

STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV JAVNOSTI na predlog Sklepa o ugotovitvi javne koristi zaradi interesa odkupa oziroma razlastitve zemljišč za potrebe gradnje regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju, odsek 3: Ptuj – Markovci – Gorišnica, ki so jih pravočasno podali naslednji lastniki zemljišč:

Franc Petek, Branko Ranfl, Janez Ranfl, Marija Ranfl, Danilo Emeršič, Tatjanca Kamenšek, Marjeta Horvat, Marjan Puc, Sonja Puc, Anton Peklar, Boris Horvat, Ljubo Zagoršek, Renato Korošec, Branko Korošec

V modrem tisku so zapisani odgovori oz. stališča projektanta, v rdečem pa stališča oz. odgovori Občine Markovci.

Skupne pripombe in predlogi vseh podpisnikov:

- trasa za načrtovano kolesarsko stezo (pot) je absolutno preširoka. Ni mogoče razumeti, da je na določenih predelih širina predvidene trase 5,5 m ali več, medtem ko je na določenih predelih trasa določena v širini največ 3,5 m oziroma v predelih, kjer so objekti zelo blizu ceste, le v širini 2,0 m. Stojimo na stališču, da je citirana predvidena kolesarska povezava slabo in nepremišljeno načrtovana oziroma površno umeščena v prostor. Iz vseh dokumentov, ki so nam bili javno dostopni, ne izhaja noben strokovno utemeljen razlog, da se v tako različnih širinah znotraj ene vasi projektira ena navadna kolesarska povezava. Razumeli bi, da je na celotni trasi enotna širina, v delih, kjer pa je fizično drugače nemogoče, pa se ustrezno stanju na terenu zoži širina trase, toda temu ni tako. Iz teh razlogov zahtevamo, da se opravi revizija načrtovanja kolesarske povezave in se natančno pojasni, zakaj so na določenih predelih potrebna odstopanja od enotne širine trase. Menimo tudi, da bi se javni interes in s tem posledično tudi javna korist, ki se zasleduje z izgradnjo predvidene kolesarske povezave, dala povsem enako zadovoljivo doseči z najmanjšo možno širino kolesarske povozne površine, to je asfaltiranega dela, ki jo kot še sprejemljivo določa Pravilnik o kolesarskih površinah, saj smo mnenja, da bi tudi take minimalne kolesarske površine zadovoljile vse potrebe po kolesarjenju, in to ne samo v današnjem času, pač pa tudi v prihodnjih desetletjih, saj minimalne kolesarske površine zadostujejo hkratni uporabi oziroma prevozu velikemu številu kolesarjev.

Odgovor projektanta:

Opravlja se recenzija celotnega PZI projekta.

Skozi naselje Borovci je predvidena enostranska dvosmerna kolesarska steza, katere širina je enaka 2 m, kar je minimalna možna širina po Pravilniku o kolesarskih površinah, razen na območju, kjer je predvidena mešana površina za pešce in kolesarje, kjer je asfaltirani del širine 3,5 m. Predvideni so naslednji karakterističnim profili:

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+660 - 4+965, 5+270 - 5+330, 5+870 - 6+045)

Zelenica	1 x 1,50m	=	1,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+965 - 4+985, 5+005 - 5+090, 5+195 - 5+270, 5+330 - 5+405, 5+435 - 5+480, 5+525 - 5+610, 5+780 - 5+870, 6+045 - 6+110)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m z opornim zidom v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+985 - 5+005, 5+405 - 5+435, 5+480 - 5+525)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP mešane površine za kolesarje in pešce na pločniku širine 3,50 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 5+140 - 5+185)

Mešana površina za kolesarje in pešce	1 x 3,50m	=	3,50m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

Iz tega izhaja, da bo potreben poseg zaradi izgradnje kolesarske površine v širini 4 m od roba cestišča.

Zelenica bi se skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah res lahko še dodatno zožila za 0,50 m, vendar kolesarska steza poteka neposredno ob glavni cesti G1-2/0250 Spuhlja-Gorišnica, na kateri znaša PLDP 8695. Kadar potekajo kolesarske povezave neposredno ob glavni cesti, je pogoj DRSI, da v kolikor kolesarska povezava poteka odmaknjena manj kot 1,5 m od roba, mora biti med cestiščem in kolesarsko povezavo nameščena varnostna ograja skladno s TSC 02.210 : 2010.

Ker je to območje gosto poseljeno in so hišni priključki umeščeni zelo na gosto, je varnostno ograjo med priključki praktično nemogoče ustrezno umestiti na način, da bo promet varen tako za motoriziran promet na glavni cesti kot za pešce in kolesarje, kateri bodo uporabljali kolesarsko stezo.

Izbor KPP je bil tako po našem mnenju optimalno izbran, oženje bi pomenilo veliko zmanjšanje prometne varnosti za vse udeležence prometa.

- Širina trase pa je še posebej pretirana na delih, ki poteka po kmetijskih površinah.

Odgovor projektanta:

Širina trase kolesarske povezave, ki poteka po kmetijskih površinah v Občini Markovci, je širine 2,50 m, kar je najmanjša dopustna širina za kolesarsko pot po Pravilniku o

kolesarskih površinah. Odmiki od cestišča so tudi minimalni dovoljeni. Kolesarska pot je širša od 2,5 m na območju kmetijskih površin samo tam, kjer je po njej dovoljena tudi vožnja kmetijske mehanizacije in mora širina kolesarske poti znašati najmanj 3,5 m.

- Dejstvo je, da je naša občina pretežno kmetijska in bo taka ostala še dolgo, saj kmetijska zemljišča ne bodo nikamor odšla, razen če bo državna in občinska oblast na vsak način to želela pozidati. V tem primeru nas resnično zanima, kaj bomo/boste jedli, saj je hrana tisto najnujnejše, kar vsak izmed nas potrebuje, šele potem pride vse ostalo na vrsto. Vsak dan slišimo z vseh strani, da je potrebno kmetijska zemljišča obvarovati, zaščiti na vse mogoče načine in jih skrbno negovati, saj je od tega odvisna naša prihodnost, saj če ne bomo imeli samooskrbe s hrano, se nam v prihodnosti ne obeta nič lepega, toda ob izvajanju zgoraj citiranega projekta pa se poraja upravičeno vprašanje, kdo je v tej konkretni zadevi zatajil pri zaščiti kmetijskih zemljišč. Očitno vsi odločevalci, ki jim je na tak ali drugačen način zaupana ta skrb za kmetijska zemljišča. Prav tako smo prepričani, da javni interes občanov in občank Občine Markovci z izgradnjo predvidenega odseka kolesarskih površin v smislu razmerja med varovanjem kmetijskih zemljišč za samooskrbo s hrano in trajne mobilnosti ni izpolnjen. Naše občanke in občani se bodo na Ptuj še vedno vozili z osebnimi vozili oziroma z javnim motornim potniškim prometom. Cilj projekta, da se bodo naše občanke in občani s kolesom vozili na Ptuj po vsakodnevnih opravkih, ne bo nikoli izpolnjen, niti malo izpolnjen, vsaj do takrat, dokler bodo osebni avtomobili dovoljeni za zasebno rabo, to pa je po našem prepričanju za vedno oziroma do takrat, ko bo obstajal vsaj en proizvajalec osebnih avtomobilov. To predvideno kolesarsko pot bo na koncu edino k večjemu koristil kak tujec, pa še teh ne bo več kot dvajset v celem letu, saj obstajajo druge kolesarske poti, ki so za te vrste tujcev (turistov) veliko bolj zanimive in uporabne. Za naše občanke in občane je v tem primeru večji javni interes, da se trajno ne uničijo kmetijska zemljišča, s katerih prihaja naša vsakodnevna hrana oziroma se uničijo najmanjše možne površine;

Cilj projekta, kot navajajo dajalci pripomb, ni popolna odprava motornih vozil, saj je navedeno nemogoče pričakovati. Cilj projekta je povezovanje občin in zagotovitev večje varnosti tako z vidika mobilnosti kot z rekreacijskega in turističnega vidika. Hkrati smo prepričani, da izgradnja kolesarske steze ne poseže v kmetijski prostor v takem obsegu, da bi bil le-ta ogrožen. Pretežni del kolesarske steze namreč poteka v poseljenem območju, preostanek kolesarske steze pa poteka ob obstoječi glavni cesti, kjer je kmetijsko zemljišče zaradi nasutja različnih materialov (brežine in nasutega gramoza) manj primerno za obdelavo, sama zemljina pa kontaminirana z izpušnimi plini vozil in soljo kot posledico zimskega vzdrževanja cestišča..

