



Mestna občina Novo mesto



Župan

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
tel.: 07 / 39 39 244, faks: 07 / 39 39 269
e-pošta: mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 3505-4/2009-81 (1901)
Datum: 5. 8. 2011

Na podlagi 50. in 60. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08- ZVO-1B, 108/09 in 80/10-ZUPUDPP (106/10-popr.)) in 30. člena Statuta Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 96/08 – uradno prečiščeno besedilo) je župan Mestne občine Novo mesto dne 5. 8. 2011 sprejel

S K L E P

Zavzamejo se stališča do pripomb in predlogov z javne razgrnitve dopolnjenega osnutka OBČINSKEGA PODROBNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA GOSPDARSKA CONA ŽDINJA VAS, ki jih je pripravil izdelovalec Topos d.o.o. v sodelovanju z občinsko upravo Mestne občine Novo mesto. Stališča do pripomb in predlogov so sestavni del tega sklepa. Stališča do pripomb in predlogov se do sprejema prostorskega akta objavijo na oglasni deski Mestne občine novo mesto in na spletnem naslovu: www.novomesto.si.

po pooblastilu župana, št. 032-15/2010 z dne 28. 6. 2011

mag. MOJCA ŠPEC POTOČAR



PRILOGA:

- Stališča do pripomb in predlogov na dopolnjeni osnutek občinskega podrobnega prostorskega načrta Gospodarska cona Ždinja vas.

POSREDOVANO:

1. v objavo na oglasno desko Mestne občine Novo mesto,
2. v objavo na spletni portal Mestne občine Novo mesto www.novomesto.si.



Mestna občina Novo mesto



Župan

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
tel.: 07 / 39 39 244, faks: 07 / 39 39 269
e-pošta: mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 3505-4/2009-81 (1901)

Datum: 5. 8. 2011

OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT GOSPODARSKA CONA ŽDINJA VAS

STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV IZ JAVNE RAZGRNITVE DOPOLNJENEGA OSNUTKA DOKUMENTA

Javna razgrnitev dopolnjenega osnutka občinskega podrobnega prostorskega načrta Gospodarska cona Ždinja vas (v nadaljevanju tudi OPPN) je potekala od 23. 6. 2011 do 22. 7. 2011 v prostorih MONM, Oddelek za prostor, Seidlova cesta 1, Novo mesto. V sklopu javne razgrnitve je bila sklicana javna obravnava dne 6. 7. 2011 v sejni dvorani OS MONM (Rotovž) Glavni trg 7, Novo mesto. Javne obravnave so se udeležili lastniki zemljišč, naročniki dokumenta in bodoči investitorji; navzočim je bila podana uvodna obrazložitev glede postopka ter vsebinska predstavitev območja, nato so bile podane obrazložitve in pojasnila glede na posamezna vprašanja v razpravi, pripomb ali predlogov pa ni bilo podanih. V knjigo pripomb in predlogov sta bili na kraju njegove javne razgrnitve zapisani dve pripombi.

Odbor za okolje in prostor ter Odbor za komunalo in promet sta OPPN obravnavala na 4. skupni seji odborov dne 12. 7. 2011, Odbor za gospodarstvo na 3. seji odbora dne 13. 7. 2011, Občinski svet Mestne občine Novo mesto pa na 8. seji dne 14. 7. 2011.

V nadaljevanju so zbrane pripombe in predlogi ter podana stališča k razgrnjenemu dopolnjenemu osnutku SDUN in sicer v naslednjih sklopih:

1. pripombe in predlogi Odbora za okolje in prostor, Odbora za komunalo in promet ter Odbora za gospodarstvo za prvo obravnavo na seji Občinskega sveta MONM;
2. pripombe in predlogi Občinskega sveta MONM (1. obravnava);
3. ostale pripombe in predlogi (posredovane po pošti oz. zapisane v knjigo pripomb).

