



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

MINISTRICA

Tržaška cesta 19, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00  
F: 01 478 81 70  
E: gp.mzi@gov.si  
www.mzi.gov.si

**OBČINA RADOVLJICA**

Občinska uprava  
Gorenjska cesta 19,  
4240 Radovljica

[obcina.radovljica@radovljica.si](mailto:obcina.radovljica@radovljica.si)

Številka: 350-386/2023/9-02411765

Datum: 13. 2. 2024

**Zadeva: Smernice za pripravo Občinskega podrobnega prostorskega načrta za del območja LE01 – Center Lesce (7. Zgornja terasa)**

**Zveza: Vaša vloga, št. 3503-0012/2023 z dne 6. 11. 2023**

Ministrstvo za infrastrukturo je prejelo vašo vlogo za izdajo Smernic za pripravo Občinskega podrobnega prostorskega načrta za del območja LE01 – Center Lesce (7. Zgornja terasa) v Občini Radovljica.

Po pregledu dokumentacije izdajamo naslednje Smernice za pripravo Občinskega podrobnega prostorskega načrta za del območja LE01 – Center Lesce (7. Zgornja terasa) v Občini Radovljica.

**Področje cestne infrastrukture**

**Državne ceste**

Na podlagi strokovnega pregleda predložene dokumentacije izdaja Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za upravljanje cest, Območje Kranj naslednje usmeritve po 66. členu Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE) in v skladu z določili Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-1O, 78/23 – ZUNPEOVE in 95/23 – ZIUOPZP).

Načrtovane prostorske ureditve morajo zagotavljati:

- varno odvijanje prometa vseh udeležencev v prometu,
- opremljenost s prometno signalizacijo in prometno opremo, ki udeležence v prometu pravočasno opozarja na spremenjene razmere za varno odvijanje prometa,
- načrtovanje, usklajeno z najnovejšimi znanji tehnike projektiranja in graditve cest ter z ekonomskimi načeli in merili za presojo upravičenosti njihove graditve,
- da s predlaganim posegom v varovalni pas državne ceste ne bodo prizadeti interesi varovanja državne ceste in prometa na njej, njene širitve zaradi prihodnjega razvoja prometa ter varovanja njenega videza oziroma moteno redno vzdrževanje državne ceste idr..

Strokovno izhodišče se nanaša samo na področje državnih cest v upravljanju Direkcije RS za infrastrukturo (in ne npr. na področje železnic, letalstva idr.).

Prostorski akt mora vsebovati tudi opredelitev in utemeljitev vseh posegov v vplivnem območju državne ceste in varovalnega pasu; vsebovati mora tudi »prikaz ureditev glede poteka omrežij in priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo ter grajeno javno dobro«; vključno s potrebnimi rešitvami.

V sklopu načrtovanja obravnavanih posegov je treba med drugim preveriti in utemeljiti:

- kakšen je PLDP in njegov trend;
- kakšen je nivo uslug ceste, na katero se poseg nanaša (ocena);
- od kdaj se šteje planska doba, kdaj bo predvidoma izpolnjena;
- ali je rast PLDP skladna z načrtovanjem;
- kako se zagotavlja kriterij prometne varnosti ranljivih udeležencev.

Ob upoštevanju navedenega je treba utemeljiti ustrezne rešitve.

Pri načrtovanju je treba med drugim upoštevati tudi načrtovano ureditev državne ceste R2-452/0207 Žirovnica – Lesce in R1-209/1088 Lesce – Bled ter načrtovano daljinsko kolesarsko povezavo (DKP) D2 910200 – del DKP v občini Radovljica I. faza. Projekt rekonstrukcije državne ceste s tangiranimi križišči ter projekt daljinske kolesarske povezave vodi Sektor za investicije v ceste Direkcije RS za infrastrukturo. Glede na navedeno je treba zagotoviti ustrezno rezervacijo prostora (vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje idr.). Navedeno je treba upoštevati in rešitve prostorskega akta ustrezno prilagoditi – ob upoštevanju predpisov ter zahtev in pogojev upravitelja državne ceste (navedeno mora obravnavani prostorski akt omogočati). Glede na navedeno je treba rešitve prikazati na usklajenih situacijah in priložiti izjavo projektantov o medsebojni usklajenosti in ustreznosti rešitev. Rešitve morajo biti usklajene s Sektorjem za investicije v ceste Direkcije RS za infrastrukturo, ki vodi navedene ureditve državnega cestnega omrežja in daljinske kolesarske povezave.

