



Številka: 35050-04/2018-043

Datum: 2.6.2021

Na podlagi tretjega odstavka 112. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17) je Občina Vodice sprejela

**STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV
K DOPOLNJENEMU OSNUTKU OBČINSKEGA PODROBNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA
ZA OBMOČJE Re_11 Repnje (OPPN Repnje-3)**

Pripombe in predlogi na dopolnjen osnutek občinskega podrobnega prostorskega načrta za območje Re_11 Repnje (OPPN Repnje-3) so bili podani v času javne razgrnitve od 14. 10. 2020 do 7. 5. 2021.

1. Pripomba št. 1: Zasebni vlagatelj (osebni podatki niso navedeni zaradi varstva osebnih podatkov)

Pripomba 1.1:

Odzivamo se na vašo pobudo, čeprav zaradi kratkega roka (do petka 2.4.2021) nismo mogli pripraviti stališč, saj nam manjka vrsta odgovorov na naša vprašanja, do katerih smo prišli po branju gradiva in brez vaših odgovorov ne moremo več prispevati v tem trenutku.

Stališče:

Javna razgrnitev dopolnjenega osnutka OPPN je bila zaradi epidemije koronavirusa SARS-CoV-2 podaljšana iz zakonsko predpisanega roka (30 dni) ter je potekala od 14.10.2020 do 7.5.2021, torej več kot šest mesecev.

Pripomba 1.2:

Postavljamo vprašanje, ali je na območju obstoječe dejavnosti in objektov Avtoprevoznništva Marjan Bergant s.p. že bil sprejet OPPN in je OPPN_Repnje-3 le njegova razširitev. V kolikor obstaja OPPN tega območja iz časa pred pripravo OPPN_Repnje-3, vas naprošamo, da nam ga pošljete, po možnosti v elektronski obliki.

Stališče:

Na območju obstoječe dejavnosti Avtoprevoznništva Marjan Bergant s.p. do sedaj ni bil obravnavan oziroma sprejet OPPN. Del obstoječe dejavnosti se, skladno z veljavnim OPN Občine Vodice, nahaja v območju EUP z oznako Re_12 in namensko rabo IG (Gospodarske cone), del pa v območju EUP z oznako Re_11 in namensko rabo PO (Ostale prometne površine). Slednji se nahaja v območju Občinskega podrobnega prostorskega načrta za območje Re_11 Repnje (OPPN Repnje-3), ki je predmet obravnave.

Pripomba 1.3:

Ni nam jasna navezava OPPN na OPN Občine Vodice, ki sicer ni sestavni del gradiva za razpravo, in sprašujemo ali je v OPN tudi opis dejavnosti in gradenj, ki so v predlogu OPPN_Repnje-3 navedene v členu 6, navajamo:

»Območje OPPN je namenjeno avtoprevozniški dejavnosti, kar vključuje izgradnjo poslovno-skladiščno-garažne stavbe, ureditev parkirišč in manipulativnih površin za gospodarska in tovorna vozila, ki presegajo 3,5 tone in za priklopnike teh motornih vozil, ureditev pripadajočih površin in objektov za njihovo rabo, krajinske ureditve in ureditev gospodarske infrastrukture.«

Kakšna je povezava med OPN in tem OPPN?

Stališče:

Z občinskimi prostorskimi akti občine se določijo cilji in izhodišča prostorskega razvoja občine, načrtujejo prostorske ureditve lokalnega pomena ter določijo pogoji umeščanja lokalnih prostorskih ureditev v prostor. Ob tem se upoštevajo usmeritve iz državnih prostorskih aktov, razvojne potrebe občine in varstvenih zahteve.

Občinski prostorski akti se delijo na strateške in na izvedbene akte. Izvedbena občinska prostorska akta sta občinski prostorski načrt (OPN) in občinski podrobni prostorski načrt (OPPN).

Z občinskim prostorskim načrtom (OPN) se načrtujejo prostorske ureditve lokalnega pomena ter določajo namenska raba prostora in prostorski izvedbeni pogoji za umestitev načrtovanih posegov v prostor. OPN je podlaga za izdajo predodločb in gradbenih dovoljenj v skladu s predpisi, ki urejajo graditev, in določa pogoje za druge posege v prostor, **razen na območjih, kjer je z OPN predvidena izdelava občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN).** Namenska raba je določena z OPN, zato jo je možno spremeniti samo s spremembo OPN, razen v izjemah, ki jih določa zakon, v katere pa predmetni OPPN ne sodi.

Občinski podrobni prostorski načrt (OPPN) se pripravi za območja, za katera je z OPN predvidena njegova priprava, lahko pa tudi na območjih, kjer z OPN ni predviden, če se za to pokaže potreba ali pobuda po tem, ko je bil sprejet OPN. OPPN je prostorski akt, s katerim se podrobneje načrtuje prostorske ureditve. Vsebinske rešitve OPPN predstavljajo celotno izvedbeno regulacijo prostora na njegovem območju urejanja, razen če se izrecno določi hkratna uporaba posameznih elementov izvedbene regulacije iz OPN. Občina lahko z OPPN spremeni na delu ali celotnem območju urejanja tudi namensko rabo prostora in prostorske izvedbene pogoje brez poprejšnje spremembe OPN, če izpolnjuje pogoje, kot jih določa zakon.

Predmetni OPPN torej podrobneje načrtuje prostorske ureditve ter funkcijo in oblikovanje območja OPPN skladno z usmeritvami in pogoji, ki so določeni v OPN.

Pripomba 1.4:

V okoljskem poročilu za OPPN_Repnje-3 morajo biti obravnavane tudi alternative, kar je eden ključnih kriterijev za javno razpravo. To poročilo alternativ nima, zaradi česar ni sprejemljivo. V tem poročilu je navedeno v točki 2.7. Alternative:

»Alternativne variante pri sprejemanju izvedbenega plana OPPN niso bile predlagane. Pri posegu gre za ureditev površin in objektov zaradi obstoječe dejavnosti, zato alternativnih lokacijskih, prostorskih ali tehničnih rešitev v sklopu OPPN ni mogoče predlagati.«

Sprašujemo, zakaj alternativne variante niso bile predlagane, s kakšno utemeljitvijo?

V OPPN so predvidene gradnje in drugi posegi v prostor ter tudi posegi v javne ceste, povečanje prometa in podobno, ki omogoča povečanje dejavnosti, zato je treba okoljsko poročilo dopolniti z alternativami za celotno dejavnost avtoprevoznštva Bergant, ki naj bi jo sedaj pokrival OPPN. OPPN namreč niso samo posegi v prostor, ampak tudi ocenjevanje dejavnosti avtoprevoznštva Bergant v Repnjah.

Stališče:

Alternativnih variant (lokacijskih, prostorskih ali tehničnih rešitev v sklopu OPPN) ni mogoče predlagati, saj gre pri sprejemanju predmetnega izvedbenega plana za ureditev površin in objektov zaradi obstoječe dejavnosti na lokaciji.

S posegi v prostor (ureditev parkirišč in manipulativnih površin za gospodarska in tovorna vozila, ki presegajo 3,5 tone in za priklopnike teh motornih vozil, ureditev pripadajočih površin, gospodarske infrastrukture ter krajinske ureditve) in gradnjo poslovno-skladiščno-garažne stavbe povečanje dejavnosti ni predvideno.

V novo predvideno stavbo se umestijo:

- v pritličju in nadstropju prostori uprave podjetja ter manjše skladišče za pretovarjanje blaga (dostop iz zahodne strani - zgornji plato);
- v kletni etaži servisni prostori (dostop iz vhodne strani - spodnji plato);
- uredi dostop in priključevanje na ostalo gospodarsko infrastrukturo.

Število parkirnih mest za osebna in tovorna vozila na območju OPPN je lokacijsko definirano in prostorsko omejeno (skupna kapaciteta je 20 PM). Z rekonstrukcijo vzhodnega roba lokalne ceste LC 462111 Benko-Repnje se, zaradi zagotavljanja večje prometne varnosti, vzpostavi nov hodnik za pešce ter z ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo uredi priključevanje območja OPPN na lokalno cesto.

2. Pripomba št. 2: Civilna iniciativa Repnje

Pripomba 2.1:

Uvodoma ugotavljamo, da občina Vodice ne sledi zastavljenim smernicam, ki jih je predstavila širši javnosti v letih 2016 - 2019, in to je preselitev avtoprevozniške dejavnosti izven strnjene naselja Repnje. Prosimo za utemeljitev.

Stališče:

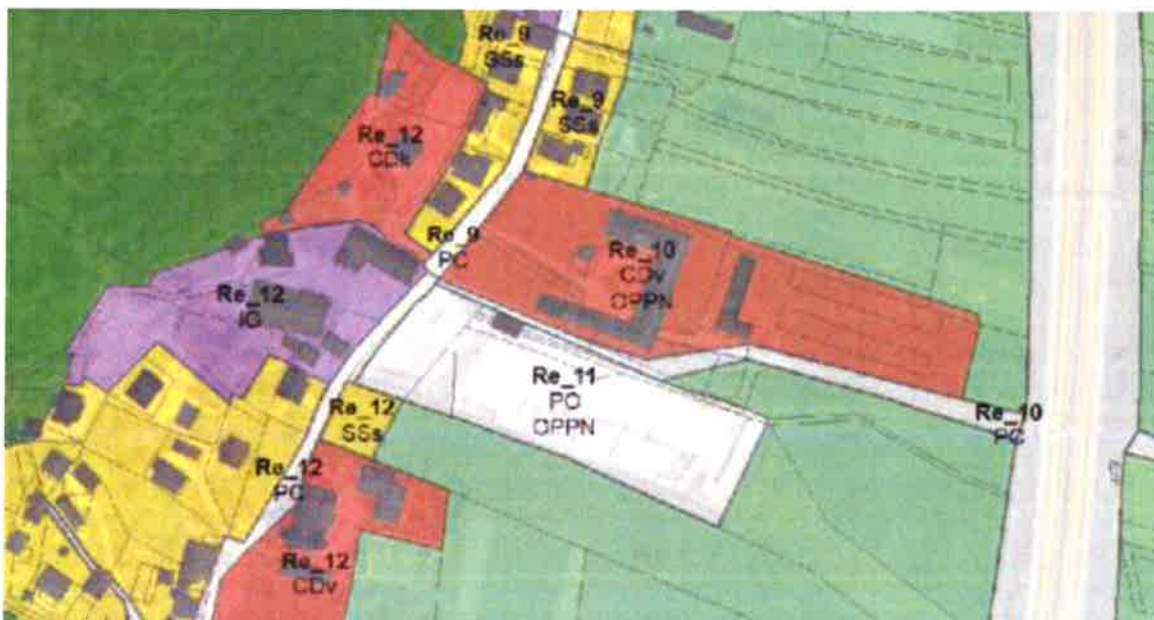
Občina Vodice je v letu 2014 sprejela Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Vodice (Uradno glasilo Občine Vodice št. 1, 29. 01. 2014; v nadaljevanju: OPN Vodice) v katerem je na predmetni lokaciji določila namensko rabo prostora in prostorske izvedbene pogoje ter način urejanja prostora.

Za enoto urejanja prostora Re_12 zahodno od ceste je določena namenska raba IG – gospodarske cone, za enoto urejanja prostora RE_11 vzhodno od ceste pa namenska raba PO – ostale prometne površine.

Posebni prostorski izvedbeni pogoji za gradnjo na območjih namenske rabe IG – gospodarske cone so določeni v prvem odstavku 108. člena OPN Vodice.

Posebni prostorski izvedbeni pogoji za gradnjo na območjih namenske rabe PO – ostale prometne površine so določeni v drugem odstavku 111. člena OPN Vodice.

Postopek priprave OPN je potekal skladno z določili takrat veljavnega Zakona o prostorskem načrtovanju, h končnemu predlogu OPN so bila pridobljena pozitivna mnenja vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora. V okviru OPN se je za predmetno območje določila namenska raba ter obseg območja enote urejanja prostora EUP Re_11, ki je zajel površine **obstojećih** parkirnih površin, medtem ko nadaljnja širitev teh površin ni bila dopustna. V okviru obravnav na Občinskem svetu pa se je podala tudi zahteva za način urejanja tega območja z OPPN-jem, s katerim se zagotovi celovita (prostorska in komunalna) ureditev obstoječih parkirnih površin avtoprevoznišva.



Izsek iz OPN Vodice (vir: PISO Vodice)

OPN Vodice je predmetnemu OPPN nadrejen prostorski akt. OPPN mora biti skladno s petim odstavkom 49. člena Zakona o urejanju prostora skladen z OPN.

Pripravljen OPPN sledi zakonskim določbam ter namenski rabi prostora, usmeritvam za pripravo OPPN in prostorskim izvedbenim pogojem določenim v OPN Vodice.

Pripomba 2.2:

Investitor AB Bergant ima aktivni vozni park cca. 25 kamionov vlačilcev, delavnico in dva velika skladišča v centru vasi Repnje, kar pomeni vezano aktivnost med navedenimi infrastrukturami in s tem vplive na okolje, cestne infrastrukture, hrupa. V vse objekte se tedensko / dnevno opravlja promet kamionov vlačilcev s priklopniki, ki pa niso samo kamioni težki do 3,5 tone, saj pretovarjajo tovor večji od 10 ton.

Stališče:

S posegi v prostor (ureditev parkirišč in manipulativnih površin za gospodarska in tovorna vozila, ki presegajo 3,5 tone in za priklopnike teh motornih vozil, ureditev pripadajočih površin, gospodarske infrastrukture ter krajinske ureditve) in gradnjo poslovno-skladiščno-garažne stavbe povečanje dejavnosti ni predvideno.

V novo predvideno stavbo se umestijo:

- v pritličju in nadstropju prostori uprave podjetja ter manjše skladišče za pretovarjanje blaga (dostop iz zahodne strani - zgornji plato);
- v kletni etaži servisni prostori (dostop iz vhodne strani - spodnji plato);
- uredi dostop in priključevanje na ostalo gospodarsko infrastrukturo.

Število parkirnih mest za osebna in tovorna vozila na območju OPPN je lokacijsko definirano in prostorsko omejeno (skupna kapaciteta je 20 PM). Z rekonstrukcijo vzhodnega roba lokalne ceste LC 462111 Benko-Repnje se, zaradi zagotavljanja večje prometne varnosti, vzpostavi nov hodnik za pešce ter z ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo uredi priključevanje območja OPPN na lokalno cesto.

Skladno s postopkom priprave OPPN (redni postopek - 119. člen Zakona o urejanju prostora) je bila v postopku celovite presoje vplivov na okolje (CPVO):

1. pridobljena odločba o izvedbi postopka CPVO (november 2019),
2. izdelano Okoljsko poročilo (Ipsium d.o.o., januar 2020) v katerem so podrobneje obravnavani in presojeni vplivi na okolje ter
3. pridobljeno mnenje o ustreznosti Okoljskega poročila (MOP, avgust 2020).

Pripomba 2.3:

S sprejetjem tega prostorskega načrta občina podpira aktivnosti investitorja, ki mu jih legalizira, niso pa skladni z okoljsko uravnoteženostjo. Zato ugotavljamo, da je potrebno ponoviti celovito presojo vplivov na okolje, ki vključuje povezavo vseh objektov investitorja.

Stališče:

Okoljsko poročilo je izdelano skladno z 51. členom Zakona o varstvu okolja (Ur. list RS, št. 39/06, 70/08, 108/09, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 158/20). Vsebino Okoljskega poročila določa Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. list RS, št. 73/05). Okoljsko poročilo vsebuje vse informacije, ki so potrebne za izvedbo postopka celovite presoje vplivov (CPVO) prostorskega akta (OPPN) na okolje, ki ga je z Odločbo odredilo Ministrstvo za okolje in prostor. Pri vrednotenju vplivov se je upoštevalo vse razpoložljive podatke, prva mnenja nosilcev urejanja prostora, strokovne študije ter druge dokumente, povezane s pripravo prostorskega akta.

Pripomba 2.4:

Strokovno oceno vplivov na okolje je naročil investitor. Priporočamo, da jo naroči tudi neodvisni organ, saj lahko naročnik vpliva na izvajalca. Na primer vzorec meritve hrupa, nikjer v študiji ni navedeno vzorec meritve hrupa: 1 kamion vlačilec ali 25 kamionov vlačilcev s prikolicami, ki v

fazi meritve 6:00 - 22:00 dejansko izvajajo manipulacijo na lokacijah. Saj stoječi objekt ne povzroča hrupa, kajne?

Stališče:

Ocena obremenitve okolja s hrupom je bila določena skladno z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18 in 59/19). V ta namen je bila v sklopu priprave okoljskega poročila izdelana tudi Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje –Obremenitev okolja s hrupom kot posledica obratovanja virov hrupa osebnih in tovornih vozil podjetja Avtoprevoznništvo Marjan Bergant s.p., št. 2112-21/89013-21/90SIPD, NLZOH, februar 2020 (dopolnitev april 2021) (v nadaljevanju: strokovna ocena). Izdelovalec te strokovne ocene je Nacionalni laboratorij za okolje in hrano (NLZOH), ki je neodvisni državni laboratorij z akreditacijo za izvajanje tovrstnih nalog. Osnova za pripravo tovrstne strokovne ocene obravnavanega posega so viri hrupa, ki so v danem primeru premiki (odvoz in dovoz) tovornih vozil (vozila skupne teže nad 7500 kg) in osebnih vozil (vozila skupne teže pod 3500 kg). Tako je bilo tudi upoštevano pri pripravi navedene študije. Glede na to, da prvotno niso bili upoštevani tudi premiki tovornih vozil v večernem času (čas od 18.00 do 22.00) se je strokovna ocena dopolnila tudi z obravnavo in vrednotenjem tega časa. Z dopolnitvijo se je upoštevalo premike vseh 25 tovornjakov, ne glede na to, da bo investitor zmanjšal vozni park na 20 tovornjakov. Tako prvotna kot tudi dopolnjena strokovna ocena ugotavlja, da zaradi predvidenega posega raven hrupa v okolju ostaja znotraj mejnih vrednosti za vire hrupa.

Pripomba 2.5:

Najbližji stanovanjski objekt ni 25 m stran od parkirišča, ampak cca. 5 m, zato je potrebno celovito presojiti vplivov na okolje ponoviti. Vsaj meritev hrupa v opazovanem oknu 22:00 – 6:00.

Stališče:

V času priprave strokovne ocene obremenitve okolja s hrupom (februar 2020) in tudi okoljskega poročila, stanovanjska hiša na sosednji parceli 186/4, k.o. Repnje, še ni bila zgrajena. Tudi v času priprave dopolnitev strokovne ocene, navedena stanovanjska hiša še vedno ni bila razvidna iz javno dostopnih evidenc Geodetske uprave RS (grafični modul Katastra stavb, GURS, april 2021). Stanovanjsko hišo smo zaradi ocene obremenitve s hrupom na parcelo umestili glede na Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD), Hiša Repnje, št. 2018/04, Uroš Babnik-Arhitekt, marec 2018 (vir: Občina Vodice). Tako prvotna kot tudi dopolnjena Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje – Obremenitev okolja s hrupom kot posledica obratovanja virov hrupa osebnih in tovornih vozil podjetja Avtoprevoznništvo Marjan Bergant s.p., št. 2112-21/89013-21/90SIPD, NLZOH, februar 2020 (dopolnitev april 2021) ugotavlja, da zaradi predvidenega posega raven hrupa v okolju ostaja znotraj mejnih vrednosti za vire hrupa.

3. Pripomba: Alpe Adria Green (AAG)

Pripomba 3.1:

AAG zahteva umik OPPN_Repnje-3 in Odloka (pripombe veljajo za oba akta) iz postopka sprejemanja, ki mu v celoti nasprotujemo še iz vrste razlogov, ki jih navajamo v nadaljnjih pripombah.

Stališče:

Dne 30.5.2019 je bil v Uradnem glasilu Občine Vodice št. 06/2019 objavljen Sklep o začetku priprave Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje Re 11 Repnje (OPPN_Repnje-3) in sicer na podlagi 119. člena Zakona o urejanju prostora (ZUreP-2 Ur. l. RS, št. 61/17) in 29. člena Statuta Občine Vodice (Uradno glasilo Občine Vodice, št. 7/14, 3/18).

Potreba oziroma obveznost izdelave OPPN_Repnje-3 je podana v veljavnem OPN občine Vodice (Uradno glasilo občine Vodice, št. 1/14, 8/14, 4/15, 7/19). OPPN je torej pripravljen skladno z usmeritvami nadrejenega prostorskega akta – OPN Vodice, zato Občina Vodice nima proceduralnega razloga za umik prostorskega akta.

Pripomba 3.2:

OPPN krši Zakon o urejanju prostora (ZUreP-2) že v 2. členu (zameetek kršitve je že v OPN Vodice, ki pa se ne bi smel nadaljevati v OPPN), in sicer krši osnovne cilje urejanja prostora:

- ne varuje prostora kot omejene naravne dobrine;
- znatno poslabšuje življenjske razmere in zdravo življenjsko okolje;
- uničuje prepoznavne značilnosti naselja Repnje v prostoru, ki ni prostor za industrijske cone, ki si jo investitor skuša vzpostaviti čez cesto svojemu bivališču, ko zakon cilja na ustvarjanje in ohranjanje prepoznavnih značilnosti naselja Repnje v prostoru; saj to ni kraj za prevoznike cone množice velikih tovornih vozil;
- uničuje prepoznavnost in kakovost krajine, namesto, da bi jo varoval;
- ne zagotavlja racionalne rabe prostora in ne ohranja prostorskih zmogljivosti za sedanje in prihodnje generacije;
- škoduje zdravju ljudi, namesto, da bi občina prispevala h krepitvi in varovanju zdravja ljudi; OPPN znatno prispeva k poslabšanju kvalitete zraka, posebno ob temperaturnih obratih, zaradi izpušnih plinov načrtovane množice velikih tovornjakov, obenem pa tudi bistveno povečuje hrup v tem okolju.
- namesto, da bi prispeval k varstvu okolja, ohranjanju narave, varovanju kulturne dediščine, še posebej varovanju kmetijskih zemljišč ter drugih kakovosti prostora; OPPN deluje ravno nasprotno temu. V Evropi je Slovenija na repu po površini kmetijskih zemljišč na prebivalca, OPPN pa še nadalje uničuje prvovrstna kmetijska zemljišča.
- ne prispeva k prilagajanju na podnebne spremembe; saj na primer zmanjšuje nepozidano površino, kakršne so potrebne za odvajanje voda v primeru deževnih ujm.
- ustvarjajo razmere za povečevanje, namesto zmanjševanja, prometnih nesreč zaradi neprimernih cest, ki niso bile načrtovane skozi naselje Repnje za velik tovorni avto promet.

Stališče:

Občina je sprejela Odlok o Občinskem prostorskem načrtu (OPN) 21.1.2014, s pričetkom veljavnosti 13.2.2014. Sprejem OPN je bil vezan na upoštevanje takrat veljavne prostorske in okoljske zakonodaje. Pravna podlaga za sprejem OPN je bil 52. člen takrat veljavnega Zakona o prostorskem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 33/07, 70/08-ZVO-1B, 108/09, 80/10-ZUPUDPP, 43/11-ZKZ-C, 57/12, 57/12-ZUPUDPP-A, 109/12, 35/13-Skl.US:U-I-43/13-8). V postopku sprejema OPN je bila izdana Odločba Ministrstva za okolje in prostor (MOP), da za OPN občine Vodice ni potrebno izvesti postopka celovite presoja vplivov na okolje.

