

Štev.: 0072-15/2019

Datum: 29.08.2019



OBČINA DOMŽALE

Ljubljanska cesta 69, 1230 Domžale

t +386 (0)1 7241 321, f +386 (0)1 7214 231

e vložisce@domzale.si, www.domzale.si

ŽUPAN

OBČINSKEMU SVETU

OBČINE DOMŽALE

ZADEVA: ODLOK O OBČINSKEM PODROBNEM PROSTORSKEM
NAČRTU ZA OBMOČJE »D29/1 BRINJE 1« – DRUGA
OBRAVNAVA

NAMEN: SPREJEM ODLOKA

PRAVNA PODLAGA: 20. člen Statuta Občine Domžale (Ur. vestnik Občine Domžale,
št. 9/11-UPB2)

PREDLAGATELJ: Toni DRAGAR, župan Občine Domžale

POROČEVALCA: Jure KOŠUTNIK, vodja Oddelka za urejanje prostora
Leon Kobetič, LOCUS d.o.o.

DELOVNI TELES: Odbor za prostor
Statutarno-pravna komisija

FINANČNE POSLEDICE: Sprejem odloka neposredno ne povzroča finančnih posledic

OBRAZLOŽITEV

1. UTEMELJITEV OBRAVNAVE

Obravnavane prostorski akt temelji na predpisih s področja prostorskega načrtovanja in prostorskih sestavinah planskih aktov Občine Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale št. 8/01, 13/02, 15/02, 5/04, 14/06, 6/09, 8/10, 2/11, 3/13).

Skladno z 20. členom Statuta Občine Domžale (Ur. vestnik Občine Domžale št. 9/11 - UPB2) in

61.členom Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2) 2) je Občinski svet pristojen obravnavati in sprejeti odlok o prostorskem aktu. Namen obravnave odloka je seznanitev članov Občinskega sveta s predlaganimi rešitvami kot izhajajo iz predloga prostorskega akta in sprejem predlaganega sklepa.

2. DOSEDANJE AKTIVNOSTI

Na pobudo družbe LOGO SKUPINA d.o.o., Grosuplje, se je s Sklepom o začetku priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta za območje D29/1 »Brinje 1« (Uradni Vestnik Občine Domžale št. 6/17) (v nadaljevanju: sklep) začel postopek priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta (v nadaljevanju: OPPN). S sklepom je bila sprejeta pobuda za prostorsko ureditev severovzhodnega dela (gradnja poslovno storitvenega kompleksa) in infrastrukturna ureditev objektov in naprav ureditvenega območja D29/1 »Brinje 1«.

Pripravljen je bil osnutek prostorskega akta ter posredovan nosilcem urejanja prostora, da podajo smernice s svojega delovnega področja in sektorju za strateško presojo vplivov na okolje, da odloči v zvezi z izvedbo postopka celovite presoje vplivov na okolje za predmetni prostorski akt.

Sektor za strateško presojo vplivov na okolje je v predpisanem roku odločil, da za predmetni akt ni potrebna izvedba Celovite presoje vplivov na okolje.

Na podlagi pridobljenih in upoštevanih smernic NUP je bil osnutek predmetnega akta preoblikovan v dopolnjen osnutek, ki je bil predložen v obravnavo občinskemu svetu in javno razgrnitev. Javna razgrnitev dopolnjenega osnutka OPPN je potekala od 02.08.2018 do 30.09.2018, javna obravnava pa je bila dne 12.09.2018 v dvorani Knjižnice Domžale.

Predlogi in pripombe, ki so bili podani v času javne razgrnitve in obravnave, so bili analizirani in do njih sprejeta stališča. Stališča do pripomb so javno objavljena na spletni strani Občine Domžale od 25.01.2019 (povezava: <https://www.domzale.si/objava/180539>). Dopolnjen osnutek prostorskega akta je na podlagi stališč preoblikovan v predlog, posredovan pristojnim nosilcem urejanja prostora in nanj pridobljena pozitivna mnenja.

3. PROMETNA ZASNOVA OBMOČJA – STROKOVNE PODLAGE

3.1 Kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Provia, maj 2018)

V fazi priprave dopolnjenega osnutka OPPN je bila izdelana prometna študija »Kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 Brinje 1, Provia d.o.o., Kranjska cesta 24, Naklo, št. elaborata PR410-STU-P, maj 2018. Rezultati prometne študije so bili vključeni v dopolnjeni osnutek OPPN, ki je bil javno razgrnjen. Prometna študija je bila podrobno obrazložena tudi na seji občinskega sveta ob prvi obravnavi

dopolnjenega osnutka in na javni obravnavi le tega ter je bila tudi javno razgrnjena.

3.2 Prometna študija »Mikrosimulacija treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Provia, avgust 2019)

Na podlagi sklepa Občinskega sveta Občine Domžale na 28. seji, z dne 21.06.2018, da se do drugega branja predmetnega odloka v gradivo umesti dva rondoja (križišče Ihanske ceste in Kopališke ceste ter križišče Kopališke ceste in Krumperške ulice) in ju finančno ovrednoti v programu opremljanja, je bila izdelana strokovna podlaga - Prometna študija »Mikrosimulacija treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Brinje 1) – preveritev ureditve dveh novih krožišč«, Provia d.o.o., Kranjska cesta 24, Naklo, št. elaborata PR410B-STU-P, avgust 2019.

S predmetnim elaboratom je bilo preverjeno odvijanje prometa na Kopališki cesti, ob navezavi polno pozidanega območja OPPN D29/1, vključno z mikrosimulacijo ob ureditvi predlaganih rondojev in primerjava s scenarijem, ki je predlagan v predhodni prometni študiji (semaforizacija K01 + linearna koordinacija vseh treh tangiranih križišč).



Slika A: Prikaz obravnavanih križišč na Kopališki cesti v Domžalah

Umeščena sta bila dva rondoja in sicer:

- Krožišče K7 (Ihanska cesta in Kopališka cesta) z zunanjim premerom $D_{\text{zun}}=40$ m;
- Krožišče K01 (Kopališka cesta in Krumperška ulica) z zunanjim premerom $D_{\text{zun}}=50$ m;

Elaborat vsebuje tudi prostorsko preveritev umestitve dveh rondojev.



Slika B: Umestitev dveh križišč na Kopališki cesti v Domžalah

Vozni pas v obeh krožiščih je širok 7,00 m, površine za pešce in kolesarje so široke 2,80 m. Idejno so urejeni tudi ločilni otoki. Štirikrako krožišče K7 povezuje Kopališko cesto v smereh vzhod - zahod in Ihansko cesto na južnem kraku, severni krak je enosmeren in zagotavlja izvoz iz bencinskega servisa. Krožišče K01 je petkrako. Severni krak obstoječega križišča se zaradi neugodne geometrije razdeli na dva kraka krožišča – severozahodni krak (pot pod Hribom) vodi do poseljenega območja na severu Kopališke ceste, severovzhodni krak pa do Virske ceste. Na južni krak krožišča K01 se navezujejo območja D34, D36, D37 in območje OPPN D29/1 ob Kopališki cesti.

Umestitev oziroma ureditev dveh krožišč je, glede na že izvedene primere krožnih križišč, ki so podobnih dimenzij, ovrednoteno na:

- Krožišče K7: cca 500.000 EUR brez DDV;
- Krožišče K01: cca 650.000 EUR brez DDV;

Mikrosimulacija odvijanja prometa na območju treh križišč na Kopališki cesti, ob navezavi polno pozidanega območja OPPN D29/1, je narejena s pomočjo izdelanega prometnega modela v programski opremi PTV Vissim. Model bazira na ročnem štetju prometa v križišču K01, kalibriran pa je na podlagi podatkov štetja prometa v križiščih K7 in K8 (povzeto po PNZ d.o.o.) in podatkov o prometnih obremenitvah z avtomatskih števec št. 54 (Depala vas), št. 830 (Pšata) in št. 916 (Domžale). Upoštevana je dejanska struktura prometa – podatki pridobljeni s štetjem prometa in dejanski faktorji konične ure (PHF), kjer so bili ti podatki na voljo. Analizirano je obstoječe stanje v popoldanski konici v letu 2019 in polno pozidano območje v planskem letu 2029. Glede na podatke iz bližnjih avtomatskih števec je v kapacitetni analizi obravnavanega območja predpostavljena generalna rast prometa 1% letno.

Prometni model novih ureditev bazira na kalibriranem modelu SCENARIJA 0 – obstoječega stanja. Z mikrosimulacijo prometa pa sta preverjena sledeča scenarija:

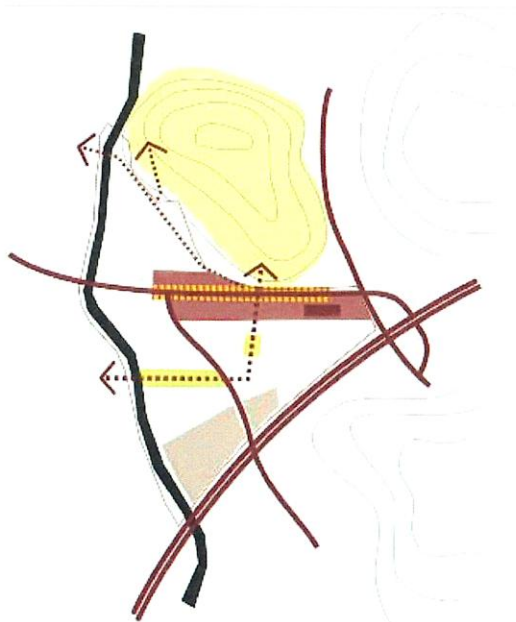
- S1 – SCENARIJ 1: Semaforizacija obstoječega štirirakega križišča K01, na južnem kraku se doda ločen pas za desne zavijalce, linearna koordinacija treh semaforjev na Kopališki cesti.
- S2 – SCENARIJ 2: Rekonstrukcija križišča K01 v petkrako krožišče ter rekonstrukcija križišča K7 v štirikrako krožišče z dostopom do hotela.

Na podlagi mikrosimulacije odvijanja prometa sta primerjana in ovrednotena oba scenarija možne rekonstrukcije križišč na Kopališki cesti v Domžalah. Iz analize rezultatov mikrosimulacije prometa v obravnavanih scenarijih izhaja:

- Kapacitetno je ugodnejši SCENARIJ S1 – semaforizacija. Vsa tri obravnavana križišča so sinhronizirana med seboj in linearno odvisna. To pomeni, da je promet iz središča Domžal voden direktno, brez ustavljanja, na križišče K8 in naprej proti avtocesti, promet na priključnih krakih pa je podrejen prometu na Kopališki cesti. V tem primeru so dolžine kolon minimalne, kar posledično pomeni zmanjšanje emisij v središču Domžal. V SCENARIJU S2 je mogoče v popoldanski konici leta 2029 pričakovati kolone, ki segajo tudi v območje naslednjega križišča (knjižnica). Razlog za to je predvsem v prometnih obremenitvah, ki so na Kopališki cesti precej večje kot na priključnih krakih, kar ni ugodno za pretočnost krožišč. Prometni tokovi v krožiščih so na vseh krakih izenačeni (vsi kraki imajo enake pravice), zato prihaja do situacij, ko nekaj vozil na stranskih priključnih krakih krožišča močno poslabša prometne razmere na glavni prometni smeri – Kopališki cesti.
- Ob pozidavi območja OPPN D29/1 je na celotnem območju obravnave predvideno povečanje števila pešcev in kolesarjev, ki močno vplivajo na kapaciteto oz. pretočnost križišč. V SCENARIJU S1 so najšibkejši udeleženci v prometu vodeni preko semaforjev, kar predvsem povečuje prometno varnost ter hkrati pozitivno vpliva na kapaciteto križišč, saj pešci in kolesarji prečkajo prometnice združeno (znotraj intervala zelene luči) in ne posamično, kot pri SCENARIJU S2 ob ureditvi krožišč.
- Potreben poseg za ureditev obeh krožišč je precej velik. Glede na prometne obremenitve in strukturo prometa na Kopališki cesti so take dimenzije krožišč potrebne. Krožišče K7 zaradi novega bencinskega servisa posega v funkcionalno zemljišče ob križišču Kopališke ceste in Ihanske ceste. Tudi krožišče K01 zaradi priključevanja petih krakov močno posega v zemljišča na severni in južni strani Kopališke ceste.

4. VSEBINSKA OBRAZLOŽITEV OPPN

4.1 Koncept razvoja mestnega predela Zaboršt



Na območju mestnega predela Zaboršt je v skladu z urbanističnim načrtom treba zagotoviti:

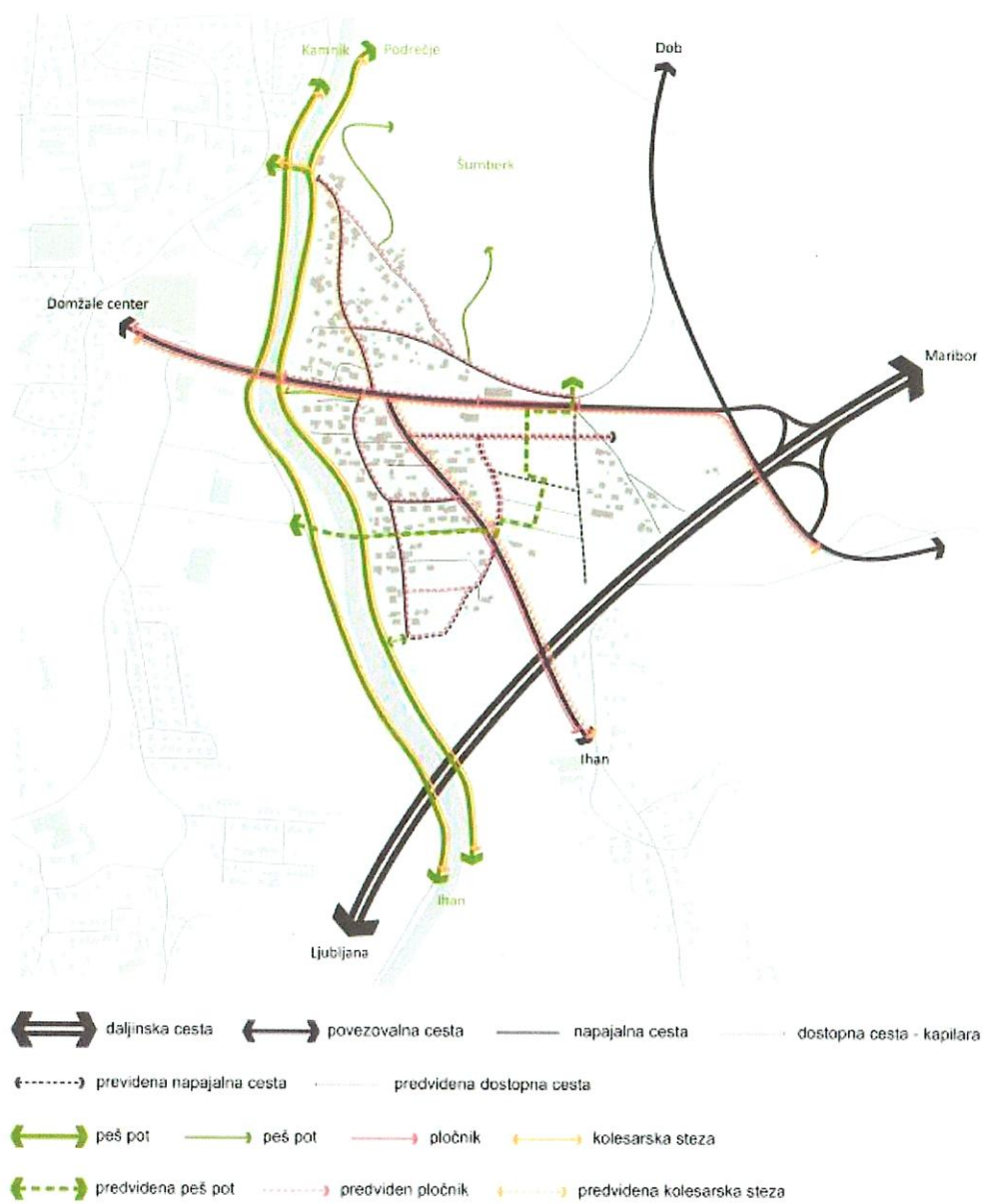
- poudarjen in oblikovan avtocestni vstop
- prenovo Kopališke ceste (cestni profil in pozidava vzdolž nje)
- peš navezavo med športnim parkom na desnem bregu Kamniške Bistrice, četrto Zaboršt in Šumberkom
- varno peš in kolesarsko povezavo med območjem predvidenega OPPN in peš mostom pod Šumberkom

Shema 1: konceptualna shema razvoja četrta Zaboršt

3.1 Prometna zasnova mestnega predela Zaboršt

Na območju četrta Zaboršt je treba zagotoviti predvsem boljše povezave za pešca in kolesarja ter napajanje novih območij, ki se urejajo z OPPN. Izboljšati je treba predvsem naslednje povezave:

- Kopališka cesta se prestrukturira v mestno povezovalno cesto s širšim profilom, ki v celoti omogoča izpeljavo kolesarske steze in obojestranskega pločnika;
- vzdolž Kopališke ceste se umešča centralne dejavnosti;
- vzpostavi se močno zeleno povezavo med športnim parkom, Zaborštom in hribom Šumberk; zagotovi se nova premostitev čez Kamniško Bistrico;
- na območju zazidalnega načrta Zaboršt se zagotovi širše prečne profile napajalnih cest, ki omogočajo izpeljavo vsaj enostranskega pločnika;
- zagotovi se ustrezno napajanje območji, načrtovanih z OPPN.



Shema 2: Prometna zasnova četrti Zaboršt

4.2 Ureditveno območje OPPN

Območje OPPN se nahaja na južni strani hriba Šumberk v naselju Zaboršt med Kopališko cesto (LZ071351) na severu, Krumperško ulico (JP571303) na vzhodu, Ihansko cesto (LZ071371) na zahodu in območjem namenjenim gospodarskim dejavnostim in avtocesti na jugu. Predmet OPPN je celovita prostorska ureditev severovzhodnega dela ureditvenega območja D29/1 Brinje 1 in infrastrukturna ureditev objektov in naprav ureditvenega območja D29/1 Brinje 1 v Zaborštu. Severovzhodni del ureditvenega območja D29/1 Brinje 1, ki se s predmetnim aktom celovito prostorsko ureja, meri 2,06 ha in je določen v grafičnem delu OPPN.



Slika 1: Lega območja OPPN v prostoru

4.3 Zasnova ureditve

Na območju OPPN so predvidene sledeče ureditve:

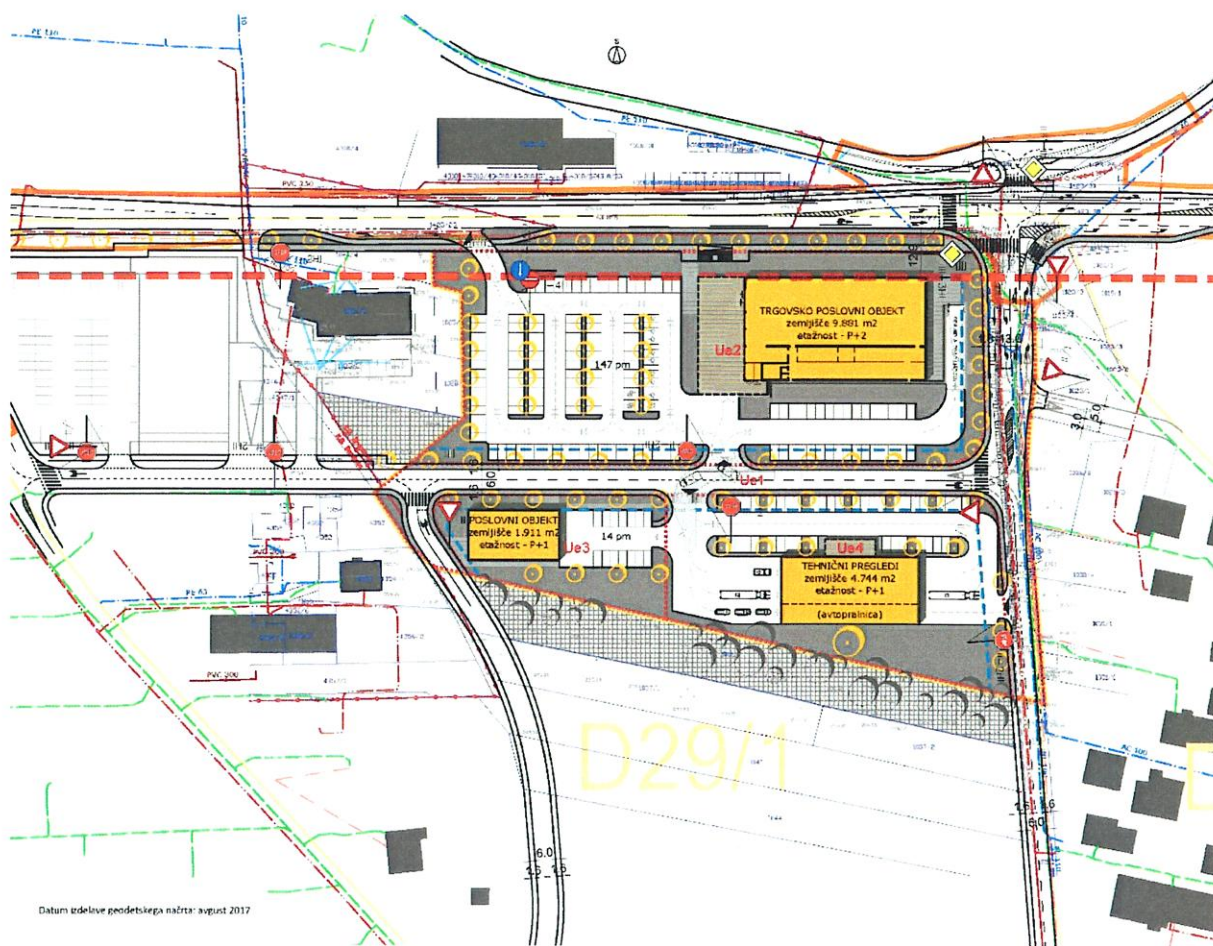
- izgradnja trgovskega poslovnega objekta;
- izgradnja poslovnega objekta;
- izgradnja objekta za tehnični pregled motornih vozil in avtopralnice;
- izgradnja omrežja javnih cest za prometno opremljanje območja;

- ureditev prometnega priključevanja na lokalni cesti LZ 071351 - Kopališka cesta, LZ 071371 - Ihanska cesta in javno pot JP 571303 - Krumperška ulica;
- rekonstrukcija dela javne poti JP 571303 - Krumperška ulica;
- ureditev komunalne in energetske infrastrukture območja;
- ureditvi peš in kolesarskih poti, parkirnih površin za obiskovalce ter zelenih in urbanih površin območja.

Predlog prostorskih ureditev je prikazan v grafičnem delu OPPN. Na listu »3.3 Predlog prostorske ureditve«, je prikazan tudi predlog zazidave območja, vključno s predlogom zasnove stavb, zelenih površin, cest in ostalih prometnih površin in drugih prostorskih ureditev. Pomembno je pojasniti, da predlagane prostorske ureditve, ki so prikazane na listu »3.3 Predlog prostorske ureditve«, predstavljajo le 'usmeritveno' karto oziroma eno od možnih variant prostorske ureditve. Tekstualni del odloka jasno določa s katerimi vsebinami grafičnih prilog morajo biti usklajeni načrtovane gradnje in drugi posegi v prostor. Predvsem morajo posegi v prostor jasno slediti gradbenim mejam in drugim regulacijskim črtam, upoštevati predpisane določbe glede javnih površin, parcelacije zemljišč, zagotavljati ustrezne urbanistične parametre (etažnost, pozidanost, delež zelenih površin itn.) ter zagotavljati vsem pogojem za priključevanje na gospodarsko javno infrastrukturo.

V kolikor načrtovani objekti in druge prostorske ureditve izpolnjujejo vse pogoje odloka o OPPN, potem so lahko načrtovane ureditve tudi drugačne od tistih, prikazanih v grafičnem delu v prilogi »3.3 Predlog prostorske ureditve«. Prikazi prostorskih ureditev na listu 3.3 torej predstavljajo prostorsko ureditev, ki ustreza merilom in pogojem določenim v OPPN in na podlagi katere je bil OPPN pripravljen, ne predstavlja pa edine možne rešitve, ki bi lahko bila skladna z določili OPPN.

Odstopanja od rešitve prikazane na listu »3.3 Predlog prostorske ureditve« so dopustna v obsegu skladnosti z ostalimi določili odloka, vključno z določbami 41. člena odloka (velikosti dopustnih odstopanj).



Slika 2: Predlog prostorske ureditve

Posegi in ureditve izven območja OPPN:

- posegi izven območja OPPN so dopustni za potrebe gradnje gospodarske in prometne infrastrukture, za potrebe priključevanja območja in za vzpostavitev povezav s sosednjimi območji;
- območje OPPN se preko Krumperske ulice (JP 571303) priključuje na križišče s Kopališko cesto (LZ 071351), ki bo zaradi ureditev v OPPN v delu rekonstruirano;
- ob Kopališki cesti (LZ071351), ki je na tem odseku del ureditev DPN, se obstoječ pločnik preuredi ter vzpostavi nova kolesarska steza, zelenica z drevoredom in hodnik za pešce;
- ureditev načrtovanega 20 kV zemeljskega izvoda iz RTP 110/20 kV Domžale z vzankanjem predvidene TP ureditvenega območja;
- ureditve za potrebe odvoda padavinskih oziroma odpadnih vod območja.

Območje OPPN je glede na načrtovano podrobnejšo namembnost razdeljeno na več manjših urejevalnih enot, kot sledi:

- Ue1 - območje javnih cest in javnih površin;
- Ue2 - območje trgovsko poslovnega objekta;

- Ue3 - območje poslovnega objekta;
- Ue4 - območje objekta za tehnični pregled motornih vozil in avtopralnice.

Dopustne osnovne dejavnosti v območju OPPN:

- trgovske, poslovne in storitvene dejavnosti (trgovina, tehnični pregledi motornih vozil in avtopralnice, okoljske dejavnosti, energetika ipd.);
- pogojno so dopustne tudi druge dejavnosti, vendar ne smejo imeti večjega vpliva na okolje in gospodarsko javno infrastrukturo, kot dejavnosti, ki so v območju že dopustne.

Umeščanje, načrtovanje in oblikovanje objektov:

- Umestitev stavb na gradbenih parcelah je regulirana z gradbeno linijo in gradbenimi mejami v državnem koordinatnem sistemu. Gradbena linija je črta, na katero morajo biti z enim robom postavljene novozgrajene oziroma načrtovane stavbe. Gradbena meja je črta, ki je novozgrajene oziroma načrtovane stavbe ne smejo presegati, lahko pa se jo dotikajo. Gradbene meje ne veljajo za gradnjo gospodarske javne infrastrukture in priključkov nanjo;
- Stavbe morajo biti orientirane tako, da so stranice osnovnih kubusov stavb vzporedne s pripadajočimi gradbenimi mejami. Določilo ne velja za dele urejevalnih enot, kjer gradbene meje nimajo pravilne geometrijske oblike (med seboj niso pravokotne);
- Fasadne ploskve osnovnih volumnov stavb morajo biti med seboj pravokotne. Osnovnemu volumnu stavbe se lahko odvzema ali dodaja nove volumne po enakem pravilu. Dopustna je členitev fasade izven prej navedenega pravila v skupni površini do 25% posamezne fasadne ploskve. Izbrani fasadni materiali morajo odražati poslovni namen stavbe;
- Določena je minimalna višinska kota pritličja stavbe v posamezni urejevalni enoti:
 - v Ue2 (Trgovsko poslovni objekt) 296,00 m.n.v.;
 - v Ue3 (Poslovni objekt) 296,00 m.n.v.;
 - v Ue4 (Tehnični pregledi) 295,70 m.n.v..
- Podkletitev objektov je dopustna na način, da so preprečeni morebitni škodljivi vplivi visokih voda in talne vode.
- Z oblikovanjem fasad stavb ob javnih površinah je potrebno zagotoviti kakovosten izgled območja. Oblikovanje in horizontalna ter vertikalna členitev fasad ter strukturiranje fasadnih odprtin in drugih fasadnih elementov naj bo enostavno in poenoteno. Barve fasad naj bodo v pastelnih ali sivih tonih;
- Faktor zazidanosti gradbene parcele (FZ) je razmerje med zazidano površino in celotno površino gradbene parcele. Največji dopustni faktor zazidanosti je 0,5.
- Dopustna višina stavb, merjeno od nivoja urejenega terena ob stavbi, je od 8 do 12 m, dopustna etažnost stavb do P+2. Višina venca stavb, postavljenih v gradbeno linijo (Kopališka cesta), ne sme biti nižja od višine venca obstoječe stavbe na parceli št. 1025/2 k.o. Brezovica, pri čemer morajo biti strešine, če streha ni ravna, skrite za vencem. Maksimalna višina enostavnih in nezahtevnih objektov je 6 m.

- Delež zelenih površin (DZP) v območju je delež površin gradbene parcele, namenjene zelenim ureditvam, ki ne služijo prometnim površinam objekta. Najmanjši delež zelenih površin je 20%;
- Enostavni in nezahtevni objekti z velikostjo, umestitvijo v prostor, konstrukcijo, materiali ter drugimi oblikovnimi značilnostmi, v prostoru ne smejo izstopati;
- Strehe stavb v posamezni urejevalni enoti morajo biti enotno oblikovane. Naklon strešine ni določen, dopustne so tudi ravne strehe.

Projektiranje in gradnja javnih cest:

- Površine obstoječih in načrtovanih javnih cest so zajete v urejevalni enoti Ue1;
- Tipični prečni profil LZ071351 - Kopališka cesta se na odseku med stacionažo 710 m in stacionažo 940 m preuredi tako, da se ob južnem robu izvede kolesarska steza širine 1,6 m, zelenica z drevoredom minimalne širine 2,0 m in hodnik za pešce širine 2,0 m;
- Tipični prečni profil novo načrtovane ceste se zagotovi v širini minimalno 9,2 m (dvosmerno vozišče širine 6,0 m z obojestranskim pločnikom širine 1,6 m). Niveleta ceste se prilagodi obstoječim cestam (JP571303 - Krumperška ulica in LZ071371 - Ihanska cesta) na katere se naveže;
- Na novo načrtovani cesti se predvidi omejitev hitrosti 30 km/h. Cesta se opremi s talnimi označbami »kolesar na vozišču«.

Interventne in manipulativne površine:

- Potrebne manipulativne, parkirne in interventne površine morajo biti zagotovljene znotraj gradbenih parcel objektov;
- Glede na namembnost stavbe oziroma dejavnost je treba v okviru gradbene parcele zagotoviti naslednje minimalno število parkirnih mest (v nadaljevanju PM):

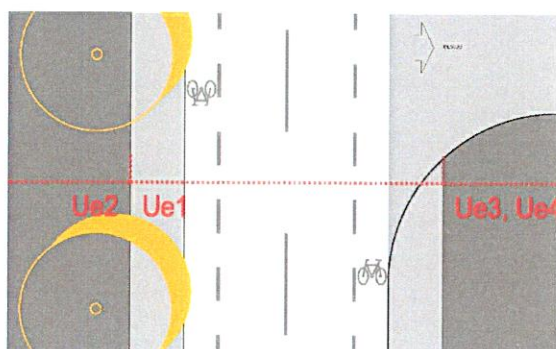
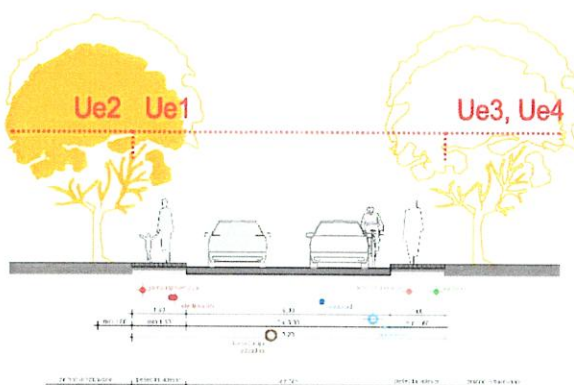
Namembnost oz. dejavnost	Število parkirnih mest (PM)
Trgovske stavbe	1 PM / 20 m ² BEP
Poslovne stavbe	1 PM / 30 m ² BEP
Tehnični pregledi motornih vozil	6 PM / stezo za pregled motornih vozil
Avtopralnica	5 PM / pralno mesto
Gostilne, restavracije, točilnice	1 PM / 4 sedeže + 1 PM / tekoči meter točilnega pulta oziroma minimalno 5PM

- Dimenzije parkirnih mest morajo ustrezati minimalnim pogojem glede na tip vozila in način organizacije parkirišča;
- Povožne površine morajo biti izvedene nepropustno, v asfaltni izvedbi oziroma tlakovane, obrobljene z robniki in opremljene z napravami za zaščito podtalnice pred pronicanjem škodljivih snovi (lovilci olj, ločitev padavinske in ostale kanalizacije). Površine za pešce so lahko tlakovane ali v asfaltni izvedbi.

Za urejanje ostalih površin in krajinske ureditve veljajo naslednji pogoji:

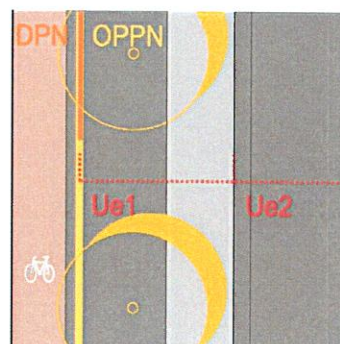
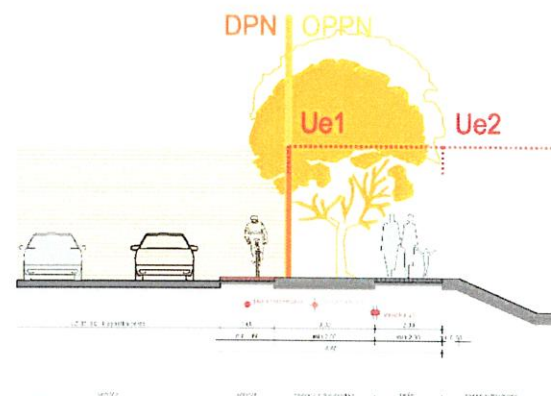
- višina urejenega terena ob načrtovanem objektu mora biti prilagojena najbližjim sosednjim zemljiščem;
- manjše nivojske razlike se uredijo s primernimi višinskimi premostitvami (klančinami, zidci, škarpami, ipd.), ki pa ne smejo predstavljati grajene ovire v sistemu peš in kolesarskih površin;
- ureditve okolice objektov v posamezni urejevalni enoti morajo biti oblikovno skladne;
- zasaditev okolice objektov naj temelji na rabi avtohtone vegetacije;
- vzdolž javnih poti se, znotraj gradbenih parcel objektov, zasadi visokodebelna drevesa;
- parkirišča naj se osenčijo z drevjem, zemljišče pod krošnjo dreves naj bo travnato ali peščeno oziroma tlakovano z mrežastimi tlakovci in ne polno tlakovano.

tipični profil ceste v Ue1



Datum izdelave geodetskega načrta: avgust 2017

tipični profil prometnih ureditev ob LZ 071351 Kopališka cesta



Slika 3: Prikaz prometnih ureditev – tipični prečni profil

4.4 Infrastrukturno urejanje območja OPPN

V območju OPPN je predvidena novogradnja naslednjih omrežij in naprav: elektroenergetsko, telekomunikacijsko, plinovodno, vodovodno, kanalizacijsko za odpadno vodo, kanalizacijsko za padavinsko vodo in omrežje javne razsvetljave. Prostori za zbiranje odpadkov so določeni v okviru vsake parcele za gradnjo.

V območju je dopustna uporaba vseh okoljsko sprejemljivih virov energije (plin, toplotne črpalke, sončna energija, ipd.). Dopustna je postavitev naprav za izkoriščanje obnovljivih virov energije za lastne potrebe.

Zaradi povečane prometne obremenitve so potrebne ureditve na Kopališki cesti in Krumperški ulici (priključki na njih, površine za pešce in kolesarje). Načrtovani posegi na obodnih cestah izven območja OPPN so naslednji:

- rekonstrukcija obstoječega priključka oziroma križišča JP571303 (Krumperška ulica) in LZ071351 (Kopališka cesta);
- preureditev obstoječega pločnika na južni strani LZ071351 (Kopališka cesta) v kolesarsko stezo širine 1,6 m in izvedba hodnika za pešce širine 2,0 m, ki sta med seboj ločena z zelenim drevorednim pasom minimalne širine 2,0 m;
- ureditev novega (začasnega – do končne izvedbe ureditev v ureditvenem območju D36) cestnega priključka JP571302 (Krumperška ulica) na JP571303 (Krumperška ulica).

Posegi in ureditve izven območja OPPN za potrebe priključevanja na javno vodovodno omrežje in omrežje javne kanalizacije:

- na območju OPPN se zgradi nov javni vod vodovoda NL DN100, ki se naveže na obstoječ javni vodovodni vod NL DN100 na vzhodu (JP571303 - Krumperška ulica) in na obstoječ javni vodovodni vod NL DN200 na zahodu (LZ071371 - Ihanska Cesta);
- za potrebe obravnavanega območja se zgradi nove javne kanalizacijske vode za komunalno odpadno vodo s traso, ki poteka v sklopu nove ceste (Ue1) in v sklopu Krumperške ulice, do mesta priključitve na novo predviden javni vod odpadne kanalizacije PVC 250 F ob severnem robu avtoceste, ki ga bo gradila Občina Domžale v skladu z Načrtom razvojnih programov.

Posegi in ureditve izven območja OPPN za potrebe priključevanja na elektroenergetsko omrežje:

- za napajanje predvidenih objektov v območju OPPN se zgradi nova transformatorska postaja 20/0,4 kV (TP). Nova TP se zgradi ob zahodnem robu ureditvenega območja OPPN, na delu parcele številka 1029, k.o. 1958-Brezovica;
- vključitev omenjene TP v SN omrežje se izvede s kabelsko kanalizacijo in vzankanjem novega 20 kV zemeljskega voda iz RTP 110/20 kV Domžale. Vključitev kabelske kanalizacije se izvede v kabelskem jašku ob severnem robu Kopališke ceste (KJ4).

Opredelitev stroškov za gradnjo gospodarske javne infrastrukture potrebne za izvedbo OPPN in njihova delitev, bo predmet programa opremljanja stavbnih zemljišč, ki ga bo Občinski svet obravnaval pri drugi obravnavi odloka o OPPN.

4.5 Ukrepi za ohranjanje narave, varstvo kulturne dediščine in trajnostno rabo naravnih dobrin

Na območju OPPN ni evidentiranih zavarovanih območij, naravnih vrednot, ekološko pomembnega območja ali posebnega varstvenega območja Natura 2000.

Na južnem robu ureditvenega območja OPPN se ohranja čim več obstoječih dreves in grmovna vegetacija, ki se dopolni z zasaditvami z avtohtonimi drevesnimi vrstami tega območja in s tem ohranja linijsko strukturo vegetacije.

Na območju OPPN ni evidentiranih območij in objektov varstva kulturne dediščine.

4.6 Ukrepi za zaščito pred naravnimi in drugimi nesrečami

Ureditveno območje OPPN ni erozivno in plazovito ter se ne nahaja znotraj poplavno ogroženih območij.

V obravnavanem območju se vse javne prometne površine načrtujejo tako, da omogočajo intervencijo v primeru naravnih in drugih nesreč. V območju je potrebno zgraditi ustrezno hidrantno omrežje.

4.7 Tridimenzionalne predstavitve zasnove območja OPPN

Na podlagi priporočil Odbora za prostor so se v fazi priprave predloga OPPN pripravile tudi tridimenzionalne predstavitve urbanistične zasnove območja OPPN, ki so prikazane na naslednjih tridimenzionalnih prikazih:



Slika 1: Tridimenzionalni prikaz zasnove območja OPPN – pogled iz zraka v smeri V-Z



Slika 2: Tridimenzionalni prikaz zasnove območja OPPN – pogled iz Kopališke ceste v smeri V-Z

5. ETAPNOST IZVEDBE

Objekti v območju OPPN se lahko gradijo etapno. Gradnja objektov v posamezni etapi lahko poteka sočasno z izgradnjo gospodarske infrastrukture, pri čemer je potrebno:

- pred ali sočasno z izdajo gradbenega dovoljenja za objekt posamezne etape pridobiti gradbeno dovoljenje za vso, z OPPN načrtovano, gospodarsko javno infrastrukturo potrebno za priključevanje posamezne etape;
- pred ali sočasno s pridobitvijo uporabnega dovoljenja za posamezni objekt mora biti pridobljeno uporabno dovoljenje za gospodarsko javno infrastrukturo na območju priključevanja objekta in le ta predana v upravljanje pristojnemu upravljavcu.

6. STROKOVNE PODLAGE

Pri pripravi OPPN so bile izdelane in upoštevane naslednje strokovne podlage:

- Idejna zasnova cestnega omrežja v območjih D29 in D36 Zaboršt v Domžalah, LUZ d.d., Verovškova 64, Ljubljana, št. projekta 5976, junij 2005
- Geotehnično poročilo o sestavi tal in pogojih temeljenja objektov v sklopu stanovanjskega naselja Zaboršt pri Domžalah (območje D29/1 - Brinje 1), Geoinženiring d.o.o., Dimičeva 14, Ljubljana, št. projekta 20-9483/12, oktober 2012
- Hidrogeološko poročilo o ponikalni sposobnosti tal na območju stanovanjskega naselja Zaboršt pri Domžalah, Geoinženiring d.o.o., Dimičeva 14, Ljubljana, št. projekta IG-2127, 19.10.2012
- Kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 Brinje 1, Provia d.o.o., Kranjska cesta 24, Naklo, št. elaborata PR410-STU-P, maj 2018

- Strokovna podlaga za preveritev načrtovanih objektov oziroma posegov na poplavnem območju, IZVRS Sektor za celinske vode, Dunajska 156, Ljubljana, št. projekta C001/18, marec 2018
- Odvod padavinske vode na delu Krumperške ceste v Domžalah, ob objektu Domžalska vrata, KONO-B d.o.o., Grablovičeva 30, Ljubljana, št. načrta 1646/16, februar 2016
- Strokovna podlaga za preveritev načrtovanih objektov oziroma posegov na poplavnem območju - dopolnitev, IZVRS Sektor za celinske vode, Dunajska 156, Ljubljana, št. projekta C001/18, april 2019
- Mikrosimulacija treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Brinje 1) – preveritev ureditve dveh novih krožišč, Provia d.o.o., Kranjska cesta 24, Naklo, št. elaborata PR410B-STU-P, avgust 2019

7. NADALJEVANJE POSTOPKA

Sprejet prostorski akt se objavi v Uradnem vestniku občine Domžale.

PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Domžale sprejme Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje »D29/1 Brinje 1«.

ŽUPAN

Toni Dragar



Na podlagi 55. do 61. Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2) in 20. člena Statuta Občine Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale, št. 9/11 – UPB2) je Občinski svet Občine Domžale na ___ seji dne _____ sprejel

ODLOK
O OBČINSKEM PODROBNEM PROSTORSKEM NAČRTU
ZA OBMOČJE »D29/1 BRINJE 1«

I.SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen
(predmet odloka)

S tem odlokom se sprejme občinski podrobni prostorski načrt za ureditveno območje D29/1 »Brinje 1« (v nadaljevanju: OPPN).

2. člen
(predmet OPPN)

(1) Predmet OPPN je celovita prostorska ureditev severovzhodnega dela ureditvenega območja D29/1 Brinje 1 in infrastrukturna ureditev objektov in naprav ureditvenega območja D29/1 Brinje 1.

(2) Prostorske ureditve severovzhodnega dela, ki se načrtujejo s tem OPPN so:

- Izgradnja trgovsko poslovnega objekta;
- izgradnja poslovnega objekta;
- izgradnja objekta za tehnični pregled motornih vozil in avtopralnice;
- izgradnja omrežja javnih cest za prometno opremljanje območja;
- ureditev prometnega priključevanja na lokalne ceste LZ 071351 Kopališka cesta in javno pot JP 571303 Krumperška ulica;
- rekonstrukcija dostopne javne poti JP 571303 Krumperška ulica na vzhodnem delu ureditvenega območja;
- ureditev komunalne in energetske infrastrukture območja;
- ureditvi peš in kolesarskih poti, parkirnih površin za obiskovalce ter zelenih in urbanih površin območja.

(3) Infrastrukturne ureditve objektov in naprav ureditvenega območja D29/1 Brinje 1, ki se načrtujejo s tem OPPN so:

- določitev infrastrukturnih koridorjev ureditvenega območja D29/1 Brinje 1 s prikazom priključevanja na LZ 071371 Ihanska cesta.

3. člen
(sestavni deli OPPN)

(1) OPPN vsebuje tekstualni del, grafični del in priloge.