V primeru načrtovanja izvedbe posegov pred rekonstrukcijo državne ceste in kolesarske povezave je treba obdelati in utemeljiti ustrezne rešitve tudi v odnosu na obstoječo državno cesto. Preveriti je treba vpliv obravnavanih posegov in predvidenega povečanega prometa (zaradi potreb območja obravnavanega prostorskega akta) na območje državnih cest in tangiranih cestnih priključkov oz. križišč, preko katerih bo možen dostop do območja obravnavanega prostorskega akta. Iz predloženega gradiva je razvidna ureditev cestnega priključka (v prometnem režimu »desno – desno«) na državno cesto R2-452/0208 Lesce – Črničev in predlog lokacije nadvoda čez navedeno državno cesto. Morebitni cestni priključek, rešitve glede navezavo pešcev in kolesarjev na območju državne ceste je treba pri nadaljnjem načrtovanju konkretno preveriti in rešitve ustrezno obdelati. Pri načrtovanju rešitev ureditve tangiranih cestnih priključkov oz. križišč z državno cesto je treba v območje obdelave zajeti širše vplivno območje - preveriti ustreznost obstoječega stanja in po potrebi urediti tangirano območje državne ceste in območje ob državni cesti ter tudi druge cestne priključke in dostope do zemljišč. Za navedeno območje ob državni cesti je treba izdelati prometno oz. kapacitetno analizo celotnega območja, v katero bodo zajeti tangirani skupinski cestni priključki na obravnavanem območju ter tudi vsi tisti priključki, ki imajo posreden vpliv na državno cesto. Pri tem je treba upoštevati obstoječe prometne obremenitve ter dodaten promet, ki bo nastal kot posledica novih ureditev. S prometno analizo se preveri obstoječe stanje, ter stanje na koncu predpisane planske dobe (20 let po zaključku gradnje na tangiranem območju). Na podlagi prometne analize in njenih rezultatov, vrste merodajnih vozil, se skladno z veljavno zakonodajo in podzakonskimi predpisi predvidi ustrezno prometno ureditev (zavijalni pasovi na državni cesti, krožno križišče itd.). Posegi in rešitve ne smejo negativno vplivati na območje državnih cest (s križišči) in na promet. Zagotoviti je treba ustrezne rešitve, ki bodo zagotavljale delovanje tangiranih cestnih priključkov oz. križišč z državno cesto v predpisani planski dobi (20 let po zaključku gradnje na tangiranem območju). Zagotoviti ustrezne rešitve varovanja ranljivih udeležencev v prometu (utemeljiti, kako se

zagotavlja kriterij varnosti ranljivih udeležencev). Obdelati in utemeljiti je treba tudi morebiten potek komunalnih vodov v območju državne ceste in varovalnega pasu. Med drugim je treba preveriti potrebo po ureditvi varovanja tangiranega območja vzdolž državne ceste. V primeru potrebe po rekonstrukciji tangiranega območja državne ceste s cestnimi priključki oz. križišči, ureditvi površin za pešce in kolesarje, ureditvi avtobusnih postajališč idr., je treba pred izdelavo projektne dokumentacije (strokovnih podlag - prometna študija oz. analiza in analiza prometne varnosti, projektna dokumentacija na nivoju idejnega projekta za ureditve tangiranih cestnih priključkov oz. križišč in območja državne ceste idr.) izdelati in upravljavcu državne ceste posredovati projektno nalogo, za izdelavo projektne dokumentacije, ki mora biti izdelana v skladu z navodili upravljavca državne ceste in veljavnimi predpisi. V tem primeru je treba opraviti tudi recenzijo strokovnih podlag. Ustrezne rešitve v strokovnih podlagah bodo podlaga za pridobitev mnenja k osnutku in nadalje k predlogu odloka obravnavanega prostorskega akta. Ustrezne rešitve je treba strokovno utemeljiti in predhodno uskladiti z upravljavcem državne ceste – predlagamo predhodno operativno uskladitev s projektantom. V primeru neizogibnih odstopanj od predpisov si mora investitor, v skladu s 6. odstavkom 12. člena Zakona o cestah, pridobiti soglasje ministra, da se lahko projektira z elementi, ki odstopajo od predpisov. Ustrezna ureditev tangiranega območja državne ceste in cestnih priključkov oz. križišč z državno cesto (vključno z morebitnimi potrebnimi površinami za pešce, kolesarje idr.) je pogoj za začetek in izvajanje del na tangiranem območju ter za začetek uporabe objektov oz. posegov na tangiranem območju – določba o navedeni obveznosti mora biti opredeljena v tekstualnem delu odloka.

