2021 se pri vseh načrtovanih variantah VC, V6 in V5 obremenitev s hrupom v razponu 40-55 dB v naših zaselkih poveča nad mejno vrednost. Še posebej to velja za zaselek Postaja in vzhodni del Malih Lašč, v katerem se hiše nivojsko nahajajo višje od predvidenih tras obvoznice. Zato bo vpliv hrupa večji zaradi učinka zvočnega amfiteatra, dodatno pa iz razloga smeri vetra, ki konstantno vleče po dolini od Kijan proti Postaji, kar vpliva tudi na smer in moč širjenja hrupa. Navedenih dveh okoliščin nobena od študij ni upoštevala, tudi sicer pa v okoljskem poročilu študije vpliva hrupa za te tri variante ni in niso podane v obliki preglednih situacij (kot za variante VO, V1 in V7, slike 80 — 82 okoljskega poročila).
* V okoljskem poročilu tako ni prikazane obremenitve s hrupom za variante VC, V6 in V5. Iz tabele št. 70 okoljskega poročila pa je razvidno, da bo po projekcijah pri varianti VC s hrupom nad 50 dB obremenjenih 705 prebivalcem, pri varianti V5 682 prebivalcev in pri varianti V6 701 prebivalec, kar ni dosti manj od števila ob VO obremenjenih prebivalcev, ki jih je 818. Okoljsko poročilo kaže, da variante VC, V6 in V5 samo obremenijo s hrupom nove prebivalce, pri čemer ostajajo obremenjeni s hrupom tudi prebivalci ob cesti VO skozi Velike Lašče, celokupno pa se bo število obremenjenih prebivalcev na območju Velikih in Malih Lašč močno povečalo.
* Predvidevamo, da prav zaradi lege oz. nivojske razslojenosti tudi niso predvideni protihrupni omilitveni ukrepi v smeri proti zaselku Postaja in vzhodni del Malih Lašč, saj bi bili neučinkoviti. Katerakoli od teh treh variant nas torej s hrupom obremeni preko mejnih vrednostih oz. preidemo v rdečo cono.
* Hkrati varianta V5 v zaselku zahodni del Sv. Trojice in Kijane, ki poteka v loku tik ob hišah, sicer predvideva verigo protihrupnih ograj. Vendar pa cesta skupaj z ograjami odreže zaselek od zelenega zaledja, ustvari pa tudi bariero v pasu med krajema Male in Velike Lašče. Zahodni del Sv. Trojice pa na takšen način ostane ujet kot otok med dvema cestama VO in V5.
* Variantam VC, V6 in V5 nasprotujemo tudi iz razloga, ker ne le prečijo, ampak se tudi povsem približajo naravni vrednoti Šumnik/Smrečnik, zlasti v njegovem vzhodnem delu, kjer ponika. Varianta V5 pa dodatno poseže v območje izvira Šumnika na območju Sv. Trojice. Vse tri variante bistveno posegajo na območje naravne vrednote, okoljsko poročilo pa vpliva poteka cest po teh variantah na kemijsko in ekološko stanje vodotoka sploh ne predvideva in ne ocenjuje, pač pa predlaga le spremljanje stanja v času gradnje.
* Približevanju naravni vrednoti, ostro nasprotujemo okoljskih razlogov, zaradi katerih je bila v preteklosti že zavrnjena pobočna varianta B, pri variantah VC, V6 in V5 pa so razlogi enaki. Poudarjamo tudi, da se je v vodotoku Šumnik/Smrečnik v zadnjih letih ponovno naselil rak Jelšar, kot rezultat skrbnega gospodarjenja okoliških prebivalcev. Ob tehtanju vpliva na naravno vrednoto in vpliva na kmetijska zemljišča mora prevladati interes naravne vrednote.

Varianta V1 je od zaselka Postaje in vzhodnega dela Malih Lašč nekoliko bolj (a ne bistveno) oddaljena, vendar poteka po pobočju terena in bo z vidika obremenjenosti s hrupom imela na ta zaselek učinke kot variante VC, V6 in V5, zlasti ker se predvideva njen le delni (minimalni) vkop, zato nasprotujemo tudi tej varianti.

Pripombe poti umeščanju tras v bližino zaselka Postaje in vzhodnega dela Malih Lašč ter naravne vrednote smo podali že v prvi javni razgrnitvi študij variant dne 19.3.2019, ko so se na javni predstavitvi pričele predlagati trase na tem območju. Ugotavljamo, da so bile naše pripombe pri izdelavi dodatnih variant v celoti spregledane, na drugi pa je bila upoštevana in preverjana varianta VC (ter njeni izpeljanki V6 in V) po predlogu enega samega krajana iz centra Velikih Lašč z javno izraženim interesom odmika od njegovih njiv, kar množico prebivalcev naših zaselkov postavlja v neenakopraven položaj, v katerem kolektivno mnenje ne šteje, variante pa se oblikujejo in preučujejo po pobudah enega krajana.

Priloga:

- podpisi (69 podpisov)

**Stališče:** Pripombe nasprotujejo variantama V7 in V2, v nadaljevanju pa je podrobno obrazloženo nestrinjanje tudi z variantami VC, V5 in V6, ki so bile v ŠV/PIZ slabše ovrednotene in zato niso bile predlagane za najustreznejšo rešitev.

Predlog najustreznejše variante V7 je bil oblikovan na podlagi vseh razpoložljivih podatkov o prostoru in omejitvah in na podlagi vseh prejetih pripomb in predlogov iz javne razgrnitve ŠV/PIZ v letu 2019; preverjeno je bilo okoli 30 različnih variant in podvariant.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

V okviru DPN bodo načrtovane in predpisane rešitve za dostopanje do kmetijskih in gozdnih zemljišč med gradnjo in po končani gradnji.

Glede območja naravne vrednote Smrečnik/Šumnik ter potočnega raka glej stališče k pripombi 3.1.4 Nataša Čeč Gruden, tč. 11.

### Nataša Čeč Gruden v imenu krajanov Malih Lašč in Postaje v Velikih Laščah

Nataša Čeč Gruden posredujem naslednja zbirna vprašanja krajanov Malih Lašč in Postaje v Velikih Laščah v zvezi s posameznimi variantami obvoznice iz dopolnjene študije variant ter prosim za podrobne in vsebinske odgovore in pojasnila, saj bodo le-ti uporabljeni v nadaljnjih postopkih izbiranja najustreznejše variante obvoznice GC v Velikih Laščah ter sprejemanja DPN za obvoznico Velike Lašče:

1. Ali veljaven sklep vlade RS o pripravi DPN za obvoznico Velike Lašče, ki opredeljuje načrtovanje obvoznice v dolžini 1,8 km vzhodno od naselja in kot cilj opredeljuje zmanjšanje škodljivih vplivov na bivalno okolje, predvsem obremenjenosti s hrupom, daje podlago:

* za iskanje variant trase na tako širokem območju do Malih Lašč, kot ga izkazujejo dopolnjenje variante VC, V7, V6, V5 in V1?
* za načrtovanje variant VC, V7, V6, V5 in V1, ki obremenijo druga bivalna okolja s škodljivimi vplivi, predvsem hrupom?

V zvezi s tem prosimo tudi za naslednja pojasnila:

* Kako bo s trasami, ki potekajo v bližini več sklopov bivalnih okolij (drugih od tistih, od katerih se GC odmika) izpolnjen cilj ohranitve/izboljšanja posameznih ambientov naselja ter ohranjanja varnega in kakovostnega bivalnega okolja, ki ga (tudi) zasleduje načrtovanje obvoznice?
* Kakšna je socialna in družbena upravičenost odsekov tras VC, V7, V6, V5 in V1, ki potekajo v neposredni bližini več sklopov bivalnih okolij?

**Stališče:** Sklep vlade RS o pripravi DPN za obvoznico Velike Lašče, ki ga je Vlada RS sprejela 30. 9. 2015, je bil pripravljen na podlagi pobude Ministrstva za infrastrukturo iz leta 2013, v kateri sta bili predlagani dve varianti obvoznice mimo naselja Velike Lašče. S sklepom se dovoli izvedba postopka državnega prostorskega načrtovanja v skladu z zakonodajo.

Do povečanja območja obravnave in primerjave variant je prišlo v postopku priprave DPN na podlagi potrjenih stališč do pripomb in predlogov javnosti z javne razgrnitve študije variant leta 2019, kjer je bilo med drugim predlagano, da se preveri oziroma smiselno rešuje tudi območje Malih Lašč. Hkrati so bile na javni razgrnitvi leta 2019 podani tudi predlogi variant s potekom ob robu gozda oziroma z večjim odmikom od naselja Velike Lašče. Posledično je bilo treba za ustrezno preveritev teh predlogov poteka obvoznice in navezavo na obstoječe cestno omrežje območje obravnave variant razširiti in podaljšati. Do sprejetja načrta se območje obdelave prostorskih ureditev lahko večkrat spreminja, širi oziroma oži, po sprejemu pa ima načrt omejen obseg in velja na določenih zemljiščih na podlagi potrjene najustreznejše rešitve v postopku priprave načrta (DPN).

Predlagana najustreznejša trasa **bo predmet podrobnejših projektih rešitev**, v okviru katerih bodo glede na možnosti zagotovljene optimalna umestitev v prostor, zmanjšanje vidne izpostavljenosti ter navezave na širše (bivalno in naravno) okolje in sicer tako v funkcionalnem kot okoljskem in vizualnem smislu.

Vplivi obravnavanih variant na okolje so predmet presojanja vplivov na okolje in so podrobneje predstavljeni v OP. V postopku CPVO, ki poteka skupaj s pripravo ŠV/PIZ, Ministrstvo za okolje in prostor preveri ustreznost OP.

Glej tudi stališče k pripombi 3.2.

2. V pobudi za pripravo DPN iz leta 2006 so bile kot smiselne obravnavane variante V1, V2 in V3 (slika 3, študije variant, Acer 2006), iz katerih sta se v pobudi za DPN iz leta 2013 obravnavali le še varianti A in B (slika 4, Acer 2013). Vprašanji:

* Kakšni so bili razlogi za opustitev variante V3 iz leta 2019?
* Ali je pri varianti V3 vpliv poteka po kmetijskih zemljiščih prevladal nad vplivom na bivalno okolje prebivalcev in ali velja to tudi za nove variante VC, V5, V6 in V7?

**Stališče:** Razlogi za opustitev V3 so obrazloženi v ŠV/PIZ, kjer je pojasnjeno, da je bil v Utemeljitvi izločitve variante V3 (Acer Novo mesto d. o. o., junij 2018), ponovno preučen potek variant, ki bodo vključene v ŠV/PIZ z namenom, da se pridobi nabor različnih izvedljivih variant za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah. V gradivu je bilo ugotovljeno, da ima varianta V3 identično točko navezovanja na obstoječo cesto v smeri Ljubljane kot varianta V2. Varianta V3 v nadaljevanju poteka prečka LC, ki vodi proti železniški postaji, nivojsko, kar je s prometno varnostnega vidika neugodno. Ob tem ta varianta v svojem osrednjem delu prečka poplavno dolino s požiralniki, zato bi bilo njen potek v vsakem primeru treba prestaviti bolj vzhodno. S tem pa bi bila nova trasa V3 praktično enaka trasi V1, s čimer se povečuje nesmiselnost njene obravnave.

Zato je bila varianta V3 izločena iz nabora variant, ki so bile zatem predmet primerjave in vrednotenja v študiji variant.

Skladno s predpisi je primerjava variant v ŠV/PIZ izdelana ob upoštevanju vrednotenja variant s prostorskega, z okoljskega, s funkcionalnega in z ekonomskega vidika, pri čemer so vsi vidiki obravnavani enakovredno, hkrati pa v postopku CPVO vsi varstveni NUP preverijo ustreznost OP in sprejemljivost vplivov načrtovanih ureditev na okolje. Vse to je podlaga za oblikovanje predloga najustreznejše variante,.

3. Kateri strokovni ali politični argumenti so vzrok za razširitev območja za načrtovanje obvoznice od prvotno (pred l. 2019) obravnavanega, na območje centra Malih Lašč, Sv. Trojice, Kijan, vzhodnega dela Malih Lašč in Postaje v Velikih Laščah?

In podvprašanja:

* Ali je na izbor koridorja, posredno ali neposredno vplivala volja posameznega krajana s trasiranjem poti mimo svojih njiv na račun lastnine in zdravega bivalnega okolja drugih prebivalcev?
* Ali je za to širitev območja svoje strinjanje, namero ali idejo prispevala občina Velika Lašče?
* V kolikor da: prosimo za dokumentacijo, ki bo to potrdila.
* V kolikor ne: na podlagi katerih okoliščin oz. sklepov, se tekom časa koridor trase za obvoznico seli preko in mimo prvotnih načrtov na škodo in v breme prebivalcev izven Velikih Lašč?
* Zahtevamo navedbo konkretnih oseb, ki so se same osebno ali posredno preko tretjih oseb v času od prve javne razgrnitve v l. 2019 do druge javne razgrnitve ali med njo v l. 2021 s svojimi predlogi ali poskusi vplivanja, pisno ali ustno, mimo postopkovno predvidenih rokov, poti in pravil obračale ali na Ministrstvo za okolje in prostor ali na Ministrstvo za infrastrukturo ali na njune direktorate ali na izdelovalca študije variant ACER d.o.o. ali na katerokoli drugo pri projektu sodelujočo osebo.

**Stališče:** V okviru javne razgrnitve ŠV/PIZ leta 2019 so bile podane pripombe, ki so se večinoma nanašale na potek predlagane trase, predvsem je bil predlagan odmik trase od naselja Velike Lašče. Med drugim je bil podan podroben predlog za njeno podaljšanje vse do Retij in tudi Malih Lašč, izpostavljen je bil tudi problem umirjanja prometa skozi naselje Male Lašče.

Stališča do pripomb in predlogov z javne razgrnitve so bila julija 2019 zaključena v skladu z ugotovitvami okvirnih preveritev, ki so pokazale, da so poleg variant, obravnavanih v javno razgrnjeni ŠV/PIZ (V0, V1 in V2), smiselne še variante V4, V5, V6, VC in V7 in sicer vse variante z isto začetno in končno točko (od Malih Lašč do Retij) in zato nekatere z delnim potekom po obstoječi glavni cesti, ki se preuredi. Za nove oz. spremenjene variante so bile izdelane podrobnejše projektne rešitve, ŠV/PIZ pa je bila dopolnjena z navedenimi variantami; pripravljen je bil nov predlog najustreznejše variante, z dopolnjeno ŠV/PIZ (z vsemi prilogami) pa je bila javnost seznanjena v okviru nove javne razgrnitve v letu 2021.

V zvezi z vprašanji o tem, kdo sodeluje pri pripravi DPN, naj pojasnimo, da postopek priprave DPN, katerega del je priprava ŠV/PIZ, poteka skladno z zakonodajo, ki določa faze priprave dokumentacije in samega DPN ter način vključevanja deležnikov (pripravljavec, naročnik, NUP, MOP – Sektor za strateško presojo vplivov na okolje, inženir, izdelovalec ŠV/PIZ, izdelovalec OP in projektant – izdelovalec idejne zasnove in izdelovalci drugih strokovnih podlag ter javnost). Posredovanje mnenj, pripomb in predlogov Občine poteka v okviru pridobivanja smernic in mnenj NUP in v času javnih razgrnitev, posredovanje pripomb in predlogov javnosti pa le v času javnih razgrnitev. Občina Velike Lašče je v postopku priprave podala smernice in dopolnitve smernic, v času obeh javnih razgrnitev pa tudi predloge, pripombe in mnenje. V postopku priprave DPN so bili obravnavani predlogi, pripombe in mnenja, pridobljeni na predpisani način v predpisanih rokih.

4. Koliko je v primeru variante V5 od lokacije sedanje avtobusne postaje (pri gostilni pri Sv. Trojici) oddaljena avtobusna postaja, ki mora biti v tem primeru umeščena drugam?

5. Varianta V5 v zaselku zahodnega dela Sv. Trojice in Kijane poteka ob stanovanjskih hišah in predvideva verigo protihrupnih ograj, trasa sedanje ceste VO na tem delu ostaja v funkciji, tako da zaselek postane otok, z vseh strani obdan s cestami ter na zahodni in južni strani s protihrupnimi ograjami. S čim upravičujete ograditev zaselka 11 hiš s cestami in njegovo odrezanje od zelenega zaledja?

**Stališče:** Pripomba se nanaša na varianto V5, ki ni opredeljena kot predlog najustreznejše variante in sodi med najslabše ovrednotene variante, med drugim je s funkcionalnega vidika ovrednotena kot manj primerna. Obračališče za avtobuse je predvideno na mestu obstoječega avtobusnega postajališča, ki je bilo urejeno leta 2019.

6. Variante VC, V6, V5 in V1 so načrtovane na ravnici med Malimi Laščami in Velikimi Laščami, ob obrobju katere se nahajajo stanovanjske hiše, pretežno nivojsko dvignjene nad ravnico.

* Ali so študije upoštevale vpliv hrupa, ki se bo širil tudi zaradi vpliva vetra, ki konstantno vleče med Kijanami in Postajo?
* Ali so študije širjenja hrupa upoštevale vpliv amfiteatra višje ležečih stavb v vzhodnem delu Malih Lašč in na Postaji ter v tem smislu neučinkovitost protihrupnih ograj ali vkopa ceste?
* Kakšna protihrupna zaščita je predvidena pri teh variantah za stanovanjske stavbe z naslovi Male Lašče 125, 126, 127, 128, 129 in 130 ter Velike Lašče, Na postajo 18, 19, 26, 30 in 34?

**Stališče:** Pripomba se nanaša na variante V1, VC, V6 in V5, ki niso opredeljene kot predlog najustreznejše variante.

Za vse variante je bila izdelana študija obremenitve s hrupom.

Ocena obremenitve s hrupom je skladno z zakonodajo izračunana za vsa dnevna obdobja v letu. Obremenitev s hrupom se določa računsko in vključuje 3D potek cestnega telesa, vključno z vkopi in z nasipi, reliefne značilnosti terena in obstoječo pozidavo. Pri izračunu obremenitve s hrupom so upoštevani vsi meteorološki parametri, ki lahko vplivajo na ugodne oziroma homogene razmere razširjanje hrupa (vlažnost zraka, zračni pritisk, temperatura in stabilnostni razred atmosfere, ki je posredno pogojen z vetrom), kot tudi na akustično senčenje zaradi terena in pozidave (torej tudi omenjeni amfiteatra višje ležečih stavb).

Kot osnovni ukrep za zmanjšanje obremenitve s hrupom je pri vseh variantah novogradnje predlagana preplastitev vozišča glavne ceste z delno absorpcijsko prevleko. Predvidena je tudi izvedba ukrepov za preprečevanje širjenja hrupa v okolico (protihrupne ograje, nasipi, absorpcijska obloga portala pokritega vkopa), izvedba ukrepov pasivne zaščite pa je predvidena za stavbe ob obstoječi glavni cesti G2-106.

Pri varianti V5 so predvidene štiri protihrupne ograje višine 2 m, v skupni dolžini 764 m in sicer za zaščito območja zaselka Male Lašče levo od ceste zaselka Pušče desno od ceste ter za zaščito območja zaselka Kijane desno od ceste. Pri varianti V6 bi bila potrebna ena protihrupna ograja, ki poteka delno ob glavni cesti, delno ob priključni deviaciji lokalne ceste v skupni dolžini 312 m in višine 2,0 m. Varianti V1 in VC obvoznice potekata v večjih oddaljenosti od stanovanjske pozidave, izvedba dodatnih protihrupnih ukrepov glede na zahteve zakonodaje s področja varstva pred hrupom ni potrebna.

Glej tudi stališče k pripombi 3.2.

7. V okoljskem poročilu (januar 2021) študije vpliva hrupa za variante VC, V6, V5 niso podane v obliki preglednih situacij (kot za variante VO, V1 in V7, slike 80 — 82 okoljskega poročila). Predvidevamo, da prav zaradi lege oz. nivojske razslojenosti tudi niso predvideni protihrupni omilitveni ukrepi v smeri zaselka Postaja in vzhodni del Malih Lašč, saj bi bili neučinkoviti.

* Kakšni so razlogi za to, da za variante VC, V6, V5 ni preglednih situacij vpliva hrupa?
* Kako se lahko te variante brez tega sploh obravnavajo?
* Na čem potem temelji ocena C (vpliv ni bistven) za te variante?
* Kako so lahko varianta V6 in varianta VC (ki potekata v neposredni bližini 11 hiš s 36 prebivalci) in varianta V5 (ki poteka v neposredni bližini 23 hiš z 78 prebivalci) ocenjeni z vidika obremenitve okolja s hrupom z oceno C, torej enako kot npr. varianta V4, ki poteka le mimo 2 stanovanjskih hiš?

**Stališče:** Pripomba se nanaša na variante V1, VC, V6 in V5, ki niso opredeljene kot predlog najustreznejše variante.

Podrobnejši podatki o obremenitvi s hrupom, so razvidni iz strokovne podlage, ki je sestavni del Študije variant (Obvoznica glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah, Vrednotenje vplivov na obremenitve okolja s hrupom, onesnaževanje zraka in emisije TGP za izračun eksternih stroškov, Epi Spektrum d.o.o., št. 2020-013/PHZ, maj 2020, dopolnitev september 2020, dopolnitev november 2020), v kateri so obravnavane vse variante.