V stališčih do pripomb je za vsako navedeno pripombo podana najprej opredelitev do pripombe (stališče), v nadaljevanju pa še obrazložitev stališča. Stališča so podana na naslednje načine:

- Pripomba se upošteva; **pripomba se upošteva pri pripravi OPPN v nadaljnjih fazah, po potrebi je obrazložen način upoštevanja pripombe.**
- Pripomba se smiselno (oz. delno) upošteva; **podana je obrazložitev o načinu upoštevanja pripombe.**
- Pripomba se ne upošteva; **pripomba je nesprejemljiva, obrazložen je razlog neupoštevanja.**
- **Pripomba je že upoštevana;** rešitev, na katero se pripomba nanaša, je že podana v OPPN, podana je obrazložitev, na kakšen način je upoštevana.



- Na pripombo se poda pojasnilo; kadar pripombodajalec ni podal pripombe, pač pa komentar na rešitve ali zahteval pojasnilo k razgrnjenim rešitvam, je na pripombo podano pojasnilo.

V primeru, ko vsebinsko ne gre za pripombo, ampak za ugotovitve in pojasnila, stališče ni potrebno (navedeno kot: **Ugotovitev**).

1. PRIPOMBE IN PREDLOGI ODBORA ZA OKOLJE IN PROSTOR , ODBORA ZA KOMUNALO IN PROMET TER ODBORA ZA GOSPODARSTVO

ODBOR ZA GOSPODARSTVO:

Na odboru za gospodarstvo ni bilo podanih pripomb na dopolnjen osnutek OPPN.

ODBOR ZA OKOLJE IN PROSTOR TER ODBOR ZA KOMUNALO IN PROMET:

- 1.1 OPPN naj se poimenuje tako, da ne bo v nasprotju z Odlokom o ulicah v Mestni občini Novo mesto in z Odlokom o naseljih v Mestni občini Novo mesto. Če je potrebno, naj se predlaga spremembo odlokov.

Stališče:

Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev:

V OPPN se upošteva in uporablja poimenovanje, kot je to določeno v veljavnem Občinskem prostorskem načrtu MONM, ki je hierarhično višji akt. Cona se bo preimenovala po oblikovanju končnega programa v sodelovanju z uporabniki oziroma lastniki zemljišč in ob določitvi hišnih števil.

- 1.2 Ugotovi in definira naj se interes Mestne občine Novo mesto.

Stališče:

Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev:

Za pripravo tehnične kot tudi druge investicijske dokumentacije bo MONM z analizo dosedanjih razpoložljivih parkirnih mestih za tovorna vozila v okviru mesta pridobila podatke o konkretnih potrebah.

Opredelitev potrebnih površin za parkirišča, ki so v OPPN namenjena mirujočemu tovornemu prometu izhaja iz določil prostorsko izvedbenih pogojev (PIP) v okviru občinskega prostorskega načrta (OPN) za to cono. Glede na predhodno narejene strokovne podlage in dosedanje prometne študije je bilo ugotovljeno, da je smiselna koncentracija parkirnih mest na enem mestu. Dejansko potrebno število parkirišč pa se bo preverilo v nadaljnjih fazah realizacije cone. Z OPPN se določajo oziroma rezervirajo površine za parkirišča, koliko in kdaj se bo izvedlo parkirišč pa je odvisno od potreb in finančne konstrukcije.

Načini financiranja izvedbe javnih parkirišč bodo predmet naslednje faze skladno z opredeljenimi cilji in možnostmi. V ta namen bo MONM pristopila k iskanju možnih sovlagateljev.

- 1.3 Preuči naj se možnost izgradnje parkirišča za uporabnike mestnega potniškega prometa.

Stališče:

Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev:

Pripomba se nanaša na realizacijo predmetnega OPPN-ja. OPPN na razpoložljivih zemljiščih že dopušča možnosti za ureditev javnih parkirišč za osebna vozila, vključno z organizacijo postajališč javnega mestnega prometa ter tudi parkirišč za

čakajoče avtobuse. Le-te je možno organizirati tudi na parkiriščih, ki so namenjeni tovrstnemu prometu.

1.4 Cesta H1 naj ohrani značaj regionalne ceste.

Stališče:

Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev:

Oblikovanje križišč in s tem tudi organizacija prometa je v skladu z veljavno zakonodajo in sicer z Zakonom o javnih cestah (Uradni list RS, št. 33/06) in Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/09) pri čemer je bil upoštevan rang regionalne ceste. Na obravnavanem odseku R2 – 448/022 je med načrtovanima krožnima križiščema predvidena računska hitrost 70 km/h, v območju krožnih križišč pa 40 km/h. Način priključevanja je bil preverjen in potrjen s prometno študijo (Študija priključevanja nove gospodarske cone Ždinja vas na državno cesto R2 – 448/022 Karteljevo – Ločna, Prometnotehniški inštitut, november 2010), na predložene rešitve pa je bilo predhodno pridobljeno tudi pozitivno mnenje Ministrstva za promet, Direktorat za ceste, Ljubljana (april 2011).