V odlok je treba vključiti naslednje besedilo:

- Za območje OPPN, ki sega v območje državne ceste oz. v vplivno območje državne ceste je investitor za objekte in pripadajoče ureditve sam dolžan zagotoviti morebitne potrebne ukrepe za zaščito pred hrupom državne ceste in za zaščito pred morebitnimi drugimi vplivi, ki so ali bodo posledica obratovanja državne ceste. Upravljavec državne ceste ne odgovarja za morebitne vplive državne ceste (vzdrževanje ceste – npr. pluženja, rekonstrukcije ceste, prometa, hrupa idr.) na tangirano območje vzdolž državne ceste.
- Vegetacija, zunanja ureditev objektov ipd. ne sme segati na parcelo državno cesto – v nasprotnem primeru je investitor dolžan posege ustrezno odmakniti izven parcele državne ceste;
- Postavitev objektov za obveščanje in oglaševanje in drugih za prometno varnost motečih dejavnikov v območju državne ceste ni dovoljeno;
- Posege v območju državne ceste oz. za posege, ki imajo vpliv na državno cesto je potrebno izvajati v skladu z Zakonom o cestah ter pridobiti soglasje oz. pozitivno mnenje pristojnega upravljavca državne ceste. Zaradi načrtovanih posegov na tangiranem območju ne sme biti negativnih vplivov na območju državne ceste in promet (ne smejo biti ogroženi varnost prometa na državni cesti, stabilnost državne ceste in njeni interesi, ne sme biti moteno redno vzdrževanje ceste, ne sme biti ovirana bodoča ureditev ceste idr.). V nasprotnem primeru je dolžan investitor posege na lastne stroške prilagoditi potrebam ceste. V primeru ugotovitve poslabšanja prometne varnosti si Direkcija RS za infrastrukturo pridržuje pravico do uvedbe dodatnih ukrepov oz. zahtev za izboljšanje varnosti (na stroške investitorja obravnavanih posegov). Rešitve je treba predhodno konkretno uskladiti z upravljavcem državne ceste in pridobiti soglasje upravljavca državne ceste.
- Vse rešitve je treba v nadaljnjih fazah (DGD/PZI) konkretno preveriti, obdelati in utemeljiti, predhodno uskladiti z upravljavcem državne ceste in pridobiti pogoje in soglasje oz. pozitivno mnenje upravljavca državne ceste.
- Ustrezna ureditev tangiranega območja državne ceste in cestnih priključkov oz. križišč z državno cesto (vključno z morebitnimi potrebnimi površinami za pešce, kolesarje in morebitno ureditvijo avtobusnih postajališč idr.) je pogoj za začetek in izvajanje del na tangiranem območju ter za začetek uporabe objektov oz. posegov na tangiranem območju.
- V primeru obnove vozišča ali rekonstrukcije državne ceste na predmetnem odseku, v primeru, da bi to pogojevale prometno – varnostne zahteve, je dolžan investitor obravnavane posege na lastne stroške ustrezno preurediti v skladu s pogoji Direkcije RS za infrastrukturo.

Pri rekonstrukciji, modernizaciji ali drugih delih v zvezi z izboljšanjem stanja državne ceste lastniki oziroma drugi investitorji niso upravičeni do nikakršne odškodnine za nastalo škodo kot posledico izvajanja del, hrupa, tresenja, izpušnih plinov, svetlobnih učinkov in ostalih dejavnikov prometa ter podobnega.