Ocena obremenitve s hrupom vključuje računsko oceno obremenitve s hrupom na podlagi napovedi prometne obremenitve glavne ceste G2-106 in obvoznice v planskem obdobju leta 2045 pri vseh stavbah z varovanimi prostori za vsa z zakonodajo predpisana obdobja dneva na širšem območju obravnave Študije variant, dodatno je bila izračunana tudi obremenitev površin. Izračun je bil izveden za stanje brez dodatnih protihrupnih ukrepov ter z upoštevanjem predlaganih omilitvenih ukrepov.

Ocena C skladno s predpisano metodologijo pomeni nebistven vpliv z upoštevanjem omilitvenih ukrepov, kar pomeni, da bo za odpravo čezmerne obremenitve stavb s hrupom potrebna izvedba dodatnih protihrupnih ukrepov ter da so ti glede na zahtevo področne zakonodaje izvedljivi.

Pri vseh obravnavanih variantah je potrebna izvedba dodatnih protihrupnih ukrepov (uporaba delno absorpcijske obrabne plasti vozišča ter izvedba ukrepov pasivne protihrupne zaščite), pri variantah V5 in V6 pa dodatno izvedba protihrupnih ograj v dolžini 764 oziroma 312 m. Posledično so v OP vse variante s stališča varstva pred hrupom ocenjene z enako oceno (C), podrobnejša ocena primernosti variant pa je določena v okoljskem vrednotenju v Študiji variant.

8. Varianta V1 od zaselka Postaje in vzhodnega dela Malih Lašč poteka po pobočju terena in bo z vidika obremenjenosti s hrupom imela za nivojsko višje ležeče stanovanjske hiše realno enake učinke kot variante VC, V6 in V5, zlasti ker se predvideva le delni (minimalni) vkop.

* S kakšnimi razlogi utemeljujete le delni vkop variante V1 na odseku nivojskega križanja z lokalno cesto Na Postajo?
* Ali tudi v tem primeru argumenti kmetijskega zemljišča (zaradi nabrežin) prevladajo nad negativnimi vplivi okoljske obremenitve prebivalcev?

9. Variante VC, V6, V5 in V1 med Malimi Laščami in Velikimi Laščami prečijo ali se približajo naravni vrednoti Šumnik/Smrečnik.

* Ali je bilo pri vrednotenju vplivov na to naravno vrednoto zajeto njeno celotno območje do ponora, kjer vodotok ponika? Ob obrazložitvah okoljskih ciljev se namreč opisi vplivov za vse variante tras nanašajo le na zahodni del — Šumnik (prečkanje vodotoka, poplavne ravnice ob njem), niti omenjajo pa se ne vplivi na obsežen vzhodni del — Smrečnik, tik ob robu katerega potekajo trase VC, V5, V6 in V1.
* Okoljsko poročilo (januar 2021) na st. 89 ni vrednotilo vpliva na rake v vodotoku, z utemeljitvijo, da ni dostopnih podatkov o pojavnosti rakov. Rak Jelšar (oz. Jelševec) je v vodotoku v zadnjih letih ponovno prisoten, zato zahtevamo ponovno in pravilno oceno vpliva navedenih variant na rake v vodotoku na podlagi realnih in ugotovljivih podatkov.

10. Okoljsko poročilo za variante VC, V6 in V5 ne predvideva trajnostnega vpliva na kemijsko in ekološko stanje naravne vrednote Šumnik/Smrečnik, pač pa predlaga le spremljanje v času gradnje.

* Ocenjujete, da študija trajnostnega vpliva na naravno vrednoto ni potrebna oz. prosimo za pojasnilo?
* Kakšni so posredni/daljinski in trajni vplivi tras VC, V6 in V5 na vzhodni del naravne vrednote — Šumnik in kakšni na njen vzhodni del — Smrečnik?

11. Kakšni so razlogi za pripravo variant V6, VC in V5, ki so izvedenke že v prejšnjih študijah zavrnjene pobočne variante B, ki je bi zavrnjena tudi zaradi poteka po robu naravne vrednote Šumnik/Smrečnik?

Kaj je na tem odseku variant V5, VC in V5 sedaj drugače kot pri zavrnjeni pobočni varianti B oziroma zakaj je na tem odseku obvoznica sedaj sprejemljiva?

Kakšni so razlogi za obravnavo variante V5, ki je v začetnem zahodnem delu izvedenka že zavrnjene pobočne variante A, zavrnjene tudi zaradi poteka ob vodotoku Ločica oz. Brod in osrednjem delu naravne vrednote Peči? Kaj je na tem odseku variante V5 sedaj drugače kot pri zavrnjeni pobočni varianti A oziroma zakaj je na tem odseku obvoznica sedaj sprejemljiva?

**Stališče:** Pripombe se nanašajo na variante V1, VC, V6 in V5, ki niso opredeljene kot predlog najustreznejše variante.

Varianta V1 poteka na območju prečkanja lokalne ceste Na postajo v oddaljenosti več kot 140 m od najbližjih stanovanjskih stavb in pri pričakovani prometni obremenitvi obvoznice (do 5.910 vozil/dan v letu 2045) ter pri upoštevanju absorpcijske prevleke vozišča ne bo povzročala čezmerne obremenitev s hrupom.

Pri vrednotenju vplivov na naravne vrednote so bila upoštevana celotna območja naravnih vrednot. Pojavljanje rakov ne vpliva bistveno na izbor najustreznejše variante, saj sta že sedaj z vidika narave najbolje ocenjeni varianti, ki ne predvidevata dodatnega poseganja v vodotok Šumnik/Smrečnik. Variante V5, V6 in VC prečkajo območje naravne vrednote Šumnik (ID 1301), območje vodotoka in poplavne ravnice ob njem. Ob gradnji obstaja tudi nevarnost onesnaženja vode z betonskimi odplakami ali drugimi toksičnimi snovmi, ki so strupene za vodne organizme. Možna so tudi onesnaženja v primeru nesreč (npr. izlitja nevarnih snovi iz gradbene mehanizacije). Vpliv je mogoče omiliti z ustreznim načinom gradnje in ustreznim ukrepanjem v primeru nesreč. V OP so navedeni ukrepi za omilitev vpliva na NV Šumnik. Ob upoštevanju ukrepov bistvenega vpliva na NV Šumnik ni pričakovati, zato dolgoročno spremljanje stanja ni potrebno.

V nadaljnjih fazah načrtovanja bodo za predlagano najustreznejšo rešitev opredeljeni vsi ukrepi varstva pred hrupom.

Glej tudi stališče k pripombi 3.2.

12. Iz okoljskega poročila (januar 2021, str. 200-201) je razvidno, da bo po projekcijah pri varianti VC s hrupom nad 50dB obremenjenih 705 prebivalcem, pri V5 682 prebivalcev, pri varianti V6 701 prebivalec in pri varianti V7 774 prebivalcev, kar ni dosti manj od števila ob V0 obremenjenih prebivalcev, ki jih je 818. Okoljsko poročilo torej kaže, da variante VC, V5, V6 in V7 samo obremenijo s hrupom nove prebivalce, druga bivalna okolja, pri čemer ostajajo obremenjeni s hrupom tudi prebivalci ob cesti VO skozi Velike Lašče, celokupno pa se bo število obremenjenih prebivalcev na območju Velikih Lašč in Malih Lašč realno povečalo.

* Kako glede na to upravičujete izgradnjo obvoznice oziroma oceno primernosti variant VC, V5, V6 in V7 v teh primerih, zlasti upoštevaje enega izmed temeljnih ciljev, ki naj bi jih po opredelitvah v razgrnjenem gradivu zasledovala gradnja obvoznice — ohranitev/izboljšanje posameznih ambientov naselja ter ohranjanja varnega in kakovostnega bivalnega okolja?
* Ali se bivalno okolje in njegova kakovost na obrobju Velikih Lašč — Postaji in sosednjem naselju Male Lašče vrednosti drugače kot bivalno okolje prebivalcev centra Velikih Lašč?
* Obstajajo torej kakšni drugi razlogi za načrtovanje teh variant, s katerimi javnost ni seznanjena?

**Stališče:** Razlogi za načrtovanje variant VC, V5, V6 in V7 so pojasnjeni v ŠV/PIZ in so navedeni v stališču do te pripombe, podanem zgoraj v točki 3.1.4. Do povečanja območja obravnave in primerjave variant je prišlo v postopku priprave DPN na podlagi potrjenih stališč do pripomb in predlogov javnosti z javne razgrnitve študije variant leta 2019, kjer je bilo med drugim predlagano, da se preveri oziroma smiselno rešuje tudi območje Malih Lašč. Hkrati so bili na javni razgrnitvi leta 2019 podani tudi predlogi variant s potekom ob robu gozda oziroma z večjim odmikom od naselja Velike Lašče.

V OP in v strokovnih podlagah je podrobneje ocenjena obremenitev s hrupom pri vseh stavbah v širši okolici obravnavanih variant in sicer tudi v posameznih razredih obremenitve s hrupom za kazalec celodnevne obremenitve in za kazalec nočnega hrupa. Primerjava je bila izdelana tako za nižje kot višje razrede obremenitve s hrupom. Razred obremenitve s hrupom za kazalec LDVN nad 50 dB(A) ni primeren za primerjavo posameznih variant, saj gre za raven, ki je za 15 dB(A) nižja od predpisane mejne vrednosti (65 dB(A) za linijski vir hrupa na območju III. stopnje varstva pred hrupom). Iz analize vrednosti kazalcev hrupa je bilo ugotovljeno, da vse variante z obvoznico občutno zmanjšajo obremenitev s hrupom v višjih razredih obremenitve, še posebej pa glede na predpisane mejne vrednosti. Daljinski vpliv nove obvoznice je ocenjen kot pozitiven, saj je pričakovano občutno zmanjšanje števila preobremenjenih stavb in prebivalcev v naselju Velike Lašče. Dejstvo je, da se bo ob novi cestni povezavi neposredna obremenitev s hrupom povečala (najbolj pri variantah V2, V5, V6 in V7), zato bo treba načrtovati ustrezne omilitvene ukrepe.

Vsa območja stanovanjske in za hrup občutljive rabe prostora so v Okoljskem poročilu vrednotene na enak način skladno z zakonodajo s področja varstva pred hrupom in določili OPN občine Velike Lašče. Ključna razlika med obravnavanimi variantami obvoznice in obstoječo glavno cesto je predvsem pri načrtovanju aktivnih protihrupnih ukrepov (protihrupne ograje ali nasipi), ki jih je ob novogradnji mogoče izvesti, pri obstoječem poteku glavne ceste skozi naselje pa učinkoviti tovrstni ukrepi zaradi neposredne bližine stavb in večjega števila dovozov na cesto niso izvedljivi.

13. Variante VC, V6 in V5 sekajo dovozno pot do hiš Velike Lašče, Na postajo 18, 19 in nove hiše b.št.. Ker po študijah vkop teh treh tras ni možen (za razliko od npr. V4), se predvideva nadvišanje lokalne ceste v dolžini do 300 m in prestavitev dovozne poti do navedenih hiš.

* Kako se obravnava teh tras sklada s ciljem ohranjanja naravne vedute?
* Koliko dodatne kmetijske zemlje načrtujete, da bo uporabljene zaradi prestavitve dovozne poti?
* Ali ste upoštevali, da se dostopna pot prestavlja na sredino obdelane njive, ene redkih v ožjem območju, kjer sicer prevladujejo pretežno le travniki?

14. Kako bo pri variantah VC, V5 in V6, ki se povsem približajo hiši Na postajo 30, ki je zaščitena kot profana stavbna dediščina Velike Lašče, zagotovljena njena zaščita oz. omilitev vplivov nanjo?

15. Nam znana smernica Občine Velike Lašče z dne 6.1.2020 je bila, da se obvoznica odmakne od čim dlje od naselja. Kako je to upoštevano pri variantah VC, V6, V5 in V7 glede na to, da potekajo v neposredni bližini centra Malih Lašč, Sv. Trojice, Kijan, vzhodnega dela Malih Lašč in Postaje v Velikih Laščah?

16. Kako in koliko ste pri umeščanju tras v prostor upoštevali smernice NIJZ, po katerih naj se načrtuje odmik obvoznice od območij stanovanj?

* S kakšnimi argumenti lahko pojasnite prebivalcem hiše Na postajo 26, Velike Lašče upravičenost variant VC, V6, V5, ki potekajo tik ob njihovi hiši?
* Enako je vprašanje pri varianti V7 glede 6 hiš v Malih Laščah (del Sv. Trojice vzhodno od VO), ki ostanejo ujete v »otoku« med na tem delu še naprej obstoječo cesto VO in obvoznico V7 ter trasa V7 poteka neposredno ob hišah,
* Enako vprašanje pri varianti V5 glede 11 hiš v Malih Laščah (del Sv. Trojice zahodno od VO), ki ostanejo ujete v »otoku« med še naprej obstoječo cesto VO in novo obvoznico V5 ter trasa V5 poteka neposredno ob najmanj 3 hišah.
* Pri varianti V6 je predvideno rušenje enega stanovanjskega objekta v Malih Laščah. Prosimo za podatek, katerega konkretnega objekta (hišna št.).

**Stališče:** Pripombe se nanašajo na variante V1, VC, V6 in V5, ki niso predlagane kot predlog najustreznejše variante.

Vplivi na kmetijska zemljišča so podrobneje pojasnjeni v ŠV, kjer so omenjene variante s tega vidika ocenjene kot manj primerne. Prav tako so v ŠV in v OP pojasnjeni vplivi na posamezne enote kulturne dediščine, v OP pa so opredeljeni tudi omilitveni ukrepi, na katere Ministrstvo za kulturo, kot nosilec urejanja prostora v mnenju o ustreznosti ni podal pripomb. Enota kulturne dediščine EŠD 18455 Velike Lašče - Hiša Na Postajo 30 (dediščina, profana stavbna dediščina) je od variant VC, V5 in V6 oddaljena več kot 70 m, zato posrednih in neposrednih vplivov nanjo v času pripravljalnih del in med gradnjo ter med obratovanjem obravnavanega posega ni bilo ugotovljenih.

Smernice Ministrstva za zdravje oziroma NIJZ se, tako kot to velja za smernice preostalih NUP in Občine, pri načrtovanju upoštevajo v največji možni meri in na tej osnovi so izdelane predlagane strokovne rešitve. Sprejemljivost upoštevanja smernic ugotavljajo NUP , vključno z Občino, v svojih mnenjih.

Varianta V7 se odmakne od dela naselja Male Lašče (Sveta Trojica) in poteka po obrobju Velikih Lašč, v oddaljenosti, kot to dopuščajo zelo zahtevne reliefne razmere in poplavne površine s požiralniki. Ob upoštevanju mnenja MKGP, Direktorata za kmetijstvo, da sta sprejemljivi samo V0 in V2. Pri tem se upoštevajo tudi možne optimizacije (podaljšanje objektov, odmik trase od poselitve v okviru možnosti, sprememba nivelete poteka ceste - poglobitev na lokaciji južnega priključka za Velike Lašče idr.).

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

Za predlagano najustreznejšo rešitev bodo opredeljeni vsi ukrepi varstva pred hrupom.

Glej tudi stališče k pripombi 3.2.

17. Glede variante V7 je bilo na javni predstavitvi na očitek o ustvarjanju »otoka« za hiše pri Sv. Trojici obrazloženo, da se med cerkvijo in gostilno ukinja obstoječo odsek cesta VO.

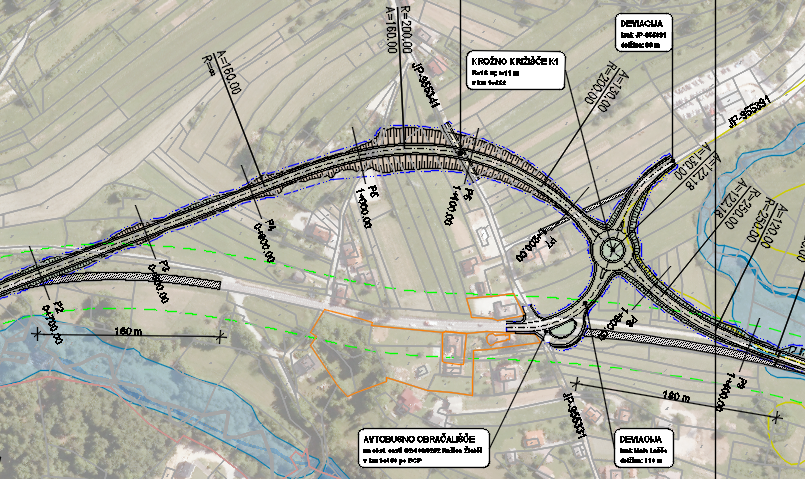
* Prosimo za natančen podatek, koliko metrov ceste VO se ukine in na točno katerem odseku, saj iz okoljskega poročila (januar 2021), slike 66 na str. 146 izhaja, da del ceste VO od odcepa za Pušče in mimo cerkve vse do krožišča, ki je umeščen južneje proti Velikim Laščam, ostaja aktualen, opušča pa se nadaljnji minimalni odsek obstoječe ceste VO med zahodnima krakom načrtovanega krožišča, ob katerem ni nikakršnih hiš in se nahaja južneje od cerkve.
* Kako to, da se varianta V7 lahko opredeljuje in utemeljuje kot varianta, izdelana na podlagi pripomb in predlogov javnosti, ko pa predlogov zanjo ni bilo, kar je razvidno iz Stališč do pripomb in predlogov, podanih v času prve javne razgrnitve z dne 29.7.2019, v zaključku katerih varianta V7 sploh ni bila opredeljena?
* Ali so bile glede na zaključne ugotovitve Stališč do pripomb in predlogov, podanih v času prve javne razgrnitve z dne 29.7.2019, v katerih varianta V7 sploh ni bila predvidena, za to varianto zahtevane in pridobljene smernice nosilcev urejanja prostora? Iz dopolnjenih smernic NiJZ z dne 20.12.2019 in Občine Velike Lašče z dne 6.1.2020 namreč jasno izhaja, da niso bile za V7 niti zahtevane niti podane — kako je torej brez smernic potekalo umeščanje variante V7?
* Kdaj in na čigavo pobudo se je pričela načrtovati varianta V7?

**Stališče:** Ukine se 160 m obstoječe glavne ceste pred priključkom za Pušče in 180 m obstoječe glavne ceste med krakoma krožnega križišča.

V7 je bila oblikovana ob preučevanju različnih možnih potekov oz. variant trase obvoznice po sprejetju stališč do pripomb iz javne razgrnitve leta 2019; teh je bilo sicer okoli 30, vendar se je za številne izkazalo, da niso smiselne oz. niso izvedljive (ker so po posameznih vidikih ali elementih bistveno slabše od preostalih variant, ki so predmet ŠV/PIZ).

V7 se nahaja na območju, za katerega so bile podane smernice NUP in te so bile pri njenem načrtovanju tudi upoštevane.

Razlogi za načrtovanje vseh variant, ki so predmet dopolnjene ŠV/PIZ, so pojasnjeni v stališču do pripombe, podanem v točki 3.1.4. Do povečanja območja obravnave in primerjave variant je prišlo v postopku priprave DPN na podlagi potrjenih stališč do pripomb in predlogov javnosti z javne razgrnitve študije variant leta 2019, kjer je bilo med drugim predlagano, da se preveri oziroma smiselno rešuje tudi območje Malih Lašč. Hkrati so bile na javni razgrnitvi leta 2019 podani tudi predlogi variant s potekom ob robu gozda oziroma z večjim odmikom od naselja Velike Lašče.



18. Variante V5, V6 in V7 se utemeljujejo z rešitvijo tudi prometne problematike Malih Lašč in zmanjšanjem smrtnih žrtev v Malih Laščah (pojasnilo na javni predstavitvi). Koliko smrtnih žrtev je bilo na odseku VO v Malih Laščah v zadnjih 20 letih?

**Stališče:** Podatki o številu in tipologiji nesreč na obravnavanem odseku so dosegljivi pri Javni agenciji Republike Slovenije za varnost prometa (AVP) na spletni strani <http://nesrece.avp-rs.si/>. Za območje Malih Lašč (stacionaža od 0+599 do km 1+230) so podatki za obdobje od 1. 1. 1999 do 31. 12. 2020 sledeči: 1 prometna nesreča s smrtnim izidom, 2 prometni nesreči s hudimi telesnimi poškodbami, 9 prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami in 8 prometnih nesreč brez poškodb.

19. Pri oceni vplivov na naravo se variante tras ocenjujejo različno tudi z argumentom večje/manjše možnosti povoza medvedov.

* Ali ste za vrednotenje upoštevali povoz medvedov na odseku DC Male Lašče — Velike Lašče — Retje ali na celotni DC Ljubljana — Kočevje?
* Koliko medvedov je bilo v zadnjih 20 letih povoženih na odseku DC Male Lašče — Velike Lašče — Retje?
* Kakšna je projekcija povoza medvedov pri posameznih variantah tras in ali je med njimi kakšna razlika?