- Iz nobenega dokumenta ne izhaja prikaz prečnega prereza profila kolesarske povezave, iz katerega bi bilo moč ugotoviti, na kateri višini (višinski koti) je predviden potek kolesarske povezave, nagnjenost vozišča in podobno, da bi lahko imeli vsaj približno predstavbo oziroma oceno, kaj to pomeni za naše uvoze na parcele oziroma izvoze na magistralno cestno povezavo. Stojimo na enotnem stališču, da nam to ni bilo predstavljeno oziroma je gospod Branko Zorko to nejasno in nerazumljivo pojasnjeval, mestoma lahko rečemo, da se je celo izogibal odgovoru na to vprašanje, ko se je z nami telefonsko pogovarjal, saj drugega kontakta občina ni vzpostavljala. Zahtevamo, da se nam ustrezno predstavi na kateri višini (višinskih kotah) bo potekala kolesarska povezava. V zvezi s tem je potrebno še posebej izpostaviti, da je za nas podpisnike to pomembno iz razloga odvodnjavanja meteornih padavin, saj je pri nekaterih izvoz sedaj v višini cestišča, in po predvideni izgradnji ne želimo imeti »jame« med cesto in parcelo, na kateri bi zastajale meteorne padavine;

Odgovor projektanta:

Višinski potek kolesarske poti je razviden iz prečnih in vzdolžnih profilov.

Odvodnja meteornih vod je predvidena kontrolirano. Po celotni trasi v naselju Borovci je prečni sklon kolesarske poti obrnjen stran od ceste in znaša 2,5%, voda se steka v asfaltno muldo. Iz mulde se voda steka v požiralnike. Na dovozih so predvideni linijski požiralniki, kateri preprečujejo, da bi meteorna voda iz kolesarske poti tekla po dovozih na zasebna zemljišča.

Na nobenem delu ni kolesarska pot zasnovana na način, da bi med parcelo in cesto nastala "jama", kar je razvidno iz prečnih prerezov.

- iz dokumentacije nejasno izhaja, kako bo urejeno odvodnjavanje meteornih padavin, saj bi z izgradnjo predvidene kolesarske povezave nastale nove, relativno precejšnje prometne površine, s katerih bodo nedvomno odtekale meteorne padavine. Že v pripombah in predlogih podanih z naše strani v okviru ponovljene javne razgrnitve v času od 1. 3. 2021 do 16. 3. 2021 smo podali zahtevo, da se jasno in nedvoumno predstavi način odvodnjavanja in ponikovanja meteornih padavin, ki bodo odtekale s prometnih površin kolesarske povezave, saj v grafičnem delu dokumentacije takratne javne razgrnitve to ni bilo nikjer prikazano, se manj pa kakorkoli opisano. Vsakomur je jasno, da ne glede na to, za kakšno izgradnjo objektov ali infrastrukture gre, je vedno potrebno v projektu, pa ne glede na to, ali gre za zasebnega investitorja ali investitorja z javnopravno naravo subjektivitete, na jasen in nedvoumen način prikazati odvodnjavanje meteornih padavin. Tudi v zdajšnji, to je že tretji javni razgrnitvi, občina še vedno ni jasno in nedvoumno povedala, kako bo urejeno odvodnjavanje. Na tem mestu si dovoljujemo izreči javno grajo, da občina niti v tretjem poskusu izpeljave javne razgrnitve ni jasno in nedvoumno povedala, pokazala in obrazložila odvodnjavanje in ponikovanje meteornih padavin. Tak način vodenja postopkov in projekta je že sam po sebi dovolj velik indic, da je po vsej verjetnosti s projektom nekaj hudo narobe in/ali pa se posledično tako postopke kot dokumentacijo, ki bi morala obstajati in biti že od samega začetka jasna, nedvoumna, popolna in brez takih očitnih »šlamparij«, prilagaja le toliko, kolikor je to nujno potrebno, da se pripombe in predlogi prizadetih občanov »pravno-formalno« pokrijejo in se s tem navzven ustvarja videz pravilnosti, ustreznosti in s tem posledično zakonitosti vseh postopkov. V sedanji javni razgrnitvi je občina v grafičnem delu dokumentacije zarisala modre črte, ki naj bi ponazarjale meteorno odvodnjo. Pri najboljši volji si ne znamo predstavljati, kako točno naj bi se meteorne padavine odvodnjavale po teh trasah, ki so označene z modro črto. Pri tem je izjemno pomembno opozoriti tudi na to, da se prečno pri vsakem uvozu k posameznim hišam pojavi ta modra črta, kar pomeni, da se bodo meteorne padavine odvajale preko teh uvozov. Tak način odvodnjavanja padavin je ne samo manj primeren, ampak povsem neprimeren. Če k temu dodamo se predvidene mulde ob robu kolesarske povezave, pridemo do absurdnega načina odvodnjavanja meteornih padavin. Po našem prepričanju iz narisane torej izhaja, da bi se meteorne padavine (zagotovo vsaj del njih) zbirale in tekle po muldah, v nadaljevanju bi te padavine očitno tekle preko naših uvozov in potem zaključek poti (po našem poznavanju bi to morala biti ponikovalnica) našle v sredini cestišča kolesarske povezave. Tak način odvodnjavanja nikoli ni in tudi ne more funkcionirati. Prepričani smo, da v kolikor je s sedanjim grafičnim prikazom, predviden zgoraj opisani način odvodnjavanja meteornih padavin, se bodo te padavine vsakokrat razlivalo po uvozih k našim hišam. To je nesprejemljivo in to je v vsakem primeru potrebno urediti drugače. Četudi bi te modre črte morebiti predstavljale podzemne cevi, situacija ni nič boljša, ker na koncu muld vse zbrane padavine ne bi mogle pravočasno odteči v odtočno cev (v grafični prilogi ni nikjer opisano, narisano ali kako drugače označeno, zato menimo, da

gre v takem primeru verjetno za odtočne cevi), bi se ravno tako razlivala po uvozih k našim hišam. Prav tako pa ni nikjer prikazana globina teh muld, kar samo še dodatno utemeljuje naše gornje navedbe, da odvodnjavanje ni primerno urejeno in bo povzročilo velike težave. Menimo pa tudi, da v kolikor te modre črte narisane preko naših uvozov predstavljajo rešetke, v katere se naj bi zlivale meteorne padavine, tak način odvodnjavanja ne bo uspešen, če bodo te rešetke nagnjene k hišam oziroma se skladale z nagibom terena, saj bo voda preprosto tekla čez. Tak način bi morebiti prišel v poštev le pri tistih, ki imajo sedaj uvoze v širini predvidene trase urejene v višini magistralne ceste, teh pa je zanemarljivo malo.

Menimo, da mora tehnična rešitev odvodnjavanja meteornih vod predvsem upoštevati močne nalive, ki smo jih dejansko deležni vsako leto in to večkrat, in posledično s tem povezane težave velikih količin padavin, ki jih je potrebno odvesti. Na tem mestu opozarjamo tudi na določbe Stvarnopravnega zakonika, ki ne dopuščajo spreminjanje odvodnjavanja v škodo sosednjih zemljišč oziroma zapovedujejo lastniku, da mora storiti vse potrebno, da se na sosednje zemljišče ne stekajo meteorne padavine. Glede na vse povedano smo mnenja, da je odvodnjavanje meteornih padavin še vedno nejasno, površno in nezadostno prikazano, ne glede na naše mnenje o stanju prikaza meteornega odvodnjavanja v sedANJI grafični prilogi, pa tudi ni ustrezno rešeno, mestoma celo ne rešuje problematike odvodnjavanja meteornih padavin;

Odgovor projektanta:

Odvodnja meteornih vod je razvidna iz priložene grafične situacije. Voda se iz površin kolesarske poti z vzdolžnimi in prečnimi nagibi steka v asfaltno muldo. Iz asfaltne mulde se voda izteka v požiralnike in iz požiralnikov v meteorni kanal. Voda se iz meteornega kanala na koncu izteka v ponikovalnice, kjer ponikne. Ponikovalnice so predvidene v povozni površini kolesarske poti. Na dovozih so predvideni linijski požiralniki, da se voda iz kolesarske poti ne steka po dovozu na dvorišča. Linijski požiralniki so prav tako navezani na meteorni kanal.