- (2) Tekstualni del OPPN vsebuje:
- I. Splošne določbe
 - II. Območje OPPN
 - III. Opis prostorskih ureditev
 - IV. Rešitve načrtovanih objektov in površin ter pogoji in usmeritve za projektiranje in gradnjo
 - V. Zasnova projektnih rešitev in pogojev glede priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo in grajeno javno dobro
 - VI. Rešitve in ukrepi za varovanje okolja, ohranjanje narave, varstvo kulturne dediščine in trajnostno rabo naravnih dobrin
 - VII. Rešitve in ukrepi za obrambo in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, vključno z varstvom pred požarom
 - VIII. Načrt parcelacije
 - IX. Etapnost izvedbe prostorskih ureditev ter drugi posegi in zahteve za izvajanje OPPN
 - X. Velikost dopustnih odstopanj od funkcionalnih, oblikovalskih in tehničnih rešitev
 - XI. Prehodne in končne določbe
- (3) Grafični del OPPN obsega:
- List 1.0: Prikaz lege območja OPPN v prostoru; merilo 1:2000
- List 2.1: Območje podrobnega načrta z obstoječim parcelnim stanjem, gospodarsko javno infrastrukturo in grajeno javno dobro; merilo 1:1000
- List 2.2: Območje podrobnega načrta z obstoječim parcelnim stanjem, gospodarsko javno infrastrukturo in grajeno javno dobro ter prikazom območja posega v DPN, merilo 1:1000
- List 2.3: Območje podrobnega načrta s prikazom posega na prikazu katastrskega stanja iz časa uveljavitve lokacijskega načrta in seznamom parcel, merilo 1:1000
- List 3.1: Prikaz umestitve načrtovane ureditve v prostor; merilo 1:1000
- List 3.2: Prikaz umestitve načrtovane ureditve v prostor – prerezi (tipični profil ceste v Ue1 in tipični profil prometnih ureditev ob LZ 071351 - Kopališka cesta); merilo 1:100
- List 3.3: Predlog prostorske ureditve; merilo 1:1000
- List 4.0: Prikaz ureditev glede poteka omrežij in priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo ter grajeno javno dobro; merilo 1:1000
- List 5.1: Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji na digitalnem orto-foto posnetku; merilo 1:2000
- List 5.2: Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji, ureditev, potrebnih za varovanje okolja, naravnih virov, ohranjanje narave, obrambo ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, vključno z varstvom pred požarom; merilo 1:1000
- List 5.3: Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji - območja varstva pred hrupom; merilo 1:1000
- List 5.4: Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji – območje posega v DPN, merilo 1:1000
- List 5.5: Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji – območje posega v DPN na katastrskem stanju iz časa uveljavitve lokacijskega načrta in seznamom parcel, merilo 1:1000
- List 6.0: Načrt parcelacije s prikazom javnih površin; merilo 1:1000
- (4) Priloge OPPN so:
- sklep o pričetku OPPN,
 - izvleček iz nadrejenega prostorskega akta,

- prikaz stanja prostora,
- strokovne podlage na katerih temeljijo rešitve,
- smernice in mnenja nosilcev urejanja prostora,
- odločba, da postopek celovite presoje vplivov na okolje (CPVO) ni potreben,
- obrazložitev in utemeljitev OPPN,
- povzetek za javnost.

II.OBMOČJE OPPN

4. člen

(obseg območja OPPN)

- (1) Ureditveno območje D29/1 Brinje 1 se nahaja v naselju Zaboršt in obsega površine med Kopališko cesto na severu, Krumperško ulico na vzhodu, lhansko cesto na zahodu in območjem namenjenim gospodarskim dejavnostim in avtocesti na jugu.
- (2) Območje prostorskih ureditev, določeno s tem OPPN, je del ureditvenega območja z oznako D29/1 Brinje 1 in obsega njen severovzhodni del z zemljiškimi parcelami 1023/1-del, 1024/1, 1025/1, 1025/3, 1025/6, 1025/7, 1026/2-del, 1028/1, 1028/2, 1028/6, 1029-del, 1032-del, 1033, 1122/8, 1123/4-del, 1123/5-del, 1125/1-del, 1423/17-del, 1423/23-del, 1423/25-del, 1423/27-del, vse k.o. 1958-Brezovica in 4318/2, 4318/6-del, 4324/1-del, vse k.o. 1959-Domžale.
- (3) Območje prostorskih ureditev, določeno s tem OPPN, meri 2,06 ha in je natančno določeno v grafičnem delu.

5. člen

(urejevalne enote)

- (1) Območje prostorskih ureditev, določeno s tem OPPN, je razdeljeno na urejevalne enote (v nadaljevanju Ue), kot sledi:
 - Ue1 – območje javnih cest in javnih površin;
 - Ue2 – območje trgovsko poslovnega objekta;
 - Ue3 – območje poslovnega objekta;
 - Ue4 – območje objekta za tehnični pregled motornih vozil in avtopralnice.
- (2) Urejevalne enote so prikazane v grafičnem delu na listu številka 2.

III.OPIS PROSTORSKIH UREDITEV

6. člen

(funkcija in oblikovanje območja prostorskih ureditev, določenega s tem OPPN)

- (1) Območje prostorskih ureditev, določeno s tem OPPN, je namenjeno poslovnim, trgovskim in storitvenim dejavnostim, kar vključuje izgradnjo novih objektov, ureditev pripadajočih površin za njihovo rabo, krajinske ureditve in ureditev gospodarske infrastrukture.
- (2) Pri urbanističnem oblikovanju območja je potrebno upoštevati gradbeno linijo in gradbene meje, določene v grafičnem delu, ter slediti smerem, ki jih podajajo načrtovane prometne ureditve. Z oblikovanjem novo načrtovanih objektov naj se z arhitekturnimi elementi, tlorisi in višinskimi gabariti poudari stavbni niz ob Kopališki cesti.
- (3) Zunanje površine je potrebno oblikovati skladno namenu, brez grajenih ovir. Potrebno je

oblikovati robove območja prostorskih ureditev, določenim s tem OPPN, s priključki na obstoječe omrežje javnih cest, priključki na obstoječe pešceve in kolesarske površine oziroma poti.

7. člen

(vplivi in povezave prostorskih ureditev s sosednjimi območji)

- (1) Območje prostorskih ureditev, določeno s tem OPPN, na severni strani meji na območje državnega prostorskega načrta »Lokacijski načrt za avtocesto na odseku Blagovica – Šentjakob« (v nadaljevanju: DPN).
- (2) V območju prostorskih ureditev, določenim s tem OPPN, se z novimi ureditvami v sklopu urejevalne enote Ue1 vzpostavlja novo omrežje javnih cest, ki se z rekonstruiranim priključkom javne poti JP 571303 (Krumperška ulica), poveže na lokalno cesto LZ 071351 (Kopališka cesta) in na preostalem delu ureditvenega območja z dvema novima priključkoma na lokalno cesto LZ 071371 (Ihanska cesta).
- (3) Z ureditvijo površin za peš in kolesarski promet se območje prostorskih ureditev, določeno s tem OPPN, poveže s sosednjimi območji, zelenimi in rekreativnimi površinami (Šumberk) in v okviru povezav območij na pot ob Kamniški Bistrici.

8. člen

(posegi izven območja prostorskih ureditev, določenim z OPPN)

- (1) Posegi izven območja prostorskih ureditev, določenim z OPPN, so dopustni za potrebe gradnje gospodarske in prometne infrastrukture, za potrebe priključevanja območja in za vzpostavitev povezav s sosednjimi območji. Posegi so dopustni s soglasjem upravljavca posamezne infrastrukture in so prikazani v grafičnem delu.
- (2) Območje prostorskih ureditev, določeno z OPPN, se preko Krumperške ulice (JP 571303) priključuje na križišče s Kopališko cesto (LZ 071351), ki bo zaradi prostorskih ureditev v delu rekonstruirano.
- (3) Ob Kopališki cesti (LZ 071351), ki je na tem odseku del ureditev DPN, se obstoječ pločnik preuredi ter vzpostavi nova kolesarska steza, zelenica z drevoredom in hodnik za pešce.
- (4) Posegi izven območja prostorskih ureditev, določenega z OPPN, so dopustni tudi za potrebe ureditve 20 kV zemeljskega izvoda iz RTP 110/20 kV Domžale z vzankanjem predvidene TP, v skladu s pogoji 18. člena tega odloka, in za potrebe ureditve odvoda padavinskih oziroma odpadnih vod območja, v skladu s pogoji 23. člena tega odloka.

9. člen

(javne in druge skupne površine)

- (1) Javne površine v območju prostorskih ureditev, določene z OPPN, so površine cest ter ureditve ob južnem robu Kopališke ceste v urejevalni enoti Ue1.
- (2) Razmejitev javnih površin je prikazana v grafičnem delu na listu številka 6.

10. člen

(dopustne dejavnosti)

V območju prostorskih ureditev, določenim s tem OPPN, so dopustne naslednje osnovne dejavnosti: trgovske, poslovne in storitvene dejavnosti (trgovina, tehnični pregledi motornih vozil in avtopralnice, okoljske dejavnosti, energetika ipd.).

11. člen

(vrste dopustnih gradenj in objektov)

- (1) V območju prostorskih ureditev, določenim z OPPN, so dopustne:
 - gradnje novih objektov;
 - nadzidave in dozidave objektov;
 - rekonstrukcije objektov;
 - odstranitve objektov;
 - gradnje nezahtevnih in enostavnih objektov na gradbenih parcelah osnovne stavbe, ki služijo dejavnostim na teh parcelah oziroma teh dejavnosti ne ovirajo.
- (2) V skladu s predpisi o enotni klasifikaciji vrst objektov so v območju prostorskih ureditev, določenim z OPPN, dopustne gradnje naslednjih stavb:
 - trgovskih stavb;
 - poslovnih stavb,
 - drugih upravnih in pisarniških stavb;
 - stavb za storitvene dejavnosti.
- (3) Na celotnem območju OPPN so dopustne gradnje infrastrukture potrebne za delovanje načrtovanega območja.
- (4) V skladu s predpisi o enotni klasifikaciji vrst objektov so v območju prostorskih ureditev, določenim z OPPN, dopustne gradnje naslednjih nezahtevnih in enostavnih objektov:
 - zbirnih mest za komunalne odpadke;
 - nadstreškov (npr. kolesarnic, senčnic ipd.);
 - komunalnih priključkov;
 - urbane opreme;
 - prefabrikatov kot enostavnih objektov;
 - naprav za izkoriščanje obnovljivih virov energije za lastne potrebe.
- (5) Gradnje malih čistilnih naprav in greznic niso dopustne.
- (6) Dopustne so tudi gradnje drugih objektov, če so le ti nujni za delovanje območja OPPN ter jih je mogoče umestiti na območja predvidena za gradnjo pod drugimi pogoji tega odloka. Takšni objekti ne smejo imeti večjega vpliva na okolje in gospodarsko javno infrastrukturo, kot objekti, ki so v območju OPPN že dopustni.
- (7) Industrijske stavbe in skladišča v območju niso dopustna.

IV. REŠITVE NAČRTOVANIH OBJEKTOV IN POVRŠIN TER POGOJI IN USMERITVE ZA PROJEKTIRANJE IN GRADNJO

12. člen

(merila, pogoji in usmeritve za umeščanje, načrtovanje in oblikovanje objektov,)

- (1) Umestitev stavb na gradbenih parcelah je regulirana z gradbeno linijo in gradbenimi mejami v državnem koordinatnem sistemu. Gradbena linija je črta, na katero morajo biti z enim robom postavljene novozgrajene oziroma načrtovane stavbe. Gradbena meja je črta, ki je novozgrajene oziroma načrtovane stavbe ne smejo presegati, lahko pa se jo dotikajo. Gradbena linija in gradbene meje so prikazane v grafičnem delu na listu številka 3.1 in 6.
- (2) Stavbe morajo biti orientirane tako, da so stranice osnovnih kubusov stavb vzporedne s

pripadajočimi gradbenimi mejami. Določilo ne velja za dele urejevalnih enot, kjer gradbene meje nimajo pravilne geometrijske oblike (med seboj niso pravokotne).

(3) Fasadne ploskve osnovnih volumnov stavb morajo biti med seboj pravokotne. Osnovnemu volumnu stavbe se lahko odvzema ali dodaja nove volumne po enakem pravilu. Dopustna je členitev fasade izven prej navedenega pravila v skupni površini do 25% posamezne fasadne ploskve. Izbrani fasadni materiali morajo odražati poslovni namen stavbe.

(4) Minimalna višinska kota pritličja stavbe v posamezni urejevalni enoti je:

- v Ue2 (Trgovsko poslovni objekt) 296,00 m.n.v.;
- v Ue3 (Poslovni objekt) 296,00 m.n.v.;
- v Ue4 (Tehnični pregledi) 295,70 m.n.v..

(5) Podkletitev objektov je dopustna na način, da so preprečeni morebitni škodljivi vplivi visokih voda in talne vode. Kletne etaže lahko presegajo regulacijske črte in lahko segajo največ do roba območja urejevalne enote.

(6) Ograje morajo biti na strani, ki meji na javno površino, umaknjene najmanj 1,0 m v parcelo. Ostale ograje so lahko postavljene na parcelno mejo, če oba lastnika s tem soglašata. Če lastnika ne soglašata, mora biti ograja od sosednjega zemljišča oddaljena najmanj 0,5 m.

(7) Ostali enostavni in nezahtevni objekti, ki niso stavbe, morajo biti:

- od sosednje parcelne meje oddaljeni najmanj 0,5 m, s soglasjem sosedu pa lahko segajo do parcelne meje;
- od meje parcele gospodarske javne infrastrukture odmaknjeni najmanj 1,5 m.

(8) Gradbene meje ne veljajo za gradnjo gospodarske javne infrastrukture in priključkov nanjo.

(9) Z oblikovanjem fasad stavb ob javnih površinah naj se zagotovi kakovosten izgled območja. Oblikovanje in horizontalna ter vertikalna členitev fasad ter strukturiranje fasadnih odprtin in drugih fasadnih elementov naj bo enostavno in v posamezni urejevalni enoti poenoteno.

(10) Barve fasad naj bodo v pastelnih ali sivih tonih.

(11) Faktor zazidanosti gradbene parcele (FZ) je razmerje med zazidano površino in celotno površino gradbene parcele. Največji dopustni faktor zazidanosti je 0,5.

(12) Dopustna višina stavb, merjeno od nivoja urejenega terena ob stavbi, je od 8 do 12 m, dopustna etažnost stavb do P+2. Višina venca stavb, postavljenih v gradbeno linijo (Kopališka cesta), ne sme biti nižja od višine venca obstoječe stavbe na parceli št. 1025/2 k.o. Brezovica, pri čemer morajo biti strešine skrite za vencem. Maksimalna višina enostavnih in nezahtevnih objektov je 6 m.

(13) Delež zelenih površin (DZP) v območju je delež površin gradbene parcele, namenjene zelenim ureditvam, ki ne služijo prometnim površinam objekta. V celotnem območju je treba zagotoviti 20% zelenih površin na raščenem terenu, pri čemer mora na posamični gradbeni parceli zagotovljen minimalno 15% zelenih površin na raščenem terenu.

(14) Enostavni in nezahtevni objekti naj z velikostjo, umestitvijo v prostor, konstrukcijo, materiali ter drugimi oblikovnimi značilnostmi, v prostoru ne izstopajo.

(15) Strehe stavb v posamezni urejevalni enoti morajo biti enotno oblikovane. Naklon strešine ni določen, dopustne so tudi ravne strehe.

(16) Sončni zbiralniki ne smejo presegati slemena streh in morajo biti postavljeni poravnano s strešino oziroma skriti za fasadnim vencem.

13. člen

(merila, pogoji in usmeritve za projektiranje in gradnjo javnih cest)

- (1) Urejevalna enota Ue1 predstavlja površine obstoječih in načrtovanih javnih cest.
- (2) Tipični prečni profil LZ 071351 - Kopališka cesta se na odseku med stacionažo 710 m in stacionažo 940 m preuredi tako, da se ob južnem robu izvede kolesarska steza širine 1,6 m, zelenica z drevoredom minimalne širine 2,0 m in hodnik za pešce širine 2,0 m.
- (3) Tipični prečni profil novo načrtovane ceste se zagotovi v širini minimalno 9,2 m (dvosmerno vozišče širine 6,0 m z obojestranskim pločnikom širine 1,6 m). Niveleta ceste se prilagodi obstoječim cestam (JP 571303 - Krumperška ulica in LZ 071371 - Ihanska cesta) na katere se naveže.
- (4) Na novo načrtovani cesti se predvidi omejitev hitrosti 30 km/h. Cesta se opremi s talnimi označbami »kolesar na vozišču«.
- (5) Tipični profil ceste v Ue1 in tipični profil prometnih ureditev ob LZ 071351 - Kopališka cesta je prikazan v grafičnem delu na listu številka 3.2.

14. člen

(merila, pogoji in usmeritve za parkiranje, interventne in manipulativne površine)

- (1) Potrebne manipulativne, parkirne in interventne površine morajo biti zagotovljene znotraj gradbenih parcel objektov.
- (2) Glede na namembnost stavbe oziroma dejavnost je treba pri izračunu in projektiranju parkirnih mest v okviru gradbene parcele upoštevati naslednje minimalno število parkirnih mest (v nadaljevanju PM):

Namembnost oz. dejavnost	Število parkirnih mest (PM)
Trgovske stavbe	1 PM / 20 m ² BEP
Poslovne stavbe	1 PM / 30 m ² BEP
Tehnični pregledi motornih vozil	6 PM / stezo za pregled motornih vozil
Avtopralnica	5 PM / pralno mesto
Gostilne, restavracije, točilnice	1 PM / 4 sedeže + 1 PM / tekoči meter točilnega pulta oziroma minimalno 5PM

- (3) V primeru skupnega parkirišča za objekte z različnimi dejavnostmi se upošteva največje potrebe po istočasnem parkiranju.
- (4) Parkirno mesto mora biti najmanj dimenzij 2,5 x 5,0 m v primeru parkiranja pravokotno na os vozišča oziroma dimenzij 2,0 x 6,0 m, z varovalnim pasom 0,5 m, v primeru vzdolžnega parkiranja. Umestitev parkirnih mest za tovorna vozila ni dopustna.
- (5) Povožne površine morajo biti izvedene nepropustno, v asfaltni izvedbi oziroma tlakovane, obrobene z robniki in opremljene z napravami za zaščito podtalnice pred pronicanjem škodljivih snovi (lovilci olj, ločitev padavinske in ostale kanalizacije). Površine za pešce so lahko tlakovane ali v asfaltni izvedbi.

15. člen

(merila, pogoji in usmeritve za ureditev ostalih površin in krajinske ureditve)

Za urejanje ostalih površin in krajinske ureditve veljajo naslednji pogoji:

- višina urejenega terena ob načrtovanem objektu mora biti prilagojena najbližjim sosednjim zemljiščem;
- morebitne manjše nivojske razlike se uredijo s primernimi višinskimi premostitvami (klančinami, zidci, škarpami, ipd.), ki pa ne smejo predstavljati grajene ovire v sistemu peš in kolesarskih površin;
- ureditve okolice objektov v posamezni urejevalni enoti naj bodo oblikovno skladne;
- zasaditev okolice objektov naj temelji na rabi avtohtone vegetacije;
- vzdolž javnih poti se, znotraj gradbenih parcel objektov, zasadi visokodebelna drevesa. Zasaditev je prikazana v grafičnem delu na listu številka 3.1;
- parkirišča naj se osenčijo z drevjem, zemljišče pod krošnjo dreves naj bo travnato ali peščeno oziroma tlakovano z mrežastimi tlakovci in ne polno tlakovano.

V.ZASNOVA PROJEKTHNIH REŠITEV IN POGOJI GLEDE PRIKLJUČEVANJA OBJEKTOV NA GOSPODARSKO JAVNO INFRASTRUKTURO IN GRAJENO JAVNO DOBRO

16. člen

(zasnova projektnih rešitev gospodarske javne infrastrukture)

Potek obstoječega in s tem OPPN načrtovanega omrežja gospodarske javne infrastrukture je prikazan v grafičnem delu na listu številka 4.

17. člen

(prometna infrastruktura)

- (1) Za potrebe prometnega priključevanja in prometnih ureditev na območju OPPN se zgradi nova javna cesta, rekonstruira JP 571303 - Krumperška ulica, rekonstruira oziroma dogradi križišče lokalnih cest LZ 071351 – Kopališka cesta in JP 571303 - Krumperška ulica ter dogradi prečni profil LZ 071351 - Kopališka cesta, kot določa 13. člen.
- (2) Območje OPPN se napaja iz JP 571303 - Krumperška ulica, na katero se naveže novo predvidena javna cesta, v skladu z grafičnim delom.
- (3) Razporeditev prometnih površin, elementi cest (širine, ustrezni radiji, odmiki od objektov) in izbrana konstrukcija morajo zagotavljati nemoten dostop interventnih vozil (požar, rušitve), vozil za odvoz komunalnih odpadkov in vozil zimske službe.
- (4) Pri dovozi do stavb, ekoloških otokov in prostorov za odlaganje smeti se uredijo spuščeni robniki.
- (5) Prometne ureditve območja OPPN se izvede tako, da v naslednjih etapah omogočajo navezavo na obstoječe omrežje javnih cest (severni in južni priključek na LZ 071371 - Ihanska cesta) in s tem prometno napajanje celotnega ureditvenega območja D29/1. Etapnost je prikazana v grafičnem delu na listu številka 5.1.
- (6) Gradnja in rekonstrukcija objektov ter izvajanje kakršnihkoli del na pripadajočih zemljiščih v varovalnem pasu AC je dopustna le s soglasjem DARS d.d..
- (7) Postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje v območju državne ceste je, skladno z 78. členom Zakona o cestah, prepovedano.

18. člen

(elektroenergetsko omrežje)

- (1) Na vzhodnem delu ureditvenega območja OPPN, v sklopu Krumperške ulice, poteka

obstoječi srednje napetostni (SN) podzemni vod. Obstoječe omrežje se ohranja.

(2) Za napajanje predvidenih objektov v območju OPPN se zgradi nova transformatorska postaja 20/0,4 kV (TP). Nova TP se zgradi ob zahodnem robu ureditvenega območja OPPN, na delu parcele številka 1029, k.o. 1958-Brezovica, v montažni izvedbi, kot samostojni objekt z zagotovljenim stalnim dostopom za osebna vozila in gradbeno mehanizacijo. Opremljena mora biti z ustreznimi SN bloki in nizko napetostnimi (NN) razdelilniki, ki bodo zadostili potrebam odjemalcev.

(3) Vključitev omenjene TP v SN omrežje se izvede preko novega 20 kV zemeljskega voda tipiziranega prereza (Al 3x240 mm²). TP mora biti prehodne izvedbe, s čimer bo omogočeno vzankanje v 20 kV zemeljski izvod iz RTP 110/20 kV Domžale. Vključitev kabelske kanalizacije se izvede v kabelskem jašku (KJ) 4.

(4) NN blok nove TP mora biti dimenzioniran v skladu s Tipizacijo Elektro Ljubljana d.d..

(5) Za potrebe novih ureditev se, v sklopu urejevalne enote Ue1, zgradi podzemno nizko napetostno omrežje. NN priključni vodi se izvedejo v podzemni izvedbi ustreznega prereza.

(6) Vsi predvideni zemeljski vodi na območju OPPN se uvlečejo v njim namenjeno kabelsko kanalizacijo s kabelskimi jaški ustreznih dimenzij.

(7) V priključno merilne kabelske omarice predvidenih objektov se vgradi prenapetostne odvodnike razreda 1 z ustrežno ozemljitvijo, za katero je potrebno izvesti kontrolne meritve.

(8) Po celotni trasi priključnih nizkonapetostnih zemeljskih vodov je potrebno položiti ozemljitveni valjanec Fe-Zn 4 x 25 mm.

(9) Pred projektiranjem je potrebno predviden potek NN in SN vodov ter število zaščitnih PVC cevi uskladiti s podjetjem Elektro Ljubljana d.d. na lokaciji DE Ljubljana okolica, Podrečje 48, 1230 Domžale (ELJ).

19. člen

(plinovodno omrežje)

(1) Po severnem in vzhodnem robu območja OPPN, poteka obstoječ distribucijski vod plinovodnega omrežja, nazivnega premera od DN 32 do vključno DN 63, namenjen oskrbi obstoječih stavb, ki se nahajajo v območju urejanja D34, na vzhodni strani in stavbe 1958-613 na parceli številka 1025/2 k.o. 1958-Brezovica, na zahodni strani. Obstoječe omrežje se ohranja.

(2) Na območju OPPN je dopustna gradnja oziroma dograditev distribucijskega plinovodnega omrežja.

20. člen

(telekomunikacijsko in kabelsko omrežje)

(1) Vzdolž vzhodnega (Krumperška ulica) in severnega roba (Kopališka cesta) območja OPPN potekajo obstoječi telekomunikacijski vodi, ki se ohranjajo.

(2) Na območju OPPN je dopustna gradnja oziroma dograditev telekomunikacijskega omrežja.

21. člen

(vodovod)

(1) Ob vzhodnem robu območja OPPN poteka javni vodovodni vod NL DN 100, preko severovzhodnega dela območja OPPN pa javni vodovodni vod PE 110. Obstoječe omrežje se ohranja.

(2) Na območju OPPN se zgradi nov javni vod vodovoda NL DN 100, ki se naveže na obstoječ

javni vodovodni vod NL DN 100 na vzhodu (Krumperška ulica) in na obstoječ javni vodovodni vod NL DN 200 na zahodu (lhanska Cesta). Investitor mora predložiti projekt izgradnje javnega vodovoda v pregled upravljavcu javnega vodovoda in pridobiti soglasje k projektnim rešitvam.

(3) Odmike javnega vodovoda od ostalih komunalnih vodov je potrebno izvesti v skladu s Pravilnikom o tehnični izvedbi in uporabi objektov in naprav javnega vodovoda (Uradni Vestnik Občine Domžale, št. 15/06).

(4) Objekti v ureditvenem območju OPPN se bodo priključevali na novozgrajeni vodovod, vsak s svojim samostojnim priključkom in odjemnim mestom. Zunanji vodomerni jaški morajo biti locirani na gradbeni parceli pripadajoči posameznemu objektu, čim bližje javnemu vodovodu.

(5) Vodovodni priključki morajo biti zaključeni z vodomernimi jaški, ki morajo biti locirani na gradbeni parceli načrtovanega objekta, čim bližje javnemu vodovodu in stalno dostopni. V projektni dokumentaciji morajo biti navedene dimenzije priključkov in obračunskih vodomeroev.

(6) Za priključitev objektov na javno vodovodno omrežje je potrebno pridobiti soglasje za priključitev, ki ga je možno izdati, ko bo javni vodovod zgrajen in predan upravljavcu vodovoda v upravljanje.

(7) Na vodovodnem omrežju ni dopustno postavljati objektov in ograj. Zagotovljeni morajo biti predpisani odmiki od vodov.

22. člen

(hidrantno omrežje)

(1) Za potrebe gašenja požara se na vodovodno omrežje vgradijo nadzemni hidranti lomljive izvedbe. Interno hidrantno omrežje mora biti krožno povezano in vezano na javni vod za odjemnim mestom.

(2) Najmanjša razdalja hidranta od objekta znaša 5,0 m, največja pa 80,0 m. Hidranti so lahko medsebojno oddaljeni največ 80,0 m. Natančno razmestitev hidrantov, potrebno količino vode in druge rešitve v zvezi z varstvom pred požarom se določi v projektu za pridobitev gradbenega dovoljenja.

23. člen

(odpadna kanalizacija)

(1) Na območju OPPN ni obstoječega kanalizacijskega omrežja.

(2) Za potrebe obravnavanega območja se zgradi nove javne kanalizacijske vode za komunalno odpadno vodo s traso, ki poteka v sklopu nove ceste (Ue1) in v sklopu Krumperške ulice, do mesta priključitve na novo predviden javni vod odpadne kanalizacije PVC 250 F ob severnem robu avtoceste, ki ga bo gradila Občina Domžale v skladu z Načrtom razvojnih programov. Investitor mora predložiti projekt izgradnje javne kanalizacije v pregled upravljavcu javne kanalizacije in pridobiti soglasje k projektnim rešitvam.

(3) Odmike javne kanalizacije od ostalih komunalnih vodov je potrebno izvesti v skladu s Pravilnikom o tehnični izvedbi in uporabi objektov in naprav javne kanalizacije (Uradni Vestnik Občine Domžale, št. 15/06).

(4) Odpadna kanalizacija iz vseh načrtovanih objektov v območju OPPN se priključi na novo kanalizacijsko omrežje v območju javnih cest. V projektni dokumentaciji morajo biti navedene dimenzije hišnih kanalizacijskih priključkov in revizijskih jaškov, ki morajo biti locirani na gradbeni parceli posameznega objekta, čim bližje javnemu vodu kanalizacije.

(5) Kanalizacija mora biti projektirana vodotesno, iz atestiranih materialov, vključno z

revizijskimi jaški in priključki.

(6) Odpadne komunalne vode iz kletnih prostorov je potrebno s črpanjem speljati v zunanji revizijski jašek.

(7) Skladno z veljavnimi uredbami, morajo biti vse odpadne vode pred iztokom v javno kanalizacijo očiščene do take stopnje, da mejne vrednosti parametrov odpadnih voda ne presegajo dopustnih.

(8) Za priključitev objektov na javno kanalizacijsko omrežje je potrebno pridobiti soglasje za priključitev, ki ga je možno izdati, ko bo javni kanalizacijski vod zgrajen in predan v upravljanje upravljavcu javne kanalizacije.

(9) Na kanalizacijskem omrežju ni dopustno postavljati objektov in ograj.

24. člen

(padavinska kanalizacija)

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

(2) Padavinske vode iz strešnih površin se speljejo v ponikalna polja preko peskolovov, iz utrjenih, povoznih površin pa preko lovilcev bencina in olj. Ponikanje se zagotavlja ločeno po objektih v sklopu gradbene parcele posameznega objekta oziroma združeno za več objektov v sklopu posamezne urejevalne enote.

(3) V območju oziroma bližini križišča lokalne ceste LZ 071351 – Kopališka cesta, lokalne krajevne ceste LK 071591 – Zaboršt (Krumperška ulica) in javne poti JP 571301 – Krumperška ulica je potrebno za odvod padavinskih vod izvesti nov preboj pod lokalno cesto LZ 071351 – Kopališka cesta, tako da bodo padavinske vode iz lokalne krajevne ceste LK 071591 – Zaboršt (Krumperška ulica) in javne poti JP 571174 – Zaboršt (del Krumperške ulice) preko območja OPPN ponikale v predvidenih ponikalnicah (ponikalno polje) na območju OPPN. Potrebno je upoštevati projekt za izvedbo, KONO-B d.o.o., št. 1646/16, februar 2016.

(4) Za izvedbo padavinske kanalizacije se predvidi uporaba vodotesnih cevi in tipskih revizijskih jaškov. Sistem čiščenja padavinskih vod s cest in utrjenih površin je lahko centralen (za zadrževalnikom) ali s posameznimi lovilci olj. Lovilci olj morajo biti skladni s standardom SIST EN 858-2.

(5) Padavinske vode z objektov in pripadajočih površin območja OPPN ne smejo biti speljane v naprave za odvodnjavanje AC in njenega cestnega sveta. Izvedba odvodnjavanja in novo načrtovane ureditve ne smejo poslabšati ali ogroziti obstoječega sistema odvodnjavanja AC.

25. člen

(javna razsvetljava)

(1) V območju OPPN ni obstoječega omrežja javne razsvetljave. Obstoječe omrežje javne razsvetljave poteka ob severnem robu ureditvenega območja OPPN v sklopu LZ 071351 - Kopališka cesta.

(2) Del trase obstoječega omrežja javne razsvetljave, ki poteka po južnem robu Kopališke ceste, se prestavi južneje oziroma uskladi s traso nove kolesarske steze, zelenice z drevoredom in hodnika za pešce v sklopu Ue1.

(3) Novo omrežje javne razsvetljave ureditvenega območja OPPN se zgradi ob vseh javnih cestah v sklopu urejevalne enote Ue1.

(4) Omrežje se napaja iz nizkonapetostne zanke, ki je vodena v ali tik ob cesti. Predvidi se

uporaba drogov za svetilke višine do 6,0 m, opremljenih z modernimi svetlobnimi telesi in napajanjem reguliranim preko sistema, ki dopušča časovno regulacijo in večstopenjsko intenzivnost osvetlitve.

26. člen (ogrevanje)

Dopustna je uporaba vseh okoljsko sprejemljivih virov energije (plin, toplotne črpalke, sončna energija, ipd.).

27. člen (ravnanje s komunalnimi odpadki)

- (1) Prostor za odlaganje oziroma odvoz komunalnih odpadkov morajo biti urejeni v nivoju dovozne ceste (Ue1), brez dvignjenih robnikov, primerno utrjeni in dostopni smetarskim vozilom.
- (2) Slepe ceste morajo imeti zagotovljena obračališča za smetarska vozila.

VI. REŠITVE IN UKREPI ZA VAROVANJE OKOLJA, OHRANJANJE NARAVE, VARSTVO KULTURNE DEDIŠČINE IN TRAJNOSTNO RABO NARAVNIH DOBRIN

28. člen (ohranjanje narave)

- (1) Na ureditvenem območju OPPN ni evidentiranih zavarovanih območij, naravnih vrednot, ekološko pomembnega območja ali posebnega varstvenega območja Natura 2000.
- (2) Na južnem robu ureditvenega območja OPPN se ohrani čim več obstoječih dreves in grmovna vegetacija, ki se dopolni z zasaditvami z avtohtonimi drevesnimi vrstami tega območja in s tem ohranja linijsko strukturo vegetacije.
- (3) Pri novih linijskih zasaditvah ob javnih cestah in objektih je potrebno izbrati avtohtone drevesne in grmovne vrste. Upoštevati je treba omejitve vnosa rastlin, rastlinskih proizvodov in nadzorovanih predmetov, s katerimi se lahko prenašajo škodljivi organizmi, ki pomenijo nevarnost za zdravstveno varstvo rastlin, v skladu s predpisi s področja zdravstvenega varstva rastlin.
- (4) Zaradi varstva biotske raznovrstnosti na širšem območju OPPN se na območje ne sme navažati zemlje, ki vsebuje dele invazivnih tujerodnih rastlinskih vrst. Ogolele površine se takoj po končanih zemeljskih delih ozeleni s travnimi mešanicami, ki vsebujejo semena avtohtonih vrst in še najmanj tri leta po končanih delih spremlja morebiten pojav tujerodnih vrst, ki se jih nemudoma v celoti (s koreninami) odstrani in uniči.

29. člen (ohranjanje kulturne dediščine)

Na območju OPPN ni evidentiranih območij in objektov varstva kulturne dediščine.

30. člen (tla in podzemne vode)

- (1) Med običajnim obratovanjem na območju OPPN ne bo pomembnih vplivov na tla.
- (2) Sestavni del projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja za vse stavbe na območju

OPPN je preveritev stanja in vplivov načrtovane gradnje na tla in podzemne vode (geološko in hidrološko poročilo) ter določitev morebitnih ukrepov.

(3) Padavinske vode iz obravnavanega območja je potrebno ponikati, pri čemer morajo biti ponikovalna polja locirana izven povoznih in manipulativnih površin.

(4) Pred uporabo cevovodov za odpadno vodo je potrebno preveriti vodotesnost internega kanalizacijskega omrežja s standardiziranimi postopki.

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

(6) V času gradnje je investitor dolžan zagotoviti stroge varstvene ukrepe in nadzor ter tako organizacijo na gradbišču, da bo preprečeno onesnaženje voda, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. V primeru nezgod je treba zagotoviti takojšnje ukrepanje za to usposobljenih delavcev.

(7) Vsi posegi v prostor morajo biti načrtovani tako, da se ne poslabšuje stanje voda, da se omogoča varstvo pred škodljivim delovanjem voda, da se zagotavlja ohranjanje naravnih procesov, naravnega ravnovesja vodnih in obvodnih ekosistemov ter varstvo naravnih vrednot in območij, varovanih po predpisih o ohranjanju narave, kar mora biti v projektni dokumentaciji ustrezno prikazano in dokazano.

31. člen

(zrak)

(1) Pri načrtovanju objektov v območju OPPN je potrebno upoštevati predpise o učinkoviti rabi energije v objektih.

(2) V času gradnje je treba izvajati naslednje omilitvene ukrepe:

- vlaženje in škropljenje tistih površin, ki bi lahko povzročale emisije prahu v okolje (npr. transportne poti, druge odkrite površine, gradbeni materiali, ravnanje z odpadki);
- pokrivanje tovornjakov pri odvozu gradbenih odpadkov;
- čiščenje tovornih vozil in gradbene mehanizacije preden zapustijo območje gradbišča, tako da ne bo prihajalo do onesnaževanja javnih cest;
- zmanjšati je treba kakršno koli odmetavanje materiala z večjih višin, nastalega pri gradnji;
- gradbena dela se ne smejo izvajati v vetrovnem vremenu (pri hitrosti vetra večji od 4 m/s);
- prepovedano je kurjenje raznih materialov in odpadkov na gradbišču;
- redno vzdrževanje in pravilno delovanje gradbene mehanizacije.

32. člen

(hrup)

(1) Območje OPPN je v pretežnem delu opredeljeno v III. in deloma v IV. območje varstva pred hrupom. Območja varstva so prikazana v grafičnem delu na listu številka 5.3.

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

(3) DARS d.d. ne bo zagotavljal dodatnih ukrepov varstva pred hrupom za nove objekte in njihove funkcionalne površine, kot tudi ne zaščite pred morebitnimi drugimi vplivi, ki so ali bodo

posledica obratovanja avtoceste, 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 investorjev novih posegov.

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

- na manipulativnih površinah se ne smejo zadrževati tovorna vozila s prižganimi motorji;
- gradbena dela se izvajajo le v dnevnem času delovnikov od 7. do 18. ure in ob sobotah od 7. do 15. ure, v nedeljo in v prazničnem dnevu gradbenih del ni dovoljeno izvajati;
- omejiti zelo hrupna opravila na najkrajši možni čas;
- razmestiti hrupno gradbeno opremo (kompresorji in generatorji) na tak način, da bo čim bolj oddaljena in obrnjena proč od najbližjih stanovanjskih stavb;
- uporabiti gradbeno opremo, tovorna vozila in gradbeno mehanizacijo s čim manjšo emisijo hrupa – pri tem je treba upoštevati pravilnik o emisiji strojev, ki se uporabljajo na prostem;
- postaviti polne kovinske gradbiščne ograje okoli gradbišča (visoke najmanj 2 m);
- redno vzdrževati gradbeno opremo in mehanizacijo;
- uporaba električnega toka iz omrežja za pogon opreme pri gradbenih delih, kjer je to mogoče.

33. člen

(ravnanje z gradbenimi odpadki)

Glede ravnanja z odpadki je treba izvajati naslednje omilitvene ukrepe:

- investitor mora zagotoviti, da izvajalci gradbenih del gradbene odpadke hranijo ali začasno skladiščijo na gradbišču tako, da ne onesnažujejo okolja;
- investitor mora zagotoviti med seboj ločeno zbiranje gradbenih odpadkov;
- investitor mora zagotoviti, da nevarne gradbene odpadke odstranjujejo za to pooblaščen podjetja;
- investitor mora zagotoviti, da izvajalci gradbenih del gradbene odpadke oddajo zbiralcu gradbenih odpadkov;
- investitor mora zagotoviti naročilo za prevzem gradbenih odpadkov pred začetkom izvajanja gradbenih del.

34. člen

(zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja)

(1) Osvetljevanje območja (dovozne ceste, parkirišča, objekti) se zmanjša na najnižjo raven oziroma se območij, za katera osvetljevanje ni nujno potrebno, ne osvetljuje.

(2) Za zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja je treba upoštevati še naslednje usmeritve:

- za osvetljevanje naj se uporabljajo žarnice, ki oddajajo rumeno, oranžno oziroma rdečo svetlobo in ne oddajajo UV spektra;
- svetilke naj bodo nepredušno zaprte in usmerjene v tla, brez sevanja svetlobe nad vodoravnico;
- med 23:00 in 5:00 uro se zmanjša osvetljenost vseh javnih in skupnih površin tako, da se del svetilk izklopi ali se vsem zmanjša svetilnost.

35. člen

(elektromagnetno sevanje)

- (1) Stavbe, v katerih se stalno ali začasno zadržujejo ljudje, morajo biti načrtovane izven elektroenergetskega koridorja.

VII. REŠITVE IN UKREPI ZA OBRAMBO IN VARSTVO PRED NARAVNIMI IN DRUGIMI NESREČAMI, VKLJUČNO Z VARSTVOM PRED POŽAROM

36. člen

(rešitve in ukrepi za obrambo in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami)

- (1) Območje OPPN ni erozivno in plazovito ter se ne nahaja znotraj poplavno ogroženih območij.
- (2) Pred projektiranjem objektov je potrebno določiti nivo podtalnice in nadaljnje načrtovanje prilagoditi ugotovitvam.
- (3) Z izbiro konstrukcije, dimenzioniranjem in načrtovanjem stavb je treba zagotoviti odpornost na porušitev, pri čemer je treba upoštevati projektni pospešek tal 0,225 g.
- (4) Z upoštevanjem predpisanih standardov (SIST EN 1991-4) je potrebno zagotoviti skladnost z zahtevami Pravilnika o mehanski odpornosti in stabilnosti objektov.
- (5) Za primere razlitja nevarnih snovi (olja, goriva) je potrebno pripraviti načrt za hitro ukrepanje in voditi evidenco o nevarnih snoveh, ki se uporabljajo na gradbišču. Možnost razlitja nevarnih snovi v času gradnje objekta se zmanjša na minimalno ob upoštevanju sledečega:
 - nadzor tehnične usposobljenosti vozil gradbene mehanizacije;
 - nadzor nad uporabo in skladiščenjem goriv ter motornih in strojnih olj;
 - nadzor nad ravnanjem z odstranjenimi gradbenimi elementi iz obstoječih utrjenih površin in objektov;
 - nadzor nad ravnanjem z odpadno embalažo in ostanki gradbenih in drugih materialov.

37. člen

(rešitve in ukrepi za varstvo pred požarom)

- (1) Potrebno je zagotoviti vire za zadostno oskrbo z vodo za gašenje. Zgrajeno mora biti hidrantno omrežje z ustreznim številom hidrantov. Minimalna potrebna količina vode se določi v skladu s predpisi o požarni varnosti v stavbah in tehničnih normativih za hidrantno omrežje za gašenje požarov.
- (2) Zagotoviti je treba odmike med objekti in odmike od meje parcel ali potrebne protipožarne ločitve in zagotoviti pogoje za varen umik ljudi, živali ali premoženja pri požaru ter dostop, dovoz in delovne površine za intervencijska vozila, ki morajo biti v skladu z veljavnimi standardi.
- (3) Stavbe morajo biti projektirane, grajene in vzdrževane tako, da njihova konstrukcija ob požaru ohrani potrebno nosilnost v časovnem obdobju, kot je za posamezno skupino objektov določeno s predpisi o požarni varnosti objektov.
- (4) Pri projektiranju objektov je treba upoštevati tudi požarna tveganja, ki so povezana:
 - s povečano možnostjo nastanka požara zaradi uporabe požarno nevarnih snovi in tehnoloških postopkov (kurilno olje, utekočinjen naftni plin);
 - z možnostjo širjenja požara med posameznimi območji.

VIII.NAČRT PARCELACIJE

38. člen

(načrt parcelacije)

- (1) Parcelacija se izvede v skladu z načrtom parcelacije, ki je določena in prikazana v grafičnem delu na listu številka 6.
- (2) Dopustna je delitev parcel za gradnjo javnih površin.
- (3) Dopustna je delitev parcel za potrebe gradnje objektov in omrežij gospodarske infrastrukture ali za potrebe urejanja pravic zaradi njihove gradnje.
- (4) Dopustna je delitev parcel za izvedbo posameznih etap gradnje.

IX.ETAPNOST IZVEDBE PROSTORSKIH UREDITEV TER DRUGI POGOJI IN ZAHTEVE ZA IZVAJANJE OPPN

39. člen

(etapnost gradnje)

Objekti v območju OPPN se lahko gradijo etapno. Gradnja objektov v posamezni etapi lahko poteka sočasno z izgradnjo gospodarske infrastrukture, pri čemer je potrebno:

- pred ali sočasno z izdajo gradbenega dovoljenja za objekt posamezne etape pridobiti gradbeno dovoljenje za vso, z OPPN načrtovano, gospodarsko javno infrastrukturo potrebno za priključevanje posamezne etape;
- pred ali sočasno s pridobitvijo uporabnega dovoljenja za posamezni objekt mora biti pridobljeno uporabno dovoljenje za gospodarsko javno infrastrukturo na območju priključevanja objekta in le ta predana v upravljanje pristojnemu upravljavcu.

40. člen

(obveznosti investorjev in izvajalcev)

- (1) Investitorji so dolžni poravnati stroške že zgrajene komunalne opreme v skladu z Odlokom o programu opremljanja in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje Občine Domžale in stroške načrtovane nove komunalne opreme v skladu s Programom opremljanja za območje OPPN.
- (2) V sklopu izgradnje z OPPN načrtovane gospodarske javne infrastrukture, so investorji dolžni zgraditi tudi priključke na posamezno parcelo za gradnjo stavbe, ki so zaključeni z vodomernim oziroma revizijskim jaškom, lociranim na parceli za gradnjo čim bližje javnemu vodu.
- (3) Investitorji so dolžni pridobiti soglasje upravljavca gospodarske javne infrastrukture na projekt (PZI) javnega vodovodnega in kanalizacijskega omrežja s priključki.
- (4) Pred pričetkom gradnje so investorji dolžni pravočasno obvestiti upravljavce gospodarske infrastrukture zaradi uskladitve posegov in zakoličbe, predstavitev ali ustrezne zaščite vodov ter nadzora nad izvajanjem del.
- (5) S programom opremljanja in pogodbo o opremljanju zemljišč za gradnjo se določi obveznost investorjev glede komunalnega opremljanja v območju OPPN in obveznost investorjev za izvedbo ukrepov iz 8. člena tega odloka.
- (6) V primeru poškodb gospodarske infrastrukture med gradnjo morajo investorji o tem takoj obvestiti upravljavce.

