



**Stališča in pojasnila do pripomb in predlogov
podanih v času javne razgrnitve dopolnjenega
občinskega podrobnega prostorskega načrta
za območje VE1/179 – parkirišče Obirc**

Izdelovalec OPPN:

S7 inženiring d. o. o., Stari trg 35, 3320 Velenje

V sodelovanju z naročnikom OPPN Komunalno podjetje

Velenje d.o.o., Koroška cesta 37/b, 3320 Velenje in

pripravljalcem Mestno občino Velenje. Titov trg 1, 3320
Velenje

Št. projekta: S7-0417-23

**Javna razgrnitev je potekala od 27. 02. 2025 do 31. 03.
2025 v prostorih Urada za urejanje prostora na Mestni
občini Velenje.**

**Javna obravnava je bila 19. 03. 2025 ob 16. uri v prostorih
Centra Nove v Velenju**

Pripravljaivec izvedbenega prostorskega akta – Mestna občina Velenje, je skupaj z načrtovalcem prostorske ureditve – družbo S7 inženiring d. o. o., Stari trg 35, 3320 Velenje v sodelovanju z naročnikom OPPN Komunalno podjetje Velenje d.o.o., Koroška cesta 37/b, Velenje pripravil stališča oz. odgovore na pripombe in pobude podane v času javne razgrnitve.

Zaradi izdelave nove HŠ študije - (HIDROLOŠKO HIDRAVLICNI ELABORAT št. EL 23/02-D1, Celje, oktober 2023, julij 2024, oktober 2025) se stališča pripravijo z manjšo zamudo.

STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV PODANIH V ČASU JAVNE RAZGRNITVE IN NA JAVNI OBRAVNAVI

1) Občan na naslovu, Črnova 35b, 3320 Velenje

Pripomba prejeta na MO Velenje, dne 26. 3. 2025

Predvidena ureditev območja načrtuje spremembe in posege tudi na našem zemljišču. Na predstavitvi je bilo večkrat izrečeno, da OPPN zajema samo ureditev rdeče-črtnega območja (vidno na slikah na straneh 6 in 17 OPPN), s čimer se nikakor ne moremo strinjati. Dokument namreč predvideva tudi urejanje vodne struge na našem zemljišču, vključno z odstranitvijo premostitve 2.

Na podlagi javno dostopne dokumentacije Občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN_25) in hidrološko-hidravličnega elaborata (EL 23/02, oktober 2023) smo seznanjeni, da načrtovana ureditev območja predvideva odstranitev premostitve 2 čez potok Trebušnica, ki predstavlja dostop do naše nepremičnine.

Ne nasprotujemo gradnji parkirišča, vendar ne moremo sprejeti odstranitve premostitve 2 brez zagotovitve ustrezne nadomestne rešitve. Kot lastniki nepremičnine zahtevamo:

a) Ponovno postavitve mostu na istem mestu ali vzporedno, zahodno od trenutne lokacije.

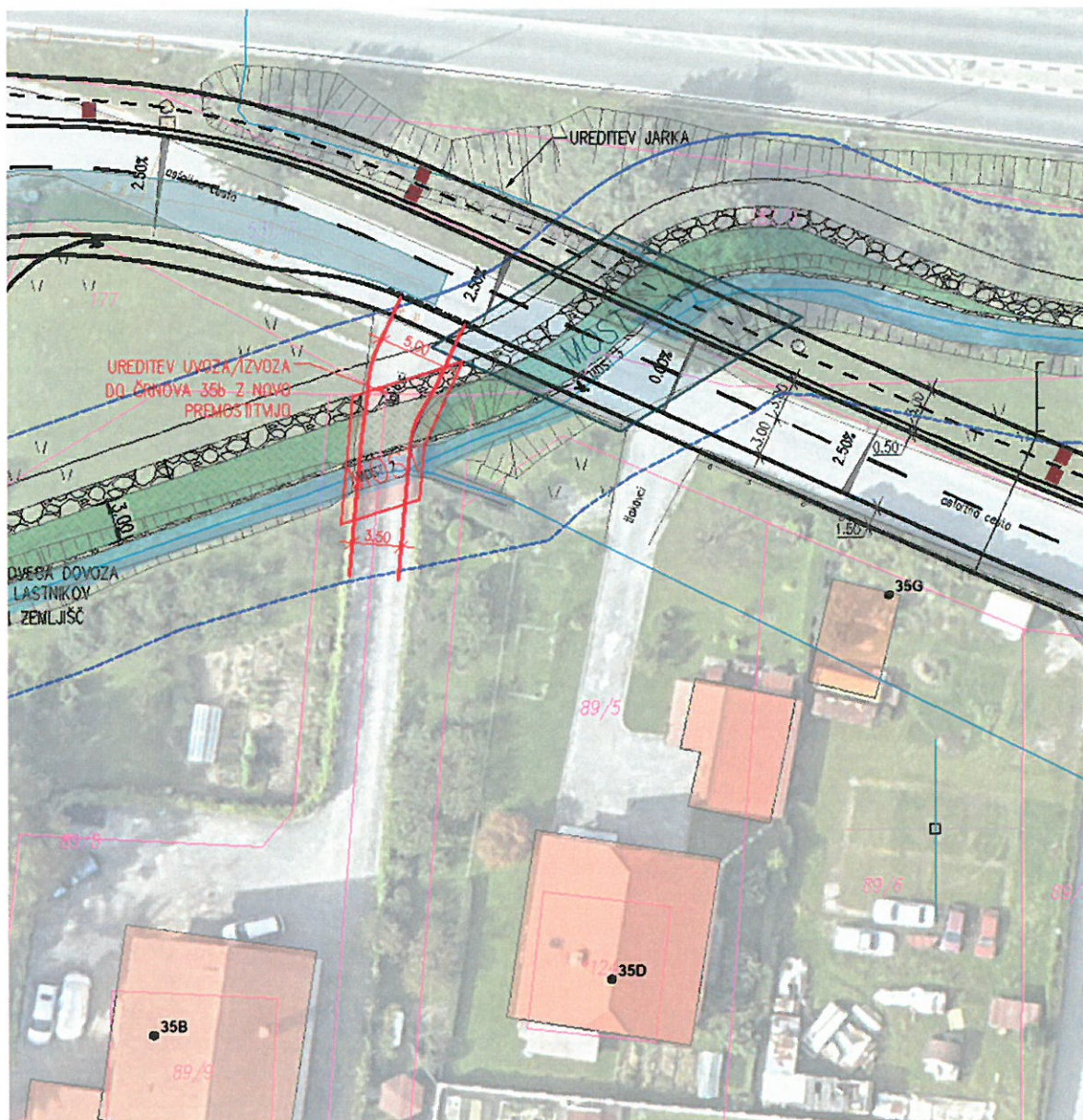
STALIŠČE: pripomba se upošteva

ODGOVOR na pripombo št. 1 a):

Ureditev obravnavanega dovoza v strokovni podlagi (Izgradnja parkirišč s pripadajočo ureditvijo za območje OPPN 2 (Parkirišče Camlek) – IDZ, št. proj. 082/2023, KP Velenje, september 2023), izdelani za potrebe priprave OPPN, je bila prikazana shematsko, saj je podrobnejša obdelava predvidena v nadaljnjih fazah projektiranja.