- ponujene cene niso ustrezne. Za podoben projekt v drugih vaseh pred nekaj časa je bilo za kmetijsko zemljišče ponujeno skoraj 5 EUR/m² in za stavbna zemljišča 35 EUR/m². Očitno smo vaščani Borovcev oziroma drugi lastniki zemljišč ob predvideni trasi manjvredni občani. Iz Zakona o množičnem vrednotenju nepremičnin (ZMVN-IB) oziroma iz na njegovi podlagi določenih cenovnih območij, ki so javno razvidna iz PISO, pod zavihkom TEMATSKI SKLOPI > Nepremičnine > ZMVN-IB, izhaja, da je cenovno območje stavbnih zemljišč oziroma kmetijskih zemljišč v območju vseh vasi v Občini Markovci določeno z isto ravno, kar pomeni, da so stavbna in kmetijska zemljišča po vseh vaseh v Občini Markovci vrednostno enakovredna, zato nam ni jasno, zakaj so ponujene cene za nas v Borovcih nižje, kot druge po občini za isto stvar. Tako lahko na enakost med nami v celoti pozabimo, saj očitno Borovčani ne smemo biti deležni teh ustavno zagotovljenih pravic, drugi pa ja, oziroma so te pravice drugim podeljene kot neke vrste privilegij, ki je samo za izbrane. Mogoče pa se nas kaznuje na tak način iz razloga, ki nam resnično ni poznan. Ponovno pa izrekamo javno grajo občini, da je v javnih medijih selektivno prikazala razloge nasprotovanju v podpis ponujenih pogodb namesto razlastitve. Že v prejšnjih pripombah in predlogih z dne 15. 3. 2021 smo podali obširne pripombe in predloge v večih smereh, ne samo glede ponujene cene, a je bilo predstavljeno širši javnosti kot, da je edini razlog, zakaj nočemo podpisati pogodb, odkupna cena. Pa vsi udeleženi vemo, da to ni res. Tak omalovažujoč pristop k rešitvi problemov je resnično najnižji nivo, ki si ga lahko oblast privoščiti in smo izjemno razočarani. Zavedamo se, da imamo vso pravico, da se v takih primerih branimo s predstavitvijo naših pogledov v teh istih medijih, a smo povsem prepričani, da to ni način, na katerega bi reševali probleme, ki nastajajo pri term projektu;

Navedbe dajalcev pripomb niso pravilne, saj Občina Markovci kot investitor tako kmetijska kot

stavbna zemljišča na svojem območju odkupuje po enotnih cenah in sicer na podlagi orientacijske vrednosti na območju celotne Občine Markovci, ki znaša 3,00 EUR/m², v kolikor gre za nepremičnine v območju kmetijskih zemljišč oz. 6,00 EUR/m², v kolikor gre za nepremičnine v območju stavbnih zemljišč oz. 10,00 EUR/m², v kolikor gre za stavbna zemljišča znotraj naselij, ki predstavljajo dele dvorišč. Predvidevamo, da dajalci pripomb izpostavljajo državne projekte, ki tudi v primeru neobvezne cenitve v skladu z zakonodajo naročijo cenitve vseh nepremičnin. S tovrstnimi projekti smo bili seznanjeni tudi sami; lastniki sosednjih zemljišč pa s cenitvami prav tako niso bili zadovoljni, saj je bilo kar nekaj primerov cenitev, ko je bila razlika v ocenjeni vrednosti dveh sosednjih zemljišč tudi v višini 2 € (od 3 € do 5 €).

- ne strinjamo se tudi s predlagamo služnostjo v korist Občine Markovci, kot jo predvideva pogodba, katero smo prejeli v podpis. Menimo, da je Občina Markovci imela več kot dovolj časa, da bi odkupila potrebna zemljišča, jih geodetsko odmerila in tudi plačala, ne pa, da se sedaj, ko se je Občina Markovci znašla v časovni stiski, pravico do gradnje na tujem rešuje s ustanovitvijo služnosti v njeno korist za ves čas gradnje. To ni način izvedbe projekta v nobenem primeru. Tudi tukaj se kaže, da smo Borovčani neenakovredni ostalim občanom, saj se noben projekt v naši občini ni realiziral na tak način, kot sedaj občina to hoče v našem primeru. Sama vsebina služnosti je po našem mnenju nedorečena oziroma ohlapno določena, saj iz sedanjega besedila izhaja, da se v času gradnje lahko uporabljajo celotna naša zemljišča (parcele), ne pa samo tisti deli zemljišč, po katerih bo dejansko izgrajena kolesarska povezava. Zato smo mnenja, da je ne glede na nadaljnji potek tega projekta, besedilo služnosti potrebno natančneje določiti, saj se bo s tem jasno določila vsebina služnosti in upravičenja občine, ki ji iz te služnosti v končni posledici gredo;

Kot je bilo že pojasnjeno posameznemu lastniku, bodisi telefonsko bodisi osebno, je bil način kasnejšega odkupa z ustanovitvijo služnosti dogovorjen med vsemi občinami in povzet po vzoru države, ki se tovrstne oblike pogodb najpogosteje poslužuje. S sklenitvijo tovrstne pogodbe se namreč izognemo dolgotrajnemu postopku potrjevanja pogodb pred samo notarsko overitvijo, s čimer se zmanjša birokratizacija (vloge za odobritev pravnega posla, potrjevanje pravnomočnosti izdanih odločb oz. sklepov Upravne enote Ptuj v zvezi z odobritvijo pravnega posla, vlaganje davčnih napovedi), saj je notarska overitev pogodbe možna takoj po podpisu. Prav tako je z vidika geodetske odmere smiselno, da se le-ta opravi po izvedbi projekta, saj lahko pride do manjših odstopanj in v primeru odkupa odmerjene nepremičnine bi tako prišlo do dodatnih stroškov za geodetsko odmero. Kot smo že obveščali lastnike teh zemljišč, je projekt sofinanciran v višini 10% upravičenih stroškov (sklenjene pogodbe so bile že priložene k prijavi). Eden od ključnih pogojev za sofinanciranje projekta so »zagotovljena zemljišča«. Klasičen odkup zemljišča, vključno z geodetsko odmero, traja minimalno eno leto. V kolikor bi pridobivanje zemljišč potekalo po tem postopku, bi rok za izpolnitev tega pogoja zamudili. To pa pomeni, da ne bi mogli oddati niti prijave. Napačne so navedbe dajalcev pripomb, da iz sedanjega besedila pogodbe izhaja, da se v času gradnje lahko uporabljajo celotna zemljišča (parcele), ne pa samo tisti deli zemljišč, po katerih bo dejansko izgrajena kolesarska povezava, saj 4. člen pogodbe (zemljiškknjižno dovolilo) izrecno določa, da se služnost ustanovi in vknjiži na nepremičninah v določeni površini (kot se potrebuje za izgradnjo kolesarske steze) in v skladu s 3. členom pogodbe (ki določa uporabo oz. izvrševanje služnosti na delu nepremičnine, ki je namenjena odkupu).

- do sedaj ni bilo nič rečenega glede varovalnega pasa ob kolesarski povezavi, ki je glede na predpise določen v širini 2 m. Varovalni pas ob cestni in podobni infrastrukturi lastnikom mejnih zemljišč (parcel) v pretežni meri onemogoči izvajanje lastninske pravice v smislu uživanja (hasnovanja) površin v kakršnikoli

obliki. Glede na trenutno stanje predvidene trase bo celotni varovalni pas potekal po površinah, ki so v lasti občanov, ne pa po površinah, ki bi bile v javni lasti. Zahtevamo, da se glede tega vprašanja jasno in nedvoumno določi, katere omejitve nas zadanejo in posledično določi tudi višina odškodnine. V kolikor bi omejitve bile take, kot jih predvideva zakon, menimo, da bi odškodnina morala biti določena po enakih parametrih, kot je določena kupnina za zemljišča, ki jih občina hoče za kolesarsko povezavo;

Odgovor projektanta:

Nova kolesarska pot, kot tudi njen varovalni pas bosta znotraj obstoječega varovalnega pasu glavne ceste G1 2/0250 (Spuhlja – Ormož). Varovalni pas glavnih cest po Zakonu o cestah – Zces-1 (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18) znaša 25 metrov, merjeno od zunanjega roba cestnega sveta. Iz tega izhaja, da se za lastnike teh parcel ne spremenijo pogoji uživanja površin, saj za površine znotraj varovalnega pasu kolesarske poti veljajo enake omejitve kot v varovalnem pasu glavne ceste. Varovalni pas se zaradi tega ne poveča.