Posebno pozornost je treba posvetiti tudi odmikom posegov (morebitnih parkirišč in manipulativnih površin, objektov, zunanje ureditve vzdolž državne ceste, morebitnih zasaditev, nasipov, ograj, komunalnih vodov idr.) od državne ceste, pri čemer je treba upoštevati tudi možnost bodoče rekonstrukcije državne ceste oz. križišč z državno cesto (upoštevati tudi možnost širitve državne ceste idr.) - vključno s površinami za pešce, kolesarje idr. (pojasniti, utemeljiti in prikazati ustrezne odmike ter rezervacijo prostora za morebitno potrebno bodočo ureditev državne ceste s križišči ter površinami za pešce in kolesarje, upoštevati morebitno izdelano projektno dokumentacijo za bodočo ureditev državne ceste ter posege prikazati na usklajenih situacijah, priložiti izjave projektantov ureditve državne ceste o medsebojni usklajenosti posegov idr.). Prav tako je treba upoštevati predpisan prostor za postavitev prometne signalizacije in opreme; zagotoviti pregledno bermo in preglednost na območju cestnih priključkov, prehodih za pešce, avtobusnih postajališčih, idr. - zagotoviti in utemeljiti ustrezne odmike posegov; odstraniti morebitne ovire; po potrebi zagotoviti ustrezno odvodnjavanje tangiranih površin. Pri načrtovanju komunalnih priključkov za novo ureditveno območje je potrebno upoštevati prisotnost obstoječih komunalnih naprav v cesti ter morebitno prestavitev na stroške investitorja z ustrezno sanacijo ceste. Sestavni del strokovnih podlag mora biti tudi prikaz obstoječih in novih komunalnih naprav, kjer je investitor dolžan zagotoviti sočasno gradnjo vseh naprav v območju ceste. Konkretna rešitve predhodno uskladiti z upravljavcem državne ceste in jih obdelati v strokovnih podlagah.

Upravljavec državne ceste ne odgovarja za morebitne vplive državne ceste (vzdrževanje ceste – npr. pluzenja, rekonstrukcije ceste, prometa, hrupa idr.) na tangirano območje vzdolž državne ceste; morebitne ukrepe za varovanje pred vplivi državne ceste in promet mora zagotoviti investitor posegov (objektov idr.) na območju ob državni cesti (utemeljiti; ustrezne rešitve predvideti v strokovnih podlagah idr.). Upravljavec državnih cest ne bo zagotavljal dodatnih ukrepov varstva pred hrupom za tangirana območja vzdolž državne ceste, kakor tudi ne zaščite pred morebitnimi drugimi vplivi, ki so oz. bodo posledica obratovanja ceste. Izvedba vseh ukrepov je obveznost investitorja, ki zagotavlja komunalno opremo območja. Določba o omenjeni obveznosti mora biti opredeljena v tekstualnem delu (Odloku).

Posegi na območju državne ceste in v njenem varovalnem pasu morajo biti usklajeni z morebitno izdelano projektno dokumentacijo rekonstrukcije državne ceste. V primeru obnove vozišča ali rekonstrukcije državne ceste na predmetnem odseku, v primeru, da bi to pogojevale prometno – varnostne zahteve, je dolžan investitor obravnavane posege na lastne stroške ustrezno preurediti v skladu s pogoji Direkcije RS za infrastrukturo. Pri rekonstrukciji, modernizaciji ali drugih delih v zvezi z izboljšanjem stanja državne ceste lastniki oziroma drugi investitorji niso upravičeni do nikakršne odškodnine za nastalo škodo kot posledico izvajanja del, hrupa, tresenja, izpušnih plinov, svetlobnih učinkov in ostalih dejavnikov prometa ter podobnega. Določba o omenjeni obveznosti mora biti opredeljena v tekstualnem delu (Odloku).

Postavljanje objektov za oglaševanje v območju državne ceste izven naselja ni dovoljeno. Morebitna tabla za označitev objekta se načeloma lahko predvidi na samem objektu - morebitne rešitve s tem v zvezi obdelati in utemeljiti v projektu. Morebitno reklamno - obvestilno ipd. signalizacijo, ki ni postavljena v skladu s predpisi in soglasjem upravljavca državne ceste, je treba odstraniti. Rešitve glede morebitne postavitve objektov za oglaševanje znotraj naselja je treba utemeljiti glede na predpise in pogoje upravljavca državne ceste.

Preveriti in po potrebi urediti ustrezno osvetlitev obravnavanega območja državne ceste s cestnimi priključki oz. križišči, z morebitnimi avtobusnimi postajališči, z morebitnimi površinami za pešce in kolesarje idr. – predvideti in utemeljiti ustrezne rešitve.