Postopek priprave OPN je potekal skladno z določili takrat veljavnega Zakona o prostorskem načrtovanju, h končnemu predlogu OPN so bila pridobljena pozitivna mnenja vseh pristojnih nosilcev urejanja prostora. V okviru OPN se je za predmetno območje določila namenska raba

ter obseg območja enote urejanja prostora EUP Re_11, ki je zajel površine obstoječih parkirnih površin, medtem ko nadaljnja širitev teh površin ni bila dopustna. V okviru obravnav na Občinskem svetu pa se je podala zahteva za način urejanja tega območja z OPPN-jem, s katerim se zagotovi celovita (prostorska in komunalna) ureditev obstoječih parkirnih površin avtoprevoznikstva.

Z OPPN se ne zmanjšuje obseg kmetijskih zemljišč, saj je bilo območje opredeljeno kot stavbno zemljišče s podrobnejšo namensko rabo »ostale prometne površine – PO« že v okviru OPN. Prav tako OPPN ne vpliva na ohranjanje narave oziroma naravovarstvenih območij, saj območje OPPN ne leži znotraj ali na robu teh območij. S tem OPPN ne vpliva na ohranjanje lastnosti narave, zavarovanih živalskih in rastlinskih vrst ter habitatnih tipov. Enako velja tudi za vpliv izvedbe OPPN na območja kulturne dediščine, ker vanje ne posega, niti se ne nahaja v njihovi neposredni bližini.

Realizacija OPPN nima vpliva na podnebne spremembe, se pa z ureditvami vsekakor prilagaja morebitnim večjim količinam padavin z ustrezno ureditvijo odvajanja padavinskih odpadnih voda z območja parkirišča.

Izvedba OPPN prav tako ne prispeva bistveno k povečanju emisij snovi v zrak zaradi prometa, saj se dejavnost avtoprevoznikstva na tem mestu že odvija. Glavni vir emisij v zrak na širšem območju predstavlja avtocesta A2. Vsa tovorna vozila v lasti investitorja so skladna s standardom EURO 6, ki zadoščajo najnovejšim zahtevam za nizke emisije (toplogrednih plinov, drugih izpušnih plinov in hrupa) pri dizelskih motorjih. Investitor prevoze izvaja večinoma v oziroma iz severnega dela Evrope, tako da so tovorna vozila 3-4 dni na poti. To pomeni, da gre eno tovorno vozilo iz območja OPPN povprečno 1 x na teden (to pomeni 2 premika na teden). Vseh premikov tovornih vozil znesne na teden 40. Vseh premikov osebnih vozil pa je povprečno ca. 20 premikov dnevno. Slednje ne predstavlja bistvenega povečanja emisij snovi v zrak in s tem poslabšanja stanja glede varovanja zdravja ljudi.

Glede vpliva sprejema OPPN na obremenjenost okolja s hrupom je pojasnilo podano v nadaljevanju. Za potrebe OPPN je bila izdelan dokument Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje, ki jo je izdelal NLZOH (februar 2020, dopolnitev maj 2021), ki je akreditiran za ocenjevanje hrupa z meritvami hrupa in ocenjevanje hrupa z modelnim izračunom.

Pogoj za sprejem ter s tem veljavnost OPN so pridobljena pozitivna mnenja na predlog OPN občine Vodice, kar je bilo tudi storjeno. Tako je bilo predmetno območje z oznako EUP Re_11, za katerega se pripravlja OPPN, kot prometna površina opredeljeno z veljavnim OPN. Slednje pomeni, da je bila predlagana raba prostora tudi javno razgrnjena in tako te prometne površine v nobenem primeru niso nova raba prostora.

Pripomba 3.3:

Ti cilji pa so vsebovani tudi v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, ki temelji na vzdržnem razvoju, kar pa OPPN krši. Za vzpostavljanje industrijskih-obrtnih-poslovnih con, kar skuša OPPN vsiliti majhnemu naselju Repnje, je potrebno dogovarjanje z drugimi občinami ali z izkoriščanjem že vzpostavljenih con, kot je Poslovna cona Komenda.

Stališče:

Ne drži, da se z OPPN vzpostavlja industrijsko-obrtna-poslovna cona, temveč se skladno z 2. členom dopolnjenega osnutka Odloka o OPPN urejajo poslovno-skladiščno-garažne stavbe, parkirne in manipulativne površine na zahodni strani območja, prometno priključevanje območja OPPN na lokalno cesto, komunalne in energetske infrastrukture znotraj območja OPPN ter ureditev peš in kolesarskih poti, parkirnih površin za obiskovalce ter zelenih in urbanih površin v območju OPPN.

OPPN opredeljuje ter podaja le pogoje za dejavnosti ter ureditve, ki so skladne z določili OPN glede na namensko rabo. Za območje enote urejanja prostora z oznako Re_11 so to ostale prometne površine (oznaka rabe PO). Že na podlagi določil namenske rabe v OPN na tem mestu ni možno umeščati nobenih industrijsko-obrtnih-poslovnih con. Za umeščanje slednjih bi morale biti območje OPPN glede na podrobnejšo namensko rabo opredeljeno kot gospodarske cone (IG) ali pa celo površine za industrijo (IP). Na podlagi določil 122. člena OPN je v območju

OPPN s podrobnejšo namensko rabo PO dopustno urediti odprta parkirišča garažne stavbe ter dopustne dejavnosti promet in skladiščenje. Dovoljeno je postaviti tudi avtomehanične dejavnosti.

Pripomba 3.4:

V zvezi z izjavo župana Vodic (Gorenjski glas, 5.10.2020), "da se s sprejemom predloga rešuje zatečeno stanje (podčrtano AAG), ki ni ustrezno, z OPPN pa bo zagotovljena tudi varnost vseh drugih udeležencev v prometu, saj za zdaj ni jasne ločnice med parkiriščem in cesto.", zahtevamo, da se preveri zgodovina nastanka "zatečenega stanja", saj je to stanje domnevno črna gradnja, na kateri pa OPPN ne sme biti vzpostavljen. Preveri naj se ali obstajajo dovoljenja za spremembo namembnosti prvovrstnega kmetijskega zemljišča s pozidavo, ali obstaja obratovalno dovoljenje, ali obstajajo soglasja kmetijskega in okoljskega ministrstva, ipd.

Stališče:

Sprememba namenske rabe prostora iz kmetijskega v stavbno zemljišče je bila sprejeta s sprejemom Odloka o Občinskem prostorskem načrtu Občine Vodice (Uradno glasilo Občine Vodice, št. 1/14 z dne 29.1.2014; OPN Vodice).

Pred sprejemom OPN Vodice so bila v postopku sprejemanja pridobljena vsa potrebna mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora. Skladno z zahtevami nosilcev urejanja prostora se je za predmetno območje določila podrobnejša namenska raba z oznako PO – ostale prometne površine ter obseg območja enote urejanja prostora EUP Re_11, ki je zajel površine **obstojećih** parkirnih površin, medtem ko nadaljnja širitev teh površin ni bila dopustna.

Pripomba 3.5 in 3.6:

Tako Odlok celo poskuša legalizirati očitno črna gradnjo v 12. členu, točka 13. Zato je sum o domnevno celotni obstoječi dejavnosti in objektih ter spremembi namembnosti najboljše kmetijske zemlje upravičen.

Prilagamo posnetek kmetijskega zemljišča pred letom 2000, kjer naj bi zdaj vzpostavili OPPN.



Stališče:

Na predmetni lokaciji so dejansko že izvedeni posegi, ki so lahko tudi neskladni ali nelegalni posegi v prostor. Občina Vodice nima inšpekcijskih pristojnosti za nadzor nad legalnostjo posegov v prostor. Inšpekcijski postopki so v tem primeru v pristojnosti državnih služb.

OPPN tudi sam po sebi ne omogoča legalizacije nelegalnih gradenj. OPPN zgolj vzpostavlja podrobnejša merila in pogoje za umeščanje posegov v prostor. Za ureditev območja in načrtovane novogradnje v območju bo moral investitor izdelati vso potrebno dokumentacijo za pridobitev gradbenega dovoljenja, pridobiti k tej dokumentaciji vsa potrebna mnenja in soglasja, zagotoviti pravico graditi, plačati komunalni prispevek, morebitno odškodnino za uzurpacijo in degradacijo ter izvesti vse druge postopke skladno s prostorskimi, gradbenimi in okoljskimi predpisi.

Pripomba 3.7:

Hkrati dajemo tudi pripombe na Okoljsko poročilo za območje OPPN Re_11 Repnje (junij 2020), v nadaljevanju OP, ki je sestavni del OPPN.

Stališče:

Stališča so podana na posamične pripombe v nadaljevanju.

Pripomba 3.8.1:

OP ignorira navedene cilje ZUreP-2, kar posebej obrazložimo.

- OP v poglavju 2.7 obravnava alternative, kar je obvezno poglavje okoljskih poročil. Na kratko: alternative od strani naročnika niso bile predlagane, vendar to ni merodajno pri sprejemanju OPPN, pač pa je treba alternative postaviti in jih presoditi. To ni bilo narejeno, AAG pa to zahteva. Izgovor je bil, da če se OPPN ne sprejme, bo pa obstoječa dejavnost potekala naprej. Prav zaradi tega AAG zahteva ugotavljanje zgodovine kot smo navedli, ker se domnevno ta dejavnost odvija na črni, zakonsko nesprejeti gradnji brez dovoljenj ustreznih institucij in se mora ta dejavnost ustaviti, dokler se ne ugotovi ali ima investitor za to potrebna dovoljenja.

Stališče:

Iz pripombe ni razvidno katere alternativne rešitve niso bile predlagane: glede lokacije ali glede ureditev znotraj območja OPPN? Alternativne rešitve glede lokacije in pretežne rabe prostora v primeru OPPN niso možne, niti predvidene, saj gre za z OPN opredeljeno namensko rabo, ki dopušča ureditev točno določene dejavnosti, v tem primeru ostalih prometnih površin (v povezavi z 122. členom OPN). Priloga 2 OPN, kjer so določeni prostorsko izvedbeni pogoji za izdelavo občinskih podrobnih prostorskih načrtov (OPPN) za območje OPPN_Repnje-3 tudi ne določa obveznosti izvedbe variantnih rešitev.

Možne so alternativne rešitve glede ureditev znotraj območja OPPN. Za izvedbo gradnje je potrebna izdelava projektne dokumentacije na nivoju dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja (DGD). Za pridobitev gradbenega dovoljenja je potrebno pridobiti tudi soglasja pristojnih soglasodajalcev. V tekstualnem delu OPPN (9. točka 30. člena) je tudi navedeno, da se v sklopu projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja zaradi ponikanja padavinskih vod na območju OPPN predhodno izdelava še hidrogeološko poročilo. Hidrogeološko poročilo bo podalo primerne rešitve glede umestitve ponikovalnih polj, ob upoštevanju dejanskega stanja na terenu in sposobnost ter hitrost ponikanja padavinske vode v ponikovalnih poljih.

Pripomba 3.8.2:

- Kumulativni vpliv OPPN je v OP napačno ocenjen, prav tako z njim povezan negativen sinergijski vpliv. Na bližnji lokaciji obstaja podobna dejavnost Sanimar, zato OPPN povečuje vse negativne vplive avtoprevoznitva v majhnem naselju Repnje, od zraka, hrupa do

zmanjševanja najboljših kmetijskih površin in slabšanja kvalitet bivanja prebivalcev. Tudi za Sanimar zahtevamo preverbo obstoja dovoljenj, saj obstaja sum črne gradnje, saj znatno prispeva k negativnemu kumulativnemu vplivu OPPN.

Stališče:

Uredba o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05). 4. alineja 8. člena Uredbe določa, da se »*kumulativni vpliv ugotavlja, če se s planom načrtuje poseg v okolje, ki zanemarljivo vpliva na izbrana merila vrednotenja, ima pa skupaj z obstoječimi posegi v okolje ali s posegi, ki so načrtovani ali se izvajajo na podlagi drugih planov, velik vpliv na izbrana merila vrednotenja, ali kadar ima več posameznih za okolje zanemarljivih vplivov istega posega ali več posegov istega plana vpliv, katerega učinki na izbrana merila vrednotenja niso zanemarljivi.*« Poudarjamo, da se z OPPN ne načrtuje povečanje obsega dejavnosti avtoprevoznštva. To pomeni, da se število tovornih vozil z izvedbo OPPN ne bo povečalo in bo ostalo na sedanji, obstoječi ravni, to je največ 25 tovornih vozil. Investitor zagotavlja, da se bo z OPPN zmanjšalo število tovornih vozil na 20, kar pomeni zmanjšanje obstoječih obremenitev okolja ter s tem izboljšanje sedanjega stanja. Tudi v primeru, da število tovornih vozil ostaja na sedanji ravni (25), se kumulativni in sinergijski vpliv izvedbe OPPN na okolje ne bo povečal, se stanje v prostoru ne bo spremenilo, saj se z OPPN dejavnost avtoprevoznštva **ne širi**. S tem pa se ne povečuje število tovornih vozil. Izvedba OPPN za območje urejanja EUP Re_11 ne bo prispevala k kumulativnim in sinergijskim vplivom na okolje.

Zahteva po preverbi obstoja dovoljenj za podjetje Sanimar ni predmet postopka sprejema OPPN za območje EUP Re_11.

Pripomba 3.8.3:

- OP napačno ocenjuje vpliv na lokalne ceste, tudi, če bi kak pas okrepili, ozke lokalne ceste skozi Repnje se pa mestoma ne da širiti, saj nikoli ni bila načrtovana za velik tovarni promet. Še šolski avtobus ima probleme, cesta nima sredinske črte, torej dejansko ni legalizirana za dvosmerni promet po normativih za ceste.
- OPPN (tudi Odlok) in OP navajajo vozila, ki presegajo 3,5 tone pa še priklopnike. Prometni znaki dovoljujejo 7,5 tone in posledice so vidne na mestoma uničenem asfaltu, ki ga zime zaradi razpok še dodatno uničujejo, vse na stroške davkoplačevalcev. Dejstvo, da ni predpisana zgornja meja z Odlokom, pomeni, ne glede na prometni znak (kontrola ni predpisana, kakšna vozila so parkirana in s kako težkim tovorom), tak predlog poslabšuje prometno varnost in bistveno preobremenjuje cestno omrežje, predvsem zgornji ustroj. Poti ustavljanja in zavorne poti vozil z predlagano povečano težo tovora so bistveno daljše, še posebej v slabih vremenskih razmerah, poledice ipd.. Zaradi tega bi bila prometna varnost zelo poslabšana, kar je nedopustno. Težki tovarnjaki poškodujejo cestišče tudi 10.000 krat bolj kot osebna vozila.

Stališče:

Ureditev prometa na obravnavanem območju ter vpenjanje območja na širšo prometno mrežo je bistvenega pomena za uspešno funkcioniranje dejavnosti znotraj območja OPPN. Območje OPPN se napaja neposredno iz lokalne ceste LC 462111 Benko - Repnje (ulica, ki se severno od Skaručne odcepi od ceste Šmartno - Vodice in pri Dobruši priključuje na LC 462091 in preko nje, na regionalno cesto R2 1079 Zbilje - Vodice ter avtocesto AC 0010 Vodice - Ljubljana (Šmartno)). Pomembno vlogo pri napajanju območja ima bližina avtocestnega priključka, ki se nahaja v oddaljenosti cca. 1.700 m in od koder poteka ves promet do območja.

Z OPPN se sprejemajo določeni ukrepi za izboljšanje stanja prometa na lokalni cesti. V sklopu ureditev OPPN se bodo delno uredile tudi javne prometne površine, ki bodo omogočale primeren dostop na območje OPPN in sicer:

- Tipični prečni profil LC 462111 Benko-Repnje predstavlja dvosmerno vozišče širine 5,50 m (vozna pasova 2 x 2,75 m)

- Obstoječ priključek nekategorizirane poti na lokalno cesto LC 462111 Benko-Repnje se preoblikuje in se preuredi v dovozno pot, ki bo služila prometnemu napajanju vzhodnega dela območja OPPN.
- za potrebe prometnega napajanja zahodnega dela območja OPPN, se uredi nov dostop oziroma priključek na obstoječo lokalno prometnico (LC 462111)
- ob lokalni cesti LC 462111, se na njenem vzhodnem robu uredi tudi nov hodnik za pešce (od vozišča ločen z robnikom) širine 1,20 m ter z ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo uredi priključevanje območja OPPN na lokalno cesto.

Investitor uporablja za prihode/odhode na lokacijo območja OPPN krožno pot za tovorna vozila. Vsa vozila prihajajo na območje OPPN z južne strani, odhajajo pa v smeri sever, kjer uporabljajo druge prometnice, kot za prihode. S takšnim krožnim načinom prihodov ter odhodov iz ter na lokacijo OPPN se zmanjšuje obraba asfaltne plasti, pritiski na os ceste ter upošteva prometna varnost, saj so prometni tokovi, vezani na območje OPPN, predvidljivi. S tem se zmanjšajo tudi emisije hrupa in vibracije na okoliške objekte. Na spodnji sliki je prikazana smer prometnih prihodov in odhodov vozil na in iz lokacije OPPN (modra barva – prihodi, rdeča barva – odhodi).



Povprečno skupno število premikov tovornih vozil, ki so posledica dejavnosti, znaša 40 premikov na teden. Vsako tovorno vozilo gre/pride na lokacijo OPPN 1x na teden, kar pomeni 2 premika za eno vozilo. Na ta način se omilijo vplivi hrupa ter zmanjša obremenjenost dostopnih prometnic do območja OPPN. Do avtoceste A1 je izbrana najkrajša pot in tako tudi najbolj optimalna, glede bližine stanovanjskih objektov ter rabe prometnic skozi naselje Repnje.

Število parkirnih mest za osebna in tovorna vozila na območju OPPN je lokacijsko definirano in prostorsko omejeno (tovorna vozila - skupna kapaciteta 20 PM). Povečanje dejavnosti zaradi načrtovanih posegov v prostor ni predvideno.

Pripomba 3.9:

Izdelana je bila Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje (februar 2020), ki pa ni ustrezna za lokacijo v OPPN. Izdelovalec naloge ni uporabil najprimernejše osnove za modeliranje obravnavanega vira hrupa, temveč NMPB – XPS 31 – 133, ki se praviloma uporablja za odprte ceste. Gre za odprto parkirišče za težja vozila, ki od tam izpeljujejo, pospešujejo, se vračajo, zavirajo in parkirajo. Verjetno pa pred izpeljevanjem tudi ogrevajo motorje, oziroma povečujejo obrate motorjev, loputajo z vrati, morda opravljajo tudi kakšna hrupnejša servisna opravila, na primer menjava gum s pnevmatskimi orodji, pranje vozil, uporaba »štrajfiksov«, itd. Tovrstnih dejavnosti, oziroma omenjanja njihove odsotnosti v priloženi strokovni oceni nismo zasledili. Utegnejo pa biti prisotni še nekateri drugi viri hrupa, na primer grelniki, kompresorji na vozilih, čeprav ni nujno, da so zares prisotni ali da predstavljajo pomembnejši vir hrupa. Ali se na primer vozniki v zimskem času usedejo v hladno vozilo in se ogrevajo šele med vožnjo?

Stališče:

Ocena obremenitve okolja s hrupom je bila določena skladno z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18 in 59/19). V ta namen je bila v sklopu priprave okoljskega poročila izdelana tudi Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje – Obremenitev okolja s hrupom kot posledica obratovanja virov hrupa osebnih in tovornih vozil podjetja Avtoprevoznništvo Marjan Bergant s.p., št. 2112-21/89013-21/90SIPD, NLZOH, februar 2020 (dopolnitev april 2021) (v nadaljevanju: strokovna ocena). Izdelovalec te strokovne ocene je Nacionalni laboratorij za okolje in hrano (NLZOH), ki je neodvisni državni laboratorij z akreditacijo za izvajanje tovrstnih nalog. Osnova za pripravo tovrstne strokovne ocene obravnavanega posega so viri hrupa, ki so v danem primeru premiki (odvoz in dovoz) tovornih vozil (vozila skupne teže nad 3500 kg; skladno s standardom se enotno ocenjuje vsa tovorna vozila teže nad 3500 kg, čeprav se v R Sloveniji v statistiki uporablja tudi ločena kategorija vozil teže na 7500 kg) in osebnih vozil (vozila skupne teže pod 3500 kg). Tako je bilo tudi upoštevano pri pripravi navedene študije.

Glede na Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18, 59/19) (v nadaljevanju: Uredba) je »kvalificiran« vir hrupa:

- cesta, na kateri letni pretok presega 1.000.000 vozil (pojasnilo: povprečni letni dnevni promet (PLDP) bi bil 2.740 vozil/dan ($1.000.000/365 = 2740$)),
- odprto parkirišče, na katerem letni pretok vozil presega 1.000.000 vozil, razen tistih, ki so v skladu s predpisom, ki ureja javne ceste, del avtoceste, hitre ceste, glavne ceste ali regionalne ceste. Naj pojasnimo, da bi bilo ob takem odprtem parkirišču povprečno število premikov na dnevni ravni: 2.740 premikov vozil/dan ($1.000.000/365 = 2.740$); 114 premikov/h ob predpostavki, da bi bil promet enakomerno razporejen 24 h/dan; ob dejanskem stanju bi vsi premiki vozil bili v dnevnem in večernem času od 6:00 do 22:00 (16 h), kar pomeni 171 premikov vozil/h. V primeru z OPPN predvidenega parkirišča Bergant, pa lahko govorimo o številu premikov vseh vrst vozil ca. 100/teden, v povprečju preračunano na dan (brez nedelje), ca. 17 premikov vozil/dan. Pri odprtem parkirišču, ki je z Uredbo »kvalificiran« vir hrupa pa je to ca. 2.740 vozil/dan oz. 161-krat več od obravnavanega parkirišča.

Glede na zgornjo opredelitev vira hrupa ceste, je bilo kljub temu, da v naši situaciji cesta ni »kvalificiran« vir hrupa (namreč letni pretok vozil ne presega 1.000.000 vozil) v Strokovni oceni uporabili cesto kot vir hrupa in je modelirali. Namreč, glede na prehodne in končne določbe zgoraj omenjene Uredbe (5. člen) se lahko uporabljajo metode ocenjevanja hrupa iz priloge 2 in priloge 3 Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18, 59/19). V prilogi 2 Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18, 59/19) je navedeno, da se za hrup zaradi vozil na cestah uporabi metoda XPS 31 – 133, katera je bila tudi uporabljena v modelnem izračunu. Za cesto je bila v modelnem izračunu uporabljena asfaltna podlaga brez popravka, kar pomeni večji prispevek k končni oceni hrupa v okolju. Za hitrost vozil smo v modelni izračun vnesli 15 km/h, sama metoda pa ima spodnjo omejitev 20 km/h, katero tudi upošteva v modelu in prilagaja na prometni tok. V modelnem izračunu smo uporabili sunkoviti stalni prometni tok (prometni tok z znatnim deležem vozil v predhodnem stanju tj. takih vozil, ki bodisi povečujejo bodisi zmanjšujejo hitrost in ni stabilen niti v času niti v prostoru). Tudi

ta navedena nastavitve s sunkovitim (pulznim) prometom pomeni večji prispevek k končni oceni hrupa v okolju. Omenjeni prometni tok znatno poveča raven zvočni moči vozil na voznem pasu. Ta vrsta prometnega toka ustreza toku, ki ga srečamo na cestah v mestnih središčih, na magistralnih cestah blizu nasičenja, na povezovalnih cestah s številnimi križišči, na parkiriščih, na prehodih za pešce in na odcepih do stanovanjskih hiš. Upoštevali smo tudi vzdolžne profile cestišča glede na višinske razlike terena (vodoravno, vzpenjajoče in padajoče vozišče).