V razgrnjenem dopolnjenem osnutku je upoštevano maksimalno število priključevanj, saj je glede na geomorfologijo terena, na dolžini cca 1000 m in v širini cca 250m, premostiti tudi 20m višinske razlike, le z večjim številom priključkov možno napajati posamezne programske sklope. Le-te je možno združevati, v primeru potrebe po večjih parcelah, pri čemer se zmanjšuje tudi število priključkov.

Glede na 20-letno prognozo prometa predlagan način organizacije prometa zagotavlja zadostno propustnost celotnega cestnega profila glede na predviden rang ceste. S postavitvijo dveh krožnih križišč na razdalji cca 800 m pa se zagotavlja umirjanje prometa na kritičnih mestih sedanje regionalne ceste in omogoča normalno priključevanje programov predvidenih v coni pri čemer pa se prepustnost tranzita bistveno ne poslabša. S tako organizacijo prometa se rang ceste ne spreminja in ostaja na nivoju regionalne ceste R2, ki bo zadovoljivo funkcionirala tudi v primeru obvozov ob morebitni zavori avtoceste A2

1.5 Zagotovi naj se večja čitljivost grafičnih gradiv.

Stališče:

Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev:

Pripomba ni predmet vsebine OPPN. Nanaša se na pripravo gradiv za seje Občinskega sveta.

2. PRIPOMBE IN PREDLOGI OBČINSKEGA SVETA MONM (1. OBRAVNAVA)

Občinski svet je obravnaval in potrdil dopolnjen osnutek Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Gospodarska cona Ždinja vas v prvi obravnavi s sklepom, da so pripombe in predlogi občinskega sveta sestavni del pripomb in predlogov iz javne razgrnitve, do katerih mora župan v skladu z Zakonom o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08-ZVO-1B in 80/10-ZUPUDPP) zavzeti stališča. Te pripombe, predlogi (tudi ugotovitve) so:

2.1 Na območju gospodarske cone ob cesti H1 zagotoviti izgradnjo kolesarskih stez v skladu z načrti za slovenski kolesarski križ.

Stališče:

Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev:

Potek kolesarske steze med dvema avtocestnima priključkoma je s strani priključevanja prometa problematičen. Študija ob preureditvi H1 v regionalno cesto, ki jo je izdelalo podjetje PTI (Študija ukrepov za umirjanje prometa na H1 od Hrastja do Kronovega, po izgradnji AC odsekov Hrastje – Lešnica in Lešnica – Kronovo (Univerza v Ljubljani, FGG – Prometnotehniški inštitut, junij 2007) predvideva preureditve izven nivojskih križišč v nivojska ter v nekaterih delih zožanje profila zaradi vzporedne uporabe za ločitev kolesarja od ostalega prometa.

Potek R2-448 (bivša H1) na odcepu Šentjurij – Karteljevo je niveletno izredno neugoden, saj je na tem delu v dolžini cca 2 km vzpon več kot 3,5%, kar je še sprejemljivo za daljinske kolesarske steze.

V sklopu ureditve priključka Mirna Peč se je upoštevalo izhodišče Direkcije RS za ceste, da se celotni daljinski kolesarski promet preusmeri iz R2-448 (prej H1) na regionalno cesto R3-651 Mirna Peč – Novo mesto in se naveže na kolesarski sistem Straške ceste v Novem mestu.

Pri oblikovanju krožnih križišč se upošteva ločitev kolesarjev in pešcev ter vodenje letih izven prometnih vozniških pasov. Smiselna bi bila preureditev lokalne ceste od Ždinje vasi proti Novemu mestu z upoštevanjem ločene kolesarske steze, ki se jo preko obstoječih glavnih poti naveže na turistično območje Ždinja vas in kasneje priključi na regionalno cesto Novo mesto – Trebnje (R2-448), priključek Kamenje.