Preveriti in po potrebi urediti ustrezno voziščno konstrukcijo cest. Konstrukcijski elementi cest morajo ustrezati pričakovani prometni obtežbi ceste z upoštevanjem klimatskih in geomehanskih pogojev območja (obdelati in utemeljiti v projektu – dimenzioniranje voziščne konstrukcije). Sanacijo posegov je treba izvesti, tako da se prepreči kakršnokoli zmanjšanje nosilnosti vozišča (posedanje vozišča). Morebitni stroški dodatne sanacije vozišča zaradi slabe izvedbe del bremenijo izvajalca del oz. investitorja.

V skladu s 3. členom Zakona o cestah je investitor dolžan za gradnjo morebitnih objektov gospodarske javne infrastrukture in priključkov nanjo, vodov, ki predstavljajo minimalno komunalno oskrbo stavb ter cestnih priključkov, ki se bo izvajala na cestnih zemljiščih pridobiti stvarno služnost na podlagi sklenjene pogodbe o ustanovitvi služnostne pravice.

V primeru poškodb vozišča državne ceste, ki bi nastale kot posledica gradnje in obratovanja objektov v območju OPPN (tehnologija izvajanja del, prevozi materiala s težkimi tovornjaki idr.), mora investitor oz. lastnik objektov oz. območja prostorskega akta (po predhodni uskladitvi z upravljavcem državne ceste) takoj sanirati poškodbe in na vozišču vzpostaviti prvotno stanje na lastne stroške oz. na stroške investitorja. Stroške zaradi začasne ali trajne prometne obremenitve državnih cest, ki bi nastali kot posledica uporabe obratovanja območja prostorskega akta ter prevozov materiala s težkimi tovornjaki ipd., krije investitor oz. lastniki objektov v obravnavanem območju prostorskega akta, v skladu z določili Zakona o cestah.

V primeru potrebe po ureditvi oz. rekonstrukciji cestnih priključkov oz. križišč z državno cesto bo po potrebi med investitorjem in upravljavcem sklenjena pogodba, s katero bodo medsebojno urejene vse obveznosti v zvezi z ureditvijo oz. rekonstrukcijo cestnega priključka vključno s pripravo projektne naloge in dokumentacije s postopkom recenzije.

#### Avtoceste

Po pregledu gradiva DARS, d.d. ugotavlja:

- Z OPPN se v EUP LE-01 načrtuje novogradnja večstanovanjskih objektov (etažnosti P+2+M) in enodružinskih hiš (etažnosti P+1+M) ter javnega programa (npr. dom za starejše občane ali zdravstveni dom ali širitev vrtca), v skupni površini cca 28.800 m<sup>2</sup>.
- OPPN obsega parcele oz. dele parcel: 81/3, 85/4, 87/2, 89/3, 97/1, 97/2, 99/2, 99/3, 99/4, 100/2, 100/3, 100/4, 100/5, 100/9, 100/10, 101/3, 102, 103/1, 105/7, 105/9, 105/10, 107/3, 108/4, 108/6, 109/1, 110/2, 110/3, 110/4, 114/1, 115, 118, 119, 120/1, 122/1, 122/4, 122/5, 525, 543, 544/1, 545, 546, 547/30, 547/31, 547/33, 547/34, 547/63, 1361/2, 1361/2, 1382/3 in 1383/2, vse k. o. Hraše.
- Območje na severnem, vzhodnem in južnem delu tangira območje veljavnega prostorskega načrta za avtocesto na odseku Vrba - Črničec (Peračica), Uradni list RS, št. 106/04. Območje se nahaja ob krožišču regionalnih cest, v katerega se priključi tudi krak avtocestnega (AC A2) priključka Lesce. Obravnavano območje ni v varovalnem pasu AC.
- Glede na monitoring hrupa (2019), na obravnavanem območju zaradi prometa na AC niso presežene mejne vrednosti hrupa, ki veljajo za območje III. stopnje varstva pred hrupom.

V nadaljevanju podajamo naslednja strokovna izhodišča za pripravo smernic za pripravo OPPN:

1. Treba je upoštevati Uredbo o DLN za AC odsek Vrba – Peračica, Ur. list RS št. 106/04 in izvedeno stanje AC.
2. Državnim cestam je v skladu z Zakonom o cestah določen varovalni pas, ki meri za avtocesto 40 m od roba cestnega zemljišča in v katerem je raba prostora omejena.