Metoda XPS upošteva samo dve kategoriji vozil in sicer kategorijo vozil do 3500 kg in kategorijo vozil nad 3500 kg (vozila skupne teže nad 3500 kg; skladno z metodo XPS 31 – 133 se enotno ocenjuje vsa tovorna vozila teže nad 3500 kg, čeprav se v R Sloveniji v statistiki uporablja tudi ločena kategorija vozil teže na 7500 kg).

Avtoprevoznik Bergant s.p. uporablja tovorna vozila, ki so skladna z najnovejšim »evropskim emisijskim standardom EURO 6«. To pomeni, da razpolaga le z najnovejšimi vozili, ki jih pred odhodom ni potrebno dodatno ogrevati, itd. na obravnavanem območju tudi ne bo pnevmatskih in drugih orodij.

Pripomba 3.10:

Hrup. Še pomembnejše je razlikovanje vpliva voženj in parkirno – manipulativnih operacij na emisije hrupa. Po drugem Newtonovem zakonu je sila sorazmerna masi in pospešku. To pomeni, da morajo motorji med pospeševanjem obratovati z bistveno večjo močjo, kot pa med vožnjo po ravni cesti s stalno hitrostjo. Med pospeševanjem vozila se sproščajo bistveno večje emisije, ne samo hrupa, temveč tudi izpušnih plinov. Izdelovalec študije pa je očitno predpostavil, da vozila vozijo z enakomerno vožnjo s povprečno hitrostjo 15 km/h, kar bi seveda sproščalo bistveno nižje emisije hrupa. Bolj primerno bi bilo, če bi izdelovalec študijo dopolnil z modelnim izračunom za parkiranje težkih vozil, kar zaenkrat ni bilo zaslediti. Zadeva je podobna, kot če bi zamenjali turbulentni tok z laminarnim in upoštevali zgolj njune povprečne hitrosti.

Drug pomemben faktor v zvezi s tem pa je masa. V oceni se omenja samo, da so prisotna tudi vozila z maso nad 3,5 tone. Iz priloženih slik je razvidno, da bi naj večinoma šlo za prikoličarje, torej še bistveno težja vozila. Zato je pri njihovem pospeševanju potrebna še bistveno večja sila oziroma moč motorja.

Iz slike je nadalje razvidno večje število vzporedno parkiranih prikoličarjev. Tovrstna parkiranja težjih prikoličarjev, očitno tudi z vzvratno vožnjo, zahtevajo kar nekaj časa, med katerim se sproščajo še dodatne emisije hrupa.

V nalogi tudi ni zaslediti, na kakšen način je izdelovalec naloge ocenil, razširjeno merilno negotovost modelnega izračuna ob upoštevanju 95% stopnje zaupanja na $\pm 7,5$ dB. Že sam pojem merilna negotovost modelnega izračuna je nejasen, saj iz študije ni razvidno, da bi izdelovalec karkoli meril in kako bi naj to uporabil v modelnem izračunu. Izdelovalec naloge sicer navaja večje število vhodnih podatkov in parametrov izračuna. Ni pa zaslediti, katere vhodne podatke in kako je upošteval pri določitvi negotovosti, za katero navaja zgolj, da znaša $\pm 7,5$ dB. Zaradi utemeljenih dvomov v pravilnost prikazanih dnevnih ravni hrupa, bi bil nujno potreben prikaz sledljivosti za navedeno negotovost.

Stališče:

Kot je navedeno že v odgovoru na pripombo 9 je odprto parkirišče »kvalificiran« vir hrupa tisto parkirišče, na katerem letni pretok vozil presega 1.000.000 vozil, razen tistih, ki so v skladu s predpisom, ki ureja javne ceste, del avtoceste, hitre ceste, glavne ceste ali regionalne ceste. Naj ponovimo, da bi bilo ob takem odprtem parkirišču povprečno število premikov na dnevni ravni: 2740 premikov vozil/dan ($1.000.000/365 = 2740$); 114 premikov/h ob predpostavki, da bi bil promet enakomerno razporejen 24 h/dan; ob dejanskem stanju bi vsi premiki vozil bili v dnevnem in večernem času od 6:00 do 22:00 (16 h), kar pomeni 171 premikov vozil/h. V primeru z OPPN predvidenega parkirišča Bergant, pa lahko govorimo o številu premikov vseh vrst vozil ca. 100/teden, v povprečju preračunano na dan (brez nedelje), ca. 17 premikov vozil/dan. Pri odprtem parkirišču, ki je z Uredbo »kvalificiran« vir hrupa pa je to ca. 2740 vozil/dan oz. 161-krat več od obravnavanega parkirišča. Torej obravnavano parkirišče prav tako ni vir hrupa po Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18, 59/19). Prav tako v prilogi 2 navedene Uredbe ni popolnoma jasno določene metode za uporabo parkirišča, kot vira hrupa,

zato je bila izbrana metoda, ki nedvoumno izhaja iz Uredbe, kot je bilo že opisano v prejšnjem odgovoru. Kar se tiče loputanja z vrati, je stvar obnašanja in dobrega gospodarja. Po zagotovitvi investitorja ni tovrstnega obnašanja. Dodatna ogrevanja vozil pa zaradi najsodobnejših vozil niso potrebna in se jih v smislu dobrega gospodarjenja tudi ne prakticira.

Prispevki merilne negotovosti modelnega izračuna so jasno določeni v navodilih za delo ND-IV-NLZOH-OOZNM-HR-03 (Ocenjevanje hrupa z modelnim izračunom s programom LIMA XPS 31-133-NMPB-ROUTES) in povzeti po metodi XPS 31-133 in smernic Good Practise Guide for Strategic Noise Mapping in standarda SIST ISO 1996-2:2017 - Akustika - Opis, merjenje in ocena hrupa v okolju - 2. del: Določanje ravni zvočnega tlaka. Upoštevani prispevki merilne negotovosti so pretoki vozil na uro, hitrost vozil, procentualni delež težkih vozil, fluktuacija hitrosti vozil, podlaga cestišča, gradient cestišča, višina cestišča in okolice, nasipi ter vkopi, tip površinske podlage, višina barier, višina objektov, absorpcijski koeficient ovir in pojav ugodnih pogojev širjenja zvoka (meteorologija).

Pripomba 3.11:

Dejavnost, navedena v OPPN in Odloku je okolju in zdravju ljudi tudi lahko nevarna. Za dokaz navajamo ponudbo. V njej so tudi nevarni tovari, med katere po ADR spadajo tudi nevarne snovi, vnetljive tekočine, eksplozivi, nevarni odpadki, radioaktivne snovi, ipd. V odloku ni nobenih prepovedi in omejitev. Že samo ta navedba zahteva takojšnjo prekinitev dejavnosti na domnevno črni gradnji, ki je povzeta v OPPN. Prav tako je potrebno preveriti Sanimar (negativna kumulativni in sinergijski vpliv). Izdelana bi morala biti študija v okviru OP za možne nevarne dogodke in upoštevati najslabši možni scenarij, kar pa ni bilo narejeno, zato OP ni primeren za nadaljevanje postopka.



Stališče:

Na spletni strani navedeno blago, ki ga investitor prevaža, ni v celoti točno in ne odraža dejanskega stanja. Podjetje trenutno opravlja prevoze hrane ter zdravil v originalni embalaži po Evropi ter po Sloveniji. Ne glede na tip tovora pa slednjega na lokaciji ne skladišči, niti začasno niti trajno. Vsak tovor, ki ga je potrebno prepeljati od dobavitelja do naročnika, se natovori pri dobavitelju in dostavi neposredno naročniku. Na ta način se blago ne skladišči znotraj območja OPPN, temveč so tu parkirana prazna vozila. Iz navedenih razlogov se vrednotenje vplivov plana z vidika nastanka tveganj za nesreče ni obravnavalo. Prav tako ni predmet postopka

OPPN izdelava požarnih in eksplozijskih elaboratov, ker gre za nivo prostorskega planiranja in ne izvedbe oziroma pridobivanja gradbenega dovoljenja, v kolikor bi se moralo glede na načrtovano dejavnost izdelati omenjena elaborata.

Za okoljsko poročilo je bilo pridobljeno mnenje o ustreznosti št. 35409-199/2019/15 z dne 6.8.2020 ter primernosti za javno razgrnitev in sicer na podlagi pridobljenih mnenj nosilcev urejanja prostora. Na podlagi tega je Občina Vodice pričela s postopkom javne razgrnitve.

Dejavnost podjetja Sanimar ni predmet OPPN za območje EUP Re_11.

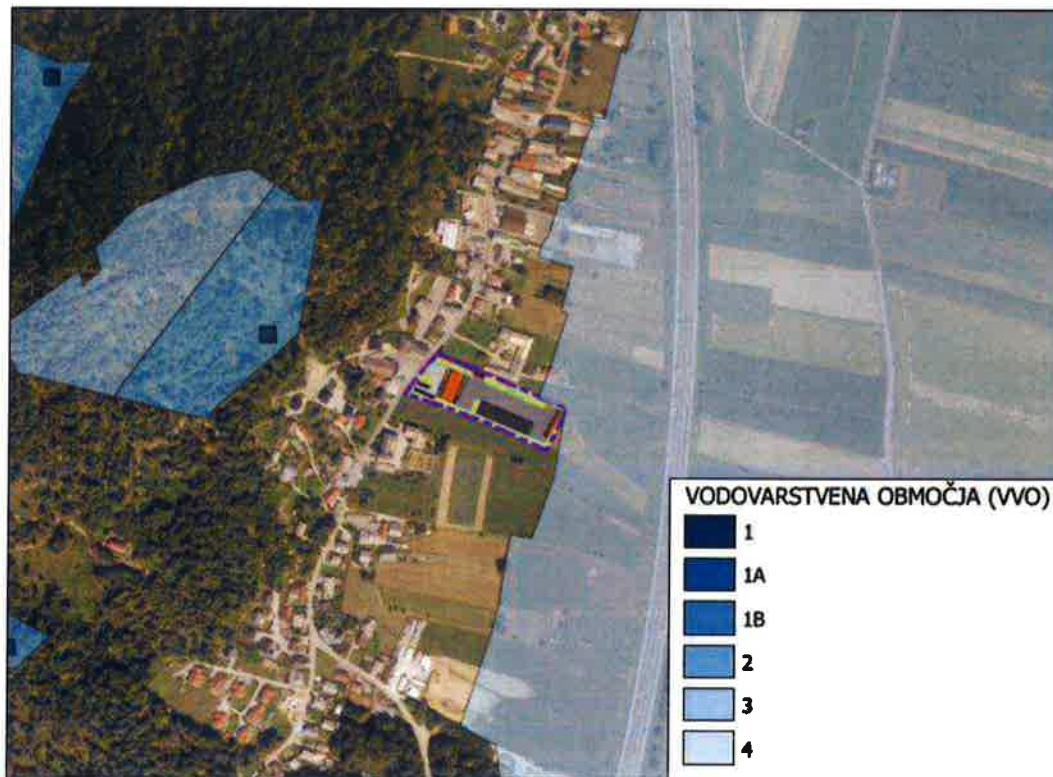
Pripomba 3.12:

Pod območjem OPPN je 3. VVO vodni pas in naštetih nevarnih in podobnih stvari so že zdaj stalna grožnja onesnaženju pitne vode.

Stališče:

Načrtovan poseg se ne nahaja znotraj varstvenih pasov virov pitne vode v občini Vodice (slika spodaj). Le en manjši delež območja OPPN v SV delu sega v III. varstveni pas (območje 3) vira pitne vode z oznako ŠČ-1, ki je določen z Odlokom o varstvu virov pitne vode na območju Občine Vodice (Ur. l. RS št. 7/98) in se nahaja na nasprotni strani AC. Celotno območje VVO zajema površino 2,21 km². Obravnavani poseg OPPN, ki obsega 0,96 ha površine, sega na zavarovano območje VVO (območje 3 je območje z blagim režimom varovanja in zajema napajalno območje vodonosnika iz katerega se podtalnica oz. podzemna voda pretaka v smeri zajetja in območja, od koder se lahko onesnažene površinske vode iztekajo na napajalno območje vodonosnika ali pa podtalnica sosednjega vodonosnika drenira na napajalno območje obravnavanega vodonosnika) le s površino 77,4 m², kar predstavlja zanemarljiv delež (0,0035%) od celotnega zavarovanega območja. Na tem delu območja OPPN se ne bodo izvajali nobeni posegi, temveč so tam načrtovane zelene površine.

Investitor ne skladišči, niti začasno, nevarnih stvari na območju OPPN, zato ocenjujemo, da ob izvedbi načrtovanih ukrepov izvedba OPPN na kakovost podzemne vode ter na vodne vire ne bo vplivala.



Pripomba 3.13:

Avtoprevoznik stanuje v Repnjah in naša slaba praksa v Sloveniji je, da si vsak hoče izgraditi še obrtno cono tako rekoč pred hišo. Potem pa izsiljuje, kar je v tem primeru očitno. Občina Vodice mora nujno to prakso prekiniti in zahtevati (in pomagati) preselitev ven iz naselja Repnje z dejavnostjo po OPPN ter tudi Sanimar.

Stališče:

Občinski podrobni prostorski načrt (OPPN), ki je predmet obravnave, res rešuje zatečeno stanje v prostoru. V okviru priprave občinskega prostorskega načrta, ki je bil sprejet v letu 2014, je bila ob upoštevanju mnenj pristojnih mnenjedajalcev dopustna ohranitev dejavnosti avtoprevoznništva na obstoječi lokaciji. V ta namen je bila na predmetni lokaciji sprejeta ustrezna namenska raba prostora PO – ostale prometne površine, ni pa bila dopustna nadaljnja širitev tovrstnih površin. Hkrati pa je Občina Vodice za to območje predpisala izdelavo OPPN s katerim želi obstoječe stanje sanirati oziroma ga bistveno izboljšati. OPPN ne more spreminjati planskih odločitev občine in to ni bila naloga in namen priprave tega prostorskega akta. Z OPPN so se, glede na planska izhodišča in usmeritve določene v OPN, podrobneje načrtovale prostorske ureditve z namenom sanacije in izboljšanja stanja v prostoru.

Sestavni del OPPN je bila tudi preveritev okoljskih vplivov s pripravo okoljskega poročila in vodenjem postopka celovite presoje vplivov na okolje (CPVO). Okoljsko poročilo obravnava vplive, ki so relevantni in izhajajo iz predvidenih ureditev OPPN. Obravnava se območje OPPN in neposredni vplivi na ožjo okolico. Podani so omilitveni ukrepi na ureditve, ki se nanašajo na predvidene ureditve OPPN. Okoljsko poročilo ne presoja vplivov drugih ureditev, ki niso predmet tega OPPN.

Dejavnost podjetja Sanimar ni predmet tega OPPN.

4. Pripomba št. 4: Zasebni vlagatelj (osebni podatki niso navedeni zaradi varstva osebnih podatkov)

Pripomba 4.0:

Iz okoljskega poročila (Ipsium d.o.o., Domžale, januar 2020, dopolnitev februar 2020, dopolnitev junij 2020) je razvidno, da je načrtovalec pripravljavcem CPVO posredoval zastarele podatke o dejanskem stanju na terenu in jih s tem zavedel v zmotno presojo vplivov. Iz grafičnih prilog je razvidno, da mnenjedajalcem prikazuje stanje pred marcem 2018, presojevalci pa niso preverili stanja v javno dostopnih evidencah v času presoje posameznih vplivov na okolje.

Stališče:

Izdelovalci okoljskega poročila so pri presoji vplivov na okolje upoštevali stanje v času izdelave dokumenta, to je januar, februar in junij 2020. Ne glede na to kdaj so bile pripravljene podlage, se pri presoji vedno izhaja iz dejanskega oz. obstoječega stanja.

Grafične priloge so del dokumentov priprave OPPN, ki so bile izdelane v različnem časovnem obdobju. Sprejem prostorskega akta je postopek, ki traja dlje časa, zato se tudi dokumenti, ki so podlaga za pripravo akta, pripravljajo v različnih časovnih obdobjih.

V času priprave strokovne ocene obremenitve okolja s hrupom (februar 2020) in tudi okoljskega poročila, stanovanjska hiša na sosednji parceli 186/4, k.o. Repnje, še ni bila zgrajena. Tudi v času priprave dopolnitev strokovne ocene, navedena stanovanjska hiša še vedno ni bila razvidna iz javno dostopnih evidenc Geodetske uprave RS (grafični modul Katastra stavb, GURS, april 2021). Stanovanjsko hišo smo zaradi ocene obremenitve s hrupom na parcelo umestili glede na Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD), Hiša Repnje, št. 2018/04, Uroš Babnik-Arhitekt, marec 2018 (vir: Občina Vodice). Tako prvotna kot tudi dopolnjena Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje – Obremenitev okolja s hrupom kot posledica obratovanja virov hrupa osebnih in tovornih vozil podjetja Avtoprevoznništvo Marjan Bergant s.p., št. 2112-21/89013-21/90SIPD, NLZOH, februar 2020 (dopolnitev april 2021) ugotavlja, da zaradi predvidenega posega raven hrupa v okolju ostaja znotraj mejnih vrednosti za vire hrupa.

Pripomba 4.1.1.1 (Hrup):

V dokumentu STROKOVNA OCENA O VPLIVIH HRUPA NA OKOLJE (št. 2112-20/74803-20/28SIPD, 21.2.2020) izvajalec Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano (NLZOH) navaja, da je območje prostorske ureditve je od najbližjih naseljenih objektov, ki ležijo severno, oddaljeno cca. 25 m.

Že v času izdaje pooblastila NLZOH s strani MKO – ARSO, št. pooblastila 35435-4/2019-3 z dne 01.04.2019, je bilo za stavbno zemljišče 186/4 k.o. Repnje (Re_12, namenska raba SSS, individualna stanovanjska gradnja - zahodni del južne meje) izdano pravnomočno gradbeno dovoljenje za gradnjo enodružinske stanovanjske hiše (javno zabeleženo v Informacijskem sistemu Prostorski informacijski sistem – datum izdaje GD 21.3.2019, začetek gradnje 13.7.2020).

Stališče:

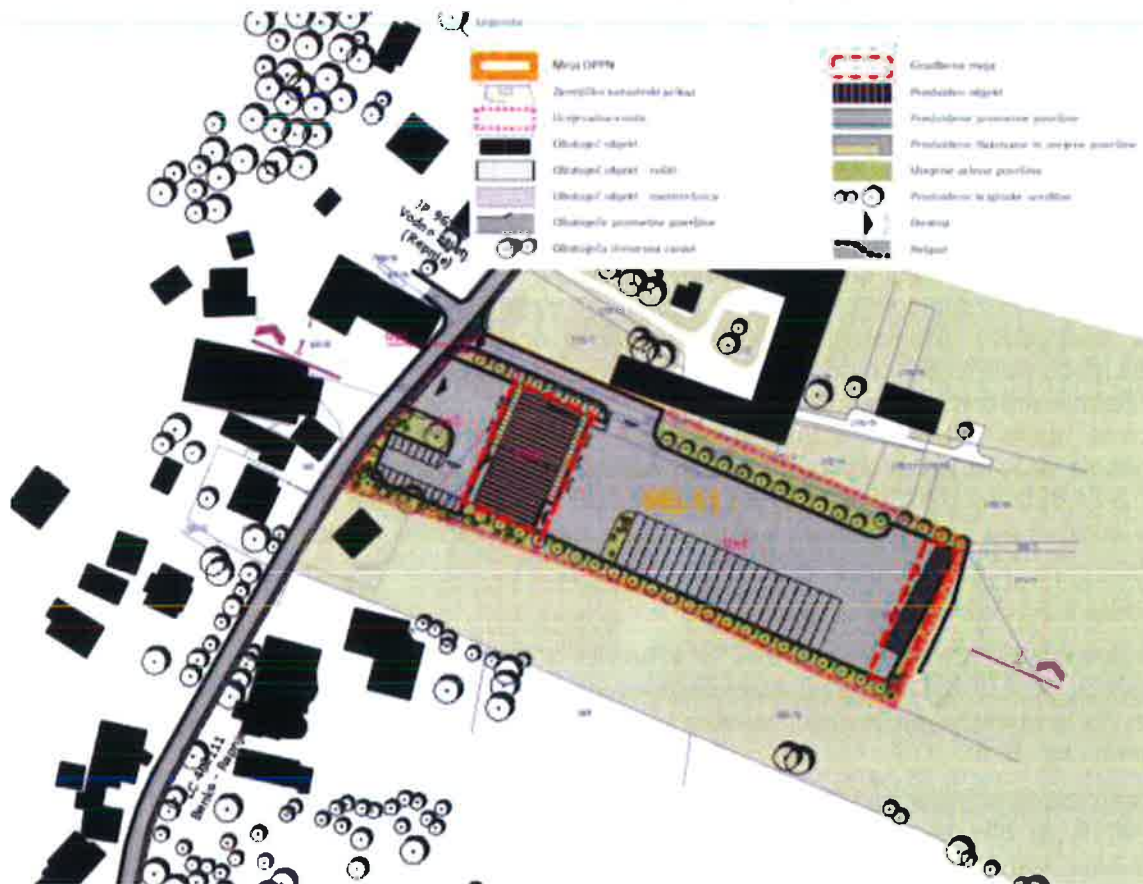
Navedba, da se obstoječa stanovanjska stavba nahaja 25 m severno od območja OPPN se nanaša na podatke, ki izhajajo iz javno dostopnih podatkov, kjer je razvidno, da je najbližji s stanovanjsko rabo, toliko oddaljen od območja OPPN.

Pooblastilo, ki ga navaja pripombodajalec nima povezave z izdelavo obravnavane Strokovne ocene. To je datum pooblastila, ki ga je Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano, prejel od Ministrstva za okolje in prostor, da lahko izvaja dejavnost ocenjevanja hrupa.

Ocena obremenitve okolja s hrupom je bila določena skladno z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18 in 59/19). V ta namen je bila v sklopu priprave okoljskega poročila izdelana tudi Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje – Obremenitev okolja s hrupom kot posledica obratovanja virov hrupa osebnih in tovornih vozil podjetja Avtoprevoznništvo Marjan Bergant s.p., št. 2112-21/89013-21/90SIPD, NLZOH, februar 2020

(dopolnitev april 2021) (v nadaljevanju: strokovna ocena). Izdelovalec te strokovne ocene je Nacionalni laboratorij za okolje in hrano (NLZOH), ki je neodvisni državni laboratorij z akreditacijo za izvajanje tovrstnih nalog.

Predvideni objekti z izdanim gradbenim dovoljenjem žal ne izhajajo iz nobene javno dostopne evidence. V času priprave strokovne ocene obremenitve okolja s hrupom (februar 2020) in tudi okoljskega poročila, stanovanjska hiša na sosednji parceli 186/4, k.o. Repnje, še ni bila zgrajena. Tudi v času priprave dopolnitev strokovne ocene, navedena stanovanjska hiša še vedno ni bila razvidna iz javno dostopnih evidenc Geodetske uprave RS (grafični modul Katastra stavb, GURS, april 2021). Stanovanjsko hišo smo zaradi ocene obremenitve s hrupom na parcelo umestili glede na Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja (PGD), Hiša Repnje, št. 2018/04, Uroš Babnik-Aritekt, marec 2018 (vir: Občina Vodice). Tako prvotna kot tudi dopolnjena Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje (dopolnitev april 2021) ugotavlja, da zaradi predvidenega posega raven hrupa v okolju ostaja znotraj mejnih vrednosti za vire hrupa.