Predviden hodnik za pešce na območju gospodarske cone je predvsem zaradi zagotovitve peš dostopov do posameznih ureditvenih sklopov znotraj cone. Vodenje kolesarske steze na območju priključkov na avtocesto iz varnostnih razlogov ni zaželeno, saj predvsem na mestih premostitvenih objektov ne zagotavlja zadostnih širin za postavitev ločene kolesarske steze.

- 2.2 Stari koordinatni sistem DKS naj se zamenja z novim uradnim državnim koordinatnim sistemom.

Stališče:

Na pripombo se da pojasnilo.

Pojasnilo:

Geodetski načrt, ki je podlaga za prikaze ureditev je narejen v času menjave koordinatnega sistema. Glede na to, da se vsi veljavni pravilniki še vedno nanašajo na star koordinatni sistem (D48 – GK) ter da so baze podatkov za gospodarsko javno infrastrukturo (GJI) in digitalni ortofoto (DOF) v starem koordinatnem sistemu je tudi predmetni geodetski načrt narejen v tem sistemu.

Pri pripravi tehnične dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja za infrastrukturo pa bo investitor moral zagotoviti geodetski načrt, ki bo potrjen s strani odgovornega geodeta.

- 2.3 V sofinanciranje infrastrukture na območju gospodarske cone naj se vključi tudi investitorja za Turistično območje Ždinja vas.

Stališče:

Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev:

Način financiranja posamezne infrastrukture se bo določal s programom komunalnega opremljanja. V programu opremljanja širšega območja pa se opredeli tudi potrebna infrastruktura in njen sorazmerni del stroška, ki odpade na turistično območje.

3. OSTALE PRIPOMBE IN PREDLOGI

- 3.1 Podjetji Slovenija projekt d.o.o. in Stiking d.o.o. kot lastnika zemljišča podajata naslednje pripombe in predloge k razgrnjenemu dopolnjenemu osnutku OPPN Gospodarske cone Ždinja vas, ki ga je pod št. proj. 05/10-OPPN, maj 2011 izdelal Topos d.o.o.:

(1) V odloku je ureditvena enota UE1 opredeljena za javna parkirna mesta za kamione in v karti 9.1 – »Načrtu parcelacije« skupaj z javno cesto C predstavlja enotno parcelo. V odloku OPN MO NM (UL RS št. 101/2009) kot tudi na koordinacijah tekom izdelave OPPN predmetna parkirna mesta za kamione niso bila opredeljena kot javna. Ker je izgradnja in financiranje javne infrastrukture, v katero so po navadi vključene tudi javne ceste znotraj območja, predmet pogodbe o opremljanju (8. alineja 44. člena odloka) in strošek vseh investitorjev v območju, prosimo, da se UE1 ustrezno izloči iz prikaza javnih površin, v karti 9.1 – »Načrtu parcelacije« razdeli gradbena parcela za parkirišča in gradbena parcela javne ceste C ter v odloku jasno opredeli, da izgradnja parkirnih mest za kamione ne bo predmet pogodbe o opremljanju.

Stališče:

Pripombe se delno upošteva.

Obrazložitev:

Za cesto C in tudi druge javne ceste se določi samostojna gradbena parcela. Ravno tako se določi samostojna gradbena parcela za parkirišča, ki so predvidena kot javna v UE 1. Na podlagi izhodišč hierarhično višjega akta Občinskega prostorskega načrta MONM je v razgrnjenem dopolnjenem osnutku predvidena organizacija parkirnih mest na vzhodnem delu gospodarske cone s predvidenimi cca 270 parkirnimi mesti za tovorna vozila vključno z oskrbovalnim objektom. Dostop v to ureditveno enoto (UE1) je predviden iz krožnega križišča Kr1 po dostopni cesti C, pri umeščanju programa pa se je upoštevala morfologija terena ter varovalni koridor 2x110 kV daljnovoda.

Površine so opredeljene kot javne, zaradi možnosti pridobitve zemljišč za javno korist pri čemer je vsaj 40% javnega programa na zemljiščih Republike Slovenije. Statusno javne površine kot javni program še ne pomenijo obveznost realizacije programov na ostalem delu, saj predlagane kapacitete presegajo potrebe potencialnih programov dejavnosti. V kolikor bo izražen interes privatnega kapitala po zagotovitvi celotnih površin je to možno v okviru zasebno-javnega partnerstva.