**Stališče:** Obravnavano območje je del osrednjega območja življenjskega prostora velikih zveri. Na širšem območju je bilo evidentiranih tudi nekaj povozov medveda. Na odseku med Turjakom in Rašico so bili med leti 2005 in 2014 povoženi 4 medvedi, na območju Jasnice pa 5 medvedov. Medved uporablja večinoma gozdni prostor, zato so glede na izkušnje večje možnosti povoza medvedov pri variantah, ki posegajo v gozdni prostor.

20. Mi lahko zagotovite, da vrednotenja posameznih ciljev in sintezno vrednotenje variant ne bo razlog za uveljavljanje presoje kakovosti strokovnih rešitev na podlagi 6. odst. 60. člena ZUreP-2?

**Stališče:** Izdelava strokovne ocene (recenzije) izdelane ŠV/PIZ ni predvidena. Ustreznost izdelane ŠV/PIZ se preverja v mnenjih NUP, saj se Vlada RS lahko opredeli do predloga najustreznejše variante le, če so NUP dali mnenje, da je predlog sprejemljiv. Celotna ŠV/PIZ je rezultat dela strokovno usposobljenih izdelovalcev in upošteva veljavno zakonodajo, izdelana je po navodilih MOP in v skladu s strokovno prakso. K izdelani ŠV/PIZ je treba pridobiti pozitivna mnenja NUP.

21. Ali pri načrtovanju variant VC, V5, V6, V7 in V2 lahko zagotovite, da je upoštevana določba 19. člena veljavnega OPN Občine Velike Lašče, ki v okviru usmeritev za razvoj dejavnosti v naseljih določa, da v naseljih prevladuje stanovanjska dejavnost pred drugimi dejavnostmi oz. da pretežno travniška zemljišča ne prevladujejo nad vplivi na prebivalstvo?

**Stališče:** S tem DPN načrtovane ureditve ne bodo vplivale na razvoj dejavnosti v Velikih Laščah in drugih naseljih, na način, da stanovanjska dejavnost ne bi prevladovala pred drugimi dejavnostmi in torej ne bo negativno vpliva na razvoj dejavnosti, kot so načrtovane z OPN Velike Lašče. Delež stanovanjskih objektov v Velikih Laščah se zaradi načrtovanih ureditev ne bo spremenil, se bo pa povečala kakovost bivanja v osrednjem delu naselja.

### Krajan

Krajanom Velikih Lašč se ponuja v javni razgrnitvi in v javno obravnavo naslednje študije variant obvoznice Velike Lašče; VO, V1, V2, V4, V5; V6, V7 in VC, to je osem variant, od tega je predlagana kot najustreznejša sedanja varianta ceste skozi naselje V in naslednja najkrajša, V2, ki je sedaj podaljšana z obvozom okoli hiš pri Sveti Trojici v V7.

Od vseh predlaganih variant je Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo, kot najustreznejšo predlagalo varianto V0 (rekonstrukcija po obstoječi cesti) in takoj za njo V2, podaljšano tudi v V7, ki poteka najbližje naselju Velike Lašče, ima najkrajši, najbolj smiseln in najbolj optimalen potek in zato najmanj posega v kmetijska zemljišča. Preostale predlagane variante V1, V4, V5, V6 in VC so z vidika varovanja kmetijskih zemljišč za kmete in Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo nesprejemljive ali manj sprejemljive (Dopolnitev smernic št. 350-40/2017/ 14 z dne 19. 12. 2019, stran 18.)

Dne 16.3.2019 sem že podal pripombe na varianto OBVOZNICE VELIKE LAŠČE V2, vendar je iz poteka trase v sedanji razgrnitvi razvidno, da te sploh niso bile upoštevane. Zaradi tega se je zgodila zavrnitev predlagane trase V2 s strani določenih krajanov Velikih Lašč, ki jih navdihuje ozka skupina s posebnimi interesi, zbrana okrog zemljiških špekulantov iz odvetniške družine Gruden-Čeč, ki ščitijo predvsem svoje ozke lastne zemljiške in druge interese, ter interese njihovih prijateljev ali sorodnikov, Odvetniki Gruden-Čeč so sposobni izpodbijati mojo predlagano varianto obvoznice VC, ki poteka dobrih 100 metrov od njihove nove hiše, a sposobni so predlagati kot najustreznejšo varianto V4, ki poteka zgolj 30 metrov od hiše last Gabrijela Levsteka, Na postajo 16, Velike Lašče, kar pa prebivalcem v tej hiši in sosednjih nekaj dejansko povsem spremeni kvaliteto življenja, jim jo nedopustno poslabša, poleg tega pa trasa V4 istočasno v polovici svoje predolge in povsem neoptimalne trase nedopustno posega na najboljše kmetijske površine na področju Sela in Dovce, jih drobi, uniči dostope do kmetijskih površin in povozi poljske poti, kar je prav tako nedopustno in je opisano v posebnem dopisu vam, spisanem in podpisanem tudi z moje strani.

Varianta V2 (V7) uniči in degradira najmanj njiv in travnikov v okolici Velikih Lašč, samo četrtino kmetijskih površin, v primerjavi z varianto V1 ali V5 in pol manj od variant V4, V6 in VC. Jasno je, da uničevanje kmetijske zemlje in prekrivanje te z asfaltom ni dobro za nobeno kmetijsko področje, niti za velikolaško. Že zaradi tega ta varianta V2 v predlagani obliki ni dobra za krajane Velikih Lašč. Poleg tega, da uniči kmetijska zemljišča, ne doprinese prav ničesar k zmanjšanju negativnih vplivov na prebivalce Velikih Lašč; hrup in smrad V2 prenese iz ene strani kraja Velike Lašče na drugo stran kraja Velike Lašče, v enakem obsegu in za enako število ljudi, ne izboljša pa kvalitete življenje prebivalcev, uniči kmetijska zemljišča in naš kraj naredi grd, obkroži kraj kot umetna tvorba, ki sem ne sodi. Podobna uradna ocena je bila podana pri ocenjevanju in vrednotenju te najkrajše variante že leta 2013; varianta je bila že tedaj nesprejemljiva, ker je bila draga in ker bi pokvarila podobo kraja. Vse to še vedno velja, tudi za sedanji, ponovni predlog V2, oz V7. Gledati je potrebno tudi s tega, estetskega, arhitekturnega vidika na predlagano varianto V2. Kraj Velike Lašče je vas, ki je lepo položena na grič, je vasica, kot bi si jo izmislil v sanjah, je zelo lep kraj, ki se zliva s kmetijskimi površinami, sredi katerih leži. Skozi njo se vije glavna cesta G2-106, ki je postala preozka za ta čas in za čas čez 10, 20 in več let... Če tej vasici dodaš tik ob robu še eno obvoznico V2, en predor ih dva vhoda vanj in še en viadukt za povrhu, obvoznico, ki sedaj v vas zaprt hrup razširi na mnogo večje območje, kot je bilo to do sedaj, si pokvaril vso lepoto tega kraja in trajno poslabšal kvaliteto bivanja večjemu številu ljudi, kot si jim jo izboljšal. To bi ne bile več enake Velike Lašče. Varianta mi je v bistvu všeč zaradi umetelnosti, pretkanosti in minimalizma rešitve, čeprav cena za V2 ni ravno minimalna, vendar si krajše obvoznice ni mogoče zamisliti.

Vendar, zaradi vsega naštetega in posebej, ker tesno uklešči Velike Lašče, pokvari podobo kraja in mu odvzame vso lepoto, poleg tega pa uniči z svojim vplivom več ha kmetijskih zemljišč, od kateri so tista na Dovcah res najboljša in so jih uporabljali naši predniki samo za grede, ker je tu 4m debel nanos najboljše zemlje, sem utemeljeno proti varianti V2 v taki obliki, kot nam je predlagana.

Proti so tudi vsi tisti, ki jim je mar, kakšen bo njihov kraj in koliko hrupa in smradu tranzitnega prometa bodo deležni v naslednjih sto letih. Teh pa ni malo. Minimalistična obvoznica v tej, predlagani obliki, zato ni prava rešitev problematike zame, niti za te krajane. Zato jo lahko popravite in izboljšate, kot je v nadaljevanju opisano.

**Predlog izboljšanja variante V2**

Obvoznica Velike Lašče naj bo narejena z občutkom in po meri tega okolja, kraja in krajanov Velikih Lašč. Zadostiti mora vsem do sedaj povedanim kriterijem v maksimalni možni meri. Imam občutek, kaj je dobro za to okolje in kraj in kaj ni dobro, ker sem - kmet po duši. Živim tu 60 let, poznam to okolje do potankosti. Imam znanje in sposobnost, da ta občutek spravim v življenje v obliki smiselnega predloga, ki zahteva preučitev in odgovor.

**1) Opis izboljšav variante V2 v severnem odseku, od odcepa z G2-106 do ceste Na postajo:**

a.) Takoj, ko predlagana obvoznica V2 v predlagani trasi, v predlagani točki zavije levo, gledano iz smeri Malih Lašč proti Velikim Laščam, naj V2 poteka v maksimalno možno globokem odprtem vkopu z leve strani — proti Blincam in proti Kijanom, podobno, kot sedaj poteka G2-106 na tem odseku v odprtem vkopu. V odprtem vkopu naj bo tako tudi čim krajši priključek iz sedanje trase G2-106 pred Velikimi Laščami na novo V2 in sicer se ob tem priključku doda dovolj vkop predvsem v smeri proti Velikim Laščam in Kijanom. Brežine, visoke 4 metre, bi na ta način ščitile najbližje prebivalce pred hrupom, istočasno pa bi z večine strani delno zastirale pogled V2, na priključek Velike Lašče — sever in na staro G2-106. Traso ceste V2 bi bilo torej potrebno v tem delu SPUSTITI čim nižje zaradi zaščite kraja pred hrupom in V2 in vozlišče Velike Lašče – sever obdati z brežinami, izvedenimi na zgoraj opisan način, brežino zahodno od G2-106 pa je potrebno ohraniti.

b.) Naslednji arhitekturno zelo moteč element na tem odseku predlagane V2 je bilo dvigovanje trase V2 proti vstopni odprtini pokritega vkopa — predora, vse do nadvoza ceste Na postajo. Tik pred cesto Na postajo je bil predviden močno povzdignjen in zato preveč od daleč viden vhod v pokrit vkop - predor. Dvignjena cesta V2 in dvignjen vhod v pokrit vkop - predor sta tako povsem pokvarila sedanjo podobo Velikih Lašč in pogled na kraj s te strani. Ta podoba je vsem, ki se peljejo iz te smeri proti kraju, jasno vidna in zelo prepoznavna. Pojavlja se na slikah in fotografijah starih sto in več let. Ta podoba je lepa in se je ne sme pokvariti, degradirati in ji odvzeti lepoto in arhitekturno vrednost. To pa sta ji po vašem predlogu povzdignjeno cestišče V2 in vstopna odprtina v pokrit vkop — predor naredila; uničila in degradirala sta videz in podobo Velikih Lašč. Za Velike Lašče značilno pokopališče je postalo ukleščeno med staro cesto G2-106 na eni in novo povzdignjeno V2 na drugi strani, področje bi obvladovala stara cesta G2-106 in nova povzdignjena cesta V2 in dodatno še povzdignjen vhod v pokrit vkop — predor. Vse to na kupu ni lepo, ne izhaja iz arhitekture tega kraja in nikakor ne sodi v velikolaško kmetijsko krajino, zato tudi vsa podoba Velikih Lašč s te strani zaradi tega lahko izgubi lepoto in vrednost.

Istočasno je predlagana varianta V2 v tem odseku naredila še nekaj; s hrupom celodnevno, ponoči pa s svetlobnim onesnaženjem, je zaradi dvigajoče se trase proti kraju postala trajni vir onesnaževanja, ponoči svetlobnega, čez dan celodnevnega zvočnega onesnaževanja celotne ga severnega dela kraja. Temu motenju ne bi bili izpostavljeni samo prebivalci tik ob vhodu v pokriti vkop — predor, ampak bi ta motnja segala do vrha griča, to je do polovice Velikih Lašč v severnem delu. Tudi to je prav tako povsem nesprejemljivo.

Poleg ceste G2-106 in predlagane V2 leži pokopališče. Nesprejemljivo je, da dvignjena trasa V2 s svojim hrupom moti noč in dan večni mir in počitek naših prednikov.

Dodatno, vmes, med odcepom od sedanje G2-106, do točke vstopa v pokrit vkop — predor, predlagana trasa V2 uniči nekaj resnično najboljših njiv in travnikov v okolici Velikih Lašč. To je nesprejemljivo.

Z nekaj v nadaljevanju opisanimi modifikacijami na obstoječi trasi V2, bi bilo v tem odseku mogoče rešiti vso problematiko, opisano zgoraj in trasa v tem odseku bi postala pogojno sprejemljiva;

- Trasa V2 naj poteka od odcepa od priključka Velike Lašče - Sever do vstopa v pokrit vkop — predor nižje od sedanjega terena, nižje od sedanje predvidene višine za vsaj 2 do 3 metre, v odprtem vkopu levo in desno in naj se NIKAKOR NE DVIGUJE NAD sedanji teren, brežine levo in desno ob trasi naj se dodatno dvigne nad teren z nasipanjem z viški materiala za kak meter ali dva, vsaj v smeri proti zahodu, preostali teren v smeri od trase naj se zravna vodoravno,

- Vhod v pokriti vkop — predor naj se pomakne za vsaj 50, 100 ali več metrov od ceste Na postajo in gasilnega doma proti severozahodu v smeri osi trase V2 proti priključku Velike Lašče-Sever, to je maksimalno možno in še smiselno, stran od sedanjega predvidenega mesta, stran od ceste Na postajo in vhod v pokriti vkop naj se spusti maksimalno nizko v dolinico na tem mestu, tako. da bo iz sedanjega terena gledal kvečjemu 2,5 m. Vhod naenkrat ne bo več dvignjen nad sedanji teren, ne bo več vidno izpostavljen, trasa V2 do vhoda v pokrit vkop - predor pa se bo skrajšala in potekala 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, bosta zmanjšala motenje s hrupom in svetlobnim onesnaženjem na najnižjo možno mero. .

- Podaljšani 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) vse od zidu pokopališča do terena pred hišo Na postajo 16, last Gabrijela Levsteka, Desno od pokritega vkopaV2, v smeri proti pokopališču in Dovcam, se teren lahko spremeni v skoraj ravno površino, potekajočo z nivoja +1m nad pokrivno ploščo pokritega vkopa in tangencialno na 50 m oddaljeni najvišji vrh grebena grička njiv pod pokopališčem, levo pa ravno z istega nivoja lm iznad pokritega vkopa 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 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 in se istočasno porabi 15.000 m3 viška zemljine iz izkopa. Ob premišljenem planiranju površine z zemljino se lahko celo izboljša nagnjenost njiv na Dovcah prečno, v smeri proti pokritem 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 rodovitno 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 moteč 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 kazi več v tolikšni meri, da bi bilo to nesprejemljivo s tega vidika, podoba Velikih Lašč se ohrani v maksimalni možni meri.

Če izvedete ta odsek, kot sem opisal -se bo s tem gotovo strinjal tudi Gabrijel Leystek, Na postajo 16, Velike Lašče in vsi lastniki hiš ob gasilnem domu. Problem soglasja za ta severni del obvoznice bi vi imeli rešen, kar pomeni pol bitke bi bilo dobljene.

**2) Opis izboljšav v južnem delu V2 - od ceste Na postajo do priključka Velike Lašče -**

Po preboju hriba, od ceste Na postajo proti vzhodu, naj predor pride 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 naj v vstopnem delu in v celotnem odseku predora pod zemljino hriba leži nekaj metrov nižje, kot je bilo predvideno prej.

Predlagam dodatni umik trase na poplavnem območju in vse do priključitve na G2-106 za vsaj dodatnih nekaj deset 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 zaradi poplavnih voda (in obdelave površin ob in pod tem odsekom ceste) še 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, tako, da bo 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 videz krajine 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 skrije 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. Tak odprti vkop naj poteka vse od izstopa s poplavnega področja do mesta priključevanja V2 na obstoječo G2-106 južno od Velikih Lašč vključno s priključkom Velike Lašče-Jug. Brežino ob obvoznici naj se z viški materiala iz izkopa nasuje toliko, da bo visoka vsaj 4m. Preostale kmetijske površine ob obvoznici naj se z viški materiala izravna na to višino,

Nivo obstoječe glavne ceste G2-106 naj se na območju priključitve G2-106 na V2, Velike Lašče-Jug, 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. V sedanji varianti ste ta odsek ceste dvigovali v višino, nad sedanji teren, posebej v zadnjem delu, pri priključku na G2-106, kar je huda napaka. Cesto morate v tem delu obvoznice spustiti v globino za vsaj 2,5 m pod sedanji teren brežine ob cesti pa nasuti z viški zemljine do višine 4 metre.

Iz preostanka G2-106, ki teče skozi Velike Lašče, se priključek Velikih Lašč — Jug na V2 izvede v tem, odprtem vkopu z vseh treh stani, 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.

Če tako naredite, lastniki hiš ob tej trasi v južnem delu obvoznice izgubijo vse argumente za nasprotovanje.

**3) Zaključki**

Tako spremenjena trasa V2, ob pogoju upoštevanja vseh teh izboljšav in mogoče še kakšne, ki jo bo kdo predlagal, izpolnjuje skoraj vse zahteve;

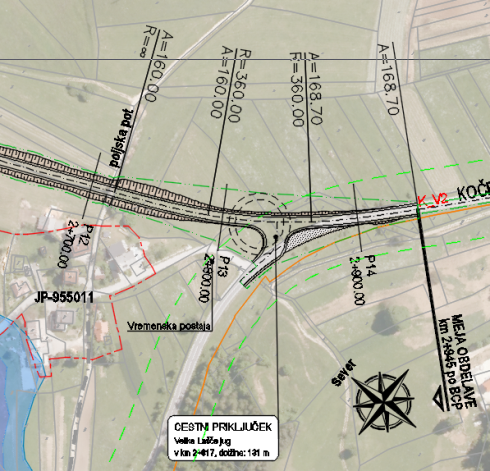
* poveča pretočnost G2-106 v dolžini cca. 1,5 km, merjeno na palec,
* zagotovi varnost tranzitnemu prometu in prebivalcem kraja Velike Lašče,
* s svojimi vplivi na okolje minimalno moti okolico in prebivalce kraja Velike Lašče,
* obvoznica varianta V2 bi na ta način postala tako rekoč skrita v teren 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, hkrati se koristno porabi viške zemljine iz izkopov,
* cenovno verjetno presega popravljena oblika in trasa V2 nam prvotno predlagano varianto V2, vendar, popravljena oblika in trasa izpolni zahteve, ki jih prejšnji predlog ni izpolnjeval,
* argumentirano se lahko izognete vsakemu nasprotovanju krajanov,
* traso V2 je potrebno v njenem delu, kjer teče najbližje kraju, dodatno odmakniti od kraja Velike Lašče, kar trase ne podraži bistveno, podaljšajo se le premostitveni loki,
* popravljena oblika in trasa V2 bi bila verjetno za vse najbolj sprejemljiva varianta, iz vseh vidikov, ki so bili tukaj navedeni in opisani, vendar je verjetno dražja zaradi predora in velike dolžine odprtih vkopov, ki pa so nujni v skoraj celotni dolžini izven poplavnega področja, kot sledi iz vsega,
* V2 ne posega v področja, ki bi bila kakorkoli potrebna posebne naravovarstvene zaščite,
* podaljšanje pokritih vkopov — predorov proti severu 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.

V2 bi bila v tej modificirani obliki predlog, ki bi bil sprejemljiv za vse, saj ovrže vse argumente za nasprotovanje krajanov njeni izvedbi.

**Stališče:** V predlogu so podani predlogi za izboljšanje trase V2.

Predlagane optimizacije so bile preverjene po javni razgrnitvi v letu 2019 in so se delno izkazale kot izvedljive (podaljšanje objektov, odmik trase od poselitve, sprememba nivelete poteka ceste - poglobitev na lokaciji južnega priključka za Velike Lašče idr.)

Ob preverjanju predlaganih optimizacij V2 je bila izrisana poglobitev trase in potek v vkopu od inundacije do priključka Velike Lašče Jug. Priključek je umeščen z minimalnim posegom na kmetijska zemljišča, ki še omogoča prevoznost za merodajno vozilo.



Preveritev je pokazala, da je na odseku med inundacijo in priključkom Velike Lašče Jug za zagotovitev protihrupne zaščite smiselna rešitev protihrupni nasip med naseljem in obvoznico. S takšnim ukrepom se izboljša tudi masna bilanca izkopov in nasipov na trasi variante obvoznice.

Glej tudi stališče k pripombi 3.2.

**Pojasnila glede pokritega vkopa in poteka trase v bližini stanovanjskih objektov:**

Niveleta v pokritem vkopu je pri V2 predvidena v minimalnem predpisanem naklonu 0,5%. Predvideni portal pokritega vkopa na SZ strani se nahaja pod nivojem obstoječe ceste Na Postajo in 90 m od obstoječega roba pokopališča, zato ta ureditev ne bo povzročila bistvenega vpliva na vidne značilnosti območja.