Iz gornje slike je razvidno, da je bila stanovanjska hiša na sosednji parceli 186/4, k.o. Repnje, dodana oziroma upoštevana v dopolnitvi strokovne ocene obremenitve okolja s hrupom.

Pripomba 4.1.1.2 (Hrup):

Na strani 8/14 je navedeno, da je čas obratovanja podjetja in s tem virov hrupa od 06:00 ure do 16:00 ure občasno do 18:00 ure. S strani naročnika je bil podan podatek 20 prihodov in 20 odhodov na teden po posamezni kategoriji vozil oz. povprečno 2.85 prihoda in 2.85 odhoda dnevno (po posamezni kategoriji vozil).

Posredovani podatki s strani naročnika in zavezanca prirejajo dejansko stanje. Vse delovne dni v tednu se tovornjaki vračajo na lokacijo med 15.00 in 18.00, z največjo frekvenco okoli med 16.00 in 17.00 uro. Prav tako naročnik napačno navaja, da dejavnost izvaja s 20 tovornimi vozili nad 3.5t, saj obratuje z več kot 30 tovornimi vozili. Zavaja tudi, da ima 28 zaposlenih, čeprav je iz Izkaza poslovnega izida za leto 2019 (vir: AJPES) razvidno, da je imel v letu 2019 povprečno zaposlenih 36 delavcev. Zaradi napačnih podatkov je vpliv na hrup in promet podcenjen.

V oceni se kot vir hrupa upoštevajo s strani investitorja podani podatki, da gre za manevriranje povprečno 2.85 vozil dnevno znotraj območja OPPN Re_11 s pričakovano hitrostjo 15 km/h. Pri tem pa ne upošteva hrupa zaradi dostopa tovornih vozil do Re_11 po lokalni cesti LC 462111 Benko - Reprnje (omejitev hitrosti 40 km/h) in zaviranja tik pred vstopom na območje parkirišč na Re_11.

Stališče:

Vsi navedeni podatki so bili posredovani s strani investitorja. V maju 2021 je bila Strokovna ocena dopolnjena, pri čemer je bil upoštevan najslabši možni scenarij.

Izvedba ocene obremenitve okolja s hrupom je določena skladno z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18 in 59/19). V ta namen je bila v sklopu priprave okoljskega poročila izdelana tudi Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje (februar 2020, dopolnitev april 2021). Izdelovalec te strokovne ocene je Nacionalni laboratorij za okolje in hrano (NLZOH), ki je neodvisni državni laboratorij z akreditacijo za izvajanje tovrstnih nalog. Osnova za pripravo tovrstne strokovne ocene obravnavanega posega so viri hrupa, ki so v danem primeru premiki (odvoz in dovoz) tovornih vozil (vozila skupne teže nad 3500 kg; skladno s standardom se enotno ocenjuje vsa tovorna vozila teže nad 3500 kg, čeprav se v Sloveniji v statistiki uporablja tudi ločena kategorija vozil teže nad 7500 kg) in osebnih vozil (vozila skupne teže pod 3500 kg). Tako je bilo tudi upoštevano pri pripravi navedene študije. Glede na to, da prvotno niso bili upoštevani tudi premiki tovornih vozil v večernem času (čas od 18.00 do 22.00) se je strokovna ocena dopolnila tudi z obravnavo in vrednotenjem tega časa. Z dopolnitvijo se je upoštevalo premike vseh 25 tovornjakov, ne glede na to, da bo investitor zmanjšal vozní park na 20 tovornjakov. Tako prvotna kot tudi dopolnjena strokovna ocena ugotavlja, da zaradi predvidenega posega raven hrupa v okolju ostaja znotraj mejnih vrednosti za vire hrupa.

Pripomba 4.1.1.3 (Hrup):

Izvedeno je bilo zgolj teoretično ocenjevanje imisijskih ravni hrupa zaradi prometa na podlagi metode XPS31-133 – NMPB za ocenjevanje hrupa zaradi obratovanja cest na izbranih lokacijah.

Tabela 5: Ocenjene vrednosti kazalcev hrupa na imisijskih mestih v okolici območja gibanja vozil

Oznaka imisijskega mesta	Naslov objekta z varovanimi prostori	Vrednosti kazalcev hrupa			
		L _{dan} (dBA)	L _{večer} (dBA)	L _{noč} (dBA)	L _{dn} (dBA)
IM1	Reprnje 30D	28.5	/	/	25.2
IM2	Reprnje 30B	29.2	/	/	26.2
IM3	Reprnje 28	26.8	/	/	23.8
IM4	Reprnje 27	25.1	/	/	22.1
Mejna vrednost za III. območje varstva pred hrupom		58	53	48	58

V tabeli 5 so navedene zgolj teoretične modelske ocene hrupa na podlagi podcenjenih vhodnih podatkov tako o številu vozil, časovni porazdelitvi prihodov tovornih vozil in dejanski hitrosti. NZLOH povprečen hrup modelsko oceni na nivo hrupa v zaprtem notranjem prostoru, kar je v velikem nasprotju z relevantno strokovno in znanstveno literaturo s področja ocenjevanja emisij hrupa zaradi tovornih vozil.

Uporabljena metoda metode XPS31-133 – NMPB za ocenjevanje hrupa zaradi obratovanja cest ni prilagojena za ocenjevanje emisij hrupa zaradi težkih tovornih vozil, ampak za splošno obratovanje cest. Ker je prevladujoča uporaba območja OPPN RE_11 namenjena tovornim vozilom, uporabljena metoda ni ustrezna in ne more pravilno oceniti pričakovanih vplivov na hrup v okolju.

Strokovna literatura navaja povprečno začetno vrednost emisij hrupa vozečega tovornjaka 15m od vira na 55 dBA, z ekstrapolacijo glede na oddaljenost stanovanjske hiše na 186/4 (8m od

ceste LC oz. 5m od meje z območjem UPPN Re_11) ocenimo emisijo hrupa na vsaj 61 dBa (vir: Leasure, WA; Spectral and Directional Characteristics of Noise Generated by Truck Tires). Rezultati mnogih drugih znanstvenih virov sledijo tem rezultatom in ocenjujejo hrup zaradi težkih tovornih vozil 15m od vira med 55 in 90 dBa.

Primer modelske ocene emisij hrupa tovornih vozil

(vir: Subramani, T., Kavitha, M., Sivaraj, K.P., (2012). Modelling of Traffic Noise Pollution. International Journal of Engineering Research and Applications; Vol. 2, Issue 3: 3175-3182)

V navedeni literaturi imamo model:

$$Leq = 75.58 + 0.0024Q - 0.0064V + 0.0469Ta - 0.00451Ts + 0.0306H,$$

kjer je Q število tovornjakov na uro, V povprečna hitrost tovornjakov, Ta povprečna temperatura zraka v stopinjah C, Ts povprečna temperatura vozišča, H - relativna vlažnost v %; Meritve za model so bile narejene približno 2m od ceste.

Predpostavke so:

Q = 2.85 (navedba investitorja),

V = 15 kmph (navedba investitorja),

Ta = 20 , Ts = 20, H = 60%

Izračun po modelu:

$$Leq = 75.58 + 0.0024Q - 0.0064V + 0.0469Ta - 0.00451Ts + 0.0306H = 78.17 \text{ dB}$$

Ob predpostavki, da se jakost zmanjša za 6 dB pri vsaki podvojitvi razdalje, na razdalji 8m (oddaljenost hiše) izračunamo 66 dB. Ocenjena vrednost presega mejno vrednost dnevnega hrupa 58d dBa v območju III. Stopnje varovanja pred hrupom.

Okoljsko poročilo v sklepnem povzetku 6.1.2.4 Vplivi plana na okolje na strani 45 priznava, da je v območju Re_12 prisotna prekomerna obremenitev s hrupom. V nadaljevanju pa napačno trdi, da stavbno zemljišče v območju stanovanjskih stavb Re_12 stanovanjska gradnja zaradi preobremenitve s hrupom ne izpolnjuje pogojev za stanovanjsko gradnjo (čeprav za celotno območje Re_12 velja III. stopnja ogroženosti s hrupom) ter na koncu poda sklep, s katerim daljinski vpliv emisij hrupa zaradi obratovanja RE_11 ocenjuje kot nebitven (B).

Zahtevamo revizijo okoljskega poročila, ki bo vključevala

1. ponovno presojo vpliva predlagane ureditve na povečanje hrupa v okolju, upoštevajoč dejansko stanje
2. izvedbo ocene emisij hrupa na podlagi ustreznega modela za ocenjevanje emisij hrupa zaradi prometa tovornih vozil ob upoštevanju dejanskega stanja
3. izvedbo ocene emisij hrupa in vibracij na izpostavljenih točkah novogradnje enodružinske hiše na 186/4 z ustreznim modelom za ocenjevanje emisij hrupa zaradi prometa tovornih vozil ob upoštevanju dejanskega stanja
4. izvedbo meritev hrupa v realnem času obratovanja in ob dejanski aktivnosti na območju OPPN Re11 - torej, ko tovornjak >3.5 t z priklopnikom pred hišo na 186/4 pospešuje oz. zavira ob zavijanju na parkirišče.
5. ponovno presojo vpliva izvedbe RE_11 na hrup
6. izvedbo ustreznih omilitvenih ukrepov za zaščito stanovanjskih površin na območju Re_12 pred emisijami hrupa zaradi opravljanja prevozniške dejavnosti na Re_11.

Stališče:

Ocena obremenitve okolja s hrupom je bila določena skladno z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. l. RS, št. 43/18 in 59/19). V ta namen je bila v sklopu priprave okoljskega poročila izdelana tudi Strokovna ocena o vplivih hrupa na okolje (februar 2020, dopolnitev april 2021). Izdelovalec te strokovne ocene je Nacionalni laboratorij za okolje in hrano (NLZOH), ki je neodvisni državni laboratorij z akreditacijo za izvajanje tovrstnih nalog. Osnova

za pripravo tovrstne strokovne ocene obravnavanega posega so viri hrupa, ki so v danem primeru premiki (odvoz in dovoz) tovornih vozil (vozila skupne teže nad 3500 kg; skladno s standardom se enotno ocenjuje vsa tovorna vozila teže nad 3500 kg, čeprav se v R Sloveniji v statistiki uporablja tudi ločena kategorija vozil teže na 7500 kg) in osebnih vozil (vozila skupne teže pod 3500 kg). Tako je bilo tudi upoštevano pri pripravi navedene študije. Glede na to, da prvotno niso bili upoštevani tudi premiki tovornih vozil v večernem času (čas od 18.00 do 22.00) se je strokovna ocena dopolnila tudi z obravnavo in vrednotenjem tega časa. Z dopolnitvijo se je upoštevalo premike vseh 25 tovornjakov, ne glede na to, da bo investitor zmanjšal vozni park na 20 tovornjakov. Tako prvotna kot tudi dopolnjena strokovna ocena ugotavlja, da zaradi predvidenega posega raven hrupa v okolju ostaja znotraj mejnih vrednosti za vire hrupa.

Pod to točko pripomb se navaja primere iz strokovne literature o različnih vrednosti hrupa, ki ga na določeni razdalji povzroči posamezno tovorno vozilo. V takem primeru lahko govorimo o zvočni moči posamezne naprave na določeni razdalji. Zvočna moč posamezne naprave seveda ni rezultat ocene obremenitve okolja s hrupom, ampak vstopni podatek v modelski izračun. Navedeni podatki držijo, vendar je končna ocena obremenitve okolja s hrupom povezana še s številom, hitrostjo, tlemi (vrste asfalta, itd.), meteorološkim stanjem, reliefnimi značilnostmi, itd. Modelski izračuni zajemajo vse te navedene pogoje in značilnosti. Rezultati modelskega izračuna pa so vrednosti kazalcev hrupa. Kazalci hrupa so: kazalec hrupa za dnevni čas Ldan, za večerni čas Lvečer, za nočni čas Lnoč in kombiniran kazalec Ldvn (dan, večer in noč). Glede na določen kazalec hrupa so določene tudi mejne vrednosti, ki so v obravnavanem primeru globoko znotraj mejnih vrednosti za vir hrupa.

V Republiki Sloveniji lahko oceno obremenjenosti okolja s hrupom izdelujejo le organizacije (laboratoriji), ki izvajajo obratovalni monitoring obremenjenosti okolja s hrupom. Te organizacije morajo pridobiti certifikat skladnosti s standardom SIST EN ISO/IEC 17025:2017, Splošne zahteve za usposobljenost preskuševalnih in kalibracijskih laboratorijev. Navedena skladnost s standardom se preverja enkrat letno s strani Slovenske akreditacije. Poleg navedenega pa tovrstna organizacija mora pridobiti še dovoljenje Ministrstva za okolje in prostor. Pogoji so določeni s Pravilnikom o prvem ocenjevanju in obratovalnem monitoringu za vire hrupa ter o pogojih za njegovo izvajanje (Ur. l. RS, št. 105/08). Kot smo zgoraj že večkrat navedli je bil izdelovalec strokovne ocene obremenjenosti okolja s hrupom Nacionalni laboratorij za okolje in hrano (NLZOH), ki je neodvisni državni laboratorij z akreditacijo za izvajanje tovrstnih nalog in dolgoletnimi izkušnjami.

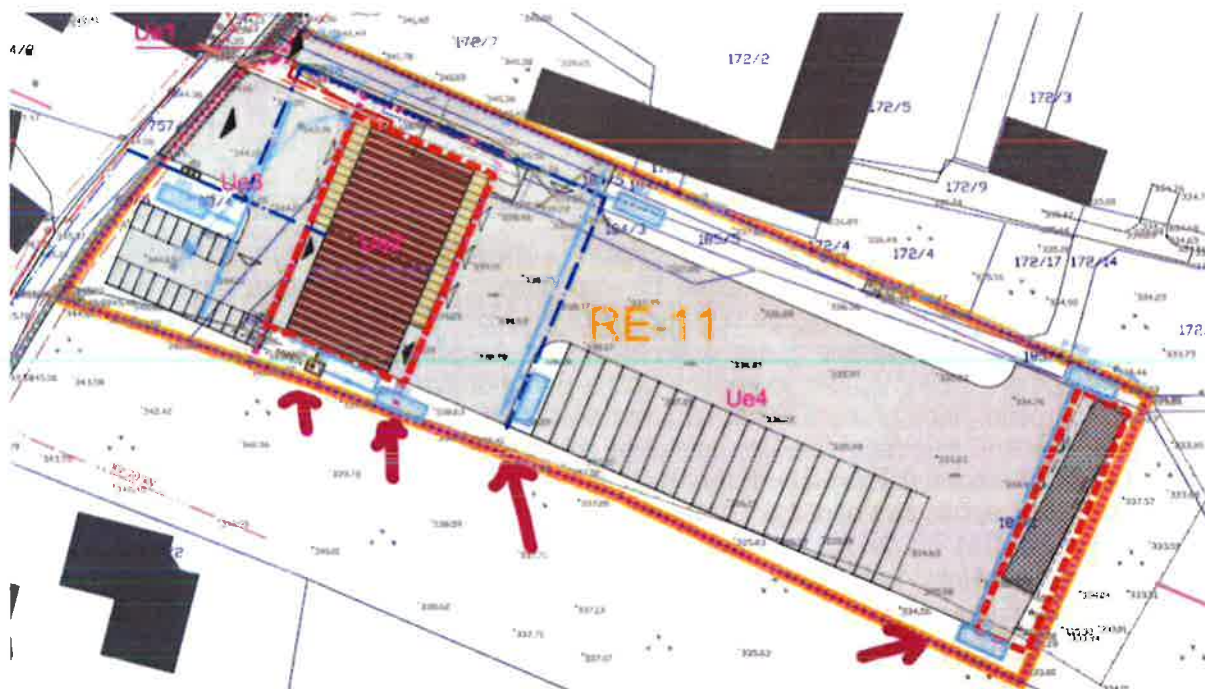
Pripomba 4.1,2 (Kmetijske površine):

Kmetijske površine	Območje je v OPN opredeljeno kot podrobna namenska raba prostora PO (ostala prometna površina). Po dejanski rabi gre za pozidano zemljišča. Z načrtovanim OPPN se na posega na kmetijska zemljišča. NLZOH v svojih smernicah navaja, da se z izvedbo OPPN zmanjšujejo kmetijske površine, vendar ta navedba ne drži. Območje OPPN je v OPN po namenski rabi PO, kar se z izvedbo OPPN ne spreminja, zato nobena ureditev OPPN ne vpliva na kmetijska zemljišča. Območje OPPN je tudi po dejanski rabi pozidano oz. sorodno zemljišče, saj gre za območje utrjenih površin, ki služijo za parkiranje tovornih vozil. Iz tega razloga ocenjujemo, da plan ne bo imel vpliva na površine kmetijskih zemljišč ter njihov proizvodni potencial. Poglavje ni vključeno v nadaljnjo presojo.	Izvedba ne bo imela vpliva na kmetijska zemljišča kot naravni vir ter na ohranjanje najboljših kmetijskih zemljišč ter zemljišč z boljšim proizvodnim potencialom. <u>Poglavje ni vključeno v nadaljnjo presojo.</u>
----------------------------------	--	--

Okoljsko poročilo navaja, da izvedba prostorskih ureditev na Re_11 ne bo imela vplivov na kmetijska zemljišča in ohranjanje najboljših kmetijskih površin.

Izvedba Re_11 ima daljinski negativen vpliv na poslabšanje kvalitete najboljših kmetijskih zemljišč zaradi zastajanja padavinskih vod iz RE_11 na zemljišču 186/3 ob J robu območja. Načrtovana prostorska ureditev nadaljuje z odvajanjem večinskega deleža odvajanja padavinskih vod z UE2 (1.384 m² površin, od tega 1.107 m² pozidanih površin) in UE4 (7.094 m², od tega 470m² pozidanih površin) proti travniku 186/3.

MKČN je umeščena na cca. 1m od meje s kmetijskim zemljiščem 186/3, 2 ponikovalni polji sta umeščeni neposredno na mejo s kmetijskim zemljiščem, eno ponikovalno polje pa cca. 4m od meje.



Zaradi že izvedenega nasutja zemljišč v Re_11 in površinskega odvodnjavanja padavinskih vod nižje ležeči teren travnika 186/3 se prvovrstno kmetijsko zemljišče ob meji s parkiriščem zamočvirja.

Mnenje MKGP št. 3401-132/2008/34, z dne 12.8.2019, je nepopolno, saj obravnava le vpliv Re_11 na gozd, ne pa tudi negativnega vpliva na kmetijska zemljišča. NZLOH medtem ustrezno ugotavlja, da se z izvedbo OPPN Re_11 zmanjšujejo kmetijske površine (str.23).

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Št. 3401-132/2008/34, z dne 12.8.2019

1. Ministrstvo na podlagi prejete dokumentacije ugotavlja, da območje predvidene prostorske ureditve ne posega v območje gozdov.
2. Zaradi navedenega izvedba plana ne bo imela negativnega vpliva na gozd, zagotavljanje pogojev za funkcije gozdov in na gospodarjenje z gozdovi skladno s presojami iz 2.člena Uredbe o merilih za ocenjevanje verjetnosti pomembnejših vplivov izvedbe plana, programa, načrta ali drugega splošnega akta in njegovih sprememb na okolje v postopku celovite presoje vplivov na okolje (Ur. l. RS, št. 09/09).

Menimo, da za omenjen plan s področja gozdarstva in lovstva ni potrebno izvesti celovito presojo vplivov na okolje.

Zahtevamo:

1. Premestitev ponikovalnih polj ob meji s 186/3 na S oz. V rob območja RE_11 in prekinitev namernega odvajanja padavinskih vod na zemljišče 186/3
2. Ponovno presojo vplivov na KME s strani MKGP, ki bo v presojo vključila tudi posredni vpliv na KME na zemljišču 183/6 na J robu območja OPPN Re_11, saj neposredno meji na meji na to območje v skupni dolžini več kot 300m.

Stališče:

Vse ureditve zbiranja, odvajanja in čiščenja padavinske odpadne vode morajo biti urejene na način, da ne bodo imele vpliva na sosednja zemljišča. Predvidene ureditve so načrtovane z OPPN. Ob severovzhodnem robu se nahaja vodovarstveno območje (VVO III.), zato je predvideno, da se padavinske vode ponikajo v večji meri ob južnem robu in znotraj območja OPPN na način, da ne bo vpliva na sosednja zemljišča.

Območje OPPN je po podrobnejši namenski rabi opredeljeno kot območje ostalih prometnih površin (oznaka PO), kar je določeno v nadrejenem prostorskem aktu, to je Občinskem prostorskem načrtu (OPN). OPPN z ureditvami ne posega na območja, ki bi bila po namenski rabi opredeljena kot kmetijska zemljišča, kar izhaja tudi iz podanega mnenja Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MKGP). Prav tako je v okoljskem poročilu pojasnjena navedba NLZOH, da se zmanjšujejo kmetijske površine, kar ne drži. Namenska raba območja OPPN je bila določena s sprejetim prostorskim aktom OPN. Občinski podrobni prostorski načrti (OPPN) ne morejo spremeniti namenske rabe, le-ta mora biti predhodno že določena z OPN.

Pripomba 4.2.1 (4. člen):

II.OBMOCJE OPPN

4. člen

(obseg območja OPPN)

(1) Enota urejanja prostora EUP z oznako Re_11, določena z nadrejenim prostorskim aktom »Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Vodice« (Uradno glasilo Občine Vodice št. 1/14 z dne 29.1.2014, št. 8/14 z dne 4.9.2014 (SDOPN), št. 4/15 z dne 29.5.2015 (SDOPN)), predstavlja nepozidano območje, ki se nahaja v naselju Repnje.

(2) Območje leži na vzhodni strani lokalne ceste LC 462111 Benko - Repnje oziroma zahodno od AC 0010 Vodice - Ljubljana (Šmartno). Območje OPPN se nahaja severno od stavb Kongregacije šolskih sester, Repnje 27 in južno od stavb Kongregacije šolskih sester, Repnje 30 oziroma neposredno ob lokalni cesti LC 462111 Benko - Repnje. V večjem delu meji na kmetijska zemljišča Re_14 (vzhodna, pretežni del južne in vzhodni del severne meje), v preostalem delu pa na cestne površine Re_12 in Re_10 (zahodna in zahodni del severne meje) oziroma le v manjšem delu na stavbno zemljišče Re_12 z individualno stanovanjsko gradnjo (zahodni del južne meje).

(3) Območje OPPN okvirno meri 1,00 ha in zajema zemljiške parcele številka 63/3, 63/4, 183/1 (del), 184/3, 184/4, 184/5, 185/1 (del), 185/4 in 185/5, vse k.o. 1742 – Repnje, ter je natančno določeno v grafičnem delu.

Opis lege v (2) je zavajajoč opis, s katerim se skuša se minimizirati vpliv na bližnje stanovanjske površine v Re_12.