V skladu z zahtevo lastnikov se spremeni način priključevanja stanovanjske stavbe na naslovu Črnova 35b na rekonstruirano javno pot JP 950492:

- predvidi se rekonstrukcija obstoječe premostitve čez Trebušnico z rekonstrukcijo dovoza širine 3.50 m v obstoječi trasi na razdalji potrebni za izvedbo višinske navezave na rekonstruirano premostitev in rekonstruirano javno pot
- predvidi se izvedba cestnega priključka z uvozom preko poglobljenega robnika, kot priključevanja 90° (dovoljen odstop $\pm 15^\circ$), širina dovoza 3.50 m (predvidi se razširitev dovoza na 5.00 m v območju priključevanja na javno cesto), v skladu s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/09, 109/10 – ZCes-1 in 132/22 – ZCes-2).



- b) Izgradnjo mostu, ki bo pravokoten na Trebušnico in pravokotno na javno cesto na naši parceli 177, kar bi omogočalo varen in neposreden dostop do naše nepremičnine.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 1 b):

Pripomba upoštevana, glej odgovor na pripombo št. 1a.

- c) Zagotavljanje ustrezne prepustnosti mostu vsaj za pretok Q100, skladno s hidrološko-hidravličnimi zahtevami.

V primeru odstranitve premostitve 2 bi bil naš dostop do nepremičnine otežen oziroma onemogočen, kar bi predstavljalo poseg v naše lastninske pravice. Nesprejemljivo je, da bi bili prisiljeni uporabljati dostop prek sosedove parcele, kar ni ustrezna rešitev. Prav tako ni sprejemljiv dostop na cesto pod kotom 45 stopinj preko pločnika za pešce, takoj za mostom.

Po Zakonu o urejanju prostora in Odloku o Občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Velenje (Ur. vestnik MOV, st. 2/2020, 7/2020) morajo prostorski akti upoštevati obstoječe pravice lastnikov nepremičnin, vključno z dostopom. Prav tako po Zakonu o urejanju prostora (ZPNačrt, Uradni list RS in posega v lastninsko pravico, kar je v nasprotju s 33. členom Ustave Republike Slovenije.

Naše dovoljenje za most in priklop na javno cesto predstavlja pravno zavarovano pravico, ki jo predlagana ureditev krši brez ustrezne nadomestne rešitve.

Predlagani (skiciran) čez sosedovo zemljišče ter priklop pod kotom 45 stopinj na obnovljeno javno pot JP 950492 ne ustreza minimalnim prometnim standardom iz Pravilnika o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05), kar predstavlja tveganje za prometne nesreče.

STALIŠČE: pripomba se upošteva

ODGOVOR na pripombo št. 1 c):

Glej odgovor na pripombo št. 1 a) in 1 b).

d) Zahtevamo izvedbo prometne študije za ovrednotenje varnosti predlaganega priklopa.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 1 d):

V skladu s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/09, 109/10 – ZCes-1 in 132/22 – ZCes-2) se prometna analiza priključka za individualni priključek v naselju in za individualni priključek na cesti s PLDP < 5000 ne zahteva.

e) Poleg tega predlagana rešitev z dovozom preko sosedovega zemljišča ni zajeta v Hidrološko hidravlično študijo.

V praksi bi tak dovoz ob poplavah bil neprevozen, ker je to prelivno območje zaradi premajhnega premera vkopane cevi. V kolikor pa bi se nivo ceste zvišal, bi predstavljal zajezev, povečalo bi se poplavljanje stanovanjskih objektov Črnoje 35d, 35a in 35c.

STALIŠČE: se smiselno upošteva

ODGOVOR na pripombo št. 1 e):

Študija je območje modelno in rezultatsko zajela, kar je razvidno iz tehničnega poročila. Niveleta dovozne poti se ohranja na nivoju trenutnega terena. V primeru Q100 je celotno območje že sedaj poplavljen, v načrtovanem stanju se stanje izboljšuje, ne pa tudi rešuje. Glavna težava je dolg kanaliziran odsek levega pritoka Trebušnice, ki pa je precej izven meja OPPN, rešitev te problematike presega konkretni OPPN. Z razširitvijo struge Trebušnice stanje kot rečeno izboljšujemo in nikakor ne poslabšujemo.

f) Poleg tega predlagana ureditev OPPN_25 vključuje:

• Širitev desne brežine vodotoka Trebušnica v dolžini 170 m z inundacijsko bermo in kamnito zložbo.

Od tega poteka struga Trebušnice 30m po našem zemljišču u parcele 89/4. (stran 46 dokumenta). Predvidoma bi se izvedla po OPPN tudi širitev samo desne brežine vodotoka Trebušnica v dolžini 170 m kamnito zložbo pod 45 stopinj, kar bo bistveno vplivalo na erozijo druge – leve brežine vodotoka (stran 45 dokumenta). Urejanje tega vodotoka je potrebno urejati celostno z obeh strani potoka. Naš predlog je kamnita zložba celostno tudi po levi strani pod bolj strmim kotom, da nebi bilo dodatne erozije.

Zahtevamo, da Mestna občina Velenje:

Upošteva naše pripombe in revidira OPPN_25 z zagotovitvijo neposrednega dostopa do naše nepremičnine. Upošteva naše pripombe glede urejanja vodotoka Trebušnice po obeh straneh struge na parcelni številki 89/4.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 1 f):

Stališče glede vodnogospodarske ureditve ni pravilno. S širitvijo desne brežine se gladine poplavnih voda znižujejo in s tem manjša škodni potencial. Nemogoče je da bi bila zaradi tega leva brežina bolj ogrožena. Težava so tudi zahteve zavoda za ribištvo kjer dovoljujejo izvedbo zavarovanj izključno na najnujnejših odsekih. Ker v levo brežino ne posegamo ne moremo ustrezno obrazložiti nujnosti 170m nove toge ureditve.