3. V Odloku je treba navesti, da bo vse morebitne posege v varovalni pas AC (npr. vodi GJI) možno izvajati le po pridobljenem soglasju/pozitivnem mnenju DARS d. d.
4. Posegi v varovalni pas AC ne smejo biti v nasprotju z njenimi koristmi, ne smejo prizadeti interesov varovanja ceste in prometa na njej, njene širitve zaradi prihodnjega razvoja prometa ter varovanja njenega videza.
5. S prometno preveritvijo je treba dokazati, da se pretočnost krožišča za Bled (zaradi vseh obstoječih in vseh novo načrtovanih programov v neposredni bližini) ne poslabša, in da zaradi tega ne prihaja do zastojev na AC priključku in AC.
6. Meteorna in druga odpadna voda z objektov in pripadajočih ureditev v območju OPPN ne sme biti speljana v naprave za odvodnjavanje AC in njenega cestnega sveta. Izvedba odvodnjavanja ne sme poslabšati ali ogroziti obstoječega sistema odvodnjavanja državne ceste.
7. Skladno z Zakonom o cestah v varovalnem pasu AC ni dovoljeno postavljati tabel, napisov in drugih objektov ali naprav za slikovno ali zvočno obveščanje in oglaševanje.
8. V Odloku je treba navesti, da je pri izdelavi projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja za stavbe treba izdelati »Elaborat zaščite pred hrupom v stavbah« (v skladu s Pravilnikom o zaščiti pred hrupom v stavbah, Ur. list RS št. 10/12) z upoštevanjem vseh virov hrupa (avtocesta, regionalna cesta, železnica, ...) ter ob upoštevanju rasti prometa v dolgoročnem obdobju predvideti ustrezno protihrupno zaščito za območje in stavbe.
9. V Odloku OPPN je treba navesti, da DARS d. d. ne bo zagotavljal dodatnih ukrepov varstva pred hrupom za objekte in njihove funkcionalne površine, kot tudi ne zaščite pred morebitnimi drugimi vplivi, ki so ali bodo posledica obratovanja AC, glede na že izvedene oziroma načrtovane ukrepe zaščite v sklopu izgradnje le te. Izvedba vseh ukrepov za zaščito novih objektov in funkcionalnih površin je obveznost lokalne skupnosti oz. investitorjev novih posegov.

### **Področje železniškega prometa**

#### **Ugotovitve**

Prostorske ureditve, ki jih obravnava OPPN, so delno v varovalnem progovnem pasu glavne železniške proge št. 20 Ljubljana–Jesenice–d.m.

Na predložene usmeritve za pripravo OPPN je bilo izdano stališče upravljavca z vidika obstoječe javne železniške infrastrukture, SŽ – Infrastruktura d. o. o., št. 31002-745/2023-2 z dne 7. 12. 2023, posredovano na DRSI dne 13. 12. 2023.

#### **Usmeritve za pripravo OPPN**

Iz stališča upravljavca z vidika obstoječe JŽI za pripravo OPPN izhaja:

- Pri nadaljnjem projektiranju je treba upoštevati Zakon o varnosti v železniškem prometu (ZVZeIP-1) (Uradni list RS, št. 30/18 in dop. 54/21), Zakon o železniškem prometu (ZZeIP-K) (Uradni list RS, št. 99/15 – uradno prečiščeno besedilo, 30/18, 82/21, 54/22 – ZUJPP in 18/23 – ZDU-10), Navodilo o pogojih za gradnjo in posege v progovni in varovalni progovni pas javne železniške infrastrukture (Navodilo 925-DN30, ZVZeIP-1), Pravilnik o nivojskih prehodih (Uradni list RS, št. 55/19 in 110/22), Pravilnik o zgornjem ustroju železniških prog (Uradni list RS, št. 92/10, 38/16 in 30/18 – ZVZeIP-1) in Pravilnik o spodnjem ustroju železniških prog (Uradni list RS, št. 31/22).
- Pri novogradnjah objektov in posegih v obstoječe objekte v varovalnem progovnem pasu železniške proge je treba predvideti ustrezno zaščito pred hrupom zaradi odvijanja železniškega prometa. Upravljavec javne železniške infrastrukture ne bo zagotavljal dodatnih ukrepov varstva pred hrupom za nove objekte in njihove funkcionalne površine, izvedba vseh ukrepov za zaščito območja in objektov pred negativnimi vplivi železniške proge je obveznost investitorjev novih posegov ali objektov. V vplivno območje infrastrukturnih objektov, kjer so

mejne vrednosti kazalcev hrupa za takšne vire že presežene ni dovoljeno umeščati stavb z varovanimi prostori.