Stališče:

V 4. členu (obseg območja OPPN) je opredeljena EUP Re_11, ki predstavlja območje OPPN in je določena z nadrejenim prostorskim aktom (OPN Občine Vodice), njena lega v prostoru, velikost in obseg (navedba zemljiških parcel oziroma njihovih delov v tekstualnem delu odloka in natančna določitev v grafičnem delu odloka o OPPN).

Pripomba 4.2.2 (10. člen):

Poslovne, skladiščne in storitvene dejavnosti za potrebe avtoprevoznitva morajo biti konkretno opredeljene, saj gre lahko za dejavnosti z dodatnimi negativnimi na ožje in širše okolje (pralnica tovornih vozil?, ličarska delavnica?, mehanična delavnica?, pretovarjanje in skladiščenje nevarnega tovora?)

Stališče:

Dopustne dejavnosti so skladne z določilom nadrejenega prostorskega akta (Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Vodice (Uradno glasilo Občine Vodice, št. 1/14 z dne 29.1.2014, št. 8/14 z dne 4.9.2014 (SDOPN), št. 4/15 z dne 29.5.2015 (SDOPN)) in Sklepom o pripravi Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje Re_11 Repnje (OPPN Repnje-3), ki za EUP Re_11 opredeljuje podrobnejšo namensko rabo prostora z oznako: PO (Ostale prometne površine).

P – OBMOČJA IN OMREŽJA PROMETNE INFRASTRUKTURE PC, PŽ, PH, PO	So namenjena za izvajanje dejavnosti gospodarskih služb s področja prometa. Spremljajoče dejavnosti: gostinstvo trgovina skladiščenje druge dejavnosti, ki služijo tem območjem
--	---

Slika 3: Dopustne dejavnosti po namenskih rabah prostora (vir: RS_-2012-078-03071-OB_P003-0000)

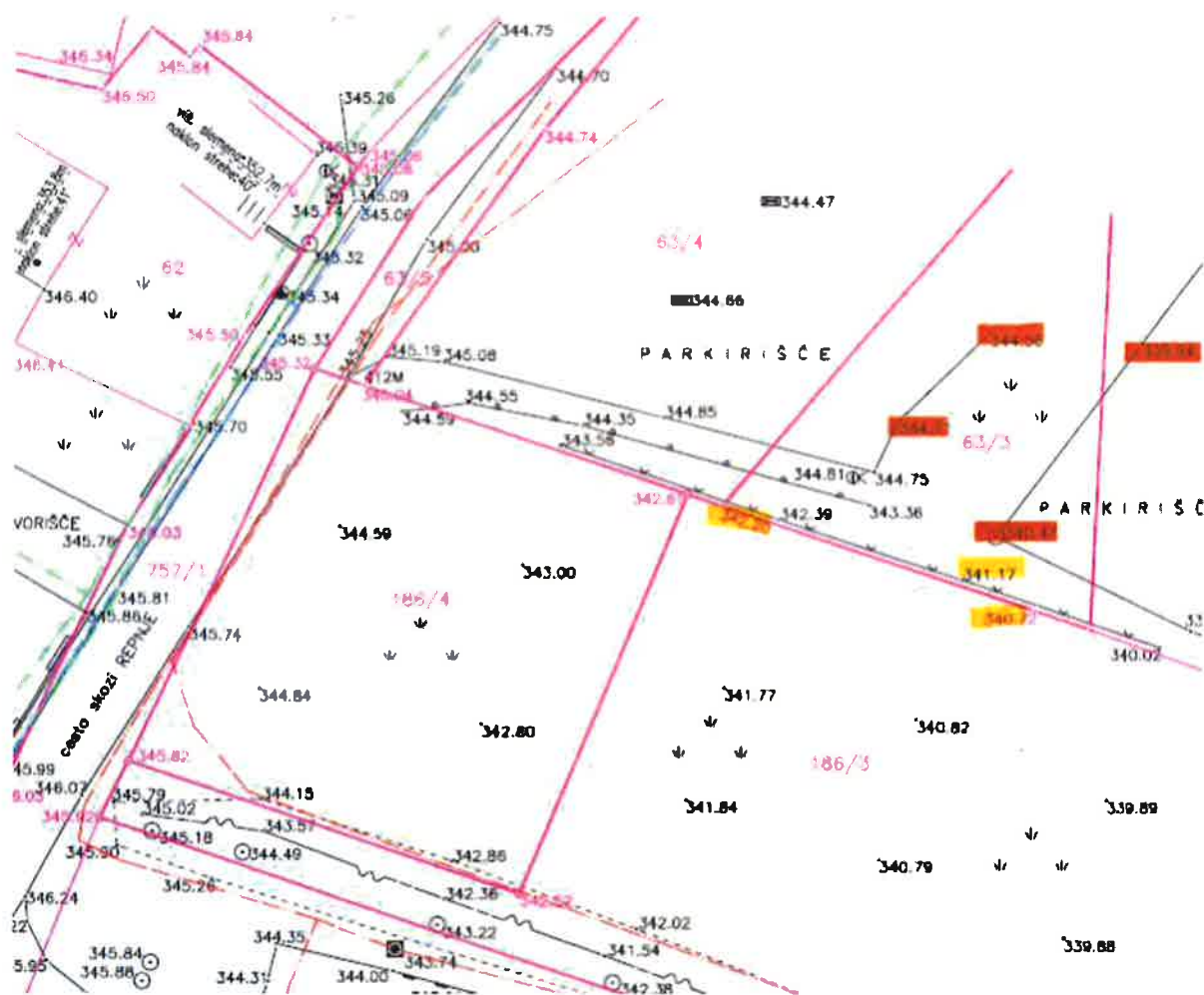
Ključna določila glede dopustnih gradenj so v prostorskem aktu definirana z vrsto dopustnih gradenj in objektov, ki je predpisana v 11. členu predloga odloka. Vrste dopustnih gradenj in objektov so predpisane skladno z Uredbo o klasifikaciji vrst objektov in sledijo določbam OPN Vodice.

Odlok se dopolni z določbo, da skladiščenje nevarnih snovi v območju OPPN ni dopustno.

Pripomba 4.2.3 (12. člen):

Maksimalni dvig kote pritličja 1.2m nad koto urejenega terena je nesprejemljiv. Teren na zemljiščih 63/3 in 63/4, ki sta del UE2, je zaradi dosedanje degradacije in nasipanja že dvignjen za do 4.5 m nad naravni teren območja. To pomeni, da je dejanska višina enoetažnega gabarita $5 + 1.2 \text{ m} + 7 \text{ m} = 13.2 \text{ m}$ glede na naravni teren okolice.

Takšni višinski gabariti že samo s svojo prisotnostjo bistveno spreminjajo širšo okolico – sence, odmev, hrup.



Stališče:

Višinski gabarit stavbe v Ue2 (dopustne etažnosti K+P+1) je določen v odnosu do dostopne javne ceste in stavb v neposredni okolici. Določene so tudi absolutne višinske kote kletne etaže, pritlične etaže in maksimalna višina stavbe ter ureditve terena ob njej.

Maksimalna višina stavbe, v odnosu na ureditve terena ob stavbi, torej znaša:

- na vzhodni strani 11,5 m
- na zahodni strani 8,2 m

PREREZ 1-1



List številka 3.2 – Prikaz umestitve načrtovane ureditve v prostor - prerezi (vir: grafični del OPPN)

Pripomba 4.2.4 (13. in 17. člen):

Dostop do OPPN RE_11 poteka po lokalni občinski cesti znotraj strnjenegega naselja. Ureditev javne ceste ob robu območja OPPN ne kompenzira negativnega vpliva prometa tovornih vozil >3,5T s priklopniki.

Ureditev lokalne ceste LC 462111 Benko-Repnje kot določa 13. člen ne zagotavlja celovite ureditve prometne infrastrukture, ki bi bila vzdržna za potrebe AB Bergant in bi hkrati tudi okoliškemu prebivalstvu zagotavljala varno udeležbo v prometu.

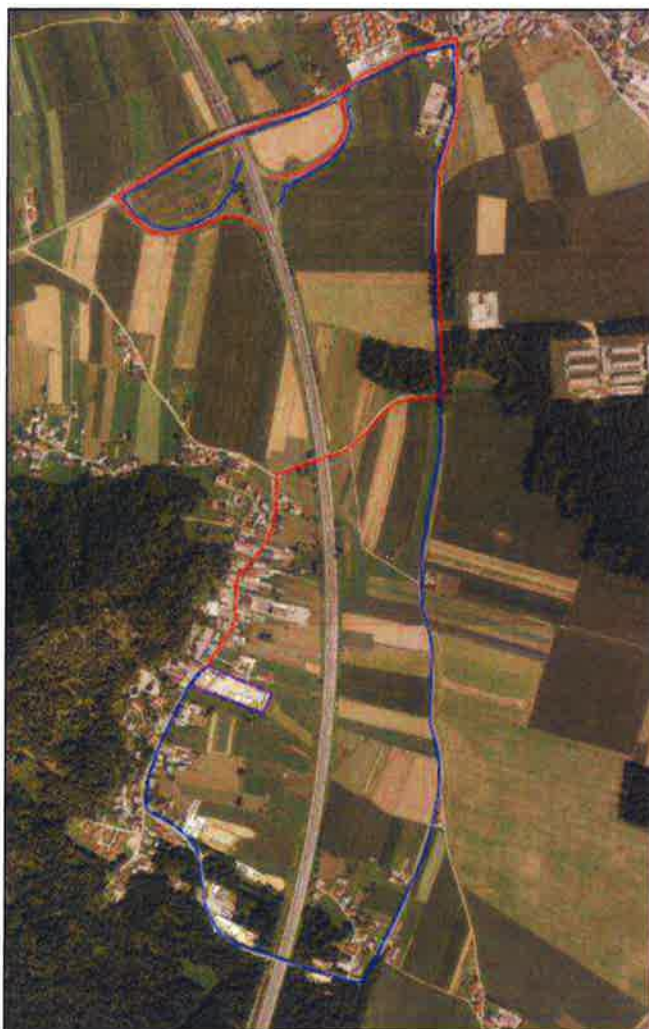
Stališče:

Ureditev prometa na obravnavanem območju ter vpenjanje območja na širšo prometno mrežo je bistvenega pomena za uspešno funkcioniranje dejavnosti znotraj območja OPPN. Območje OPPN se napaja neposredno iz lokalne ceste LC 462111 Benko - Repnje (ulica, ki se severno od Skaručne odcepi od ceste Šmartno - Vodice in pri Dobruši priključuje na LC 462091 in preko nje, na regionalno cesto R2 1079 Zbilje - Vodice ter avtocesto AC 0010 Vodice - Ljubljana (Šmartno)). Pomembno vlogo pri napajanju območja ima bližina avtocestnega priključka, ki se nahaja v oddaljenosti cca. 1.700 m in od koder poteka ves promet do območja.

Z OPPN se sprejemajo določeni ukrepi za izboljšanje stanja prometa na lokalni cesti. V sklopu ureditev OPPN se bodo delno uredile tudi javne prometne površine, ki bodo omogočale primeren dostop na območje OPPN in sicer:

- Tipični prečni profil LC 462111 Benko-Repnje predstavlja dvosmerno vozišče širine 5,50 m (vozna pasova 2 x 2,75 m)
- Obstoječ priključek nekategorizirane poti na lokalno cesto LC 462111 Benko-Repnje se preoblikuje in se preuredi v dovozno pot, ki bo služila prometnemu napajanju vzhodnega dela območja OPPN.
- za potrebe prometnega napajanja zahodnega dela območja OPPN, se uredi nov dostop oziroma priključek na obstoječo lokalno prometnico (LC 462111)
- ob lokalni cesti LC 462111, se na njenem vzhodnem robu uredi tudi nov hodnik za pešce (od vozišča ločen z robnikom) širine 1,20 m ter z ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo uredi priključevanje območja OPPN na lokalno cesto.

Investitor uporablja za prihode/odhode na lokacijo območja OPPN krožno pot za tovorna vozila. Vsa vozila prihajajo na območje OPPN z južne strani, odhajajo pa v smeri sever, kjer uporabljajo druge prometnice, kot za prihode. S takšnim krožnim načinom prihodov ter odhodov iz ter na lokacijo OPPN se zmanjšuje obraba asfaltne plasti, pritiski na os ceste ter upošteva prometna varnost, saj so prometni tokovi, vezani na območje OPPN, predvidljivi. S tem se zmanjšajo tudi emisije hrupa in vibracije na okoliške objekte. Na spodnji sliki je prikazana smer prometnih prihodov in odhodov vozil na in iz lokacije OPPN (modra barva – prihodi, rdeča barva – odhodi).



Povprečno skupno število premikov tovornih vozil, ki so posledica dejavnosti, znaša 40 premikov na teden. Vsako tovorno vozilo gre/pride na lokacijo OPPN 1x na teden, kar pomeni 2 premika za eno vozilo. Na ta način se omilijo vplivi hrupa ter zmanjša obremenjenost dostopnih prometnic do območja OPPN. Do avtoceste A1 je izbrana najkrajša pot in tako tudi najbolj optimalna, glede bližine stanovanjskih objektov ter rabe prometnic skozi naselje Repnje.

Število parkirnih mest za osebna in tovorna vozila na območju OPPN je lokacijsko definirano in prostorsko omejeno (tovorna vozila - skupna kapaciteta 20 PM). Povečanje dejavnosti zaradi načrtovanih posegov v prostor ni predvideno.

Pripomba 4.2.5 (24. in 30.člen - vode):

24. člen

(padavinska kanalizacija)

- (1) Za potrebe odvoda padavinskih vod z območja OPPN se zgradi ločen sistem padavinske kanalizacije. Padavinske vode v območju OPPN se v celoti ponikajo. Ponikalna polja morajo biti locirana izven povoznih in manipulativnih površin.
- (2) Padavinske vode iz strešnih površin se speljejo v ponikalna polja preko peskolovov, iz utrjenih, povoznih površin pa preko lovilcev bencina in olj. Ponikanje se zagotavlja ločeno po objektih v sklopu gradbene parcele objekta oziroma združeno za več objektov v sklopu posamezne urejevalne enote.
- (3) Za izvedbo padavinske kanalizacije se predvidi uporaba vodotesnih cevi in tipskih revizijskih jaškov. Sistem čiščenja padavinskih vod s cest in utrjenih površin je lahko centralen (za zadrževalnikom) ali s posameznimi lovilci olj. Lovilci olj morajo biti skladni s standardom SIST EN 858-2.

30. člen

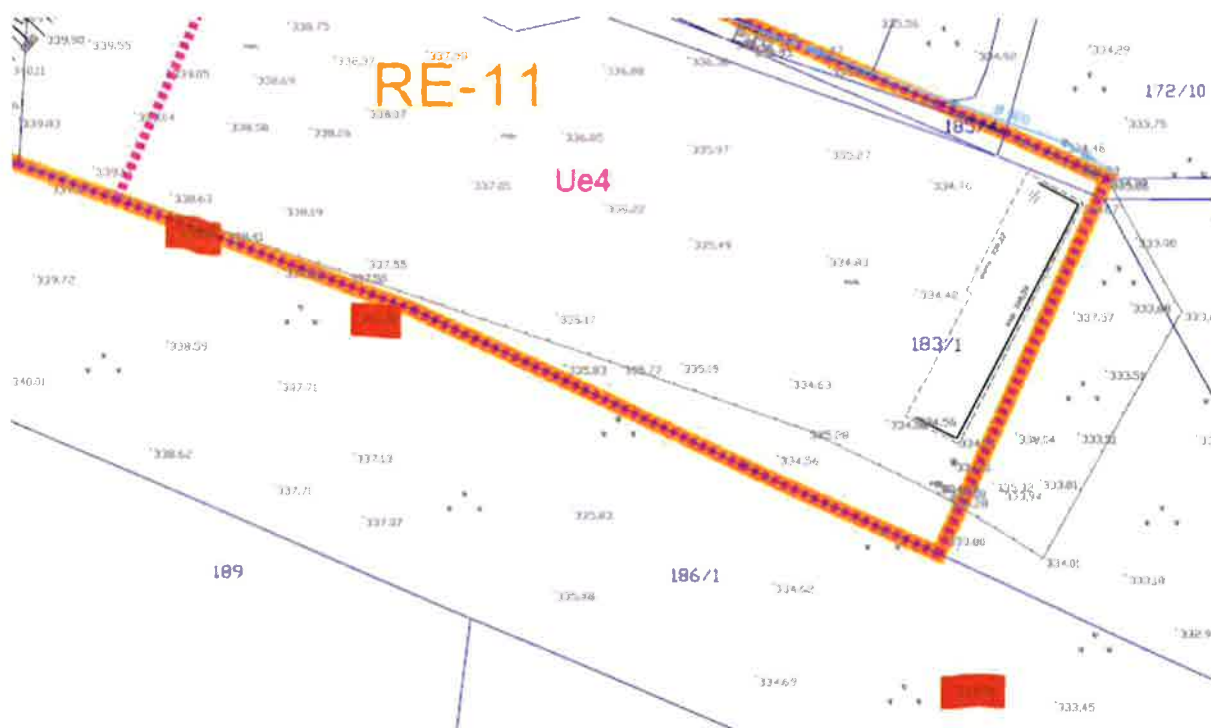
(tla in podzemne vode)

- (1) Med običajnim obratovanjem na območju OPPN ne bo pomembnih vplivov na tla.
- (2) Sestavni del dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja za vse stavbe na območju OPPN je preveritev stanja in vplivov načrtovane gradnje na tla in podzemne vode (geološko in hidrološko poročilo) ter določitev morebitnih ukrepov.
- (3) Pred uporabo cevovodov za odpadno vodo je potrebno preveriti vodotesnost internega kanalizacijskega omrežja s standardiziranimi postopki.
- (4) Na vseh napravah in objektih, kjer obstaja možnost razlivanja nevarnih snovi je treba predvideti tehnične ukrepe za preprečitev razlivanja nevarnih snovi. Prostor v katerem bo deponirana nevarna snov mora biti zgrajen kot tesnjena lovilna skleda, z zagotovljeno dodatno prostornino za zbiranje celotnega deponiranega volumna v primeru izlitja.
- (5) V času gradnje je investitor dolžan zagotoviti stroge varstvene ukrepe in nadzor ter tako organizacijo na gradbišču, da bo preprečeno onesnaženje voda, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. V primeru nezgod je treba zagotoviti takojšnje ukrepanje za to usposobljenih delavcev.
- (6) Vsi posegi v prostor morajo biti načrtovani tako, da se ne poslabšuje stanje voda, da se omogoča varstvo pred škodljivim delovanjem voda, da se zagotavlja ohranjanje naravnih procesov, naravnega ravnovesja vodnih in obvodnih ekosistemov ter varstvo naravnih vrednot in območij, varovanih po predpisih o ohranjanju narave, kar mora biti v projektni dokumentaciji ustrezno prikazano in dokazano.
- (7) Potrebno je redno pregledovanje lovilcev olj, ki morajo biti skladni s standardom SIST EN 858-2 in voditi obratovalni dnevnik vsakega lovilnika olj na območju.
- (8) Ponikovalna polja morajo biti locirana izven vodovarstvenega območja.
- (9) V sklopu projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja je, zaradi ponikanja padavinskih vod na območju OPPN, potrebno izdelati hidrogeološko poročilo.

5. točka 30. člena nevarnost onesnaženja voda zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih gradiv in drugih nevarnih snovi zavajajoče omejuje zgolj za čas gradnje. Nevarnost iz 5. točke bo z izvedbo prostorskih ureditev iz 2. točke 2. člena neprestano prisotna ves čas izvajanja predvidene gospodarske dejavnosti na območju OPPN Re11.

Predlog prostorskih ureditev je v nasprotju s 6. točko 30. člena. Predlagana ureditev nadaljuje obstoječe škodljivo delovanje padavinskih voda na sosednja zemljišča zaradi predlagateljevih posegov v okolje (dvig terena za 4.5m na Z delu, nasutje 40-60 cm gramoza na prvovrstno kmetijsko zemljišče, ureditev odvodnjavanja parkirišča na 183/1 s padcem terena in kanalet proti travniku 186/3, postavitev zbiralnih jaškov in ponikovalnic tik ob mejo z zemljiščem 186/3).

Zaradi dviga terena na nižjih legah travnika št. 183/6 ob meji z 183/1 zastajajo padavinske vode s parkirišča. Na travniku se razraščajo močvirske trav, najboljše kmetijsko zemljišče je zamočvirjeno. Tudi ob daljših obdobjih suhega vremena je teren vlažen, med travno rušo pa so luže.



Sistematična umestitev ponikovalnih polj na J rob OPPN izključno ob mejo 186/4 in 186/3 predstavlja nesorazmerno in namerno obremenitev teh dveh zemljišč v tuji lasti s padavinskimi in odpadnimi vodami, kar vodi v degradacijo (zamočvirjenje, trajna vlažnost, zaraščanje z mahovi) in dolgoročno bistveno zmanjšuje uporabo teh zemljišč v skladu z namensko rabo (KME, SSS) ter zmanjšuje vrednost teh nepremičnin zaradi poslabševanja pogojev uporabe.

Naravni teren na območju OPPN zaradi geomehanske sestave tal (cca. > 3m debela plast svetlo rjave pusta glina) ne omogoča zadostnega ponikanja za tako obsežno območje pozidave (objekti, asfaltirane površine). Nivo vode v obstoječih ponikovalnicah ob meji trenutno makadamskega parkirišča ostaja nespremenjen še kak teden po koncu padavin.

Edina dopustna umestitev ponikovalnih polj je na S ali V rob OPPN. Tako bodo vode postopoma ponikale v sklopu predlagateljevih zemljišč pod asfaltiranimi površinami ali ob preostalo kmetijsko zemljišče 183/1.

Stališče:

30. člena odloka OPPN opredeljuje potrebo po zagotavljanju varstvenih ukrepov v času gradnje, v ostalih odstavkih istega člena pa tudi ostale obveznosti investitorja pred in po izgradnji. V 36. in 37. členu odloka OPPN (poglavje: VII. Rešitve in ukrepi za obrambo in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, vključno z varstvom pred požarom) pa so podane še ostale rešitve in ukrepi, ki jih je potrebno upoštevati in zagotoviti v času načrtovanja, gradnje in obratovanja območja.

V 36. in 37. členu odloka OPPN (poglavje: VII. Rešitve in ukrepi za obrambo in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, vključno z varstvom pred požarom) pa so podane še ostale rešitve in ukrepi, ki jih je potrebno upoštevati in zagotoviti v času načrtovanja, gradnje in obratovanja območja.

OPPN tudi v 6. odstavku 30. člena odloka OPPN določa: »Vsi posegi v prostor morajo biti načrtovani tako, da se ne poslabšuje stanje voda, da se omogoča varstvo pred škodljivim delovanjem voda, da se zagotavlja ohranjanje naravnih procesov, naravnega ravnovesja vodnih in obvodnih ekosistemov ter varstvo naravnih vrednot in območij, varovanih po predpisih o ohranjanju narave, kar mora biti v projektni dokumentaciji ustrezno prikazano in dokazano.« Določila glede ravnanja z odpadnimi vodami in odvajanja padavinskih vod so posebej opredeljena v 23. in 24. členu odloka OPPN. Izvedbo vseh povoznih površin opredeljuje 6. odstavek 14. člena odloka OPPN (»Povozne površine morajo biti izvedene nepropustno, v asfaltni izvedbi oziroma tlakovane, obrobene z robniki in opremljene z napravami za zaščito

podtalnice pred pronicanjem škodljivih snovi (lovilci olj, ločitev padavinske in ostale kanalizacije). Površine za pešce so lahko tlakovane ali v asfaltni izvedbi.«). Ponikovalna polja (od PP1 do PP6) niso postavljena zgolj ob južni rob območja, temveč so, skladno s 1. odstavkom 24. člena odloka OPPN, razporejena znotraj celotnega območja OPPN (razpršeno območje ponikanja).