2) Občana na naslovu, Črnova 35d, 3320 Velenje**Pripomba prejeta na MO Velenje, dne 27. 3. 2025**

- a) V OPPN-ju kot najprimernejšo rešitev navajate navezavo parkirišča preko obstoječih kategoriziranih cest JP 950492 in LC 450011 na G1-4/1261 preko obstoječega semaforiziranega križišča, čemur nasprotujemo, ker se nam zdi ta dostop v celoti neprimeren. Dovoz za tovorni promet bi moral potekati preko samostojnega dovoza iz glavne ceste (novo križišče pri izvozu za Bevče), kar bi nam stanovalcem omogočalo bivanje v stanovanjskem in ne v industrijskem okolju, prebivalcem Bevč pa normalno vključevanje na glavno cesto. Prebivalci smo že vrsto let zaradi novo nastalega neurejenega parkirišča deležni hrupa, umazanije in ogrožanja varnosti zaradi vožnje tovornih in osebnih vozil. **Poleg vsega omenjenega to križišče tehnično ne ustreza dostopu vlačilcev s priklopniki 12m dolžine**, kot ga prikazuje študija, saj so trije pasovi iz naše strani in ne dva kot sta prikazana.

STALIŠČE: se poda pojasniloODGOVOR na pripombo št. 2 a):

Projektni pogoji Ministrstva za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo, Območje Celje; št. 37167-2387/2017/4 iz dne 05.10.2017, pridobljeni na podlagi projekta IDP Izgradnja parkirišča za tovorna vozila in avtobuse v naselju Bevče, št. proj. 75/9/2017, GHC Projekt, september 2017 določajo naslednje:

- V idejni zasnovi so bile predvidene štiri variante ureditve novih oziroma uporabe obstoječega križišča, kjer je za vse bila izdelana prometna analiza. Iz prometne analize se je tako ugotovilo, da obstoječe štirikrako semaforizirano križišče s posebnimi pasovi za zavijanje v levo na GPS nudi zadostno prepustnost ob koncu planske dobe (2037) in je najboljša in obstoječa rešitev.
- Kakršnokoli novo križišče prav tako ne bi bilo skladno s 3. odstavkom 9. člena Pravilnika o cestnih priključkih na javne ceste, saj je najmanjša oddaljenost med priključki zunaj naselja odvisna od kategorije ceste in projektne hitrosti in mora biti večja od dvakratne zaustavitvene razdalje, določene s 3. odstavkom 18. člena Pravilnika o projektiranju cest.

Na grafičnih podlagah je obstoječe križišče prikazano na podlagi geodetskega posnetka in stanja v naravi. Krak križišča G1-4/1261 Velenje – Črnova in lokalne ceste LC 450 011 (Zg. Črnova - Sp. Črnova) ima na lokalni cesti 2 pasa za vključevanje na G1-4/1261 (1 pas za vožnjo naravnost in zavijanje desno v smeri Celja ter 1 pas za zavijanje levo v smeri Velenja) ter 1 vozni pas za vožnjo iz G1-4/1261 na lokalno cesto.



Urejanje križišča G1-4/1261 Velenje – Črnova in lokalne ceste LC 450 011 (Zg. Črnova - Sp. Črnova) ni predmet izdelanih strokovnih podlag. V strokovnih podlagah se ureja priključek javne poti JP 950492 (Odcep Lesnjak) na lokalno cesto LC 450 011 (Zg. Črnova - Sp. Črnova), kjer je tudi meja obravnave.

b) Nasprotujemo projektni rešitvi dovoza do naslova Črnova 35b, kot optimizacijo števila potrebnih premostitev čez Trebušnico. Z rešitvijo se ne strinjamo in ne bomo soglašali z uporabo našega zemljišča za začasen ali stalen dovoz do naslova Črnova 35/b, saj imamo na tem področju urejeno parkirišče, ki je že tako premajhno in ga moramo razširiti. Potrebno je najti boljšo rešitev iz tega razloga in zaradi boljšega pretoka, ki ne bo povzročal ob večjih padavinah zastajanje vode na naši parceli. Prav tako predlog rešitve z dovozom preko našega zemljišča ni zajet v Hidrološko hidravlično študijo. V praksi bi tak dovoz ob poplavih bil neprevozen, ker je to prelivno območje zaradi premajhnega premera kopane cevi. V kolikor pa bi se nivo ceste zvišal, bi predstavljal zaježitev, povečalo bi se poplavljanje stanovanjskih objektov Črnove 35d, 35a in 35c, kjer bi nastalo jezero.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

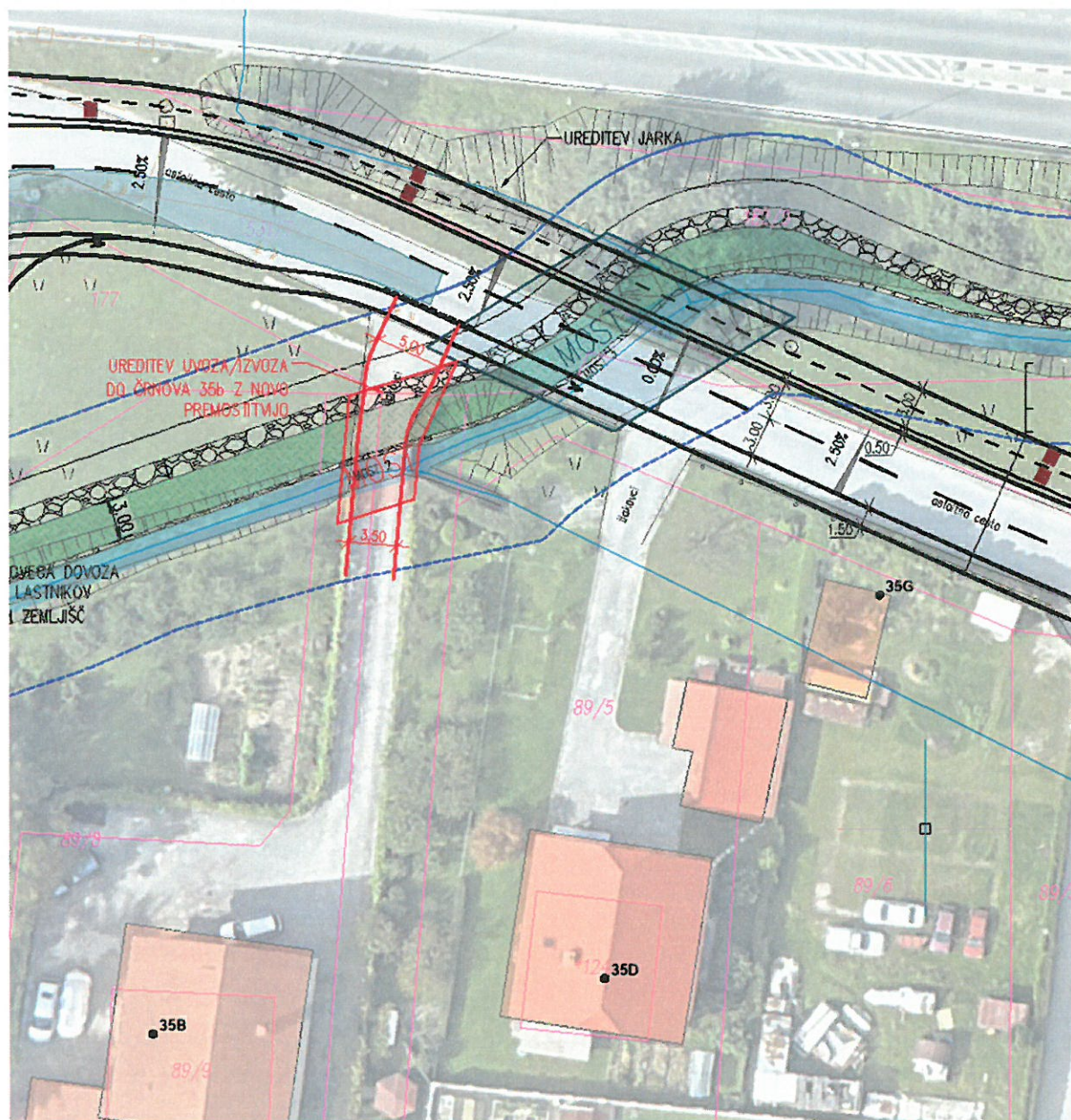
ODGOVOR na pripombo št. 2 b):