- (7) Investitorji so dolžni izdelati in izročiti upravljavcu posamezne vrste gospodarske infrastrukture projekt izvedenih del, izdelan v skladu z navodili upravljavca, v analogni in digitalni obliki (grafika v DWG, DXF ali SHP formatu).
- (8) Pred pričetkom gradnje so investitorji skupaj z upravljavci dolžni evidentirati stanje prometnih površin, zelenic, hodnikov za pešce in ostalih površin v okolici območja OPPN, ter na podlagi ugotovitev zagotoviti ukrepe za ustreznost teh površin za povečano obremenitev v času gradnje in obratovanja načrtovanih ureditev na območju OPPN (ojačitev nosilnosti, določitev prometnega režima, nadomestitev šolske poti, ipd.).
- (9) Po končani gradnji so investitorji skupaj z upravljavci dolžni zagotoviti povrnitev teh površin v prvotno stanje oziroma zagotoviti ustreznost teh površin za namene, predvidene z načrtovanimi ureditvami.
- (10) Gradnja v območju OPPN bo lahko povzročila prekomerno prometno obremenitev na obstoječem prometnem omrežju. Investitorji so dolžni pred pričetkom prekomerne obremenitve z upravljavcem javnih cest skleniti pogodbo, s katero se opredelijo medsebojne obveznosti v zvezi z rekonstrukcijo javnih cest po prenehanju obremenitev in povečanim rednim vzdrževanjem cest v času trajanja povečane obremenitve.
- (11) Investitorji so dolžni na začetku gradbenih del skrbno odstraniti in deponirati plodno zemljo, ter jo uporabiti za urejanje zelenih površin na območju OPPN.
- (12) Obveznost investitorjev je tudi izvedba vseh ukrepov za varstvo okolja in normalno rabo načrtovanih objektov.
- (13) Investitorji so dolžni poravnati stroške potrebnih prestavitev obstoječih komunalnih vodov.

X. VELIKOST DOPUSTNIH ODSTOPANJ OD FUNKCIONALNIH, OBLIKOVALSKIH IN TEHNIČNIH REŠITEV

41. člen

(velikosti dopustnih odstopanj)

- (1) Pri realizaciji OPPN so dopustna odstopanja v okviru določb od 2. do 4. odstavka tega člena.
- (2) Tehnološke naprave na fasadi in strehi stavb so izvzete iz omejitev gabaritov, določenih s tem odlokom, če gre za linijske naprave in posamezne volumske (strukturne) naprave, pritrjene na fasadi ali strehi, če so načrtovane na delu stavbe, ki ni viden z javne površine v območju OPPN oziroma na njegovih mejah.
- (3) Odstopanja od zakoličbene situacije ceste so +1,0/-1,0 m.
- (4) Dopustne so spremembe tras posameznih vodov in lokacij objektov gospodarske infrastrukture zaradi ustrežnejše oskrbe in racionalnejše izrabe prostora. Dopustne so tudi delne in začasne ureditve, ki morajo biti v skladu s programi upravljavcev gospodarske infrastrukture in morajo biti izvedene tako, da jih bo možno vključiti v končno fazo končne ureditve posameznega omrežja gospodarske infrastrukture. Odstopanja so dopustna s soglasjem upravljavca infrastrukture.

XI.PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

42. člen

(gradnja in ureditve)

(1) Za dele ureditvenega območja D29/1 Brinje 1, za katerega s tem odlokom rešitve, pogoji in usmeritve za prostorske ureditve niso določeni, so dopustni posegi za potrebe gradnje gospodarske in prometne infrastrukture za potrebe priključevanja ureditvenega območja v skladu s prikazom infrastrukturnih ureditev. Za druge posege v prostor se ta odlok spremeni in dopolni.

43. člen

(vpogled)

OPPN je skupaj s prilogami na vpogled na Občini Domžale.

44. člen

(začetek veljavnosti)

Ta odlok začne veljati 15. dan po objavi v Uradnem vestniku Občine Domžale.

Župan

Toni Dragar



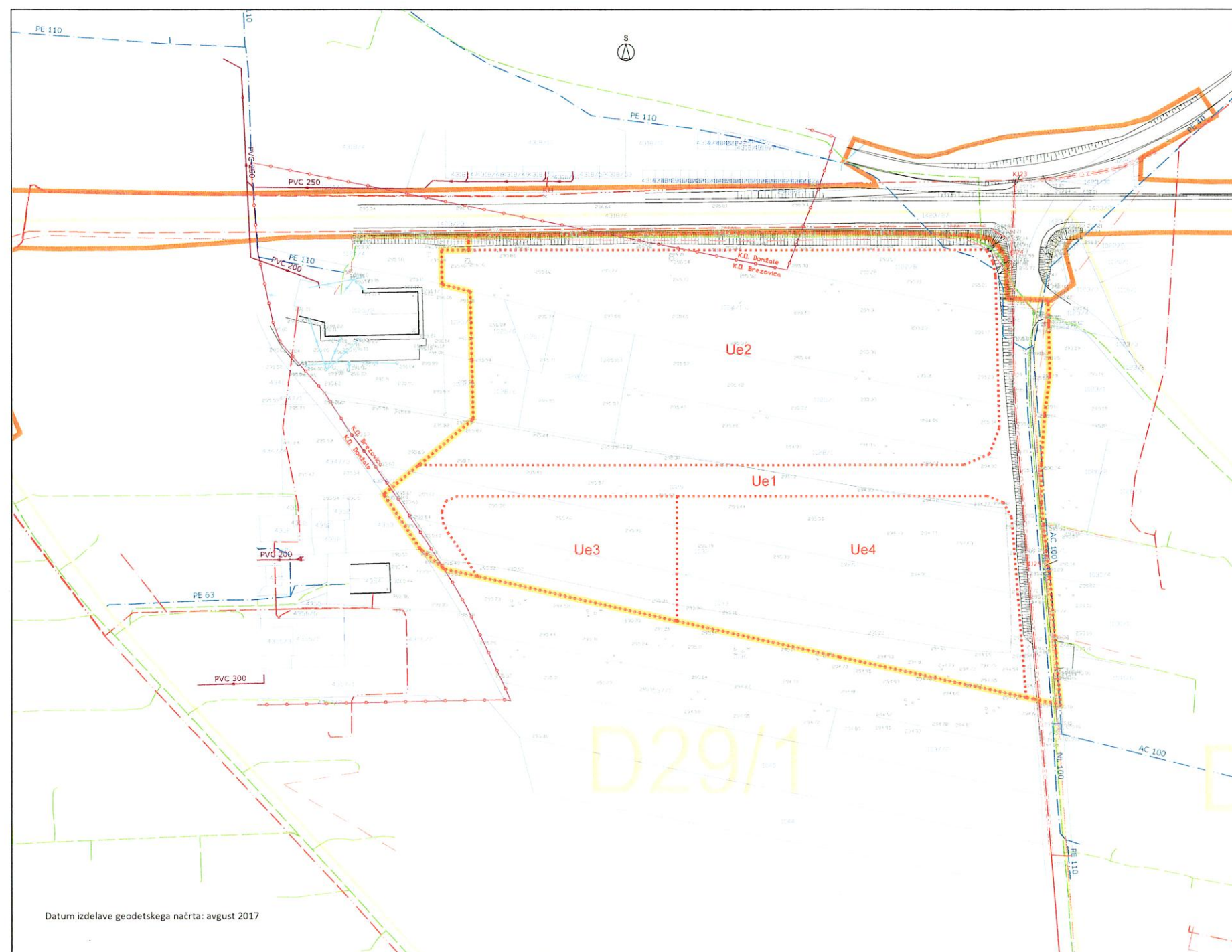
- Legenda
- Enota urejanja prostora /veljavni plan/
 - DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob
 - Meja OPPN
 - Urejevalna enota

Izračun površin

1.0	Enota urejanja prostora D29/1	57.473 m²
2.0	Območje OPPN	20.630 m²



Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljavec	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdelovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Prikaz lege območja OPPN v prostoru
Merilo	1 : 2000
List številka	1



Datum izdelave geodetskega načrta: avgust 2017

Legenda

- Enota urejanja prostora /veljavni plan/
- DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob
- Meja katastrske občine
- Meja OPPN
- Urejevalna enota
- Zemljiško knjižni prikaz
- Obstoječ objekt
- Obstoječe prometne površine

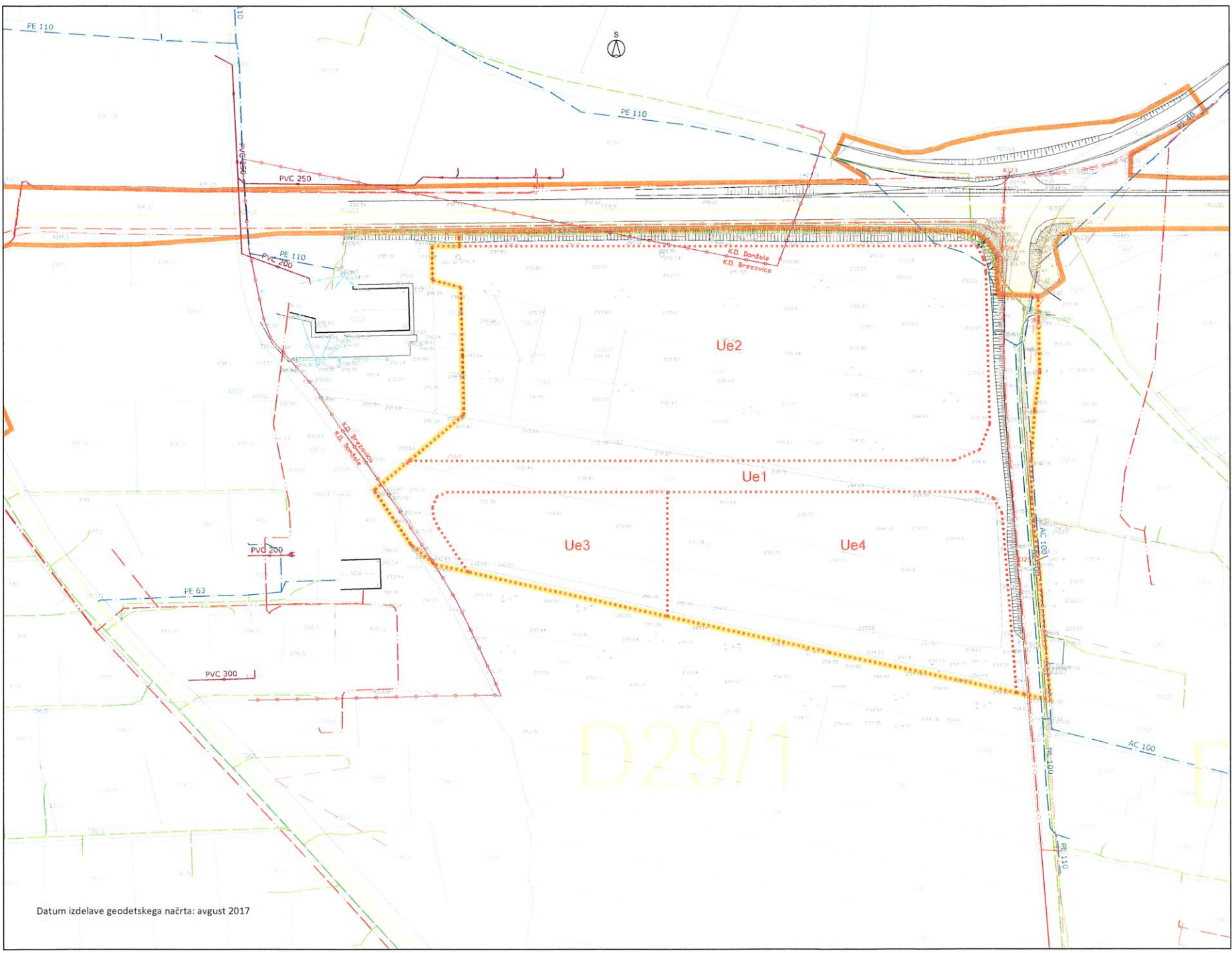
Komunalni in energetski vodi

- Vodovod
- Kanalizacija odpadna
- Kanalizacija padavinska
- Plinovod
- Telekomunikacije
- Javna razsvetljava
- Elektrika NN
- Elektrika SN
- Elektrika KK

50 m 0 m 50 100 m



Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljalavec	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdelovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Območje podrobnega načrta z obstoječim parcelnim stanjem, gospodarsko javno infrastrukturo in grajeno javno dobro
Merilo	1 : 1000
list številka	2.1



- Legenda

Enota urejanja prostora /veljavni plan/

DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob

Meja katastrske občine

Meja OPPN

Urejevalna enota

Zemljiško knjižni prikaz

Obstoječ objekt

Obstoječe prometne površine

Območje posega v DPN
- Komunalni in energetski vodi

Vodovod

Kanalizacija odpadna

Kanalizacija padavinska

Plinovod

Telekomunikacije

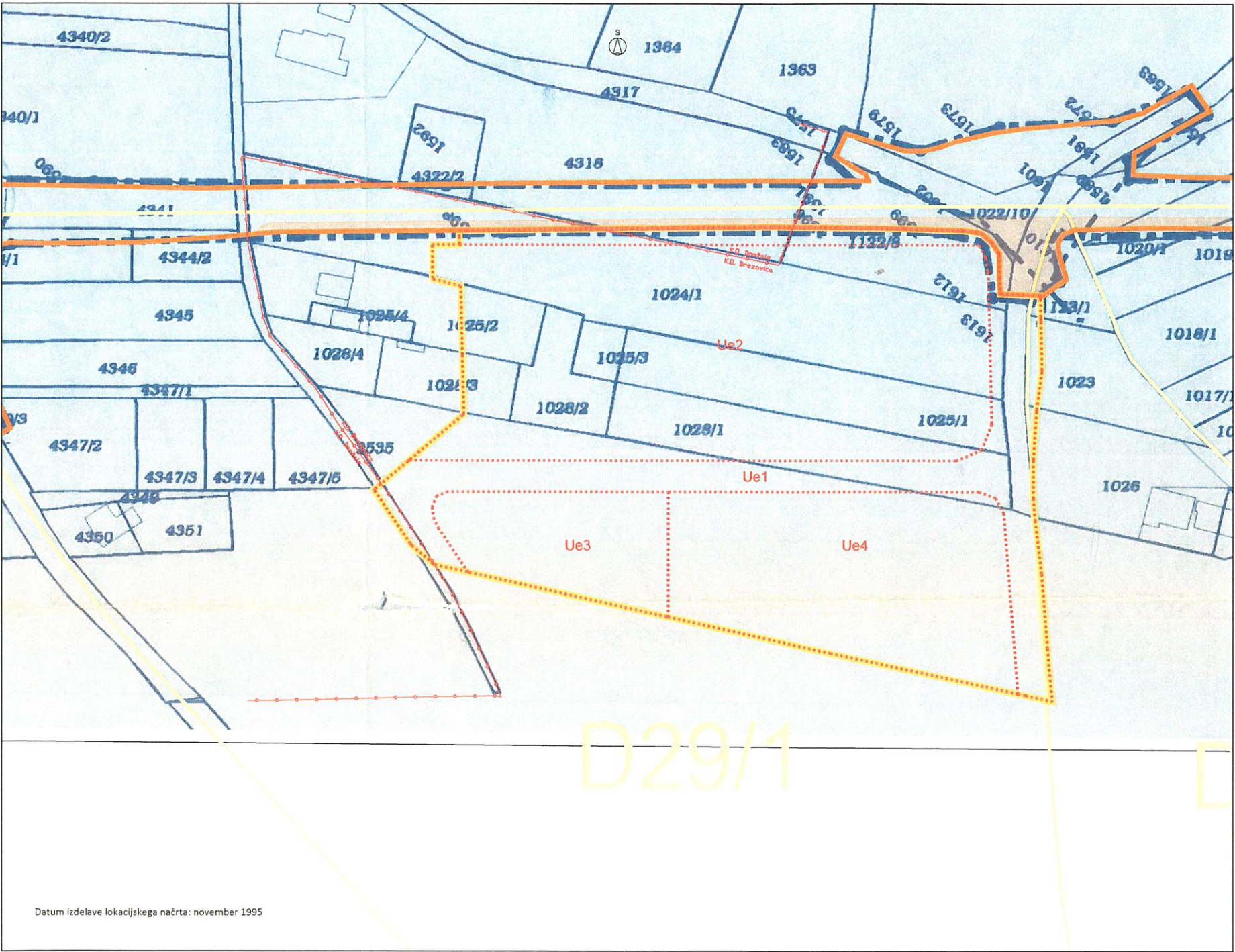
Javna razsvetljava

Elektrika NN

Elektrika SN

Elektrika KK
- Poseg na parcele v območju DPN

parcela	kat. občina	lastnik
1123/3	1958 Brezovica	Radius investicije d.o.o.
1423/17	1958 Brezovica	DL - občina
1423/23	1958 Brezovica	RS
1423/25	1958 Brezovica	RS
1423/27	1958 Brezovica	RS
4318/6	1959 Domžale	RS
-
-
- | | |
|---------------------|---|
| Krovni projekt | Občinski podrobni prostorski načrt |
| Naziv projekta | OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE |
| Pripravljalec | Občina Domžale |
| Pobudnik / Naročnik | Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje |
| Izdelovalec | Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale |
| Odgovorni vodja | Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A |
| Številka projekta | 1458 |
| Faza | Usklajen predlog |
| Datum | Maj 2019 |
| Vsebina risbe | Območje podrobnega načrta z obstoječim parcelnim stanjem, gospodarsko javno infrastrukturo in grajeno javno dobro ter prikazom območja posega v DPN |
| Merilo | 1 : 1000 |
| List številka | 2.2 |



Legenda

Enota urejanja prostora /veljavni plan/

DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob

Meja katastrske občine

Meja OPPN

Urejevalna enota

Prikaz katastrskega stanja iz časa uveljavitve LN
(Lokacijski načrt za AC Blagovica - Šentjakob, šifra
79/94, LUZ d.d. in Razvojni zavod Domžale d.d.,
november 1995)

Območje posega v DPN

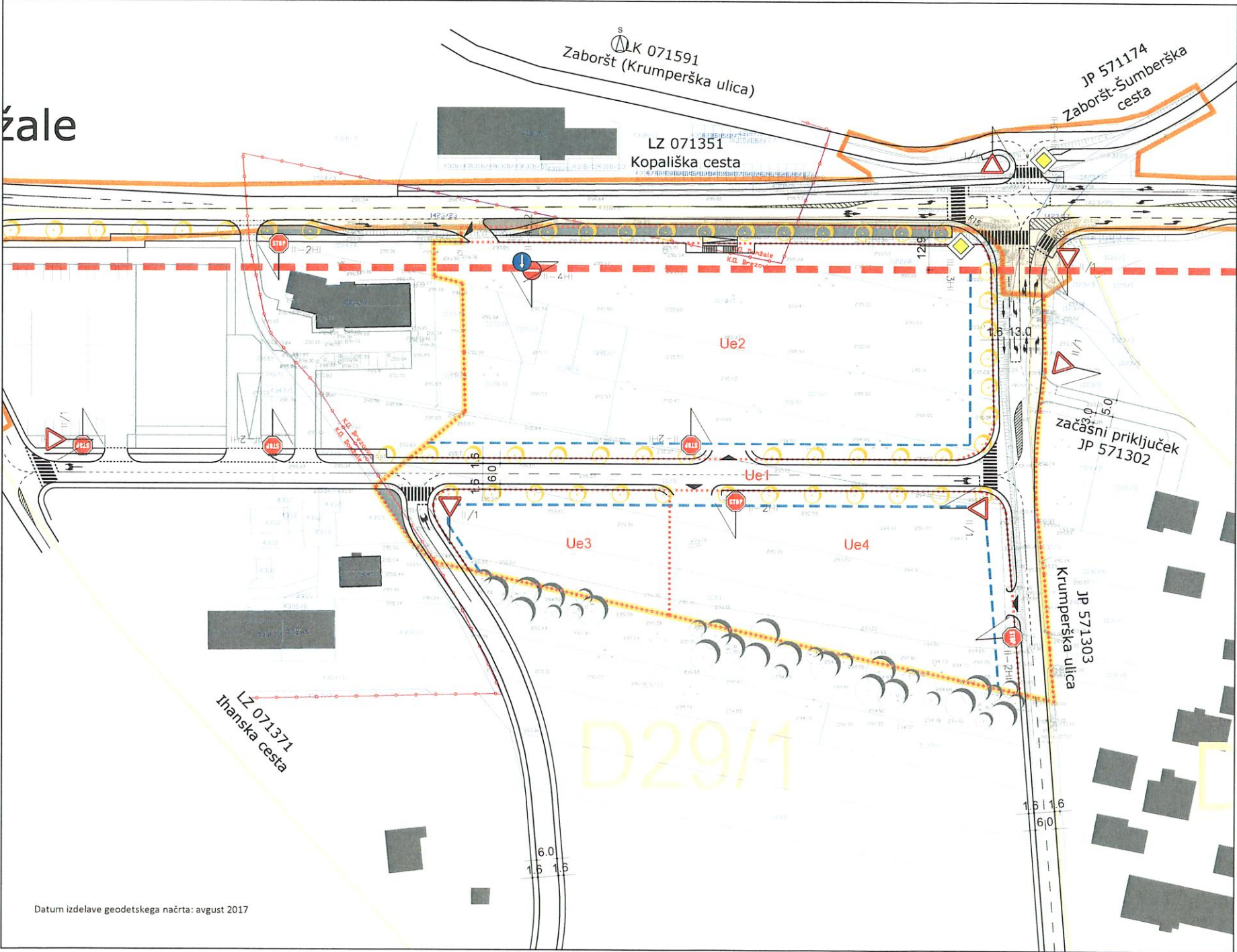
Poseg na parcele v območju DPN

parcela	kat. občina
1019/2	1958 Brezovica
1020/2	1958 Brezovica
1022	1958 Brezovica
1022/10	1958 Brezovica
1024/1	1958 Brezovica
1122/8	1958 Brezovica
1023/1	1958 Brezovica
1025	1958 Brezovica
4318	1959 Domžale



Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljaivec	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdelovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Območje podrobnega načrta s prikazom posega na prikazu katastrskega stanja iz časa uveljavitve lokacijskega načrta in seznamom parcel
Merilo	1 : 1000
List številka	2.3

Datum izdelave lokacijskega načrta: november 1995



- Legenda
- Enota urejanja prostora /veljavni plan/
 - DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob
 - Meja katastrske občine
 - Meja OPPN
 - Urejevalna enota
 - Zemljiško knjižni prikaz
 - Obstoječi objekt
 - Obstoječe prometne površine
 - Obstoječa drevesna in grmovna zarast
 - Predvidene prometne površine
 - Predvidene zelene površine
 - Predvidene krajinske ureditve
 - Gradbena linija
 - Gradbena meja
 - Dostop
 - Območje posega v DPN

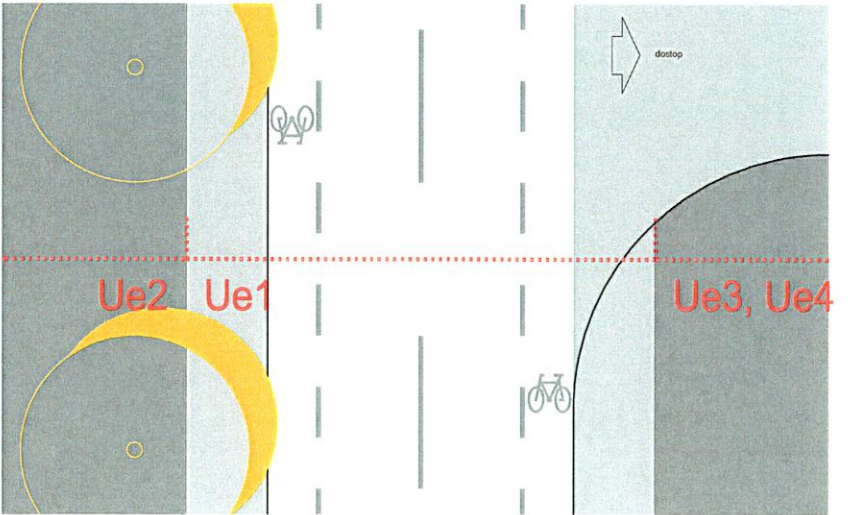
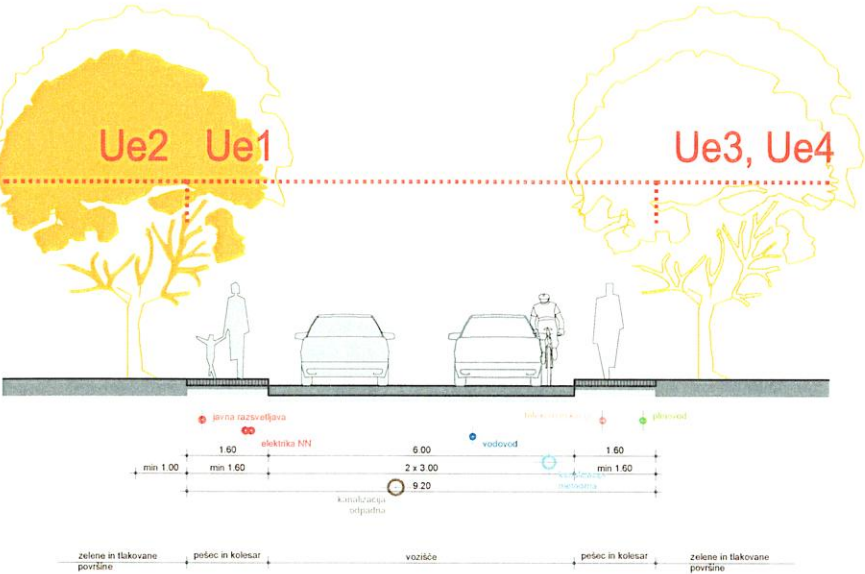
Izračun površin

2.0 Območje OPPN	20.630 m ²
Ue1 "javne površine"	4.094 m ²
Ue2 "trgovsko poslovni objekt"	9.881 m ²
Ue3 "poslovni objekt"	1.911 m ²
Ue4 "tehnični pregledi Logo in avtopralnica"	4.744 m ²



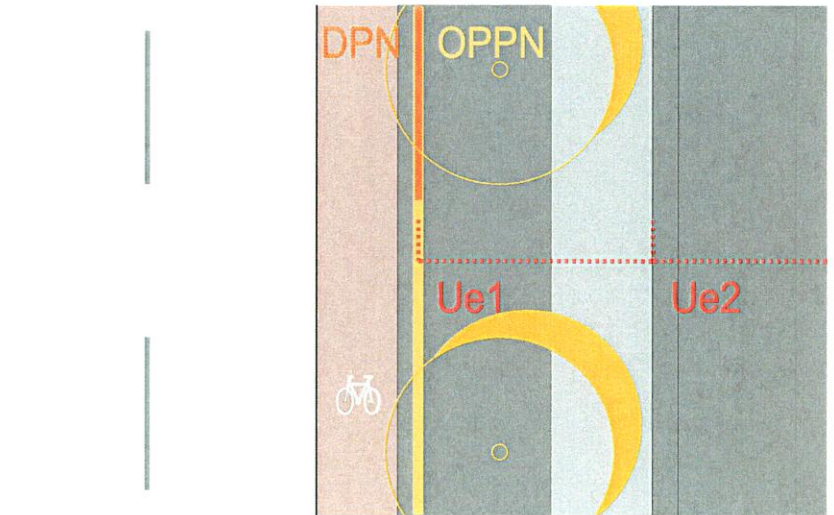
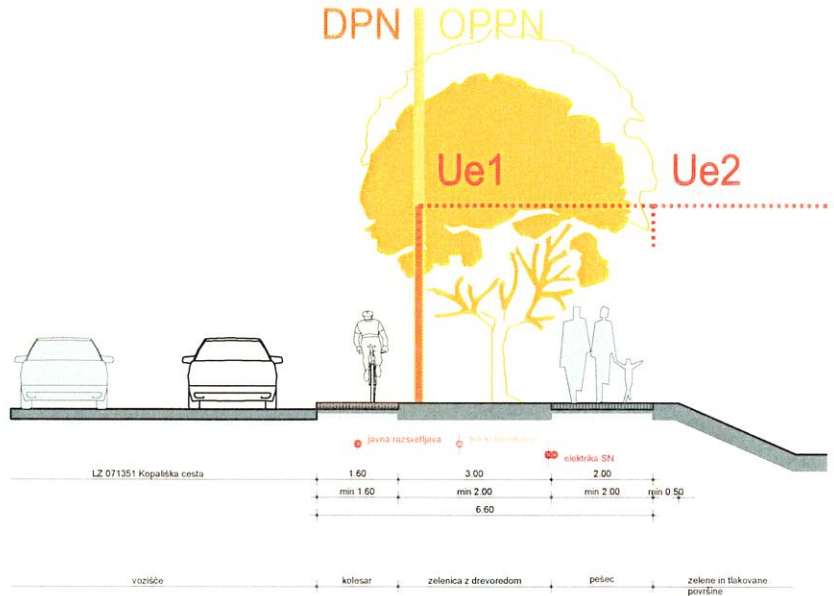
Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljavec	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdelovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Prikaz umestitve načrtovane ureditve v prostor
Merilo	1 : 1000
list številka	3.1

tipični profil ceste v Ue1



Datum izdelave geodetskega načrta: avgust 2017

tipični profil prometnih ureditev ob LZ 071351 Kopališka cesta

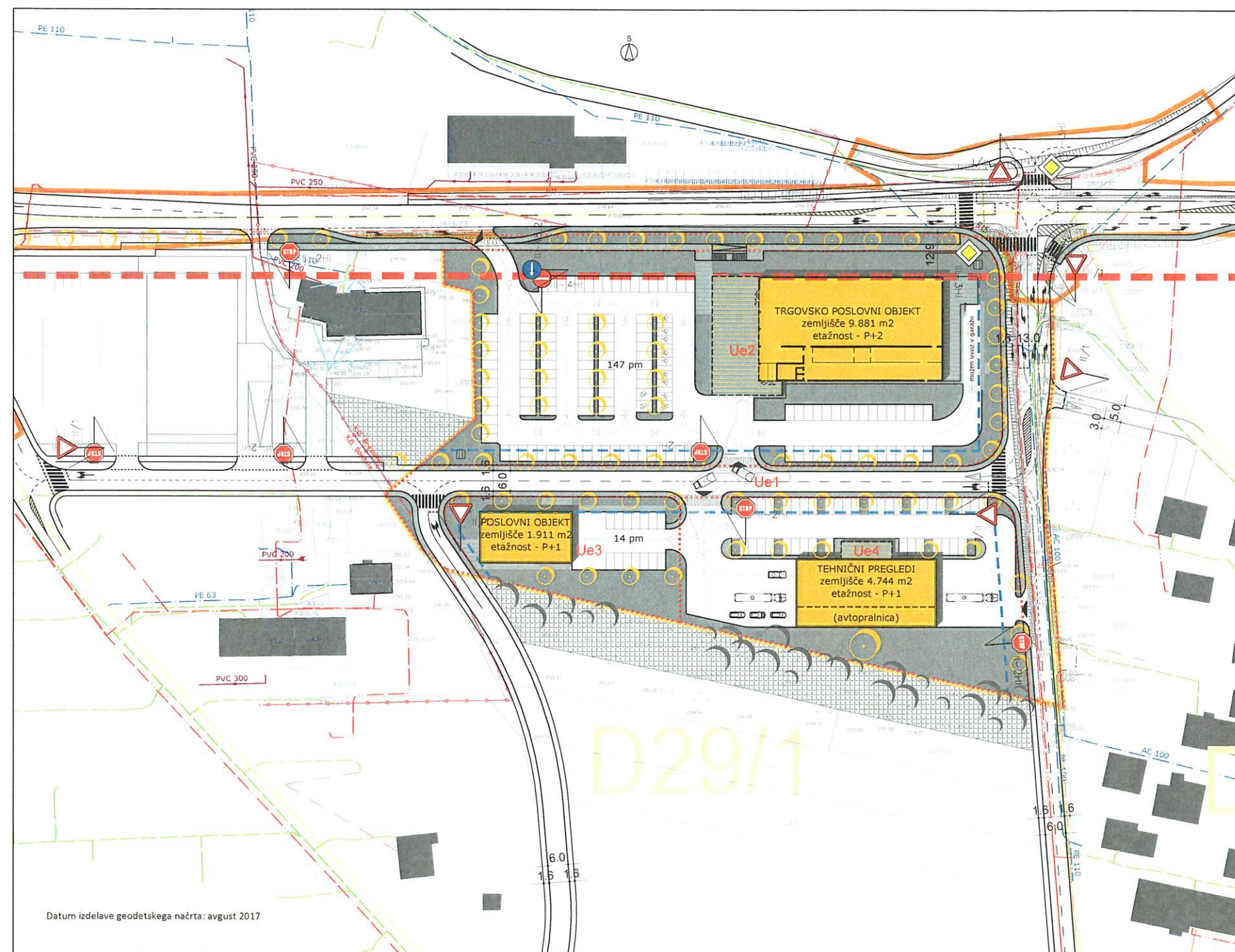


Legenda

- DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob
- Meja OPPN
- Urejevalna enota
- Prometne površine
- Tlakovane površine
- Zelene površine
- Krajinske ureditve



Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljenec	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Prikaz umestitve načrtovane ureditve v prostor - prerezi (tipični profil ceste v Ue1 in tipični profil prometnih ureditev ob LZ 071351 - Kopališka cesta)
Merilo	1 : 100
List številka	3.2



Datum izdelave geodetskega načrta: avgust 2017

Legenda

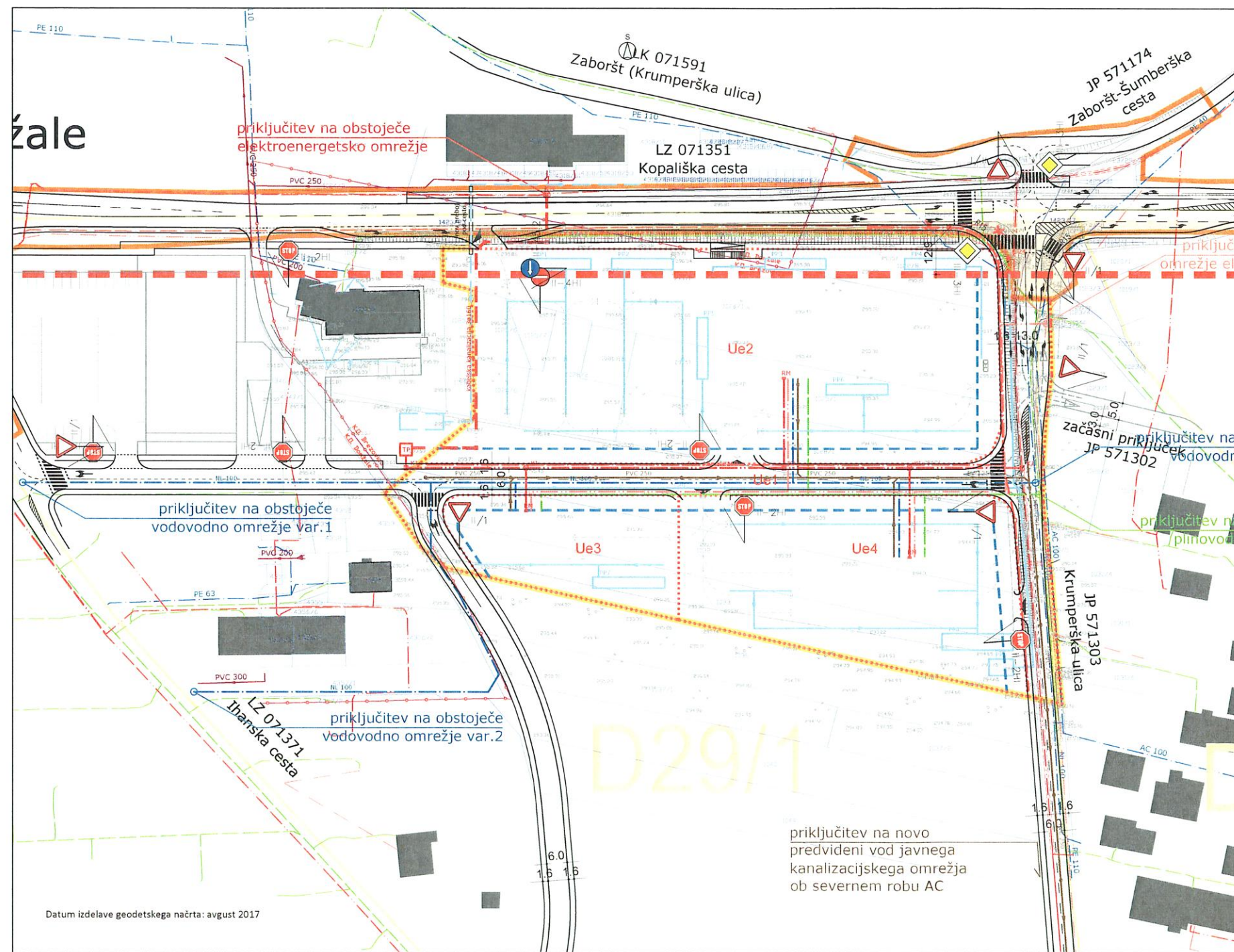
	Enota urejanja prostora /veljavni plan/		Predviden objekt
	DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob		Dopustna izvedba nadkritja parterja
	Meja katastrske občine		Predvidene prometne površine
	Meja OPPN		Predvidene tlakovane površine
	Urejevalna enota		Predvidene manipulativne površine
	Zemljiško knjižni prikaz		Predvidene zelene površine
	Obstoječi objekt		Predvidene krajinske ureditve
	Obstoječe prometne površine		Gradbena linija
	Obstoječa drevesna in grmovna zarast		Gradbena meja
			Dostop

Izračun površin

2.0	Območje OPPN	20.630 m ²
	Ue1 "javne površine"	4.094 m ²
	Ue2 "trgovsko poslovni objekt"	9.881 m ²
	Ue3 "poslovni objekt"	1.911 m ²
	Ue4 "tehnični pregledi Logo in avtopralnica"	4.744 m ²
2.1	Zazidana površina	2.880 m ²
2.2	Število predvidenih parkirnih mest	201 PM
	"trgovsko poslovni objekt"	147 PM
	"poslovni objekt"	14 PM
	"tehnični pregledi Logo in avtopralnica"	40 PM
2.3	Javne površine (infrastrukturne in zelene)	4.094 m ²



Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljalavec	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdelovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Predlog prostorske ureditve
Merilo	1 : 1000
List številka	3.3



Legenda

Enota urejanja prostora /veljavni plan/	Predvidene prometne površine
DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob	Gradbena linija
Meja katastrske občine	Gradbena meja
Meja OPPN	Dostop
Urejevalna enota	Zbiranje odpadkov
Zemljiško knjižni prikaz	Območje posega v DPN
Obstoječi objekt	Nov prepus oz. preboj pod cesto - odvod padavinskih vod
Obstoječe prometne površine	

Komunalni in energetski vodi

obstoječe	predvideno
Vodovod	Vodovod
Kanalizacija odpadna	Kanalizacija odpadna
Kanalizacija padavinska	Kanalizacija padavinska
Plinovod	Plinovod
Telekomunikacije	Telekomunikacije
Javna razsvetljava	Javna razsvetljava
Elektrika NN	Elektrika NN
Elektrika SN	Elektrika SN
Elektrika KK	Elektrika KK
	Ponikovalno polje padav. vod

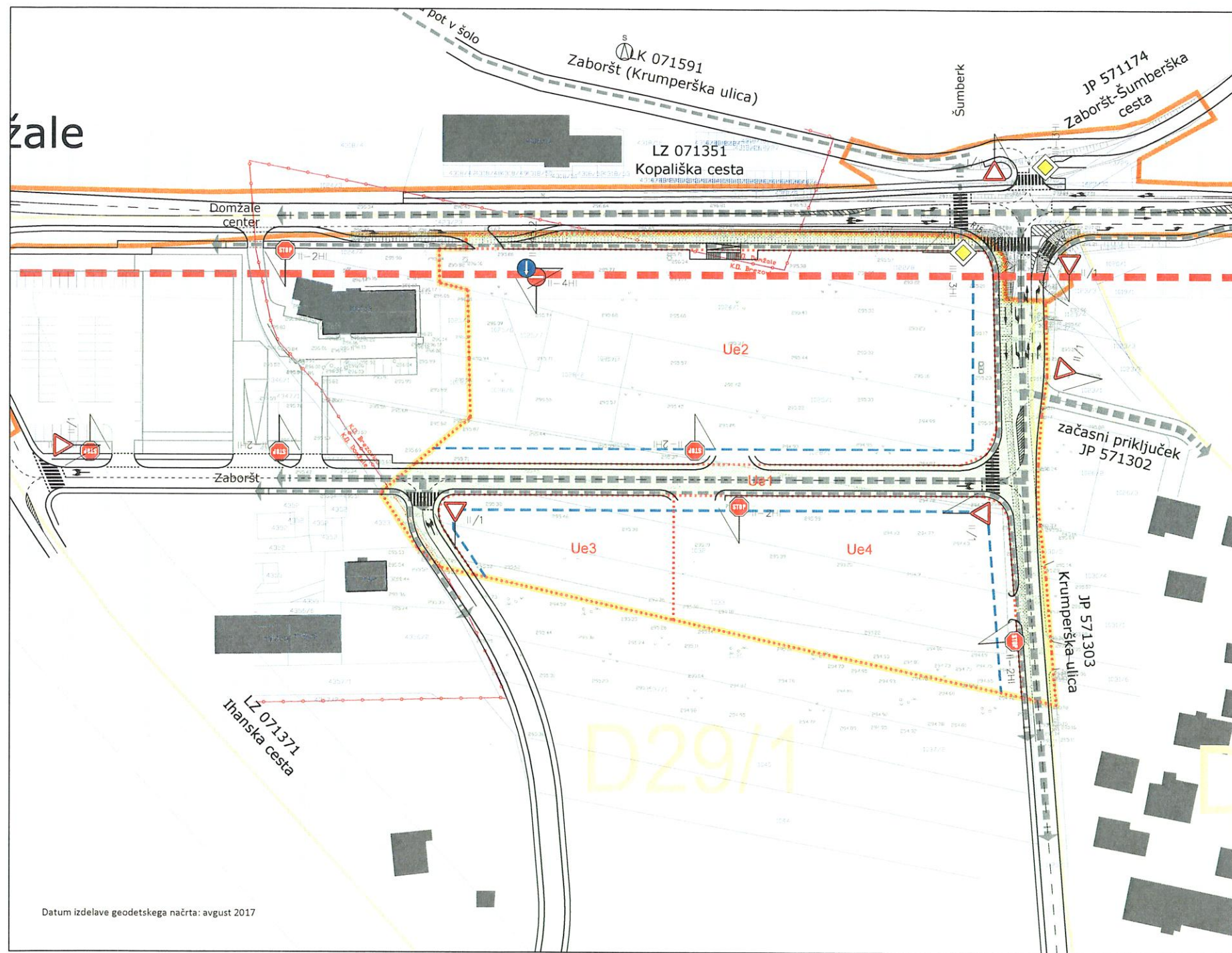
Izračun površin

2.4 Javne površine (infrastrukturne in zelene)	4.094 m ²
--	----------------------

50 m 0 m 50 m 100 m

LOCUS

Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljalavec	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdelovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Prikaz ureditev glede poteka omrežij in priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo ter grajeno javno dobro
Merilo	1 : 1000
List številka	4