Pripombe posameznih lastnikov zemljišč, kot sledi:

Franc Petek, lastnik zemljišča parc. št. 68/2, k.o. 403 Borovci:

1.) kot večina vaščanov tudi mi ne razumemo nenavadno široko traso za potrebe kolesarske steze. Pri nas (Borovci 62) je predvidena širina 5,5 m. Pravilnik o kolesarskih površinah določa, da je dvosmerno enostransko kolesarsko stezo mogoče urediti (v kolikor upoštevamo maksimalne gabarite) na širini 4 m, od tega je 1 m zeleni pas + 3 m kolesarska steza. Zakonsko določena širina dvosmerne enostranske kolesarske steze je od 2 m do 3 m. Kolesarska steza se lahko izvede tudi z varovalno jekleno ograjo, pri čemer lahko še dodatno prihranimo na širini varovalnega pasu in seveda na končni porabljeni širini prostora za kolesarsko stezo. Glede na to, da nameravajo zgraditi dvosmerno enostransko kolesarsko stezo širine 2 m, pri čemer morajo upoštevati zeleni pas v širini 1 m (med robom cestišča in robom kolesarske steze), ter mulda, ki pa tudi ne bo širša kot 0,5 m, je kolesarsko stezo mogoče zgraditi na širini 3,5 m. Torej, kar zahtevamo od Občine Markovci je, da naj natančno, v pisni obliki, utemeljijo širino trase, ki jo želijo odkupiti oz. pridobiti preko razlastitvenega postopka. Kot že prej povedano, je kolesarsko stezo mogoče urediti na širini 3,5 m, Občina Markovci se zavzema za širino 5,5 m, torej, kaj jes preostalima 2 m širine, ki ostane? Po besedah g. Zorka bi naj ta pas (od roba kolesarske steze do roba naših zemljišč) bil namenjen za to, "da če kolesar pade, da pade na mehko", kar po mojem mnenju ni utemeljen odgovor za poseganje v lastninsko pravico.

Slednje ne drži, uslužbenec je le pojasnil prednosti in slabosti odmika kolesarske steze od glavne ceste iz tehničnega vidika.

Odgovor projektanta:

Karakteristični prečni profil kolesarske steze ob parc. št. 68/2:

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+965 - 4+985, 5+005 - 5+090, 5+195 - 5+270, 5+330 - 5+405, 5+435 - 5+480, 5+525 - 5+610, 5+780 - 5+870, 6+045 - 6+110)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

Iz tega izhaja, da bo potreben poseg zaradi izgradnje kolesarske površine v širini 4 m od roba cestišča.

Zelenica bi se skladno s Pravilnikom o kolesarskih površinah res lahko še dodatno zožila za 0,50 m, vendar kolesarska steza poteka neposredno ob glavni cesti G1-2/0250 Spuhlja-Gorišnica, na kateri znaša PLDP 8695. Kadar potekajo kolesarske povezave neposredno ob glavni cesti, je pogoj DRSI, da v kolikor kolesarska povezava poteka odmaknjena manj kot 1,5 m od roba, mora biti med cestiščem in kolesarsko povezavo nameščena varnostna ograja skladno s TSC 02.210 : 2010.

Ker je to območje gosto poseljeno in so hišni priključki umeščeni zelo na gosto, je varnostno ograjo med priključki praktično nemogoče ustrezno umestiti na način, da bo promet varen tako za motoriziran promet na glavni cesti kot za pešce in kolesarje, ki bodo uporabljali kolesarsko stezo. Izbor KPP je bil tako po našem mnenju optimalno izbran, oženje bi pomenilo veliko zmanjšanje prometne varnosti za vse udeležence prometa.

2.) Natančno naj pojasnijo (za vsako parcelo posebej) na kakšen način mislijo urediti odvodnjavanje. Trenutno odvodnjavanje smo vaščani morali financirati sami in ga urediti v lastni režiji. To problematiko še posebej izpostavljam na zemljiščih, ki so nižja od nivoja ceste, saj se vse meteorne vode iz ceste stekajo na zasebna zemljišča. Torej naj pojasnijo, kam bodo speljane mulde, ali bo na vsakem zemljišču ponikalnica, ali bo mulda speljana iz več zemljišč na eno ponikalnico? Predlagam, da se ponikalnice uredijo pod samo kolesarsko stezo, dostop do njih (za morebitno čiščenje), pa naj bo preko železnih pokrovov na kolesarski stezi. Prav tako naj pojasnijo, kako bodo izvedene mulde preko dostopov oz. uvozov na zasebna zemljišča? Ali bo to izvedeno kot pogreznjen kanal, preko katerega boš moral zapeljati, ali bodo kovinske rešetke, itd.

Odgovor projektanta:

Na celotni trasi kolesarske poti (ob vseh parcelah) skozi naselje Borovci je enak koncept odvodnjavanja meteornih vod. Voda se iz površin kolesarske poti z vzdolžnimi in prečnimi nagibi steka v asfaltno muldo. Iz asfaltne mulde se voda izteka v požiralnike in iz požiralnikov v meteorni kanal. Voda se iz meteornega kanala na koncu izteka v ponikovalnice, kjer ponikne. Ponikovalnice so predvidene v povozni površini kolesarske poti.

Na dovozih so predvideni linijski požiralniki, da se voda iz kolesarske poti ne steka po dovozu na dvorišča. Linijski požiralniki so prav tako navezani na meteorni kanal, kjer se na koncu iztekajo v ponikovalnice.

Branko Ranfl, lastnik zemljišča s parc. št. 26/7, k.o. 403 Borovci:

- trenutni predlog omogoča neomejeno širjenje trase, zato predlagam meritve pred izvedbo projekta,
- jemlje se preveč zemljišč, saj ni nobene realne potrebe po tako široki trasi in kolesarski povezavi,
- pomanjkanje informacij o gradnji in o sploh vseh posegih,
- nikjer ni omenjena vinska trta, ki raste ob cesti, ki je trajni nasad. V primeru odstranitve le-te nikjer ni omenjena odškodnina oziroma določeni parametri za izračun odškodnine.

Odgovor projektanta:

Projekt ne omogoča neomejenega širjenja trase kolesarske povezave. Izdelan je na nivoju PZI z določenimi KPP.

Širina kolesarske poti je določena z karakterističnimi prečnimi profili:

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+660 - 4+965, 5+270 - 5+330, 5+870 - 6+045)

Zelenica	1 x 1,50m	=	1,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m

Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci
Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+965 - 4+985, 5+005 - 5+090, 5+195 - 5+270, 5+330 - 5+405, 5+435 - 5+480, 5+525 - 5+610, 5+780 - 5+870, 6+045 - 6+110)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m z opornim zidom v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+985 - 5+005, 5+405 - 5+435, 5+480 - 5+525)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP mešane površine za kolesarje in pešce na pločniku širine 3,50 m v naselju Borovci
Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 5+140 - 5+185)

Mešana površina za kolesarje in pešce	1 x 4,10m	=	3,50m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

Vinska trta se po načrtu skupaj s ograjo poruši. Predvidena je nova ograja, ki se izbere v skladu z dogovorom med naročnikom in lastnikom. Prav tako se izvede nova zasaditev vinske trte.

Prodajna pogodba namesto razlastitve in pogodba o ustanovitvi služnostne pravice v 10. členu izrecno določa, da se pogodbeni stranke dogovorijo, da bodo v primeru, ko bo zaradi predmetne investicije potrebno odstraniti obstoječe ograje, naprave ali nasade, prvopogodbena stranka (Občina Markovci) na nepremičninah vzpostavila prejšnje stanje. Morebitno škodo, nastalo zaradi izvajanja del, bodo pogodbeni strani skupaj popisali. Višino morebitne odškodnine iz tega naslova bodo stranke določili v odškodninskem dogovoru sporazumno ali na podlagi ocene sodno zapriseženega cenilca.

Janez Ranfl in Marija Ranfl, solastnika zemljišč s parc. št. 1/2 in *21/1, vse k.o. 403 Borovci:

- tako kot je projekt sedaj nastavljen, omogoča neomejeno širjenje trase kolesarske povezave, zato predlagam meritve pred izvedbo projekta,
- imava novo ograjo in pogodba ne omenja nobene odškodnine oziroma določa parametrov za izračun odškodnine v primeru, da jo podrejo,
- nikjer ni urejeno vprašanje divjega kostanja, ki raste na trasi kolesarske povezave, saj je pod spomeniškim varstvom in je zaščiten kot naravna dediščina,

- prav tako je v neposredni bližini kamniti vodnjak-studenec, ki je star cca. 120 let in bo izgradnja kolesarske povezave nedvomno posegla vanj, a ga zaradi zaščitenega statusa ni možno podreti ali prestaviti,
- pomanjkanje informacij o gradnji in sploh o vseh posegih,
- jemlje se veliko preveč zemljišč, saj ni nobene realne potrebe po tako široki trasi, kolesarski povezavi,
- zemljišče s parc. št. ½, k. o. 403 Borovci, je v naravi njiva in višinska razlika 1 m od magistralne ceste PTUJ-ORMOŽ. Kako bo s to parcelo po izgradnji kolesarske povezave, je veliko nejasnosti. Nikjer ni opredeljeno poseganje na samo parcelo.