Študija je območje modelno in rezultatsko zajela, kar je razvidno iz tehničnega poročila. Niveleta dovozne poti se ohranja na nivoju trenutnega terena. V primeru Q100 je celotno območje že sedaj poplavljeno, v načrtovanem stanju se stanje izboljšuje, ne pa tudi rešuje. Glavna težava je dolg kanaliziran odsek levega pritoka Trebušnice, ki pa je precej izven meja OPPN, rešitev te problematike presega konkretni OPPN. Z razširitvijo struge Trebušnice stanje kot rečeno izboljšujemo in nikakor ne poslabšujemo.

Ureditev obravnavanega dovoza v strokovni podlagi (Izgradnja parkirišč s pripadajočo ureditvijo za območje OPPN 2 (Parkirišče Camlek) – IDZ, št. proj. 082/2023, KP Velenje, september 2023), izdelani za potrebe priprave OPPN, je bila prikazana shematsko, saj je podrobnejša obdelava predvidena v nadaljnjih fazah projektiranja.

V skladu z zahtevo lastnikov se spremeni način priključevanja stanovanjske stavbe na naslovu Črnova 35b na rekonstruirano javno pot JP 950492:

- predvidi se rekonstrukcija obstoječe premostitve čez Trebušnico z rekonstrukcijo dovoza širine 3.50 m v obstoječi trasi na razdalji potrebni za izvedbo višinske navezave na rekonstruirano premostitev in rekonstruirano javno pot
- predvidi se izvedba cestnega priključka z uvozom preko poglobljenega robnika, kot priključevanja 90° (dovoljen odstop $\pm 15^\circ$), širina dovoza 3.50 m (predvidi se razširitev dovoza na 5.00 m v območju priključevanja na javno cesto), v skladu s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/09, 109/10 – ZCes-1 in 132/22 – ZCes-2).



- c) Zaradi ponavljajočih poplav na parcelah Črnova 35/D in sosednjih, pozivamo občino, da zagotovi in ukrepa v smeri, da se **izboljša pretočnost in zastajanje voda in ne sprejema OPPN**, ki bi to stanje poslabšalo ampak izboljšalo. Nikjer v študiji ni opredeljeno, da bi se v sklopu urejanja infrastrukture uredila tudi regulacija Trebuše - levi pritok, ki priteče od Gradišnika, saj nam to predstavijo grožnjo in nevarnost ob vsakih večjih nalivih.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 2 c):

Glej odgovor na pripombo 2 b)

3) Stanovalci območja Črnova na naslovih:**Paka pri Velenju 79 a, 3320 Velenje,****Črnova 35, 3320 Velenje,****Črnova 35c, 3320 Velenje,****Pripomba prejeta na MO Velenje, dne 28. 3. 2025**

Pozdravljamo namen in pripravljenost Občine, da uredi območje parkirišča Camlek ter smo veseli, da se Občina zaveda nujnosti sanacije trenutnega nemogočega stanja parkirišča. Vendar pa na podlagi naših izkušenj s trenutnim stanjem in predvidenih vplivov, ki jih projekt parkirišča Camlek (namenjen parkiranju tranzitnih in lokalnih tovornih vozil in avtobusov) prinaša, ter na podlagi analiz neskladij z zakonodajnimi zahtevami, želimo izpostaviti ključne razloge in slabosti, ki so sporne in nesprejemljive za lokalno skupnost, na prebivalce katere ta projekt neposredno vpliva.

Ključni razlogi in slabosti:

a) Neprimerna lokacija

Namen projekta je zmanjšati promet tovornih vozil skozi mesto, zato bi bila primernejša lokacija parkirišča bližje hitri cesti ali znotraj industrijske cone, kar je skladno s praksami razvitih držav. Z odprtjem nove hitre ceste pa bo to ravno obratno, vsa tovorna vozila bodo peljala skozi mesto do parkirišča. Lokacija parkirišča bi morala biti skladna z načeli Zakona o cestah (ZCes-2), ki določa prilagoditev načrtovanja lokalnim prometnim potrebam.