Legenda

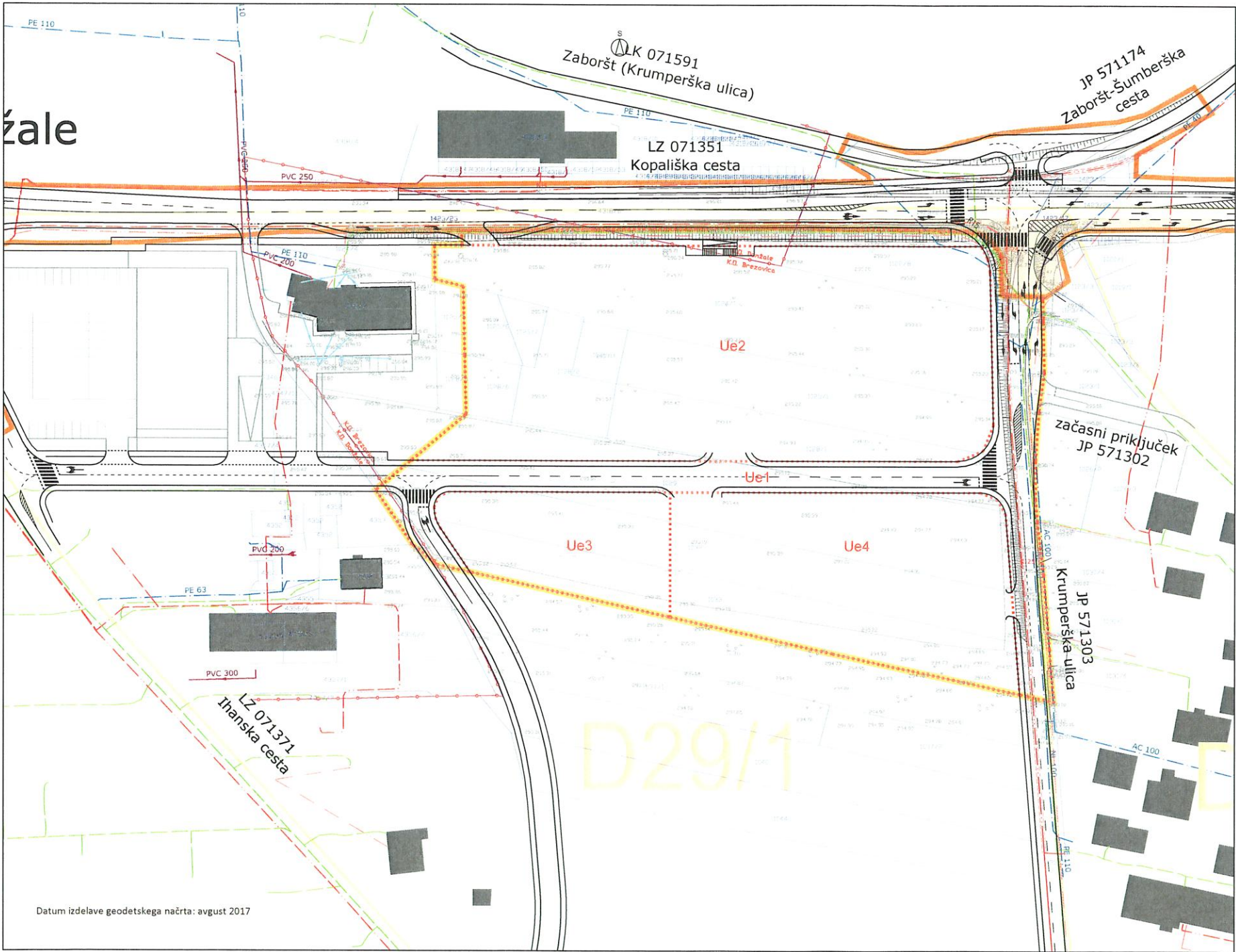
Enota urejanja prostora /veljavni plan/	Predvidene prometne površine
DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob	Gradbena linija
Meja katastrske občine	Gradbena meja
Meja OPPN	Povezava
Urejevalna enota	Območje IV. stopnje varstva pred hrupom /Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje Občine Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale št. 3/12)/
Zemljiško knjižni prikaz	Območje III. stopnje varstva pred hrupom /Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje Občine Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale št. 3/12)/
Obstoječi objekt	
Obstoječe prometne površine	

Izračun površin

2.0 Območje OPPN	20.630 m ²
------------------	-----------------------



Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljenec	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdelovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji - območja varstva pred hrupom
Merilo	1 : 1000
List številka	5.3



- Legenda
- Enota urejanja prostora /veljavni plan/
 - DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob
 - Meja katastrske občine
 - Meja OPPN
 - Urejevalna enota
 - Zemljiško knjižni prikaz
 - Obstoječi objekt
 - Obstoječe prometne površine
 - Območje posega v DPN
 - Predvidene prometne površine

Izračun površin

2.0	Območje OPPN	20.630 m ²
2.1	Območje posega v DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob	1.224 m ²

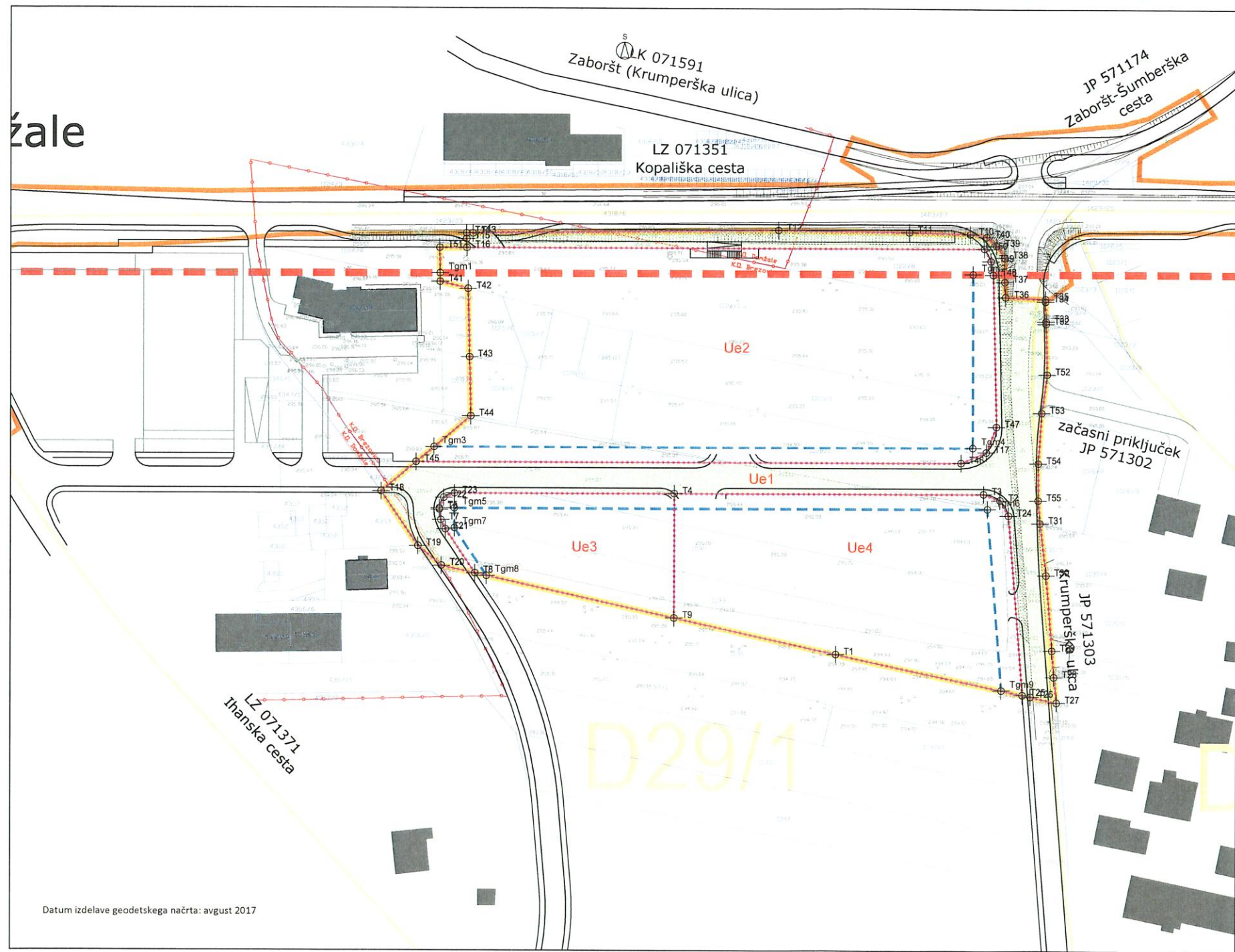
Poseg na parcele v območju DPN

parcela	kat. občina	lastnik
1123/3	1958 Brezovica	Radus investicije d.o.o.
1423/17	1958 Brezovica	DL - občina
1423/23	1958 Brezovica	RS
1423/25	1958 Brezovica	RS
1423/27	1958 Brezovica	RS
4318/6	1959 Domžale	RS



Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljalavec	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdelovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji - območje posega v DPN

Merilo	1 : 1000
List številka	5.4



Legenda

Enota urejanja prostora /veljavni plan/	Prometne površine
DPN - LN za AC na odseku Blagovica-Šentjakob	Gradbena linija
Meja katastrske občine	Gradbena meja
Meja OPPN	Točka
Urejevalna enota	Nova parcelacija
Zemljiško knjižni prikaz	Javne površine
Obstoječ objekt	

Točke zakoličbe

TOČKE	POINT X	POINT Y	T28	470.266,74	110.678,01	TOČKE	POINT X	POINT Y
T1	470.202,58	110.084,57	T29	470.266,12	110.085,78	Tgm1	470.086,28	110.196,37
T2	470.250,85	110.129,89	T30	470.264,37	110.107,91	Tgm2	470.242,82	110.196,37
T3	470.246,03	110.131,67	T31	470.262,54	110.123,19	Tgm3	470.084,58	110.145,27
T4	470.155,20	110.131,67	T32	470.264,18	110.181,87	Tgm4	470.242,82	110.145,27
T5	470.086,20	110.127,27	T33	470.264,16	110.182,58	Tgm5	470.090,60	110.127,27
T6	470.086,20	110.126,91	T34	470.264,03	110.188,43	Tgm6	470.247,18	110.127,27
T7	470.086,66	110.123,86	T35	470.264,01	110.189,14	Tgm7	470.090,60	110.121,48
T8	470.096,66	110.108,24	T36	470.252,32	110.189,62	Tgm8	470.100,06	110.107,47
T9	470.155,20	110.095,16	T37	470.252,06	110.194,12	Tgm9	470.251,37	110.074,01
T10	470.242,01	110.208,14	T38	470.252,06	110.201,27			
T11	470.224,01	110.208,67	T39	470.249,68	110.204,71			
T12	470.185,65	110.209,20	T40	470.246,77	110.207,35			
T13	470.095,56	110.208,14	T41	470.086,32	110.193,86			
T14	470.094,09	110.208,13	T42	470.094,56	110.191,83			
T15	470.094,10	110.206,48	T43	470.095,01	110.171,75			
T16	470.094,19	110.203,88	T44	470.095,42	110.154,39			
T17	470.246,80	110.144,00	T45	470.079,36	110.140,87			
T18	470.069,11	110.132,24	T46	470.239,36	110.140,87			
T19	470.079,94	110.116,20	T47	470.249,76	110.151,51			
T20	470.086,81	110.110,44	T48	470.248,75	110.196,20			
T21	470.087,58	110.121,09	T49	470.248,02	110.200,24			
T22	470.087,49	110.130,38	T50	470.246,11	110.203,87			
T23	470.090,60	110.131,67	T51	470.086,19	110.203,89			
T24	470.253,35	110.125,41	T52	470.264,51	110.166,95			
T25	470.257,49	110.072,69	T53	470.262,86	110.155,64			
T26	470.259,81	110.072,19	T54	470.261,97	110.140,78			
T27	470.267,51	110.070,52	T55	470.261,98	110.129,93			



LOCUS

Krovni projekt	Občinski podrobni prostorski načrt
Naziv projekta	OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBMOČJE "D29/1 BRINJE 1" V OBČINI DOMŽALE
Pripravljačev	Občina Domžale
Pobudnik / Naročnik	Logo skupina d.o.o., Ljubljanska c. 66, 1290 Grosuplje
Izdelovalec	Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale
Odgovorni vodja	Tomaž Kmet univ.dipl.inž.arh. ZAPS 0957 A
Številka projekta	1458
Faza	Usklajen predlog
Datum	Maj 2019
Vsebina risbe	Načrt parcelacije s prikazom javnih površin

Merilo	1 : 1000
Ust številka	6

Na podlagi 50. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Ur. list RS, št. 33/2007) v povezavi s 273. členom Zakona o urejanju prostora (ZUreP-2) (Ur. list RS 61/18) sprejema župan Občine Domžale

STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV K DOPOLNJENEMU OSNUTKU OBČINSKEGA PODROBNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA OBMOČJE »D29/1 – BRINJE 1«

I. SKUPNE PRIPOMBE IN STALIŠČA

V skupnih pripombah so povzete in strnjene posamične pripombe, ki se ponavljajo oziroma se nanašajo na enako vsebino in problematiko načrtovanih prostorskih ureditev. Zaradi celovitosti stališč, so te pripombe povzete in strnjene, nanje pa je zavzeto celovito stališče, kar zagotavlja večjo preglednost in celovitost stališč do pripomb.

Za vsako posamično pripombo je v razdelku II. POSAMIČNE PRIPOMBE IN STALIŠČA:

- *naveden sklic na skupno stališče iz razdelka I. SKUPNE PRIPOMBE IN STALIŠČA ali*
- *na posamično pripombo odgovorjeno neposredno v posamičnih stališčih.*

Skupna pripomba 1: Načrtovana raba prostora (stanovanja)

Predlagatelji se ne strinjajo z umeščanjem dejavnosti v obravnavano območje. Predlagatelji menijo, da je na obravnavanem območju ustrezna stanovanjska namenska raba, ne pa poslovna, obrtna ali industrijska raba. Predlagajo načrtovanje stanovanjskega naselja, vendar izključno enodružinskih hiš, ne pa tudi večstanovanjske gradnje.

Skupno stališče 1:

Obravnavana lokacija leži v trikotniku med avtocesto, glavno mestno vpadnico (v nadaljevanju: mestna vpadnica) in lokalno zbirno cesto Domžale – Ihan (Ihanska cesta).



A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page. The signature is stylized and appears to be a personal name.

Slika 1: Izsek širšega območja načrtovanja s prikazom stavb s hišnimi številkami (vir: PISO; www.geoprostor.net/piso)

V obravnavanem območju leži 34 stavb s hišno številko in 280 zemljiških parcel (vir: PISO). Na območju je na dvanajstih od teh stavb registriranih 17 poslovnih subjektov. Območje je pretežno (75%) nepozidano.

Glede na dejansko rabo prostora obravnavano območje že sedaj ne moremo šteti za izključno stanovanjsko območje. V obravnavanem območju se že sedaj pojavljajo raznolike dejavnosti, pri čemer se delež nestanovanjskih rab povečuje, kar je glede na danosti lokacije pričakovano.

Z izhodišči konceptualnega dela urbanističnega načrta za širše mestno območje Domžal in občinskega prostorskega načrta (Uradni vestnik Občine Domžale št. 10/2018); v nadaljevanju: OPN Domžale) se obravnavano območje ob avtocestnem priključku in glavni mestni vpadnici usmerja v centralne dejavnosti (dopusten preplet trgovskih, oskrbnih, storitvenih, upravnih, socialnih, zdravstvenih, vzgojnih, izobraževalnih, kulturnih, verskih in podobnih dejavnosti ter bivanja).

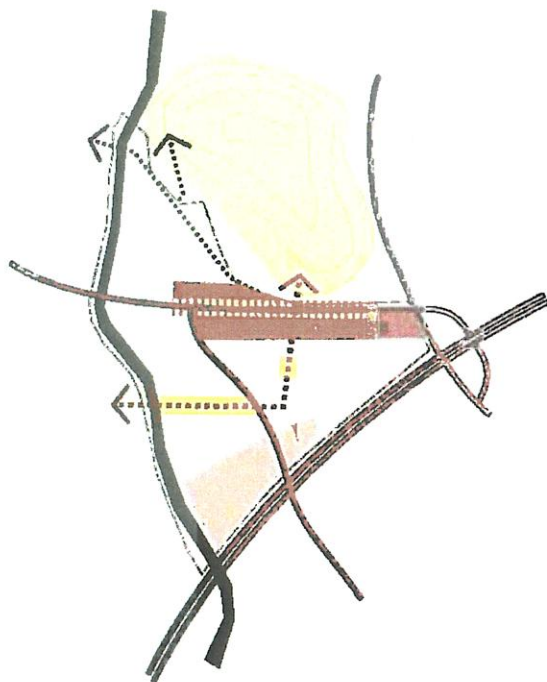
Predlagane prostorske ureditve sledijo izhodiščem podanim v OPN Domžale. Na predlagani način bo vzpostavljen vmesni pas med avtocestnim priključkom in glavno mestno vpadnico ter stanovanjskim območjem naselja Zaboršt na jugozahodu obravnavanega območja med Kamniško Bistrico in Ihansko cesto oziroma Krumperško ulico.

Umeščanje enodružinske stanovanjske gradnje v obravnavano območje ni utemeljeno tudi z Urbanističnim načrtom mesta Domžale. Osnovna ideja Urbanističnega načrta je razvoj in vzpostavitev mestnih predelov ter njihovih programskih jeder. V programskih jedrih (jedro Zaboršta je predvideno ravno na območju obravnavanega OPPN) je potrebno krepiti obstoječe oskrbne, storitvene in družbene dejavnosti ter dodajati nove. Programska jedra bodo na ta način postala pomembni nosilci identitete in prepoznavnosti mesta ter območja srečevanja, druženja ter zgoščevanja raznih dejavnosti.

Glavni dejavnik izjemnega prometnega položaja Domžal je avtocesta A1, na katero se širši prostor navezuje prav na območju Zaboršta. Ob avtocestnem priključku se vzpostavi ena pomembnejših vstopnih točk urbane aglomeracije Domžal.

V urbanističnem načrtu Domžale ugotovljeno, da je mestni predel Zaboršt trenutno pozidan le v manjšem obsegu in sicer s strukturo drobnega merila, ki na to območje ne sodi, razen v pas ob Kamniški Bistrici. Ker območje leži neposredno ob pomembnem vstopu v mesto se na območje umešča struktura srednjega in velikega merila. Predvsem neposredno ob avtocestnem priključku naj se umesti večje poslovne objekte višjih gabaritov. Na ta način bo grajena struktura vidna iz avtoceste in bo nakazovala pomemben dogodek oziroma karakterizirala vstop v mesto. Objekti ob vstopu morajo imeti poudarjeno simbolno, estetsko in reprezentativno vrednost, ne smejo pa predstavljati prostorskih dominant za celotno območje mesta.

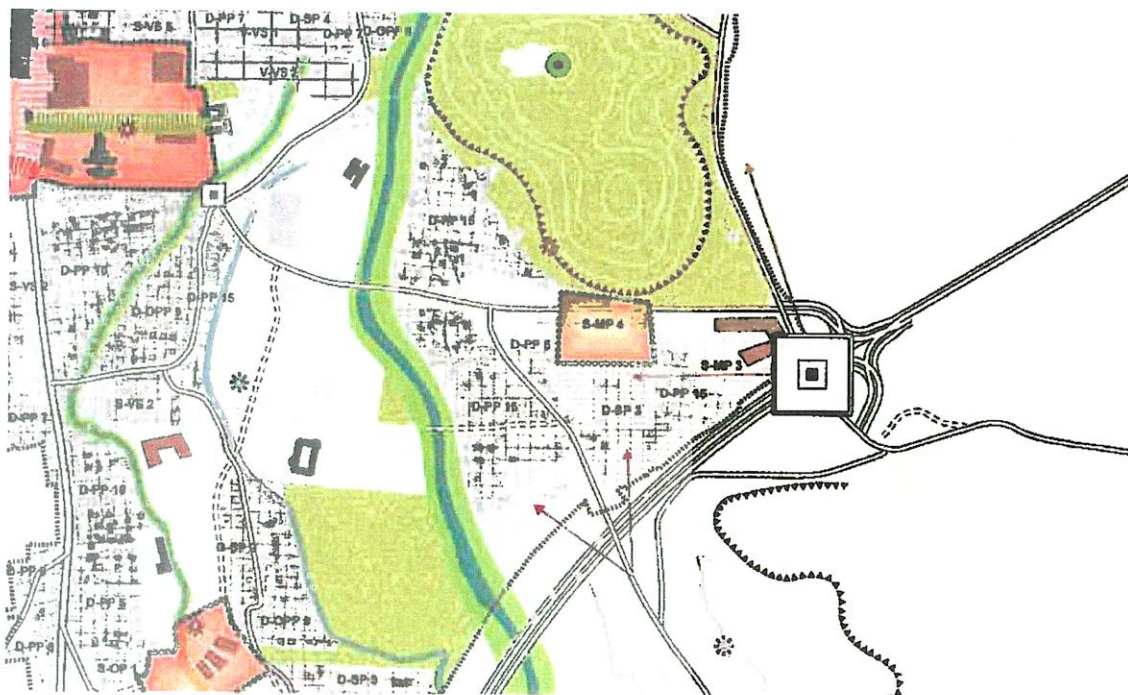
2



Na območju mestnega predela Zaboršt je v skladu z urbanističnim načrtom treba:

- zapolniti nepozidana stavbna zemljišča na območju južno od Kopališke ceste,
- vzdolž Krumperške ceste umeščati centralne dejavnosti (družbene, trgovske, poslovne in podobne dejavnosti), mestne elemente, ki bodo nakazovali pomembnost te mestne smeri;
- vzpostaviti programsko jedro
- poudariti in oblikovati avtocestni vstop tudi z umestitvijo dominantnega objekta
- Krumperško cesto prestrukturirati v mestno povezovalno cesto s širšim profilom, ki v celoti omogoča izpeljavo kolesarske steze in obojestranskega pločnika;
- vzpostaviti kakovostno peš povezavo med športnim parkom, Zaborštom in hribom Šumberk

Slika 2: Konceptualna shema razvoja mestnega predela Zaboršt



Handwritten signature in blue ink.

Skupna pripomba 2: Načrtovana raba prostora (industrija in obrt)

Predlagatelji se ne strinjajo z umeščanjem industrijskih in obrtnih dejavnosti v obravnavano območje.

Skupno stališče 2:

V območju niso načrtovane industrijske in obrtne dejavnosti.

Območje prostorskih ureditev, določenih s tem OPPN, je namenjeno poslovnim, trgovskim in storitvenim dejavnostim (6. člen dopolnjenega osnutka odloka).

Podrobneje so določene dopustne dejavnosti ter dopustne vrste objektov v skladu s predpisi o enotni klasifikaciji vrst objektov (11. člen dopolnjenega osnutka odloka). Določeno je tudi, da so dopustne tudi gradnje drugih objektov, če so le ti nujni za delovanje območja OPPN ter jih je mogoče umestiti na območja predvidena za gradnjo pod drugimi pogoji tega odloka. Takšni objekti ne smejo imeti večjega vpliva na okolje in gospodarsko javno infrastrukturo, kot objekti, ki so v območju OPPN že dopustni.

S predlogom odloka se ponovno preveri in uskladi, da bo zanesljivo zagotovljeno, da v območju ne bo dopustna gradnja industrijskih stavb, skladišč ali podobnih dejavnosti z večjimi vplivi na okolje.

Skupna pripomba 3: Načrtovana raba prostora (trgovina)

Po mnenju predlagateljev je trgovskih centrov v Domžalah že dovolj, zato dodatnega razvoja trgovskih dejavnosti ne podpirajo. Sprašujejo se kakšna bo dodana vrednost načrtovanih prostorskih ureditev za razvoj Domžal.

Skupno stališče 3:

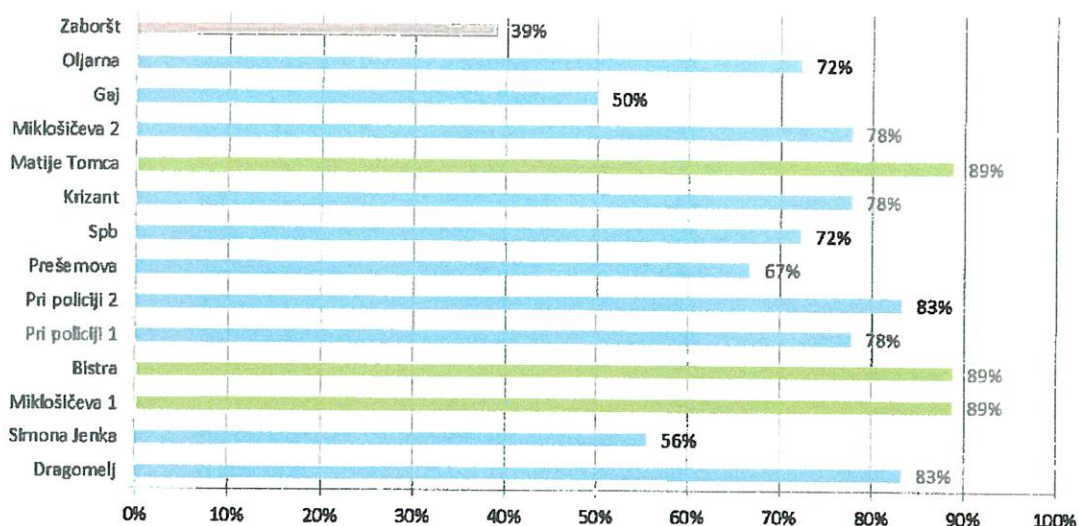
Domžale imajo v občini locirane štiri večje trgovske centre in sicer:

1. Tuš center (v centru mesta Domžale)
2. Mercator center
3. Breza center
4. Arcadia

Poleg trgovskih centrov imajo Domžale še več trgovin osnovne oskrbe, med katerimi so največje Hofer (Vir) in Lidl (Domžale) ter Tuš Cash & Carry - trgovina na debelo (Jarše). Poleg tega je v občini še več manjših trgovin osnovne oskrbe (Tuš, Mercator) ter več specializiranih trgovin.

V splošnem lahko ugotovimo, da je obseg trgovske osnovne oskrbe v Domžalah dober, vendar pa prostorska razmestitev trgovin osnovne oskrbe ni optimalna. Hkrati pa je v konceptualnem delu urbanističnega načrta ugotovljeno, da posamične mestne četrti nimajo ustrezno oblikovanih krajevnih jeder (centrov), kjer bi bile ustrezno umeščene raznolike poslovne, centralne in storitvene dejavnosti, ki bi bile občanom dosegljive praviloma peš oziroma s kolesom. Formiranje primero razporejenih krajevnih jeder po posamičnih poselitvenih območjih (naseljih, mestnih četrtih) je ena ključnih usmeritev bodočega urbanega razvoja Domžal.

Dostopnost do trgovin osnovne preskrbe je bila analizirana samo za obstoječe in planirane večstanovanjske soseske v strokovni podlagi Analiza večstanovanjskih sosesk v občini Domžale (Locus, februar 2016). V tej strokovni podlagi je bila obravnavana tudi lokacija predmetnega OPPN, saj je bila na tej lokaciji v času izdelave strokovne podlage načrtovana večstanovanjska soseska Zaboršt. Za lokacijo je bila ugotovljena slaba dostopnost do izbranih funkcij (osnovna šola, vrtec, trgovina osnovne preskrbe, postajališče JPP, javno otroško igrišče, javna športna površina). Glede dostopnosti je bila soseska Zaboršt ocenjena kot najslabša izmed vseh obravnavanih večstanovanjskih sosesk.



Graf 1: Dostopnost do izbranih funkcij

Skupna pripomba 4: Načrtovane prostorske ureditve (zasebni in javni interes)

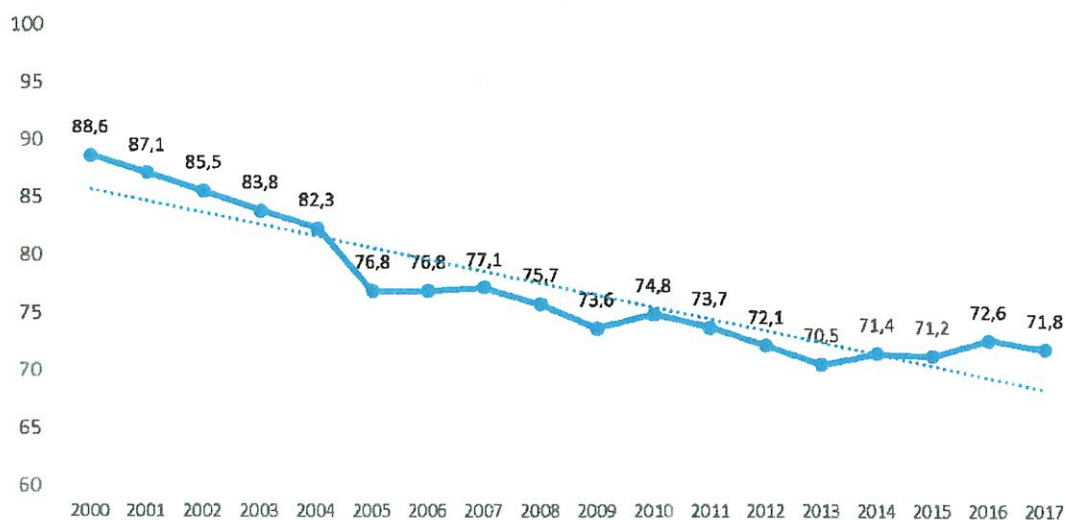
Predlagatelji menijo, da se z načrtovanjem prostorskih ureditev s predmetnim OPPN zasleduje samo zasebni interes investitorja in se sprašujejo, kakšen je javni interes za načrtovanje v območju.

Skupno stališče 4:

S strokovnimi podlagami za pripravo občinskega prostorskega načrta in razvojnega programa občine (Analiza razvojnih možnosti občine Domžale: demografija, naselbinska mreža in gospodarstvo občine Domžale, 2011) je bilo ugotovljeno, da se v občini Domžale »izkazuje slabo razmerje ključnega razvojnega dejavnika, ki je prav odnos med zaposlitvenimi možnostmi in aktivnim prebivalstvom, saj je imela občina veliko manj delovnih mest kot je bilo aktivnega prebivalstva.«

Podobno neugodno stanje izkazuje tudi indeks delovne migracije (IDM), ki predstavlja razmerje med številom delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) v občini delovnega mesta in številom delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) v občini prebivališča (pomnoženo s 100), se v občini Domžale stalno poslabšuje. To pomeni, da se vse več naših prebivalcev vozi na delo v druge občine, kar povečuje obremenitev z dnevnim prometom. Ta trend želimo z bodočim razvojem mesta spremeniti in izboljšati, zato želimo spodbujati bodoči razvoj delovnih mest.

Občina Domžale
Indeks delovnih migracij 2000-20017



Slika 3: Indeks delovne migracije v Občini Domžale v obdobju 2000 - 2017 (vir: Statistični urad RS; www.stat.si)

Na podlagi strokovnih podlag je bilo v Razvojni program Občine Domžale 2012 – 2025 (Uradni vestnik Občine Domžale št. 9/2012) zapisano (poglavje 2.3):

- »Občina Domžale ima za razvoj gospodarstva izredno ugodno geopolitično in geografsko lego. Tradicionalno je usmerjena predvsem v obrtno-industrijsko dejavnost, v zadnjih letih pa narašča tudi število delovnih mest v terciarnem in kvartarnem sektorju. A intenzivna rast prebivalstva v Domžalah že daljše obdobje močno prehiteva ponudbo zaposlitvenih možnosti. Razmerje med številom delovno aktivnega prebivalstva in številom delovnih mest je neugodno, saj ima občina precej manj delovnih mest kot je aktivnega prebivalstva, kljub temu da predstavlja nesporni zaposlitveni center še za občini Lukovica in Moravče, kar povzroča velike dnevne delovne migracije. Poleg tega se povečujejo delovne migracije iz občine v druga zaposlitvena središča, predvsem v Ljubljano. Dnevne delovne migracije prinašajo negativne posledice, ki jih povzroča prevelik promet in z njim povezani okoljski problemi.
- Odločilni razvojni indikator je indeks zaposlitvenih možnosti t.j. razmerje med vsemi delovnimi mesti in aktivnim prebivalstvom, ki je v občini Domžale v letu 2010 znašal 66, kar pomeni, da je bilo 34 % delovnih mest manj kot je aktivnega prebivalstva. Ta indikator sicer ne vpliva na prebivalstveno rast, saj občina meji na glavno zaposlitveno središče Ljubljano, tako da dnevne delovne migracije nadomeščajo pomanjkanje delovnih mest (Analiza razvojnih možnosti, 2011). Glede na vlogo in pomen Domžal v regiji ter za doseganje dolgoročno stabilne demografske in gospodarske situacije mora občina težiti k temu, da bi se število delovno aktivnega prebivalstva in število razpoložljivih delovnih mest v občini izenačilo.«

Nadalje je v Razvojnem programu v poglavju 4.3 POMEN HARMONIČNEGA TRAJNOSTNEGA RAZVOJA ZA BLAGINJO PREBIVALSTVA, v podpoglavju 4.3.1 Razvojni imperativ Navedeno: »Nastajajoče metropolitansko območje »velike Ljubljane« bo še močneje izžarevalo gospodarske in socialne pa tudi prebivalstvene vplive na prostor občine Domžale, glede na to, da bodo ti vplivi imeli še nadalje večji vpliv na strani »backwash effects«2 efektov izpiranj kot »spread effects« nalaganja, bo občina še naprej prvenstveno težila k gospodarski krepitvi občine, zlasti z odpiranjem novih delovnih mest v terciarju in kvartarju (alokacijo zaposlitvenih mest iz Ljubljane).«

V Razvojnem programu je v poglavju 4.3.3.4 Promet je navedeno: »Prometne preobremenitve, ki se bodo pojavljale ob prevelikih dnevniških migracijah, bo treba zmanjševati tudi z razvojem učinkovitega, poceni in hitrega javnega transporta (hitra primestna železnica Ljubljana – Kamnik), predvsem pa z ustrežnejšo lokacijsko razporeditvijo delovnih mest (bližje bivanju). Z večanjem zaposlitvenih

možnosti v občini se bodo zmanjšale dnevne migracije izven občine, kar bo ugodno vplivalo na zmanjševanje prometa in z njim povezanih negativnih posledic, kot so: izguba časa, obraba vozil, prometne nesreče, poraba goriva in predvsem onesnaževanje okolja, saj promet predstavlja že nad 30 % vseh stroškov in enako tudi skoraj 30 % vsega onesnaževanja okolja.

Razvojni program je služil tudi kot podlaga za pripravo strateškega dela občinskega prostorskega načrta (OPN) Domžale. V strateškem delu OPN Domžale (Uradni vestnik Občine Domžale št. 10/2018) je med cilji prostorskega razvoja po dejavnostih (11. člen) kot prvi cilj na področju gospodarstva (točka 5) zapisano »zagotavljanje prostorskih možnosti za gospodarski razvoj in razvoj novih kvalitetnih delovnih mest v sodobnih, visokotehnoloških proizvodnih, obrtnih in storitvenih dejavnosti in za uravnoteženo ponudbo kvalitetnih delovnih mest na celotnem območju občine.«. V istem členu je navedeno (točka 7) »Zmanjševanje primanjkljaja delovnih mest vsaj na razmerje 75% delovnih mest v odnosu na delovno aktivno prebivalstvo«. V razdelku »Stanovanjska gradnja in urejanje naselij« navedeno (točka 40) tudi »Zagotavljanje kvalitete bivanja z ustrežno infrastrukturno opremljenostjo, z dostopnostjo do družbene infrastrukture, storitvenih dejavnosti in delovnih mest.«

V strateškem delu OPN Domžale je v Konceptu prostorskega razvoja občine zapisano: »S trajnostnim razvojem in vlaganjem v vzdrževanje in izgradnjo družbene, prometne in komunalne infrastrukture bomo zagotovili še bistveno višjo raven bivanja. Še naprej bomo spodbujali razvoj novih dejavnosti in novih delovnih mest ter s tem prevzeli vlogo glavnega razvojnega in zaposlitvenega središča regije.«

Občina Domžale torej, glede na ugotovitve strokovnih podlag in glede na izhodišča iz dveh ključnih strateških dokumentov občine (Razvojni program, Strateški del OPN) izgublja vlogo zaposlitvenega središča, ki bi jo glede na svojo velikost morala nujno ohranjati oziroma celo izboljševati.

Zaradi navedenih razlogov ocenjujemo, da so načrtovane dejavnosti v območju skladne z načrtovanim prostorskim razvojem in razvojem dejavnosti v občini Domžale.

Občina Domžale bo z načrtovanimi prostorskimi ureditvami:

- Pridobila prostorske možnosti za razvoj novih delovnih mest v občini in s tem zmanjšala obseg dnevnih delovnih migracij). Predvideno je, da bo v območju okvirno zagotovljenih novih 60 delovnih mest (trgovsko-poslovni center 25 dm, Logo 20 dm, poslovni objekt 15 dm).
- Zagotovila višji nivo uslug in boljšo dostopnost do oskrbnih funkcij (trgovska, storitvena in poslovna dejavnost) za lokalno prebivalstvo.
- Uredila omrežje komunalne opreme na obravnavanem območju.
- Izboljšala opremljenost s prometno infrastrukturo (rekonstrukcija Kopališke ceste, rekonstrukcija križišča Kopališke ceste in Krumperške ulice, nova povezovalna javna cesta).
- Izboljšala opremljenost in podobo glavne mestne vpadnice (drevored, ločen kolesarski in peš promet).
- Dobila plačan komunalni prispevek za primarno komunalno opremo v okvirni višini 235.000 EUR; izračun je informativen in izveden na podlagi razpoložljivih podatkov in predpisov o programu opremljanja in merilih za odmero komunalnega prispevka za območje občine Domžale.
- Dobila vsakoletne prihodke iz naslova nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča v okvirni višini 16.000 EUR.

Skupna pripomba 5: Vplivi dejanske (obstoječe) rabe prostora

Predlagatelji menijo, da je obravnavano območje že sedaj zelo obremenjeno z motečimi dejavnostmi (poslovne-obrtne dejavnosti, avtomehanične delavnice, parkirišče tovornjakov z avtopralnico) in prometom (avtocesta, mestna vpadnica, Ihanska cesta) ter posledično z okoljskimi vplivi le teh. Predlagajo ureditev ustreznih ukrepov za blaženje teh vplivov na sprejemljivo raven (hrup tovornjakov ponoči, hrup pranja vozil, hrup in emisije izpušnih plinov prometa, ipd.).

Skupno stališče 5:

Na prostorski razvoj na obravnavanem območju je bistveno vplivala izgradnja avtoceste in edinega avtocestnega priključka mesta Domžale. Ta prostorska ureditev je bistveno spremenila razmere v obravnavanem prostoru in bo tudi v bodoče ključno vplivala na razvojne možnosti in načrtovane prostorske ureditve. Zato občina Domžale na obravnavanem območju ne načrtuje več stanovanjske gradnje kot pretežne osnovne namenske rabe prostora, saj bi bila le ta v stalnem konfliktu z neizogibnimi vplivi zaradi prometne pomembnosti obravnavanega območja.

Hkrati pa se strinjamo, da nekatere obstoječe dejavnosti v prostoru povzročajo konfliktne vplive na obstoječo stanovanjsko rabo, kar je potrebno urediti. Vprašanje je, ali so te dejavnosti in prostorske ureditve skladne s prostorskimi in okoljevarstvenimi predpisi, kar pa je povezano s pridobitvijo gradbenih dovoljenj, uporabnih dovoljenj in dovoljenj za obratovanje. Izdaja vseh teh dovoljenj, kakor tudi inšpekcijski nadzor nad njimi niso v pristojnosti občine.

Občina Domžale bo še naprej pozorno spremljala stanje v prostoru in si bo prizadevala, da v okviru svojih pristojnosti opozarja na morebitne nesprejemljive vplive ter bo po potrebi pozvala državne organe, da ukrepajo. Zagotovitev sprejemljivih vplivov za vse deležnike, v okviru predpisov in družbenega dogovora, je eden ključnih ciljev prostorskega načrtovanja in prostorskega razvoja v Občini Domžale.

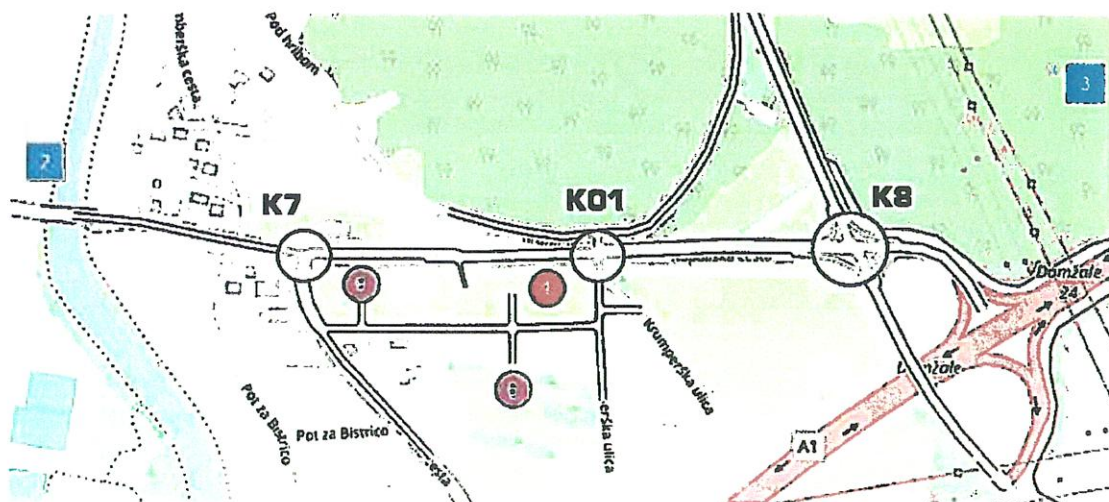
Skupna pripomba 6: Načrtovane prostorske ureditve (promet)

Predlagatelji opozarjajo na povečanje prometa v območju zaradi načrtovanih prostorskih ureditev, ki bodo še poslabšale prometne razmere, prometno varnost in kvaliteto bivanja nasploh. Predlagajo izdelavo prometne študije.

Skupno stališče 6:

Prometna študija za območje OPPN je bila izdelana (Kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Brinje 1), št. elaborata: PR410-STU-P, Brezavšček M., Provia d.o.o., Naklo, maj 2018).

Namen študije je bila kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki ulici ob navezavi polno pozidanega območja OPPN D29/1 na obstoječe cestno omrežje v križiščih K01 (Ihanska - Kopališka) in K7 (Krumperška - Kopališka), posredno pa je obremenjeno tudi križišče K8 (Kopališka - Virska - AC). Obstoječe križišče K01 je nesemaforizirano, z navezavo območja OPPN pa se bodo prometne obremenitve v križišču povečale, zato je naloga elaborata tudi preveritev rekonstrukcije omenjenega križišča v semaforizirano križišče in krožišče.



Slika 4: Obravnavano območje prometne študije (Vir: Prometna študija, Provia, 2018)

8

Kapacitetna analiza obravnavanega območja je bila narejena s pomočjo izdelanega prometnega modela v programski opremi PTV Vistro. Analizirano je bilo obstoječe stanje v letu 2018 in polno pozidano območje v planskem letu 2028. Glede na analizo štetja prometa (poglavje 4.2.4) na Kopališki cesti in generacijo novih potovanj generatorja (poglavje 4.3.2), je bila v kapacitetni analizi obravnavana le POPOLDANSKA KONICA.

Kapacitetna analiza je bila narejena za različne ureditve obravnavanega križišča:

- S0 – SCENARIJ 0: obstoječa cestna mreža – štirikrako križišče K01 je nesemaforizirano
- S1 – SCENARIJ 1: semaforizacija obstoječega štirikrakega križišča K01. Na južnem kraku se doda pas za leve zavijalce
- S2 – SCENARIJ 2: rekonstrukcija križišča K01 v peterokrako krožišče

Kapacitetna analiza je bila narejena za dve fazi navezave območja OPPN na obstoječe cestno omrežje:

- FAZA 1: izgradnja območij UE2, UE3 in UE4 ter navezava na križišče K01
- FAZA 2: izgradnja območij UE2, UE3, UE4 in UE0, izgradnja povezovalne ceste med Ihansko in Krumperško ter navezava območja na križišči K01 in K7

V kapacitetni analizi je bila upoštevana ocenjena 1% letna rast prometa, kar v desetletnem obdobju pomeni rast prometnih obremenitev za cca 10,5%.

Predlagani so naslednji ukrepi:

Križišče K01

Glede na rezultate kapacitetne analize je ugotovljeno, da bodo mejne vrednosti v križišču K01, ki določajo uspešnost križišča, v primeru obstoječe prometne ureditve (nesemaforizirano štirikrako križišče) prekoračene ob izvedbi ukrepov FAZE 1 in FAZE 2, zato bo potrebno križišče K01 rekonstruirati.

V primeru preureditve križišča K01 v semaforizirano križišče (scenarij 1) oziroma krožišče (scenarij 2) je pričakovati, da mejne vrednosti (nivo uslug $NU=F$) ne bodo dosežene v planski dobi v nobenem primeru. Glede na lokacijo obravnavanega križišča (križišče se nahaja med dvema semaforiziranimi križiščema na medsebojni oddaljenosti cca 250 - 300m) je ustreznejša rešitev semaforizacija križišča, ki omogoča medsebojno koordinacijo križišč. Kolone in zamude v GPS bodo sicer večje kot v primeru ureditve krožišča. Je pa potrebno poudariti, da se bo z razvojem con na južni strani Kopališke ceste širše območje urbaniziralo, s tem pa bo naraslo tudi število pešcev in kolesarjev - v tem primeru je **semaforizacija primernejši ukrep**.

Zaradi navedenih razlogov je priporočena **rekonstrukcija križišča K01 v semaforizirano križišče**, ob tem pa je priporočena tudi ureditev severnega kraka, kjer se zelo blizu križišča združujeta cesti iz zahoda in vzhoda (Krumperška ulica), v skladu s pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste.

V kapacitetni analizi semaforiziranih križišč so bili uporabljeni optimizirani krmilni programi. To pomeni, da bo za doseganje rezultatov iz kapacitetne analize potrebno **po rekonstrukciji križišča K01 izvesti optimizacijo in linearno koordinacijo vseh križišč**.

Križišči K7 in K8

Iz kapacitetne analize je razvidno, da se prometne razmere v obeh križiščih ob pozidavi območja OPPN D29/1 poslabšajo.

Ob tem je potrebno poudariti, da je poslabšanje prometnih razmer v kapacitetni analizi križišč K7 in K8 v letu 2028 predvsem posledica ocenjene rasti prometa in ne generacije prometa načrtovanega območja OPPN.

Križišče K8 je že v obstoječem stanju zelo obremenjeno in nekaj deset novih potovanj zaradi generacije prometa nanj ne vpliva.

Križišče K7 je že danes problematično zaradi neurejene geometrije južnega kraka. Ob izgradnji bencinskega servisa se je skrajšal tudi pas za leve zavijalce z vzhodne smeri. Ob dodani generaciji in rasti prometa se bodo prometne razmere še poslabšale.