(2) Cesta N2 prereže osrednji del gospodarske cone in njena obvezna izvedba onemogoči možno združitev osrednjega dela parcel v večjo enoto. Predlagamo, da se v dopustnih odstopanjih v 43. členu odloka dopusti možna ukinitve javne ceste N2 v primeru združitve gradbenih parcel v večjo enoto in v tem primeru dopusti samo izvedba uvoza na območje.

Stališče:

Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev:

V 43. členu (velikost dopustnih odstopanj) je v tretji točki zapisano, da je gradbene parcele možno združevati in deliti oziroma oblikovati na novo pod pogojem, da je omogočen dostop s prometnih površin z upoštevanjem izhodiščnih kot platojev. Z združevanjem gradbenih parcel se lahko združuje tudi površina za gradnjo stavb in dostopi (uvozi), kar pomeni, da je možno cesto N2 opustiti v primeru oblikovanja večjega programa v osrednjem delu.

(3) V odloku in priloženih kartah so v UE3 v Fe 3a v delu pod daljnovodom predvidena in vrisana parkirna mesta (27 PM za kamione), namenjena skupni uporabi celotne funkcionalne enote Fe 3a, in so v karti 5.3 – »Prikaz javnih površin« opredeljena kot javne površine ter v karti 9.1 – »Načrtu parcelacije« predstavljajo

skupno parcelo z javnima cestama N1 in N2. S tako opredelitvijo območja pod daljnovodom se ne strinjamo, saj investitorji v celotnem območju Fe 3a še niso znani in je zato taka izvedba in financiranje parkirišča vprašljiva, lastniku zemljišča pa je tako na tem delu pod daljnovodom onemogočeno izvesti parkirišča le za lastne potrebe. Predlagamo, da se površina parkirišča v UE3 izloči iz območja javnih površin in v grafiki odloka ostane kot možna izvedba parkirnih mest, tudi za osebna vozila, za potrebe lastnika oziroma investitorja zemljišča. Tak predlog je podan zato, da omogoči več možnosti za območje, kjer investitor in njegove potrebe še niso znane in dopusti npr. investitorju skladiščno – logističnega centra, da za svoje potrebe pod daljnovodom predvidi parkirišče za osebna vozila, parkirišče za kamione pa ob objektu.

Stališče:

Pripomba se smiselno upošteva.

Obrazložitev:

V kolikor bi v Fe3a prišlo do oblikovanja skupnega programa, se na delu, kjer ni možna gradnja stavb zaradi varovalnega koridorja 2x110 kV daljnovoda, zemljišče izkoristi za parkirišča, tudi za osebna vozila. Na površinah, kjer ni možna gradnja stavb zaradi varovalnega koridorja 2x110 kV daljnovoda v FE3a se opusti status javne površine.

3.2 Gasilsko-reševalni center Novo mesto (GRC):

(1) V 10. členu so navedene klasifikacije objektov, med drugim tudi za UE2 - območje zaščite in reševanja. Ker bi radi v tej coni izvajali razna usposabljanja, bi bilo dobro, da dodamo tudi prostor za ta namen, nekakšno vadbišče oz. poligon za izvajanje vaj (kurjenje, prometne nezgode, nevarne snovi, ipd.). Iz razloga izgradnje površin za vadbišče in posledično njegovih vplivov na okolico predlagamo, da se velikost površine predvidene za UE2 povečav smeri SZ (poseg v UE5).

(2) V 11. členu so navedene vrste dejavnosti v posameznih UE po standardni klasifikaciji. Za UE2 je predvideno, da se tukaj opravlja dejavnost 84.2 Posebne dejavnosti za celotno družbeno skupnost, ki spada pod Dejavnost javne uprave in obrambe. Glede na našo lastno dejavnost bi bilo zaželeno, da se doda še področje trgovine, servisa, ipd. vse sicer povezano z gasilsko dejavnostjo.