- Za vsak nameravan poseg v varovalnem progovnem pasu železniške proge, 108 m levo in desno izven naselja in 106 m levo in desno v naselju, merjeno od osi skrajnega tira je treba pridobiti projektne pogoje in mnenje k projektni dokumentaciji s strani upravljavca javne železniške infrastrukture. V situacijskih načrtih morajo biti za vsako območje ureditve oz. objekt transparentno vrisane parcelne meje in kotirani minimalni odmiki posameznih ureditev od osi železniškega tira. Na grafičnih situacijah naj bo označena meja varovalnega progovnega pasu in progovnega pasu.
- Odmiki ureditev in vegetacije, katere je dovoljeno postavljati v varovalnem progovnem pasu so podrobneje opredeljeni z Navodilom o pogojih za gradnjo in posege v progovni in varovalni progovni pas javne železniške infrastrukture (Navodilo 925-DN30, ZVZelP-1).
- Vse načrtovane ureditve kolesarskih povezav in pešpoti oziroma njihove rekonstrukcije, morajo potekati izven parcel s statusom javno dobro – javna železniška infrastruktura (JD-JŽI) ter izven progovnega pasu železniških prog.
- Ob pripravi prostorskih aktov upoštevati, da je glavna železniška proga št. 20 Ljubljana–Jesenice–d.m. elektrificirana z enosmerno napetostjo 3 kV.
- Pri ureditvi zelenih površin ob železniški progi naj bo upoštevano Navodilo o pogojih za gradnjo in posege v progovni in varovalni progovni pas javne železniške infrastrukture (Navodilo 925-DN30), ki v 10. členu navaja, da mora biti razdalja med deli pod napetostjo in vejami dreves ali grmičevja najmanj 3,0 m, upoštevajoč drevesa v odrasli dobi.
- Investitor in njegovi pravni nasledniki so dolžni povrniti SŽ-Infrastrukturi, d. o. o., vso škodo, ki bi na javni železniški infrastrukturi nastala zaradi gradnje, obstoja in uporabe predvidenih ureditev.

V teku so aktivnosti za državno prostorsko načrtovanje nadgradnje železniške proge št. 20 Ljubljana–Jesenice–d.m., pri čemer se načrtuje dvotirnost in elektrifikacija proge. Na odseku Kranj–Jesenice–d.m. so v izdelavi strokovne podlage za nadgradnjo proge s ciljem povišanja vozniških hitrosti. Nadaljnje aktivnosti za optimizacijo proge so odložene do zaključka priprave DPN za odsek Ljubljana–Kranj/Naklo. Po pregledu dokumentacije ugotavljamo, da predmetnega območja ne tangiramo, saj je na tem delu načrtovana parkovna ureditev in pešpot. V fazi nadaljnjega načrtovanja oz. priprave OPPN se je treba detajlno uskladiti na območju, kjer je načrtovan nadvoz (označeno z rdečim krogom).

Predlagamo, da se v nadaljnjih fazah priprave OPPN preverijo načrtovane rešitve nadgradnje železniške proge in da se ureditvene rešitve z OPPN in proge medsebojno uskladijo.

Slika 1: Prikaz območje z načrtovanim podvozom



Izdane strokovne usmeritve za pripravo OPPN naj se upoštevajo v nadaljnjih fazah priprave prostorskega akta.