Skladno s 6. členom Zakona o urejanju prostora se s trajnostnim prostorskim razvojem zagotavljajo kakovost življenja, pravična, racionalna in učinkovita raba prostorskih potencialov, zemljišč in objektov, dostopnost storitev družbenega in gospodarskega pomena ter usklajena in dopolnjujoča razmestitev dejavnosti v prostoru, kar v primeru izgradnje parkirišča ne bo možno zagotavljati.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 3 a):

Občina razume pomisleke občanov glede izbire lokacije parkirišča Camlek. Lokacijo parkirišča za tovornjake in avtobuse določa že krovni prostorski akt, t.j. OPN MOV (Ur. vestnik MOV, št. 2/2020, 7/2020), ki je bil dne 4.2.2020 sprejet na občinskem svetu Mestne občine Velenje. Z OPN je določena namenska raba prostora PO – prometne površine in vrsta dovoljene dejavnosti: prometna infrastruktura - območje predvidenih parkirišč za tovornjake. OPPN mora slediti usmeritvam nadrejenemu prostorskemu aktu OPN MOV. Vsi nosilci so podali pozitivna mnenja na osnutek OPPN za območje VE1/179 – parkirišče Obirc. Na podlagi mnenja Zavoda RS za varstvo narave št. 3563-0554/2023-2 z dne 8.12.2023 presoje sprejemljivosti vpliva izvedbe v naravo na varovana območja ni treba izvesti.

Projekt parkirišča Camlek je namenjen predvsem urejanju obstoječega stanja in preprečevanju razpršenega parkiranja tovornih vozil v stanovanjskih območjih in ob cestah, kar prispeva k boljši preglednosti, varnosti in urejenosti prostora. S tem se sledi tudi načelu, da se promet usmerja na namensko urejeno površino, opremljeno z ustrežno infrastrukturo.

Občina bo v prihodnosti iskala dodatne ukrepe za zmanjševanje tranzitnega prometa skozi mestno območje, ter spremljala prometne tokove po odprtju hitre ceste.

b) Neustreznost za spalno naselje

Projekt je v nasprotju z določili Zakona o urejanju prostora (ZUreP-3), ki zahteva minimizacijo vlivov na kakovost bivanjskega okolja. Pričakovano povečanje števila težkih vozil, predvsem tovornjakov in avtobusov, bo neizogibno pripeljalo do povečanja hrupa in emisij izpušnih plinov, kar bo negativno vplivalo na kakovost življenja prebivalcev v neposredni okolici.

Predlagana lokacija je bolj primerna za športne dejavnosti (npr. park za kolesarje in skaterje), skladno z Zakonom o športu (Zspo-1), saj območje omogoča dostop s kolesarsko stezo in se nahaja v bližini narave.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 3 b):

Projekt parkirišča Camlek je zasnovan kot urejena, nadzorovana in infrastrukturno opremljena površina, ki nadomešča obstoječe neurejeno stanje, kjer so negativni vplivi že prisotni in manj nadzorovani.

V okviru nadaljnjih projektnih faz (pred izgradnjo) mora projekt skozi dokumentacijo, elaborate in poročila izkazati, da bodo rešitve izpolnjevale bistvene zahteve kot so: zaščita okolja, varnost pri uporabi, zaščita pred hrupom, itd... Le to se rešuje z ukrepi, kot so ustrezna prometna ureditev, omejitev obratovanja, protihrupni ukrepi ter zasaditve zelenih pasov, s katerimi se bo zmanjševal vpliv hrupa in emisij na bližnje območje.

c) Varnostne skrbi

Povečan promet tovornih vozil ogroža varnost otrok, ki se igrajo in kolesarijo na ulici, ter predstavlja tveganje za šolarje, kolesarje in pešce. To je neskladno z zahtevami Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1), ki ščiti ranljive skupine. Povečan promet tovornih vozil bistveno poveča nevarnost, da se pripeti nesreča. Temu pa se želimo za vsako ceno izogniti. Še posebej, ker obstaja možnost lastnega dovoza parkirišča do državne ceste, ki zagotavlja večjo varnost v prometu.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 3 c):

Promet se po obravnavani cesti odvija že v obstoječem stanju, s predvidenimi ureditvami javne poti pa se izboljšuje varnost pešcev in kolesarjev saj so za njih predvidene ločene površine.

Projektne pogoji Ministrstva za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo, Območje Celje; št. 37167-2387/2017/4 iz dne 05.10.2017, pridobljeni na podlagi projekta IDP Izgradnja parkirišča za tovorna vozila in avtobuse v naselju Bevče, št. proj. 75/9/2017, GHC Projekt, september 2017 določajo naslednje:

- V idejni zasnovi so bile predvidene štiri variante ureditve novih oziroma uporabe obstoječega križišča, kjer je za vse bila izdelana prometna analiza. Iz prometne analize se je tako ugotovilo, da obstoječe štirikrako semaforizirano križišče s posebnimi pasovi za zavijanje v levo na GPS nudi zadostno prepustnost ob koncu planske dobe (2037) in je najboljša in obstoječa rešitev.
- Kakršnokoli novo križišče prav tako ne bi bilo skladno s 3. odstavkom 9. člena Pravilnika o cestnih priključkih na javne ceste, saj je najmanjša oddaljenost med priključki zunaj naselja odvisna od kategorije ceste in projektne hitrosti in mora biti večja od dvakratne zaustavitvene razdalje, določene s 3. odstavkom 18. člena Pravilnika o projektiranju cest.

Predvidena ureditev parkirišča Camlek in spremljajoče prometne ureditve pomenijo izboljšanje obstoječega stanja, saj se bo promet organiziral bolj pregledno in varno.

Projekt je bil usklajen s pristojnimi nosilci urejanja prostora in temelji na strokovnih prometnih analizah.

Izgradnja novega neposrednega priključka na državno cesto ni dopustna, saj ne bi bila skladna s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste, glede minimalnih razdalj med priključki in varnostnih zahtev.

Občina bo po izgradnji parkirišča spremljala prometno varnost in po potrebi uvedla dodatne ukrepe za umirjanje prometa in s tem izboljšanje varnosti vseh udeležencev.

d) Poplavna nevarnost

V zvezi z načrtovano izgradnjo parkirišča in z njo povezanimi poplavnimi tveganji, želimo izpostaviti naslednje pomisleke in predloge, ki temeljijo na relevantni zakonodaji ter na dosedanjih izkušnjah, povezanim s poplavami na tem območju.

- **Neprimerna lokacija zaradi poplavne nevarnosti**

Lokacija za izgradnjo parkirišča ni primerna tudi zaradi tveganja poplav. Že ob vsakem močnem nallivu prihaja do poplavljanja gostilne „Na hofu“, kleti, gospodarskega poslopja in njive stanovalce na naslovih Črnova 35 in 35c in poplavljanje lokalne ceste za Laze. Malo pa je manjkalo do zalitja tudi stanovanja na Črnova 35c zaradi pritoka vode iz lokalne ceste za Laze. Ob asfaltiranju te velike površine in nasutju bo odtekanje vode še počasnejše, priliv vode pa večji, kar bo povečalo nevarnost poplav ter posledično tudi pogostejše nastajanje gmotne škode. Glede na vedno hujše vremenske ekstremne pojave je takšno tveganje nesprejemljivo.