Niveleto v pokritem vkopu bo mogoče optimizirati tako, da se predvidi padec v smeri severozahodnega portala, pri čemer se lega samega portala ne bo bistveno spremenila. Glede na reliefne razmere (zaradi pomanjkanja nadkritja) zamik portala 50-100 m v horizontali smeri ni mogoč.

Na jugovzhodnem delu trase za izhodom iz pokritega vkopa je bila pri projektiranju objektov upoštevana kota stoletnih vod, vključno z varnostno višino, zato bistveni višinski popravki nivelete na tem odseku niso mogoči.

Trasa je bila na tem odseku predhodno že korigirana in delno umaknjena s poplavnega območja, tako da se vsi požiralniki nahajajo severno od trase. Dodaten odmik od najbližjih stanovanjskih objektov v tem delu ni mogoč.

Kljub pojasnilom na podane pripombe, bo glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

### Krajan

Sem lastnik nekaj parcel na območju k. o. Velike Lašče. Vsekakor podpiram projekt Obvoznice za Velike Lašče in prav je, da si uredimo okolje, v katerem bo prijetno živeti in delati. V naši občini živijo tako ljudje, ki delajo znotraj meja Občine, med njimi tudi kmetje, ki skrbijo za ohranjanje lepe krajine in zagotavljajo oskrbo s hrano kot tudi ljudje, ki delajo v drugih občinah in le v svojem prostem času uživajo v lepotah naše Občine.

Dovolite, da vam predstavim nekaj argumentov ob javni razgrnitvi dopolnjene študije variant.

Naj vam zaupam, da sem skrbno preučil študijo variant, ki jo je pripravil družba Acer za Ministrstvo za infrastrukturo. Sintezno vrednotenje variant na 140. strani dokumenta je tisto, ki je ključen del dokumenta in na katerem so prikazane vse ocene. Kar je pomembno in bi na tem mestu izpostavil, je ta, da so med variantami majhne razlike, pri nekaterih elementih pa razlik skorajda ni. To pomeni, da ni ene rešitve, ki bi bila primerna, temveč moramo razpravljati kar o sedmih. V naslednjem koraku bi izločil variante, ki so po katerem od štirih vidikov vrednotenj manj primerne, takšna je varianta 1 pri okoljsko-varstvenem vidiku, kar pomeni, da nam še vedno ostaja 6 variant.

Varianta 7 je uvrščena na 1. mesto in je tako označena kot predlog najustreznejše variante. Ocenjujem, da je primernejša varianta 6, ki je sicer v sintezni tabeli uvrščena na 3. mesto ali pa morebiti varianta VC, ki je uvrščena na 4. mesto. Prednost teh dveh variant je, da sta na 1. mestu po ekonomskem vidiku. Njuna vrednost z davki je pri okoli 6,2 mio EUR, kar je tretjino manj kot znaša cena V7, ki je, ponovimo, predlog najustreznejše variante. V tekočih cenah to pomeni 3,8 mio EUR razlike oziroma prihranka v prid prej omenjenih dveh variant. Občinski delež plačila pri gradnji je okoli 15 %, kar pomeni okoli 600.000 EUR večje breme za Občino Velike Lašče v obdobju izgradnje, če se odloči za varianto 7. Ta denar lahko občina nameni drugim razvojnim projektom, s katerimi sofinancira blagostanje svojih občanov. Ob tem naj vam zaupam, da višje cene surovin, še posebej nafte in železa ter tudi stroškov dela dražijo investicijsko vrednost projekta, kar pomeni, da je potencialni potreben znesek za investicijo verjetno v teh okoliščinah podcenjen.

Ekonomika pa ni vse, tudi pri okolje-varstvenem vidiku je varianta 6 na visokem 2-4. mestu. Naj ob zaključku še povem, da tako varianta VC kot V6 nudita določene prednosti glede na obstoječo traso VO in V7, ki v pa v elaboratu niso bile predstavljene. Prometna varnost za udeležence prometa se s tem izboljšuje, in sicer tudi za prebivalce zaselkov vzhodno od Velikih Lašč. Njihov dostop do kmetijskih zemljišč severno od naselja se izboljšuje, izboljšujemo potencial kmetijske izrabe zemlje. Stari trasi ceste, ki bo namenjena lokalnim prebivalcem, pa lahko navdahnemo nove vsebine, povezane s potrebami lokalnega prebivalstva in butičnim turizmom, ki ga moramo v povezavi z literarno zgodovine občine še bolj poudarjati.

V nadaljevanju dopolnjujem svoje mnenje, ki je bilo predstavljeno 21. 4. v Velikih Laščah, in sicer v duhu iskanja skupne kompromisne rešitve na osnovi soočenja različnih mnenj krajanov ter prisotnih predstavnikov stroke. Krajani Malih Lašč so jasno podpri le variante, ki potekajo skozi Male Lašče po obstoječi trasi. Neka kombinacija variant VC, V1 in V4 (nobena od teh individualno za njih ni sprejemljiva) na delu trase med Malimi in Velikimi Laščami bi bila za njih sprejemljiva. Ob tem sem v razpravi zaznal tudi kompromisni predlog, da naj bo izbrana varianta tista, ki nedvomno poteka po obronku gozda severno od Velikih Lašč in se priključi Retjem (variante VC, V6, V5 in V4). S tem se namreč možnost razvoja zaselka Velike Lašče pomembno okrepi. Zavedam se, da je stroka (družba ACER) s tem podvržena iskanju nove variante, kar bo vplivalo na zamudo pri postopkih, vendar je potrebno upoštevati tudi jasno izraženo mnenje krajanov Malih Lašč.

### Krajan

Opcija V7 nikakor ni sprejemljiva, saj glede na grafiko opcije V7 za prebivalce ulice GRIČ ta opcija onemogoča dostop na J strani na glavno cesto proti Kočevju.

Poleg tega je s to opcijo onemogočen dostop do kmetijskih in gozdnih površin ter sprehajalne poti na JV delu mimo hiše Grič 39 proti gozdu.

**Stališče k pripombama 3.1.6 in 3.1.7:** Pripombi nasprotujeta varianti V7 in se zavzemata predvsem za varianti VC in V6 ter na območju Malih Lašč zagovarjata potek po obstoječi glavni cesti.

Po ponovni javni razgrnitvi je bila preverjena optimizacija priključka Velike Lašče jug brez posega v območju priključevanja ulice Grič z ohranitvijo priključevanja ulice Grič na južni strani. Geometrijo križišča v tem delu bo lahko podala prometna študija v naslednjih fazah načrtovanja v okviru priprave DPN.

Upoštevajoč ugotovitve ŠV/PIZ, pridobljena mnenja NUP in preveritve možnih optimizacij (podaljšanje objektov, odmik trase od poselitve v okviru možnosti, sprememba nivelete poteka ceste - poglobitev na lokaciji južnega priključka za Velike Lašče idr.) bi bilo smiselno obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah načrtovati po varianti V2, saj ta izpolnjuje cilje načrtovane obvoznice.

V okviru DPN bodo načrtovane in predpisane rešitve za dostopanje do kmetijskih in gozdnih zemljišč med gradnjo in po končani gradnji.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

### Krajan

* V7 je skoraj ista, kot je bila v prvem predlogu nesprejemljiva.
* V7 odsek Retje – Velike Lašče: Cesta na postajo bo imela 6 priključkov poljskih poti, 1 podvoz in dve inundaciji ter en pokrit vkop (stroški in oviranje prometa).
* Zakaj ne umestite trase ob progo (ni treba poljskih priključkov, brez inundacij) do približno 200 m pred železniško postajo nato pa najti optimalen priključek na V1, V6 ali VC ali V4.
* Nekaj daljša trasa bi se kompenzirala v razliki cene m2 zemljišča gozda ali njiv.

**Stališče:** Pripomba nasprotuje varianti V7 in predlaga potek trase ob progi z optimalnim priključkom na V1, V6, VC ali V4. Upoštevajoč ugotovitve ŠV/PIZ, pridobljena mnenja NUP in preveritve možnih optimizacij bi bilo smiselno obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah načrtovati po varianti V2, saj ta izpolnjuje cilje načrtovane obvoznice.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

Glej tudi stališče 2.1 k pripombi/predlogu Občine Velike Lašče.

### Gašper Ahčin

Opcija V7 nikakor ni sprejemljiva, saj ne pristajamo na gradnjo tako blizu naselja. Polega tega bi z opcijo V7 utrpeli veliko škodo za naše zdravje, saj smo ravno iz tega namena zgradili hišo odmaknjeno od prometa in jo umestili na obrobje naselja. Opcija V7, ki je tako blizu naselja, nikakor ni sprejemljiva, poleg tega pa panelne protihrupne ograje nikakor ne zmanjšajo tako negativnega vpliva na naše zdravje in počutje.

### Krajan

Na opcijo V7 nikakor ne moremo pristati, saj bi s tem utrpeli nepopravljivo mentalno in materialno škodo. Zaradi gradnje bi utrpeli škodo zaradi zdravja, izgubo najboljših travnatih površin ter izgubo vrednosti hiše (zaradi neposredne bližine obvoznice). Hkrati bi nepopravljivo škodo utrpeli tudi zaradi hrupa, ki bi ga povzročila sama gradnja.

### Krajan

Opcija V7 nikakor ni sprejemljiva, saj poteka preblizu naselja na JV strani Velikih Lašč. Po vseh smernicah bi morala biti obvoznica umeščena čim dlje od naselja, kar opcija V7 definitivno ni, saj na JV delu poteka zgolj 50 m stran od stanovanjskih hiš, kar po smernicah ni sprejemljivo. Opcija V7 je nesprejemljiva za stanovalce, ki bodo zaradi neposredne bližine obvoznice utrpeli veliko škodo zaradi prometa z motornimi vozili, hkrati pa tudi zaradi onesnaževanja zraka zaradi emisij. Pri umeščanju je po smernicah potrebno prednostno upoštevati odmik o d naselja zaradi zmanjšanja vplivov na zdravje ljudi.

### Podržaj Gregor

Na podlagi želja, ki smo jih občani podali na prvi razgrnitvi, varianta V1, V2 in V7 niso primerne. Potekajo preblizu naselja. Zaradi tega bomo prebivalci obrobja Velikih Lašč deležni vseh škodljivih vplivov tranzitne ceste, zaradi katerih smo gradili svoje domove kar se da stran od obstoječe ceste. Poleg hrupa in ostalih neprijetnosti, nas zelo skrbi kvaliteta zraka. Pri nas skozi celo leto piha veter iz smeri travnika proti naselju, to pomeni, da bomo prebivalci obrobja deležni najvišje koncentracije smoga in škodljivih izpustov. Poleg tega bi nam obvoznica na lokaciji V1, V2 in V7 zaprla možnost razvoja našega naselja. Govorim o dolgoročnem napredku. Naselje se ne bi moglo širiti, promet bi šel mimo in skozi čas bi postali tretjerazredna regija, nezanimiva za potencialne vlagatelje in investitorje.

Obvoznica je dobrodošla. Vendar pa predlagamo, da se obvoznica odcepi od obstoječe ceste nekje za Retjami, se spelje kar naj hitreje proti gozdu in se vrne na obstoječo cesto pred Malimi Laščami. S to varianto ohranimo čist zrak v naselju, se izognemo hrupu in prometu, ter obdržimo ravninski del Velikih Lašč, na katerem so najboljše kmetijsko obdelovalne površine, ki bi v bodoče lahko bile magnet za potencialni razvoj naše regije.

**Stališče k pripombam 3.1.9 - 3.1.12:** Pripombe nasprotujejo varianti V7, zadnja tudi variantama V1 in V2.

Varianti V2 in V7 se na območju stanovanjske pozidave v Velikih Laščah približata enotam urejanja prostora EUP VL 18 (raba SK), VL 22 (raba CD) in VL 34 (raba SK). Na območju gostejše pozidave ležijo najbližje stavbe v oddaljenosti 30 m od osi obvoznice, na območju Na postajo v oddaljenosti dobrih 20 m od portala pokritega vkopa, ob obstoječi glavni cesti G2-106 pa je stanovanjska pozidava v neposredni bližini ceste. Na območju Velikih Lašč so dodatni omilitveni ukrepi za zmanjšanje obremenitve s hrupom predvideni pri variantah V2 in V7, medtem ko izvedba protihrupnih ograj pri varianti V1 ni potrebna.

Ob novi obvozni cesti se bo onesnaženost zraka zaradi cestnega prometa sicer delno povečala, a bo glede na pričakovano prometno obremenitev obvoznice občutno manjša od zakonsko predpisanih vrednosti Onesnaženost zraka zaradi prometa po državni cesti bo zmerna, zaradi pričakovane posodobitve voznega parka v prihodnosti skladno z NEC direktivo (Direktiva (EU) 2016/2284 o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka) pa je dolgoročno pričakovano občutno zmanjšanje onesnaženosti zraka z onesnaževali, ki so značilne za cestni promet.

V postopku CPVO, ki poteka skupaj s pripravo ŠV/PIZ, je treba pridobiti pozitivna mnenja varstvenih NUP.

Odškodnine se določajo v postopkih po sprejetju DPN, vrednost nepremičnin pa ocenjuje sodno zapriseženi/pooblaščeni cenilec ustrezne stroke.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

### Veronika Škerbec in Marco Dura

Veronika Škerbec in Marco Dura podajava pritožbo zoper Dopolnjene študije variant s predinvesticijsko zasnovo za obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah. Sva lastnika zemljišča št. 558/4 v k. o. 1717 (v nadaljevanju: zemljišče), ki se nahaja v Velikih Laščah, kjer naj bi po dopolnjeni študiji potekalo območje predloga najustreznejše variante, in sicer variante V7. Na zemljišču nameravava graditi enostanovanjsko hišo, za katero smo v postopku pridobivanja gradbenega dovoljenja, prav tako pa smo v zaključni fazi izdelave projekta za izvedbo (PZI). Načrtovano je, da bo hiša stala v severnem kotu zemljišča, kar pomeni da bo od načrtovane ceste oddaljena le nekaj metrov. Načrtovana je tudi tako, da je dnevni prostor povsem obrnjen na jugovzhod kar trenutno predstavlja pogled na zelenico in gozd, z gradnjo pa bo celoten pogled prevzela cesta oziroma viadukt. Zaradi bližine ceste, bi skoraj celoten del zemljišča spadal v varovalni pas ob cesti, kjer je raba prostora omejena in uvaja še dodatne omejitve za izvajanje del oziroma poseg v zemljišče.

Poleg že naštetega, nam cesta prinese še naslednje slabosti:

- hrup,

- onesnaženost zraka,

- nevarnost približevanja in prehoda ceste (za otroke in domače oziroma divje živali),

- onesnaženje s predmeti, ki jih odvržejo mimoidoči,

- možnost padca spluženega snega s cestišča,

- uniči videz pokrajine,

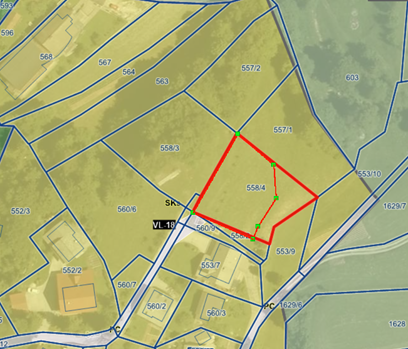
- zniža vrednost nepremičnin (zemljišča in hiše).

Glede na zgoraj opisano, se ne strinjava z gradnjo ceste po prej najustreznejši varianti V2 in trenutni najustreznejši varianti V7. Predlagava, da se preveri možnost gradnje drugih variant oziroma kombinacija le-teh (primer: začetek kot pri varianti V1 v Malih Laščah, ki se nadaljuje v varianto V4 ob gozdu), da se v največji možni meri izogne bližine prebivalcem.

Če obvoznica ostane po predlagani varianti V7, zahtevava zamenjavo zemljišča z drugim zazidljivim zemljiščem (z ustreznimi pogoji).

**Stališče:** Na zemljišču s parcelno številko 558/4 so že v sedanjem stanju omejitve zaradi poplav na cca 250 m2 zemljišča, vendar pa bo glede na razmeroma veliko površino zemljiške parcele (prek 1.000 m2) tudi ob predpostavki gradnje ceste po varianti V2 ostalo še cca 700 m2 razpoložljivega zemljišča za gradnjo.

Zagotovitev nadomestnega zemljišča se ureja po sprejetju DPN v postopku pridobivanja zemljišč, potrebnih za izgradnjo obvoznice.



### Janez Gruden

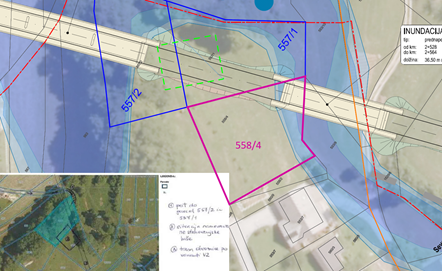
V zvezi s parcelami 557/1 in 557/2 k.o. 1717 Velike Lašče, sem glede poteka variante V2 podal pripombe že ob prvi javni razgrnitvi dne 21.3.2019. Pripombe so zajemale konkretna opozorila in vprašanja glede mojih parcel, dodatno pa so bile podate še pripombe po posameznih elementih vrednotenja. V stališčih do pripomb so bile moje pripombe kot celota zavrnjene kot izraženo mnenje, zato ob drugi javni razgrnitvi ponovno zahtevam opredelitev do povsem konkretnih vprašanj in opozoril v zvezi z mojima parcelama:

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 557/2 in severnem delu parcele 557/1, ostalo prestavlja pobočje. Trasi variant V7 in V2 obe parceli prečkata po celotni dolžini od SV proti JZ. Študija variant in okoljsko poročilo pri opisu tras navajata, da ti trasi na vzhodnem delu, kjer obideta naselje, sicer posežeta v ureditveno območje naselja, ki pa se (prav tu) prekriva s poplavnim območjem. To ne drži, saj se v naravi parceli v vznožju le stikata s poplavnim območjem parcele 603 v moji lasti in sosednje parcele 553/10. Parceli 557/1 in 557/2 se na ravninskem delu kot plato vzpneta cca 7 metrov višje in kot taki nista zavedeni kot poplavno območje ter to tudi dejansko nista.

Prosim za konkretne in obrazložene odgovore na naslednja vprašanja:

1. Slika 9 v okoljskem poročilu na str. 45 (karta razredov poplavne nevarnosti za obstoječe stanje) prikazuje parceli izven poplavnega območja. Od kod torej podatek in trditev o prekrivanju ureditvenega in poplavnega območja na parcelah 577/1 in 577/2?
2. Varianti V7 in V2 tudi prečkata/sekata dostopno pot do parcel 557/1 in 557/2, ki poteka preko poti Podtrn (po parceli 2085 in nato preko moje parcele 603 do parcele 557/2), kar v študiji ni upoštevano in ovrednoteno. Na kakšen način boste zagotovili dostop do ostanka parcel?
3. Ali bi za izgradnjo tras V7 in V2 potrebovali celotni parceli 557/1 in 557/2 ali le njun del in če, kateri del in v kakšni izmeri?
4. Če ne bi potrebovali celotnih parcel, kolikšen preostanek obeh parcel bi se nahajal izven varstvenega pasu ceste?
5. Ali bi morebitni preostanek parcel 557/1in 557/2 obsegal zadostno površino stavbnega zemljišča izven varstvenega pasu ceste, potrebnega za gradnjo po OPN (500m2)?

**Stališče:** Na omenjeni sliki 9 na str. 45 v OP ni prikazan zemljiški kataster. Prekrivanje omenjenih parcel in poplavnih območij, opredeljenih v Analizi poplavnosti za obvoznico Velike Lašče (Hidrološko-hidravlični elaborat, iS Projekt d.o.o., oktober 2018, september 2020), je prikazano na spodnji sliki.



Na zemljiščih s parcelnima številkama 557/1 in 557/2, ki sta v OPN Velike Lašče opredeljeni kot stavbno zemljišče, so omejitve zaradi poplav že v sedanjem stanju zelo velike, zlasti na zemljišču s parc. št. 557/2. Trasa variante V2 poteka prek obeh parcel. Glede na velike omejitve zaradi zahtevnega reliefa in neposredne bližine požiralnikov, pomembnejši premik te trase ni mogoč, zato glede na predvidene ureditve in posege na preostanku teh dveh zemljiških parcel, v primeru nadaljevanja priprave DPN za varianto 2, ne bo mogoča gradnja nobene stavbe.

Odkupi se urejajo po sprejetju DPN v postopku pridobivanja zemljišč, potrebnih za izgradnjo obvoznice.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

1. Kakšna cena je predvidena v ekonomskih izračunih za odkup nepozidanih stavbnih zemljišč, kakršni sta moji parceli?

**Stališče:** Višina odškodnine za zemljišče se določi v fazi pridobivanja zemljišč po sprejemu DPN, podlago predstavlja namenska raba pred sprejetjem DPN. Vrednost nepremičnine ocenjuje sodno zapriseženi/pooblaščeni cenilec ustrezne stroke.