Odgovor projektanta:

Projekt ne omogoča neomejenega širjenja trase kolesarske povezave. Izdelan je na nivoju PZI z določenimi KPP.

Širina kolesarske poti je določena z karakterističnimi prečnimi profili:

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+660 - 4+965, 5+270 - 5+330, 5+870 - 6+045)

Zelenica	1 x 1,50m	=	1,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+965 - 4+985, 5+005 - 5+090, 5+195 - 5+270, 5+330 - 5+405, 5+435 - 5+480, 5+525 - 5+610, 5+780 - 5+870, 6+045 - 6+110)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m z opornim zidom v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+985 - 5+005, 5+405 - 5+435, 5+480 - 5+525)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP mešane površine za kolesarje in pešce na pločniku širine 3,50 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 5+140 - 5+185)

Mešana površina za kolesarje in pešce	1 x 4,10m	=	3,50m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

Na mestih, kjer se zaradi izvedbe kolesarske poti poruši obstoječa ograja je predvidena izgradnja nove ograje. Izbira ograje je stvar dogovora med lastnikom in naročnikom.

Trasa kolesarske poti skozi naselje Borovci ne prečka nobenega kulturno varstvenega območja. Prav tako je bilo v sklopu projekta PZI pridobljeno kuturnovarstveno mnenje od Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije in mnenje Zavoda RS za varstvo narave.

Višinski potek kolesarske poti je razviden iz prečnih in vzdolžnih prerezov.

Na parceli 1/2 je predviden naslednji karakteristični prečni profil:

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,50 m izven naselja ob glavni cesti G1 2/0250 (na levi strani ceste gledano v smeri stacionaže)

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+530 – 4+660)

Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Berma	2 x 0,50m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,50m	=	2,50m
Skupaj			4,50m

Prodajna pogodba namesto razlastitve in pogodba o ustanovitvi služnostne pravice v 10. členu izrecno določa, da se pogodbeni stranke dogovorijo, da bodo v primeru, ko bo zaradi predmetne investicije potrebno odstraniti obstoječe ograje, naprave ali nasade, prvopogodbena stranka (Občina Markovci) na nepremičninah vzpostavila prejšnje stanje. Morebitno škodo, nastalo zaradi izvajanja del, bodo pogodbeni strani skupaj popisali. Višino morebitne odškodnine iz tega naslova bodo stranke določili v odškodninskem dogovoru sporazumno ali na podlagi ocene sodno zapriseženega cenilca.

Ob obisku predstavnika Občine Markovci (Branko Zorko) na kraju samem je bil lastniku zemljišča predstavljen celoten projekt. Lastnik zemljišča pove, da je tolikšna površina odkupa zemljišča zanj nesprejemljiva. Pove tudi, da je v fazi urejanja potrebne dokumentacije za ureditev uvoza na svoje stavbno zemljišče (objekt je novogradnja). Predstavniki občine ga opozori, da je smiselno projekt uvoza vnesti v projekt izgradnje kolesarske steze zaradi sočasne gradnje. S tem se izognemo morebitni rušitvi novozgrajene kolesarske steze. Kot lastnik zemljišča oz. uvoza naj na občino Markovci v ta namen posreduje uradno vlogo. Ta vloga doslej s strani lastnika še ni bila posredovana.

Danilo Emeršič in Tatjana Kamenšek, solastnika zemljišča s parc. št. 33/5, k.o. 403 Borovci:

Pri nas je težava pri uvozu, ker bi morali ustaviti na pločniku, da odpremo ograjo. Če pa jo pomaknemo v notranjost, nam zmanjka prostora za obrnit avto, ker bi ograja bila že čisto pri nadstrešku. Iz teh razlogov nasprotujemo predlagani širini trase kolesarske povezave.

Odgovor projektanta:

Kolesarska pot ob parceli št. 33/5, k.o. Borovci ne poteka na pločniku, vendar v istem nivoju ceste. Začasno zaustavljanje na kolesarski poti za potrebe odpiranja ograje je dovoljeno.

Marjeta Horvat, lastnica zemljišča s parc. št. 14, k.o. 403 Borovci:

Ne strinjam se s potekom trase preko naše parcele. Planirani načrt se ne ujema z dejanskim stanjem v naravi. Predlagam, da pride usposobljeni strokovnjak in točno določi mejo glede na stanje v naravi.

Odgovor projektanta:

Za potrebe projektiranja kolesarske poti je bil izdelan geodetski načrt. Projekt je izdelan na podlagi tega geodetskega načrta in posledično usklajen s stanjem v naravi.

Marjan Puc, lastnik zemljišč s parc. št. *22 in 23/3, obe k.o. 403 Borovci oziroma Marjan

Puc in Sonja Puc, solastnika zemljišča s parc. št. 22/2, k.o. 403 Borovci:

Meniva, da je Občina Markovci pri predstavitvi gradnje kolesarske steze naredila veliko napak. Najprej to, da so poslali pogodbo, pa se o vseh pomembnih zadevah pred tem z nama kot lastnikoma zemljišč niso niti malo pogovorili. Iz tega razloga nasprotujem takemu načinu in pristopu k izgradnji na mojih parcelah. Na podlagi vsega misliva, da bo morala občina spremeniti pristop in miselnost ter na sejah delovati za nas občane in ne proti nam. Ne vem pa tudi, kako si zamišljajo, da šele po končanem njihovem delu dobimo plačano to zemljo, ki ni naprodaj po takimi pogoji, ki jih navajajo. Takrat, ko se bova lahko z nekom, ki se razume na take projekte, lahko na licu mesta pogovorila do potankosti in dostojni ceni, po tem bova takoj podpisala pogodbo, katera bo dogovorjena v obojestransko korist in ne samo v korist občine oziroma po njenem mnenju.

Širši sestanek na temo »Izgradnja kolesarske steze skozi naselje Borovci« je bil sklican že 2018 in sicer dne 19. septembra. Udeležba na tem predstavitvenem sestanku projekta je bila dokaj skromna (na listi udeležencev je le 24 podpisnikov). Kasneje se je VO Borovci na to isto temo sestal z vodstvom občinske uprave in županom. Zaradi epidemioloških razmer se širša razprava projekta, ko je bila dodelana do te mere, da je bilo mogoče pripraviti pogodbe, ni več organizirala, zato je občina lastnikom pogodbe skupaj z dopisom poslala po pošti.

V skladu s telefonskim dogovorom (v dopisu so bili navedeni kontakti oseb za dajanje informacij) se je na terenu oglašil predstavnik Občine Markovci (Branko Zorko). Na kraju samem je lastnik zemljišča imel pomisleke glede odvodnjavanja meteornih vod. Pojasnjeno mu je bilo, da je v projektu izgradnje kolesarske steze urejeno tudi odvodnjavanje kolesarske steza in trditev podkrepil s prikazom grafične situacije kolesarske steze. Ob obisku je lastnik izrazil zahtevo, da se za potrebe dostopa na parcelo št. 23/3, k.o. Borovci, ob izgradnji kolesarske steze uredi uvoz na omenjeno parcelo. Prav tako je bila zahteva lastnika zemljišč, da se obstoječa živa meja zaradi precejšnje višinske razlike med cestiščem in parcelo nadomesti z opornim zidom. Obe zahtevi sta bili posredovani do projektanta, ki je uvoz na omenjeno parcelo tudi umestil v projekt, prav tako oporni zid.

Anton Peklar, lastnik zemljišča s pare. št. *15 k.o. 403 Borovci:

- prevelik naklon 2.5%, ob nalivih meteorne vode ne bodo pravočasno odtekale v drenažo cev, hiša je nižje od ceste,
- tudi mulda ne bo dovolj koristna in bo voda odtekla v hišo,
- ograja bo visoko in bo prekrivala okna, zato ne bo vidljivosti na razdalji 2,30 m,
- hrup in s tem posledično motenje posesti,
- kolesarska povezava in posledično ograja bo preblizu bivalnih in spalnih prostorov,
- vhodna ograja bi naj bila še bližje hiši, kot je zdajšnja, tako, da bi se začetek nove ograje stikal s fasado (tako je omenil g Zorko). S tem se absolutno ne strinjam, saj se mi s tem bistveno poslabšajo življenjski pogoji oziroma bivanje. V zvezi s tem tudi ni določena nobena odškodnina,
- torej, kot je sedaj v načrtu, ograja stoji tako, da bom z avtomobilom stal na kolesarski stezi in zaprl promet kolesarjem in s tem bil v prometnem prekršku, preden se mi vrata odprejo,
- skratka, moja hiša stoji preblizu ceste, zato je potrebno traso kolesarske povezave pri meni bistveno zožati.