- **Pomanjkljivosti študije podjetja Provog**

Študija podjetja Provog navaja, da območje predvidenega parkirišča deloma spada v mali razred poplavne nevarnosti, kar se je v praksi izkazalo za resnično in ob nasutju parkirišča bo še manjše. Kljub temu študija premalo upošteva vpliv na poplavno nevarnost za prebivalce ob levem pritoku Trebušnice. Do poplav namreč prihaja že pred lokacijo parkirišča, saj so objekti, kot je gostilna „Na hofu“ in stanovanji na Črnova 35 in 35c, nižje ležeči od previdene višine parkirišča.

- **Pomanjkljivosti pri ogledu terena**

V študiji je omenjeno, da so se predstavniki podjetja Provog na podlagi opisnih podatkov stanovalcev in fotografij po poplavnih dogodkih terena seznanili z izkušnjami o poplavih, vendar to ni res. Nihče iz podjetja Provog ni kontaktiral nas, prebivalcev, čeprav smo bili že večkrat neposredno prizadeti zaradi poplav.

- **Neupoštevanje lokalne ceste in zgodovinskih poplav**

Podjetje Provog je v svojo študijo zajelo preozko območje, saj ni upoštevalo poplav lokalne ceste za Laze, kjer je že prišlo do smrtne žrtve zaradi poplave. V preteklosti se je pešec ponoči utopil, ko se je vračal domov po poplavljeni cesti. Razlog za to poplavo je dvig gladine levega pritoka Trebušnice zaradi prepočasnega odtekanja vode po Trebušnici, ki že sama delno zalije cesto. Hkrati pa se voda iz jaškov na cestišču, ki ne more odteči, zaradi pritiska podtalnice preliva na cesto. Ta dejavnik ni bil upoštevan v študiji, čeprav gre za ključen problem.

- **Potreba po izboljšanju odvodnjavanja**

Glavni razlog za poplave že sedaj je prepočasno odtekanje vode po Trebušnici in hkrati odtekanje levega pritoka. Potrebno je najprej poskrbeti za zamenjavo preozkih cevi, ki ovirajo odtekanje vode vzdolž parkirišča gostilne „Na hofu“, saj to predstavlja nujni ukrep za izvedbo projekta. Prav tako je potrebno upoštevati, da so v načrtu še drugi projekti, ki bodo dodatno obremenili Trebušnico z vodo in zagotoviti hitrejše odtekanje (npr. projekt stanovanjskega naselja na griču ob rdeči dvorani in drugi projekti vzdolž Trebušnice, prav tako upravljanje z zaporo na Trebušnici).

- **Zakonodaja in preučevanje poplav**

Lokacija je že zdaj poplavno ogrožena, kar je v nasprotju z določili Zakona o vodah (ZV-1), ki zahteva preprečevanje povečevanja poplavne ogroženosti. Asfaltiranje večjih površin bo povečalo nevarnost poplav in gmotne škode. Glede na to bi želeli opozoriti, da mora pri izvajanju projekta izgradnje parkirišča občina zagotoviti vse potrebne ukrepe za preprečevanje poplav in ustrezno zaščito pred poplavnimi tveganji.

- **Odgovornost in pravna zaščita**

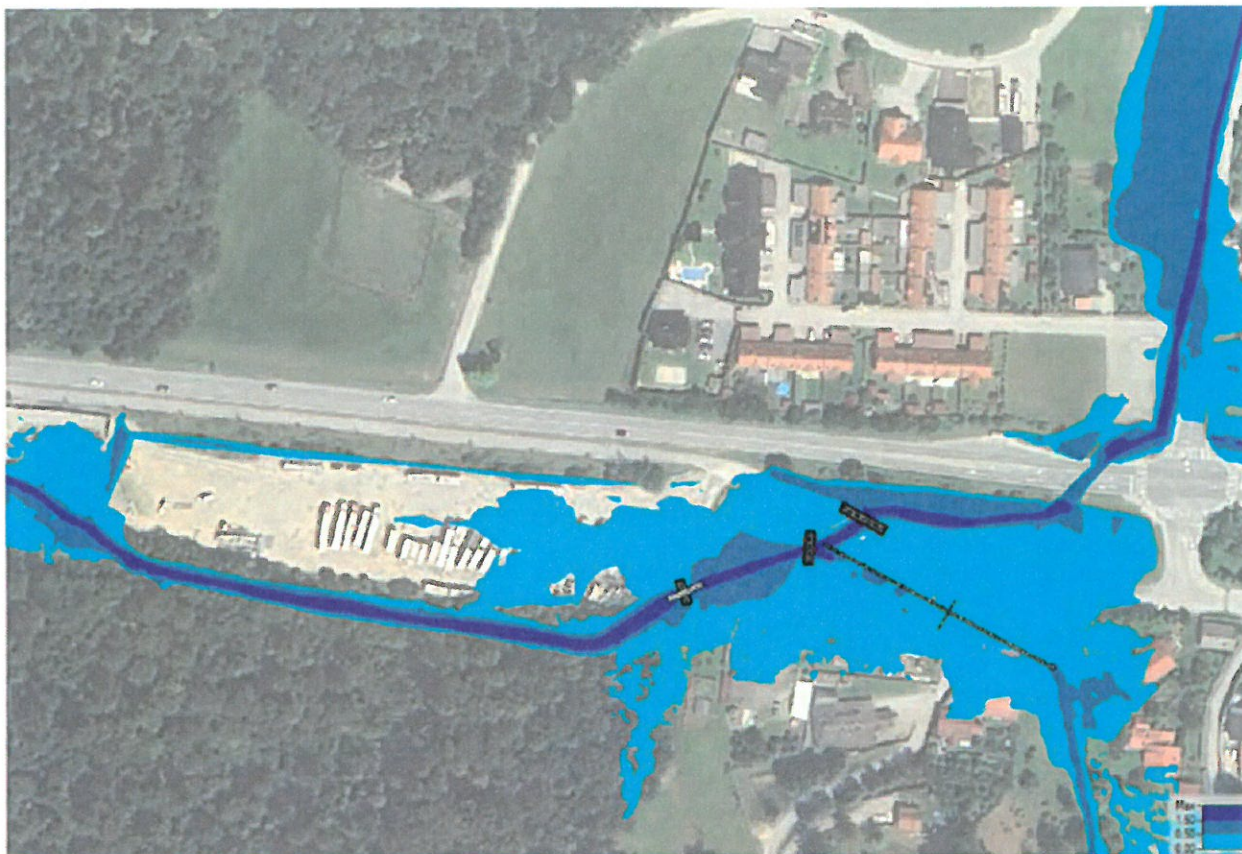
Po Zakonu o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (ZVNDN) ter Zakonu o vodah (ZV) so odgovorni organi, vključno z občino, dolžni sprejeti vse ukrepe za preprečevanje poplav in pravočasno ukrepati v primeru poplavnih nevarnosti. V primeru, da bi posledica nepravilne gradnje ali nepravilnega načrtovanja bila poplava, ki bi povzročila škodo, bi bila občina lahko odgovorna za nastalo škodo v skladu z Zakonom o obligacijskih razmerjih (ZOdR). V primeru nastale škode zaradi poplave, ki bi bila posledica nepravilnega načrtovanja, gradnje ali vzdrževanja infrastrukture, bomo prisiljeni zaščititi svoje pravice ter zahtevati povrnitev škode tudi skozi sodni postopek.