V fazi 1 se zaradi nove generacije povečajo predvsem obremenitve v smeri vzhod-zahod, kar križišče lahko prenese. Poveča se tudi število vozil, ki s smeri vzhoda zavijajo levo na Ihansko cesto. Ob generaciji novega prometa v letu 2018 mejne vrednosti dolžine kolon niso presežene, v letu 2028 ob upoštevanju prometni rasti 1% in generaciji, pa maksimalne kolone znašajo cca 5-6 vozil in lahko presežejo dolžino pasu za leve zavijalce. Glede na to, da ob zeleni luči vsaj 2 vozili, ki zavijata levo, zapeljeta v križišče se tudi ob maksimalni koloni promet v GPS hitro sprostí in računsko maksimalna dolžina kolon tudi v letu 2028 ni problematična. Iz kapacitetne analize sledi, da v fazi 1 rekonstrukcija križišča K7 ni potrebna, je pa priporočena ureditev južnega kraka ne glede na generacijo.

V fazi 2 se v križišču K7 prometne obremenitve povečajo predvsem na južnem kraku (Ihanska cesta). Ob tem je potrebna rekonstrukcija križišča. Na južnem kraku se obstoječi pas preuredi v pas za levo zavijanje, ob njem pa se zgradi nov pas za desno zavijanje. Na zahodnem kraku križišča se uredi ločen pas za desne zavijalce – bypass.

V nadaljnji fazi ureditve semaforiziranega je potrebna linearna optimizacija vseh treh križišč, s poudarkom na tem, da maksimalne kolone pri zavijanju levo ne presežejo dolžine obstoječih pasov za levo zavijalce oz. naj se v fazi rekonstrukcije križišča uredijo pasovi za levo zavijalce v primerni dolžini.

Krožišče K01 je bilo preverjeno v prometni študiji, krožišče K7 pa ni predmet te prometne študije. V krožišču K01 je glavni prometni tok (Domžale - AC) precej močnejši od obeh stranskih prometnih smeri, kar je neugodno za krožišče. Glede na lego križišča med dvema semaforiziranimi križiščema je ustreznješa rešitev semaforizacija križišča, ki omogoča medsebojno koordinacijo semaforiziranih križišč. Kolone in zamude v glavni prometni smeri bodo sicer nekoliko večje kot v primeru ureditve krožišča, vendar pa je semaforizacija primernejši ukrep za vodenje pešcev in kolesarjev – predvsem na račun prometne varnosti. Krožišče zahteva tudi precej večje posege v prostor, saj mora zaradi zagotavljanja prometne varnosti ob združevanju petih krakov zunanji premer krožišča znašati vsaj 30 metrov, kar bi pomenilo posege na severno stran Kopališke ceste – na območje gozda Šumberk.

Krožišče na mestu obstoječega križišča K7 bi bilo treba preveriti v namenski prometni študiji.

Skupna pripomba 7: Načrtovane prostorske ureditve (okoljski vplivi in presoja vplivov na okolje)

Predlagatelji menijo, da bi se z načrtovano gradnjo povečali negativni vplivi na okolje (hrup, emisije snovi v zrak, vpliv na podtalnico, svetlobno onesnaženje, vpliv prometa, vpliv dejavnosti, zdrava pridelava vrtnin in sadja, negativni vplivi na zdravje). Sprašujejo ali so izvedene ustrezne okoljevarstvene študije?

Skupno stališče 7:

Vplive prostorskih ureditev na okolje se v fazi prostorskega načrtovanja presoja v celoviti presoji vplivov na okolje, v kolikor je to zaradi načrtovanih prostorskih ureditev potrebno.

Del vsakega postopka priprave prostorskega akta je tudi preveritev, ali je za načrtovano prostorsko ureditev potrebna celovita presoja vplivov na okolje (v nadaljevanju: CPVO). Na podlagi osnutka OPPN o tem odloča Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za okolje, Sektor za celovito presojo vplivov na okolje. Ta organ je z Odločbo št. 35409-308/2017/5 z dne 13.11.2017 odločil, da »V postopku priprave in sprejemanja plana, občinskega podrobnega prostorskega načrta za območje 029/1 »Brinje 1«, ni treba izvesti postopka celovite presoje vplivov na okolje.«

Ministrstvo je v odločbi ugotovilo naslednje:

a) Za navedeni plan ni treba izvesti presoje vplivov na okolje na podlagi 51. člena Zakona o varstvu okolja in Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list

RS, st. 51/14, 57/15 in 26/17; v nadaljevanju: Uredba), ker ne vsebujejo posegov, za katere je presoja vplivov na okolje obvezna.

b) Na podlagi 101. člena Zakona o ohranjanju narave se celovita presoja vplivov na okolje izvede za plane, ki bi lahko pomembno vplivali na zavarovano območje, posebno varstveno območje ali potencialno posebno ohranitveno območje sami po sebi ali v povezavi z drugimi plani.

Ministrstvo je za mnenje o verjetno pomembnih vplivih na varovana območja zaprosilo Zavod RS za varstvo narave - OE Kranj, ki ugotavlja (mnenje st.: 2-11-464/2-0-17/AS z dne 12. 10. 2017), da se predvidene prostorske ureditve nahajajo izven območij neposrednega in daljinskega vpliva na varovana območja, zato presoje sprejemljivosti vplivov izvedbe planov na varovana območja ni treba izvesti.

c) Na podlagi 3. odstavka 40. člena ZVO se celovita presoja vplivov na okolje izvede tudi za drug plan, če ministrstvo oceni, da bi lahko njegova izvedba pomembneje vplivala na okolje. Merila za ocenjevanje verjetnih pomembnejših vplivov plana na okolje, skladno z določbami tretjega odstavka 40. člena ZVO, so določena z Uredbo o merilih za ocenjevanje verjetnosti pomembnejših vplivov izvedbe plana, programa, načrta ali drugega splošnega akta in njegovih sprememb na okolje v postopku celovite presoje vplivov na okolje (Uradni list RS st. 9/09, v nadaljevanju Uredba o merilih).

V skladu z drugim odstavkom 2. člena Uredbe o merilih je ministrstvo preverilo podrobnejša merila in v zvezi z:

- značilnostmi plana ugotovilo, da se plan nanaša na gradnjo poslovnih objektov;
- značilnostmi vplivov in območij, ki bodo verjetno prizadeta zaradi vplivov plana, ugotovilo, da ne gre za kumulativne in čezmejne vplive;
- pomenom in ranljivostjo območij, ki bodo verjetno prizadeta, ugotovilo:
 - da na območju plana ni naravnih vrednote in območij biotske raznovrstnosti, kar izhaja tudi iz predhodno citiranega mnenja Zavod RS za varstvo narave,
 - da na območju plana ni enot kulturne dediščine, kar izhaja iz Registra nepremične kulturne dediščine <http://giskd6s.situla.org/giskd/>,
 - da del območja leži delno v območju pomembnega vpliva poplav, zato je ministrstvo za mnenje o verjetno pomembnih vplivih zaprosilo Direkcijo RS za vode – Sektor območja srednje Save, ki meni (mnenje st.: 35021-54/2017-2 z dne 26. 10. 2017), da predlagani posegi ne bodo bistveno vplivali na stanje voda in da izvedba OPPN ne bo pomembno vplivala na področje upravljanja z vodami,
 - ter da ni vplivov na območja ali krajine s priznanim varstvenim statusom na nacionalni ravni, na ravni Evropske skupnosti ali na mednarodni ravni.

Ne glede na odločitve da postopek CPVO za predmetni akt ni potreben, pa so v odlok vključene rešitve in ukrepi za varovanje okolja, ohranjanje narave, varstvo kulturne dediščine in trajnostno rabo naravnih dobrin (VI. poglavje odloka) in rešitve ter ukrepi za obrambo in varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami, vključno z varstvom pred požarom (VII. poglavje odloka).

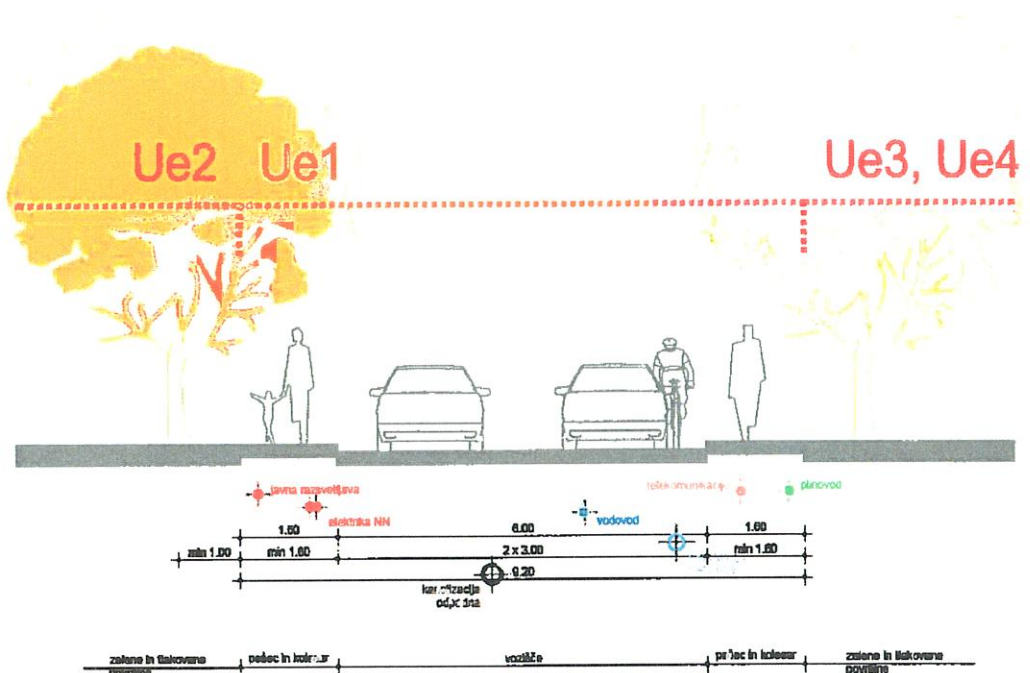
Skupna pripomba 8: Načrtovane prostorske ureditve (nova javna cesta)

Predlagatelji menijo, da bo načrtovana količina in umestitev novih cest med Ihansko in Krumperško cesto razvrednotila bivalno okolje. Sprašujejo ali je res potreben cestni profil s širino 9,0 m (vozišče 6,0 m in obojestranski pločnik 2 x 1,5 m). Predlagajo slepe ulice oziroma ureditve zgolj za dostop do stanovanjskih parcel.

Skupno stališče 8:

Z načrtovano prostorsko ureditvijo je načrtovana ena nova cesta, ki bo v prvi fazi služila kot napajalna cesta načrtovanega območja, v drugi fazi pa kot mestni vpadnici vzporedna povezava med Krumperško ulico in Ihansko cesto. Cesta je nujno potrebna kot javna cesta, ki opremlja nepozidana stavbna zemljišča. Cesta ima predpisan profil širine 9,0 m (vozišče 6,0 m in obojestranski pločnik 2 x

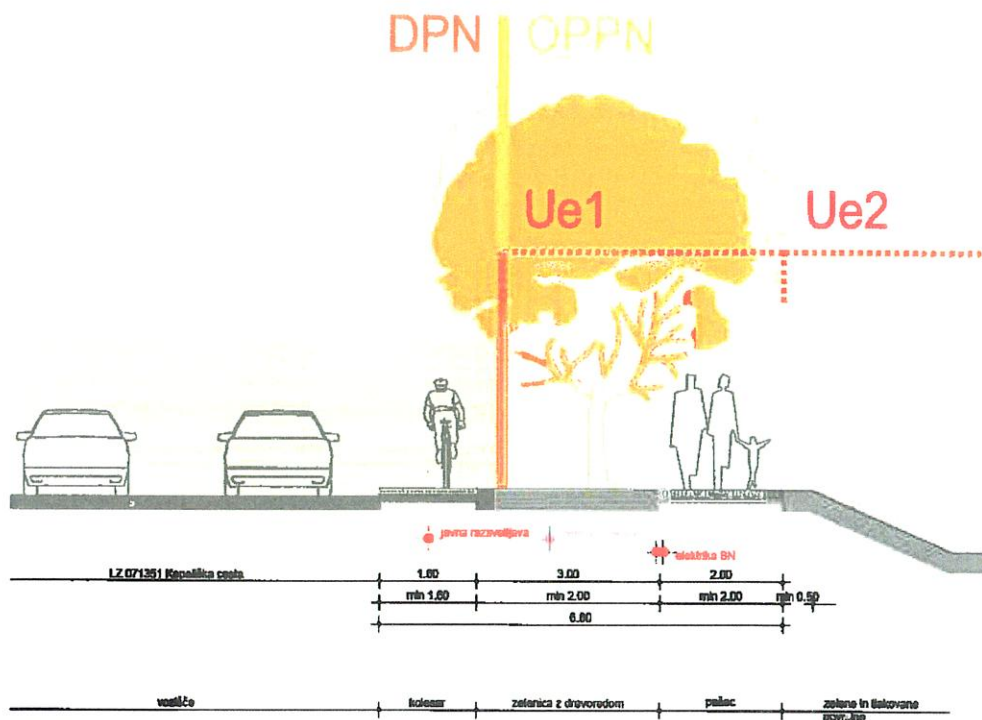
1,5 m). Kot ključni ukrep za umirjanje prometa na tej cesti je predvidena omejitev hitrosti na 30 km/h (13. člen odloka).



Slika 5: Tipični prometni profil na novi javni cesti (Vir: Dopolnjeni osnutek OPPN za območje »Brinje 1«, Locus, 2018)

Načrtovana povezovalna cesta ni namenjena tranzitnemu in tovornemu prometu. Glede na pripombe bo ponovno proučena širina cestnega profila, predvsem širina vozišča in možnost omejevanja tovornega prometa na načrtovani cesti. Prouči se tudi potreba po obojestranskem pločniku. Slepe ulice v omrežju javnih cest niso primerne in se jih v načrtovanju prometa nasploh izogibamo, saj predstavljajo veliko težavo v primeru intervencij, hkrati pa otežujejo vzdrževanje in zagotavljanje javnih storitev (npr. odvoz smeti, pluzenje ipd.).

Poleg načrtovane nove ceste je predvidena tudi rekonstrukcija mestne vpadnice z rekonstrukcijo kolesarske steze ter dograditvijo zelenega pasu z drevoredom in ločenim hodnikom za pešce.



Slika 6: Tipični prometni profil na mestni vpadnici (Vir: Dopolnjeni osnutek OPPN za območje »Brinje 1«, Locus, 2018)

Vsa gradnja gospodarske javne infrastrukture bo predmet programa opremljanja, ki bo sprejet skupaj z odlokom OPPN. Odlok o programu opremljanja opredeljuje vse stroške izgradnje s tem OPPN načrtovane gospodarske javne infrastrukture, etapnost izgradnje le te ter ostale pogoje za infrastrukturno opremljanje. Za del gospodarske javne infrastrukture, ki ga bo gradil investitor bo z Občino Domžale sklenjena pogodba o opremljanju.

Predvideno je, da bo stroške gradnje javnih cest in komunalne opreme, ki je potrebna za opremljanje načrtovanih novogradenj, zgradil investitor ter to infrastrukturo predal Občini Domžale. Izvedbo gradnje in delitev stroškov gradnje preostale komunalne opreme pa bosta Občina Domžale in investitor dogovorila s pogodbo o opremljanju na podlagi sprejetega programa opremljanja.

Skupna pripomba 9: Načrtovane prostorske ureditve (razvrstitev vrednosti nepremičnin)

Predlagatelji menijo, da bi z realizacijo načrtovane prostorske ureditve prišlo do razvrstitve vrednosti stavbnih zemljišč in nepremičnin stanovalcev, kar pa ni dopustno, glede na to, da je bila v tem območju vedno predvidena stanovanjska gradnja. Predlagajo odškodnino v obliki ekološke rente.

Skupno stališče 9:

Načrtovane prostorske ureditve ne bodo razvrstile prostora. Prostorske ureditve so skrbno prostorsko načrtovane. Prometne ureditve se bodo z rekonstrukcijo cest in križišč izboljšale. Hkrati se bo z ozelenitvami mestne vpadnice izboljšala podoba glavnega vstopa v mesto. Z načrtovano komunalno opremo (kanalizacija, vodovod), ki bo zgrajena hkrati z gradnjami v območju se bo izboljšala tudi raven infrastrukturne opremljenosti širšega območja. Vse te načrtovane prostorske ureditve bi morale dvigovati skupno vrednost prostora, kar bi se pričakovano odražalo tudi na višji (in ne na nižji) vrednosti nepremičnin na obravnavanem območju.

Ekološka renta ali kakršnakoli drugačna oblika finančnega nadomestila v obravnavanem primeru ni utemeljena in ni predvidena.

13

Skupna pripomba 10: Namenska raba prostora (postopek sprememb namenske rabe prostora iz območja stanovanj v območje centralnih dejavnosti)

Predlagatelji izpostavljajo spremembo namenske rabe prostora na območju OPPN iz stanovanjske rabe v centralne dejavnosti. Predlagatelji menijo, da je takšna sprememba namenske rabe ni skladna z veljavnimi prostorskimi predpisi ter z veljavnimi prostorskimi akti občine in je zato nezakonita.

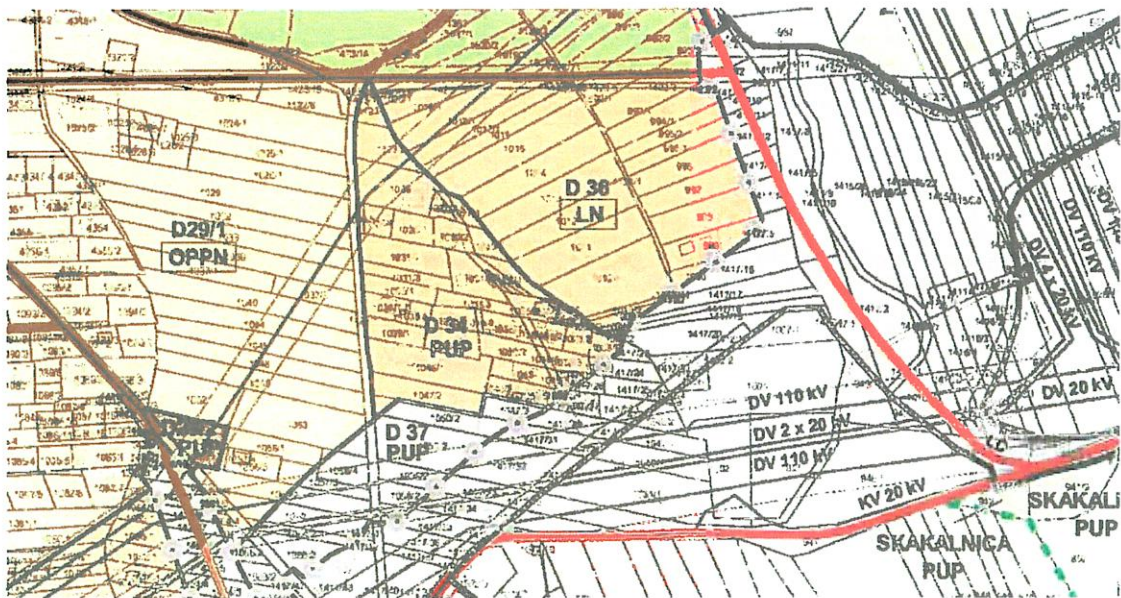
Skupno stališče 10:

V času začetka priprave predmetnega OPPN so kot nadrejeni planski prostorski akt v Občini Domžale veljale prostorske sestavine planskih aktov (Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega družbenega plana Občine Domžale za obdobje 1986 – 2000 in prostorskih sestavin družbenega plana občine Domžale za obdobje 1986 – 1990 (Uradni vestnik Občine Domžale št. 12/1995, 10/96, 3/1997, 10/1997, 8/01, 13/02, 5/04, 3/05, 8/06, 14/06, 6/09, 8/10, 2/11, 3/13; v nadaljevanju: prostorske sestavine). Postopke za pripravo prostorskih aktov je določal Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odločba US, 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2; v nadaljevanju ZPNačrt).

Dne 1.6.2018 se je na področju prostorskega načrtovanja in urejanja prostora začel uporabljati nov Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS št. 61/2017; v nadaljevanju ZUreP-2). ZUreP-2 v prehodnih določbah (273. člen) določa, da se postopki priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta, začeti pred začetkom uporabe ZUreP-2 v skladu z ZPNačrt, končajo po dosedanjih predpisih.

Skladno z ZPNačrt je za posamezno območje urejanja določena namenska raba. Namenska raba prostora se deli na območja osnovne namenske rabe prostora, ki se po načelih pretežnosti, združljivosti in dopolnjevanja posameznih dejavnosti lahko delijo na območja podrobnejše namenske rabe prostora. V urbanih središčih se podrobnejša namenska raba določi na podlagi urbanističnega načrta.

Za območje urejanja z oznako D29/1 Brinje 1 je bila s prostorskimi sestavinami določena pretežna stanovanjska namenska raba.



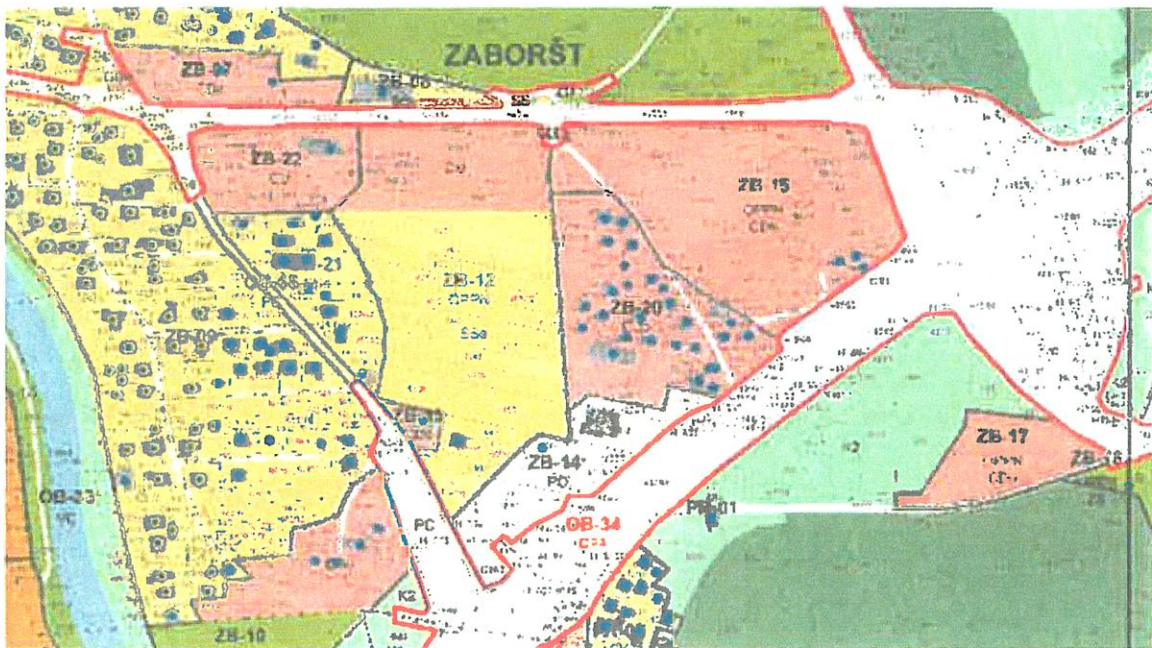
Slika 7: Izsek iz prostorskih sestavin plana Občine Domžale, veljavnega do sprejema OPN Domžale (vir: Občina Domžale)

Ob spoštovanju načela pretežnosti pa je dopustno v območja stanovanj umeščati tudi spremljajoče dejavnosti (Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojih za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij; Uradni list RS št.

99/07 in 61/17 – ZUreP-2). Kot spremljajoče dejavnosti štejemo predvsem vse centralne dejavnosti, ki v mestnih in krajevnih jedrih zagotavljajo ustrezno oskrbo občanov. Skladno s prostorskimi sestavinami je celotno območje D29/1 veliko okvirno 6,7 ha. Del območja načrtovan s predmetnim OPPN je velik okvirno 2,0 ha. Kljub temu, da je območje načrtovano z OPPN namenjeno centralnim dejavnostim, pa je pretežni del območja D29/1 tudi skladno s pretežno namensko rabo prostora namenjen stanovanjem.

Namenska raba prostora se skladno z veljavnimi predpisi določa v izvedbenem delu občinskega prostorskega načrta. Občina Domžale je začela s postopkom priprave občinskega prostorskega načrta že v letu 2006, torej daleč pred začetkom priprave predmetnega OPPN. Del postopka priprave OPN Domžale je bila tudi priprava nove karte namenske rabe prostora za celotno območje Občine Domžale. Postopek priprave OPN Domžale je potekal skladno s predpisi. OPN Domžale je bil javno razgrnjen kar trikrat (junij-julij 2014, oktober-november 2015, oktober-november 2016). OPN Domžale je bil sprejet na 29. seji Občinskega sveta Občine Domžale, dne 20.9.2018 (Uradni vestnik št. 10/2018).

Del postopka OPN Domžale je bila tudi sprememba namenske rabe prostora na območju predmetnega OPPN. Na podlagi Razvojnega programa občine Domžale 2012-2025, strokovnih podlag za pripravo novega občinskega načrta Občine Domžale in konceptualnega dela Urbanističnega načrta za širše mestno območje Domžal je bila v pasu ob glavni mestni vpadnici predlagana sprememba namenske rabe prostora iz stanovanj v centralne dejavnosti. Namenska raba prostora v sedaj veljavnem OPN Domžale kot CU - osrednja območja centralnih dejavnosti, kot so območja historičnega ali novih jeder, kjer gre pretežno za prepletanje trgovskih, oskrbnih, storitvenih, upravnih, socialnih, zdravstvenih, vzgojnih, izobraževalnih, kulturnih, verskih in podobnih dejavnosti ter bivanja.



Slika 8: Izsek iz karte namenske rabe prostora Občinskega prostorskega načrta občine Domžale (vir: PISO; www.geoprostor.net/piso)

Namenska raba je torej skladna s predlaganim OPPN, kar je tudi skladno z ZPNačrt, ki v 4. odstavku 15. člena določa: »Občinski podrobni prostorski načrt mora biti skladen z občinskim prostorskim načrtom«.

Ker pa je bil postopek OPPN začel še pred sprejemom OPN Domžale, naj dodatno pojasnimo, da je ZPNačrt v 56.a členu določal tudi pravila za spremembo podrobnejše namenske rabe prostora z OPPN. Člen določa, da je sprememba podrobnejše namenske rabe in prostorskih izvedbenih pogojev z OPPN dopustna brez poprejšnje spremembe OPN, če:

- je sprememba potrebna za izvedbo občinskega razvojnega programa oziroma drugega razvojnega projekta v skladu z regionalnim razvojnim programom in

- je sprememba skladna s strateškim delom občinskega prostorskega načrta oziroma občinskim strateškim prostorskim načrtom, če je ta sprejet kot samostojni akt.

Kot je že pojasnjeno v skupnem stališču 4 je predmetna sprememba namenske rabe prostora utemeljena z Razvojnimi programom občine 2012-2025 in strateškim delom OPN, hkrati pa je bila ta sprememba vodena tudi v postopku priprave OPN Domžale in večkrat javno razgrnjena.

Zato je Občina Domžale ocenila, da je sprememba namenske rabe predvidena z OPPN skladna tudi s razvojnimi usmeritvami občine in je to predstavljalo dodaten razlog, da je sprejemljivo postopek OPPN začeti še pred sprejemom OPN.

Ugotavljamo torej, da postopek spremembe namenske rabe prostora iz stanovanj v območja centralnih dejavnosti ni neskladen s prostorskimi akti občine ali s prostorskimi predpisi, ker:

1. Načela pretežnosti namenske rabe niso kršena, saj načrtovane prostorske ureditve obsegajo le 2,0 ha območja D29/1, ki je sicer veliko 6,7 ha. Na preostalem območju 4,7 ha je še vedno zagotovljena pretežna stanovanjska namenska raba prostora. Tudi če namenska raba z OPN ne bi bila spremenjena, bi lahko namensko rabo prostora v območju D29/1 po načelu pretežnosti opredelili v stanovanjsko namensko rabo. Ocenjujemo pa, da je ustrezneje namenske rabe ločiti in opredeliti enote urejanja prostora skladno z novimi prostorskimi ureditvami.
2. Je bilo mogoče tudi skladno z ZPNačrt spreminjati namensko rabo prostora tudi z OPPN, v kolikor je bilo to utemeljeno z občinskimi ali regionalnimi razvojnimi programi in strateškim delom občinskega prostorskega načrta. Občina Domžale je občinski razvojni program sprejela v letu 2012, strateški del OPN pa v letu 2018, torej še pred sprejemom predmetnega OPPN. Tudi če namenska raba z OPN ne bi bila spremenjena, bi lahko namensko rabo prostora v delu območja D29/1 spremenili s predmetnim OPPN. Ocenjujemo pa, da je ustrezneje namenske rabe ločiti in opredeliti enote urejanja prostora skladno z novimi prostorskimi ureditvami.
3. Je bil sočasno s postopkom priprave OPPN in v skladu s predpisi voden tudi postopek priprave OPN, ki je bil zaključen pred sprejemom predmetnega OPPN. Na obravnavanem območju se je z OPN spremenila namensko rabo prostora iz S v CU. Takšno spremembo namenske rabe prostora mora predmetni OPPN upoštevati, saj mora biti po ZPNačrt OPPN skladen z OPN.

Skupna pripomba 11: Postopek priprave OPPN

Predlagatelji menijo, da je priprava prostorskega akta netransparentna in neskladna z zakoni ter preveč usmerjena v izpolnjevanje želja individualnih investorjev (podjetij) ter da ne zagotavlja enakopravnosti vseh deležnikov v prostoru.

Skupno stališče 11:

Postopek priprave OPN in OPPN je predpisan z zakonom. Za pripravo OPPN je investitor podal pobudo na Občino Domžale skladno s predpisi in protokolom za sprejemanje prostorskih aktov v Občini Domžale. Pobudo je Občina Domžale obravnavala in sprejela, ter sprožila postopek priprave OPPN. Postopek priprave OPPN ni v nobenem primeru netransparenten in neskladen z zakoni, še najmanj pa je selektiven. Vsakdo ima pravico podati pobudo za pripravo prostorskega akta. Na veliki večini stavbnih zemljišč v občini Domžale je dopustna gradnja stanovanjske hiše, brez potrebe po dodatnem prostorskem načrtovanju oziroma samo na podlagi projekta za pridobite gradbenega dovoljenja.

V določenih primerih, na prostorsko pomembnejših območjih in tudi v primeru obravnavane lokacije Brinje 1, pa imamo v prostorskih aktih, prav zaradi zagotavljanja javnega interesa in sodelovanja javnosti v postopkih prostorskega načrtovanja, zapisano obveznost izdelave OPPN. Tako so investitorji na teh območjih v bistveno bolj zahtevnem položaju, saj morajo za realizacijo svoje investicijske namere, pripraviti še podrobne prostorske načrte ter jih uskladiti z vsemi deležniki v prostoru. Prav takšno vključevanje javnosti v postopku OPPN pa onemogoča selektivnost ali netransparentno obravnavo načrtovanih prostorskih ureditev oziroma v največji možni meri omogoča ugotavljanje in zagotavljanje javnega interesa.

Skupna pripomba 12: Obravnavano območje OPPN

Predlagatelji sprašujejo zakaj se z OPPN ureja samo del območja naselja, medtem ko se ne obravnava tudi obstoječe stanovanjsko območje z vplivi dejavnosti (servis in logistični center težke mehanizacije, transportnih vozil) in preostale nepozidane površine v območju urejanja D29/1? Predlaga celovito obravnavo.

Skupno stališče 12:

Območje OPPN je določeno s Sklepom o začetku priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta za območje D29/1 Brinje 1 (Uradni vestnik občine Domžale št. 6/2017; v nadaljevanju: sklep). Del sklepa je tudi določitev območja OPPN. Načrtovanje je glede zazidav območja omejeno na znane investicijske namere, ki jih je podal pobudnik, družba Logo d.o.o. Za preostali del območja D29/1 znane investicijske namere še ne obstajajo, zato se je Občina Domžale odločila, da bo na tem območju načrtovala le prostorske ureditve vezane na opremljanje z gospodarsko javno infrastrukturo. Tako je določeno tudi v sklepu, ki določa, da se ne glede na območje, izraženo s pobudo, z načrtovanjem zagotovi celovitost infrastrukturnih objektov in naprav ter določi faze njihove izgradnje.

17



II. POSAMIČNE PRIPOMBE IN STALIŠČA

Za vsako posamično pripombo je:

- naveden sklic na skupno stališče iz razdelka I. SKUPNE PRIPOMBE IN STALIŠČA ali
- na posamično pripombo odgovorjeno neposredno v posamičnih stališčih.

Posamična pripomba 1:

Številka

1

Prinomba:

V strategiji občine Domžale je zapisano: "Prepričani smo, da bodo strateške usmeritve, cilji in strategije, ki smo si jih zadali, pripomogli k lepši in boljši občini Domžale prav za vse prebivalce in da bomo leta 2025 s ponosom lahko potrdili, da je Občina Domžale ugledno in uspešno gospodarsko, športno in kulturno središče, mesto priložnosti in predvsem prostor zadovoljnih ljudi!"

Izredno negativno nas je presenetil predlog OPPN za območje D29/1 Brinje 1 pripravljen za obravnavo na občinskem svetu, ki se nahaja v naselju Zaboršt. Območje Brinje je v naši neposredni bližini. V letu 2014 se je obravnaval zadnji prostorski načrt, ki je predvideval predvsem stanovanjsko gradnjo. Na prostorski načrt smo podali tehtne pripombe in podali predloge, ki jih ne želimo upoštevati. Načrtovanje pozidav območja Zaboršta med Ihansko in Krumperško cesto sega že v osemdeseta leta, v večini zazidalni načrti niso bili nikoli usklajeni z zemljišči v naravi, lastniki in prebivalci, na kar smo opozarjali pristojne službe že takrat. Zelo pomembno dejstvo je, da je bila na obravnavanem območju vedno predvidena stanovanjska gradnja, tj. naselja individualnih hiš. Stanovalci smo gradili oziroma kupovali hiše na tem območju v zavedanju, da je to področje namenjeno stanovanjski gradnji in ne gradnji industrijsko-obrtne cone, kar je načrtovano v predlogu OPPN. Kot v preteklosti se tudi sedaj dopušča projektiranje/načrtovanje v interesu kapitala, pri čemer krajani očitno nismo pomembni.

V nadaljevanju podajamo argumente proti načrtovani pozidavi predvideni v OPPN D29/1 Brinje 1:

1. Iz arhitekturnega smisla obstoječe urbane krajine, bi bilo zaradi ohranitve celovitega izgleda najbolj smiselno načrtovanje stanovanjskega naselja, ki bi zaokrožil obstoječe naselje v celoto in s tem podal vstopno razglednico obogateno z zelenim drevjem v mesto Domžale.
2. Umeščanje industrijskih in proizvodno obrtnih objektov sodi v področja, ki so v OPPN določena za ta namen, z razlogom, ker povzročajo raznovrstne emisije na okolje. V Evropi, katere članica je tudi Slovenija je to standard že mnogo desetletij. Industrijski objekti in objekti v katerih se odvija obrtna dejavnost NE sodijo v stanovanjska območja.
3. Prav tako menimo, da je v tem delu mesta že več kot zadosti trgovskih centrov. Menimo, da ni smiselna in ne dopustna dodatna gradnja trgovine, saj je kvadratura trgovskih površin na prebivalca na tem področju več kot zadostna, po vsej verjetnosti pa presega priporočeno mejo.
4. Menimo, da smo stanovalci obstoječega naselja ob Ihanski in Krumperški cesti že sedaj zelo

obremenjeni, če ne že preobremenjeni z dejavnostmi in prometom, ki se odvijajo in so bila dodana naselju predvsem v zadnjih 20 letih. Država je zgradila avtocesto in vpadnico, znotraj stanovanjskega naselja pa se širijo poslovne-obrtne dejavnosti (avtomehanične delavnice, parkirišče tovornjakov z avtopralnico, ipd.). Treba je poskrbeti za ureditev ustreznih ukrepov za blaženje teh motilcev na sprejemljivo raven (hrup tovornjakov ponoči, hrup pranja vozil, hrup in emisije izpušnih plinov prometa, ipd.). Na Ihanski in Krumperški cesti je potrebno poskrbeti za zmanjšanje hitrosti vozil, npr. grbine.

5. V primeru izvedbe načrtovanih gradenj bi prišlo do izvajanja poslovnih, storitvenih in obrtno proizvodnih dejavnosti, ki bi še dodatno precej povečale Transporte in promet v tem območju. To ni dopustno saj menimo, da bi prihajalo do zastojev in mirujočega prometa, ki bi dodatno poslabšal kvaliteto bivanja, pričakovati je tudi več prometnih nesreč in povečano ogroženost otrok v prometu. Potrebno je izvesti prometno študijo.
6. Z načrtovano gradnjo bi se povečali negativni vplivi na okolje (hrup, emisije snovi v zrak, vpliv na podtalnico, svetlobno onesnaženje, vpliv prometa, vpliv dejavnosti), katerim bi bili prebivalci izpostavljeni tudi med vikendi. Ali so izvedene ustrezne okoljevarstvene študije? Naročena mnenja in študije običajno prikazujejo idealne razmere in ukrepe, realnost je večinoma slabša.
7. Načrtovana količina in umestitev novih cest med Ihansko in Krumperško cesto popolnoma razvrednoti bivalno okolje. Če že, bi te ceste morale biti slepe in služiti zgolj za dostop do stanovanjskih parcel.
8. Zaradi vseh naštetih vplivov bi bila na vrtovih vprašljiva zdrava pridelava vrtnin in sadja, kar od nekdaj in tudi še sedaj v skladu z svetovnimi smernicami zdravega prehranjevanja stanovalci počnemo. Zaradi vsega naštetega bi bil povečani negativni vplivi na zdravje.
9. Če bi se načrtovane gradnje izvedle, menimo pa, da se zaradi vseh naštetih argumentov ne smejo, bi prišlo do razvrednotenja vrednosti stavbnih zemljišč in nepremičnin stanovalcev, kar pa ni dopustno, glede na to, da je bila v tem območju vedno predvidena stanovanjska gradnja.

V pričakovanju upoštevanja naših pripomb vas lepo pozdravljamo.

Aktivni stanovalci Zaboršta, Ihanske in Krumperške ceste

Podpora KS Slavka Šlandra Domžale k pripombam stanovalcev Zaboršta (Ihanska cesta, Krumperška cesta) na predlog OPPN območje D29/1 Brinje 1

Krajevna skupnost Slavka Šlandra Domžale podpira pobudo stanovalcev na območju Zaboršta (Ihanska cesta, Krumperška cesta) na predlog OPPN območje D29/1 Brinje 1. Prosim Oddelek za urejanje prostora, župana in občinski svet, da podprejo pobudo stanovalcev in upoštevajo njihove pripombe.

Stališče: **Pripomba se delno upošteva**

1. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 1.
2. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 2.
3. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 3.
4. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 5.
5. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 6.
6. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 7.
7. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 8.
8. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 7.
9. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 9.

Posamična pripomba 2:

Številka

2

Pripomba:

Vprašanja o prostorskem urejanju v Občini Domžale ob dogodkih OPPN Brinje 1 in delu Občine Domžale, ki nima sprejetega OPPN:

Na podlagi objav v Slamniku št. 8, 2018, objav na spletnih straneh Občine Domžale, zapisnikov dogajanj na Občinskem svetu, pregleda javno dostopnih občinskih aktov o prostorskih planih Občine Domžale, prosim za pisne odgovore in pojasnila na spodnja vprašanja, vse vezano na prostorsko načrtovanje v občini.

1. Predložite prostorski akt, iz katerega bo razvidna namenska raba zemljišč na ureditvenem območju Brinje 1, ki ni stanovanjska?
2. Na podlagi katerega zakona je Občina Domžale, ki nima sprejetega OPN in ima veljavne prostorske akte Uradni Vestnik Občine Domžale, št. 08/01, 13/02, 15/02, 05/04, 14/06, 6/09, 8/10, 2/11, 3/13, v predlaganem OPPN na zemljiščih v ureditveni enoti Brinje 1 spremenila na zemljiščih z namensko rabo »stanovanjske površine« namensko rabo v nestanovanjsko, za gradnjo poslovnih objektov (območje centralnih dejavnosti?), kot je razvidno iz razgrnjenega OPPN Brinje 1?
3. Ali menite, da je predlagani OPPN Brinje 1 skladen z zakonsko dopustnimi odstopanji od veljavnega prostorskega akta v primeru, ko občina nima OPN?
4. Po katerem zakonu je dopustna sprememba namenske rabe območja urejanja iz stanovanjske v nestanovanjsko-poslovno v OPPN brez predhodno sprejetega OPN?
5. Kako je določena namenska raba zemljišč v s strani Občine Domžale izdanih dokumentih »Namenska raba zemljišča« za parcele ob kupoprodaji, prenosu lastništva parcel iz podjetja Ceeref na podjetje Logo Skupina?
6. Zahteva po pojasnilih sila nenavadnih dogajanj na Občinskem svetu v vezi dogodkov ob potrjevanju OPPN Brinje 1:
 - 6.1 Na kakšen način je tako neskladen OPPN Brinje 1 sploh lahko bil dan v obravnavo občinskemu svetu? In to ne enkrat – ampak dvakrat, v popolnoma nespremenjeni vsebini!
 - 6.2 Na osnovi katerih dodatnih dejstev je bil vsebinsko popolnoma identičen OPPN Brinje 1 na seji marca 2018 neprimeren, dva meseca kasneje, junija 2018 pa primeren in dan na glasovanje (ne govorim o dodatno priloženi analizi prometa)?
7. Generalna vprašanja, ki se zastavljajo ob nerazumno prekoračenem zakonskem roku sprejemanja OPN v Občini Domžale, in situaciji, ko je omogočeno peščici ljudi netransparentno in neskladno z zakoni in strokovnimi podlagami posegati v skupno okolje:
 - 7.1 Na kakšni osnovi Občina Domžale meni, da je upravičena do uporabe tovrstnih selektivnih »bližnjic« prostorskega urejanja in izpolnjevanja želja individualnih investitorjev – podjetij, brez OPN?
 - 7.2 Kdaj in na kakšen način bo Občina zagotovila enake možnosti uporabe (pozidave) nezazidanih stavbnih zemljišč tudi občanom, lastnikom stavbnih zemljišč, ki imajo z veljavnimi prostorskimi akti že določen namen stanovanjske gradnje?

Upam si trditi, da občani verjetno nikoli ne bomo tako enakopravni investitorji, da bi na svojih zemljiščih lahko gradili na način, kot se kaže v primeru Brinje 1, in to v naše skupno dobro.

Kam pa pridemo, če bi vsak lastnik kot investitor izpolnjeval svoje želje po gradnji, četudi je lastnik na svojem zemljišču in ima pravico graditi, mimo prostorskih načrtov?

V pričakovanju konkretnih odgovorov se vnaprej zahvaljujem!

Stališče

Pripomba se ne upošteva

1. Stališče do pripombe je podano v skupnih stališčih 1 in 10.
 2. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
 3. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
 4. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
 5. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
 6. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10. OPPN Brinje ni (niti ni bil v katerikoli fazi postopka) neskladen z nadrejenimi akti oziroma zakonodajo. Odločitev Občinskega sveta ne moremo komentirati.
 7. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 11.
-

21 

Posamična pripomba 3:

Številka

3

Pripomba:

Zadeva: Vprašanja vezana na OPPN Brinje 1 in izostanek OPN v Občini Domžale

V priloženem posredujem vprašanja na OPPN Brinje 1, saj menim, da je glede na dostopne javne dokumente v osnovi OPPN neprimeren za kakršnokoli javno obravnavo.

1. Sprašujem o podlagah, na osnovi katerih je v OPPN sploh lahko prišlo do spremembe rabe ureditvene enote in je neskladna z veljavnim prostorskim aktom za D29/1. Ali pa ima Občina Domžale svojevrsten status in zanjo ne velja slovenska zakonodaja? Ali pa lahko vsak lastnik na svojem zemljišču dela kar hoče, mimo veljavnih prostorskih aktov?

Vsekakor je nenavadno, da tudi v osnutku OPN, ki je v postopku odobrevanja, za navedeno ureditveno območje niso zapisani pogoji urejanja za OPPN, ampak samo "OPPN v pripravi". Predlagan OPN je datiran 2016, Logo Skupina je kupila zemljišča 2017, sklep o izdelavi OPPN je avgust 2017. Očitno je, da ne gre za isti "OPPN v izdelavi" oz. je Občina v naprej pustila "prosto izbiro" investitorju, kaj bo tam počel?

2. Kdaj bo Občina Domžale končno izpolnila zakonsko dolžnost in sprejela OPN? Kot je bil v okviru svetniškega vprašanja podan predlog - iz predlaganega OPN izločite sporna območja, potrdite "zdravi del" OPN, potem pa se pregovarjajte o spornih območjih v naslednjem krogu sprememb OPN. Ne morem se znebiti občutka, da ste nas občane/lastnike vzeli za talce, da boste od Ministrstva za kmetijstvo izsilili sporne prekvalifikacije zemljišč. Investitorji, kot je tudi v primeru Logo Skupine, in kaže praksa Občine Domžale od leta 2010 dalje, pa imajo zagotovljen obvoz mimo OPN.

Prosim za odgovore iz priloge, kot tudi vezano na OPPN Brinje 1 pojasnilo na javni razgrnitvi 12.9.2018.