* 1. **Pripombe glede zagotavljanja učinkovite protihrupne zaščite v Velikih Laščah**

Mojca Vavpotič, Boštjan Zver, Robert Seijdiji, Brane Zagorc, Sonja Bric, Rudi Bric in 16 drugih krajanov podpiramo izbor variante 7 za potek obvoznice okoli Velikih Lašč. Že sedaj nas močno moti hrup z obstoječe trase čeprav je hitrost omejena na 50km/uro. Bojimo se, da se bo hrup prometa povečal saj bo po novem hitrost omejena na 70 km/uro. Zato predlagamo, prosimo in zahtevamo, da se v projektu predvidi primerna, učinkovita protihrupna zaščita na celotni trasi nove obvoznice.

**Stališče:** Pripomba se upošteva. Za zmanjšanje vplivov na obremenitev okolja s hrupom so že v ŠV predvideni predpisani omilitveni ukrepi, ki bodo podrobneje obdelani v fazi DPN. Ob nadaljnjem načrtovanju v postopku priprave DPN se zagotovijo vsi potrebni protihrupni ukrepi glede na zahteve, ki izhajajo iz veljavnih predpisov na področju varstva pred hrupom. Rešitve, ki bodo predmet DPN, bodo tudi predmet presojanja vplivov na okolje. Osnovni ukrep za zmanjšanje emisije hrupa na viru je uporaba delno absorpcijske prevleke na območju novogradnje oziroma rekonstrukcije obstoječe ceste. Pri stavbah in na nepozidanih stavbnih zemljiščih v neposredni bližini obvoznice se predvidi izvedba aktivnih ukrepov (protihrupne ograje, potencialno nasipi), na območju ob obstoječi glavni cesti G2-106 pa se odprava čezmerne obremenitve zagotavlja z izvedbo ukrepov pasivne zaščite na stavbah (izboljšanje zvočne izolirnosti oken).

Pri varianti V7 (in V2) so predvidene tri protihrupne ograje v skupni dolžini 758 m in višine 2,0 m in za zmanjšanje hrupa na portalu pokritega vkopa je predvidena absorpcijska obloga portalnega območja. Izsledki študije hrupa bodo v nadaljnjih fazah načrtovanja upoštevani, tako da bo trasa, ki bo predlagana kot najustreznejša, še dodatno optimizirana tudi z vidika varstva pred hrupom.

* 1. **Pripombe na potek na območju Malih Lašč**

### Toni Perhaj, Boštjan Modic in drugi v imenu krajanov Malih Lašč

Podpisani krajani Malih Lašč odločno nasprotujemo varianti V7, ki je v skladu z dopolnjeno študijo variant predlagana kot najustreznejša varianta, ter varianti V6, ki je v skladu z isto študijo opredeljena kot tretja najbolj primerna varianta.

Obe trasi sta popolnoma neustrezni in sicer iz naslednjih bistvenih razlogov:

* Po podrobnem pregledu osnovne študije variant iz decembra 2018, pripomb in predlogov z javne razgrnitve 18.2. — 22.3.2019 in stališč do pripomb in predlogov MOP, Direktorata za prostor, graditev in stanovanja z dne 29.7.2019 ugotavljamo, da pobud za obvozno cesto Malih Lašč ni bilo. Iz zaključnih ugotovitev Stališč do pripomb in predlogov z dne 29.7.2019 izhaja, da se kot smiselne obravnavajo še variante V4, V5, V6 in VC. O varianti V7 ni bilo govora. Krajani Malih Lašč se do poteka obvoznice z vidika svojega kraja v letu 2019 nismo opredeljevali, saj variante obvoza skozi Male Lašče niso bile načrtovane. Ker tudi krajani Velikih Lašč (kar izhaja iz podrobne preučitve njihovih pripomb in predlogov) niso dajali predlogov glede obvoznice na območju Sv. Trojice, je obrazložitev na str. 17 dopolnjene študije, da so bile dane pobude krajanov za preureditev glavne ceste pri Sv. Trojici izmišljena. Pokriti vkop pri Sv. Trojici je na javni obravnavi navzočim kot »idejo, s katero se igramo« omenil g. Willenpart, v dopolnjeni študiji pa se to neutemeljeno prikazuje kot pobuda krajanov, na oceni nesmiselnosti takšne ideje pa nato temelji načrtovanje variant V7 in V6 z obrazložitvijo, da (na podlagi povsem izmišljene pobude krajanov) rešujeta poleg obvoznice mimo Velikih Lašč še problematiko prometa v Malih Laščah.
* V Malih Laščah nimamo tovrstne prometne problematike, ki bi terjala odmik ceste mimo nestanovanjskih objektov (cerkve in gostilne) tik ob stanovanjske objekte, prav to pa predvidevata varianti V7 in V6.
* Tako iz zaključnih ugotovitev Stališč do pripomb in predlogov z dne 29.7.2019 kot iz dopolnitev smernic nosilcev urejanja prostora izhaja, da so bile smernice zahtevane in pridobljene za variante V4, V5, V6 in VC, za varianto V7 pa ne. Očitno se je ta, povsem nesprejemljiva varianta načrtovalcem zarisala kasneje in brez podlage v smernicah in brez preveritev nosilcev urejanja prostora postala najustreznejša! To dokazuje že dopolnitev smernic Občine Velike Lašče z dne 6.1.2000, ki nalaga umestitev trase čim bolj od obstoječega naselja Velike Lašče, do odmikov v Malih Laščah pa se sploh ne opredeljuje, ker varianta V7 občini sploh predložena ni bila v podajo smernic. Enako npr. velja za smernice NIJZ, ki mu varianta V7 prav tako tudi ni bila predložena (razvidno iz obrazložitve konkretnih smernic za segment zdravja ljudi z dne 19.12.2019). Če je bila varianta V7 zarisana kasneje, po pridobljenih smernicah za druge variante, pa bi vsekakor morala upoštevati za ostale variante podane smernice NIJZ, da se trasa nove ceste odmakne od stanovanjskih stavb na min. 25 m oz. priporočeno na 50 m razdaljo, ter na smernico občine za odmik od naselja,
* Nič od tega pri varianti V7 ni bilo upoštevano. Obrazložitev, da varianta V7 poteka v celoti izven naselja in da izhaja iz sprejetih stališč do pripomb in predlogov na osnovne rešitve torej nikakor ne drži! Predvsem pa ne drži obrazložitev, da ta varianta rešuje prometno problematiko Malih Lašč - nasprotno, takšno problematiko povzroča! Krajani Malih Lašč smo se navadili živeti z glavno cesto, na območju Malih Lašč je na v njenem območju le minimalno število stanovanjskih objektov. Novi objekti, grajeni v bližini glavne ceste v preteklih desetletjih na območju Sv. Trojice so spalne in bivalne prostore obračali proti vzhodu, stran od smeri glavne ceste. Rešitev, ki jo sedaj ponujata varianti V7 in V6 pa traso ceste speljujeta po vzhodni strani predela Sv. Trojica. Tik ob hišah, ob spalnih in bivalnih prostorih, obrnjenih stran od glavne ceste. Varianta V6 predvideva celo rušenje enega stanovanjskega objekta neposredno ob trasi!! Nobena od variant ne upošteva niti zakonskega minimalnega odmika od stanovanjskih objektov 25 m, kaj šele s strani NIJZ priporočenega odmika 50 m. Zaščito pred hrupom pa predvidevata z vkopom ceste in gradnjo nasipa o hišah, kar pomeni popolno degradacijo prostora Sv. Trojice. Ker ukinitev obstoječe glavne ceste med cerkvijo in gostilno na zahodni strani tega območja ni predvidena, ker na južni strani tega območja poteka cesta v vzhodni del Malih Lašč, predvideni trasi V7 in V6 območje Sv. Trojice spremenita v trikotnik, obdan s tremi cestami, ki vse potekajo tik ob stavbah, v tem otoku pa ostane ujetih 6 stanovanjskih hiš, Kraj Male Lašče, ki je sedaj z glavno cesto razdeljen na dva dela, pa razdeli v tri dele. Zaradi poteka obeh variant v nivoju od predvidenega krožišča dalje v smeri proti Rašici, pa se bo glede na zakonitosti širjenja zvoka in učinka amfiteatra prekomerno povečaj tudi hrup stanovanjskih hiš v višje ležečem jedru naselja Male Lašče.
* Iz navedenih razlogov sta varianti V7 in V6 za krajane Malih Lašč popolnoma neustrezni in nesprejemljivi, v kraj in kvaliteto bivanja posegata bistveno bolj od sedanjega poteka glavne ceste, zato zahtevamo njuno opustitev. Obravnava naj se osredotoči na svoje bistvo, to pa je obvoznica mimo Velikih Lašč, obvozi znotraj naselja Male Lašče pa naj se iz nadaljnje obravnave izločijo, saj pomenijo dodatno in nepotrebno obremenitev kraja.

Priloga:

* Podpisi (98 podpisov)

### Samo in Ana Marija Peterlin v imenu vaščanov Malih Lašč

Prilagam vam tudi ZK izpisek za pot med Malimi Laščami 104 in Avtohišo Zalar, ker mi je na predstavitvi projektant rekel, da je bila upoštevana kot javna pot! Ne vem, od kje so dobili tak podatek, predvidevam, da od Občine, saj so jo hoteli par let nazaj vzeti oz. so s potjo delali, kot da je občinska (izdajali soglasja za gradnjo in podobno...), čeprav je Ustavno sodišče že večkrat odločilo, da Občine to ne smejo, saj je protiustavno ter da so vse Občine dobile obvestilo o takem početju.

Spodaj podpisani menimo, da je varianta V7, ki je trenutno predstavljena kot najboljša, v delu, ki se nanaša na Male Lašče, nesprejemljiva zaradi naslednjih razlogov:

1. »obvoznica« gre bližje vasi kot obstoječa cesta in tako niti ne ustreza definiciji obvoznice. To pomeni povečan hrup za večje število ljudi, kot sedaj in splošno znižanje kvalitete življenja, kot tudi znižanje cen nepremičnin znatnemu delu vasi.
2. Podaljša potovalni čas velikemu delu vaščanov glede na ostale predloge (tudi drugim vasem, Pušče, Podulaka…)
3. Uniči velik del zelenih površin – večji kot pri ostalih predlogih
4. Ni urejenih dostopov do zemljišč, ki bodo presekana s tem predlogom
5. Male laški del je tudi ekonomsko nesmotrn, saj tam ne nastajajo zastoji in kolone, tako, da ne vemo, kaj obvoznica sploh ureja.
6. Nedavno je bilo urejeno križišče na glavno cesto, ki je bilo precej drago in ga varianta V7 uničuje, saj je tam predvideno obračališče za avtobus! Še dodatna nesmotrna poraba davkoplačevalskih sredstev.
7. Študija variant navaja: »Potek trase variante V7 izhaja iz sprejetih stališč do pripomb in predlogov na rešitve, ki so bile predstavljene v okviru javne razgrnitve«. Glede na pogovore z vaščani Malih Lašč, variante V7 ne podpira praktično noben vaščan, tako, da je ta navedba zelo zavajajoča. Hkrati variante V7 ni bilo na prejšnjih razgrnitvah, tako, da pripombe in predlogi o njej tudi niso bili možni.
8. V tabeli vrstni red variant, V7 ne more biti okoljevarstveno najbolj primerna, saj bistveno bolj posega v prostor kot V2. Glede na dolžino, tudi ne more biti ekonomsko primerljiva z V2. Skupaj to pomeni, da ne more biti najustreznejša.

Priloga:

* 46 podpisov
* Izpis iz zemljiške knjige

### Krajan

Predlagam, da se kot najustreznejša varianta na območju (samo) Malih Lašč izbere V2.

Kot sem opazil v projektni dokumentaciji, ste variante ocenjevali od začetne točke projekta do končne točke projekta. Torej od začetka naselja Malih Lašč pa do priključka na obstoječo regionalno cesto v Retjah. Predvidevam, da je to smiselno v večini primerov, a ne na odseku od začetka trase pa do točke, kjer se vse variante združijo na obstoječi cesti približno na sredini med naselji Male Lašče in Velike Lašče. Ta odsek bi se moral obravnavati posebej, saj je tudi samostojen in spremembe na tem odseku ne vplivajo na preostanek trase. V nadaljevanju se bom na ta del trase skliceval kot na odsek Male Lašče.

Naj najprej citiram drugi odstavek povzetek za javnost projekta: »Cilj novih ureditev je pridobitev zmogljive in varne prometnice, ki bo imela najmanjše možne vplive na okolje in na obstoječe ureditve.«

Na odseku Male Lašče se v celoti lahko (po)uporabi obstoječa infrastruktura kot je predvidena v V2 (in ostalih variantah, ki potekajo po tej trasi; t.j. VC, V1, V3 in V4), ki je bila do tedaj tudi predvidena in ocenjena kot najboljša. Napake na tej trasi Ste, v večini in predvidevam da uspešno ter v skladu z vsemi potrebami in predpisi po načelu dobrega gospodarja popravili pred enim letom, ko ste preurejali glavno križišče v naselju Male Lašče ter avtobusni postaji. Ker so bile pred pričetkom gradbenih del, septembra 2019 že znane tudi vse trenutne zahteve Velikolaške obvoznice kot je npr. umestitev kolesarske poti G9 (ki ste jo potrdili pod številko 37165-9/2019/182 dne 17.8.2019) predvidevam, da večje spremembe (razen morda ureditve priključka za vas Pušče) niso potrebne. S tem odpade potreba po krožišču pri teh variantah, kar bi moralo znatno vplivati na študijo variant in stroškovni del PIZa. V kolikor so mogoče potrebna še dodatna sredstva za umirjanje prometa pa priporočam postavitev prometnega radarja (pravega, in ne informativnega), ki se je na vseh obstoječih mestih trenutne regionalne ceste Kočevje – Ljubljana izkazal kot izredno učinkovit.

V Poročilu o vključevanju javnosti in o sprejemljivosti v lokalnem okolju: »najprej naj se trasa umešča na zemljišča nekmetijske namenske rabe, če pa to ni mogoče, pa na manj kakovostna kmetijska zemljišča nižjih bonitet, pri tem pa naj se čim bolj izkoristiti koridorje obstoječe infrastrukture« Obstoječa infrastruktura se pri V2 uporabi praktično v celoti, medtem ko se pri V7 dosledno ogne obstoječi infrastrukturi.

Menim, da je to nesprejemljivo iz:

* estetskega vidika. Cesta poteka skozi mnoge (vsaj za enkrat še) kakovostne, urejene travnike, pašnike in njive, ki so kategorizirane kot najboljša kmetijska zemljišča (K1). In to ravno ob trasi, kjer želimo imeti sprehajalne in kolesarske poti, ki bi jih po V7 objeli z »obvoznico« in obstoječo regionalno cesto. Če pri tem upoštevamo še protihrupne ograje bo izgled podoben Gazi.
* ekonomskega. Ne samo strošek izvedbe projekta temveč zaradi podaljšanja trase tudi povečanje porabe energije in časa za tranzitni promet. Zaradi nefunkcionalne postavite edinega izvoza oz. rondoja za dostop do vasi Male Lašče in Pušče pa to še toliko bolj velja za prebivalce teh vasi.
* okoljskega vidika V7 ne ali pa vsaj v manjši meri upošteva sledečih (in pa tudi edinih točk, ki se je tičejo) obravnavanih točk v »Tabeli 17: Obrazložitev potrebe po presoji posameznih segmentov v OP« iz okoljskega poročila:
* 7 Krajina- Ohranjanje krajinskih značilnosti. V2 vsekakor ohrani več značilnosti saj najmanj posega v prostor. Medtem ko V7 močno posega v prostor. Pričakovati da se bo še vedno obdelovalo z obvoznico močno razdrobljena kmetijska zemljišča je iluzorno. Zanemarjenih in neobdelanih zemljišč bo mnogo večja kot je sama izguba kmetijskih zemljišč predvidenih v projektu zaradi potrebe same ceste. Parcela razdeljena s cesto na dva ali pa tudi štiri kose in brez urejenega dostopa najbrž ne bo (v tolikšni meri) obdelana kot sedaj.
* 8.1 Blaženje podnebnih sprememb - Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov (TPG) Je zaradi podaljšanja trase pri V7 negativna.
* 9.1 Kakovost zraka - Zmanjšanje emisije onesnaževal v zrak. Je zaradi podaljšanja trase pri V7 negativna.
* 9.2 Obremenitev s hrupom - Zmanjšanje obremenitve okolja s hrupom zaradi cestnega prometa. V2 vpliva na manj stanovanjskih objektov kot V7. Poleg tega pa pri v7 samo še doda nov izvora hrupa poleg že obstoječe ceste. V vaši študiji ste pri ocenjevanju hrupa uporabljali 13 let stre podatke o prebivalcih. Nekateri prebivalci bomo tako ujeti med trenutno cesto in novo traso V7 in obstreljevani s hrupom iz vseh strani in ne samo ene kot sedaj. In če se v prejšnjih dveh povedih sklicujem na manjši del naselja pa bo v primeru V7 velika večina zaradi približanja ceste k glavnini vasi bolj izpostavljena hrupu kot pri V2.

Če so bile prejšnje verzije relativno dobro dokumentirane, pa to ne velja za V7. Ta je vidno narejena v naglici in ni precizna. V projektu ni niti na enem mestu omenjen rondo in namesto njega je vedno predvideno trikrako križišče. Predvidevam, da ste projektne izračune delali za križišče, izvedba pa bo namesto njega vsebovala rondo.

Glede na to da občina Velike Lašče sodi v Ljubljansko urbano regijo in gravitirajo proti Ljubljani bi bilo bolj smiselno izvoz za Male Lašče in Pušče izvesti na severnem in ne južnem delu Malih Lašč. Osebno sem mnenja, da je na odseku Malih Lašč prevladoval interes enega (Avto hiša Zalar) na škodo velike večine vasi. Ob pogledu na tloris Trase V7 je bila moja prva misel: »Ali je to narisal Zalar«?, glede na pozicijo edinega rondoja na celotni trasi, ki služi kot edini dostop do Vasi Male Lašče in Pušče. Preostali izvoz tega rondoja pa je namenjen točno temu enemu vplivnemu uporabniku. Ali na ta način na državni ravni in z regionalnimi cestami rešujemo probleme posameznika. Prav tako pa se ne morem znebiti občutka, da ste (sploh sedaj, v času koronskih omejitev) hoteli prav na hitro in potiho v finalni različica projekta vsiliti spremembo na odseku Malih Lašč čeprav ta varianta ni bila še nikoli obravnavana, vse ostale variante pa že.

### Urša Modic

Predlagam, da se kot najustreznejšo varianto sprejme varianto V2, ki je kot najustreznejša že bila predstavljena na javni obravnavi dne 14.3.2018, to je brez širitve območja projektiranja, se pravi brez poseganja v območje vasi Male Lašče oziroma z morebitno ureditvijo križišča za Pušče.

Namreč, prav križišče v Malih Laščah je bilo rekonstruirano v času od septembra 2019 pa do maja 2020 (dela so potekala 8 mesecev, v tem času sem – prebivam na naslovu Male Lašče 7, kjer je tudi Gostilna Pri Trojici- živela na gradbišču, hrup je bil neznosen, prah prav tako, dostop do objekta je bil večino časa močno otežen, občasno popolnoma onemogočen, kljub ustnim zagotovilom predstavnikov investitorja (Jure Prestor, Barbara Klemen), da bo neoviran dostop možen cel čas gradnje… vse to je seveda negativno vplivalo tudi na poslovanje Gostilne), in sedaj, NITI LETO DNI PO REKONSTRUKCIJI KRIŽIŠČA isti investitor ugotavlja, da rekonstrukcija ni ustrezna rešitev????. Naj še pripomnim, da še do danes investitor ni izpolnil vseh pogodbenih obveznosti, ki jih je prevzel nase ob podpisu odkupnih pogodb za trenutno obstoječe križišče, sedaj pa ima že načrte, kako bo ponovno, še v večjem obsegu posegal v ista zemljišča (parcele št. 3057 in 3058/1, k.o. Turjak) , kar je popolnoma nerazumno, neracionalno, nečloveško in neekonomično. Če se bo investitor kljub vsemu odločil, da obstoječa ureditev križišča pri Cerkvi Svete Trojice ni ustrezna, pričakujem, da bo glede izvedbe investicije v gradnjo obstoječega križišča uveden postopek pred Računskim sodiščem zaradi neracionalne porabe javnega denarja, osebno pa pričakujem odškodnino za povzročeno škodo (osebno in poslovno), ki je nastala med izvajanjem del na omenjenem križišču. Že obstoječa rešitev križišča je trajno vplivala na kvaliteto življenja v objektu Male Lašče 7 (Gostilna Pri Trojici), saj je (ponovno kljub drugačnim ustnim zagotovilom predstavnikov investitorja) dostop do vhoda v stanovanjski del in klet močno otežen oz. možen samo po hodniku za pešce, prav tako je edino prek hodnika za pešce možena dostava materiala v skladišče gostinskega lokala, torej je trditev, da bi predlagana rešitev po varianti V2 imela trajni vpliv na objekt Male Lašče 7 (Gostilna Pri Trojici) popolno sprenevedanje in nesmisel. Škoda na vseh treh objektih profane stavbne dediščine v Malh Laščah je bila namreč povzročena že s prejšnjimi posegi.