Zato prosimo, da se v okviru izgradnje parkirišča zagotovi izvedba vseh potrebnih ukrepov za preprečevanje poplavnih nesreč ter da se občina zaveže odgovornosti in zagotovi, da bo v primeru nastanka škode ustrezno ukrepala.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 3 d):

OPPN in parkirišče sta dolvodno od naselja, zato ne moremo govoriti o povečanem dotoku in povečani nevarnosti poplav. Prav tako bo urejena kompletna meteorna odvodnja parkirišča, ki se bo razbremenjevala v zadrževalnikih padavinskih voda s čimer se odtok iz parkirišča ne povečuje v primerjavi z obstoječim stanjem. Nadalje opisana problematika poplavljanja levega pritoka Trebušnice in posledične poplavne ogroženosti jasno izhaja iz HH študije in je v tehničnem poročilu prikazana. Spodaj prilagamo izsek iz HHŠ:



Slika 16: Rezultati za pretoke Q100 Trebušnice za obstoječe stanje.

Ni pa problematika kanaliziranega levega pritoka del OPPN in posledično ni bila predmet obdelave. Z načrtovano širitvijo desne brežine se gladine poplavnih voda znižujejo in s tem manjša škodni potencial. V načrtovanem stanju se stanje torej izboljšuje, ne pa tudi rešuje. Poplavna ogroženost se nikakor nikjer ne povečuje, kar je v študiji računsko dokazano. Gladine pri Q100 se na območju nad OPPN znižujejo povsod za krepko več kot 10cm.



Slika 20: Primerjava gladin med obstoječim in načrtovanim stanjem, kjer zelena barva prikazuje znižanje gladin in rdeča barva povišanje le-teh.

e) Negativni vplivi na kakovost življenja

Projekt bo povzročil povečanje hrupa, izpušnih plinov in smeti, neestetski vidik je tukaj zelo izrazen, prav tako je moten mir in počitek kar ni skladno z zahtevami Zakona o varstvu okolja (ZVO-1), ki ščiti prebivalce pred čezmernim onesnaževanjem. Vse to je že sedaj razvidno iz obstoječega stanja. Neposredni vplivi na vrednost nepremičnin in lokalno gostinstvo ter druge mirne obrtne dejavnosti so dodana slabost.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 3 e):

Glede hrupa je bila v okviru priprave OPPN izdelana »Strokovna podlaga za hrup v okolju za OPPN za območje VE1/179 – parkirišče pri Obircu (OPPN_25)«, št. el. 92/1-2024, Marbo okolje, maj 2024.

Iz zaključka strokovne podlage sledi, da je iz modeliranja hrupa parkirišča, ki je predmet OPPN, razvidno, da je parkirišče nepomemben vir hrupa v okolju. Skladno z določili zakonodaje niti ni vir hrupa. Pri najbližjih stavbah z varovanimi prostori celotna obremenitev okolja s hrupom ni presežena niti v letu 2022 in niti v letu 2045.

Glede izpušnih plinov se ugotavlja, da načrtovana ureditev parkirišča ne predstavlja pomembnega novega vira emisij v zrak, temveč predvsem ureja mirujoči promet na območju, kjer se ta že pojavlja. Ureditev parkiranja prispeva k boljši prometni organizaciji, zmanjševanju kroženja vozil pri iskanju parkirnih mest ter posledično k zmanjševanju lokalnih emisij.

Vprašanje ravnanja z odpadki in estetske podobe območja se upošteva pri projektiranju ureditve. V okviru nadaljnjih faz projektiranja se predvidi ustrezna komunalna oprema (koši za odpadke) ter krajinska in arhitekturna ureditev območja, ki bo zmanjšala vizualni vpliv parkirišča na prostor. Ureditve bodo sledile mnenju pristojnega nosilca urejanja prostora za ravnanje z odpadki (PUP Saubermacher).

Glede navedb o vplivu na vrednost nepremičnin ter lokalne dejavnosti se pojasnjuje, da tovrstnih vplivov v postopku priprave OPPN ni mogoče neposredno vrednotiti, prav tako zanje ni predpisanih merljivih okoljskih kazalnikov. Namen načrtovane ureditve je izboljšanje prometne dostopnosti in funkcionalnosti območja, kar lahko dolgoročno prispeva tudi k večji urejenosti prostora.

f) Okoljevarstveni pomisleki

Prav tako je potrebno upoštevati tudi okoljevarstven vidik. Tovornjaki s sabo prinašajo veliko onesnaženje za okolje in povečano možnost širjenja tujerodnih rastlin. Ker je to poleg bivanjskega tudi kmetijsko področje, ga je potrebno varovati še bolj.

Iztekanje olja in drugih nevarnih snovi predstavlja tveganje za onesnaženje lokalnih vodotokov, kar krši določila Direktive EU o vodah (2000/60/ES) in nacionalnih uredb o zaščiti vodnih virov.

Območje je kmetijsko in bivalno, zato ga je treba zaščititi pred širjenjem tujerodnih rastlin, skladno z Zakonom o kmetijskih zemljiščih (ZKZ). Ta projekt je tudi iz tega vidika smiselno umestiti nekam v industrijsko cono, kjer bo možen tudi večji nadzor in vzdrževanje le tega.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 3 f):

Parkirišče bo izvedeno v skladu s Pravilnikom o minimalnih tehničnih in drugih pogojih za parkirišča in mesta za vzdrževanje vozil (Uradni list RS, št. 33/96, 59/01 – ZPCP-1 in 63/02), to pomeni da:

4. člen, točka 4 - Parkirna mesta, vozišča in druge površine parkirišč, namenjene prometu motornih vozil, morajo biti tlakovane, tako da so neprepustne za vodo in naftne derivate. Tlakovane površine morajo biti obdane z robniki, meteorne vode z njih pa morajo biti speljane v kanalizacijo preko ustrezno dimenzioniranih lovilnikov olj in goriv.