Stališče

Pripomba se ne upošteva

1. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
2. Stališče do pripombe je podano v skupnih stališčih 10 in 11.

22



Pripomba:

Zadeva: Pripomba na OPPN za območje »D29/1 Brinje 1«

Občina Domžale, kot predlagatelj, daje v javno obravnavo Občinski podrobni prostorski načrt za območje "D29/1 Brinje 1" in sicer:

Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje D29/1 Brinje 1

1. Tekstualni del
2. Grafični del
3. Priloge

V zakonitem roku, to je v času javne obravnave podajamo na omenjeno gradivo naše pripombe in zahteve, kot sledi v nadaljevanju:

1. Preimenovanje ulice iz Krumperška ulica v Kopališko cesto, Domžale.

Občina Domžale, Oddelek za urejanje prostora, Ljubljanska 69, 1230 Domžale, je bila z našim dopisom št. 205/2014 z dne 30.06.2014, to je v času in v okviru javne obravnave OPPN za območje Brinje 1, (III. Opis prostorskih ureditev, 6. člen Odloka (funkcija in oblikovanje območja OPPN) seznanjena z dejstvi in potekom pridobitve hišne številke z nazivom ulice v letu 2000.

Naslov družbe, ime ulice in hišno številko smo pridobili na Območni geodetski upravi Ljubljana, Izpostava Domžale dne 26.07.2000.

Kakršna koli sprememba ulice ali hišne številke posledično pomeni velik časovni in finančni zalogaj za vsako družbo, zato predlagamo, da se ta ne spreminja.

V primeru zahteve po spremembi naziva ulice in hišne številke za našo družbo, pa zahtevamo, da stroške v celoti nosi naročnik in predlagatelj te zahteve, oziroma predlagatelj OPPN.

2. 11. člen Odloka (vrste dopustnih gradenj in objektov) točka 4 prosimo dodajte:

- Dovoljeno je postavljanje ograje - enostavni, tipizirani prefabrikati.

Postavitev ograje je nujno potrebna za zagotavljanje varnosti v času, ko družba ne posluje, še več pa v nočnem času. Upamo, da ograja saj delno pripomore k zmanjšanju vandalizma, ki predstavlja velik problem za širšo družbo že dalj časa in ga je zaznati v večjem porastu.

3. 12. člen Odloka (merila, pogoji in usmeritve za umeščanje, ...)

Navedeni so zahtevki za odmike od sosednjih parcel (točka 6)

V grafičnem delu (list 4) je razvidno, da poteka trasa novega elektro energetskega kabla in kanalizacija padavinskih - meteornih vod točno po parcelni meji sledečih parcel: 1024/1, 1025/6 in 1028/6.

V primeru, da se bo izvajala kakršna koli podzemeljska infrastruktura je predlagatelj Odloka dolžan upoštevati odmike najmanj 1,5 m od sosednjih parcel. Nehigienično je, da predlagatelj Odloka svojevoljno umešča v prostor novo infrastrukturo in pri tem ne upošteva določil - odnikov, kot jih sam zapiše v Odlok.

Zahtevamo, da se vsa gradbena dela tako izvajajo z upoštevanjem odnikov od sosednjih parcel in naj potekajo izključno v okviru meje OPPN.

V celoti naj se črta točka (7) tega člena.

4. 13. člen, točka 2

Razširitev pločnika, zeleni pas in kolesarska steza (v dolžini cca 300 m). Obstoječi pločnik se preimenuje v kolesarsko pot, dodan je drevored v širini 3,00 m in 2,00 m hodnik za pešce, to je na novo najmanj 5,00 m.

IDEJA !!!

Vzorčni projekt, kako se troši denar, za nekaj, kar se ne rabi, ali se bo uporabljalo zelo malo zaradi močnega hrupa in strupenih plinov. Obstoječi pločnik in kolesarska pot (pešcev malo, kolesarjev skoraj nič). Zakaj?

100 m stran je vzporedno cesta pod Šumberkom, kjer ni veliko vozil, ni hrupa. Promet po cesti do avtoceste se z otvoritvijo Petrola vsakodnevno močno povečuje. Predstavljeni podatki v Knjižnici Domžale o povečanem prometu na letni ravni predstavljajo prav tako povečano nevarnost za vse udeležence v prometu, še posebno za kolesarje.

Z izgradnjo kolesarske steze ob tako prometni cesti, se nevarnosti še povečujejo, kolesarja dobesedno silimo, da uživa v plinski zavesi in ob hrupu vozil. Namesto da izvajamo vzorčno avenijo ob najbolj prometni cesti v občini, energijo in sredstva preusmerimo v načrtovanje in izgradnjo peš in kolesarskih poti na varnejše, hrupu in plinom odmaknjena področja, kot je pot za Bistrico ali krožna pot okoli Šumberka.

Zasaditev dreves ob glavni cesti. Kdo bo jeseni čistil listje od dreves? Kako to izgleda, si oglejte na področju Zdravstveni dom Domžale in Vele. Listje raznosi veter po Domžalah.

Zaradi zgoraj opisanega smo proti izgradnji - razširitvi kolesarske steze, drevoreda z zasaditvijo dreves in izgradnjo pločnika za pešce. Že obstoječe pločnike na tem področju naj predlagatelj ustrezno poveže med seboj na celotni trasi, da se ti ne zaključujejo v zelenicah.

V primeru, da predlagatelj vztraja pri predlagani izgradnji pa zahtevamo, da ob zaključku pločnika zgradi ustrezno betonsko škarpo z ograjo. Opisano je nadomestilo za predlagano - neustrezno klančino. Višinska razlika med plačnikom in nižjim terenom zelenic že sedaj predstavlja na tem delu OPPN cca 1,0 do 1,5 m višine, z razširitvijo pa se višina še povečuje.

5. 18. člen 8 točka (2.) Nova transformatorska postaja.

Letos spomladi je novo transformatorsko postajo ob Krumperški ulici postavilo distribucijsko podjetje Elektro Ljubljana. S predlaganim OPPN je cca 300 m razdalje predlog za še eno novo TP.

Glede na dejstvo, da vsaka transformatorska postaja predstavlja tudi elektromagnetno sevanje, ki povzroča tudi rakotvorne bolezni predlagamo, da se ta predlog črta.

Smotno in tudi ekonomsko upravičeno, zdravju ljudi manj obremenjujoče, da to novo transformatorsko postajo razširijo za predlagano moč in kapaciteto ali poleg nje postavijo aneks transformatorske postaje. V primeru, da predlagatelj vztraja pri izgradnji nove transformatorske postaje pa naj to umesti v prostor, da je odmik od objektov (stanovanjski in poslovni) saj 100 m v radiju.

6. 24. člen, povezava (list 4), padavinska kanalizacija

Predlagana ponikovalnica PP10, povezava iz severne strani ceste na južno stran ceste je locirana ob novi transformatorski postaji.

Ponikovalnica predstavlja zbir odpadnih - padavinskih vod iz novega bloka (Domžalska vrata), speljano po zelenici bloka, preko ceste na južni del predlaganega OPPN. Padavinske vode iz tega objekta, oziroma iz tega območja bi moral investitor reševati ob gradnji, oziroma pred izdajo uporabnega dovoljenja. Na območju - funkcionalnem zemljišču tega bloka je dovolj površin, da lastnik vse padavinske vode rešuje na svojih površinah, zato ni nikakršnega opravičila, da padavinske vode rešujejo na predlagani način.

Predlog za ponikovalnico PP10 naj se tako v celoti črta iz OPPN.

Predlagatelj Odloka OPPN je v novo predlaganem Odloku OPN, ki je v fazi postopka sprejemanja (2. branje) na nivoju Občine Domžale zapisal:

29. člen Odlok o OPN

- Točka (2) Padavinske vode je potrebno zadržati na mestu nastanka ...

Predlog za opustitev izgradnje ponikovalnice PP10 je tako povsem upravičen.

7. Grafični del: List št. 3.1 Prikaz umestitve načrtovane ureditve v prostor

Na severnem delu našega zemljišča, preko parcele 1024/4 in 1025/2 je vrisana povezava iz pločnika do objekta (novo nastala peš pot). Kakršna koli peš pot po opisanih parcelah ne pride v poštev, zato zahtevamo, da predlagatelj to idejo v celoti odstrani; črta iz OPPN.

Že v predhodnem OPPN za območje D29/1 Brinje 1, smo vas seznanili (dopis št. 205/2014 z dne 30.06.2014) o nedopustnih posegih v prostor, izgradnja peš poti iz pločnika do objekta Krumperška ulica 11, z navezavo na novo zgrajeni pločnik na južni strani OPPN.

Zaključek:

Predlagani OPPN je iz vidika naše družbe nesprejemljiv, ker posega v prostor in funkcionalno zemljišče družbe, zmanjšuje sanitarne in tehnične pogoje, ki so zahtevani za opravljanje dejavnosti družbe, istočasno pa povečuje požarno ogroženost, ki je z navedenimi posegi v prostor tudi potencial zdravstvene ogroženosti.

Predlagamo, da predlagatelj pri načrtovanju infrastrukture upošteva vse zahtevane odmike tras infrastrukture z enakimi pogoji in merili, kot jih je zapisal za zahteve o obveznem spoštovanju za ostale udeležence v postopku. Nikakor pa ni umestno in sprejemljivo, da predlagatelj OPPN zaradi nestrinjanja z načrtovanimi posegi v prostor grozi s postopki razlastnitvenja zemljišč. Te grožnje so bile izrečene v sredo 12.09.2018 v prostorih Knjižnice Domžale ob javni predstavitvi predlaganega OPPN.

Od predlagatelja pričakujemo korektno obravnavo naših pripomb na OPPN in korektne odgovore na opisane pripombe, ki v celoti upravičene.

Stališče

Pripomba se delno upošteva

1. Preimenovanje ulice iz Krumperška ulica v Kopališko cesto, Domžale:

Odlok ostaja nespremenjen, saj ne spreminja imen ulic oziroma naslova na katerem se nahaja obstoječi objekt. Obstoječi objekt, ki se nahaja izven območja OPPN, na parceli št. 1025/2, k.o. Brezovica, je s svojimi funkcionalnimi površinami oziroma dostopom vezan na LZ 071351 Kopališka cesta (stacionaža: 705 m) skladno s kategorizacijo občinskih javnih cest.

2. 11. člen Odloka (vrste dopustnih gradenj in objektov)

Določila odloka se ne spremenijo, saj so vezana na območje prostorskih ureditev določenih z OPPN.

3. 12. člen Odloka (merila, pogoji in usmeritve za umeščanje, načrtovanje in oblikovanje objektov)

Določila 6. odstavka 12. člena Odloka (odmiki za ostale enostavne in nezahtevne objekte, ki niso stavbe), so ustrezna, prav tako 7. odstavek 12. člena, ki se ne črta. Za trase posameznih vodov in lokacije objektov gospodarske infrastrukture se upošteva tudi določila 41. člena Odloka (velikosti dopustnih odstopanj).

4. 13. člen, točka 2

Od vozišča ločena kolesarska steza in hodnik za pešce, z vmesnim zelenim drevorednim pasom, v ustreznem profilu se vzpostavlja zaradi večje varnosti vseh udeležencev v prometu ter zaradi izboljšanja podobe glavne prometnice, ki povezuje mesto Domžale z avtocesto. Enaka ureditev je predvidena vzdolž celotne mestne vpadnice. Vzdrževanje in urejanje gospodarske javne infrastrukture izvaja izbran koncesionar. Izvedba posameznih detajlov prečnega profila prometnih ureditev ob LZ071351 Kopališka cesta bo določena v fazi izdelave PGD.

5. 18. člen, točka 2 (nova transformatorska postaja)

Potreba oziroma zahteva po postavitvi, kakor tudi umestitvi v prostor, nove TP izhaja iz smernic pristojnega nosilca urejanja prostora (Elektro Ljubljana d.d.).

S sprejemom Zakona o spremembah in dopolnitvah Energetskega zakona (EZ-C) leta 2008 so bile

določene širine varovalnih pasov elektroenergetskih omrežij. Omejitve za posege drugih v varovalne pasove predpiše minister pristojen za energijo. Na podlagi tega določila je bil sprejet pravilnik, ki opredeljuje poseganje drugih v varovalne pasove. Pri umestitvi v prostor se upošteva tudi Uredba o elektromagnetnem sevanju v naravnem in življenjskem okolju (Uradni list RS, št. 70/96 in 41/04 – ZVO-1).

6. 24. člen Odloka (padavinska kanalizacija)

Vodenje in ureditev ponikanja padavinskih vod iz lokalnih krajevnih cest in javne poti na območju OPPN izhaja iz smernic pristojnega nosilca urejanja prostora (Občina Domžale). V omenjenem primeru padavinskih vod ni možno zadržati oziroma ponikati na mestu nastanka.

7. Grafični del, List št. 3.1 Prikaz umestitve načrtovane ureditve v prostor

Prikaz možne ureditve peš dostopne poti (povezava obstoječega objekta z javnimi površinami) preko parcel št. 1024/4 in 1025/2, obe k.o. Brezovice, se izbriše iz grafičnega dela odloka.

Posamična pripomba 5:

Številka

5

Pripomba:

Zadeva: Javna razprava – 12.9.2018

Prosimo za posnetek in zapisnik javne razprave, ki je bila 12.9.2018 v knjižnici Domžale za Zaboršt – OPPN D29/1 – Brinje 1.

Stališče

Pripomba je že upoštevana

Zapis javne obravnave OPPN za območje D29/1 – Brinje 1, ki je bila 12.9.2018 v Knjižnici Domžale je bil posredovan pripombodajalcu.



Pripomba:

Zadeva: Vprašanja in pripombe za predlog OPPN D29/1 Brinje 1 - Zaboršt Domžale

Občina Domžale je na dveh sejah Občinskega sveta v letu 2018 obravnavala Občinski prostorski načrt za območje D29/1 »Brinje 1« (v nadaljevanju OPPN Brinje 1), na območju Zaboršt pri Domžalah.

S predlogom novega OPPN D29/1 »Brinje 1« – se spreminja namembnost iz stanovanjske v poslovno trgovinsko cono (črpalka, trgovski center, servis in logistični center težke mehanizacije, transportnih vozil).

Področje D29/1 »BRINJE 1« je v GURS zavedeno kot kmetijsko zemljišče. Namenska raba pa za stanovanjsko gradnjo. Občina Domžale, je ne samo v primeru OPPN Brinje 1, ampak na več območjih, zelo velikopotezno posegla v kmetijska zemljišča.

V Uradnem vestniku Občine Domžale je objavljen Sklep o začetku priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta za območje D29/1 Brinje 1 (Uradni vestnik št. 06/2017, Domžale, 28.08.2017). Navedeni so vsi prostorski akti (Uradni Vestnik Občine Domžale, št. 08/01, 13/02, 15/02, 05/04, 14/06, 6/09, 8/10, 2/11, 3/13), ki so podlaga za pripravo prostorskega akta.

V zadnjem, prečiščenem besedilu prostorskih aktov (Uradni Vestnik št. 03/12, Domžale, 27.02.2012, stran 54) je v Tabela 1a: območje UZ Domžale, za območje urejanja pod šifro D29/1, Brinje 1 osnovna namenska planska raba stanovanjska.

Investitor LOGC d.o.o. je kupil zemljišča z namensko rabo stanovanjsko (dejanska raba zemljišč je še vedno zavedena kot kmetijska) - po GURS. Investitor je kupil parcele med Kopališko cesto od št. 1122/8 do št. 1033 k.o. 1958 Brezovica (v naravi travniki in njiva).

Investitor je dve parceli kupil od DARS-a: parcela št. 4318/2, k.o. 1959 - Domžale (ID 2032248) in parcela št. 1122/8, k.o. 1958 – Brezovica (ID 2044129) na javnem zbiranju ponudb za prodajo nepremičnin (Uradni list RS, št. 44/2016 z dne 24.6.2016, točka 4), pri čemer je Občina Domžale izdala Potrdilo o namenski rabi zemljišč št. 3502-270/2016 in št. 3502-269/2016, dne 31.3.2016 z osnovno namensko rabo: območje stanovanj. Zemljišči sta v vplivnem območju zaščitene gozda s posebnim pomenom Šumberk. Za zemljišči veljajo drugi pogoji gradnje in ustrezna dovoljenja ministrstev. So pridobljena?

Vprašanja:

1. Zakaj se z OPPN ureja samo del območja urejanja, z enotami Ue1 do Ue4, med tem ko je ves ostali del območja urejanja, ki ostaja stanovanjski, spregledan, niti se ne obravnava vpliva dejavnosti (servis in logistični center težke mehanizacije, transportnih vozil) na že obstoječa mejna območja urejanja z dejansko stanovanjsko rabo (D34, D37, D29/2) in prihodnjo stanovanjsko namensko rabo v preostalem delu istega območja urejanja D29/1?

Celotno območje med avtocesto na jugu, Kopališko cesto na severu, Ihansko cesto na zahodu in Krumperško ulico na vzhodu je potrebno obravnavati kot celoto in z enotnim OPPN in sicer tako kot je zapisano v namenski rabi - stanovanjska gradnja.

2. Kateri prostorski akti Občine Domžale so lahko podlaga za OPPN Brinje 1, saj se neposredno v OPPN spreminja namenska raba območja urejanja D29/1 iz stanovanjske v poslovno oz. storitveno in to v območju, ki obsega 2,05 ha?
3. Katera zakonska podlaga (zakon, člen) občini dopušča mimo obstoječih prostorskih aktov in OPN, spremembo namembnosti rabe zemljišča v tolikšnem obsegu?

Po ZPNačrt (v veljavi do 1.6.2018) je v 29. členu (dopustna manjša širitev območja stavbnih zemljišč). Površina območja je večja kot 5.000 m².

Po ZPNačrt, 56.a členu (sprememba podrobnejše namenske rabe z občinskim podrobnim prostorskim načrtom), kriteriji dopustnosti niso izpolnjeni.

4. Zakaj se želi na vsak način spremeniti OPPN in namembnost stanovanjska gradnja v gospodarsko cono in sicer za točno določenega investitorja, saj to ni v javnem interesu, ampak v zasebnem interesu investitorja? Zakaj se vztraja v interesu investitorja in na škodo krajanov?

Krajanje Zaboršta smo proti umeščanju predvidenih dejavnosti investitorja v stanovanjsko okolje. Za take dejavnosti je namenjena gospodarska cona Želodnik, saj je v novem OPN opredeljena kot gibalno gospodarskega razvoja občine Domžale.

5. Kako lahko enak predlog OPPN Brinje 1 (z dodano prometno študijo), v dveh mesecih postane iz neprimerne primeren in potrjen s strani občinskega sveta ter dan na javno razgrnitev?

Gradivi za obravnavo OPPN Brinje 1 na sejah sta identični, z dodanim elaboratom k junijskem gradivu: Prometna študija - kapaciteta analiza prometa, ki jo je izdelalo podjetje Provia d.o.o. Elaborat je neustrezen, saj so bila merjenja opravljena samo 1 dan. Ne upošteva predvidenega povečanja tovornega prometa, če se realizira še parkirišče za tovorna vozila v isti ulici in prometa osebnih vozil zaradi avtopralnice Škerjanc.

6. Kako je predvidena rekonstrukcija Krumperške ulice, saj je že sedaj preozka za tovorna vozila? Če bo širitev, katera in čigava zemljišča so predvidena za širitev?

Ulica je sedaj ozka in nevarna za vse udeležence v prometu zaradi tovornih vozil, predvsem pešcev in otrok.

7. Kako ste predvideli varno pot za šolske otroke iz naselja Zaboršt ob Krumperški ulici?

Pot je nevarna tudi za pešce in kolesarje, iz vašega predloga OPPN pa sploh ni razvidna širitev in pločnik. Predvidena je širitev križišča s Kopališko cesto.

8. Kako naj bi bil reguliran promet v Zaborštu, tako v času gradnje, kot tudi kasneje?

9. Kakšna protihrupna zaščita je predvidena za stanovalce Zaboršta, za čas gradnje in potem, ko naj bi bili objekti v uporabi?

10. Zakaj zavajate javnost s trditvijo, da naj bi bilo samo po 5 tovornih vozil na dan na tehničnem pregledu (izjava župana tiskovni konferenci 27.9.2018 za Planet TV)?

Kakšna je potem profitabilnost takega objekta, če se predvideva tako malo vozil?

11. Kako je predvidena prometna ureditev v primeru več tovornih vozil hkrati za tehnični pregled?

12. Obrazložite kako to, da se dovoljuje tudi predvidena dejavnost avtopralnice, saj sta v Krumperški ulici že za tovorna vozila (PREZA) in za osebna vozila (Škerjanc).

13. Kdo zagotavlja, da naj bi se zgradilo samo tisto, kar je v predlogu, če pa se že sedaj predlog spreminja?

14. Kako to, da je v soglasju direkcije za vode, navedeno tudi Ue2 - bencinska črpalka?

15. V elaboratu OPPN Brinje 1 je predvidena transformatorska postaja, ki v elaboratu ni vidna. Kje bo njena lokacija?

Zahtevamo odmaknjenost od stanovanjskih hiš vsaj 100 m.

16. Na javni razpravi 12.9.2018 je bilo rečeno, da bo ob Kopališki cesti na južni strani, urejen razširjen pločnik s kolesarsko stezo in drevesi. Kdo nam zagotavlja da bo to izvedeno? V kakšni dolžini je to predvideno?

17. V predlogu OPPN Brinje 1 je navedena pešpot Šumberk - Kamniška Bistrica. Kje je predvidena? Je predvidena čez parkirišče, trgovsko poslovni center, tehnične preglede, med tovrnimi vozili?

18. Kdo in kako bo prebivalcem Zaboršta pokrili morebitno škodo ob gradnji predvidenega?

19. Obrazložite kako je z ekološko rento za prebivalce Zaboršta, zaradi bistveno zmanjšane

kvalitete bivalnega okolja?

20. Obrazložite kdo in kako bo prebivalec Zaboršta plačal odškodnino, zaradi razvrednotenja in zmanjšanja vrednosti nepremičnin?
21. Kako lahko trdite da v Zaborštu ne bo parkirišč za tovorna vozila, če pa je že obstoječe (Preza), ki je delno čisto ob stanovanjskih hišah.
- V pravkar sprejetem OPN je zapisano v 23. členu, da se parkirišča za tovorna vozila usmerja izven stanovanjskih območij. Kaj boste storili z obstoječim parkiriščem za tovorna vozila?
22. Kako dobro poznate evropsko direktivo o ničelni toleranci benzena v bivalnem okolju? Kako boste uskladili evropsko direktivo o benzenih in tovorna vozila (vključno s parkiriščem za tovornjake)?
23. Obrazložite zakaj nameravate predvidena nova križišča semaforizirati? Zakaj niso predvidena krožišča?
- V prometni študiji so križišča neustrezna, pa vendar predvideni semaforji. Na seji 21.6. so svetniki zadolžili župana, da umesti 2 krožišči ter jih finančno ovrednoti.
24. Obrazložite kako se bo reševal prometni kaos, ki bi vsekakor nastal, če bi postavili predvidene semaforje?
- Kopališka cesta je najbolj obremenjena cesta, saj ja to edini priključek za avtocesto za Domžale in širšo okolico.
25. Kaj bodo Zaboršt in Domžale pridobile z umeščanje predvidenih dejavnosti v to območje? Kakšna bi bila dodana vrednost za Domžale?
- Pridobimo samo skoraj 20.000 m² novega asfalta.
26. V južnem delu območja D29 - Zaboršt je sedaj dejavnost tovrnega prometa (tovornjaki, cisterne..) s pralnico tovrnih vozil in parkirišče tovrnjakov za vse.
- Kateri »strokovnjak« je naredil programsko zasnovo, da so tam lahko tovrnjaki? Kako se je lahko izdalo dovoljenje s strani občine za dejavnost, ki je škodljiva za okolje in prebivalce? Obrazložite z argumenti, kako se lahko tovrni promet vrši skozi naselje hiš!

Predlog:

Glede na to, da je to območje že »degradirano« (po zaslugi občine), predlagamo, da se zgradi novo stanovanjsko naselje, ki bo uporabljalo samo čisto energijo (elektrika) in ne bo onesnaževalo okolja.

Pričakujemo vaše argumentirane in natančno obrazložene odgovore na postavljena vprašanja, saj na večino vaših predstavniki občine in projektanta niso točno, niso znali, niso hoteli ali pa niso smeli odgovoriti na javni razpravi 12.9.2018 v knjižnici Domžale.

Odgovore pričakujemo v čim krajšem času oziroma vsaj 14 dni pred naslednjo obravnavo predloga OPPN D29 Brinje 1 na seji sveta občine Domžale.

Stališče

Pripomba se delno upošteva

1. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 12 in 1.
2. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
3. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
4. Stališče do pripombe je podano v skupnih stališčih 1, 2 in 4.
5. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 6. Odločitev občinskega sveta ne moremo

komentirati.

6. Rekonstrukcija Krumperške ulice je s tem aktom predvidena le na območju rekonstrukcije križišča s Kopališko cesto in do odcepa z novo javno cesto, ki napaja območje načrtovanja. Je pa rekonstrukcija Krumperške ceste dopustna skladno z veljavnimi prostorskimi akti. Občina Domžale bo proučila potrebo po rekonstrukciji in skladno z ugotovitvami pripravila načrte za rekonstrukcijo preostalega dela Krumperške ceste, vključno z vodenjem peš in kolesarskega prometa.
7. Stališče do pripombe 7 je podano v prejšnjem stališču (stališče 6).
8. Regulacija prometa v času gradnje, je redna naloga občine in bo izvedena skladno s predpisi in uveljavljeno prakso. Prometne ureditve v območju načrtovanja v času obratovanja so razvidne iz gradiva OPPN.
9. Ukrepi varstva pred hrupom so določeni v 32. členu dopolnjenega osnutka odloka OPPN. Območje OPPN je v pretežnem delu opredeljeno v III. in deloma v IV. območje varstva pred hrupom. Območja varstva so prikazana v grafičnem delu na listu številka 5.3. Obremenitev posameznega območja s hrupom ne sme presegati mejnih ravni, določenih v predpisih.
10. Načrtovani tehnični pregledi vozil so namenjeni tako osebnim kot tovornim vozilom, je pa pregledov tovornih vozil številčno malo. Po izkušnjah iz tehničnih pregledov v Grosupljem dnevno oskrbijo 5 do največ 10 tovornih vozil. Tovorna vozila na tehnični pregled pridejo prazna.
11. Tovorna vozila se morajo na tehnični pregled napovedati, tako da zastoji tovornih vozil na tehničnih pregledih niso mogoči.
12. Investitor je v pobudi predlagal kot spremljajočo dejavnost tudi avtopralnico. Glede na osnovno dejavnost, ni razloga za omejevanje spremljajoče dejavnosti. Izvajalec dejavnosti mora za opravljanje dejavnosti zagotoviti ukrepe, da so vplivi na okolje, ki izhajajo iz dejavnosti v okviru dopustnih.
13. Prostorski akt je še v pripravi in se v postopku priprave lahko tudi spreminja. Ko bo prostorski akt sprejet, bo veljal kot predpis, njegove spremembe pa bodo dopustne le po postopku, ki je enak postopku priprave. Gradnje bodo dopustne le v obsegu, kot ga bo predpisoval sprejeti odlok.
14. Pobuda, ki je bila pripravljena v letu 2017, na podlagi katere je bila pripravljena projektna naloga in sklep o začetku priprave je vseboval tudi lokacijo bencinskega servisa. Prav tako je bil bencinski servis vključen tudi v osnutek OPPN za pridobitev smernic pristojnih nosilcev urejanja prostora. Na podlagi prejetih smernic in ponovnih preveritev idejnih zasnov glede prometnega urejanja območja pa se je pripravil dopolnjen osnutek OPPN, ki je bil tudi sprejet na občinskem svetu in javno razgrnjen. Iz dopolnjenega osnutka je bil bencinski servis umaknjen, več prostora pa je bilo namenjeno ostalim prostorskim ureditvam.
15. Lokacija predvidene transformatorske postaje je prikazana na listu številka 4 »Prikaz ureditev glede poteka omrežij in priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo ter grajeno javno dobro« ter na listu številka 5.1 »Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji na digitalnem orto-foto posnetku« grafičnega dela OPPN in sicer na zahodnem delu parcele številka 1029 k.o. Brezovica.
16. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 8.
17. Pešpot med naseljem Zaboršt in Šumberkom je predlagana v strokovnih podlagah za urbanistični načrt širšega mestnega območja Domžal. Povezovala naj bi športni park Domžale preko po novi načrtovani brvi preko Kamniške Bistrice, stanovanjsko naselje Zaboršt in gozd Šumberk. Pot bo večinoma (zaradi obstoječe poselitve) potekala po pločniku, delno pa bo vključena v območje nove načrtovane stanovanjske zazidave na vzhodni strani Ihanske ceste, skladno z novim načrtom namenske rabe prostora. Pešpot ni predvidena skozi območje s tem OPPN načrtovanih prostorskih ureditev, je pa ob novi javni cesti zagotovljen obojestranski hodnik za pešce.
18. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 9.
19. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 9.
20. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 9.
21. Parkirišča za tovorna vozila v območju načrtovanja niso predvidena in tudi niso dopustna. Občina

bo ponovno proučila problematiko obstoječega parkirišča za tovornjake, ki pa leži izven območja načrtovanja in ni predmet obravnavanega OPPN. V primeru nelegalnih posegov v prostor ali nesprejemljivih in preseženih okoljskih vplivov opravljanja dejavnosti (hrup, zrak, voda, bivalno okolje ipd.) pa so za ukrepanje pristojne državne inšpekcijske službe.

22. Okoljski predpisi, vključno z evropskimi direktivami zavezujejo vse uporabnike prostora. Vsi poslovni subjekti, ki bodo delovali v obravnavanem prostoru, bodo morali svoje dejavnosti prilagoditi prostorskim in okoljskim predpisom, drugače ne bodo mogli opravljati svoje dejavnosti. Dejavnost tehničnih pregledov vozil, ki bi lahko bila iz vidika obremenjevanja okolja od načrtovanih dejavnosti najbolj sporna, se opravlja v zaprtih prostorih z nadzorovanimi okoljskimi vplivi. Trgovska, poslovna in storitvena dejavnost, ki je predvidena na preostalem delu območja pa se praviloma umešča v območja centralnih dejavnosti, kjer je dopustna tudi stanovanjska gradnja, ker so okoljski vplivi teh dejavnosti na stanovanjska območja praviloma sprejemljivi.
 23. Stališče do pripombe je dodatno pojasnjeno tudi v skupnem stališču 6.
 24. Stališče do pripombe je dodatno pojasnjeno tudi v skupnem stališču 6.
 25. Stališče do pripombe je dodatno pojasnjeno tudi v skupnem stališču 4.
 26. Programsko zasnovo je izdelal prostorski načrtovalec. Izvajalec dejavnosti je dolžan zagotoviti ukrepe za preprečitev prekomernih vplivov na okolje. Vplivi, ki izhajajo iz dejavnosti morajo biti v okviru dopustnih. Skozi naselje hiš je tovorni promet omejen na mero, ki izhaja iz potreb naselja hiš.
-

Posamična pripomba 7:

Številka

7

Pripomba:

Zadeva: Pripombe in vprašanja za predlog OPPN D29 Brinje 1- Zaboršt Domžale

Občina Domžale s predlogom novega OPPN D29/1 »Brinje 1« (v nadaljevanju OPPN Brinje 1) spreminja namembnost iz stanovanjske v gospodarsko – poslovno - trgovinsko cono (trgovsko poslovni center, servis in logistični center težke mehanizacije in transportnih vozil). Prav tako je v načrtu predvidena povezovalna cesta med Krumperško ulico in Ihansko cesto.

Vprašanja:

1. Zakaj je predvidena cesta (ulica) širine 6 m s pločnikom na obeh straneh - torej skupaj 9 m? Komu je ta cesta namenjena, samo za lastnike parcel in stanovalce ob tej cesti?

Pripomba: Stanovalci smo proti tej cesti, če bo namenjena širšemu prometu in bodo po njej dovoljen tovorni promet. Stanovalci smo proti tej cesti v taki širini. Pločnik ni potreben z obeh strani cest. Dovolj je samo na južni strani ob obstoječih ograjah.

Predlog: Cesta (če se bo zgradila) naj se zgradi kot slepa ulica z dostopom za stanovalce in lastnike parcel.

2. Kako bo poskrbljeno za umiritev prometa na tej povezovalni ulici? Ležeči policaji, grbine ...?

Pripomba: Nujno in obvezno izvesti ukrepe za umiritev prometa na tej predvideni ulici.

Predlog: Predlagamo grbine na več sektorjih ulice.

3. Kako je predvidena protihrupna zaščita za obstoječe stanovalce na tej predvideni ulici?

Pripomba: Protihrupna zaščita mora biti, ker je ulica predvidna zelo blizu obstoječim hišam.

Predlog: Predlagamo vsaj 2 m visoko betonsko ali ustrezno protihrupno ograjo.

4. Kako so predvideni uvozi na to predvideno ulico za stanovalce iz Ihanske 5 in Ihanske 7? Torej kako do obstoječih hiš?

Predlog: Uvozi naj se naredijo v dogovoru s stanujočimi ob tej predvideni ulici.

5. Kako bo speljana nova infrastruktura - komunalni, električni in telekomunikacijski vodi?

Predlog: Predlagamo, da se vsa infrastruktura obstoječih hiš poveže na nove vode.

6. Kako in kdo bo pokril škodo na nepremičninah (hiše, garaže, dvorišča, komunalnih vodih...), nastalo ob in zaradi gradnje predvidene ulice?

Pripomba: Glede na predvideno gradnjo, se bodo pojavile poškodbe na nepremičninah in vodih. Zahtevamo pokritje in sanacijo vse škode na nepremičninah (hiše, garaže, dvorišča, komunalnih vodih, napeljavah ...), ki bi nastala ob in zaradi gradnje.

7. Kdo bo stanovalcem izplačal ekološko rento zaradi spremembe okolja na slabše in bistveno poslabšanih pogojev bivanja (povečan hrup, onesnaženje zraka, svetlobno onesnaženje)?

Pripomba: Zaradi dejavnosti, ki ne sodijo v bivalno okolje in bistveno povečanega prometa, ter bistveno poslabšanih pogojev bivanja smo stanovalci Zaboršta upravičeni do rente. Stanovalci smo svoje nepremičnine kupovali in gradili v Zaborštu, v prepričanju in v zvezi z občinskimi odloki, da je območje namenjeno izključno stanovanjski gradnji.

Predlog: Predlagamo da stanovalcem pripada renta zaradi bistveno poslabšanih pogojev

bivanja.

8. V kakšni višini smo prebivalci upravičeni in kdo nam bo izplačal odškodnino zaradi razvrstnotenja naših nepremičnin?

Pripomba: Naše nepremičnine bodo izgubile na vrednosti, saj nihče ne bo kupil hišo, kjer bodo takoj zraven dejavnosti, ki ne sodijo v bivalno okolje.

Predlog: Zahtevamo odškodnino zaradi predvidene spremembe OPPN za območje in predvideno gradnjo gospodarske cone, ter s tem razvrstnotenja naših nepremičnin.

9. Kako je predvidena izgradnja predvidene ulice in s tem v zvezi uporaba zemljišč lastnikov ob tej predvideni ulici?

Pripomba: Predvidena cesta ni v javnem interesu, ampak v zasebnem interesu investitorja.

Predlog: Vse stroške in morebitno urejanje zemljišč je v interesu investitorja in zato naj tudi investitor za ulico odstopi svoje zemljišče.

10. Kje naj bi bila postavljena predvidena nova transformatorska postaja, ki je v predlogu OPPN Brinje 1?

Pripomba: V predlogu OPPN Brinje 1, nikjer ni zaslediti lokacije transformatorske postaje.

Predlog: Če bo postavljena, potem zahtevamo postavitev vsaj 100 m oddaljeno od stanovanjskih hiš.

11. Zakaj je v predlogu OPPN Brinje 1, predvidena tudi povezovalna cesta med Ihansko cesto pri veterinarskem domu novo povezovalno cesto (Krumperška - Ihanska) - v skupni širini 9 m (1,5 m + 6 + 1,5 m)?

Pripomba: Navedite tehten razlog za predvideno povezovalno cesto med Ihansko cesto pri veterinarskem domu novo povezovalno cesto (Krumperška - Ihanska) - v skupni širini 9 m (1,5 m + 6 + 1,5 m).

Predlog: Povezovalna cesta med Ihansko cesto pri veterinarskem domu in povezovalno cesto na območju OPPN Brinje 1 (Krumperška - Ihanska), je predimenzionirana in sploh ni potrebna. V primeru izvedbe, zahtevamo izvedbo vseh zaščitnih ukrepov (protihrupne ograje, omejitve prometa), ekološko rento in odškodnino zaradi razvrstnotenja vrednosti nepremičnin.

12. Zakaj se z OPPN ureja samo del območja urejanja, z enotami Ue1 do Ue4, med tem ko je ves ostali del območja urejanja, ki ostaja stanovanjski, spregledan, niti se ne obravnava vpliva dejavnosti (servis in logistični center težke mehanizacije, transportnih vozil) na že obstoječa mejna območja urejanja z dejansko stanovanjsko rabo (D34, D37, D29/2) in prihodnjo stanovanjsko namensko rabo v preostalem delu istega območja urejanja 029/1?

Pripomba: Po ZPNačrt, 56.a členu (sprememba podrobnejše namenske rabe z občinskim podrobnim prostorskim načrtom), kriteriji dopustnosti niso izpolnjeni. Pri sprejemanju prostorskih aktov kot v primeru OPPN Brinje 1 ne gre za osamljen primer nedopustnih, netransparentno vodenih postopkov, in očitnih prizadevanj Občine Domžale v izpolnitvi interesa enega investitorja, ob tem pa v škodo občanov (lastnikov sosednjih zemljišč in stanovanjskih stavb).

Predlog: Od investitorja in občine kot predlagatelja, se zahteva izpolnitev vseh zahtev stanovalcev v območju Zaboršta - Brinje 1.

Vaše pisne odgovore pričakujem v roku 15 dni, oz. najmanj 1 teden pred naslednjo obravnavo na seji občinskega sveta.

Stališče

Pripomba se delno upošteva

1. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 8.
2. Na povezovalni cesti je kot ključni ukrep za umirjanje prometa predvidena omejitev hitrosti na 30 km/h (13. člen odloka). Ostali ukrepi za umirjanje prometa niso predvideni, bodo pa uvedeni v

kolikor bo ugotovljeno, da so takšni ukrepi upravičeni.

3. Protihrupna ograja ob novi predvideni cesti ni predvidena. Načrtovana javna cesta se ne razlikuje od drugih javnih cest v naseljih v občini Domžale. Gradnja protihrupnih ograj ali zidov v naselju ni sprejemljiva zaradi podobe naselja. Poleg tega pričakovani promet na obravnavani ulici, vključno z ukrepom omejitve hitrosti ne opravičujeta potrebe po izgradnji protihrupne ograje.
 4. Dovozi do obstoječih hiš so predvideni neposredno iz nove javne ceste, s čimer bosta obe stanovanjski hiši pridobili dodaten prostor, ki ga sedaj zaseda dostopna cesta do obeh hiš. Priključki bodo usklajeni z lastniki obeh hiš.
 5. Načrt komunalne opreme celotnega območja je opisan v odloku (V. poglavje, 16. do 27. člen) in prikazan v grafičnem delu odloka (list številka 4 »Prikaz ureditev glede poteka omrežij in priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo ter grajeno javno dobro«). Na novo komunalno opremo bodo priključeni tudi obstoječi objekti.
 6. Morebitno škodo, ki bi med gradnjo nastala na nepremičninah ali na gospodarski javni infrastrukturi bo skladno s predpisi pokrili investitor novogradnje. Obveznosti investitorjev in izvajalcev so določene v 40. členu odloka.
 7. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 9.
 8. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 9.
 9. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 7.
 10. Lokacija predvidene transformatorske postaje je prikazana na listu številka 4 »Prikaz ureditev glede poteka omrežij in priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo ter grajeno javno dobro« ter na listu številka 5.1 »Prikaz vplivov in povezav s sosednjimi območji na digitalnem orto-foto posnetku« grafičnega dela OPPN in sicer na zahodnem delu parcele številka 1029 k.o. Brezovica.
 11. Povezovalna cesta med novo vzporedno povezovalno cesto in Ihansko cesto ni predmet obravnavanega OPPN, je pa del širše prometne zasnove celotnega območja OPPN. Cesta je potrebna zaradi povezovanja javnih cest v omrežje javnih cest in za opremljanje nepozidanih stavbnih zemljišč južnega dela urejevalne enote D21. Cesta bo podrobneje načrtovana v postopku priprave OPPN za južni del urejevalne enote D21, ko bo na tem območju znana investicijska namera. Takrat bo tudi ponovno presojana širina vozišča ceste oziroma celotni prečni profil.
 12. Stališče do pripombe je podano v skupnih stališčih 4, 5, 10, 11 in 12.
-

Posamična pripomba 8:

Številka

8

Pripomba:

Zadeva: Predlogi in vprašanja na OPPN D29/1

Sem proti gradnji ceste, ki je predvidena kot povezovalna cesta med Ihansko in Krumperško cesto. Predlagam, da se zgradi enosmerna ulica iz Ihanske ceste do konca parcele Ivana Pšaga. V primeru realizacije po predvidenem planu pa bi bila potrebna:

- postavitve proti zvočne ograje,
- hitrostne ovire, hitrost 30 km/h,
- uvozi do obstoječih hiš na omenjeni cesti (povezovalna cesta Ihanska cesta - Krumperška cesta).

Zanima me ureditev križišča, ki naj bi potekal skozi naše dvorišče oz. parcelo št. 4349 k.o. Brezovica.

Vprašanja:

1. Kdo bo kril morebitno škodo zaradi izgradnje ceste mimo naših hiš?
2. Kakšna bo zvočna zaščita in dovoljena hitrost na tej cesti?
3. Kakšna je mišljena infrastruktura ob izgradnji ceste? (vodovod, kanalizacija, plin)

Stališče

Pripomba se delno upošteva

1. Morebitno škodo, ki bi med gradnjo nastala na nepremičninah ali na gospodarski javni infrastrukturi bo skladno s predpisi pokrili investitor novogradnje. Obveznosti investitorjev in izvajalcev so določene v 40. členu odloka.
2. Protihrupna ograja ob novi predvideni cesti ni predvidena. Načrtovana javna cesta se ne razlikuje od drugih javnih cest v naseljih v občini Domžale. Gradnja protihrupnih ograj ali zidov v naselju ni sprejemljiva zaradi podobe naselja. Poleg tega pričakovani promet na obravnavani ulici, vključno z ukrepom omejitve hitrosti ne opravičujeta potrebe po izgradnji protihrupne ograje.
3. Načrt komunalne opreme celotnega območja je opisan v odloku (V. poglavje, 16. do 27. člen) in prikazan v grafičnem delu odloka (list številka 4 »Prikaz ureditev glede poteka omrežij in priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo ter grajeno javno dobro«). Na novo komunalno opremo bodo priključeni tudi obstoječi objekti.

36



Posamična pripomba 9:

Številka

9

Pripomba:

Zadeva: Predlog na OPPN D29/1

Sem popolnoma proti predlogu OPPN D29/1, ker mejim na zemljišče, kjer naj bi se izvajala dela. Že tako so vse ceste (Ihanska, Krumperška in Kopališka) preobremenjene, z izvedbo načrta, ki ga predlagate, pa bi bilo še veliko huje. Zaradi vedno gostejšega prometa se že delajo razpoke na in v hišah.

Ne glede na vse študije, ki so bile opravljene, krajani iz neposredne bližine zemljišč najbolj vemo in občutimo koliko hrupa in škode povzroča vedno gostejši promet.

Stališče

Pripomba se delno upošteva

Predlagateljica ni podala konkretne pripombe, razen nasprotovanja celotnemu OPPN. Stališča do pripombe so podana v splošnih stališčih.

37



Pripomba:

Zadeva: Skladno z javno objavo in v predpisanem roku prosim za odgovore na temo OPPN Brinje 1

Odlok o razglasitvi Šumberka za gozd s posebnim namenom, je bil sprejet dne 27.6. 2007, z uveljavitvijo naslednjega dne s podpisom župana Tonija Dragarja. Predmet odloka je določitev območja razglasitve, vplivnega območja, režima gospodarjenja in izvajalca tega režima ter režima s področja poseganja v prostor, zavezanca za zagotovitev sredstev za stroške, ki nastajajo zaradi posebnega režima gospodarjenja ali posebnega režima ureditve in opreme gozda s posebnim namenom ter nadzor nad izvajanjem odloka.

V 10. členu odlok določa izdelavo Načrta ureditve območja razglasitve Šumberka, v 13. členu pa postavlja rok "... se izdelava najkasneje v roku dveh let od pričetka veljavnosti tega odloka.", po zagotovilih vodje oddelka za prostor (na javni obravnavi OPPN Brinje 1), zahtevan in predpisan dokument NI izdelan!

Vprašanja:

1. Kdaj g. župan namerava občinskemu svetu predlagati Načrt ureditve območja razglasitve Šumberka, kot gozda s posebnim namenom? Kako bo g. župan ukrepal proti odgovornim osebam, ki bi morale ta predpis pripraviti in uveljaviti? (glede na to, da bi zahtevani Načrt moral biti izdan najkasneje 28.6. 2009)

Župan je na podlagi strokovnih meril projektanta Locus d.o.o. vložil spremembo OPPN Brinje-1. V predlogu v točki 3.5 seznani občanov občinskega sveta s predlaganim OPPN Brinje-1 z naslovom: »Ukrepi za ohranjanje narave, varstvo kulturne dediščine in trajnostno rabo naravnih dobrin«, navajajo Naturo 2000, nikjer pa ne omenjajo vplivnega območja gozda s posebnim namenom, čeprav so posesti v lasti investitorja neposredno navedene v Odloku Šumberk pod vplivnim območjem.