V zvezi s problematiko, ki se tiče izključno naših parcel, sva jaz kot lastnik in moja partnerka z gospodom županom Milanom Gabrovcem in gospodom Brankom Zorkom imela sestanek dne 18. 3. 2021 in ni bilo nobenega posluha za naše predloge in rešitve težav, ki so:

- izvajanje panelne ograje s strani občine ni v redu, ker je vse skupaj preblizu hiše in bo prihajalo do poškodb hiše in oken/fasade, zato hočem ograjo, ki sem jo pokazal iz kataloga podjetja Mastnak, ki cenovno zadeve ne podraži oziroma jo minorno podraži, da celotni projekt s tem niti malo ni ogrožen,

- ker se gospod župan in gospod Zorko ne strinjata, se bodo morali ob morebitnih poškodbah, nastalih zaradi vožnje po kolesarski stezi (skiro), vsi nastali stroški zaradi odprave poškodb kriti s strani občine,
- postavijo se naj kanalete ob drsnih vratih, da se prepreči udor meteornih voda. Tudi s tem se gospod župan in gospod Zorko nista strinjala, ker bojda to ni potrebno, saj ne more biti dosti vode,
- ob hiši se naj naredi izkop in zaščitijo temelji, da ne bo vdiralna vlaga v hišo od meteornih padavin, ki bodo glede na predstavljeni projekt zagotovo tekle v hišo. Tudi tukaj nismo našli skupne rešitve.

Ob vsem tem imam še posebej pripombo v zvezi z zemljiščem s parcelno št. 40/1, k.o. 403 Borovci, preko katere naj bi v skrajnem južnem delu predvidoma potekala trasa kolesarske povezave. Južni del tega zemljišča (parcelne št.) se nahaja znotraj linije oziroma črte pozidave in je po OPN opredeljeno kot zazidljivo zemljišče. Kakršnakoli bodoča stavba na tem zemljišču bo vsekakor morala imeti zagotovljen minimalni standard komunalne opremljenosti, kamor sodi oskrba s pitno vodo in električno energijo. Edini način, da se bodoča stavba oskrbuje s pitno vodo in električno energijo je ta, da se priklopi na vodovodno in električno (distribucijsko) omrežje, ki tečeta točno pod bodočo traso kolesarske povezave. Iz teh razlogov predlagam oziroma celo zahtevam, da se pred izgradnjo kolesarske povezave naredi odcep oziroma zanka vodovodnega in električnega omrežja v notranjost parcele št. 40/1, k.o. 403 Borovci oziroma vsaj 5 metrov od konca cestnega sveta kolesarske povezave za bodočo stavbo. V kolikor se to ne do naredilo ob izgradnji kolesarske povezave, bo ta moja nepremičnina dejansko postala brez vrednosti ali pa bo vsaj močno zmanjšana, saj bi bili stroški izvedbe priključka na vodovodno in električno omrežje kasneje izjemno visoki, saj bi dejansko bilo potrebno kolesarsko povezavo v delu, kjer bi se izvedel priključek, porušiti ali pa vsaj na veliko odkopati in po priključitvi vzpostaviti prvotno stanje, to pa nedvomno pomeni velike stroške in kasneje odgovornost za odpravo morebitnih pomanjkljivosti vzpostavitve prvotnega stanja kolesarske povezave.

Odgovor projektanta:

Prečni nagib kolesarske poti je določen s Pravilnikom o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18). 19. člen tega pravilnika pod drugo točko določa, da je najmanjši dopustni nagib kolesarske površine 2,5%. Voda ne bo odtekala v drenažno cev, vendar v asfaltno muldo. Asfaltna mulda je zasnovana na tak način, da do prelivanja naj ne bi prihajalo. Na uvozu je predviden linijski požiralnik, ki prav tako preprečuje, da bi voda iz kolesarske površine tekla na dvorišče. Nova ograja se izbere v skladu z dogovorom med lastnikom in naročnikom. Od objekta bo oddaljena 2,5 m. Menimo, da se z izgradnjo kolesarske poti hrup ne bo povečal. Vzhodna ograja se s projektom ne spreminja.

Začasno zaustavljanje na kolesarski poti za potrebe odpiranja ograje je dovoljeno.

Kolesarska povezava je na območju te hiše najmanjše možne širine in sicer 2 m.

Prodajna pogodba namesto razlastitve in pogodba o ustanovitvi služnostne pravice v 10. členu izrecno določa, da se pogodbene stranke dogovorijo, da bodo v primeru, ko bo zaradi predmetne investicije potrebno odstraniti obstoječe ograje, naprave ali nasade, prvopogodbena stranka (Občina Markovci) na nepremičninah vzpostavila prejšnje stanje. Morebitno škodo, nastalo zaradi izvajanja del, bodo pogodbene strani skupaj popisali. Višino morebitne odškodnine iz tega naslova bodo stranke določili v odškodninskem dogovoru sporazumno ali na podlagi ocene sodno zapriseženega cenilca.

Ob obisku predstavnika Občine Markovci (Branko Zorko) na kraju samem je lastnik zemljišča imel pomisleke glede odvodnjavanja meteornih vod in sicer je izrazil bojazen, da bo meteorna voda zalila stanovanjsko stavbo. Pojasnjeno mu je bilo, da je v projektu izgradnje kolesarske steze urejeno tudi odvodnjavanje kolesarske steza in trditev podkrepil s prikazom grafične situacije kolesarske steze. Kljub predstavitvi ureditve odvodnjavanja je lastnik izrazil zahtevo, da se obstoječa stanovanjska hiša nadomesti z novo z ustreznim odmikom od cestišča. Seveda je bila ta zahteva s strani predstavnika občine takoj zavrnjena.

Boris Horvat, lastnik zemljišč s parc. št. 2/5 in 9/2, obe k.o. 403 Borovci:

- pogodba je brez natančne opredelitve in ni jasno ali gre za traso v enako širokem ali različnem pasu in kje točno naj bi potekala,
- vsi stroški niso dovolj jasno opredeljeni,
- glede na trenutno pogodbo je občini omogočeno neomejeno širjenje trase,
- občina se ne zavezuje, da bo omogočen dostop do ceste, redno čiščenje odstranjevanje gradbenih in drugih odpadkov,
- odškodnina bi se morala izplačati že ob ustanovitvi služnosti,
- dodati bi bilo treba obveznosti vseh strank, zlasti občine, glede pravočasnega pisnega in vnaprejšnjega obveščanja o vseh okoliščinah glede nepremičnin in izvedbe projekta, zlasti glede začetka in trajanja del, morebitnih zapletov in drugih nepredvidenih okoliščin,
- na parceli št. 9/2 so po prvotnih telefonskih kontaktih v pogodbi kvadraturu zmanjšali iz 43,36 m² na 33,50 m², na drugi parceli ostaja enaka površina, to je 67,40 m². Po izračunih se načrti NE UJEMAJO s kvadraturu,
- jemlje se veliko več, kot je to potrebno,
- zelo bi želel vedeti ali pa, da podrobno predstavijo, kje bodo ponikalnice za meteorno vodo,
- zemljišče parc. št. 2/5 je kmetijsko zemljišče in nam kmetijstvo predstavlja pomemben vir dohodka, zato je ponujena cena res premajhna,
- vztrajam, da če bi bil projekt speljan, da se jemlje z zakonom določeno širino trase potrebno za kolesarske steze, ki je od 3 m do 4 m od roba ceste. Na mesto zelenih pasov se naj naredi varnostna ograja,
- glede postavitve ograj ob hišah si bo občina po izjavi gospoda Zorka vzela še 0,50 m. Na izrecno vprašanje ali si bo teh 0,50 m potem prilastila občina, se ni jasno izrazil, zato menim, da je celoten projekt zelo nejasen in nedorečen.

Odgovor projektanta:

Ponikovalnice bodo v povozni površini kolesarske poti, njihova natančna lokacija je razvidna v situacijah meteorne odvodnje.

Skozi naselje Borovci je predvidena enostranska dvosmerna kolesarska steza z naslednjimi karakterističnim profili:

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+660 - 4+965, 5+270 - 5+330, 5+870 - 6+045)

Zelenica	1 x 1,50m	=	1,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+965 - 4+985, 5+005 - 5+090, 5+195 - 5+270, 5+330 - 5+405, 5+435 - 5+480, 5+525 - 5+610, 5+780 - 5+870, 6+045 - 6+110)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m z opornim zidom v naselju

Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+985 - 5+005, 5+405 - 5+435, 5+480 - 5+525)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP mešane površine za kolesarje in pešce na pločniku širine 3,50 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 5+140 - 5+185)

Mešana površina za kolesarje in pešce	1 x 4,10m	=	3,50m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

Iz tega izhaja, da bo potreben poseg zaradi izgradnje kolesarske površine v širini 4 m od roba cestišča. Zelenica bi se skladno s pravilnikom o kolesarskih površinah res lahko še dodatno zožila za 0,50 m, vendar kolesarska steza poteka neposredno ob glavni cesti G1-2/0250 Spuhlja-Gorišnica, na kateri znaša PLDP 8695. Kadar potekajo kolesarske povezave neposredno ob glavni cesti je pogoj DRSI, da v kolikor kolesarska povezava poteka odmaknjena manj kot 1,5 m od roba, mora biti med cestiščem in kolesarsko povezavo nameščena varnostna ograja skladno s TSC 02.210 : 2010.