Z ureditvijo območja se bodo pogoji za širjenje tujerodnih rastlin zmanjšali.

g) Predlogi rešitev

Kompromisna rešitev:

Izgradnja lastnega dovoza, neposredno iz glavne državne ceste preko novega krožišča, kar bi zmanjšalo vplive na lokalno skupnost in izpolnjevalo zahteve prometne varnosti.

Optimalna rešitev:

Premestitev parkirišča bližje hitri cesti ali v industrijsko cono, kjer bi bilo možno zagotoviti večji nadzor in minimalne vplive na okolje ter kakovost življenja prebivalcev.

Alternativni projekti:

Namesto parkirišča predlagamo razvoj projektov, ki so v večjem sozvočju z danostmi prostora in koristni širši skupnosti, kot je športni park. Za tovrstne projekte je mogoče pridobiti evropska sredstva.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 3 g):

Glede izgradnje lastnega dovoza:

Projektni pogoji Ministrstva za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo, Območje Celje; št. 37167-2387/2017/4 iz dne 05.10.2017, pridobljeni na podlagi projekta IDP Izgradnja parkirišča za tovorna vozila in avtobuse v naselju Bevče, št. proj. 75/9/2017, GHC Projekt, september 2017 določajo naslednje:

- V idejni zasnovi so bile predvidene štiri variante ureditve novih oziroma uporabe obstoječega križišča, kjer je za vse bila izdelana prometna analiza. Iz prometne analize se je tako ugotovilo, da obstoječe štirikrako semaforizirano križišče s posebnimi pasovi za zavijanje v levo na GPS nudi zadostno prepustnost ob koncu planske dobe (2037) in je najboljša in obstoječa rešitev.
- Kakršnokoli novo križišče prav tako ne bi bilo skladno s 3. odstavkom 9. člena Pravilnika o cestnih priključkih na javne ceste, saj je najmanjša oddaljenost med priključki zunaj naselja odvisna od kategorije ceste in projektne hitrosti in mora biti večja od dvakratne zaustavitvene razdalje, določene s 3. odstavkom 18. člena Pravilnika o projektiranju cest.

Prometna analiza je ugotovila, da obstoječe štirikrako semaforizirano križišče s posebnimi pasovi za zavijanje v levo na GPS nudi zadostno prepustnost in je najboljša in obstoječa rešitev.

Izbor optimalne oziroma alternativne rešitve v tem primeru ni možen, saj so s strani nosilcev urejanja prostora podana pozitivna mnenja na dopolnjen osnutek OPPN.

h) Splošno

Projekt parkirišče Camlek preveč posega in vpliva na kvaliteto našega življenja v negativnem smislu.

Zato smo vsi spodaj podpisani absolutno proti temu, da se koristi lokalna cesta za dovoz na parkirišče. **Kot edino možno rešitev, da se sklene kompromis za podporo projektu je, da se zgradi lastni dovoz za parkirišče iz glavne državne ceste preko novega krožišča** (to je tudi v interesu Bevč).

Kot najboljšo rešitev za vse pa vidimo, da se najde nova lokacija nekje bližje hitri cesti in industrijski coni in se za ta prostor poišče nov projekt bolj v sozvočju z danostmi, ki jih prostor ponuja in s prebivalci občine.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 3 h):

Glej odgovor na pripombo 3 g

4) Krajevna skupnost Bevče, Bevče 24, 3320 Velenje

Pripomba prejeta na MO Velenje, dne 27. 3. 2025

- a) Menimo, da bi bilo smiselno v okviru tega projekta ponovno pritisniti na direkcijo za ceste ter poskusiti z izgradnjo križišča, ki bi rešilo problem levega zavijanja v Bevče in desno na parkirišče. S tem bi se izognili dražji investiciji v gradnjo novega mostu. Pomisleki glede dveh križišč na kratki razdalji zaradi pretočnosti prometa so odveč, saj danes obstajajo sodobne rešitve signalizacije, ki minimalno vplivajo na pretok prometa.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 4 a):

Projektni pogoji Ministrstva za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo, Območje Celje; št. 37167-2387/2017/4 iz dne 05.10.2017, pridobljeni na podlagi projekta IDP Izgradnja parkirišča za tovorna vozila in avtobuse v naselju Bevče, št. proj. 75/9/2017, GHC Projekt, september 2017 določajo naslednje:

- V idejni zasnovi so bile predvidene štiri variante ureditve novih oziroma uporabe obstoječega križišča, kjer je za vse bila izdelana prometna analiza. Iz prometne analize se je tako ugotovilo, da obstoječe štirikrako semaforizirano križišče s posebnimi pasovi za zavijanje v levo na GPS nudi zadostno prepustnost ob koncu planske dobe (2037) in je najboljša in obstoječa rešitev.

- Kakršnokoli novo križišče prav tako ne bi bilo skladno s 3. odstavkom 9. člena Pravilnika o cestnih priključkih na javne ceste, saj je najmanjša oddaljenost med priključki zunaj naselja odvisna od kategorije ceste in projektne hitrosti in mora biti večja od dvakratne zaustavitvene razdalje, določene s 3. odstavkom 18. člena Pravilnika o projektiranju cest.

b) Na trenutni osnutek imamo tudi nekaj pripomb. Ob predvideni gradnji novega mostu izpostavljam težavo mostu št. 2 (oznaka na vašem zemljevidu), ki vodi do stanovanjske hiše. Med zadnjimi poplavami je ravno ta most predstavljal ozko grlo in bi ob le nekaj centimetrov višji vodni gladini povzročil dodatne težave za bližnje stanovanjske objekte. Menimo, da bi bilo smiselno hkrati izvesti tudi rekonstrukcijo mostu št. 2, da bi omogočili večji pretok, saj je ob vse pogostejših močnejših nalivih pričakovati še večje obremenitve vodotokov.

STALIŠČE: se poda pojasnilo

ODGOVOR na pripombo št. 4 b):

Izpostavljena problematika mostu 2. Ravno zaradi te problematike je bil podan predlog projektne rešitve z ukinitvijo mostu 2.

Številka: 3503-0010/2023-310
Kraj in datum: Velenje, 10. 3. 2026

župan Mestne občine Velenje
Peter DERMOL