List OPPN številka 4 – Prikaz ureditev glede poteka omrežij in priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo ter grajeno javno dobro (vir: grafični del OPPN)

Ureditev odvajanja padavinskih voda je predvidena z ureditvami OPPN. Za izvedbo gradnje pa je potrebna izdelava projektne dokumentacije na nivoju dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja (DGD), kjer se natančneje določijo tehnične izvedbe odvajanja padavinskih voda. Za projekt DGD je seveda potrebno pridobiti tudi soglasja pristojnih soglasodajalcev. V tekstualnem delu OPPN (9. točka 30. člena) je tudi navedeno, da se v sklopu projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja zaradi ponikanja padavinskih vod na območju OPPN predhodno izdela še hidrogeološko poročilo. Hidrogeološko poročilo bo podalo primerne rešitve glede umestitve ponikovalnih polj ob upoštevanju dejanskega stanja na terenu in sposobnost ter hitrost ponikanja padavinske vode v ponikovalnih poljih.

Načrtovane rešitve v OPPN trenutno neurejeno stanje bistveno izboljšujejo, saj so predvidene rešitve za odvodnjavanje padavinskih voda.

Pripomba 4.2.6 (31. člen - zrak):

(2) točka 31. člena zavajajoče prepozna morebitne negativne vplive na kakovost zraka zgolj v času gradnje. Osnutek OPPN ne predvideva ukrepov za varovanje okolice območja OPPN Re_11 pred emisijami izpušnih plinov tovornih vozil na dizelski pogon niti emisij izpušnih plinov in prašnih delcev ne prepozna kot nevarnost za prebivalce in okolje.

Stališče:

Avtoprevoznišvo Bergant uporablja tovorna vozila, ki so skladna z najnovejšim »evropskim emisijskim standardom EURO 6«. To pomeni, da razpolaga le z najnovejšimi vozili, ki jih pred odhodom ni potrebno dodatno ogrevati. Vozila so opremljena s filtri za zmanjševanje emisij PM10 delcev v zrak. Poleg tega je predvidena tudi ozelenitev celotnega pasu ob južnem robu OPPN (omilitveni ukrep), ki tudi prispeva mešanju zračnih plasti.

Pripomba 4.2.7 (32.člen – hrup):

32. člen

(hrup)

(1) Območje OPPN je opredeljeno v IV. območje varstva pred hrupom. Južno ležeče območje EUP Re_12, na katerega območje OPPN meji, pa je opredeljeno v III. območje varstva pred hrupom.

(2) Obremenitev posameznega območja s hrupom ne sme presegati mejnih ravni, določenih v predpisih.

(3) Za varstvo pred hrupom v času gradnje in obratovanja je treba izvajati naslednje omilitvene ukrepe:

- na manipulativnih površinah se ne smejo zadrževati tovorna vozila s prižganimi motorji;
- omejiti zelo hrupna opravila na najkrajši možni čas;
- razmestiti hrupno gradbeno opremo (kompresorji in generatorji) na tak način, da bo čim bolj oddaljena in obrnjena proč od najbližjih stanovanjskih stavb;
- uporabiti gradbeno opremo, tovorna vozila in gradbeno mehanizacijo s čim manjšo emisijo hrupa – pri tem je treba upoštevati pravilnik o emisiji strojev, ki se uporabljajo na prostem;
- redno vzdrževati gradbeno opremo in mehanizacijo;
- uporaba električnega toka iz omrežja za pogon opreme pri gradbenih delih, kjer je to mogoče.

Na S robu območje OPPN Re_11 meji na območje Re_10 z namensko rabo CDv, kjer je po PIP dovoljena tudi gradnja objektov: 12640 - Stavbe za zdravstvo. Za površine za zdravstvo glede na Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju velja II. Stopnja varstva pred hrupom. Na J robu je območje stanovanjskih stavb Re_12, za katerega velja III. Stopnja varstva pred hrupom.

- b) II. stopnja varstva pred hrupom (v nadaljnjem besedilu: II. območje varstva pred hrupom) obsega naslednja območja podrobneje namenske rabe prostora:
- območje stanovanj: stanovanjske površine, stanovanjske površine za posebne namene ali površine počitniških hiš,
 - območje centralnih dejavnosti: površine za zdravstvo v neposredni okolici bolnišnic, zdravstvih in okrevalskih in
 - posebno območje: površine za turizem;
- c) III. stopnja varstva pred hrupom (v nadaljnjem besedilu: III. območje varstva pred hrupom) obsega naslednja območja podrobneje namenske rabe prostora:
- območje stanovanj: stanovanjske površine, stanovanjske površine za posebne namene, površine podeželskega naselja ali počitniških hiš,
 - območje centralnih dejavnosti: osrednja območja centralnih dejavnosti ali druga območja centralnih dejavnosti,
 - posebno območje: površine športnih centrov ali površine za turizem,
 - območje zelenih površin: površine za oddih, rekreacijo in šport, parki, površine za vrtnarstvo, druge urejene zelene površine ali pokopališča,
 - površine razpršene poselitve in
 - razpršeno gradnjo.

Območje OPPN je uvrščeno v IV. kategorijo, vendar predvideni varovalni ukrepi zaradi

- umestitve gospodarske cone znotraj naselja neposredno med stanovanjske površine in površine, namenjene centralnim dejavnostim,
- naravnega terena, ki se dviguje v smeri od V proti Z
- dodatnega dviga terena z nasutjem

ne morejo nevtralizirati dodatne obremenitve okolice s hrupom zaradi izvajanja prevozniške dejavnosti na neustrezni lokaciji.

Vžiganje in ogrevanje motorjev, obračanje, pretovarjanje, parkiranje, manevriranje, hupanje tovornih vozil tekom celega dneva bistveno povečujejo hrup na širšem območju celega dneva. Ob speljevanju na LC tovorna vozila pospešujejo, ob srečevanju z drugimi vozili glasno zavirajo. Preden tovorna vozila speljejo s parkirnega prostora, 10-15 min čakajo s prižganim motorjem, da se le-ta ogreje.

Hrupnih opravil zaradi narave prevozniške dejavnosti ni mogoče omejiti na »najkrajši možni čas«, saj se gospodarska dejavnost izvaja vse dni v tednu in v letu. Tovorna vozila se odpravljajo na vožnjo oz. vračajo na parkirišče tudi ponoči in ob koncih tedna.

Stališče:

Obravnavan prostorski akt OPPN, ne spreminja namenske rabe območja, niti je z njim ni mogoče spremeniti. S sprejetjem OPN je bila določena namenska raba območja OPPN in sosednjih območij. Območje na severu z oznako RE_10 ima namensko rabo CDv, kar pomeni

Območja centralnih dejavnosti za opravljanje verskih obredov (v - verske). Na tem območju niso predvidene zdravstvene stavbe. Pred leti se je sicer pričel postopek OPPN na območju EUP Re_10, ki pa ni bil izpeljan do sprejema prostorskega akta. Izhodišča za ta OPPN so res dopuščala tudi gradnjo stavb 12640 - Stavbe za zdravstveno oskrbo (predvidena je bila gradnja družinskega centra). V kolikor bi bila v tem območju res planirana izgradnja stavb za zdravstveno oskrbo, potem bi bilo na tem območju treba zagotoviti območje II. stopnje varstva pred hrupom, kar pa je na takšni lokaciji težko ali celo nemogoče. Glavni vir hrupa na tej lokaciji je avtocesta in ne avtoprevozniška dejavnost na lokaciji obravnavanega OPPN.

Območja varstva pred hrupom so bila določena s sprejemom občinskega prostorskega načrta (OPN), skladno z Uredbo o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Uradni list RS, št. 43/18 in 59/19). OPPN na območja varstva pred hrupom nima vpliva in jih ne more niti določati, niti sprejemati.

Predviden OPPN ne predvideva povečanje dejavnosti, kot je na območju že prisotna. V načrtovanih ureditvah OPPN se parkirišče za tovorna vozila umešča na V del območja OPPN, kar pomeni tudi, da bodo bolj oddaljena od območja, kjer sedaj parkirajo tovorna vozila. S tem se bo povečala tudi razdalja parkiranja tovornih vozil od nove stanovanjske hiše na parceli 186/4, na več kot 25 m.

Pripomba 4.2.6 (svetlobno onesnaževanje):

Trenutno je območje OPPN Re_11 močno osvetljeno z več reflektorskimi svetilkami na drogovih višine cca. 4m (kot obcestna razsvetljava ob glavnih mestnih vpadnicah). Dva droga z več reflektorskimi svetilkami sta nameščena na nasipu, cca. 3m od meje z 186/3 in v neposredni bližini enodružinske hiše na 186/4. Prižgane so celo noč in parkirišče je povsem razsvetljeno.





Območje OPPN RE_11 meji na stanovanjske površine (Re_12) in površine centralnih dejavnosti s predvideno (tudi) zdravstveno dejavnostjo (Re_10). Glede na naravo dejavnosti sta obe

sosednji območji Re_12 in Re_10 izjemno izpostavljeni svetlobnemu onesnaženju. Negativni vpliv svetlobnega onesnaževanja na okolje je treba presoјati celovito in trajnostno z upoštevanjem sosednjih območij.

Zahteve in ukrepi iz 34. člena ne morejo preprečiti oz. nevtralizirati svetlobnega onesnaženja stanovanjskih površin v neposredni okolici zaradi izvajanja prevoznіške gospodarske dejavnosti in povezanih storitev na območju OPPN Re_11, saj gre za neustrezno prostorsko umestitev dejavnosti znotraj širšega okolja.

Stališče:

Iz okoljskega poročila izhaja, da bo v sklopu ureditev OPPN vsa razsvetljava na območju OPPN urejena v skladu z 8. členom Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Ur. l. RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13).

Podani so bili omilitveni ukrepi, ki so se upoštevali pri pripravi odloka OPPN in so povzeti v 34. členu OPPN, ki določa, da bo investitor v sklopu pridobivanja gradbenega dovoljenja izdelal Načrt razsvetljave, iz katerega so razvidni osnovni podatki o viru svetlobe. Investitor bo za razsvetljavo uporabil LED svetilke, ki sevajo toplejšo svetlobo do 2700 K. Svetilke bodo regulirane glede na zunanjo osvetljenost in se bodo ponoči vklopile samo po potrebi.

Pripomba 4.2.9.1 (36.člen – nevarne snovi, 37.člen – požarna varnost):

36. člen (nevarne snovi)

Sanitarne in tehnične mere za varnost pri gradnji objektov.

(5) Za primere razlitja nevarnih snovi (olja, goriva) je potrebno pripraviti načrt za hitro ukrepanje in voditi evidenco o nevarnih snoveh, ki se uporabljajo na gradbišču. Možnost razlitja nevarnih snovi v času gradnje objekta se zmanjša na minimalno ob upoštevanju sledečega:

- nadzor tehnične usposobljenosti vozil gradbene mehanizacije;
- nadzor nad uporabo in skladiščenjem goriv ter motornih in strojnih olj;
- nadzor nad ravnanjem z odstranjenimi gradbenimi elementi iz obstoječih utrjenih površin in objektov;
- nadzor nad ravnanjem z odpadno embalažo in ostanki gradbenih in drugih materialov.

37. člen (požarna varnost)

(4) Pri projektiranju objektov je treba upoštevati tudi požarna tveganja, ki so povezana:

- s povečano možnostjo nastanka požara zaradi uporabe požarno nevarnih snovi in tehnoloških postopkov (kurilno olje, utekočinjen naftni plin);
- z možnostjo širjenja požara med posameznimi območji.

Grožnja razlitja nevarnih snovi (olja, goriva) ni relevantna samo v obdobju gradnje na območju OPPN Re11, ampak zaradi izvajanja prevoznіške dejavnosti tudi ves čas obratovanja gospodarske cone. Nevarnost razlitja nevarnih snovi je neprekinjena in dolgoročna. Investitor Avtoprevoznіštvo Bergant s.p. strankam ponuja tudi storitev prevoza nevarnega tovora (ADR), zato poleg nevarnosti razlitja goriv, olj in drugih nevarnih snovi obstaja nevarnost kontaminacije okolja zaradi čiščenja tovornih vozil po ADR prevozih (aerosoli, razlitje odpadnih vod) oz. možnost kontaminacije ob pretovarjanju tovornih vozil. Območje OPPN RE_11 meji na območja stanovanjskih površin, površin centralnih dejavnosti – vključno z zdravstveno in tudi na zunanje vodovarstveno območje (3. režim). Nevarnost razlitja pogonskih goriv, mineralnih olj in detergentov (odpadne vode po rednem večernem pranju tovornih vozil trenutno prosto iztekajo na LC oz. v jaške za padavinske vode v LC) je ob dosedanjem malomarni praksi investitorja M. Bergant s.p. zelo velika.

Stališče:

Na spletni strani navedeno blago, ki ga investitor prevaža, ni v celoti točno in ne odraža dejanskega stanja. Podjetje trenutno opravlja prevoze hrane ter zdravil v originalni embalaži po Evropi ter po Sloveniji. Ne glede na tip tovora pa slednjega na lokaciji ne skladišči, niti začasno

nitro trajno. Vsak tovor, ki ga je potrebno prepeljati od dobavitelja do naročnika, se natovori pri dobavitelju in dostavi neposredno naročniku. Na ta način se blago ne skladišči znotraj območja OPPN, temveč so tu parkirana prazna vozila. Iz navedenih razlogov se vrednotenje vplivov plana z vidika nastanka tveganj za nesreče ni obravnavalo. Prav tako ni predmet postopka OPPN izdelava požarnih in eksplozijskih elaboratov, ker gre za nivo prostorskega planiranja in ne izvedbe oziroma pridobivanja gradbenega dovoljenja, v kolikor bi se moralo glede na načrtovano dejavnost izdelati omenjena elaborata.

Odlok se dopolni z določbo, da skladiščenje nevarnih snovi v območju OPPN ni dopustno.

Pripomba 4.2.9.2 (vodovarstveno območje):

V dokumentaciji projektant in investitor trdita, da območje OPPN Re11 ni na vodovarstvenem območju, čeprav za 40% površine zemljišča 183/1 velja vodovarstveni režim 3. stopnje. Območje degradiranih najboljših kmetijskih zemljišč na 183/1, na katerih predlagatelj M. Bergant že izvaja prevoznisko dejavnost, namreč sega natanko do linije vodovarstvenega območja. Zaradi kompleksnosti posegov v okolje in obenem zaradi obsežnosti izvajanja dejavnosti (podjetje M. Bergant s.p. je imelo v letu 2019 36 zaposlenih in posluje z več kot 30 tovornimi vozili; poleg samih prevozov podjetje izvaja tudi servisno dejavnost in preprodajo obnovljenih tovornih vozil - iz tujine uvaža karambolirane tovornjake in jih obnovi) je nujno celovito ovrednotenje tveganj za okolje in prebivalce v neposredni bližini.

Še posebej zaskrbljujoče je, da se bodo na območju OPPN, formalistično sicer nekaj metrov stran od vodovarstvenega območja, izvajale dejavnosti, ki jih Odlok o varstvu virov pitne vode na območju Občine Vodice na širšem vodovarstvenem območju jasno prepoveduje (10. člen):

- gradnja obrtnih in servisnih objektov, ki pomenijo nevarnost za vir vode
- gradnja skladišč nafte, naftnih derivatov, nevarnih in škodljivih snovi
- gradnja ponikovalnic za odpadne vode
- gradnja pralnic avtomobilov, ki nimajo priključka na kanalizacijo,
- izvajanje cestnega tranzitnega prometa nevarnih in škodljivih snovi, ki so navedene v predpisih o prevozu nevarnih snovi, po nezaščitene cestah.



V primeru nastanka požara zaradi uporabe požarno nevarnih stvari (gorivo, kurilno olje, olja, maziva, plini, ADR tovor) in tehnoloških postopkov (popravilo in obnova – tudi lakiranje

poškodovanih tovornih vozil) so še posebej ogrožene stanovanjske in CVD površine. Zaradi prisotnih nevarnih snovi lahko pride tudi do eksplozije.

Nadaljnje opravljanje predvidenih gospodarskih in poslovnih dejavnosti na območju OPPN predstavlja pomembno zmanjšanje požarne varnosti za širšo okolico območja OPPN Re_11.

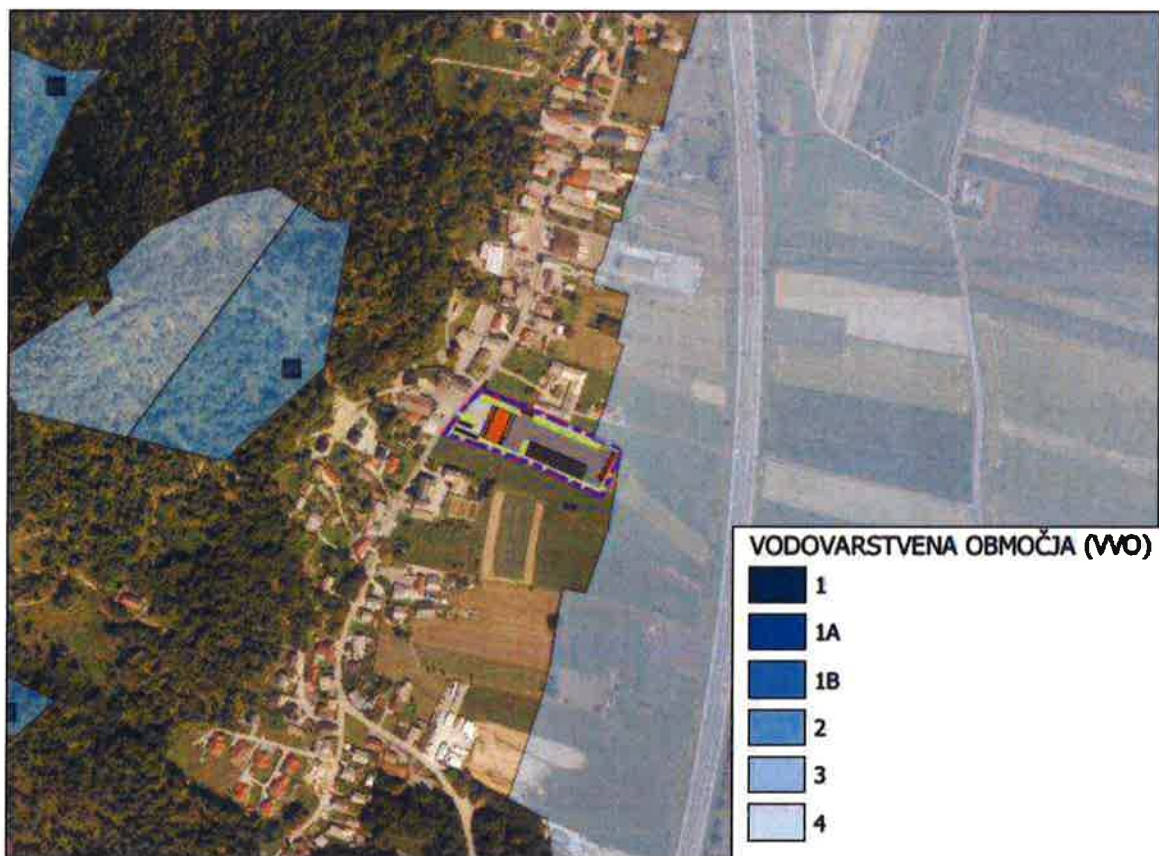
Stališče:

36. in 37. člen odloka OPPN (poglavje: VII. Rešitve in ukrepi za obrambo in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, vključno z varstvom pred požarom) ne opredelujeta le rešitve in ukrepe za obrambo in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami ter varstvo pred požarom, ki jih je potrebno upoštevati na območju OPPN v obdobju gradnje, temveč tudi v času obratovanja.

Na spletni strani navedeno blago, ki ga investitor prevaža, ni v celoti točno in ne odraža dejanskega stanja. Podjetje trenutno opravlja prevoze hrane ter zdravil v originalni embalaži po Evropi ter po Sloveniji. Ne glede na tip tovora pa slednjega na lokaciji ne skladišči, niti začasno niti trajno. Vsak tovor, ki ga je potrebno prepeljati od dobavitelja do naročnika, se natovori pri dobavitelju in dostavi neposredno naročniku. Na ta način se blago ne skladišči znotraj območja OPPN, temveč so tu parkirana prazna vozila. Iz navedenih razlogov se vrednotenje vplivov plana z vidika nastanka tveganj za nesreče ni obravnavalo. Prav tako ni predmet postopka OPPN izdelava požarnih in eksplozijskih elaboratov, ker gre za nivo prostorskega planiranja in ne izvedbe oziroma pridobivanja gradbenega dovoljenja, v kolikor bi se moralo glede na načrtovano dejavnost izdelati omenjena elaborata.

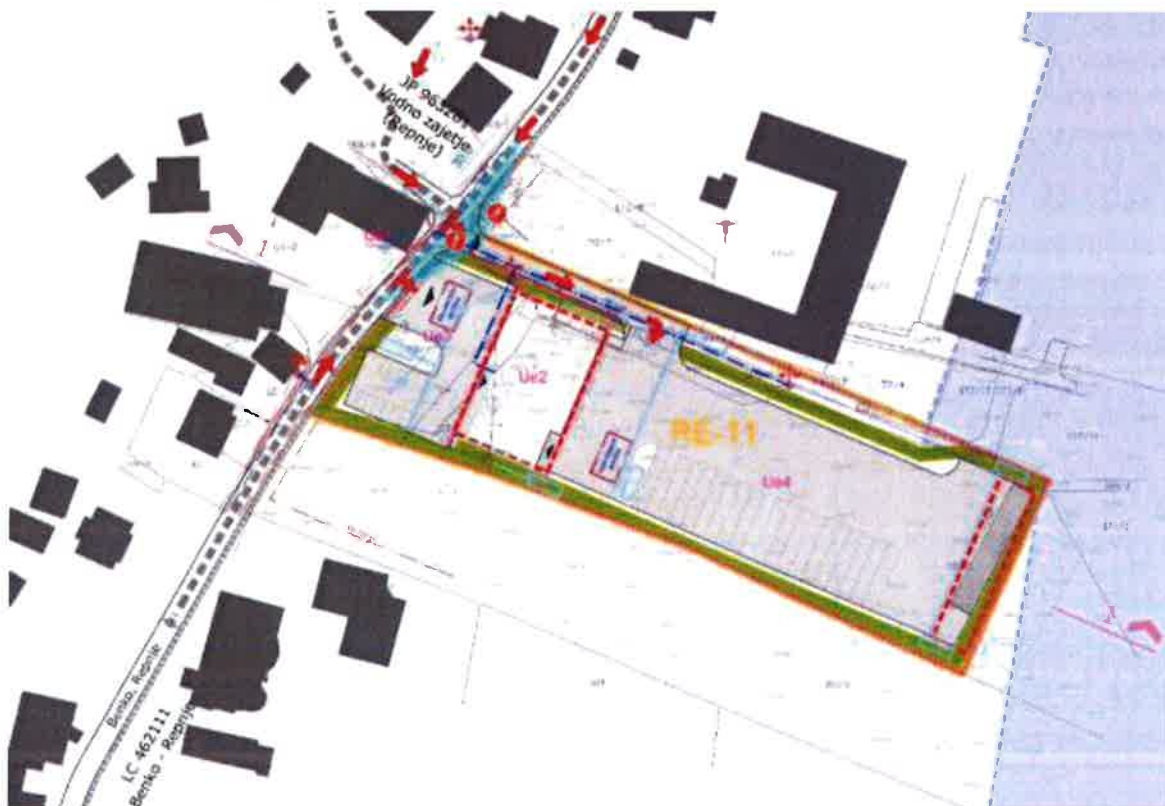
Odlok se dopolni z določbo, da skladiščenje nevarnih snovi v območju OPPN ni dopustno.