V 2. odstavku 13. člena Odloka Šumberka za gozd s posebnim namenom je navedeno, da je Načrt ureditve območja razglasitve Šumberka strokovna podlaga za pripravo prostorskih aktov.

2. Kako zagovarjate verodostojnost predlaganega OPPN Brinje-1, ko pa ni bil izdelan na predpisani strokovni podlagi za pripravo prostorskih aktov? Zakaj v predlogu OPPN Brinje-1 ni naveden in upoštevan Odlok Šumberk? Kako bo očitno neizdelan dokument vplival na verodostojnost že izdanih lokacijskih dovoljenj, na širšem prostoru Šumberka? (recimo postavitev že obstoječe bencinske črpalke)

Za vse posege v območje vplivnega pasu iz 3. Člena odloka Šumberk, je potrebno pridobiti projektne pogoje in soglasje pristojnega Zavoda za gozdove, ki ga projektant ni pridobil in ga priložil predlaganemu OPPN Brinje-1.

3. Kako so projektni pogoji in morebitna soglasja vplivala na pripravo predlaganega OPPN Brinje-1? Zakaj predlagate nepopoln OPPN Brinje-1 v obravnavo občinskemu svetu? Kakšen in kolikšen bo finančni prihodek predlaganega projekta? Koliko bo novih delovnih mest, in kakšen bo splošen ekonomski učinek na proračun občine? Kako se bodo pridobljena sredstva porabila za dobrobit krajanov Zaboršta in lastnikov zemljišč v območjih B29, D34, D36? Koliko sredstev boste namenili iz občinskega proračuna za zmanjšanje vrednosti zemljišč in morebitno ekološko rento krajanom Zaboršta in lastnikov zemljišč v območjih B29, D34, D36? Kje in kakšni bodo menjalni pogoji za posesti krajanov, ki se bodo izrekli, da zaradi

spremembe OPPN-ja ne želijo imeti več posesti na degradiranem področju B29?

Kot lastnik posesti v območju B29, zaradi degradacije območja pričakujem ponudbo za menjavo posesti v najmanj enaki izmeri in enakih parametrov »zemljišče za stanovanja« v ožjem območju Domžal.

Kje občina Domžale razpolaga z menjalnimi zemljišči oziroma kakšna je ponudba občine za menjavo v naravi?

Na podlagi katerih vsebinskih točk pravkar sprejetega OPN, predlagatelj sledi veljavnemu OPN s predlogom OPPN Brinje-1? Kjer so razhajanja zakaj so ter kako jih predlagatelj zagovarja?

Na podlagi navedenih dejstev in podatkov iz javno dostopnih predpisov in evidenc gre pri izdelavi odloka OPPN Brinje-1, za malomarno in nestrokovno izdelan predlog projektanta Locus d.o.o., Druga možnost pa je, da gre za namerno zavajanje domžalskih svetnikov, krajanov Zaboršta in ne-nazadnje pa tudi investitorja Logo d.o.o. s strani župana in projektanta?

Prosim da se opredelile do zgornjih trditev.

Ni pomembno kaj jaz povem, pomembno je kaj Vi slišite.

Stališče

Pripomba se delno upošteva

1. Načrt krajinske arhitekture kot načrt ureditve območja v skladu z Odlokom o razglasitvi Šumberka za gozd s posebnim namenom (Uradni vestnik Občine Domžale 10/07) je bil izdelan v aprilu 2008 (projekt št. KA-001/07). Predmetni odlok ni odlok o prostorskem aktu, zato ni predvidena obravnava in sprejem načrta, kot je to predvideno za prostorske akte.
2. Z odlokom so v vplivno območje zajeta zemljišča ali njihovi deli, ki ležijo znotraj 30 metrskega pasu neposredno ob gozdnem prostoru. Mera predstavlja stojno višino odraslega drevja. Vplivni pas je namenjen varovanju gozdnega prostora v območju razglasitve in varnosti objektov.
3. Občina je k osnutku OPPN prejela smernice pristojnih nosilcev urejanja prostora in jih pri pripravi dopolnjenega osnutka tudi upoštevala. Osnutek je bil na podlagi smernic bistveno spremenjen (odmiki, profili cest, opremljanje s komunalno opremo, umik bencinskega servisa, prestrukturiranje območja, prometne ureditve, merila in pogoji za varstvo pred nesrečami itn.).

Odlok, ki je bil posredovan v obravnavo ni bil nepopoln.

Stališče do ostalih pripomb iz 3. točke so podana v skupnih stališčih 4 in 9.

Pripomba:

Zadeva: Pripombe na predlog Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje urejanja »Brinje 1«

Spoštovani,

Na naslovni organ, ki s sklepom svojega občinskega sveta z dne 21.6.2018 začel postopek sprejema Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje urejanja »Brinje 1« (v nadaljevanju OPPN Brinje 1), se obračamo v imenu Civilne iniciative Zaboršt Domžale ter krajana Pšag Ivana, Ihanska 7, Domžale. Pooblastili za zastopanje prilagamo temu dopisu.

Krajani zaselka Zaboršt v Domžalah, ki neposredno mejijo na področje urejanja prostora D29/1 v OPPN Brinje 1, so predlog sprememb tega izvedbenega prostorskega akta obravnavali in mu v celoti nasprotujejo. Ključni razlogi za nasprotovanje sprejetju OPPN Brinje 1 v takšni obliki, izhajajo iz pripomb, ki jih je za civilno iniciativo dne 27.9.2018 pripravila dr. Manca Plazar, sodna izvedenka za arhitekturo - urbanizem, in terjamo jasna odgovore na vse tam navedene pripombe in zaključke, ki naj se štejejo za del teh pripomb.

Nadalje moramo opozoriti še na nekatere določbe Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17, v nadaljevanju ZureP-2), ki se uporablja od 1.6.2018 dalje. Navedeni zakon je v prehodni določbi drugega odstavka 299. člena razveljavil dotlej veljavni Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt), razen v 89. členu, kar jasno pomeni, da se mora postopek sprejetja OPPN Brinje 1, ki je bil začel dne 21.6.2018, voditi po določbah ZureP-2 in ne po določbah ZPNačrt, na kar se sklicuje naslovni organ ter njegov občinski svet v Javnem naznanilu z dne 10.7.2018 in sklepu z dne 21.6.2018.

Že na tem mestu moramo opozoriti, da mora biti v postopku sprejema prostorskega akta v polnosti udeleženo načelo sodelovanja javnosti, saj morajo v zadevah urejanja prostora pristojni občinski organi omogočati sodelovanje javnosti pri odločanju in sprejemanju prostorskih aktov tako, da je javnosti omogočeno zgodnje in učinkovito sodelovanje. Nadalje pa ima vsakdo pravico dajati pobude, predloge, pripombe in mnenja na prostorske akte, do katerih se mora organ v postopku njihove priprave opredeliti in o tem obvestiti javnost (četrti odstavek 11. člena ZUreP-2).

Ker se s predlogom OPPN Brinje 1 v delu enote urejanja prostora spreminja namenska raba prostora iz stanovanjske v območje centralnih ali celo proizvodnih dejavnosti, moramo že na tem mestu opozoriti, da je potrebno pri prostorskem načrtovanju naselij in krajine varovati njihovo obstoječo podobo, merilo in krajinski okvir, kar vse preprečuje umeščanju območja centralnih in proizvodnih dejavnosti povsem poleg strnjene obstoječe in predvidene stanovanjske poselitve. Prav tako pa je potrebno pri določanju namenske rabe prostora potrebno izhajati iz usmeritev strateških prostorskih aktov (35. člen ZureP-2), česar pripravljavec OPPN Brinje 1 ne spoštuje, saj želi s predlogom nižjega občinskega prostorskega akta spremeniti prostorsko zasnovo tega dela občine, ki vodi v drugačen temeljni razvoj tega območja. Ne gre tako namreč več le za izvedena prostorska vprašanja, temveč se slednje dotika v celoti strateškega prostorskega razvoja občine. Občinski prostorski podrobni načrt kot najnižji prostorski izvedbeni akt pa ni skladno z ZUreP-2 za takšno početje ustrezen predpis. S tem v zvezi opozarjamo še na jasne določbe 48. in 49. člena ZUreP-2. Po prvem odstavku 49. člena zakona morajo biti prostorski akti medsebojno usklajeni, pri čemer se upošteva njihova hierarhija in pravna narava. Prostorski izvedbeni akti pa tako ne smejo biti v nasprotju s prostorskimi strateškimi akti. Izrecno pa je določeno, da mora biti OPPN skladen z določbami OPN in drugih strateških aktov (peti odstavek 49. člena ZUreP-2). S sprejemom OPPN pa ne sme priti do spremembe namenske rabe prostora, brez

poprejšnje spremembe OPN, razen če je taka sprememba:

- potrebna za izvedbo občinskega razvojnega programa ali drugega razvojnega projekta v skladu z regionalnim razvojnimi programom,
- skladna s cilji prostorskega razvoja občine,
- skladna s pravnimi režimi in
- gre za spremembo iz bolj v manj intenzivne namenske rabe prostora.

Že na tem mestu opozarjamo, da morajo biti zgoraj navedeni štirje pogoji izpolnjeni kumulativno. Predlog OPPN niti ne utemeljuje izpolnjenosti pogojev za takšen poseg, tudi sicer ni videti utemeljenih razlogov, da bi lahko prišlo do predlagane spremembe namenske rabe prostora iz manj intenzivne stanovanjske poselitve v območje centralnih ali celo proizvodnih dejavnosti, ki bistveno bolj obremenjujejo prostor in naravni habitat, zato je predlagani sprejem OPPN Brinje 1 neutemeljen.

Nikakor pa ne moremo spregledati posledic spremembe predlagane prometnega režima in posledic nameranih gradenj na območje stanovanjske poselitve. Na seji 21.5.2018 je občinski svet naslovnega organa pod točko 11. sprejel sklep, ki je zadolži župana, da do drugega branja predmetnega odloka v gradivo umesti 2 rondoja (križišče Ihanske in Kopališke ter križišče Kopališke in Krumperške ulice) in ju finančno ovrednoti v programu opremljanja, kar je v popolnem nasprotju s predlagano prometno študijo, ki predpostavlja le postavitev semaforiziranega križišča na glavni vpadnici v Domžale iz smeri AC Ljubljana - Maribor. Ravno tako na javni predstavitvi OPPN Brinje 1 dne 12.9.2018 naslovni organ ni predstavil možnosti prometne ureditve s krožnimi krožišči, kot je to občinski svet naložil županu.

V celoti pa je zanemarljiv vpliv, ki ga bo imel povečan promet, predvsem s strani težkih (tovornih) vozil, ki že tako bistveno bolj obremenjujejo okolje, na okoliško in predvideno stanovanjsko naselje ter na zdravje in življenje ljudi v neposredni okolici. Potrebno je upoštevati, da predlagana postavitev večje trgovine terja izvajanje rednih dostav blaga, ki se vrši s tovornimi vozili, prav tako se bodo povečal priliv osebnih vozil iz naslova obiskovalcev centra. Predlagana postavitev obrata za izvajanje tehničnih pregledov pa že sama po sebi pomeni kopičenje osebnih in tovornih vozil na izrazito majhnem območju, ki je postavljen sredi področja stanovanjske poselitve. Pripravljalcev OPPN Brinje 1 je tako v celoti zanemarljiv vpliv, ki jih tako koncentrirano zbrani izpušni plini vozil lahko imajo na življenje in zdravje okoliških prebivalcev. Šele z novjšimi študijami je namreč bilo spoznano, da je ravno promet - točneje izpušni plini iz vozil - najbolj pripomorejo k povečanju vrednosti emisij benzena v zraku. Glavni vir benzena so namreč prav emisije iz prometa, posebno odkar je slednji zamenjal svinec v bencinu. Benzen je hlapna organska spojina, ki se nahaja v naftnih derivatih. Vrednost benzena v naftnih derivatih je višja od vsebnosti v surovi nafti. Letna povprečna koncentracija benzena je na podeželju nižja kot v mestih z večjo gostoto ljudi in prometa. Letna mejna koncentracija za varovanje zdravja ljudi je $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Benzen je rakotvorna snov in sodi v prvo skupino rakotvornih snovi po klasifikaciji Mednarodne Agencije za Raziskavo Rakotvornih Snovi, zato dolgoročno in nepopravljivo kvarno vpliva na zdravje ljudi. Predlog OPPN Brinje 1 vsega navedenega v zvezi s povečano količino prometa sredi območja stanovanjske poselitve sploh ne navaja, še manj pa potrebno strokovno obravnava. Glede na predvidene dejavnosti je namreč moč pričakovati povečanje števila tovornih vozil za cca. 4.000 na letni ravni.

Člani Civilne iniciative Zaboršt Domžale tako zahtevajo, da se predlagatelj OPPN Brinje 1 in njegov pripravljalcev v celoti opredelita do podanih pripomb na javno razgrnjeni predlog OPPN Brinje 1, po preučitvi nasprotnih argumentov in zaradi varstva javne koristi, ki mora biti temeljno poslanstvo naslovnega organa, pa postopek sprejema OPPN Brinje 1 v celoti zaključiti.

1. Pričakujemo jasno pojasnilo, kako je mogoče, da je pri umeščanju prostorskih ureditev in objektov v prostoru pri OPPN Brinje 1 očitno glavno, če ne edino merilo »izkazan investicijski interes«, ki je očitno zasebni in nejavni? Kako pojasnujete uravnoteženje tega zasebnega investicijskega interesa z javnim interesom, ki naj bi ga lokalna skupnost, v tem primeru Občina Domžale, po svoji funkciji nedvoumno varovala?

Ob analizi prostorskih sestavin, sklepa o začetku postopka in razgrnjenega osnutka OPPN Brinje 1 se poraja vprašanje, kako je bilo mogoče že s sklepom o začetku postopka OPPN v določenem območju (v tem primeru v območju urejanja z oznako D29/1) predvideti dejavnosti, ki po nadrejenem prostorskem aktu, prostorskih sestavinah, tam niso mogoče? V nadrejenem prostorskem aktu so namreč v območju D29/1 predvidena stanovanja. Katera zakonska podlaga je pripravljavcu OPPN Brinje 1 to omogočila?

2. Pričakujemo odgovor oziroma pojasnilo (ne)zakonitosti tega, da OPPN Brinje 1 v območju urejanja D29/1 predvideva razvoj rabe storitvenih in poslovnih dejavnosti, ki jih nadrejeni prostorski akt (prostorske sestavine) tam ne predvideva.
3. Pričakujemo izrecno navedbo člena zakona oziroma navedbo določbe iz prostorskih sestavin kot nadrejenega prostorskega akta, ki dopušča izvedbo navedenih prostorskih ureditev. Pri tem naj se pripravljavec ne sklicuje na spremembe namenske rabe z OPPN, ki jih omogoča 115. člen ZURP-2. Zakonski pogoji, ki jih določa navedeni člen, namreč v danem primeru niso izpolnjeni:
 - 115. člen je mogoče izvajati zgolj v primeru uveljavljenega OPN, Občina Domžale pa ima uveljavljene prostorske sestavine in ne OPN;
 - tudi v primeru, ko bi občina Domžale imela uveljavljen OPN, bi za izvedbo tega člena v sklepu o začetku postopka morala ugotoviti, da so izpolnjeni pogoji iz prvega odstavka tega člena (sprememba mora biti potrebna za izvedbo občinskega razvojnega programa ali drugega razvojnega projekta v skladu z regionalnim razvojnim programom), kar v sklepu o začetku postopka OPPN Brinje 1 ni vsebovano in je postopek voden brez te možnosti.

Pripravljavec se bo verjetno skliceval na to, da je območje z oznako S namenjeno pretežno bivanju, sicer pa tudi komplementarnim dejavnostim, ki so v funkciji obstoječih stanovanjskih oziroma bivalnih območij. Pojasnimo naj, da so komplementarne dejavnosti, ki so dopustne v območju bivanja, samo tiste, ki napajajo interno stanovanjsko območje, ne pa tudi sosednjih ali širših bivalnih območij.

Dejavnosti, rabe in objekti, ki so predvideni v območju OPPN Brinje 1, brez dvoma presegajo nivo komplementarnih ali dopolnilnih dejavnosti stanovanjske rabe, saj zaradi svoje funkcije in dimenzij napajajo širše območje in kot take predstavljajo oskrbne ali storitvene dejavnosti, ki jih namenska raba prostorskih sestavin uvršča med centralne dejavnosti (C) ali celo (P).

Sklep o začetku priprave Občinskega podrobnega prostorskega načrta za območje D29/1 Brinje 1 (v nadaljevanju: OPPN Brinje 1) je Občina Domžale objavila v Uradnem vestniku, št. 06/2017 z dne 28.8.2017.

V sklepu o začetku priprave OPPN Brinje 1 je navedeno, da je za območje z oznako D29/1 »Brinje 1« s prostorskimi sestavinami planskih dokumentov Občine Domžale (Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Domžale za obdobje 1886-2000 in srednjeročnega družbenega plana občine Domžale za obdobje 1986-1990 za območje Domžale (Uradni vestnik občine Domžale, št. 08/01, 13/02, 15/02, 05/04, 14/06, 6/09, 8/10, 2/11, 3/13); v nadaljevanju: prostorske sestavine, predpisana izdelava podrobnega prostorskega načrta. Navedeno pomeni, da se obravnavano območje z oznako D29/1 »Brinje 1« ne more urejati s prostorskimi ureditvenimi pogoji, temveč je treba pred

izdajo morebitnih upravnih dovoljenj za posege v prostor uveljaviti prostorski izvedbeni načrt, v tem primeru občinski podobni prostorski načrt. V sklepu o začetku postopka je navedeno tudi, da je s prostorskimi sestavinami določeno območje navedeno pretežno bivanju.

Ob pregledu in analizi Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Domžale za obdobje 1886-2000 in srednjeročnega družbenega plana občine Domžale za obdobje 1986-1990 za območje Domžale (Uradni vestnik občine Domžale, št. 08/01, 13/02, 15/02, 05/04, 14/06, 6/09, 8/10, 2/11, 3/13); v nadaljevanju: prostorskih sestavin, je mogoče ugotoviti naslednje:

- da se je določila prevladujoča namenska raba za posamezna območja; plansko določene vrste namenske rabe so naslednje:
- območja z oznako (S) - območje je pretežno namenjeno za stanovanja: območja so pretežno namenjena za stalno bivanje ali občasno bivanje;
- območja z oznako C - območje je namenjeno pretežno za oskrbne, storitvene in poslovne dejavnosti (centralne dejavnosti);
- območja z oznako P - območje je pretežno namenjeno za proizvodno servisne dejavnosti: industrija in proizvodna obrt, servisi in remontni za velika vozila, mehanizacijo itd., gradbene cone, večja območja, namenjena intenzivni kmetijski proizvodnji itd. V ta območja praviloma ne sodijo stanovanja in spremljajoče dejavnosti (šole, vrte itd.) (Uradni vestnik, št. 8/2001);
- da je bilo ureditveno območje z oznako D29 - Brinje 1, kjer je bil sprejet zazidalni načrt, razdeljeno v dva dela. Južni del območja se je namenil izgradnji veterinarske klinike z oznako D29/2 - Zaboršt - veterinarska klinika, nadalje se ureja s prostorskimi ureditvenimi pogoji; za to območje se je prevladujoča namenska raba spremenila iz S;
- stanovanja v D - javna infrastruktura. Prevladujoča namenska raba območja izdelave OPPN Brinje 1 je ostala S - stanovanja, način urejanja pa ZN (zazidalni načrt) (Uradni vestnik, št. 6/09);
- da je bil način urejanja območja D29/1 spremenjen iz ZN v OPPN (Uradni vestnik, št. 8/10);
- da je mogoče v posameznih območjih urejanja z več funkcijami uporabiti tudi določbe oziroma oznake Sm - območja z več funkcijami: stanovanjsko, obrtno, mešano, kot se je uporabilo na območju urejanja z oznako Preserje (Uradni vestnik, št. 2/11);
- da je območje z oznako D29/1 - Brinje 1 še vedno namenjeno stanovanjem in da se ureja z OPPN (Uradni vestnik, št. 03/13).

Namenska raba S - stanovanja je razvidna tudi ob vpogledu v grafični del prostorskih sestavin v PISO Občine Domžale. Namenska raba S - stanovanja obsega celotno območje izdelave OPPN Brinje 1.

4. Pričakujemo pojasnilo pripravljavca, kako je mogoče brez spremembe namenske rabe S - stanovanja in upoštevajoč vsebino prostorskih sestavin v območje OPPN umestiti dejavnosti, ki vsekakor ne sodijo med dejavnosti bivanja, temveč med dejavnosti C - centralnih dejavnosti (trgovina, poslovne dejavnosti) ali celo P - proizvodne dejavnosti (mehanični servis), ki so tudi po prostorskih sestavinah nezdružljive s stanovanji? Pripravljavec naj jasno in nedvoumno pojasni zakonsko osnovo za tovrstno odločitev.
5. Pripravljavec naj pojasni, kako bo v območje D29/1 - Brinje 1 z oznako namenske rabe S - stanovanja po morebitni izvedbi OPPN Brinje 1 še mogoče umeščati stanovanja, saj so nezdružljiva z dejavnostjo P - proizvodne dejavnosti (mehanični servis)? Kaj to pomeni za zakonitost samih prostorskih sestavin?
6. Pričakujemo odgovor pripravljavca, zakaj v območju z oznako D29/1 ni bila izvedena sprememba namenske rabe iz S v C ali Sm, ki bi omogočala izdelavo in uveljavitev OPPN Brinje 1 v taki vsebini, kot je javno razgrnjen?
7. Pričakujemo pojasnilo, kako je mogoče, da je bila še v letu 2013 tu potrjena namenska raba S - stanovanja in kaj se je spremenilo do sprejema sklepa o začetku postopka OPPN Brinje 1 v letu 2017, da občina Domžale ocenjuje, da ta raba ni več ustrezna (kot je to tudi jasno zapisano v predmetnem sklepu).

Območje leži ob prometnem vozlišču, južno od lokalne zbirne ceste 071350 (Kopališka cesta),

na kateri dnevno migrira 16000 vozil (podatek za leto 2016, vir Preveritev stanja obremenitev centralnega dela naselja Domžale z motornim prometom, PNZ, junij 2017). V sklepu o pričetku priprave OPPN Brinje 1 je navedeno, da je smiselno za radi tega »v okviru pretežnosti na delu območja ob cesti umeščati dejavnosti, ki niso občutljive na vplive prometa«. Na severnem delu območja je izkazan investicijski interes za storitvene in poslovne dejavnosti.

8. Pričakujemo odgovor na stališče, da dejavnosti, ki so načrtovane v OPPN Brinje 1, presegajo nivo pričakovanih dopolnilnih dejavnosti stanovanjske namenske rabe oziroma bivanja, ki je glede na prostorske sestavine mogoč v območjih namenske rabe z oznako S.

Pomembni del je tudi vprašanje zavarovanja javnega interesa, izraženega skozi kakovost bivanja obstoječih prebivalcev kontaktnih območij. Sklep o začetku postopka OPPN Brinje 1 se glede umestitve vrste dejavnosti sklicuje za izkazan investicijski interes (za storitvene in poslovne dejavnosti) zaradi območja ob cesti, ob kateri dnevno migrira 16.000 vozil. Zaradi tega, kot je mogoče razumeti, umestitev stanovanj ne bi bila smiselna, saj je obremenitev območja ob cesti prevelika. OPPN Brinje 1 umešča dejavnosti in objekte, upoštevajoč izključno izražen investicijski interes.

9. Pričakujemo odgovor oziroma pojasnilo pripravljavca občine Domžale do nasprotja med lastnimi navedbami, izraženimi v sklepu o začetku postopka OPPN Brinje 1 glede umeščanja nove stanovanjske pozidave, in vsebino razgrnjenega osnutka OPPN Brinje 1, ki kaže negativen odnos do obstoječe stanovanjske pozidave v kontaktnih območjih ob taisti cesti, ki bo z umestitvijo novih storitvenih in poslovnih dejavnosti obremenjena še veliko bolj, kot je bilo to izraženo v sklepu o začetku postopka.

Predlog prostorske ureditve OPPN Brinje 1 vključuje trgovsko poslovni objekt, objekt, namenjen tehničnim pregledom, ter objekt »Ortosana«. Po vsebini gre za specializirane dejavnosti, ki niso komplementarne ali dopolnilne dejavnosti stanovanjskim dejavnostim.

10. Pričakujemo jasn odgovor pripravljavca občine Domžale glede tega, kako so bile izbrane dejavnosti, ki se umeščajo v območje OPPN Brinje 1, ki predstavlja del območja z oznako D29/1 in ima stanovanjsko namembnost? Gre za trgovsko poslovni objekt, objekt, namenjen tehničnim pregledom, ter objekt »Ortosana«. Pričakujemo pojasnilo, ali so bile izbrane tiste dejavnosti, ki jih območje z namensko rabo S - stanovanja potrebuje za svoje delovanje.
11. Če je odgovor, da so bile dejavnosti umeščene glede na dejanske potrebe v prostoru in glede na potrebe danega območja z oznako S - stanovanja, naj pripravljavec predloži vse pobude, ki izražajo potrebo za umestitev dejavnosti v OPPN Brinje 1. Ob tem naj pojasni, kako je pri umestitvi določene dejavnosti izražen javni interes oziroma interes lokalne skupnosti.

Iz sklepa o začetku postopka OPPN Brinje 1 je razvidno, da se je pripravljavec zavedal, da je lokalna cesta, ob kateri se OPPN izvaja, zelo obremenjena s prometom 16000 vozil (podatek za leto 2016, vir Preveritev stanja obremenitev centralnega dela naselja Domžale z motornim prometom, PNZ, junij 2017). Kljub temu je predvidel umestitev dejavnosti, ki generirajo dodatni promet.

12. Pričakujemo pojasnilo, kako opravičujete umestitev dejavnosti, ki generirajo dodatne prometne obremenitve, v območju z oznako S, ki med drugim predstavlja kontaktno območje stanovanjskega območja?

17. člen javno razgrnjenega odloka OPPN Brinje 1 (prometna infrastruktura) določa, da se za potrebe prometnega priključevanja in prometnih ureditev na območju OPPN zgradi nova javna cesta, rekonstruira JP 571303 - Krumperška ulica, rekonstruira oziroma dogradi križišče lokalnih cest LZ 071351 - Kopališka cesta in JP 571303 - Krumperška ulica ter dogradi prečni profil LZ 071351 - Kopališka cesta, kot določa 13. člen. Območje OPPN se napaja iz JP 571303 - Krumperška ulica, na katero se naveže novo predvidena javna cesta, v skladu z grafičnim delom. Prometne ureditve območja OPPN se izvede tako, da v naslednjih etapah omogočajo navezavo na obstoječe omrežje javnih cest (severni in južni priključek na LZ 071371 - Ihanska cesta) in s tem prometno napajanje celotnega ureditvenega območja D29/1. Etapnost je prikazana v grafičnem delu na listu številka 5.1.

13. Iz prometne študije je mogoče razumeti, do je izvedba petkakega semaforiziranega križišča

pogoj za čim manjše zamude in prometne zastoje. Kako lahko pojasnite, da izgradnja petkrakega semaforiziranega križišča ni predvidena že v prvi fazi oziroma etapi izgradnje prostorskih ureditev in kot taka pogoj za izvedbo tudi vseh ostalih prostorskih ureditev, vključno z objekti?

Prometna študija obravnava tudi generacijo novega prometa, ki ga generira nova vrsta rabe, in ga loči od internega in mimobežnega prometa, ter obravnava različne scenarije. Nikjer pa transparentno ne podaja odgovora oziroma ocene, kakšen je pričakovani PLDP na oziroma njegovo povečanje, ki izhaja izključno iz novih prostorskih ureditev.

14. Pričakujemo jasen odgovor, koliko prometa bo general posamezni objekt, predviden z OPPN Brinje 1. Pričakovano rast PLDP ločite od pričakovane rasti PLDP zaradi zunanjih vzrokov. Pojasnite, kakšen bo delež PLDP po izgradnji trgovsko poslovnega objekta, po izgradnji objekta, namenjenega tehničnim pregledom, ter po izgradnji objekta »Ortosana«.

Širši javnosti nerazumljiva prometna študija, ki je bila izdelana za potrebe postopka OPPN Brinje 1, pomeni zamegljevanje dejanskega stanja in prikazovanja navideznega reševanja povečanega nivoja prometa z umestitvijo petkrakega semaforiziranega križišča.

15. Širši javnosti razumljive vhodne podatke (delež PLDP: 16.000 vozil dnevno) v zaključkih prometne študije dopolnite z razumljivimi podatki v rezultatih prometne študije: povečan PLDP zaradi izgradnje trgovsko poslovnega objekta, povečan PLDP zaradi izgradnje servisa, povečan PLDP zaradi izgradnje objekta »Ortosana«.

Stališče

Pripomba se delno upošteva

1. Stališča do pripombe so podana v skupnem stališču 4 in 10.
2. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
3. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
4. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
5. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
6. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
7. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
8. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
9. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
10. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10.
11. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10 in 4.
12. Stališče do pripombe je podano v skupnih stališčih 1, 2, 3, 4 in 10.
13. Pogoj za dopustne zamude in zastoje ob prostorskih ureditvah je že v prvi fazi ureditev semaforiziranega križišča ali ureditev peterokakega krožišča. Stališče do pripombe je podano v skupnem stališču 10. Za generacijo prometa je stališče do pripombe podano v naslednjem stališču (stališče št. 14 do posamične pripombe št. 11).
14. Generacija novega prometa je bila določena na osnovi dopolnjenega osnutka OPPN-ja za območje D29/1 (Brinje 1), posredovanega s stani izdelovalca. Ocena je bila narejena s podatki iz priročnika »Trip Generation Manual 9th Edition«, ki je uveljavljen v našem prostoru. Poleg omenjenega priročnika je bilo uporabljeno tudi programsko orodje TIPS, ki bazira na publikaciji »Trip Generation 7th Edition«.

Generacija območja OPPN Brinje po objektih:

- UE2: Trgovsko-poslovni objekt generira cca 2.600 potovanj na dan, kar pomeni cca 1.300 vozil na dan. Predpostavljamo, da je na dnevni bazi delež tranzitnih potovanj vsaj 40% - to so vozila, ki potujejo po Kopališki cesti in se »spotoma« ustavijo (preusmerijo s

Kopališke ceste) v trgovsko-poslovnem objektu, zato dodatno ne obremenjujejo Kopališke ceste. To pomeni, da objekt UE2 v celotnem dnevu generira cca 800 vozil.

- UE3: Objekt »Ortosana« v celotnem dnevu generira cca 70 potovanj - cca 35 vozil na dan.
- UE4: Objekt tehničnih pregledov in avtopralnice na dnevni bazi generira cca 360 potovanj - cca 180 vozil na dan. Od tega je cca 10-20 tovornjakov.

15. Stališče do pripombe je podano v prejšnjem stališču (stališče št.14 do posamične pripombe št. 11).

Posamična pripomba 12:

Številka

12

Pripomba:

1. Zaboršt je zaradi preobremenjenega priključka na avtocesto že sedaj preobremenjen s hrupom in onesnaženjem, zato nam občanom ni potrebno vsiljevati dodatno te neprijetnosti.

(nečitljiv podpis)

2. Kot krajan Zaboršta sprašujem občinske svetnike:

- Ali ni Zaboršt zeleni pas oziroma pljuča Domžal, oziroma od kdaj ni?
- Cestna infrastruktura že zdaj iz naših izkušenj ni primerna za obstoječi promet, kaj bo šele kasneje na vašo ponujeno varianto! Mislim, da varianta Brinje 1 ne vzdrži!

(nečitljiv podpis)

3. Kot občanka Domžal si želim predvsem za občane in občanke, da živimo v zelenem in ucnem okolju za otroke in naše zanamce. Zaboršt postaja vse bolj naseljen in pozidan. Po mojem mnenju je dovolj ljudi na tem območju za katerega so svetniki glasovali (Odllok o podrobnem prostorskem načrtu za območje urejanja »Brinje 1« v prvi obravnavi). Če je že nujno potrebno lokacijo pozidati, glede na to, da jo ima v lasti gospodarstvenik, sem izključno v namene poučne narave za mladino ali starejše. Predlog; medgeneracijski center, hostel (nečitljivo) s poučno noto za otroke in mladino in medgeneracijsko druženje. Nisem za podporo OPPN Brinje. Hvala za posluh.

(ni podpisa)

Stališče

Pripomba se delno upošteva

Predlagatelji niso podali konkretnih pripomb. Predlagatelji nasprotujejo predlaganemu OPPN v celoti. Stališča do pripombe so podana v splošnih stališčih.



**1. NASLOVNA STRAN S KLJUČNIMI PODATKI O ELABORATU**

Elaborat	E1 PROMETNA ŠTUDIJA – MIKROSIMULACIJA									
Naročnik	LOGO SKUPINA d.o.o. Ljubljanska cesta 66 1290 Grosuplje									
Objekt	MIKROSIMULACIJA TREH KRIŽIŠČ NA KOPALIŠKI CESTI (LZ 071350) V DOMŽALAH OB NAVEZAVI OBMOČJA OPPN D29/1 (BRINJE 1) – PREVERITEV UREDITVE DVEH NOVIH KROŽIŠČ									
Vrsta projektne dokumentacije	ELABORAT									
Izdelovalec	PROVIA d.o.o. Kranjska cesta 24, 4202 Naklo Direktor: Matjaž Brezavšček, univ.dipl.inž.grad.									
	žig, podpis									
Odgovorni izdelovalec	Matjaž Brezavšček, univ.dipl.inž.grad., G-1766									
	žig, podpis									
Številka projekta	PR410B									
Številka elaborata	PR410B-STU-P									
Kraj in datum izdelave	Naklo, avgust 2019									
Odgovorna oseba izdelovalca	Matjaž Brezavšček, univ.dipl.inž.grad., G-1766									
	žig, podpis									
Izvod	A 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10									

		001.0203	S.1	
--	--	----------	-----	--

2. KAZALO VSEBINE ELABORATA PR410B-STU-P

1. NASLOVNA STRAN S KLJUČNIMI PODATKI O ELABORATU	1
2. KAZALO VSEBINE ELABORATA PR410B-STU-P	2
3. TEHNIČNO POROČILO	3
3.1 SPLOŠNO	3
3.2 OBSTOJEČE STANJE	4
3.3 IZHODIŠČA	6
4. VHODNI PODATKI	7
4.1 OPIS OBMOČJA OPPN D29/1 (BRINJE 1)	7
4.2 ZAPISNIK SEJE OBČINSKEGA SVETA	8
4.3 POVZETEK PROMETNE ŠTUDIJE KRIŽIŠČ NA KOPALIŠKI CESTI: PR410-STU-P, PROVIA D.O.O., MAJ 2018 - »PŠ KOPALIŠKA«	8
4.3.1 PROMETNI PODATKI	9
4.3.1.1 AVTOMATSKI ŠTEVECI PROMETA NA DRŽAVNIH CESTAH	9
4.3.1.2 PODATKI ROČNEGA ŠTETJA PROMETA	11
4.3.1.3 ANALIZA PROMETNIH PODATKOV Z NAPOVEDJO RASTI PROMETA	12
4.3.1.4 GENERACIJA IN DISTRIBUCIJA PROMETA	12
4.3.2 KAPACITETNA ANALIZA	13
4.3.3 REZULTATI IN UGOTOVITVE KAPACITETNE ANALIZE - PŠ KOPALIŠKA	14
5. MIKROSIMULACIJA ODVIJANJA PROMETA	16
5.1 PROMETNI MODEL - MIKROSIMULACIJA	17
5.2 UPORABLJENO ORODJE IN METODOLOGIJA	19
5.3 REZULTATI MIKROSIMULACIJE	20
6. UMESTITEV DVEH KROŽIŠČ NA KOPALIŠKI CESTI S FINANČNIM OVREDNOTENJEM	24
7. POVZETEK ELABORATA Z UGOTOVITVAMI	25
7.1 KONČNE UGOTOVITVE IN ZAKLJUČKI	26
8. PRILOGE	
8.1 PROMETNI PODATKI - ŠTETJE PROMETA PROVIA	
8.1.1 PROMETNI PODATKI - ŠTETJE K01 (PROVIA, 2018)	
8.1.2 PROMETNI PODATKI - ŠTETJE K7,K8 (PNZ, 2016)	
8.2 IDEJNA REŠITEV (PROSTORSKA PREVERITEV UREDITVE DVEH KROŽIŠČ)	

Seznam grafičnih prilog:

01	Prostorska preveritev ureditve dveh krožišč	103	1:1000
----	---	-----	--------

		001.0203	S.3.2	
--	--	----------	-------	--



3. TEHNIČNO POROČILO

3.1 SPLOŠNO

Izdelan je dopolnjen osnutek občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN) za območje D29/1 [izdelal Locus d.o.o., maj 2018], za katerega so bile pridobljene smernice nosilcev urejanja prostora in je že bil javno razgrnjen. Območje se nahaja južno od Kopališke ceste (LZ 071351) v naselju Zaboršt v občini Domžale, meri okvirno 2,0 ha in je namenjeno trgovskim in storitvenim dejavnostim.



Slika 1: makro lokacija obravnavanega območja

Območje OPPN D29/1 je trenutno v kmetijski rabi - njive in travniki. V dop. osnutku OPPN je na tem območju predviden **trgovsko – poslovni objekt ter objekt s stezo za tehnične preglede za vsa vozila in avtomatsko avtopralnico**. Navezava na Kopališko cesto se ureja postopno – v fazi 1 je predvidena izgradnja celotnega območja OPPN D29/1 (Brinje 1) z navezavo na križišče KO1 (Kopališka - Krumperška). V fazi 2 pa je pozidano še dodatno območje, ki se nahaja zahodno od območja OPPN, navezava na Kopališko cesto pa poteka preko križišč K7 (Kopališka - Ihanska) in KO1.

V maju 2018 je bila za namen priključevanja območja OPPN izdelana prometna študija »PŠ KOPALIŠKA« [Kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Brinje 1); št. elab.: PR410-STU-P, izdelal PROVIA d.o.o., maj 2018] in načrt cest in križišča KO1 ob priključevanju območja OPPN v 1. fazi [Načrt cest na območju OPPN D29/1 Brinje 1; št. načrta: PR410A-CE-IDZ, izdelal PROVIA d.o.o., april 2019].

Ob prvi obravnavi Odloka o OPPN za območje D29/1 – Brinje 1 na 28. seji občinskega sveta na dan 21.06.2018 je bil sprejet **sklep, da se do drugega branja odloka v gradivo umesti in preveri dva rondoja** [glej točko 4.2].

Namen predmetnega elaborata je torej preveritev odvijanja prometa na Kopališki cesti z mikrosimulacijo ob ureditvi predlaganih rondojev in primerjava s scenarijem, ki je predlagan v predhodni prometni študiji (semaforizacija KO1 + linearna koordinacija vseh treh križišč). Elaborat vsebuje tudi prostorsko preveritev umestitve dveh rondojev in grobo finančno ovrednotenje izgradnje.

Prometni podatki in ostali vhodni podatki, ki so uporabljeni v tem elaboratu, so v celoti povzeti po predhodnih strokovnih podlagah.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--



3.2 OBSTOJEČE STANJE

Kopališka cesta v Domžalah poteka v smeri vzhod-zahod in opravlja funkcijo vpadnice v naselje, saj predstavlja direktno povezavo med središčem naselja in priključkom na avtocesto. Cesta na obravnavanem območju poteka v premi, širina pasov je cca 3,25 m. Večina obravnavanega območja se nahaja znotraj naselja Zaboršt. Vsa bolj obremenjena križišča na Kopališki cesti so semaforizirana, ob cesti so urejene površine za pešce in kolesarje.



Slika 2: pregled obravnavanih križišč na Kopališki cesti v Domžalah

Območje OPPN D29/1 se nahaja južno od Kopališke ceste, trenutna raba območja je kmetijska - njive in travniki.



Slika 3: obstoječe stanje Kopališke ceste

Semaforizirano križišče K7 (Kopališka - Ihanska) se nahaja na zahodnem delu obravnavanega območja na Kopališki cesti (LZ 071351) v km cca 0+620. Južni krak križišča omogoča povezavo med Domžalami in Ihanom, severni krak pa je namenjen le izvozu z novega bencinskega servisa. Sama geometrija križišča ni primerna prometnim obremenitvam – to še posebej velja za južni krak Ihanske ceste. Tudi pas za leve zavijalce z vzhodne smeri je zelo kratek (meri cca 25 metrov), situacija v križišču se je poslabšala z izgradnjo bencinskega servisa.



Slika 4: povožena bankina, prekratek pas za leve zavijalce (K7)



Slika 5: enosmerni izvoz z bencinskega servisa

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--



Križišče KO1 (Kopališka - Krumperška) je nesemaforizirano, nahaja se na Kopališki cesti (LZ 071351) v km cca 0+930. Južni krak križišča (Krumperška ulica) vodi do naselja Zaboršt, kjer se ob nekaj enodružinskih hišah nahaja še avtoprevoznišvo in avtosalon. Križišče v obstoječem stanju ni prometno problematično. Glavni prometni tok teče v smeri vzhod-zahod, prometne obremenitve na obeh stranskih prometnih smereh so zanemarljive. Na Kopališki cesti so urejeni pasovi za leve zavijalce v zadostni dolžini. Geometrijsko je neugoden severni krak križišča, kjer se priključujeta vzhodni in zahodni del Krumperške ceste.

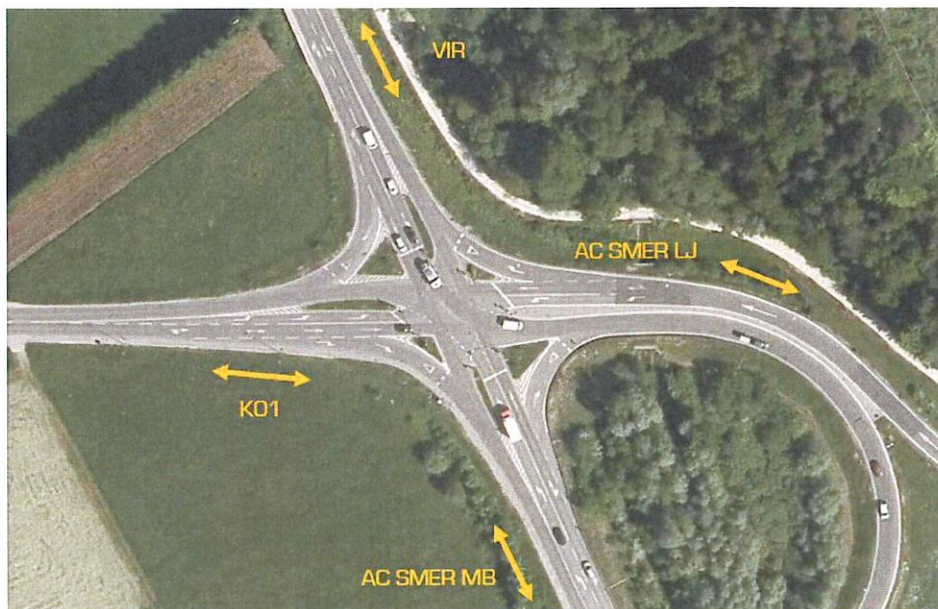


Slika 6: severni krak križišča KO1



Slika 7: severni krak križišča KO1

Semaforizirano križišče K8 (Kopališka - Virska - AC priključek) se nahaja na vzhodnem delu obravnavanega območja na Virski cesti (LC 073061) v km cca 1+825. Kraka križišča, ki potekata v smeri juga in vzhoda sta namenjena povezavi z avtocesto A1. Severni krak vodi do Vira in državne ceste R2-447, ki poteka skozi Domžale. V smeri zahoda leži območje obravnave s Kopališko cesto. Razen pločnika v smeri zahod-jug je križišče brez prometne infrastrukture za pešce in kolesarje.



Slika 8: obstoječe križišče K8

Kljub vsem štirim bypassom - ločenim pasovom za desne zavijalce so prometne razmere v križišču v obeh konicah mejne. Predvsem v jutranji konici nastajajo kolone levih zavijalcev s smeri Vira, ki že presegajo dolžino ločenega pasu za leve zavijalce.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--



3.3 IZHODIŠČA

Osnova za izdelavo elaborata kapacitetne analize križišč na lokalni cesti LZ 071350 je bila s strani naročnika posredovana dokumentacija o predvideni pozidavi ter podatki o prometnih obremenitvah.