(3) V 14. členu so navedeni pogoji za arhitekturno oblikovanje nestanovanjske stavbe. Med ostalim je navedeno, da vertikalni gabarit ne sme presegati višine 12m, so pa dopustna odstopanja posameznih delov oz. elementov zaradi tehnoloških zahtev do višine 15m. V GRC Novo mesto imamo eno specifično področje oz. del stavbe. To je stolp, ki je prvenstveno namenjen sušenju gasilskih cevi, uporablja pa se še za postavitve sistema za obveščanje in alarmiranje, sisteme zvez, zunanost pa se uporablja za izvajanje različnih vaj reševanja iz visokih stavb, del stolpa pa se izkoristi za namen plezalne stene. Ker so cevi v gasilstvu dolge 15m, novejša pa 20 m, bi morali višino tega stolpa prilagoditi tem zahtevam. Notranja višina stolpa bi tako morala biti vsaj 22m, torej zunanja višina 23m, dodati pa moramo še stolp za radijske antene za potrebe Regijskega centra za obveščanje v višini 10m. Skupna višina stolpa z antenami bi tako bila približno 35m.

(4) Glede na to, da so v UE2 predvideni dve površini za postavitvi stavb, kot celota pa bi bil to samostojen kompleks predlagamo, da se površine združijo v eno samo površino za gradnjo stavb. V OPPN je nakazana tudi glavna fasada, ki je orientirana vzporedno na glavno cesto. Naš predlog je, da se zaradi posebnosti stavbe ne določa regulacijska linija glavne fasade.

Stališče:

Pripombe (1,2,3,4) se upoštevajo.

Obrazložitev:

Predlagane dopolnitve se v celoti upoštevajo v predlogu dokumenta, saj so dejavnosti v tej ureditveni enoti UE2 namenjene izrecno za potrebe javnih služb za zaščito in reševanje. Investitor je v sklopu pripomb podal tudi idejne zasnove organizacije gasilsko-reševalnega centra ter potrebne dejavnosti pri čemer se upošteva tudi

poligon za urjenje ter dopušča možnost dejavnosti, ki so kompatibilne z osnovno dejavnostjo. Arhitekturni pogoji za oblikovanje objektov se postavijo za elemente tehnološke narave tudi do potrebne maksimalne višine 35m. Za zagotovitev zadostnih površin, ki izhajajo iz predloga idejnih zasnov, se predvidi širitev na vzhodno stran z zmanjševanjem površine UE1 – parkirišča za tovorni promet. Upošteva se tudi združitve površin za gradnjo stavb v eno, pri čemer se na tej lokaciji opušča regulacijska linija glavne fasade.

(5) V 19. členu so navedeni pogoji za izvedbo prometnega omrežja. Znotraj tega člena ne najdem kako bo urejeno križišče K1. Zaradi naše narave dela predlagamo, da se izvede semaforizirano križišče z upravljanjem semaforja iz našega komandno komunikacijskega centra (KKC). Minimalno bi moral biti postavljen tak semafor, da zaustavi promet po bivši cesti H1. Taka ureditev nam omogoča nemoten izvoz v primeru povečanega prometa.

Stališče:

Pripomba se smiselno upošteva..

Obrazložitev:

V predlogu odloka se dopusti možnost semaforizacije križišča K1 v kolikor se za to izkažejo potrebe ob pripravi projektne dokumentacije in v kolikor bo to narekovala rast PLDP.

3.2 Pripombi iz knjige pripomb

(1) Na načrtih komunalne infrastrukture je potrebno označiti mesto priključitve tudi za vodovodno omrežje, ter se opredeliti do fazne začasne priključitve na vodovodno omrežje.

Stališče:

Pripomba se smiselno upošteva.

Obrazložitev:

Na grafičnem listu 6.1 Priključevanje območja urejanja na GJI in tudi na ostalih grafičnih listih, kjer je to potrebno se v predlogu OPPN se prikaže mesto priključevanja na vodovodno omrežje, ustrezno pa se dopolni tudi tekstualni del.

(2) Na parkiriščih je potrebno predvideti polnilce za električne avtomobile.

Stališče:

Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev:

Pripomba je predmet projektne naloge za projektiranje parkirišč znotraj posameznih ureditvenih enot.

po pooblastilu župana, št. 032-15/2010 z dne 28. 6. 2011

mag. MOJCA ŠPEC POTOČAR