Načrtovan poseg se ne nahaja znotraj varstvenih pasov virov pitne vode v občini Vodice (slika spodaj). Le en manjši delež območja OPPN v SV delu sega v III. varstveni pas (območje 3) vira pitne vode z oznako ŠČ-1, ki je določen z Odlokom o varstvu virov pitne vode na območju Občine Vodice (Ur. l. RS št. 7/98) in se nahaja na nasprotni strani AC. Celotno območje VVO zajema površino 2,21 km². Obravnavani poseg OPPN, ki obsega 0,96 ha površine, sega na zavarovano območje VVO (območje 3 je območje z blagim režimom varovanja in zajema napajalno območje vodonosnika iz katerega se podtalnica oz. podzemna voda pretaka v smeri zajetja in območja, od koder se lahko onesnažene površinske vode iztekajo na napajalno območje vodonosnika ali pa podtalnica sosednjega vodonosnika drenira na napajalno območje obravnavanega vodonosnika) le s površino 77,4 m², kar predstavlja zanemarljiv delež (0,0035%) od celotnega zavarovanega območja. Na tem delu območja OPPN se ne bodo izvajali nobeni posegi, ampak bodo zelene površine.



Načrtovane ureditve na območju OPPN predvidevajo asfaltiranje vseh povoznih, parkirnih in manipulativnih površin. Ostale površine na območju OPPN bodo zelene površine, kjer bodo umeščene ponikovalnice za padavinsko vodo. Podan je omilitveni ukrep (hidrogeološko poročilo zaradi ponikanja, ponikovalna polja izven VVO območja).

Investitor ne skladišči, niti začasno, nevarnih snovi na območju OPPN, zato do potencialnih vplivov na kakovost podzemne vode ter na vodne vire izvedba OPPN ne bo vplivala.



List številka 5 – Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji, ureditev potrebnih za varovanje okolja, naravnih virov in ohranjanje narave, obrambo ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, vključno z varstvom pred požarom (vir: grafični del OPPN)

Pripomba 4.2.10 (40. člen – promet):

Projektni pogoji, predlagane prometne rešitve in zaveze investitorja pristransko prikazujejo dejansko stanje. 9. točka 40. člena prekomerno prometno obremenitev prepozna zgolj v času gradnje v območju OPPN, ne obravnava pa že obstoječih prometnih obremenitev vzdolž celotnega dostopa do načrtovane gospodarske cone AB Bergant na območju OPPN Re_11 oz. do obstoječega sedeža, poslovnih, servisnih in parkirnih prostorov podjetja AB Bergant, Marjan Bergant s.p. niti ne ponudi celovite in trajne rešitve prometnega režima.

Zaradi neustrezne lokacije podjetja AB Bergant se celotno naselje Repnje vsakodnevno sooča s prekomerno prometno obremenitvijo. Tovornjaki nad 3.5t s priklopniki se na občinski vaški cesti na tesno srečujejo med seboj, z medkrajevnim avtobusom št. 60 in nasproti vozečimi avtomobili. Šolarji šolsko pot po LC delijo s težkimi tovarnjaki. Prav tako si kolesarji označeno kolesarsko pot po Repnjah v celoti delijo s tovarnjaki. Tovornjaki ob srečevanjih z drugimi vozili zavirajo, potem pospešujejo in zavirajo pred Samostanom šolskih sester ali malce kasneje, tik pred uvozom na parkirišče, na območju stanovanjskih stavb.

Stališče:

Stališče je enako kot stališče podano k pripombi 4.2.4

Pripomba 4.2.11 (41. člen – velikosti dopustnih odstopanj)

41. člen

(velikosti dopustnih odstopanj)

- (1) Pri realizaciji OPPN so dopustna odstopanja od rešitev, določenih s tem odlokom, če se pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju geoloških, hidroloških, geomehanskih in drugih razmer ter pri projektiranju objektov in ureditev, poljščejo rešitve, ki so primernejše z gradbeno tehničnega ali okoljevarstvenega vidika. S takšnimi odstopanji se ne smejo poslabšati prostorske in okoljske razmere na območju OPPN. S takšnimi odstopanji morajo soglašati nosilci urejanja prostora, na katere se odstopanja nanašajo. Pri realizaciji OPPN so dopustna odstopanja v okviru določb od 2. do 4. odstavka tega člena.
- (2) Tehnološke naprave na fasadi in strehi stavb so izvzete iz omejitev gabaritov, določenih s tem odlokom, če gre za linijske naprave in posamezne volumske (strukturne) naprave, pritrjene na fasadi ali strehi, če so načrtovane na delu stavbe, ki ni viden z javne površine v območju OPPN oziroma na njegovih mejah.
- (3) Odstopanja od zakoličbene situacije javnih cest so +1,0/-1,0 m.
- (4) Dopustne so spremembe tras posameznih vodov in lokacij objektov gospodarske infrastrukture zaradi ustrežnejše oskrbe in racionalnejše izrabe prostora. Dopustne so tudi delne inčasne ureditve, ki morajo biti v skladu s programi upravljavcev gospodarske infrastrukture in morajo biti izvedene tako, da jih bo možno vključiti v končno ureditev posameznega omrežja gospodarske infrastrukture. Odstopanja so dopustna s soglasjem upravljavca infrastrukture.

Osnutek v 41. členu, 1. točka investitorju omogoča povsem svobodno poseganje v prostor in prirejanje projekta, brez jasno postavljenih projektnih pogojev in minimalnih zahtev, ki bi varovale širše okolje in prebivalce pred okoljsko samovoljo investitorja.

Stališče:

41. člen predloga odloka OPPN nikakor ne dopušča svobodno poseganje v prostor in prirejanje projekta, saj je v odloku jasno določeno, da se z odstopanji ne smejo poslabšati prostorske in okoljske razmere na območju OPPN ter da morajo z odstopanji soglašati nosilci urejanja prostora, na katere se odstopanja nanašajo. Odlok o občinskem podrobnem prostorskem

načrtu za območje Re_11 Repnje (OPPN Repnje-3) je celota, katerega sestavni deli so navedeni v 3. členu tekstualnega dela odloka, in takšnega je potrebno upoštevati.

Investitor mora v sklopu izdelave projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja izdelati projektne rešitve, ki bodo temeljile na strokovnih podlagah, ki morajo biti potrjene tudi s strani vseh pristojnih služb (mnenjedajalcev).

Pripomba 4.2.12 (Povzetek):

Osnutek OPPN za območje Re11 je v celoti neustrezen, saj:

- Enostransko in preozko obravnava negativne vplive načrtovanih prostorskih ureditev na okolje. Osredotoča se izključno na neposredne vplive načrtovanih posegov na najožje območje OPPN Re11, kjer je investitor v zadnjih 20 letih zaradi širitve prevozniške dejavnosti samovoljno in nestrokovno izvajal popolno degradacijo nepozidanega travnika, najboljšega kmetijskega zemljišča, v parkirišče za tovornjake.
- Zbrana mnenja v okviru okoljskega poročila so zaradi osredotočenosti zgolj na vplive znotraj posamezne stroke na omejeno najožje območje OPPN Re11 pristranska in nepopolna. Predvidenih posegov v okolje ne obravnavajo celostno. Izhajajo zgolj iz presoje vplivov na prevladujoče območje zemljišč 63/4, 63/3, 183/1, 184/3 k.o. 1742 Repnje, ki je v tem trenutku povsem uničeno z obsežnimi nasutji, delno asfaltirano, prekomerno osvetljeno ponoči, obdano z 2m visoko ograjo z bodečo žico pod električno napetostjo. Malomarno je podati mnenje, da načrtovane prostorske ureditve ne pomenijo večjega negativnega vpliva na okolje, ker je okolje na tej lokaciji že uničeno.
- Ne zagotavlja celovite in trajnostne ureditve širšega območja Repenj, s katero bi se okoliškim prebivalcem zagotovilo varno, čisto in zdravo življenjsko okolje.
- Predstavlja nevarnost precedenčnega primer postopka za urejanje zatečenih dolgotrajnih, namernih in sistematičnih zlorab okolja in zakonodaje. Investitor ima namreč še vsaj še eno dislocirano enoto svojega podjetja, kjer je za potrebe širjenja svoje dejavnosti samovoljno degradiral kmetijska zemljišča in območje opuščene kmetije spremenil v servisno-parkirno cono. Predlagani dokument omogoča, da zavestni kršitelj na koncu uspešno dokonča svoj samovoljni projekt s po meri ukrojenimi prostorskimi akti.
- Je primer napačno usmerjenega sodelovanja med občino in lokalnim podjetnikom. Očitno je, da je prevoznništvo Bergant prostorsko in infrastrukturno prerastlo Repnje in tukaj je vloga občine, da pomaga najti novo lokacijo in pravočasno pripraviti prostorske pogoje, ki bodo podjetju omogočali nadaljnjo rast, sokrajanom pa varno in čisto okolje.

Stališče:

Občinski podrobni prostorski načrt (OPPN), ki je predmet obravnave, res rešuje zatečeno stanje v prostoru, ki ni dobro. V okviru priprave občinskega prostorskega načrta, ki je bil sprejet v letu 2014, je bila ob upoštevanju mnenj pristojnih mnenjedajalcev dopustna ohranitev dejavnosti avtoprevoznništva na obstoječi lokaciji. V ta namen je bila na predmetni lokaciji sprejeta ustrezna namenska raba prostora PO – ostale prometne površine, ni pa bila dopustna nadaljnja širitev tovrstnih površin. Hkrati pa je Občina Vodice za to območje predpisala izdelavo OPPN s katerim želi obstoječe stanje sanirati oziroma ga bistveno izboljšati. OPPN ne more spreminjati planskih odločitev občine in to ni bila naloga in namen priprave tega prostorskega akta. Z OPPN so se, glede na planska izhodišča in usmeritve določene v OPN, podrobneje načrtovale prostorske ureditve z namenom sanacije in izboljšanja stanja v prostoru.

Sestavni del OPPN je bila tudi preveritev okoljskih vplivov s pripravo okoljskega poročila in vodenjem postopka celovite presoje vplivov na okolje (CPVO). Okoljsko poročilo obravnava vplive, ki so relevantni in izhajajo iz predvidenih ureditev OPPN. Obravnava se območje OPPN in neposredni vplivi na ožjo okolico. Podani so omilitveni ukrepi na ureditve, ki se nanašajo na predvidene ureditve OPPN. Okoljsko poročilo ne presoja vplivov drugih ureditev, ki niso predmet tega OPPN.

5. Pripomba št. 5: Zasebni vlagatelj (osebni podatki niso navedeni zaradi varstva osebnih podatkov)

Pripomba 5.1:

Glede na pregledano dostopno gradivo, podajam naslednje ugotovitve, pripombe in predloge na javno razgrnitev dopolnjenega osnutka OPPN_Repnje-3 za območje RE_11 Repnje (OPPN_Repnje-3):

Pripombodajalec sem kmetovalec in lastnik kmetijskega zemljišča ko. Repnje 1742 (parc. št. 186/3). Kmetijsko zemljišče v velikosti 1 ha je uvrščeno v med najboljša kmetijska zemljišča K1, je pomemben vir proizvodnje krme govedorejski kmetiji.

S svojim kmetijskim zemljiščem ko. Repnje 1742 (parc. št. 186/3) v velikosti 1 ha, sem mejaš zemljišča ko. Repnje 1742 (parc. št. 63/3, 63/4, 183/1...), nekdanj kmetijskega zemljišča, velikosti 0,96 ha, katero je predmet OPPN-Re-3, območje RE_11 Repnje (OPPN_Repnje-3).

Lastnik navedenega zemljišča je v zaporednih, časovnih obdobjih (od leta 1994-2018) samovoljno spreminjal kmetijsko zemljišče K1 v parkirišča za tovorna vozila, objekte.

Dokaz :Piso karta

Priloge: Izseki z geoportala PISO (www.geoprostor.net/PisoPortal):

- *Letalski posnetki 1994-2005(območje predloga za OPPN Repnje_Re-3) © PISO - VODICE; čas izpisa: 7. maj 2021 18:08:23*
- *Letalski posnetki leto 2006, rast cone, parkirišča last M. Bergant Repnje 29 ((parc. št 63/4, 183/1) se začne spreminjati v parkirišče)*
- *Letalski posnetki leto 2011- postopna širitev parkirišča Repnje 29 označeno rdeči krogec. © PISO - VODICE; čas izpisa: 7. maj 2021*
- *Letalski posnetek leto 2014 (območje predloga za OPPN Repnje_3, September 2020- označeno-rdeči krogec)*
- *Letalski posnetek leto 2018 © PISO - VODICE; čas izpisa: 7. maj 2021*

Predvidena območje RE_11 Repnje (OPPN_Repnje-3) meji na VVo-vodovarstveno območje travnika v območju K1, parc. št 183/1.

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, 30.3. 2020 na OPPN Re_11 Repnje, mnenja s področja kmetijskih zemljišč o ustreznosti okoljskega poročila in sprejemljivosti vplivov izvedbe plana na okolje NI IZDALO.

Ministrstvo je bilo zavedeno z vidika vplivov na gozd, Območje RE_11 Repnje (OPPN_Repnje-3) ne meji na gozdne površine ampak na prvovrstne kmetijske površine K1, ki prehajajo v vodovarstveno območje VVo.

Stališče:

Posegi v prostor, ki jih navaja pripombodajalec so evidentni. Občina Vodice je s stanjem v prostoru seznanjena. Na predmetni lokaciji so dejansko že izvedeni posegi, ki so lahko tudi neskladni ali nelegalni posegi v prostor. Občina Vodice nima inšpekcijskih pristojnosti za nadzor nad legalnostjo posegov v prostor. Inšpekcijski postopki so v tem primeru v pristojnosti državnih služb.

Občinski podrobni prostorski načrt (OPPN), ki je predmet obravnave, res rešuje zatečeno stanje v prostoru, ki ni dobro. V okviru priprave občinskega prostorskega načrta, ki je bil sprejet v letu 2014, je bila ob upoštevanju mnenj pristojnih mnenjedajalcev dopustna ohranitev dejavnosti avtoprevoznništva na obstoječi lokaciji. V ta namen je bila na predmetni lokaciji sprejeta ustrezna namenska raba prostora PO – ostale prometne površine, ni pa bila dopustna nadaljnja širitev tovrstnih površin. Hkrati pa je Občina Vodice za to območje predpisala izdelavo OPPN s katerim želi obstoječe stanje sanirati oziroma ga bistveno izboljšati. OPPN ne more spreminjati planskih odločitev občine in to ni bila naloga in namen priprave tega prostorskega akta. Z OPPN so se,

glede na planska izhodišča in usmeritve določene v OPN, podrobneje načrtovale prostorske ureditve z namenom sanacije in izboljšanja stanja v prostoru.

Pripomba 5.2:

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, 30.3. 2020 na OPPN Re_11 Repnje, mnenja s področja kmetijskih zemljišč o ustreznosti okoljskega poročila in sprejemljivosti vplivov izvedbe plana na okolje NI IZDALO.

Ministrstvo je bilo zavedeno z vidika vplivov na gozd, Območje RE_11 Repnje (OPPN_Repnje-3) ne meji na gozdne površine ampak na prvovrstne kmetijske površine K1, ki prehajajo v vodovarstveno območje VVO.

(Opomba Občine Vodice)

Priloge:

- *Mnenje s področja gozdarstva o ustreznosti okoljskega poročila in sprejemljivosti vplivov izvedbe plana na okolje za OPPN RE_11 Repnje (OPPN Repnje - 3) v občini Vodice za okolje (Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (št. 3401-132/2008/43 z dne 30.3.2020)*
- *Prvo mnenje s področja ribištva o ustreznosti okoljskega poročila in sprejemljivosti vplivov izvedbe OPPN RE11- Repnje (OPPN Repnje-3) v občini Vodice za okolje (Zavod za ribištvo Slovenije (št. 4201-12/2020/2 z dne 21.4.2020)*
- *Mnenje Zavoda za gozdove Slovenije o ustreznosti okoljskega poročila in sprejemljivosti vplivov izvedbe OPPN RE_11 Repnje v občini Vodice (št. 3407-298/2019-5, z dne 19.3.2020)*

Stališče:

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano in Zavod za gozdove nista bila zavedena, pač pa v svojem mnenju s področja gozdarstva o ustreznosti okoljskega poročila za OPPN Repnje – 3 pravilno ugotavljata, da predmetni OPPN ne posega na območje gozda oz. gozdnega prostora, zato ocenjujeta, da mnenja o ustreznosti okoljskega poročila z vidika njihove pristojnosti ni treba podati.

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano se vključuje v izdaje mnenj na okoljsko poročilo s področja kmetijstva (MKGP) ter s področja gozdarstva. V primeru OPPN za območje Re_11 je MKGP mnenje izdalo le s področja gozdarstva, ne pa tudi kmetijstva. Z OPPN ne se spreminja namenska raba zemljišč iz kmetijskih v stavbna, pač pa je bilo to storjeno v fazi priprave Občinskega prostorskega načrta (OPN), ki je bil sprejet in je v veljavi od leta 2014 dalje. Iz tega sledi, da območje OPPN po namenski rabi niso več kmetijska zemljišča, temveč stavbna. Slednje bi veljalo tudi v primeru, da območje OPPN še ne bi bilo izvedeno, a bi bilo v planski rabi opredeljeno kot stavbno zemljišče. Z vidika pristojnosti MKGP s področja kmetijstva, se slednje praviloma opredeljuje le do tistih posegov, ki predstavljajo spremembo primarne rabe (kmetijske površine ali gozd) v stavbna zemljišča.

Z OPPN se ne zmanjšuje kmetijskih zemljišč, saj je bilo območje opredeljeno kot stavbno zemljišče s podrobnejšo namensko rabo »ostale prometne površine – PO« že v okviru OPN. Prav tako OPPN ne vpliva na ohranjanje narave oziroma naravovarstvenih območij, saj območje OPPN ne leži znotraj ali na robu teh območij. S tem OPPN ne vpliva na ohranjanje lastnosti narave, zavarovanih živalskih in rastlinskih vrst ter habitatnih tipov. Enako velja tudi za vpliv izvedbe OPPN na območja kulturne dediščine, ker vanje ne posega, niti se ne nahaja v njihovi neposredni bližini.

V postopku celovite presoje vplivov na okolje, katerega sestavni del je okoljsko poročilo, se pridobivajo mnenja o ustreznosti okoljskega poročila ter primernosti za javno razgrnitev. V primeru okoljskega poročila za OPPN Re_11 je mnenja o ustreznosti okoljskega poročila pridobivala občina Vodice. Med drugimi je bilo za mnenje o okoljskem poročilu zaproseno tudi Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (MKGP), Direktorat za kmetijstvo, ki pa mnenja na okoljsko poročilo ni podalo v zakonsko predpisanem roku. Na podlagi določil 2. alineje 42. člena Zakona o varstvu okolja (ZVO-1) se v tem primeru razume, da je okoljsko poročilo z vidika pristojnosti MKGP, Direktorata za kmetijstvo, ustrezno.

Pripomba 5.3:

Namenska raba OPPN, K1 najboljša kmetijska zemljišča- območje RE_11 Repnje (OPPN_Repnje-3)

Priloge:

- izsek karte namenske rabe prostora (vir: PISO)
- fotografije zgornjega in spodnjega platoja lokacije OPPN
- Izsek iz tekstualnega dela Odloka OPPN (11.člen, 1., 2 in 3. odstavek)
- Izsek iz tekstualnega dela Odloka OPPN (12.člen, 4. in 13. odstavek)
- Izsek iz grafičnega dela OPPN (list 4)

Namen izgradnje ogromne skladiščne stavbe Ue2 z osmimi tovnimi vhodi pa OPPN Re-3, Avtoprevozništvu Marjan Bergant s.p. dovoljuje, mu omogoča neomejeno širjenje avtoprevozniskih dejavnosti AB Bergant.

Stališče:

S posegi v prostor (ureditev parkirišč in manipulativnih površin za gospodarska in tovarna vozila, ki presegajo 3,5 tone in za priklopnike teh motornih vozil, ureditev pripadajočih površin, gospodarske infrastrukture ter krajinske ureditve) in gradnjo poslovno-skladiščno-garažne stavbe povečanje dejavnosti ni predvideno.

V novo predvideno stavbo se umestijo:

- v pritličju in nadstropju prostori uprave podjetja ter manjše skladišče za pretovarjanje blaga (dostop iz zahodne strani - zgornji plato);
- v kletni etaži servisni prostori (dostop iz vhodne strani - spodnji plato);
- uredi dostop in priključevanje na ostalo gospodarsko infrastrukturo.

Število parkirnih mest za osebna in tovarna vozila na območju OPPN je lokacijsko definirano in prostorsko omejeno (skupna kapaciteta je 20 PM). Z rekonstrukcijo vzhodnega roba lokalne ceste LC 462111 Benko-Repnje se, zaradi zagotavljanja večje prometne varnosti, vzpostavi nov hodnik za pešce ter z ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo uredi priključevanje območja OPPN na lokalno cesto.

Pripomba 5.4:

Naveden je 1. odstavek 24. člena:

24. člen (padavinska kanalizacija)

(1) Za potrebe odvoda padavinskih vod z območja OPPN se zgradi ločen sistem padavinske kanalizacije. Padavinske vode v območju OPPN se v celoti ponikajo. Ponikalna polja morajo biti locirana izven povoznih in manipulativnih površin.

Dokaz: Da padavinske vode v Območju RE_11 Repnje (OPPN_Repnje-3) v celoti NE ponikajo. Priloge: fotografije.

Jašek s speljanim odvodnjavanjem voda (tudi odplake) s parkirišča- PO (ostale prometne površine po OPPN 2014 Repnje Re_11), ne ponikajo, ampak se razlivajo na kmetijske površine sosednjega travnika parc. št 186/3 (K1).

Odprta kanalizacija, ki ob močnih nalivih močno izteka na travnik, poplavlja direktno travnik (parc. št. 186/3)

Padavinske vode s celotnih parkirišč oz. parc. št. 63/4, 63/3, 183/1 površine okrog 1,5 ha, usmerja v ponikovalne jaške v mejo mojega travnika in s tem namenoma in neposredno namaka moj travnik (slike), čeprav bi lahko speljal svoje padavinske vode v del svojega travnika parc. št. 183/1 (slike).

Travnik (parc. št. 183/1), označen z rdečim krogom je suh in ni namočen, je kamor bi investitor lahko spuščal vse svoje odplake na svoje zemljišče in ne v moj travnik. Ogromne količine padavinskih voda ima speljanih v moj travnik, ob kar je razvidno iz fotografij.

(oba travnika sta v VVo- Vodovarstveno območje)- območje RE_11 Repnje (OPPN_Repnje-3)
Priloga: slike jaškov na parceli investitorja.