Varianta, ki je v trenutno razgrnjeni dokumentaciji označena kot najustreznejša (varianta V7) je za veliko vaščanov Malih Lašč popolnoma NESPREJEMLJIVA. Že sam naslov projekta omenja zgolj in samo obvoznico okrog Velikih Lašč in do sedaj nikoli ni bilo govora o »obvoznici« po sredini vasi Male Lašče, kaj je skrajno zavajujoče in bistveno zmanjšuje pravico do obveščenosti in do možnosti podajanja predlogov in pripomb tako za vaščane Malih Lašč, kot tudi za lastnike oz. uporabnike prizadetih nepremičnin.

* Trasa čez Male Lašče, kot je predlagana v varianti V7 ima ogromno negativnih vplivov (pripombe se nanašajo na tisti del trase, ki se razlikuje od trase po varianti V2, se pravi od križišča za Pušče čez naselje Male Lašče!!!):
* poteka po sredini vasi (ni obvoznica),
* potovalni čas in razdalja se bi po varianti V7 podaljšala za vse uporabnike ceste,
* poteka preblizu hiš,
* 8 hiš (Male Lašče hišne številke : 4, 4A, 4B, 4C, 7, 7A, 104 in 102) celo povsem ogradi s cestami in s tem bistveno poslabša življenjske pogoje stanovalcev, hkrati pa zmanjša vrednost njihovih nepremičnin,
* hrup bi bil moteč za veliko vaščanov,
* Predvidene postavitve dvo-meterskih protihrupnih zaščit bi močno vplivale na izgled pokrajine, in nikakor si ne želimo živeti za zidovi!
* ni predvidenega izvoza/križišča za vas Pušče (posledično tudi za vasi Podulaka in Prhajevo) in del vasi Male Lašče, ki sedaj uporablja obstoječe 4-krako križišče za Pušče ,
* predvideno križišče v Malih Laščah (v projektu ni čisto jasno, ali bo šlo za trikrako križišče, kot je večkrat napisano- sploh pri ocenjevanju variant!, ali za krožno križišče!), bi bilo vsekakor bolj smiselno umestiti na vhodu v vas, kjer je danes križišče za Pušče, saj bi tam pozitivno vplival na vse uporabnike ceste iz smeri Pušč in dela Malih Lašč (cca 10 hiš), pa tudi za dostop do hiš Male Lašče 4, 4a, 4b in 4c bi lahko z minimalnim posegom v naravo uredili preko tega križišča.
* predvidena trasa popolnoma neracionalno posega v zelene površine, še posebej z lokacijo trenutno predlagano lokacijo krožnega (v tekstu VEČKRAT trikrakim!) križišča, za katerega se ne morem znebiti občutka, da je narisan po naročilu lastnika Avtohiše Zalar, saj predlagana rešitev ustreza samo njemu! (sprašujem se tudi ali se s takim predlogom ureditve dostopa do Avtohiše Zalar rešuje odgovornost državnih uradnikov, ki so mu izdali dovoljenje za opravljanje dejavnosti brez urejenega dostopa do objekta, popolnoma nerazumno pa je tudi, da se dostop do ene hiše (ki ima sicer možnost dostopa do svoje nepremičnine po sedaj neurejenih javnih poteh, parcela št. 4006/1, k.o. Turjak) ureja na račun davkoplačevalcev in v veliko škodo lastnikov tangiranih zemljišč) ,
* če je težava umestitev kolesarske poti po obstoječi trasi v Malih Laščah pri Cerkvi Svete Trojice, predlagam, da se kolesarsko pot na tem delu spelje po lokalnih javni poti , npr. pri hiši Male Lašče 4 po javni poti (parcela št 4007/13 , k.o. Turjak) do kapelice in nato po obstoječi vaški cesti nazaj do državne ceste. Podobne rešitve s kolesarskimi potmi so tudi drugje po Sloveniji, npr. na Škofljici.
* pretočnost prometa se ne bi nič povečala, saj bo tudi predvidena cesta dvopasovnica (tudi sedaj ni zastojev!),
* predlagana »rešitev« ne predvideva ureditve dostopov do vseh kmetijskih zemljišč.

Tudi v sami trenutno razgrnjeni dokumentaciji je varianta V7 na več mestih označena kot manj primerno ali celo neprimerno, sploh po okoljskih kriterijih (vpliv na krajino, vpliv na vode, vpliv na kmetijska zemljišča…) je med slabšimi, prav tako ni najustreznejša po kriteriju interne stopnje donosnosti in po količniku koristnosti.

Več kot očitno je, da pri izračunih oz. ocenah ustreznostih posameznih tras, vse prirejeno tako, da bi bila variante V7 najugodnejša, čeprav že laiki v razgrnjeni dokumentaciji opazimo prirejene podatke (dolžina trase, neupoštevanje trase vodovoda v Malih Laščah, izračuni narejeni za trikrako križišče v Malih Laščah, v objavljeni Analizi smernic z analizo njihovega upoštevanja varianta V7 nikjer ni niti omenjena!, zato očitno smernic za varianto V7 sploh niste pridobili….)

Kot nosilka kmetijske dejavnosti na kmetiji pa tudi ugotavljam, da predvidena tresa čez Male Lašče po varianti V7 poteka po več kot polovici kmetijskih površin kmetije in jo s tem popolnoma uniči, saj močno dvomim, da bi investitor lahko zagotovil ustrezna nadomestna zemljišča (blizu sedeža kmetije (do 500m oddaljenosti), dostop iz javnih poti ali prek lastnih zemljišč kmetije, površina v enem kosu…).

Varianta V7 skozi naselje Male Lašče ima zgolj in samo negativne vplive za prebivalce naselji Male Lašče, Pušče, Prhajevo in Podulaka, ter uničujoče vplive za lastnike nepremičnin po in ob predvideni trasi, prav tako ne prinaša bistvenih izboljšav za uporabnike ceste skozi Male Lašče (podaljša potovalno razdaljo in čas, zmogljivost ceste ostane nespremenjena (še vedno bo dvopasovnica!)… Zaradi vseh navedenih dejstev in pomislekov predlagam, da se kot najustreznejšo sprejme varianto V2 brez posegov v Malih Laščah oziroma z morebitno ureditvijo križišča za Pušče.

### Anže Žagar

Podajam pripombe na predlagano varianto V7 in V6, ki sta bile javno razgrnjeni in predstavljeni v javnosti. V letu 2017, ko smo vlagali za gradbeno dovoljenje ni bilo predvidene nove ceste, kaj šele obvoznice, saj moja hiša stoji na parceli št. 2984/2 K.O.1711 Turjak, torej vzporedno z varianto V7 cca.30 m od hiše, po varianti V6 pa je predvideno rušenje stanovanjskega objekta. Hišo smo namenoma obrnili drugače proti severo- vzhodu, stran od glavne ceste kakor je bilo sprojektirano v projektu. Rešitev, ki jo zdaj ponujata varianti V7in V6, pa traso ceste speljujeta po vzhodnih strani predela zaselka Sv. Trojice. Tik ob hišah, ob spalnih in bivalnih prostorih obrnjeni stran od glavne ceste.

Glede na to, da je trasa V7 predlagana, da naj bi šla cesta po sredini vasi poteka preblizu hiš 4A, 4C, 7A in pa 102 celo povsem ogradi s cestami in s tem bistveno poslabša naše življenjske pogoje, hkrati pa zmanjša vrednost naših nepremičnin, hrup bi bil zelo moteč, saj imamo na vzhodni strani spalne in bivalne prostore. V Malih Laščah nimamo tovrstne prometne problematike, da bi terjala odmik glavne ceste mimo ne stanovanjskih objektov (gostilne in cerkve) tik ob stanovanjske objekte, prav to pa predvidevata varianti V6 in V7. Iz navedenih pripomb sta varianti V7 in V6 za krajane Malih Lašč popolnoma neustrezni in nesprejemljivi. V kraj in kvaliteto bivanja posegata bistveno bolj od sedanjega poteka glavne ceste zato zahtevamo njuno opustitev.

PREDLOG: Predlagam, da se na obstoječi trasi uredi sedanji križišče v krožišče in se nadaljuje naprej mimo Velikih Lašč.

### Krajan

V prilogi vam pošiljam pripombe vezane na obravnavo DPN obvoznice Velike Lašče. Moje pripombe se nanašajo na to, da se v tem DPN obravnavajo tudi velike spremembe v Malih Laščah (kar ne more biti predmet DPN Velike Lašče še posebej če to ni razvidno iz naslova). Poleg tega predlagane spremembe v Malih Laščah ne naslavljajo javnega problema, temveč urejajo zahtevo enega privatnika, ki želi imeti direkten dostop do glavne ceste (in to ne po svojem zemljišču). Za vse ostale prebivalce Malih Lašč pa dodatno poslabšajo situacijo in uničijo veliko kmetijskih zemljišč.

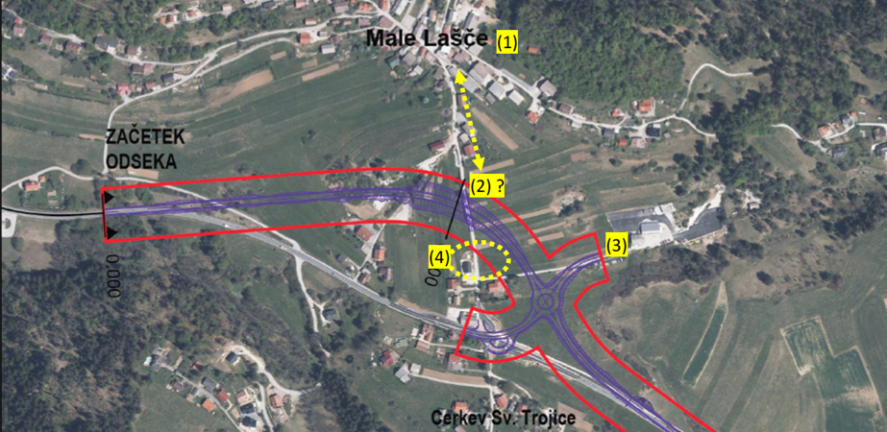
Težko je razumeti kriterije za oceno ustreznosti; edina varianta, ki ustreza naslovu – obvoznica Velikih Lašč, je varianta V2, saj vse ostale posegajo in uničujejo še več kmetijskih in drugih naravnih površin. Ni jasno, zakaj je izpostavljena varianta V7, ki je podobna V2, vendar pa navaja, da ureja tudi promet skozi Male Lašče (1), kar presega vsebino DPN (glede na naslov). Ni jasno, po kakšnem ključu varianta V7 ureja promet skozi Male Lašče, saj ne gre niti skozi vas niti okrog vasi in na nikakršen način ne pripomore k boljšemu prometu skozi/okrog vasi Male Lašče, kjer je največji problem prometa zaradi preozke ceste skozi vas (in ki bi bil predvidoma lahko rešen s premišljeno ureditvijo enosmernega prometa skozi vas). Po varianti V7 tudi ni jasno, kako bodo prišli prebivalci Malih Lašč (1) na glavno cesto – skozi tunel (2)?, pa potem čez dva krožišča in potem na vzhod ali zahod?

Zaradi V7 variante bo 8 družin pri Sv Trojici imelo bližje intenzivni promet kot zdaj, več onesnaženja, verjetno zastoje zaradi krožišč in čudno urejenega kroženja prometa, predvsem pa bo povečan nivo hrupa za vse, ki so deležni take 'izboljšave'. Bistveno bo spremenjena podoba krajine, verjetno bo to tudi vplivalo na vrednost nepremičnin prebivalcev Sv. Trojice. Glede na dinamiko površinske vode na tem območju bo najbrž ob močnejšem deževju na zahodni strani nasipov nastajalo jezero (sedaj je v glavnem podzemno), ki bo problem predvsem za najnovejšo stanovanjsko gradnjo pri Sv. Trojici (4). Predlagana cesta je tudi preblizu hiše Male Lašče 104, saj je hiša in parcela v vplivnem območju predlagane nove ceste, kar ni sprejemljivo.

Problem je, da varianta V7 v Malih Laščah ne rešuje nobenega javnega problema. Edino, kar naredi varianta V7 je, da privatniku Zalarju (3) omogoča bližnjico do glavne ceste in to je tukaj predlagano na stroške davkoplačevalcev z velikopotezno infrastrukturno ureditvijo na zemljišču, ki ni njegovo. Torej V7 ne reši nobenega javnega problema, povzroči pa kup novih javnih problemov vsem preostalim prebivalcem Malih Lašč, še posebej pa tistim pri Sv. Trojici. Ta predlog izključno služi navedenemu privatniku (3), je namenjen izključno eni družini, kar ni javni interes tudi po mnenju sodišča v Ljubljani, kot je odločilo glede zahteve Zalarja, da mu občina uredi javno cesto po zemljišču, ki ni njegovo, in to na stroške davkoplačevalcev. Poleg tega ima Zalar razne možnosti, da si uredi cesto na način, ki bi bil sprejemljiv za ostale prebivalce, pa tega ne naredi, temveč vztraja pri svojih neutemeljenih zahtevah.

Predlagam, da rešujete naslovni problem (obvoz Velikih Lašč z rešitvijo V2), Male Lašče pa ohranite kot so, saj varianta V7 povzroči le vrsto (dejansko javnih) problemov. Poleg tega - glavno križišče v Malih Laščah je bilo preurejeno in prestavljeno pred enim letom (na stroške istih davkoplačevalcev) in to postavlja tudi pod vprašaj učinkovitost porabe javnih sredstev.

Priloga: podrobna slika z oznako problematičnih točk (1,2,3)



**Stališče k pripombam 3.3.1 do 3.3.6:** Podane so pripombe na potek variante V7, ključna pripomba pa je, da obvoz naselja Male Lašče ni smiseln oziroma da ni potreben.

Pripombe javnosti so bile podane že v času prve javne razgrnitve (2019). V stališčih do pripomb je bilo pojasnjeno, da je bilo proučenih veliko variant (ne samo tri), kot zaključna odločitev pa je bilo v stališčih s prve javne razgrnitve ŠV/PIZ navedeno, da bodo v nadaljnjem postopku preučene še dodatne variante za celovito obravnavo prometne problematike na širšem območju Velikih Lašč, zato so bile v obravnavo prometnih rešitev vključene tudi Male Lašče.

V postopku priprave ŠV/PIZ so bile pridobljene smernice NUP za variante V0, V1 in V2, po odločitvi za dodatne variante pa so bile pridobljene še dopolnjene smernice, ki so bile upoštevane pri načrtovanju dodatnih variant.

V7 se nahaja na območju, za katerega so bile podane smernice NUP in te so bile pri njenem načrtovanju tudi upoštevane.

Pripombe na potek V7 na območju Malih Lašč bi se pri nadaljevanju priprave DPN smiselno upoštevale.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

### Roman Kastigar

V Malih Laščah je bila v letu 2021 izvedena popolna rekonstrukcija križišča. Izvedena sta 2 AP v ustrezni smeri, zavijalna pasova z obeh smeri, usmerjevalna otoka in pomik prehoda za pešce v smeri Velikih Lašč.

1. Koliko je bila cena izvedenih del? (priložite vse situacije in obračune izvajalca Mapri Proasfalt doo)
2. Kdo je bil projektant rekonstrukcije križišča? (priložite pogodbo za projektiranje)
3. Ali je dejstvo o povsem novem križišču upoštevano v varianti V6 in V7?
4. Kdaj se je prvič vrisala varianta V6 in V7 v študije za obvoznico GC G2-106?
5. Rekonstrukcija omenjenega križišča v 2020 je sledila najmodernejšim spoznanjem ustreznih strok. Nastajala je vzporedno s študijo obvoznic GC G2-106. Ali sta projektanta delala drug mimo drugega oz ali sploh vesta eden za drugega in dodano vrednost, ki jo je izvedena rekonstrukcija prinesla?
6. Koliko je bilo prometnih nesreč na vplivnem področju križišča Male Lašče v zadnjih 50. letih?
7. Koliko je bilo prometnih nesreč na vplivnem področju križišča Male Lašče v zadnjih50. letih, v katerem so bili udeleženi pešci?
8. Koliko je bilo prometnih nesreč na vplivnem področju križišča Male Lašče v zadnjih 50. letih i smrtnim izidom?
9. Koliko je bilo prometnih nesreč na vplivnem področju križišča Male Lašče od izvedene rekonstrukcije križišča do danes? Koliko v totalu, koliko s pešci in koliko smrtnih?
10. V primeru izvedbe V6 ali V7, se pravkar zgrajeni oz. rekonstruirani del ceste NE ukinja, torej ostajajo v funkciji vse pozitivne pridobitve, kot vse morebitne »nevarnosti« tega odseka?
11. Ali je za varianto V6 in V7 narejena študija vpliva na okolje in kdo jo je izdelal?
12. Ali je za varianto V6 in V7 narejena študija vpliva na degradacijo kmetijskih zemljišč (vse K1) kdo jo je izdelal?
13. Ali je za varianto V6 in V7 narejena študija vpliva na vodno okolje in ali je pridobljeno soglasje ARSO-a oz. ustreznega direktorata?
14. Ali je za varianto V6 in V7 narejena študija vpliva na vodonosnik »Šumnik« in ali je pridobljeno soglasje ARSO-a oz. ustreznega direktorata za poseg v ta prostor?
15. Ali je v JV delu Malih Lašče predvidena večja IOC ali sprememba OPN Velike Lašče?
16. arianta V6, predvsem pa V7, predvideva izgradnjo krožišča iz smeri Velikih Lašč. Prvi izvoz je namenjen povezavi GC z zasebnim zemljiščem, bolj poznanim kot Avtohiša Zalar. Hiša in objekti na naslovu Male Lašče 105 so bili zgrajeni kot črna gradnja, kasneje verjetno legalizirani in področje je danes označeno kot A / TU-83. Gre za površine razpršene poselitve, ki se ne morejo širiti in so obdane z Gozdom G in prvovrstnimi kmetijskimi zemljišči K1.
17. Pojasnite vse vidike oz. upravičenost izgradnje povezave med GC in zasebnim zemljiščem oz. področjem, ki se v prihodnosti ne more širiti v nobeni smeri in funkciji!

Predvsem pojasnite:

* + Ekonomsko upravičenost in ceno odseka?
  + Površino K1, ki bo uzurpirana za izgradnjo take povezave?
  + Cena odseka?
  + Socialna in družbena upravičenost tega odseka?

1. Ali se načrtovalec (ACER d.o.o) kakorkoli pozna z Avtohišo Zalar?
2. Ali je Avtohiša Zalar v preteklosti kakorkoli poskušala urejati prometni dostop z organi občine Velike Lašče?
3. Varianta V6, V7 in VC so kontradiktorne s svojim namenom iz imenom, saj ne gre za OBVOZNICO, pač pa prej za »UVOZNICO«, saj se prometnica pomika izrazito proti naseljenim hišam. Navedite vse primere v RS za zadnjih 30 let, ko se je obvoznico zgradilo na način, da se je le-ta pomaknila V naselje, namesto STRAN od naselja?

Zahtevam, da dostavite vso dokumentacijo in podate natančne, popolne in vsebinske odgovore na vseh 20 zastavljenih vprašanj, saj bodo le-ti uporabljeni v nadaljnjih postopkih, za kategorično preprečitev izgradnje variant V6, V7 ali VC. Podatki se zahtevajo v skladu z javnim naznanilom in pravice javnosti ter po zakonu o dostopu do informacij javnega značaja.

**Stališče:** Pripomba glede poteka trase v Malih Laščah se upošteva.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

Pojasnila k posameznim točkam, ki se nanašajo na rešitve v ŠV/PIZ:

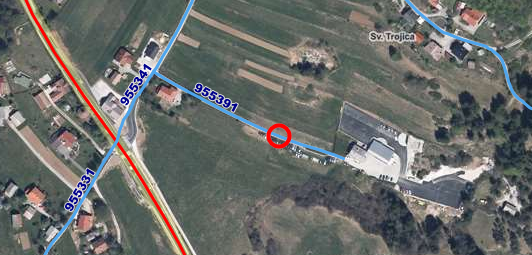
- Pri preverjanju vseh možnih potekov ter variant in pri izdelavi idejne zasnove so bili upoštevani vsi razpoložljivi podatki o prostoru in omejitvah, vključno z dejanskim stanjem na terenu.

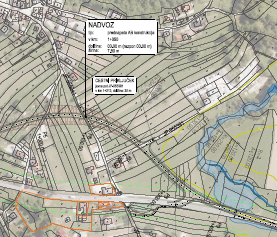
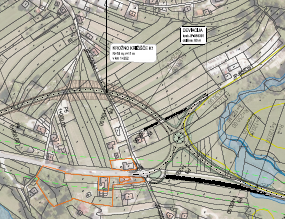
- Varianti V6 in V7 sta bili preverjeni in obdelani v okviru projektnih preveritev po javni razgrnitvi v letu 2019. Razlogi za načrtovanje vseh variant, ki so predmet dopolnjene ŠV/PIZ, so pojasnjeni v stališču do te pripombe, podanem zgoraj v točki 3.