Ker je to območje gosto poseljeno in so hišni priključki umeščeni zelo na gosto, je varnostno ograjo med priključki praktično nemogoče ustrezno umestiti na način, da bo promet varen tako za motoriziran promet na glavni cesti kot za pešce in kolesarje, ki bodo uporabljali kolesarsko stezo.

Izbor KPP je bil tako po našem mnenju optimalno izbran, oženje bi pomenilo veliko zmanjšanje prometne varnosti za vse udeležence prometa.

Ob ograjah je potreben na stran zasebnega zemljišča samo začasen poseg zaradi potrebe gradnje ograj. To niso stalni posegi in niso predmet odkupa.

Prodajna pogodba namesto razlastitve in pogodba o ustanovitvi služnostne pravice v 10. členu izrecno določa, da se pogodbene stranke dogovorijo, da bodo v primeru, ko bo zaradi predmetne investicije potrebno odstraniti obstoječe ograje, naprave ali nasade, prvopogodbena stranka (Občina Markovci) na nepremičninah vzpostavila prejšnje stanje. Morebitno škodo, nastalo zaradi izvajanja del, bodo pogodbene strani skupaj popisali. Višino morebitne odškodnine iz tega naslova bodo stranke določili v odškodninskem dogovoru sporazumno ali na podlagi ocene sodno zapriseženega cenilca.

Glede potrebne površine za namen gradnje kolesarske steze se podatki iz pogodbe in načrtov po naših podatkih ujemajo.

Ljubo Zagoršek, lastnik zemljišč s parc. št. 37/4 in 37/6, obe k.o. 403 Borovci:

- v pogodbi stroški niso jasno opredeljeni,
- omogoča neomejeno širjenje trase kolesarske povezave, zato predlagam meritve pred izvedbo projekta,
- izplačilo takoj, ne šele po končanju gradnje in geodetske odmere,
- ocenjeno zemljišče veliko premalo,
- imam postavljeno novo ograjo, pogodba ne omenja, da če jo podrejo ali mi pripada kakršnakoli odškodnina,

- pomanjkanje informacij o gradnji,
- jemlje se veliko preveč, trasa je lahko in mora biti ožja.

Odgovor projektanta:

Na mestih, kjer se zaradi izvedbe kolesarske poti poruši obstoječa ograja, je predvidena izgradnja nove ograje. Izbira ograje je stvar dogovora med lastnikom in naročnikom.

Skozi naselje Borovci je predvidena enostranska dvosmerna kolesarska steza z naslednjimi karakterističnim profili:

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+660 - 4+965, 5+270 - 5+330, 5+870 - 6+045)

Zelenica	1 x 1,50m	=	1,50m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+965 - 4+985, 5+005 - 5+090, 5+195 - 5+270, 5+330 - 5+405, 5+435 - 5+480, 5+525 - 5+610, 5+780 - 5+870, 6+045 - 6+110)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP enostranska dvosmerna kolesarska steza širine 2,00 m z opornim zidom v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 4+985 - 5+005, 5+405 - 5+435, 5+480 - 5+525)

Asfaltna mulda	1 x 0,50m	=	0,50m
Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,00m	=	2,00m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

KPP mešane površine za kolesarje in pešce na pločniku širine 3,50 m v naselju Borovci

Odsek Markovci 1 pododsek 1 (km 5+140 - 5+185)

Mešana površina za kolesarje in pešce	1 x 4,10m	=	3,50m
Asfaltna mulda	1 x 0,30m	=	0,30m
Berma	1 x 0,20m	=	0,20m
Skupaj			4,00m

Iz tega izhaja, da bo potreben poseg zaradi izgradnje kolesarske površine v širini 4 m od roba cestišča. Projekt ne omogoča neomejenega širjenja kolesarske poti. Zelenica bi se skladno s pravilnikom o kolesarskih površinah res lahko še dodatno zožila za 0,50 m, vendar kolesarska steza poteka neposredno ob glavni cesti G1-2/0250 Spuhlja-Gorišnica, na kateri znaša PLDP

8695. Kadar potekajo kolesarske povezave neposredno ob glavni cesti, je pogoj DRSI, da v kolikor kolesarska povezava poteka odmaknjena manj kot 1,5 m od roba, mora biti med cestiščem in kolesarsko povezavo nameščena varnostna ograja skladno s TSC 02.210 : 2010. Ker je to območje gosto poseljeno in so hišni priključki umeščeni zelo na gosto, je varnostno ograjo med priključki praktično nemogoče ustrezno umestiti na način, da bo promet varen tako za motoriziran promet na glavni cesti kot za pešce in kolesarje, ki bodo uporabljali kolesarsko stezo.

Izbor KPP je bil tako po našem mnenju optimalno izbran, oženje bi pomenilo veliko zmanjšanje prometne varnosti za vse udeležence prometa.

Prodajna pogodba namesto razlastitve in pogodba o ustanovitvi služnostne pravice v 10. členu izrecno določa, da se pogodbene stranke dogovorijo, da bodo v primeru, ko bo zaradi predmetne investicije potrebno odstraniti obstoječe ograje, naprave ali nasade, prvopogodbena stranka (Občina Markovci) na nepremičninah vzpostavila prejšnje stanje. Morebitno škodo, nastalo zaradi izvajanja del, bodo pogodbene strani skupaj popisali. Višino morebitne odškodnine iz tega naslova bodo stranke določili v odškodninskem dogovoru sporazumno ali na podlagi ocene sodno zapriseženega cenilca.

Renato Korošec, lastnik zemljišč s parc. št. 64/1 in 65/1, obe k.o. 403 Borovci:

- osebno menim, da je občina imela več kot dovolj časa, da bi izvedla odkup potrebnih zemljišč in jih tudi plačala. Časa je imela od jeseni 2018 do danes. Nikakor ne pristajam na to, da bi šele po izvedeni gradnji bila opravljena geodetska izmera in ko bi bile vse zadeve pravnomočne, šele dobili plačana zemljišča. Tudi v razlastitvenem postopku mora biti odškodnina za razlaščene nepremičnine plačana takoj, ne pa šele po koncu gradnje in odmer ipd. Ponujena cena za m² zemljišča je po mojem skromnem mnenju daleč prenizka. Že nekaj let nazaj je oče za podobno zadevo dobil zemljišče plačano po bistveno višji ceni, kot ga ponuja občina sedaj. Vsak resen investitor si najprej zagotovi lastninsko pravico na zemljišču, na katerem namerava izvesti gradnjo, ne pa da si zagotavlja pravico graditi preko služnosti. Tak način izvedbe projekta, kot si ga je zastavila občina v tem konkretnem primeru, je milo rečeno nenavaden, skorajda neverjeten. Pri tem ne gre spregledati, da nam je bil projekt predstavljen z zelo skopimi informacijami, ki so si bile tudi nasprotujoče. Kot že večkrat povedano, je služnost, ki jo hoče občina, tako nedorečena, da se lastniki dejansko odpovedujemo vsakršnemu pravnemu varstvu, v kolikor bi bili mnenja, da občina služnosti ne izvršuje v skladu z namenom, za katerega je bila dana. Nadalje sem prepričan, da glede na trenutno besedilo pogodbe občina dobiva dejansko pravico, da lahko širi traso kolesarske povezave, pa če je širitev upravičena ali ne. Pod takimi pogoji seveda pogodbe ne morem podpisati.
- kot je že v skupnih pripombah in predlogih navedeno, me moti, da nikjer ni prikazano, na kakšni višini bo potekala kolesarska povezava gledano na višino ceste. Nikakor ne želim, da je kolesarska povezava narejena glede na cesto (magistralno cesto) izven nivojsko, tako da bi med cesto in mojim preostalim zemljiščem bil teren znižan in bi, preden se bi vključil v promet na cesto, bil v neki jami. V takem primeru bi pozimi dobesedno obstal na uvozu, ko se bi splužil sneg in se kasneje po kaki otoplitvi in ponovni zamrznitvi tvoril led,
- glede odvodnjavanja meteornih padavin se v celoti pridružujem navedbam, zapisnim v prvem delu teh pripomb in predlogov. Pri tem dodajam še to, da nikakor ne želim imeti mulde ali česa podobnega na mojem uvozu,
- glede kakršnihkoli odškodnin ni nič dorečenega, po kakih kriterijih se bo določala oziroma za katere zadeve bi sploh bila določena. V predlaganem sklepu oziroma javni razgrnitvi o tem ni nič določeno, zato menim, da dokler to ni jasno in nedvoumno določeno, se predlagani sklep ne sme sprejeti,