#### **Področje letalskega prometa**

Ministrstvo za infrastrukturo je v navezavi na 97. - 99. in 110. člen Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19) preverilo gradivo za pripravo OPPN Lesce center LE01, območje 7 (v nadaljevanju: OPPN) in pridobilo mnenje Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (v nadaljevanju: CAA). Iz mnenja Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije št. 350-1/2023/526/0512 z dne 27. 11. 2023 izhaja, da se predviden poseg v prostor (območje OPPN) nahaja v vplivnem območju letališča iz zasnove omrežja letališč, z obstoječo in predvideno mrežo letališč v Republiki Sloveniji, kar je prikazano v grafičnem delu kartografske dokumentacije SPRS in sicer na publikacijski karti št. 3 k poglavju III.2.1, ki predstavlja obvezno izhodišče za pripravo in oblikovanje planskih in izvedbenih aktov države in lokalnih skupnosti. Načrtovana prostorska ureditev tako posega v območje nadzorovane rabe letališča Lesce, namenjena varovanju letališkega prometa letališča z naslednjimi podatki:

- Letališče je referenčne kode »2B«.
- Nadmorska višina referenčne točke: 504m.
- Smer vzletno-pristajalne steze: 140° - 320°, (14 – 32).
- Vzletno-pristajalna steza: 1130m.

Pri načrtovanju posega v prostor je potrebno v skladu z ICAO referenčno kodo letališča upoštevati vzletno, priletno in druge omejitvene ravnine posameznega letališča, kot so opisane v Zakonu o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 - UPB4, 46/16, 47/19 in 18/23-ZDU-10) Pravilniku o letališčih (Uradni list RS, št. 86/16), ki določa neposredno uporabo Certifikacijskih specifikacij (CS-ADR-DSN) Evropske Agencije za varnost v letalstvu (EASA) in v Prilogi 14 k Čikaški konvenciji. Območje OPPN se nahaja pod omejitvenimi ravninami letališča Lesce, kjer so glede na določila Zakona o letalstvu posegi in gradnja objektov zaradi zagotovitve varnosti letenja nadzorovani tako, da se smejo objekti približati manevrskim površinam letališča samo na dovoljeno razdaljo. Območje nad omejitveno ravnino se smatra kot manevrska površina letališča. Celotno območje, ki ga obravnava OPPN leži pod vodoravno ravnino letališča, ki je na koti 549m nadmorske višine. Novi predmeti ali podaljški obstoječih predmetov (vključno z zaščitnimi ograjami, antenami, obcestnimi svetilkami, gradbenimi žerjavi, ipd.) ne smejo segati nad omejitveno ravnino, razen če so zakriti z drugimi, enako visokimi ali višjimi nepremičnimi predmeti, ali če aeronavtična študija



dokaže, da novi predmeti ne bodo resneje ogrozili varnosti in rednosti zračnega prometa. Pri načrtovanju posega v prostor je potrebno upoštevati tudi omejitve pri gradnji oziroma postavljanju motnje za zračni promet, skladno z določbami 114. člena Zakona o letalstvu, ki onemogoča postavitev in delovanje naprav ali sistemov v coni letališča, ki bi utegnile povzročati elektromagnetne, svetlobne ali druge motnje na napravah za vodenje zrakoplovov, oziroma lahko ovirajo ali zavedejo posadko zrakoplova. Pri novogradnjah in rekonstrukciji objektov priporočamo upoštevanje načel pasivne zaščite objektov pred hrupom, zaradi bližine letališča Lesce.

#### **Področje plovbe po celinskih vodah**

V navezavi na 10. člen Zakona o plovbi po celinskih vodah - ZPCV (Ur. L. RS, št. 30/02, 29/17 – ZŠpo-1 in 41/17 – PZ-G) smo pregledali OPPN za del LE 01 Center Lesce (7. Zgornja terasa). Ugotavljamo, da na območju OPPN ni vodnih površin, ki bi bile primerne za plovbo, zato z vidika varnosti plovbe konkretnih smernic nimamo.

S spoštovanjem,

Zbrala in pripravila:  
Magda Dobrovoljc  
Sekretarka

**Mag. Alenka Bratušek**  
**MINISTRICA**

Posredovati:

- naslovu, po el. pošti: [obcina.radovljica@radovljica.si](mailto:obcina.radovljica@radovljica.si)

V vednost:

- Direktorat za ceste in cestni promet: [mzi.dccp@gov.si](mailto:mzi.dccp@gov.si)
- Direktorat za železnice, žičnice in upravljanje prometa: [mzi.dzzup@gov.si](mailto:mzi.dzzup@gov.si)
- Direktorat za letalski in pomorski promet: [mzi.dlp-prostor@gov.si](mailto:mzi.dlp-prostor@gov.si)

Vložiti:

- zbirka dokumentarnega gradiva