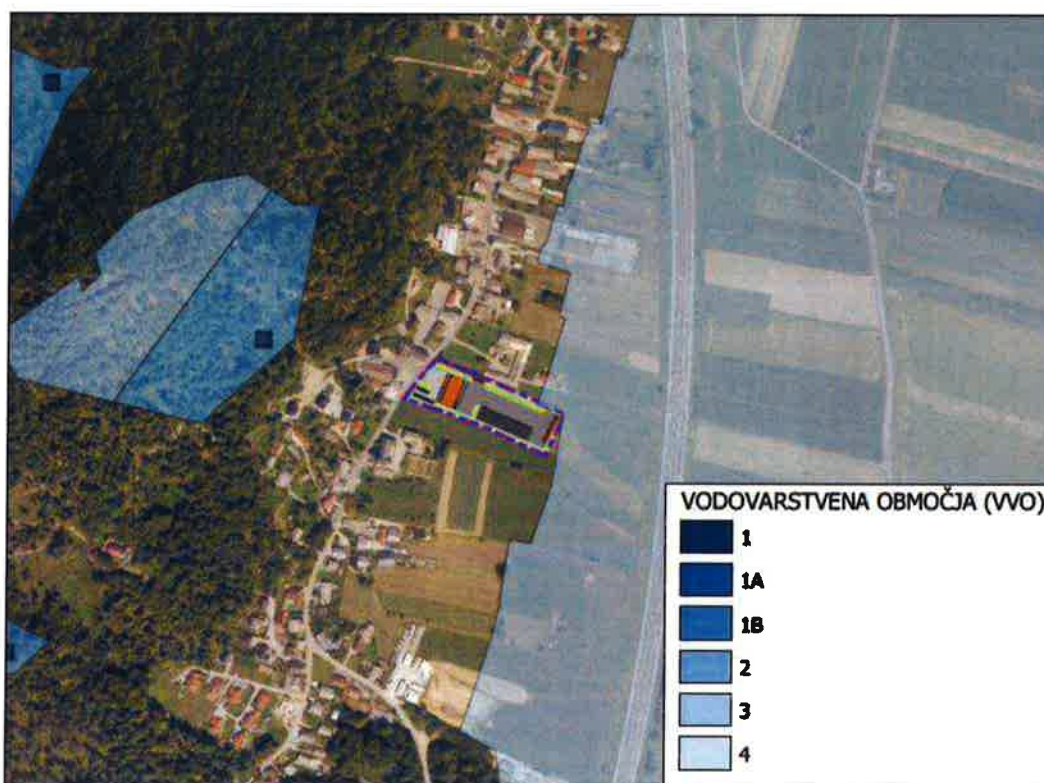
Ponikovalni jašek postavljen na mejo mojega zemljišča (parc. št. 186/3), vanj se stekajo odplake s parkirišča PO-ostale prometne površine. Priloga: slike.

Stališče:

Ureditev odvajanja padavinskih voda je predvidena z ureditvami OPPN. Za izvedbo gradnje pa je potrebna izdelava projektne dokumentacije na nivoju dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja (DGD), kjer se natančneje določijo tehnične izvedbe odvajanja padavinskih voda. Za projekt DGD je seveda potrebno pridobiti tudi soglasja pristojnih soglasodajalcev. V tekstualnem delu OPPN (9. točka 30. člena) je tudi navedeno, da se v sklopu projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja zaradi ponikanja padavinskih vod na območju OPPN predhodno izdela še hidrogeološko poročilo. Hidrogeološko poročilo bo podalo primerne rešitve glede umestitve ponikovalnih polj ob upoštevanju dejanskega stanja na terenu in sposobnost ter hitrost ponikanja padavinske vode v ponikovalnih poljih. Investitor bo moral odvodnjavanje vseh vod urediti skladno z določbami OPPN.

Načrtovan poseg se ne nahaja znotraj varstvenih pasov virov pitne vode v občini Vodice (slika spodaj). Le en manjši delež območja OPPN v SV delu sega v III. varstveni pas (območje 3) vira pitne vode z oznako ŠČ-1, ki je določen z Odlokom o varstvu virov pitne vode na območju Občine Vodice (Ur. l. RS št. 7/98) in se nahaja na nasprotni strani AC. Na tem območju ohranjamo zelene površine.

Investitor ne skladišči, niti začasno, nevarnih snovi na območju OPPN, zato do potencialnih vplivov na kakovost podzemne vode ter na vodne vire izvedba OPPN ne bo vplivala.



Odlok se dopolni z določbo, da skladiščenje nevarnih snovi v območju OPPN ni dopustno.

Pripomba 5.5:

Naveden je 8. odstavek 30. člena OPPN:

(8) Ponikovalna polja morajo biti locirana izven vodovarstvenega območja.

Priloge:

- karte vodovarstvenega območja ob območju OPPN (PISO)
- izsek iz OPPN (predvidene ureditve ponikovalnih polj).

To je nedopustno.

Ogroža se zdravje ljudi, pravica do kvalitete bivanja, popolnoma degradira kmetijsko površino (K1).

Nagnjenost terena-zemljišča velikosti 1 ha predvidene ureditve RE_11 Repnje (OPPN_Repnje-3) okrog 15 m višinske razlike. Zaradi tega se padavinske vode in odplake olj, maziv, detergentov hitreje odteka proti VVo območju in proti nižje ležečemu sosednjemu travniku in ga namakajo ter povzročajo degradacijo kmetijskega zemljišča, to je nedopustno.

Stališče:

Stališče je enako stališču k pripombi 5.4.

Pripomba 5.6:

Naveden je 4. odstavek 30. člena OPPN:

30. člen

(4) Na vseh napravah in objektih, kjer obstaja možnost razlivanja nevarnih snovi je treba predvideti tehnične ukrepe za preprečitev razlivanja nevarnih snovi. Prostor v katerem bo deponirana nevarna snov mora biti zgrajen kot tesnjena lovilna skleda, z zagotovljeno dodatno prostornino za zbiranje celotnega deponiranega volumna v primeru izlita.

Priloga: Izsek iz grafičnega dela OPPN

Načrtovani objekt Ue2 velikih dimenzij je v neposredni bližini stanovanjske hiše in otroškega igrišča, namenjen skladiščenju nevarnih ADR tovorov in storitvenih dejavnosti. To je nesprejemljivo zaradi bližine stanovanjskih objektov območje SSs in življenjsko ogroža okoliške prebivalce, zaradi možnosti eksplozij, razlitja nevarnih tovorov, vžiga le teh- ogrožajočih požarov, strupenih emisij, eksplozij (primer Kemis-Vrhnika).

Skladiščna dejavnost (8 tovarno razkladalnih ramp-vhodov), bi močno povečala hrupnost in zdravju škodljive emisije izpušnih plinov, povečan prehod tovornjakov, vse to ogroža zdravje odraslih prebivalcev in otrok iz neposredne bližine, onemogoča se jim zdrav duševni in telesni razvoj, varnost. Prehitra, pogosta vožnja ogromnih tovornih priklopnikov že sedaj ogroža varnost šolajočih otrok, starejših prebivalcev, kolesarjev in onemogoča varnost vseh udeležencev prometa.

Ozka lokalna občinska cesta LC 462111 Benko-Repnje v središču vasi Repnje se uporablja kot privatno dvorišče, delovišče za vse potrebe avtoprevoznitva AB Bergant.

Priloge: Fotografije območja

Nekaj metrov oddaljeno od AB Avtoprevoznitva-povzročitelja hrupa, strupenih izpuhov manevriranja tovornjakov po ozki občinski cesti so stanovanjski objekti (SSs), urbane prostostoječe enostanovanjske pozidave, vrtovi, otroška igrišča, sakralno kulturna dediščina-samostan, avtobusna postaja.

Priloga: Občinski prostorski načrt (SD OPN 1 - sprejeto 2019) > Namenska raba (kartografski del) (Izsek iz geoportala PISO (www.geoprostor.net/PisoPortal)):

Stališče:

Podjetje trenutno opravlja prevoze hrane ter zdravil v originalni embalaži po Evropi ter po Sloveniji. Ne glede na tip tovora pa slednjega na lokaciji ne skladišči, niti začasno niti trajno. Vsak tovor, ki ga je potrebno prepeljati od dobavitelja do naročnika, se natovori pri dobavitelju in dostavi neposredno naročniku. Na ta način se blago ne skladišči znotraj območja OPPN, temveč so tu parkirana prazna vozila. Iz navedenih razlogov se vrednotenje vplivov plana z vidika nastanka tveganj za nesreče ni obravnavalo.

Določila 4. odstavka 30. člena Odloka o OPPN se nanašajo na možnost uporabe goriva, olj ter maziv za tovorna vozila. Izdelava požarnih ter eksplozijskih elaboratov ni predmet postopka sprejema OPPN. Slednje bo potrebno izdelati v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja, v kolikor se bo v objektih odvijala dejavnost, za katero bo pogoj za pridobitev gradbenega dovoljenja tudi izdelava omenjenih elaboratov.

Odlok se dopolni z določbo, da skladiščenje nevarnih snovi v območju OPPN ni dopustno.

Za okoljsko poročilo je bilo pridobljeno mnenje o ustreznosti št. 35409-199/2019/15 z dne 6.8.2020 ter primernosti za javno razgrnitev in sicer na podlagi pridobljenih mnenj nosilcev urejanja prostora. Na podlagi tega je Občina Vodice pričela s postopkom javne razgrnitve.

Ureditev prometa na obravnavanem območju ter vpenjanje območja na širšo prometno mrežo je bistvenega pomena za uspešno funkcioniranje dejavnosti znotraj območja OPPN. Območje OPPN se napaja neposredno iz lokalne ceste LC 462111 Benko - Repnje (ulica, ki se severno od Skaručne odcepi od ceste Šmartno - Vodice in pri Dobruši priključuje na LC 462091 in preko nje, na regionalno cesto R2 1079 Zbilje - Vodice ter avtocesto AC 0010 Vodice - Ljubljana (Šmartno)). Pomembno vlogo pri napajanju območja ima bližina avtocestnega priključka, ki se nahaja v oddaljenosti cca. 1.700 m in od koder poteka ves promet do območja.

Z OPPN se sprejemajo določeni ukrepi za izboljšanje stanja prometa na lokalni cesti. V sklopu ureditev OPPN se bodo delno uredile tudi javne prometne površine, ki bodo omogočale primeren dostop na območje OPPN in sicer:

- Tipični prečni profil LC 462111 Benko-Repnje predstavlja dvosmerno vozišče širine 5,50 m (vozna pasova 2 x 2,75 m)
- Obstoječ priključek nekategorizirane poti na lokalno cesto LC 462111 Benko-Repnje se preoblikuje in se preuredi v dovozno pot, ki bo služila prometnemu napajanju vzhodnega dela območja OPPN.
- za potrebe prometnega napajanja zahodnega dela območja OPPN, se uredi nov dostop oziroma priključek na obstoječo lokalno prometnico (LC 462111)
- ob lokalni cesti LC 462111, se na njenem vzhodnem robu uredi tudi nov hodnik za pešce (od vozišča ločen z robnikom) širine 1,20 m ter z ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo uredi priključevanje območja OPPN na lokalno cesto.

Investitor uporablja za prihode/odhode na lokacijo območja OPPN krožno pot za tovorna vozila. Vsa vozila prihajajo na območje OPPN z južne strani, odhajajo pa v smeri sever, kjer uporabljajo druge prometnice, kot za prihode. S takšnim krožnim načinom prihodov ter odhodov iz ter na lokacijo OPPN se zmanjšuje obraba asfaltne plasti, pritiski na os ceste ter upošteva prometna varnost, saj so prometni tokovi, vezani na območje OPPN, predvidljivi. S tem se zmanjšajo tudi emisije hrupa in vibracije na okoliške objekte. Na spodnji sliki je prikazana smer prometnih prihodov in odhodov vozil na in iz lokacije OPPN (modra barva – prihodi, rdeča barva – odhodi).



Povprečno skupno število premikov tovornih vozil, ki so posledica dejavnosti, znaša 40 premikov na teden. Vsako tovorno vozilo gre/pride na lokacijo OPPN 1x na teden, kar pomeni 2 premika za eno vozilo. Na ta način se omilijo vplivi hrupa ter zmanjša obremenjenost dostopnih prometnic do območja OPPN. Do avtoceste A1 je izbrana najkrajša pot in tako tudi najbolj optimalna, glede bližine stanovanjskih objektov ter rabe prometnic skozi naselje Repnje.

Število parkirnih mest za osebna in tovorna vozila na območju OPPN je lokacijsko definirano in prostorsko omejeno (tovorna vozila - skupna kapaciteta 20 PM). Povečanje dejavnosti zaradi načrtovanih posegov v prostor ni predvideno.

Pripomba 5.7:

Avtoprevoznitvo, Marjan Bergant s.p., naročnik OPPN Re-3 območje Re_11 ne prikaže dejanskega stanja, namerno prikriva okoliščine in dejstva, gre za zavajanje in neupoštevanje javno dostopnih informacij. Negativni vplivi na sosednja kmetijska zemljišča (K1), ki nudijo posredno in neposredno hrano ljudem, niso upoštevani.

Okoljsko poročilo za OPPN Re_11 naročnika Avtoprevoznitvo, Marjan Bergant s.p. Repnje 29, 1217 Vodice, pripravljavec plana Občina Vodice Kopitarjev trg 1, 1217 Vodice, ime izdelovalca plana IPSUM okoljske investicije d.o.o. Ljubljanska cesta 72, 1230 Domžale, je zavajajoče in pristransko, zato so na podlagi le tega ministrstva zavedena pri izdajanju mnenj, za katera bi bil potreben ogled dejanskega stanja na terenu (v naravi).

Avtoprevoznitvo, Marjan Bergant s.p. zavestno, namensko krši prostorske akte, ogroža življenje vaščanov, širi negative vplive na ljudi in njihovo lastnino.

V obdobju 20 let je Avtoprevozništvo, Marjan Bergant s.p., s širitvijo svoje avtoprevozniške, storitvene, skladiščne dejavnosti celotno vas Repnje popolnoma degradiral (prvovrstna kmetijska zemljišča K1, vaščanom Repenj je onemogočil svobodno uporabo občinske ceste, jih zasul s strahom in grožnjami).

Sprejetje OPPN Re_11(OPPN Re-3) bi bil potem vzorčni postopek, ki kršiteljem daje primer in navdih za legalizacijo dolgotrajne zlorabe prostorskih in okoljskih ureditev in postopkov, ki na koncu omogočijo legalizacije nesprejemljivih posegov v okolje in pripomorejo k uničenju prvovrstnih kmetijskih zemljišč (K1).

“Načrtovana ureditev” je z zavajanjem javnosti in vseh nadrejenih institucij škodljiva vaščanom.

Predlog OPPN Re-3, za območje Re_11 je popolnoma nesprejemljiv :

- negativno vpliva na življenjsko okolje, telesno in duševno zdravje vaščanov,
- onemogoča normalno prometno gibanje lokalnega prebivalstva, kmetovalcev v vasi, ogrožanje avtobusnega šolskega prometa,
- prekomerno razširjen prometni režim AB avtoprevozništva, gostota avtopriklopnikov, njihovo manevriranje v sredini vasi na ozki lokalni vaški cesti Repnje je nedopustno,
- ozka lokalna občinska cesta v središču vasi Repnje se uporablja kot privatno dvorišče, delovišče za vse potrebe avtoprevozništva AB Bergant,
- lokalno prebivalstvo izgublja možnost uporabe javne ceste(cesta LC 462111 Benko-Repnje)-to je edina prometna povezava čez vas Repnje,
- izgradnja ogromne skladiščne stavbe Ue2 z osmimi tovnimi vhodi po OPPN Re-3 (območje OPPN Re_11) bi omogočala dodatne možnosti širjenja za potrebe avtoprevozništva AB Bergant,
- v OPPN Re-3 (območje OPPN Re_11) so ta skladišča Ue2, predvidena za storitvene dejavnosti, skladiščenje nevarnih tovarov (avtoprevozništvo nudi prevoze nevarnega tovara/ADR),
- v poseljeno središče vasi umestiti OPPN Re-3(območje OPPN Re_11), bi pomenilo usodno ekološko bombo (razlitje nevarnih snovi, požari, eksplozije) za okolje, prebivalstvo in širšo okolico Občine Vodice,
- aktivne stanovanjske površine SSs le nekaj metrov oddaljene od nevarnega objekta Ue2, z ponikovalnimi lagunami PP1,PP2,PP3,PP4,PP5,PP6, ki so povezane v smeri ponikanja ob parc. št. 186/4, kjer je stanovanjski objekt, predšolski in šolski otroci in travnik parc. št. 186/3 (K1),
- v vasi je predvidena poselitev z mladimi družinami, na voljo so še številne zazidljive površine SSs.

Edina celovita okoljsko in družbeno sprejemljiva rešitev je prestavitev celotne dejavnosti avtoprevozništva (storitvene, skladiščne, avtoprevozniške) iz središča vasi Repnje na novo lokacijo na obrobje vasi. Naloga Občine Vodice je, da mu omogoči ustrezno lokacijo in vzpostavi prebivalcem v lokalnem vaškem okolju Repnje normalno, mirno življenje, tako kot je bilo pred razširitvijo avtoprevozniške dejavnosti AB Berganta.

Zaradi predvidene zazidljivosti območja po OPPN se bo število prebivalcev - mlade družine z otroki, še povečevalo, zato je nujno potrebno vas Repnje in Dobruša opremiti s komunalno infrastrukturo-ureditev kanalizacije, javnega vodovoda, katerega napeljava se utaplja v komunalnih odplakah.

Se NE STRINJAM s potrditvijo Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje Re_11 Repnje (OPPN_Repnje-3).

Priloge:

- *Izsek iz karte PISO (Tematski sklop prikazuje podatke Uredbe o območjih za kmetijstvo in pridelavo hrane, ki so strateškega pomena za Republiko Slovenijo)*
- *Izsek iz Odloka o občinskem prostorskem načrtu občine Vodice (2. odstavek 10. člena, 8. odstavek 24. člena, 2. odstavek 38. člena, 80. člen)*
- *Fotografije območja*

Stališče:

Z občinskimi prostorskimi akti občine se določijo cilji in izhodišča prostorskega razvoja občine, načrtujejo prostorske ureditve lokalnega pomena ter določijo pogoji umeščanja lokalnih prostorskih ureditev v prostor. Ob tem se upoštevajo usmeritve iz državnih prostorskih aktov, razvojne potrebe občine in varstvenih zahteve.

Občinski prostorski akti se delijo na strateške in na izvedbene akte. Izvedena občinska prostorska akta sta občinski prostorski načrt (OPN) in občinski podrobni prostorski načrt (OPPN).

Z občinskim prostorskim načrtom (OPN) se načrtujejo prostorske ureditve lokalnega pomena ter določajo namenska raba prostora in prostorski izvedbeni pogoji za umestitev načrtovanih posegov v prostor. OPN je podlaga za izdajo predodločb in gradbenih dovoljenj v skladu s predpisi, ki urejajo graditev, in določa pogoje za druge posege v prostor, **razen na območjih, kjer je z OPN predvidena izdelava občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN).** Namenska raba je določena z OPN, zato jo je možno spremeniti samo s spremembo OPN, razen v izjemah, ki jih določa zakon, v katere pa predmetni OPPN ne sodi.

Občinski podrobni prostorski načrt (OPPN) se pripravi za območja, za katera je z OPN predvidena njegova priprava, lahko pa tudi na območjih, kjer z OPN ni predviden, če se za to pokaže potreba ali pobuda po tem, ko je bil sprejet OPN. OPPN je prostorski akt, s katerim se podrobneje načrtuje prostorske ureditve. Vsebinske rešitve OPPN predstavljajo celotno izvedbeno regulacijo prostora na njegovem območju urejanja, razen če se izrecno določi hkratna uporaba posameznih elementov izvedbene regulacije iz OPN. Občina lahko z OPPN spremeni na delu ali celotnem območju urejanja tudi namensko rabo prostora in prostorske izvedbene pogoje brez poprejšnje spremembe OPN, če izpolnjuje pogoje, kot jih določa zakon.

Občinski podrobni prostorski načrt (OPPN), ki je predmet obravnave, res rešuje zatečeno stanje v prostoru, ki ni dobro. V okviru priprave občinskega prostorskega načrta, ki je bil sprejet v letu 2014, je bila ob upoštevanju mnenj pristojnih mnenjedajalcev dopustna ohranitev dejavnosti avtoprevoznitstva na obstoječi lokaciji. V ta namen je bila na predmetni lokaciji sprejeta ustrezna namenska raba prostora PO – ostale prometne površine, ni pa bila dopustna nadaljnja širitev tovrstnih površin. Hkrati pa je Občina Vodice za to območje predpisala izdelavo OPPN s katerim želi obstoječe stanje sanirati oziroma ga bistveno izboljšati. OPPN ne more spreminjati planskih odločitev občine in to ni bila naloga in namen priprave tega prostorskega akta. Z OPPN so se, glede na planska izhodišča in usmeritve določene v OPN, podrobneje načrtovale prostorske ureditve z namenom sanacije in izboljšanja stanja v prostoru.

Z OPPN se ne zmanjšuje kmetijskih zemljišč, saj je bilo območje opredeljeno kot stavbno zemljišče z podrobnejšo namensko rabo »ostale prometne površine – PO« že v okviru OPN, ki je bil sprejet in je v veljavi od leta 2014 dalje.

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano se vključuje v izdaje mnenj na okoljsko poročilo s področja kmetijstva (MKGP) ter s področja gozdarstva. V primeru OPPN za območje Re_11 je MKGP mnenje izdalo le s področja gozdarstva, ne pa tudi kmetijstva. Z OPPN ne se spreminja namenska raba zemljišč iz kmetijskih v stavbna, pač pa je bilo to storjeno v fazi priprave Občinskega prostorskega načrta (OPN), ki je bil sprejet in je v veljavi od leta 2014 dalje. Iz tega sledi, da območje OPPN po namenski rabi niso več kmetijska zemljišča, temveč stavbna. Slednje bi veljalo tudi v primeru, da območje OPPN še ne bi bilo izvedeno, a bi bilo v planski rabi opredeljeno kot stavbno zemljišče. Z vidika pristojnosti MKGP s področja kmetijstva, se slednje praviloma opredeljuje le do tistih posegov, ki predstavljajo spremembo primarne rabe (kmetijske površine ali gozd) v stavbna zemljišča.

V postopku celovite presoje vplivov na okolje, katerega sestavni del je okoljsko poročilo, se pridobivajo menja o ustreznosti okoljskega poročila ter primernosti za javno razgrnitev. V primeru okoljskega poročila za OPPN Re_11 je mnenja o ustreznosti okoljskega poročila pridobivala občina Vodice. Vsi nosilci urejanja prostora (mnenjedajalci), ki so se vključili v postopek celovite presoje vplivov na okolje (CPVO), so podali mnenje o tem, da je okoljsko poročilo ustrezno ter primerno za javno razgrnitev, kot to izhaja iz mnenja Ministrstva za okolje in prostor št. 35409-199/2019/15 z dne 6.8.2020.

Pripravili:

Tomaž Kmet, LOCUS d.o.o.

Ivo Kejžar, IPSUM d.o.o.

Tatjana Resman, Občina Vodice

Res —



Župan Občine Vodice
Aco Franc Suštar