- parcela st. 65/1, k.o. 403 Borovci, na kateri naj bi v južnem delu predvidoma potekala trasa kolesarske povezave, se nahaja znotraj linije oziroma črte pozidave. V bodoče je tej parceli brez težav možno spremeniti status v zazidljivo parcelo, se posebej ob dejstvu, da gre za K2 kategorijo kmetijskega zemljišča. To imam namen narediti v bližnji prihodnosti. Bodoča stavba na tem zemljišču bo vsekakor morala imeti zagotovljen minimalni standard komunalne opremljenosti, kamor sodi oskrba s pitno vodo in električno energijo. Edini način, da se bodoča stavba oskrbuje s pitno vodo in električno energijo je ta, da se priklopi na vodovodno in električno (distribucijsko) omrežje, ki tečeta točno pod bodočo traso kolesarske povezave. Iz teh razlogov predlagam oziroma celo zahtevam, da se pred izgradnjo kolesarske povezave naredi odcep oziroma zanka vodovodnega in električnega omrežja v notranjost parcele st. 65/1, k.o. 403 Borovci oziroma vsaj 5 metrov od konca cestnega sveta kolesarske povezave za bodočo stavbo. V kolikor se to ne do naredilo ob izgradnji kolesarske povezave, bo ta moja nepremičnina dejansko postala brez vrednosti ali pa bo vsaj močno zmanjšana, saj bi bili stroški izvedbe priključka in vodovodno in električno omrežje kasneje izjemno visoki, saj bi dejansko bilo potrebno kolesarsko povezavo v delu, kjer bi se izvedel priključek, porušiti ali pa vsaj na veliko odkopati in po priključitvi vzpostaviti prvotno stanje, to pa nedvomno pomeni velike stroške in kasneje odgovornost za odpravo morebitnih pomanjkljivosti vzpostavitve prvotnega stanja kolesarske povezave.

Odgovor projektanta:

Višinski potek kolesarske poti je razviden iz prečnih in vzdolžnih prečnih prereзов. Kolesarske steza je višinsko urejena glede na cesto. Preden se boste vključili v promet, se boste začasno zaustavili na kolesarski poti, katera je v nivoju ceste in s katere je zagotovljena vidljivost. Vsa voda iz kolesarske steze se ne bo stekala po uvozu na dvorišča, temveč v linijski požiralnik.

Odvodnja meteornih vod je razvidna iz priložene grafične situacije. Voda se iz površin kolesarske poti z vzdolžnimi in prečnimi nagibi steka v asfaltno muldo. Iz asfaltno mulde se voda izteka v požiralnike in iz požiralnikov v meteorni kanal. Voda se iz meteornega kanala na koncu izteka v ponikovalnice, kjer ponikne. Ponikovalnice so predvidene v povozni površini kolesarske poti.

Kot je bilo že pojasnjeno posameznemu lastniku (na poziv so bili lastniku načrti s pojasnitvijo posredovani po e-pošti, na katerega nismo prejeli odgovora, tudi na telefonske klice se lastnik ne odziva), je bil način kasnejšega odkupa z ustanovitvijo služnosti dogovorjen med vsemi občinami in povzet po vzoru države, ki se tovrstne oblike pogodb najpogosteje poslužuje. S sklenitvijo tovrstne pogodbe se namreč izognemo dolgotrajnemu postopku potrjevanja pogodb pred samo notarsko overitvijo, s čimer se zmanjša birokratizacija (vloge za odobritev pravnega posla, potrjevanje pravnomočnosti izdanih odločb oz. sklepov Upravne enote Ptuj v zvezi z odobritvijo pravnega posla, vlaganje davčnih napovedi), saj je notarska overitev pogodbe možna takoj po podpisu. Prav tako je z vidika geodetske odmere smiselno, da se le-ta opravi po izvedbi projekta, saj lahko pride do manjših odstopanj in v primeru odkupa odmerjene nepremičnine bi tako prišlo do dodatnih stroškov za geodetsko odmero. Napačne so navedbe, da pogodba določa nedorečeno služnost, saj 4. člen pogodbe (zemljiškoknjižno dovolilo) izrecno določa, da se služnost ustanovi in vknjiži na nepremičninah v določeni površini (kot se potrebuje za izgradnjo kolesarske steze) in v skladu s 3. členom pogodbe (ki določa uporabo oz. izvrševanje služnosti na delu nepremičnine, ki je namenjena odkupu).

Občina Markovci kot investitor tako kmetijska kot stavbna zemljišča na svojem območju odkupuje po enotnih cenah in sicer na podlagi orientacijske vrednosti na območju celotne Občine Markovci, ki znaša 3,00 EUR/m², v kolikor gre za nepremičnine v območju kmetijskih zemljišč oz. 6,00 EUR/m², v kolikor gre za nepremičnine v območju stavbnih zemljišč oz. 10,00 EUR/m², v kolikor gre za stavbna zemljišča znotraj naselij, ki predstavljajo dele dvorišč.

Prodajna pogodba namesto razlastitve in pogodba o ustanovitvi služnostne pravice v 10. členu izrecno določa, da se pogodbene stranke dogovorijo, da bodo v primeru, ko bo zaradi predmetne investicije potrebno odstraniti obstoječe ograje, naprave ali nasade, prvopogodbena stranka (Občina

Markovci) na nepremičninah vzpostavila prejšnje stanje. Morebitno škodo, nastalo zaradi izvajanja del, bodo pogodbene strani skupaj popisali. Višino morebitne odškodnine iz tega naslova bodo stranke določili v odškodninskem dogovoru sporazumno ali na podlagi ocene sodno zapriseženega cenilca.

Potrebno je tudi pojasniti, da sprememba namembnosti zemljišča ni odvisna od odločitve lastnika zemljišča, niti od odločitve občine, temveč od mnenja številnih pristojnih soglasodajalcev, zlasti pa pristojnega ministrstva za kmetijstvo. Lastnik je zgolj vlagatelj pobude za spremembo namembnosti prosti plačilu takse.

Branko Korošec, lastnik zemljišča s pare. št. 95/3, k.o. 404 Prvenci:

- sem kmetovalec, ki mi kmetijska zemljišča pomenijo osnovno sredstvo, s katerim pridobivam sredstva za preživljanje, zato se s predlagano širino trase kolesarske povezave ne strinjam, ker sem prepričan, da je z minimalno širino kolesarske povezave možno doseči enak učinek kot s trenutno predlagano rešitvijo,
- iz projekta oziroma dokumentacije iz javne razgrnitve nikjer ni prikazano, kako bo urejen uvoz na mojo njivo, zato, dokler to vprašanje ne bo v celoti razčiščeno, ne pristajam na podpis ponujene pogodbe,
- kot že povedano, mi kmetijska zemljišča predstavljajo eksistenco, zato je ponujena cena bistveno prenizka.

Odgovor projektanta:

Karakteristični prečni profil na območju parcele 95/3, k.o. 404 Prvenci:

KPP enostranska dvosmerna kolesarska pot širine 2,50 m izven naselja ob glavni cesti G1 2/0250 (na desni strani ceste gledano v smeri stacionaže)

Odsek Markovci 1 pododsek 2 (km 6+190 - 6+620, 7+345 - 7+860)

Odsek Gorišnica 1 pododsek 1 (7+920 - 8+505)

Zelenica	1 x 1,00m	=	1,00m
Berma	2 x 0,50m	=	1,00m
Dvosmerna kolesarska steza	1 x 2,50m	=	2,50m
Skupaj			4,50m

Iz tega izhaja, da bo potreben poseg zaradi izgradnje kolesarske površine v širini 4,5 m od roba cestišča. Izbor KPP je po našem mnenju optimalno izbran, saj je predvidena minimalna dopustna širina kolesarske poti, kot jo določa Pravilnik o kolesarskih površinah.

Vsi obstoječi dostopi do zemljišč se ohranijo, kot tudi dostop do zemljišča na par. št. 95/3, k.o. Prvenci.

Odgovore projektanta pripravili:

Uroš Križaj, grad. teh.
Davorin Ogrizek, inž. grad.
Aljaž Vesenjaj, dipl. inž. grad
Boštjan Mohorič

Odgovore Občine Markovci pripravila:

Branko Zorko,
Valerija Horvat Majcen