Podatki o številu in tipologiji nesreč na obravnavanem odseku so dosegljivi pri Javni agencije Republike Slovenije za varnost prometa (AVP) na spletni strani <http://nesrece.avp-rs.si/>. Za območje Malih Lašč (stacionaža od 0+599 do km 1+230) so podatki za obdobje od 1. 1. 1999 do 31. 12. 2020 sledeči: 1 prometna nesreča s smrtnim izidom, 2 prometni nesreči s hudimi telesnimi poškodbami, 9 prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami in 8 brez poškodb.

- Na podlagi izdelanega OP bo izveden postopek CPVO za vse variante, ki so predmet ŠV/PIZ. V okviru postopka CPVO, ki poteka skupaj s pripravo ŠV/PIZ, je treba pridobiti mnenja varstvenih NUP, da je predlog najustreznejše variante sprejemljiv.

- Cesta do avtohiše Zalar je zabeležena kot JP955391 v upravljanju Občine Velike Lašče. Predmet načrtovanja so rešitve v zvezi z zagotavljanjem funkcionalnih povezav ne glede na lastništvo zemljišč, preverjanje lastništva parcel pa ni predmet projektiranja, študije variant in DPN. Predvidena ureditev s krožnim križiščem je druga verzija variante V7, ki je nastala po usklajevanjih, na katerih je bilo ugotovljeno, da sta si priključka v Male Lašče in javne poti preblizu in zato predstavljata nevarno mesto na obvoznici tudi zaradi slabše preglednosti.



Varianta 7, verzija 1 Varianta 7, verzija 2

Vprašanja pod številkami 1, 2 in 15 se ne nanašajo na vsebine, ki so predmet te ŠV/PIZ za obvoznico Velikih Lašč.

### Krajani zaselka Sv. Trojica – Male Lašče

Podpisani krajani zaselka Sv. Trojica — Male Lašče odločno nasprotujemo varianti V5, ki je v skladu s študijo opredeljena med najslabšimi izmed vseh variant.

Poleg tega bi po varianti V5 med dvema cestama ostalo ujetih 11 stanovanjskih stavb zaselka Sv. Trojica.

V Malih Laščah oz. zaselku Sv. Trojica nimamo prometne problematike, ki bi terjala odmik ceste mimo nestanovanjskih objektov (cerkve in gostilne).

Iz navedenih razlogov se naj obvozi znotraj zaselka Sv. Trojica — Male Lašče izločijo iz nadaljnje obravnave ker pomenijo dodatno in nepotrebno obremenitev kraja.

Priloga: Podpisi (9 podpisov)

### Barbara Pečnik

Spodaj podpisani menimo, da je varianta V5 in popolnoma nesprejemljiva iz naslednjih razlogov:

1) Za prebivalce Malih Lašč in Pušč varianta V5 ne predstavlja nobene dodane vrednosti in je tudi ekonomsko nesmotrna. Predstavlja le še eno cesto, ki bi potekala čez zelene površine, v bližini vode, gozda in bi le znižala kvalitetno življenja nas in naših sosedov. Hrupa iz ceste Ljubljana - Kočevje je že sedaj dovolj in si ne želimo. da bi nas ceste obkrožale iz vseh strani.

2) Rešujete pravzaprav situacijo v Velikih Laščah in smatramo, da lahko izberete ustreznejšo varianto, ki ne vključuje Malih Lašč (ne po V5, ne po V7).

### Martin in Mateja Pečnik, Andraž Sedevčič

Spodaj podpisani menimo, da je varianta V5 in popolnoma nesprejemljiva z naslednjih razlogov:

1) Za prebivalce Malih Lašč in Pušč varianta V5 ne predstavlja nobene dodane vrednosti in je tudi ekonomsko nesmotrna. Predstavlja le še eno cesto, ki bi potekala čez zelene površine, v bližini vode, gozda in bi le znižala kvaliteto življenja nas in naših sosedov. Hrupa iz ceste Ljubljana – Kočevje je že sedaj dovolj in si ne želimo, da bi nas ceste obkrožale iz vseh strani. Odmik od stanovanjskih objektov bi bil premajhen.

2) Rešuje se situacija v Velikih Laščah in smatramo, da se lahko izberete ustreznejše varianto, ki ne vključuje Malih Lašč (V5, V6 in V7).

**Stališče k pripombam 3.3.8 - 3.3.10:** Pripomba glede variante V5 je že upoštevana, saj ta v ŠV/PIZ ni bila predlagana za najustreznejšo rešitev.

Pripomba glede variante V7 na odseku pri Malih Laščah se upošteva.

Upoštevajoč ugotovitve ŠV/PIZ, pridobljena mnenja NUP in preveritve možnih optimizacij bi bilo smiselno obvoznico glavne ceste G2-106 v Velikih Laščah načrtovati po varianti V2, saj ta izpolnjuje cilje načrtovane obvoznice.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

* 1. **Pripombe na potek na območju Retij**

### Krajan

Dovolite, da vam predstavim nekaj ključnih argumentov proti variantam V1, V2 in V7, ki ne rešujejo oziroma naslavljajo naslednje problematike. Pri vseh teh variantah se prometna obremenitev na odseku od Velikih Lašč do Retij ne spreminja.

Vzpon cestnega odseka ceste od odseka Srobotnik/Strmec proti Retjem je že sedaj previsok, kar vodi v številne zdrse tovornih vozil v zimskem času. Odcep ceste v Srobotnik/Strmec je postal zelo nevaren z vidika vključevanja kmetijske mehanizacije iz smeri Retij ali z vidika vključevanja na glavno cesto. Ob jutranji in popoldanski konici se je skoraj nemogoče vključiti v promet tudi za voznike osebnih vozil v smeri proti Ljubljani.

Kmetijska izraba polj onkraj ceste, se pravi na parcelah severno od glavne ceste, je slabša, ker je prehod kmetijske mehanizacije izjemno nevaren.

Ob tem je bilo v preteklosti veliko nesreč zaradi naleta na pašne živali, pogosto s strani voznikov, ki so presegali dovoljene hitrosti.

Skrb za gozdne parcele in prometna ogroženost upravljavcev gozdov se je poslabšala, ker je zaradi zaprtja prehoda čez železniško progo, ki je nastala od nedavni prenovi, potrebno izbrati daljšo pot do svojih gozdov. Ta počasnejši promet tako obremenjuje promet na obstoječi trasi od Velikih Lašč do Retij. Ob tem je v poletnem času celo prepovedana uporaba ceste za kmetijsko mehanizacijo, kar pomeni v praksi onemogočen dostop do zemljišč. Ob zadnji prenovi ceste je bil narejen pločnik od Velikih Lašč do odcepa Srobotnik/Strmec, kar ni pomembno izboljšalo varnost peščev, ki morajo še vedno nekje prečkati glavno cesto, kar je nevarno dejanje. Za upravljavce kmetijske mehanizacije pa je bila sprememba še bolj negativna, saj so ti prej v smeri iz Retij na avtobusni postaji počakali, da se promet umiri ter iskali primerno možnost, da zavijejo na cesto v Srobotnik/Strmec. Sedaj tega ne morejo.

Vsi ti razlogi, ki sem jih nanizal torej potrjujejo, da trase V1, V2 in V7 niso sprejemljive.

Sprejemljive so le variante V6, VC, V4 in V5. Ustrezna varianta trase (prej naštete) mora iti po severnih obronkih gozdov in se priključili Retjem, s tem pa bomo prometno pomembno razbremenili cesto med Velikimi Laščami in Retjem. Tako lahko tej cesti damo nov namen, nove vsebine. Varianti V6 in VC ocenjujem kot najboljšo alternativo obstoječem predlogu. Ob tem bi želel dopolniti svojo mnenje, ki je bilo že predstavljeno na javni razgrnitvi 21. 4. 2021, in sicer na način, ki je v duhu skupnega predloga vseh predstavljenih mnenj. Krajani Malih Lašč so jasno zavrnili vse variante, ki bi potekale skozi Male Lašče po novi trasi, še najbližje njihovem pogledu je modifikacija trase VC (neka kombinacija VC, V1 in V4) na delu med Malimi in Velikimi Laščami. Zato se mi zdi ustrezno, da med ponujenimi variantami podprem varianto VC, če pa je možna modifikacija, bi bilo ustrezno, da se predlogi krajanov Malih Lašč v največji meri upoštevajo.

**Stališče:** Izraženo je nasprotovanje variantam V1, V2 in V7, opozorjeno je na problematičen odsek na območju Srobotnik/Strmec med Veliki Laščami in Retjami. Sprejemljive so le variante V6, VC, V4 in V5.

Podatki o številu in tipologiji nesreč na obravnavanem odseku so dosegljivi pri Javni agencije Republike Slovenije za varnost prometa (AVP). Za območje Malih Lašč (stacionaža od 0+599 do km 1+230) so podatki za obdobje 1. 1. 1999 - 31. 12. 2020 sledeči: 1 prometna nesreča s smrtnim izidom, 2 prometni nesreči s hudimi telesnimi poškodbami, 9 prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami in 8 prometnih nesreč brez poškodb.

V okviru DPN bodo načrtovane in predpisane rešitve za dostopanje do kmetijskih in gozdnih zemljišč med gradnjo in po končani gradnji.

Pri načrtovanju obvoznice Velike Lašče se je sledilo osnovnemu cilju prostorske ureditve, to je prometni razbremenitvi Velikih Lašč, ki so danes močno obremenjene s tranzitnim in lokalnim prometom. Hkrati je cilj povečanje prometne varnosti in pretočnosti glavne ceste G2-106, s čemer bo zagotovljena zmogljiva in varna prometnica. Hkrati pa bodo zmanjšani vplivi na bivalno okolje, ki so zaradi prometa skozi jedro naselja prisotni na območju Velikih Lašč, predvsem zmanjšanje obstoječe hrupne obremenjenosti.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

### Sebastjan Marolt v imenu Skupine vaščanov Dolnje Retje

V vaseh Dolnje in Gornje Retje je KO Retje z vaščani opravil posvetovalni sestanek, da bi predstavil predloge obvoznic ter pridobil mnenje ostalih vaščanov.

Po predstavitvi smo v večini zavrgli predloge pobočnih variant, saj menimo, da bi ti predlogi reševanja problematike občanov Velikih Lašč, negativno vplivali na kvaliteto življenja vaščanov v Dolnjih Retjah, kar pa za nas ni sprejemljivo.

Imamo kar nekaj pomislekov in vprašanj, ki sledijo.

**PRIPOMBE, VPRAŠANJA, PREDLOGI:**

1. Pred leti ste že preučevali pobočno varianto B, ki je identična varianti V6 in ostalim variantam, ki se na glavno cesto priključijo v Dolnjih Retjah ... preveritev je pokazala, da sta pobočni varianti (A in B) po vseh vidikih manj ustrezni kot preostale obravnavane variante in da jih ni smiselno vključevati v nadaljnje vrednotenje in primerjavo... Zakaj so te variante ponovno v obravnavi oz. kako to, da so zopet primerne za obravnavo?

Prav tako je v gradivu zapisano, da: »Vse daljše variante (VC, V4, V5 in V6) se na GC priključujejo v naselju Dolnje Retje, kjer obvoznica zadnjih 300 m poteka ob železniški progi, kar je še dodatna oteževalna okoliščina«.

1. HRUP: Kdaj so bile narejene analize merjenja hrupa (2016)? Dolnje Retje pri meritvah hrupa niso omenjene. Ali so bile opravljene meritve hrupa v Dolnjih Retjah na območju stanovanjskih hiš, ki se jim obvoznica najbolj približa in kjer od januarja 2021 že poteka vsakodnevni železniški promet? Kakšna je predvidena protihrupna zaščita, glede na to, da je naselje višje ležeče in je s tem bolj izpostavljeno hrupu (ograje do 2m prenizke)? V gradivu ni zaslediti protihrupnih ograj in druge protihrupne zaščite na območju Dolnjih Retij, zakaj?

Menimo, da se po pobočnih variantah obvoznic, lahko razvije veliko višje hitrosti, kar dodatno povečuje hrup na tem območju. Kako se bo nadziralo in preprečevalo visoke hitrosti?

Na nekaterih mestih, obvoznica posega v priporočeni odmik cest od stanovanjskih objektov, kar bo dodatno negativno vplivalo na kakovost življenja.

Menimo tudi, da višje ležečim hišam, protihrupne ograje ne bi pripomogle z zmanjševanju hrupa.

1. VIBARCIJE: Kakšen vpliv bo imela gradnja in kasnejša uporaba obvoznice (na desni strani proti Ljubljani) na stanovanjske objekte in dovozno pot, ki so zgrajeni na nasutjih in so že sedaj vidni znaki posedanja, polzenja in ugrezanja? Kako boste to preprečili? Priloga 1, vam prikazuje nasuta pobočja, ki jih je potrebno preveriti.
2. PEŠPOTI: V gradivu niso omenjene pešpoti kot so Evropska pešpot E7 in Slovenska pisateljska pot, ki potekata skozi gozd in prečkata progo v Dolnjih Retjah. Če bo obvoznica potekala skozi Dolnje Retje kako boste poskrbeli za varne prehode pohodnikov, od katerih je velika večina občanov Velikih Lašč? Prav tako to pot prečkajo tudi šolarji na poti domov iz šole. Kako bo poskrbljeno za njihovo varnost?

Obvoznica po pobočnih variantah negativno vpliva na krčenje gozdnih površin in s tem posega v obstoječe pešpoti.

**PREDLOGI:**

* Ne strinjamo se z variantami V6, VC, V4, V5, ki se na glavno cesto priključijo v vasi Dolnje Retje. Kot je že župan na Javni obravnavi dne, 21.4.2021 zaključil se prebivalci Velikih Lašč, mimo katerih sedaj poteka glavna cesta, ne pritožujejo nad hrupom in prometom, saj so svoja domovanja zavestno ustvarili ob glavni cesti kjer poteka gost promet. Morda bi bilo tukaj vseeno vredno razmisliti o varianti VO, saj se ne bo posegalo v kmetijska zemljišča, prebivalci so na promet navajeni, po besedah župana pa se nad prometom nihče ne pritožuje.
* Glede na predlog občine Velike Lašče, da naj se trasa obvoznice umesti čimbolj od naselja Velike Lašče, naj se enako upošteva tudi za ostala naselja (Dolnje Retje, Male Lašče,...). Predlagamo varianto V1, ki se najbolj izogne stanovanjskim objektom in bo s tem najmanj vplivala na kakovost življenja občanov (lokacijo čistilne naprave naj se prilagodi varianti V1) oz. varianto V2, ki po vaših evalvacijah spada med najprimernejše (po ocenah na drugem mestu).
* V primeru, da bo vseeno izbrana ena od variant V4, V5, V6 in VC, predlagamo bolj ustrezno umestitev teh variant in da se zaključijo oz. priključijo na glavno cesto pred vasjo Dolnje Retje npr. pri križišču za Srobotnik (se naredi krožišče, T ali Y križišče,...) (predlog poteka priključitve na glavno cesto na predlagani sliki PRILOGA 2 s črno barvo). S to umestitvijo obvoznice, izkoristimo potek trase za zmanjševanje hitrosti, ter bližnji hrib, skozi katerega pelje vklesana pot, kot naravno protihrupno zaščito, ki trenutno zelo dobro opravlja svojo nalogo.

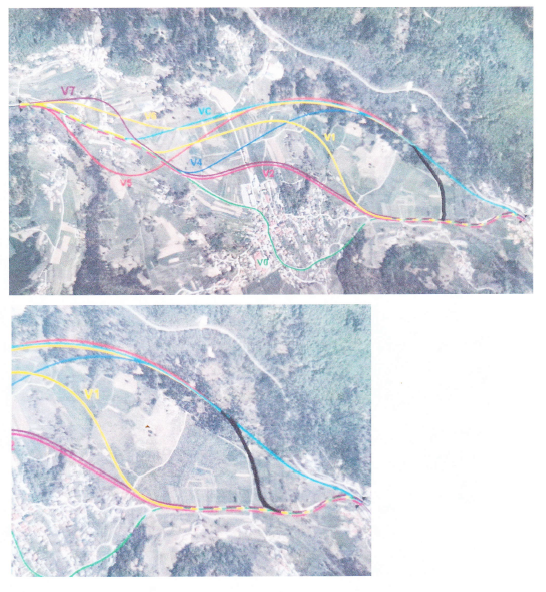
**Zaključek:** predlagamo, da se težave preobremenjene ceste skozi Velike Lašče rešuje z novo obvoznico, ki ne bo posegala v kakovost bivanja, varnosti in zdravja vaščanov sosednjih vasi. Svoje domove smo z namenom ustvarili na obrobju Velikih Lašč, stran od vrveža in hrupa. Protihrupne pregrade ne bodo rešile problematike hrupa, hkrati pa smo se za življenje na podeželju odločili iz vidika, da se umaknemo betonu in hrupu. Z letošnjim letom mimo vasi poteka vsakodnevni železniški promet, kar pomeni, da pelje potniški vlak pod našimi hišami tudi do 20x na dan (potniški, tovorni).

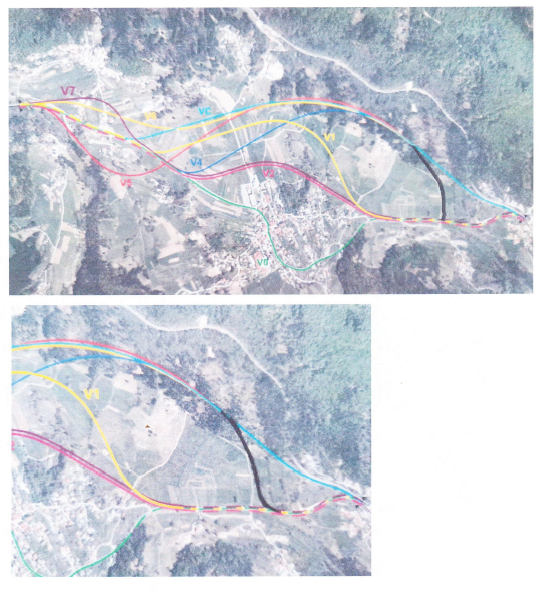
Če se rešuje problematiko preobremenjenosti Velikih Lašč, naj to ne bo na račun drugih občanov (Male Lašče, Dolnje Retje), ki smo z namenom umaknjeni izven naselja Velike Lašče.

Aarhuška konvencija daje posameznikom pravico do udeležbe pri odločanju o okoljskih zadevah, zato želimo, da smo enakopravno vključeni v nadaljnje razprave glede morebitnih različnih možnih variant poteka obvoznice skozi Velike Lašče, kot nam je bilo obljubljeno na Javni obravnavi dne, 21.4.2021.

PRILOGA 1: grafični prikaz nasutih področij



PRILOGA 2: grafični prikaz predloga priključitve na glavno cesto v primeru variant V4, V5, V6 in VC



**Stališče:** Podano je nestrinjanje z variantami V6, VC, V4, V5. Podan je predlog za izbor V1 namesto variant V4, V5, V6 in VC na območju Retij.

Pripomba je glede variant VC, V4, V5 in V6 že upoštevana, saj te variante v ŠV/PIZ niso bile predlagane za najustreznejšo rešitev.

Predlog, da se kot najustreznejša na območju Retij opredeli V1, se ne upošteva, saj je V1 v ŠV/PIZ med najslabše ocenjenimi variantami.

* 1. **Pripombe na potek prek kmetijskih zemljišč**

### Lastniki kmetijskih površin in stanovanjskih objektov ob cesti Na postajo

Krajanom Velikih Lašč se ponuja v javni razgrnitvi in v javno obravnavo naslednje študije variant obvoznice Velike Lašče; VO, VI, V2, V4, V5; V6, V7 in VC, to je osem variant, od tega je predlagana kot najustreznejša sedanja varianta ceste skozi naselje VO in naslednja najkrajša, V2, ki je sedaj podaljšana z obvozom okoli hiš pri Sveti Trojici v V7.

Varianta V0 poteka po sedanji trasi republiške ceste skozi naselje Velike Lašče in je verjetno edina izvedljiva in za kmete sprejemljiva, saj cesta tu že poteka in ne posega na kmetijske površine, kar ugotavlja tudi Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo.

Na varianto V2 in VC so bile podane pripombe spodaj prvopodpisanega, ki pa v tej drugi razgrnitvi niso bile upoštevane. Predlagani sta ponovno v prvotni, nespremenjeni obliki, zato taki, kot sta ponovno predlagani, nista sprejemljivi.

Za V2 se je zahtevalo zadosten odmik od vseh hiš ob trasi V2, zaščito pred zvočnim in svetlobnim onesnaženjem s vsaj 4 m globokim odprtim vkopom vse od pokritega vkopa v osrednjem delu do priključka Velike Lašče-Jug in podaljšanje pokritega vkopa pred gasilnim domom za vsaj 50 mali več od roba ceste Na postajo proti priključku Velike Lašče-Sever in vrnitev kmetijskih površin nad tem podaljškom vkopa in ob njem, vse od Ceste na postajo proti priključku Velike Lašče-Sever z nasipanjem nazaj v kmetijsko rabo, kar bi zmanjšalo škodljivi vpliv obvoznice na kvaliteto prebivalce v hišah ob cesti Na postajo in ohranilo kmetijske površine v največjem obsegu.

Za VC se je zahtevalo potek trase po samem samcatem robu doline Smrečnik, izognitev vsakemu posegu na njivske površine in travnike in izvedbo trase v obliki pokritega vkopa v območju križanja s Cesto na postajo, vse z namenom ohranitve vseh obstoječih njivskih kmetijskih površin ob in na tej trasi in zaščito bližjih hiš pred vplivi obvoznice. To v sedanjem predlogu ni bilo upoštevano. Zato v sedaj predlagani obliki trasa V2 in VC nista sprejemljivi.

Iz enakega vzroka, kot je opisano zgoraj, ni sprejemljiva varianta V4, ki je speljana skozi odprt vkop!!! le par deset metrov od najbližje gruče hiš (lastnik Gabrijel Levstek, Na postajo 16, Velike Lašče), kar prebivalcem v teh hišah povsem spremeni kvaliteto življenja, jim jo nedopustno poslabša, poleg tega pa istočasno v celi polovici svoje predolge in povsem neoptimalne trase nedopustno posega na najboljše kmetijske površine na področju Sela in Dovce, jih drobi, uniči dostope do kmetijskih površin in povozi poljske poti, kar je prav tako nedopustno in je opisano v nadaljevanju. Zato varianta V4 ni sprejemljiva.

Od vseh predlaganih variant je Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo, kot najustreznejšo predlagalo varianto V0 (rekonstrukcija po obstoječi cesti) in takoj za njo V7, ki poteka najbližje naselju, ima najkrajši, najbolj smiseln in optimalen potek in najmanj posega v kmetijska zemljišča. Preostale predlagane variante V1, V4, V5 in V6 so z vidika varovanja kmetijskih zemljišč za kmete in Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo nesprejemljive (Dopolnitev smernic št. 350-40/2017/14 z dne 19. 12. 2019, stran 18.). Predlagane variante; V1, V4, VS in V6; so variante, ki so začrtane v najboljše velikolaške travnike in njive. Začrtal jih je človek, ki ne ve, kaj je in kaj pomeni in čemu služi dobra njiva ali travnik, koliko let nastaja rodna zemlja (4,5 milijarde let), ki jo on z eno potezo po zemljevidu spremeni v asfalt, ki nima nobenega učinka na skupno pretočnost in varnost glavne ceste G2-106 kot celote in ni v nobeno korist prebivalcev Velikih Lašč. O posegih v kmetijsko zemljo ne morejo odločati tisti krajani Velikih Lašč, ne glede na izobrazbo, ki vidijo le zaščito svojega lastnega egoističnega interesa, oškodovanja dobrobiti in kvalitete življenja drugih pa ne, ki od kmetijske zemlje ne živijo, ki niso od nje neposredno življenjsko odvisni, ki nimajo prav nobenega čuta, kakšno enkratno in nenadomestljivo vrednoto predstavlja en hektar njive ali dobrega travnika. O posegih na kmetijsko zemljo tudi ne morejo odločati strokovnjaki na državnem nivoju ali načrtovalci tras v raznih firmah, ki do kmetijske zemlje nimajo nadvse spoštljivega odnosa. Za kmeta predstavlja in pomeni kmetijska zemlja, dobra njiva ali travnik, obstoj in preživetje na tem kmetijskem področju, Zato je potrebno vsako dobro njivo in travnik zaščititi pred trajno degradacijo, pozidavanjem in spreminjanjem v obvoznice in asfalt. O tem ne more biti diskusije, pregovarjanja, niti ne more biti o tem nobenega kompromisa.

Trasa V1 je v celotni trasi začrtana je čez najlepše velikolaške njive in travnike, V4, V5 in V6 pa v polovici svoje trase in vse te trase so za kmete in za velikolaško okolje povsem nesprejemljive, ker nepovratno in enkrat za vselej uničijo kmetijsko zemljo, od katere živijo profesionalni kmetje, od česar živijo krajani, ki se profesionalno ali drugače ukvarjajo v velikolaškem okolju s kmetijstvom in ki vzdržujejo obdelano in poseljeno to področje in končno, od česar (od hrane, pridelane na takih plodnih površinah), živi tudi ta, ki je traso V1, V4, VS in V6 začrtal, ne da bi pomislil, kaj je narisal in kaj to pomeni za prebivalce Velikih Lašč in zanj. Pomeni žalitev zdravemu kmečkemu razumu. Kdor živi od kmetijske zemlje, razmišlja modro, preudarno, trezno in na dolgi rok, na zelo dolgi rok, ki presega življenjsko dobo enega rodu. Človek, ki je te trase zarisal v brazde njiv, ne razmišlja v dobro in v korist vseh ljudi, niti v dobro narave. On rešuje problem pretočnosti republiške ceste, ščiti svoje ozke interese in se ne ozira na vse drugo.

Kmetijskih površin je v okolici Velikih Lašč omejeno število hektarjev. Dobrih površin, primernih za oranje, njiv, je le del teh površin, ostalo so travniki, Tudi dobrih travnikov je omejeno mnogo. Zato so profesionalni kmetje prisiljeni najemati obdelovalne površine v radiju 10 kilometrov in več od lokacije kmetije na robu Velikih Lašč. To pomeni v praksi obdelovanje površin na lokacijah; Turjak, Rob, Mohorji, Adamovo, Karlovica, Črni potok, Ponikve, Videm Dobrepolje, Kompolje, Cesta, kar vse draži kmetijsko proizvodnjo, zmanjšuje konkurenčnost, jemlje zaslužek, ogroža preživetje profesionalnega kmeta in sili v opuščanje dejavnosti drugih, ki se s kmetijstvom ukvarjajo ljubiteljsko in iz čistega veselja in ljubezni do obdelovanja zemlje po službi. Vsi ti ljudje ohranjajo kulturno kmetijsko krajino obdelano, se borijo proti zaraščanju, pridelujejo hrano in prispevajo k samooskrbi. Brez njih bi bila ta krajina slab gozd, poseljen z divjadjo. Kdor uničuje z asfaltom kmetijske površine, ruši vse našteto. Nesmiselno je zato pred domačim pragom, na robu naselja Velike Lašče kmetijske površine spreminjati v asfalt in se nato voziti 10 km daleč, da bi si nadomestil pred nosom asfaltirane najboljše njive in travnike! To je skregano z zdravim razumom.

Kmetijske površine so v primerjavi s konkurenco v EU, pri nas v Sloveniji, posebej pa na našem področju, že sedaj premajhne in preveč razdrobljene. Perspektiva in pot k cenovni konkurenčnosti je zlaganje kmetijskih površin v večje površine, velike vsaj hektar ali nekaj hektarjev. Manjše površine od hektarja so prezamudne za obdelavo. Zato so vse nadaljnje delitve že tako majhnih njiv in travnikov samomor za cenovno konkurenčnost velikolaškega kmeta na prostem svetovnem trgu. Obvoznica s svojim posegom v kmetijske površine povzroča ravno to; kmeta napravi manj konkurenčnega, mu podraži pridelavo in mu celo odvzame osnovno sredstvo, od katerega živi, kmetijsko zemljo in jo spremeni v asfalt. To je nedopustno in nesprejemljivo.

Poleg tega se pri vseh predlaganih variantah obvoznice ne upošteva rešitev problematike poljskih poti in dostopa do kmetijskih površin. Sedaj je ta problematika rešena s poljskimi potmi, ki so javno dobro. V kolikor se te poljske poti povozi z obvoznico ali jih razdeli, preseka, če se razdeli in razdrobi kmetijske površine z obvoznico, se pojavi hud problem dostopa latnikov kmetijskih površin do lastnih razdrobljenih parcel. Poleg obvoznice bi morala zaradi tega levo in desno od te, potekati še javna poljska pot v celotni dolžini, kar razširi traso obvoznice na dvojno širino! To pomeni dodatne površine, ki se spreminjajo iz dobrih njiv in travnikov v poljske poti zaradi reševanja dostopa kmetom do parcel. Za to je dolžna poskrbeti država, ki načrtuje obvoznico. Nobena od predlaganih variant ne nakazuje načina rešitve in ne omogoča enostavne rešitve te problematike, brez da se dodatni hektarji njiv in travnikov zaradi preureditve v javne poljske poti ne bi dodatno nepovratno uničili.

Zato zahtevamo vsi profesionalni kmetje, vsi lastniki kmetijskih zemljišč na trasah V1, V4, V5 in V6 in vsi ljudje s čutom za vrednoto in pomen kmetijskih površin v okolici Velikih Lašč umik vseh variant obvoznic raznih, ki kakorkoli in kjerkoli (Velike Lašče, kot tudi Ribnica, Kočevje, Škofljica) nepremišljeno uničijo, razpolovijo, razrežejo, razdrobijo ali kakorkoli drugače trajno degradirajo rodno zemljo najvišje kvalitete, kot jo premore to velikolaško, sicer ne preveč bogato kmetijsko področje! Posegajte z asfaltom v njive in travnike najvišje kvalitete na območju Velikih Lašče je nedopustno. To je za nas, kot staroselce Velikih Lašč, kot tudi za vse, ki čutijo in živijo od zemlje, smrtni greh. Tega ne bomo dovolili ne kmetje, ne kdorkoli pri zdravi pameti iz Velikih Lašč, ki mu Vlada RS ponuja tako nespametne rešitve problematike G2-106 preko uničevanja kmetijskih zemljišč. Zato, niti pod razno ne dovoljujemo nikakršnega posega z obvoznico na najboljše velikolaške njive in travnike.

Načrtovalce opozarjamo, da bomo uporabil vsi, ki bi bili prizadeti s takim nerazumnim posegom, vsa dovoljena pravna in ostala sredstva za obrambo proti uveljavitvi variante obvoznice VI, V4, V5 in V6, ki so za nas nesprejemljive, ker za svojo uresničitev potrebuje trajno degradacijo še tistih nekaj dobrih njiv in travnikov, ki jih okolica Velikih Lašč premore! Verjamemo tudi, da pristojni državni organi, zadolženi za kmetijstvo, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo, k tem variantam ne bodo dali ustreznega soglasja, saj bi s tem pokazali, da ne vedo, kaj delajo in da si ne zaslužijo biti na poziciji, kjer bi se morali postaviti v bran ohranjanju poseljenosti podeželja, kmetom in se boriti za ohranjanje rodne zemlje prvotnemu namenu. Vsi pristojni organi in Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za kmetijstvo, bo s tem protestnim dopisom uradno seznanjeno in pričakujemo, da stopi v bran ohranitvi kmetijskih površin v Velikih Laščah za nadaljnje rodove.

Sklep: Variante V1, V4, V5 in V6 za kmete in prebivalce velikolaškega okoliša, ki imajo čut za trajno vrednoto, kar kmetijska zemljišča so, niso sprejemljive, saj V1 v CELOTNI DOLŽINI TRASE, V4, V5 in V6 PA V POLOVICI SVOJE TRASE posega na najboljše kmetijske površine in jih trajno degradira in nepovratno uniči!

To je za ta kmetijsko — živinorejski okoliš Velikih Lašč nesprejemljivo in povsem nedopustno. Prav tako je to nedopustno s stališča samooskrbe te države z doma pridelano hrano, z vidika ohranjanja poseljenosti podeželja in boja proti zraščanju kmetijskih površin. Nujno potrebno je ohranjati najboljše kmetijske za površine v predelu, kjer je kmetijska dejavnost osnova za ohranjanje poseljenosti in vzdrževanje kulturne krajine. Na te trase so bile že v preteklosti podane kritike o nedopustnosti poseganja na kmetijske površine, v preteklosti so že bile zavrnjene, zaradi vsega tega zahtevamo trajno umaknitev predlogov, ki okolišu, kmetom in prebivalcem Velikih Lašč in Republike Slovenije škodujejo, namesto da jim koristijo.

Variante V1,V4, V5 in V6 niso sprejemljive in niso vredne nadaljnjih obravnav.

**Stališče:** Izraženo je nasprotovanje variantam V1,V4, V5, V6 in VC, ker preveč posegajo na kmetijske površine. Pripomba je že upoštevana, saj te variante v ŠV/PIZ niso bile predlagane za najustreznejšo rešitev.

Glede na mnenje MKGP (Direktorata za kmetijstvo), ki navaja, da varianta V7 ni sprejemljiva, kot sprejemljivo pa navaja varianto V2.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

Glej tudi stališče do pripombe 3.1.5.

### Janez Žužek

Smo družinska kmetija, torej je logično, da smo še bolj vezani na zemljo, saj od nje živimo. Za dve generaciji, 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 v Velikih Laščah, ki ni v naselju ampak na periferiji.

Zato so vse trase razen rekonstrukcija V0 za nas nesprejemljive. Vse rešitve ne pripomorejo k pretočnosti prometa Ljubljana —Kočevje, dolgoročno to zagotovi le hitra cesta.

Vse prinesejo s seboj ogromno negativnih učinkov, ki si jih noben kmet ne želi:

* cesta v neposredni bližini hleva
* otežena obdelava lastnih in najetih zemljišč
* problemi z blatom na cestišču
* otežen dostop do zemljišč in gozdov
* onemogočena in otežena paša in pregon živali
* že tako razdrobljena zemljišča se bodo še dodatno razdelila
* nevarnost, da živali iz hleva ali pašnika uidejo na cesto-nevarnost prometnih nesreč
* divjad tu vsakodnevno prehaja
* obvoznica predstavlja uvajanje dodatnega prometa in hrupa v naselje, ki bo v oklepu med dvema cestama
* promet se bo le delno preusmeril, saj bodo prebivalci , ki so vezani na cesto proti Novi vasi, Svetemu Gregorju in Ulaki 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, kdo od njih si želi sprehoda ob prometni cesti.

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. Ohranimo okolje, kakršnega imamo in smo hvaležni zanj, tudi za prihodnje rodove.

Predlogi:

* rekonstrukcija obstoječe ceste V0
* možna trasa ob železniški progi, ki ne uničuje kmetijskih zemljišč, ne povzroča dodatnega hrupa v naselju in reši problem od Lašč do Turjaka.

**Stališče:** Pripomba se smiselno upošteva. Varianta V0 je bila po vseh vidikih ocenjena kot najslabša od vseh variant, kot neprimerna s funkcionalnega in okoljskega vidika ter zato v celoti kot neprimerna.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

### Krajan

Z opcijo V7 se vsekakor ne strinjamo, saj poteka preblizu naselja oz. hiše, glede na smernice pa bi morala trasa potekati čim dlje od obstoječega naselja Velike Lašče. Poleg tega trasa V7 poteka čez parcelošt. 1622/1 k.o. 1717, ki je v sklopu zaščitene kmetije in po dejanski rabi spada pod najboljša kmetijska zemljišča z bonitetno oceno 46. V primeru gradnje obvoznice čez to parcelo bi utrpeli veliko izgubo, saj nam kmetijstvo prinaša večji delež za preživetje.

### Krajan

Po smernicah za načrtovanje obvoznice v Velikih Laščah je bilo rečeno, da se trasa obvoznice umesti čim bolj stran od obstoječega naselja Velike Lašče. Varianta V7 je v nasprotju s tem, saj je najmanj oddaljena od naselja. Po smernicah je bilo tudi zagotovljeno, da se trasa spelje naprej na zemljišča nekmetijske rabe, kar pa varianta V7 definitivno ni, saj poteka čez 4,515 ha najboljših kmetijskih zemljišč, v primerjav z opcijami VC in V4, ki imata 3,626 ha in 3,862 ha najboljših kmetijskih zemljišč.

**Stališče k pripombama 3.5.3 in 3.5.4:** V7 in V2 imata zaradi poteka v bližini naselja razmeroma majhen poseg na kmetijska zemljišča. Varianta V4, ki povzroči manjšo zasedbo kmetijskih zemljišč, se v ŠV/PIZ ni izkazala kot najprimernejša, saj je vidik poseganja na kmetijska zemljišča zgolj ena od zahtevanih vsebin primerjave. Predlog najustreznejše variante v ŠV/PIZ mora namreč slediti rezultatom vrednotenja s prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in ekonomskega vidika.

Glede na mnenje MKGP (Direktorata za kmetijstvo), ki navaja, da varianta V7 ni sprejemljiva, kot sprejemljivo pa navaja varianto V2.

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ, bo ponovno preverjena celovita posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina.

### Skupina krajanov

Podpisani variantam V6, VC, V1 in V5 popolnoma nasprotujemo zaradi naslednjih razlogov:

* V6, VC, V1 potekajo po kmetijskih zemljiščih, kateri lastniki smo in so z vidika varovanja kmetijskih zemljišč popolnoma nesprejemljive. V primeru realizacije katerekoli od zgoraj naštetih variant se delu zemljišča, ohranjenega kljub izgradnji, zaradi premajhne površine in že tako neustreznega naklona, ki ga zdaj delno obvladujemo s terasami, popolnoma razvrednoti vsa dosedanja vrednost. Naša kmetija že od leta 1893 predstavlja pomemben doprinos velikolaškemu kmetijstvu, danes pa je ena od le petih v celih Velikih Laščah, kjer še redimo živino. Izgradnja obvoznice po teh variantah bi bila tako skregana z vso kmetijsko politiko, z našimi prizadevanji in s prizadevanji občine ter države za večjo samooskrbnost; že l. 1890, ko se je gradila železnica mimo Velikih Lašč, se je ta vidik upošteval, zato bi bilo nesprejemljivo, da se zanemari vse dosedanje napore za ohranjanje primernega okolja za obdelovanje.
* V primeru umestitve katere od variant V6, VC, V1 in V5 bi bila nadomestitev zemljišč, ki bodo odvzeta ter popolnoma razvrednotena in neuporabna, nemogoča, saj je nakup kmetijskega zemljišča v Velikih Laščah nemogoč, voziti se več 10 km stran do drugih kmetijskih površin pa bi bilo popolnoma brezumno tako iz ekonomskega vidika kot z vidika zdravega razuma.
* Variante se približajo hiši, ki je zaščitena kot profana stavbna dediščina, hkrati pa je neposredna bližina v nasprotju s smernicami NIJZ in Občine Velike Lašče, ki stremijo k odmaknjenosti ceste od že obstoječega naselja.

Tudi z V4 se ne strinjamo, saj utrpimo izgubo enega hektarja lastnih površin ter površin, ki jih imamo trenutno v najemu. Tudi v primeru V7 izgubimo del parcele pri Sveti Trojici.

Predlagamo, da se resno razišče možnost gradnje obvoznice od Turjaka do Retij po trasi, ki bi bila za kmetijstvo neprimerna, npr. po gozdu, kjer obdelava za potrebe kmetijstva ni možna.

**Stališče:** Izraženo je nasprotovanje variantam V6, VC, V1 in V5 zaradi poseganja na kmetijske površine.

Pripomba je že upoštevana, saj variante VC, V1, V4, V5 in V6 v ŠV/PIZ niso bile predlagane za najustreznejšo rešitev. Varianti V7 in V2, ki sta na območju Velikih Lašč identični, sta na tem odseku z vidika poseganja na kmetijska zemljišča ocenjeni kot najprimernejši, saj v najmanjši meri glede na ostale variante (razen V0) posegata na površine najboljših kmetijskih zemljišč.

Predlog, da se trasa načrtuje zgolj po gozdnih zemljiščih, ni uresničljiv, saj je treba obvoznico navezati na obstoječo glavno cesto in na naselja.

**4 ZAKLJUČNE UGOTOVITVE**

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

Glede na odklonilen odziv Občine Velike Lašče in odklonilne odzive dela javnosti, prejete v času javne razgrnitve ŠV/PIZ bo preverjena posodobitev cestne povezave na 3. a razvojni osi Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina, z vzpostavitvijo neprekinjene zveze na osi jug-sever in neprekinjenega vključevanje na povezavi zahod-vzhod ter z navezavo na TEN-T koridorje. Posodobitev naj bi obsegala tako nove poteke tras (območje Turjaka, Velikih Lašč, Žlebiča, Kočevja, Ribnice in Ponikve) kot rekonstrukcije in druge ukrepe (območja Škofljica-Rašica, Retje-Žlebič in Livold-Petrina). S temi načrtovanimi ukrepi se naj bi spremenila tudi povezovalna vloga ceste, ki se nanaša na generiranje prometa iz dveh razvojnih koridorjev ter  bistveno izboljšali njeni prometno tehnični elementi.

**Glede na navedeno se zaključi postopek priprave DPN za obvoznico Velike Lašče, v nadaljevanju pa bo sprejeta odločitev o prioritetah in dinamiki priprave DPN za celovito posodobitev 3. a razvojne osi.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Georgi BANGIEV** |  | **Monika PINTAR MESARIČ** |
| **GENERALNI DIREKTOR**  **DIREKTORATA ZA PROSTOR, GRADITEV IN STANOVANJA** |  | **GENERALNA DIREKTORICA**  **DIREKTORATA ZA KOPENSKI PROMET** |