V fazi izdelave elaborata je bila upoštevana naslednja dokumentacija:

- *Prometna študija: Kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Brinje 1); št. elab.: PR410-STU-P, izdelal PROVIA d.o.o., maj 2018; (v nadaljevanju »PŠ KOPALIŠKA«);*
- *Načrt cest na območju OPPN D29/1 Brinje 1; št. načrta: PR410A-CE-IDZ, izdelal PROVIA d.o.o., april 2019;*
- *Občinski podrobni prostorski načrt za območje D 29/1 Brinje 1 (dopolnjen osnutek), izdelal Locus d.o.o., maj 2017;*
- *Preveritev stanja obremenitev centralnega dela naselja Domžale z motornim prometom, elaborat; PNZ d.o.o., junij 2017;*
- *Zapisnik 28. seje Občinskega sveta Občine Domžale, št. 0070-1/18, datum: 21.06.2018;*
- *Prometni podatki z avtomatskih števecov - zgoščenska Štetje prometa 2016; DRSI; leto 2016;*
- *Štetje prometa dne 24.04.2018 (12 ur) v križišču KO1 na Kopališki ulici;*
- *Terenski ogled z dne 24.04.2018.*

Pri izdelavi elaborata je bila upoštevana naslednja zakonodaja:

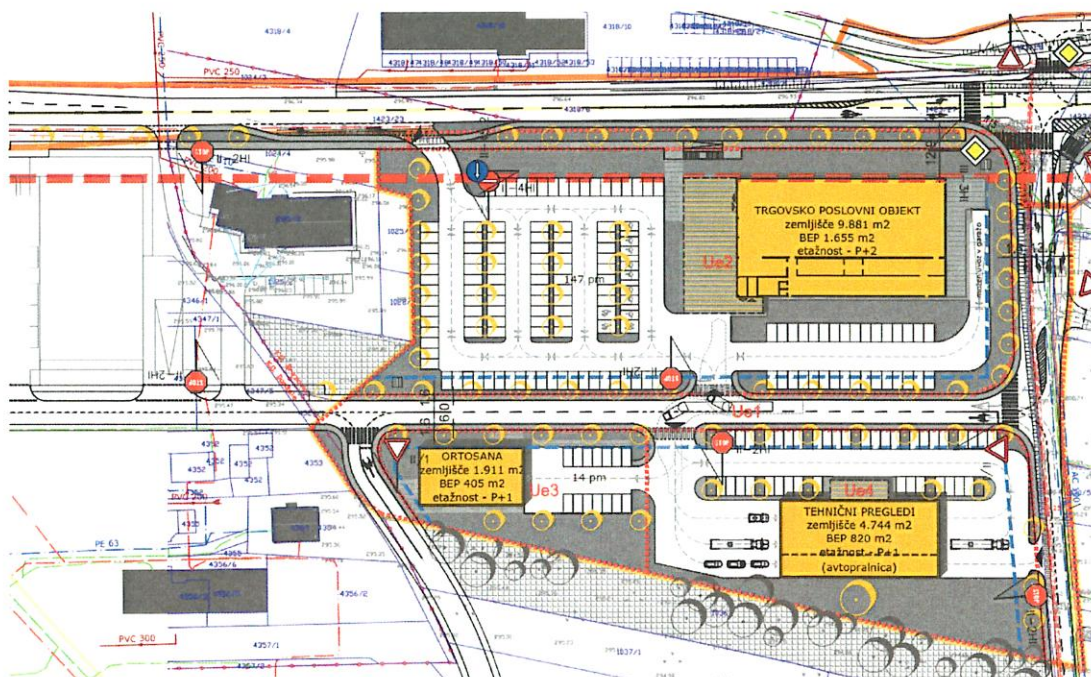
- *Zakon o graditvi objektov (Ur.l. RS št. 102/04 z dopolnitvami);*
- *Zakon o cestah (Ur.l. RS št. 109/10 z dopolnitvami);*
- *»Pravilnik o projektiranju cest« (Ur.l. RS št. 91/05 z dopolnitvami);*
- *»Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste« (Ur.l. RS št. 86/2009 z dopolnitvami);*
- *»Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremljenosti na cestah« (Ur. l. RS, št. 99/2015).*

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

4. VHODNI PODATKI

4.1 OPIS OBMOČJA OPPN D29/1 (BRINJE 1)

Na podlagi potreb Občine Domžale in zagotavljanja javnega interesa je izdelan dopolnjen osnutek OPPN za območje D29/1 – Brinje 1 v vasi Zaboršt pri Domžalah. Osnutek OPPN je izdelalo podjetje Locus d.o.o., investitor je LOGO skupina d.o.o.. V OPPN je znotraj ureditvenega območja predvidena celostna ureditev območja s prometno in infrastrukturno ureditvijo z navezavo na obstoječo cestno in komunalno infrastrukturo.



Slika 9: grafika dopolnjenega osnutka OPPN za območje D29/1 (Brinje 1)

Območje OPPN D29/1 (Brinje 1) je v dopolnjenem osnutku razdeljeno na 4 ureditvene enote:

- **UE1:** Ureditvena enota 1 je namenjena ureditvi prometne in komunalne infrastrukture
- **UE2:** Ureditvena enota 2 se nahaja na severnem delu območja OPPN, tik ob Kopališki cesti in je namenjena poslovni dejavnosti. Na tem območju je predviden trgovski objekt, ki se prvenstveno napaja z nove ceste na tem območju, uvoz pa je predviden tudi s Kopališke ceste. Na tem območju je predvidenih cca 147 novih parkirnih mest.
- **UE3:** Na jugozahodnem delu območja OPPN se nahaja ureditvena enota 3, kjer je predviden objekt z BEP 405m² (etažnost P+1), ki je namenjen ureditvi trgovine z medicinskimi pripomočki in s pripomočki za invalide (Ortosana). Ob objektu se uredi cca 14 PM.
- **UE4:** Ureditvena enota 4 se nahaja na jugovzhodnem delu območja OPPN, ob Krumperški cesti in je namenjena storitveni dejavnosti. Na tem območju je predviden objekt z BEP 820m² (etažnost P+1), ki je namenjen ureditvi avtopralnice in steze za tehnične preglede za vse kategorije vozil. Ob objektu je predvidena umestitev cca 40 PM.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

4.2 ZAPISNIK SEJE OBČINSKEGA SVETA

Na 28. seji Občinskega sveta Občine Domžale, ki je bila v četrtek, 21. junija 2018 ob 16. uri je bil v točki 11 obravnavan tudi Odlok o OPPN za območje D29/1 – Brinje 1. Podan je bil predlog dodatnega sklepa, da :

»Občinski svet Občine Domžale zadolži župana, da do drugega branja predmetnega odloka v gradivo umesti dva rondoja (križišče Ihanske ceste in Kopališke ceste ter križišče Kopališke ceste in Krumperške ulice) in ju finančno ovrednoti v programu opremljanja«.

Po razpravi in po ugotovljeni navzočnosti sta bila sprejeta naslednja SKLEPA:

1. Občinski svet Občine Domžale sprejme Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za območje D29/1 »Brinje 1« v prvi obravnavi in ga posreduje v 60 dnevno javno razgrnitev in javno obravnavo, ki se zaključi 30.09.2018.
2. Občinski svet Občine Domžale zadolži župana, da do drugega branja predmetnega odloka v gradivo umesti dva rondoja (križišče Ihanske ceste in Kopališke ceste ter križišče Kopališke ceste in Krumperške ulice) in ju finančno ovrednoti v programu opremljanja.

Skladno s sklepom št. 2 Občinskega sveta Občine Domžale je v nadaljevanju obravnavana ureditev dveh krožišč na Kopališki cesti – prometna mikrosimulacija odvijanja prometa in prostorska preveritev umestitve dveh krožišč vključno z grobim finančnim vrednotenjem.

4.3 POVZETEK PROMETNE ŠTUDIJE KRIŽIŠČ NA KOPALIŠKI CESTI: PR410-STU-P, PROVIA D.O.O., MAJ 2018 - »PŠ KOPALIŠKA«

Za območje D29/1 je bil izdelan dopolnjen osnutek občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN) (izdelal Locus d.o.o., maj 2018) za katerega so bile pridobljene smernice nosilcev urejanja prostora. Ena izmed strokovnih podlag za območje OPPN D29/1, ki se nahaja na južni strani Kopališke ceste v Domžalah je prometna študija: Kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Brinje 1) ; št. elab.: PR410-STU-P, izdelal PROVIA d.o.o., maj 2018 - v nadaljevanju »PŠ KOPALIŠKA«.



Slika 10: območje obravnave OPPN D29/1

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--



V predhodni prometni študiji je analizirano območje treh križišč na Kopališki cesti (K7, KO1, K8) v obstoječem stanju in ob vplivu izgradnje OPPN D29/1 in navezavi na KO1 – FAZA 1 ter ob dodatnem vplivu pozidave območja UEO, izgradnji povezovalne ceste in navezavi novega prometa na križišču KO1 in K7. V analiziranih scenarijih so bile preverjene različne variante ureditve križišča KO1 (obstoječa ureditev, semaforizacija, krožišče).

Namen elaborata prometne študije je bila kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki ulici ob navezavi polno pozidanega območja OPPN D29/1 na obstoječe cestno omrežje v križiščih KO1 (Ihanska - Kopališka) in K7 (Krumperška - Kopališka), posredno pa je obremenjeno tudi križišče K8 (Kopališka - Virska - AC). Obstoječe križišče KO1 je nesemaforizirano, z navezavo območja OPPN pa se bodo prometne obremenitve v križišču povečale, zato je bila naloga elaborata tudi preveritev rekonstrukcije omenjenega križišča v semaforizirano križišče in krožišče.

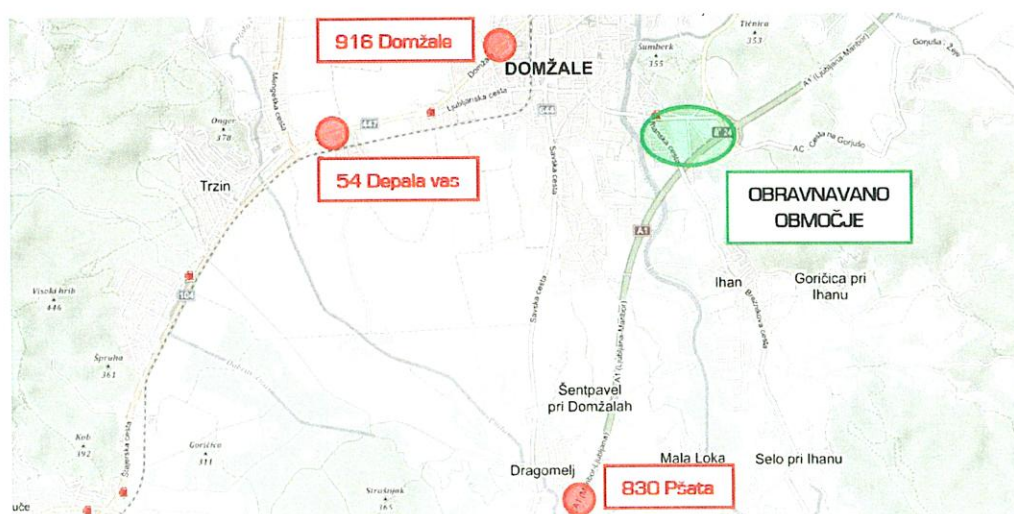
4.3.1 PROMETNI PODATKI

Prometni podatki uporabljeni v PŠ KOPALIŠKA [Kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Brinje 1); št. el.: PR410-STU-P, izdelal PROVIA d.o.o., maj 2018) so v novi študiji novelirani s prometnimi podatki avtomatskih števecv prometa za leti 2017 in 2018.

4.3.1.1 AVTOMATSKI ŠTEVECI PROMETA NA DRŽAVNIH CESTAH

V PŠ KOPALIŠKA so bili analizirani trije avtomatski števeci v neposredni bližini obravnavanega območja, v tej točki pa so stari prometni podatki novelirani s podatki teh avtomatskih števecv v letih 2017 in 2018.

Na območju Domžal - na državni cesti R2-447/0294 (Domžale - Trzin) se nahajata dva avtomatska števeci prometa. Števec št. 916 Domžale se nahaja v neposredni bližini središča Domžal, števec št. 54 Depala vas pa je lociran cca 1,5 km proti Ljubljani. Glede na lego obravnavanega območja v neposredni bližini AC priključka smo v analizo vključili tudi števec št. 830 Pšata, ki se nahaja na avtocesti AC-A1/0046 cca 3 km za AC priključkom Domžale v smeri proti Ljubljani.



Slika 11: prikaz lokacije avtomatskih števecv prometa v bližini obravnavanega območja

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

Tabela 1: podatki o prometnih obremenitvah na števcu **54 DEPALA VAS** za zadnjih 5 let

Leto	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebn. vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci	TOVORNA SKUPAJ (brez lah. tov.)
2014	15.943	113	14.287	115	1.117	150	67	31	63	311
2015	16.604	128	14.824	116	1.197	160	71	34	74	339
2016	16.614	125	14.808	116	1.227	156	71	33	78	338
2017	16.794	130	14.900	118	1.272	162	80	37	95	374
2018	16.589	126	14.626	120	1.280	182	92	45	118	437

Tabela 2: podatki o prometnih obremenitvah na števcu **830 PŠATA** za zadnjih 5 let

Leto	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebn. vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci	TOVORNA SKUPAJ (brez lah. tov.)
2014	51.260	75	40.105	220	4.790	735	275	760	4.300	6.070
2015	52.766	130	41.040	240	5.020	686	356	776	4.518	6.336
2016	54.484	134	42.374	238	5.234	660	360	796	4.688	6.504
2017	56.324	144	43.684	242	5.494	668	372	822	4.898	6.760
2018	57.409	43	44.424	249	5.965	649	353	860	4.866	6.728

Tabela 3: podatki o prometnih obremenitvah na števcu **916 DOMŽALE** za zadnjih 5 let

Leto	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebn. vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci	TOVORNA SKUPAJ (brez lah. tov.)
2014	10.863	81	9.640	25	829	135	63	31	59	288
2015	11.318	91	10.049	25	845	138	67	33	70	308
2016	11.288	91	10.009	26	860	133	65	31	73	302
2017	11.494	97	10.150	27	881	139	74	36	91	340
2018	11.377	94	9.970	28	886	157	86	43	113	399

Vsi cestni odseki z analiziranimi avtomatskimi števci prometa so precej obremenjeni – PLDP tudi na števcih prometa na cesti R2-447 znaša krepko nad 10000 vozil. Delež tovornega prometa na obeh obravnavanih števcih v bližini naselja Domžale znaša 2-3%, na avtomatskem števcu na AC pa cca 12%.

Na vseh avtomatskih števcih je mogoče v povprečju zadnjih petih let opaziti povprečno rast – na števnem mestu št. 54 Depala vas cca.0,5% in na števnem mestu št. 830 Pšata na avtocesti pa precej več - cca 3.0%. Na števnem mestu št. 916 Domžale je rast minimalna.

Tabela 4: grafični prikaz nihanja prometnih obremenitev na avtomatskih števcih št. 54, št. 916 in št. 830 v zadnjih petih letih

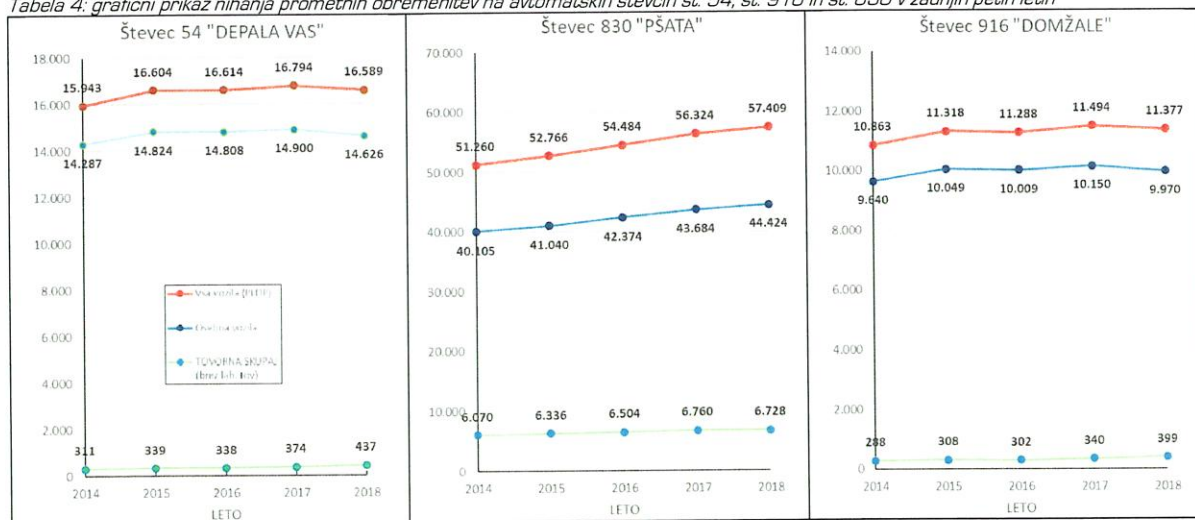


Tabela 5: analiza faktorjev rasti prometa na avtomatskih števcih št. 54, št. 916 in št. 830

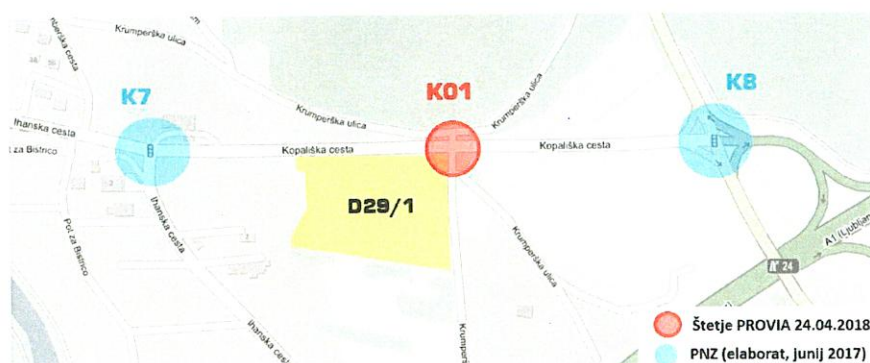
Števec št. 54 DEPALA VAS		
LETO	PLDP	Letna rast
2014	15.943	
2015	16.604	1,041
2016	16.614	1,001
2017	16.794	1,011
2018	16.589	0,988
	povprečni faktor rasti:	1,010

Števec št. 830 PŠATA		
LETO	PLDP	Letna rast
2014	51.260	
2015	52.766	1,029
2016	54.484	1,033
2017	56.324	1,034
2018	57.409	1,019
	povprečni faktor rasti:	1,029

Števec št. 916 DOMŽALE		
LETO	PLDP	Letna rast
2014	10.863	
2015	11.011	1,014
2016	10.819	0,983
2017	10.863	1,004
2018	11.011	1,014
	povprečni faktor rasti:	1,003

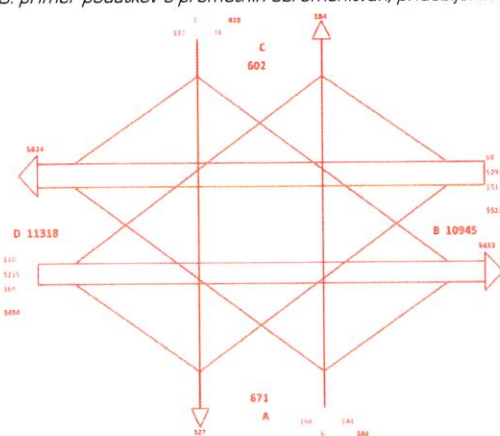
4.3.1.2 PODATKI ROČNEGA ŠTETJA PROMETA

Za potrebe izdelave PŠ KOPALIŠKA je bilo dne 24.04.2018 izvedeno 12 urno kontrolno štetje prometa v nesemaforiziranem križišču Kopališke ceste in Krumperške ulice (**K01**) na lokalni cesti LZ 071350. Štetje prometa je bilo izvedeno z video zajemom odvijanja prometa na terenu, in sicer med 6:00 in 18:00. Števni podatki za križišči **K7** in **K8** so bili povzeti po elaboratu prometnih obremenitev na območju Domžal (Preveritev stanja obremenitev centralnega dela naselja Domžale z motornim prometom, izdelal PNZ d.o.o, junij 2017). V obeh križiščih je bilo na dan 03.10.2016 izvedeno 16 urno štetje prometa (6:00 – 22:00). Vozila so bila uvrščena v eno izmed naslednjih kategorij: motor, osebno vozilo, avtobus, lahko tovorno vozilo, tovorno vozilo, težko tovorno vozilo - vlačilec.

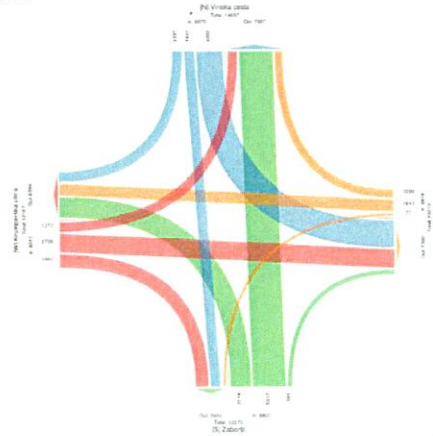


Slika 12: lokacija ročnega štetja v križišču K01 v Domžalah in lokacija križišč s pridobljenimi števničnimi podatki (PNZ, 2017)

Tabela 6: primer podatkov o prometnih obremenitvah, pridobljenih s štetjem prometa



Slika 13: K01 (Zaboršt) – prom. obrem. – 12H



Slika 14: K8 (Kopališka - Vir - AC) – prom. obrem. – 16H

Vsi števni podatki ročnega štetja prometa, povzeti po PŠ KOPALIŠKA, ki so uporabljeni tudi v predmetni prometni študiji – mikrosimulaciji prometa so detajlno prikazani v prilogah.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

4.3.1.3 ANALIZA PROMETNIH PODATKOV Z NAPOVEDJO RASTI PROMETA

Za preveritev ustreznosti števnih podatkov na dan štetja zavijalcev v križišču KO1 (24.04.2018), je bil v PŠ KOPALIŠKA analiziran dnevni promet na bližnjih števcih 54 Depala vas, 916 Domžale in na avtocestnem števcu 830 Pšata. Za vse števce smo primerjali prometne obremenitve na dan štetja prometa v letu 2018 (KO1) in v letu 2016 (K7 in K8). Na podlagi novejših prometnih podatkov za leti 2017 in 2018 smo dopolnili analizo prometnih podatkov v elaboratu PŠ KOPALIŠKA.

Tabela 7: primerjava med PLDP, PO-PE in prometnimi obremenitvami v obeh dneh štetja prometa v letu 2016 in 2018

	št. 54 DEPALA VAS	št. 830 PŠATA (polovično)	št. 916 DOMŽALE
PLDP 2018	16.589	28.162	11.377
PO - PE 2018	19.505	30.975	13.324
24.04.2018	22.054	32.440	15.234
3.10.2016	21.289	30.504	14.493

Prometne obremenitve v obeh dneh štetja prometa v letu 2016 in 2018 so precej višje od PLDP in tudi od PO-PE v letu 2018. Na podlagi primerjave prometnih podatkov iz leta 2018 z vseh treh analiziranih avtomatskih števcov ter podatkov ročnega štetja v letih 2016 in 2018 smo ugotovili, da so prometne obremenitve na širšem obravnavanem območju v obeh dneh štetja prometa precej večje od PLDP. **Števnih podatki s križišča KO1 z dne 24.04.2018 ter s križišč K7 in K8 z dne 3.10.2016 so bili tako privzeti kot merodajni in upoštevani v nadaljnjih analizah.**

Ob dodatni analizi števnih podatkov v križišču KO1 je razvidno, da so prometne obremenitve v popoldanski konici cca 15% večje kot v jutranji konici, zato je za kapacitetno preveritev križišč **merodajna kapacitetna analiza popoldanske konice**.

Skladno s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/2009) je v sklopu kapacitetne analize potrebno na podlagi preteklih let definirati povprečno letno stopnjo rasti prometa. Le-to se določa na podlagi razpoložljivih prometnih obremenitev zadnjih petih let.

Na podlagi analize števnih podatkov števnih mest 54 Depala vas, 830 Pšata in 916 Domžale za leta od 2014 do 2018, je bila generalna prometna rast na obravnavanem območju ocenjena z 1,0% letno.

4.3.1.4 GENERACIJA IN DISTRIBUCIJA PROMETA

Generacija in distribucija novega prometa je povzeta po PŠ KOPALIŠKA – FAZA 1. Povzetek generacije prometa je prikazan v spodnji tabeli, distribucija je bila ekspertno ocenjena v predhodni študiji.

Tabela 8: tabela generiranih potovanj v jutranji in popoldanski konici, za območje OPPN D29/1

GENERIRAN DNEVNI PROMET				JUTRANJA KONICA			POPOLDANSKA KONICA		
Nova potovanja				Distribucija novih potovanj					
Dnevna		JK	PK	JK vhodna	JK izhodna	JK Transit	PK vhodna	PK izhodna	PK Transit
D29/1 - BRINJE 1	3.043	127	309	71	34	22	119	130	60

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

4.3.2 KAPACITETNA ANALIZA

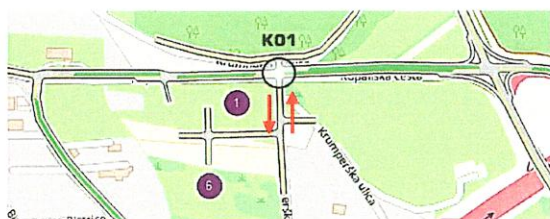
Za potrebe izračunov prometne uspešnosti obstoječe ter bodoče cestne mreže, je bila v sklopu PŠ KOPALIŠKA izdelana kapacitetna analiza treh križišč na obravnavani cestni mreži, in sicer s pomočjo izdelanega prometnega modela v programski opremi **PTV Vistro**. Model predstavlja računsko osnovo za določitev prometnih tokov na cestni mreži ter določitev kritičnih vozlišč iz vidika kolon in čakalnih časov, in bazira na ročnem štetju prometa (glej 4.3.1.2) ter na podatkih o prometnih obremenitvah z avtomatskih števecov (glej 4.3.1.1). Upoštevana je bila dejanska struktura prometa – podatki pridobljeni s štetjem prometa in dejanski faktorji konične ure (PHF), kjer so bili ti podatki na voljo. Analizirali smo obstoječe stanje **popoldanske konice v izhodiščnem letu 2018** in polno pozidano območje **v planskem letu 2028**. Glede na podatke z bližnjih avtomatskih števecov, smo v kapacitetni analizi predpostavili **1% letne rasti prometa**.

Kapacitetna analiza v PŠ KOPALIŠKA je bila narejena za različne ureditve obravnavanega križišča:

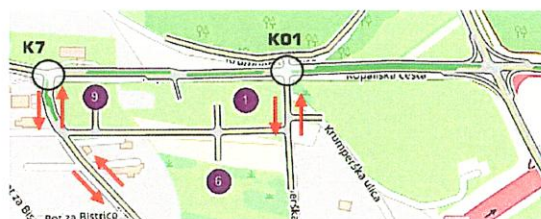
- **S0 – SCENARIJ 0:** obstoječa cestna mreža – štirikrako križišče KO1 je nesemaforizirano
- **S1 – SCENARIJ 1:** semaforizacija obstoječega štirikrakega križišča KO1. Na južnem kraku se doda pas za leve zavijalce
- **S2 – SCENARIJ 2:** rekonstrukcija križišča KO1 v petkrako križišče

V PŠ KOPALIŠKA sta bili preverjeni dve fazi navezave območja OPPN na obstoječe cestno omrežje:

- **FAZA 1:** izgradnja območij UE2, UE3 in UE4 ter navezava na križišče KO1
- **FAZA 2:** izgradnja območij UE2, UE3, UE4 in UE0, izgradnja povezovalne ceste med lhansko in Krumperško ter navezava območja na križišču KO1 in K7



Slika 15: ureditev območja v FAZI 1



Slika 16: ureditev območja v FAZI 2

Za izdelavo prometnega modela ter kapacitetno analizo je bil uporabljen programski paket mednarodno uveljavljenega podjetja **PTV GROUP** [PTV Vistro], ki je namenjeno prometnim analizam. Uporabljeno orodje je skladno z metodologijo HCM 2010 (Highway Capacity Manual), ki jo predpisuje Pravilnik o projektiranju cest [Uradni list RS 91/2005]. Za uspešnost delovanja križišča sta pomembna predvsem dva kriterija, in sicer kriterij prometnih obremenitev (stopnje nasičenosti $X = v/c$) in kriterij čakalnih časov, ki je izražen preko zamud. Dopustne vrednosti čakalnih časov so izražene preko nivoja uslug (NU), ki ne sme presegati vrednosti »E« (povezovalne, zbirne in dostopne ceste).

Zamude na vozilo v sekundah		Zamude na vozilo v sekundah	
Nivo uslug	Semaforizirana in krožna križišča	Nivo uslug	Nesemaforizirana križišča
A	$s \leq 10$	A	$s \leq 10$
B	$10 < s \leq 20$	B	$10 < s \leq 15$
C	$20 < s \leq 35$	C	$15 < s \leq 25$
D	$35 < s \leq 55$	D	$25 < s \leq 35$
E	$55 < s \leq 80$	E	$35 < s \leq 50$
F	$80 < s$	F	$50 < s$

Slika 17: tabelarni prikaz nivojev uslug križišča v odvisnosti od povprečnih zamud

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

4.3.3 REZULTATI IN UGOTOVITVE KAPACITETNE ANALIZE – PŠ KOPALIŠKA

Rezultati kapacitetne analize treh križišč v letu 2018 na Kopališki cesti kažejo, da je obstoječe stanje obravnavanega območja že problematično. Zamude na južnem kraku križišča K7 so za leve zavijalce že mejne, križišče K8 pa je že v letu 2018 preobremenjeno.

Ob pozidavi območja OPPN (FAZA 1 in 2) je takoj potrebno urediti križišče KO1, vpliv nove generacije prometa na križišču K7 in K8 pa je zanemarljiv. Večji vpliv na celotno območje ima predpostavljena rast prometa 1% v kapacitetni analizi leta 2028, zato se razmere na cestni mreži generalno poslabšajo.

Ob navezavi območja OPPN v FAZI 1 se v križišču K7 povečajo zamude levih zavijalcev na vzhodnem kraku (75 sek, NU=E) ter zamude levih zavijalcev na južnem kraku (69 sek, NU=E) - so na meji sprejemljivega. Maksimalne kolone lahko dosežejo dolžino cca 45 metrov in presežejo dolžino pasu za levo zavijanje (cca 30 metrov v polni širini). V križišču KO1 je predlagana ureditev semaforja. Na GPS gre sicer pričakovati maksimalne kolone do cca 145 metrov, vendar bodo pričakovane zamude minimalne (20 sek, NU=B). Na južnem kraku križišča pričakovane kolone dosežejo dolžino 79 m ob zamudah 69 sek za leve zavijalce (NU=D). V križišču K8 se povečajo kolone in zamude na vseh krakih – predvsem iz razloga prometne rasti.

V FAZI 2 se križišče K7 rekonstruira (bypass na zahodnem kraku, ureditev južnega kraka), zato ni pričakovati daljših kolon in večjih zamud. Na južnem kraku križišča (lhanska cesta) je pričakovati maksimalne kolone v dolžini cca 70 metrov, zamude v tem primeru pa bodo znašale cca 33 sekund (NU=C). V križišču KO1 so prometne razmere podobne kot v FAZI 1, ob tem da so prometne obremenitve na SPS še manjše in zato so kolone in zamude v križišču generalno manjše. V križišču K8 se povečajo kolone in zamude na vseh krakih – predvsem iz razloga prometne rasti.

Tabela 9: Rezultati analize predlaganega scenarija S1 (semaforizacija KO1) v FAZI 1 in FAZI 2 za leto 2028

SCENARIJ 1 - OPPN - POPOLDANSKA KONICA			
	K7	KO1	K8
FAZA 1			
FAZA 2			

	001.0203	T.1	
--	----------	-----	--



Končne ugotovitve in predlogi

Glede na rezultate kapacitetne analize ugotavljamo, da bodo mejne vrednosti v **križišču KO1**, ki določajo uspešnost križišča, v primeru obstoječe prometne ureditve (nesemaforizirano štirikrako križišče) prekoračene ob izvedbi ukrepov FAZE 1 in FAZE 2, zato bo potrebno križišče KO1 rekonstruirati.

V primeru preureditve križišča KO1 v semaforizirano križišče (SCENARIJ 1) oziroma krožišče (SCENARIJ 2) je pričakovati, da mejne vrednosti ($NU=F$) ne bodo dosežene v planski dobi v nobenem primeru. Glede na lokacijo obravnavanega križišča (križišče se nahaja med dvema semaforiziranim križiščema na medsebojni oddaljenosti cca 250 – 300 m) je ustreznejša rešitev semaforizacija križišča, ki omogoča medsebojno koordinacijo križišč. Kolone in zamude v GPS bodo sicer večje kot v primeru ureditve krožišča. Je pa potrebno poudariti, da se bo z razvojem con na južni strani Kopališke ceste širše območje urbaniziralo, s tem pa bo naraslo tudi število pešcev in kolesarjev - v tem primeru je semaforizacija primernejši ukrep. Ureditve pet krakega krožišča sicer omogoča priključevanje vseh petih krakov v skupno vozlišče, kar pa pomeni precej večje posege v prostor kot v primeru semaforizacije in širitve obstoječega križišča.

Zaradi zgornjih razlogov **priporočamo rekonstrukcijo križišča KO1 v semaforizirano križišče**, ob tem pa priporočamo ureditev severnega kraka, kjer se zelo blizu križišča združujeta cesti z zahoda in vzhoda (Krumpeška ulica), v skladu s pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste.

Iz kapacitetne analize je razvidno, da se prometne razmere v križiščih K7 in K8 v letu 2028 ob pozidavi območja OPPN D29/1 poslabšajo, kar je predvsem posledica upoštevanje rasti prometa in ne generacije prometa načrtovanega območja OPPN.

Križišče K8 je že v obstoječem stanju zelo obremenjeno in nekaj deset novih potovanj zaradi generacije prometa nanj ne vpliva.

Križišče K7 je že danes problematično zaradi neurejene geometrije južnega kraka. Ob izgradnji bencinskega servisa se je skrajšal tudi pas za leve zavijalce z vzhodne smeri. Ob dodani generaciji in rasti prometa se bodo prometne razmere še poslabšale – predvsem zaradi generalne rasti prometa.

V FAZI 1 se zaradi nove generacije povečajo predvsem obremenitve v smeri VZHOD - ZAHOD, kar križišče lahko prenese. Poveča se tudi število vozil, ki s smeri vzhoda zavijajo levo na lhansko cesto. Ob generaciji novega prometa v letu 2018 mejne vrednosti dolžine kolon niso presežene, v letu 2028 ob upoštevanju prometni rasti 1% in generaciji, pa maksimalne kolone znašajo cca 5-6 vozil in lahko presežejo dolžino pasu za leve zavijalce. Glede na to, da ob zeleni luči vsaj 2 vozili, ki zavijata levo, zapeljeta v križišče se tudi ob maksimalni koloni promet v GPS hitro sprosti in računsko maksimalna dolžina kolon tudi v letu 2028 ni problematična. Iz kapacitetne analize sledi, da v FAZI 1 **rekonstrukcija križišča K7 ni potrebna, je pa priporočena ureditev južnega kraka ne glede na generacijo.**

V FAZI 2 se v križišču K7 prometne obremenitve povečajo predvsem na južnem kraku (lhanska cesta). Ob tem je potrebna rekonstrukcija križišča. Na južnem kraku se obstoječi pas preuredi v pas za levo zavijanje, ob njem pa se zgradi nov pas za desno zavijanje. Na zahodnem kraku križišča se uredi ločen pas za desne zavijalce – bypass.

V kapacitetni analizi semaforiziranih križišč so bili uporabljeni optimizirani krmilni programi. To pomeni, da bo za doseganje rezultatov iz kapacitetne analize potrebno po rekonstrukciji križišča KO1 izvesti optimizacijo in linearno koordinacijo vseh križišč.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

5. MIKROSIMULACIJA ODVIJANJA PROMETA

Namen predmetnega elaborata je **mikrosimulacija odvijanja prometa na območju treh križišč na Kopališki ulici ob navezavi polno pozidanega območja OPPN D29/1** na obstoječe cestno omrežje v križišču KO1 (Ihanska - Kopališka), posredno pa sta obremenjeni tudi križišči K7 (Krumperška - Kopališka) in K8 (Kopališka - Virska - AC).

Obstoječe križišče KO1 je nesemaforizirano, z navezavo območja OPPN pa se bodo prometne obremenitve v križišču povečale, zato je naloga elaborata tudi preveritev rekonstrukcije omenjenega križišča v semaforizirano križišče in krožišče. Ob tem se preveri tudi možnost rekonstrukcije križišča K7 v krožišče.

Mikrosimulacija obravnavanega območja je bila narejena s pomočjo izdelanega prometnega modela v programski opremi PTV Vissim. Model bazira na ročnem štetju prometa v križišču KO1, kalibriran pa je na podlagi podatkov štetja prometa v križiščih K7 in K8 (povzeto po PNZ d.o.o.) in podatkov o prometnih obremenitvah z avtomatskih števec št. 54 (Depala vas), št. 830 (Pšata) in št. 916 (Domžale). Upoštevana je bila dejanska struktura prometa – podatki pridobljeni s štetjem prometa in dejanski faktorji konične ure (PHF), kjer so bili ti podatki na voljo.



Slika 18: primer mikrosimulacije odvijanja prometa v križišču K8

Analizirali smo obstoječe stanje v letu **2019** in polno pozidano območje v planskem letu **2029**. Glede na podatke z bližnjih avtomatskih števcov, smo v kapacitetni analizi predpostavili **1% letne rasti prometa**.

Mikrosimulacija prometa je bila narejena za **FAZO 1** ureditve s predhodne prometne študije, ki obravnava izgradnjo območij UE2, UE3 in UE4 z navezavo na rekonstruirano križišče KO1. Z mikrosimulacijo prometa so bili preverjeni sledeči scenariji ureditve križišč na Kopališki cesti:

- **S0 – SCENARIJ 0:** Obstoječa cestna mreža – štirikrako križišče KO1 je nesemaforizirano.
- **S1 – SCENARIJ 1:** Semaforizacija obstoječega štirikrakega križišča KO1, na južnem kraku se doda ločen pas za desne zavijalce; Linearna koordinacija treh semaforjev na Kopališki cesti.
- **S2 – SCENARIJ 2:** rekonstrukcija križišča KO1 v petkrako krožišče ter rekonstrukcija križišča K7 v štirikrako križišče z dostopom do hotela.

Glede na analizo štetja prometa (glej 4.2.4) na Kopališki cesti in generacijo novih potovanj generatorja (glej 4.3.2), je bila v kapacitetni analizi obravnavana le **POPOLDANSKA KONICA**.

V kapacitetni analizi semaforiziranih križišč so bili uporabljeni optimizirani krmilni programi.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

5.1 PROMETNI MODEL – MIKROSIMULACIJA

Za potrebe izračunov prometne uspešnosti obstoječe cestne mreže in primerjavo obeh predlaganih scenarijev bodoče ureditve je bil izdelan prometni model za mikrosimulacijo obravnavanih križišč na Kopališki cesti. Prometni model cestne mreže je izdelan v programski opremi PTV Vissim, ki omogoča mikroskopsko modeliranje križišč z upoštevanjem detaljne geometrije, detaljne krmilne programe ter simuliranje prometa v realnem času z upoštevanjem vseh udeležencev v prometu.

Mikrosimulacija prometne mreže na Kopališki cesti je bila narejena za popoldansko konico izhodiščnega leta 2019 in planskega leta 2029 (rekonstrukcija). Detaljno analizirana sta bila 2 scenarija predvidene ureditve območja Kopališke ceste v Domžalah, ki izhajata iz analize obstoječega stanja (SCENARIJ SO) – **SCENARIJ S1** z novim semaforjem v K01 in **SCENARIJ S2** z rekonstrukcijo K7 in K01 v krožni križišči.

SCENARIJ SO: • obstoječa cestna mreža;	K7 K01 K8
SCENARIJ S1: • rekonstrukcija križišča K01 v semaforizirano križišče; • ureditev pasu za desne zavijalce (bypass) na južnem kraku križišča K01;	K7 K01 K8
SCENARIJ S2: • rekonstrukcija križišča K01 v petkrako krožišče; • rekonstrukcija križišča K7 v štirirakako križišče;	K7 K01 K8



Slika 19: prometni model v programski opremi PTV Vissim – navezava OPPN na križišče K01 (SCENARIJA S1 in S2)

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

Pri analizi rezultatov uporabljene programske opreme, je potrebno poznavanje sledečih izrazov:

Movement (smer poti):	Za vsako križišče je analiza parametrov narejena glede na smer potovanja. Opis poti je podan kot Na definiranih križiščih, se beleži število vozil, ki križišče prevozijo. Število vozil je podano za vsak krak, po različnih smereh vožnje ter za celotno križišče.
Vehs(All) (število vozil v križiščih):	Na definiranih križiščih, se beleži število vozil, ki križišče prevozijo. Število vozil je podano za vsak krak, po različnih smereh vožnje ter za celotno križišče.
VehDelay (sek) (povprečne zamude na vozilo):	Za vsako križišče se beležijo zamude vozil, ki križišče prevozijo. Zamuda predstavlja vsako odstopanje dejanske hitrosti vozila od željene. Povprečne zamude je povpreček zamud vseh vozil v križišču.
QLen (m) (povprečne kolone vozil):	Povprečje vseh kolon vozil, ki so se pojavile v križišču, v obdobju simulirane ure.
QLenMax (m) (maksimalne kolone vozil):	Maksimalne kolone vozil, ki se pojavijo na kraku križišča v času simulirane ure.
StopDelay (s) (zamude čakajočih vozil):	Te zamude predstavljajo čas, ko vozilo stoji v koloni.
Stops(All) (povprečno število ustavljanj na vozilo):	Predstavlja povprečje ustavljanj vseh vozil.
Level Of Service(LOS) (nivo uslug):	Predstavlja razvrstitev manevrov vozil v razrede, glede na povprečne zamude.

Za vse analizirane scenarije smo opravili tri simulacije prometa v dolžini ene (1) ure s predhodno 15 minutno predobremenitvijo, pri čemer je v tabeli rezultatov prikazana povprečna vrednost vseh treh simulacij. Vsi analizirani scenariji bazirajo na kalibriranem mikroskopskem modelu obstoječega stanja treh križišč na Kopališki cesti z obstoječimi prometnimi obremenitvami, ki so povzete po predhodni študiji (PŠ KOPALIŠKA). V mikrosimulacijskem modelu so upoštevne tudi prometne obremenitve pešcev in kolesarjev, ki se ob ureditvi novih vsebin na območju OPPN D29/1 še dodatno povečajo.

Vse simulacije odvijanja prometa v različnih scenarijih potekajo pod enakimi pogoji – obnašanje voznikov, omejitve hitrosti, prometne obremenitve, struktura prometa, način obremenjevanja cestne mreže,...
Glede na to lahko sklenemo, da so rezultati analize različnih scenarijev mikrosimulacije prometa PRIMERLJIVI med seboj in lahko služijo za določitev najugodnejšega scenarija – najprimernejše ureditve križišč glede na prometne obremenitve.

V analizi SCENARIJA S0 sta bila obstoječa semaforska krmilna programa v križiščih K7 in K8 **ocenjena** – optimizirana glede na obstoječe prometne obremenitve. Ista krmilna programa sta uporabljena tudi v mikrosimulaciji scenarijev predvidene cestne mreže. V SCENARIJU S1 je predvidena ureditev semaforja v križišču KO1 z novim krmilnim programom, ki je prav tako optimiziran glede na predvidene prometne obremenitve. **Detajlnejša analiza dolžin posameznih semaforskih faz (pešci, kolesarji, podaljšane faze,...) presega okvir te naloge.**

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

5.2 UPORABLJENO ORODJE IN METODOLOGIJA

Za kapacitetno analizo obravnavanih križišč in mikrosimulacijo odvijanja prometa je bilo uporabljeno programsko orodje PTV Visum 11.00 [PTV Group], pri čemer smo uporabili najnovejšo različico HCM metode (Highway Capacity Manual, ki jo predpisuje Pravilnik o projektiranju cest, Uradni list RS 91/2005) in sicer HCM 6th edition. Merodajna prometna obremenitev je izražena kot število vozil na uro. V prometnih obremenitvah so upoštevana tudi tovorna vozila, ki izhajajo iz analize prometnih podatkov z avtomatskega števca prometa ter kontrolnega štetja prometa na terenu.

Za analizo prepustnosti in/ali dimenzioniranje križišč so pomembni sledeči parametri, oziroma izračuni, ki so predstavljeni v nadaljevanju:

- predvidene prometne obremenitve za izračun voz/h,
- čakalni časi oziroma zamude (določajo nivo uslug [NU]),
- število vozil v koloni in s tem zaježitvena dolžina v posamezni smeri,

Za uspešnost delovanja križišča sta pomembna predvsem dva kriterija, in sicer kriterij prometnih obremenitev (kapaciteta), ki je izražen preko stopnje nasičenosti $X = v/c$ in kriterij čakalnih časov, ki je izražen preko zamud. Merilo so t.i. Nivoji uslug [NU] v posameznih smereh.

- Na nesemaforiziranih križiščih sta kapaciteta in čakalni časi na vozniških pasovih neprednostnih priključkov odvisni od tega, koliko zadostnih časovnih razmakov med vozili na prednostnih smereh lahko izkoristijo vozila iz neprednostnih smeri, da izvršijo zelen prometni manever vključevanja v prometni tok ali prečkanja prometnega toka.
- Pri semaforiziranih križiščih je prometna uspešnost odvisna predvsem od stopnje nasičenosti posameznih smeri, poznana tudi kot $X = v/c$, ki predstavlja razmerje dejanskih merodajnih prometnih obremenitev (v) v odvisnosti od kapacitete (c). Kapaciteta je odvisna od geometrijskih elementov križišča, lastnosti prometnega toka in od krmilnih parametrov. Definira jo tudi razmerje med stopnjo merodajnih obremenitev in stopnjo nasičenega prometnega toka v posameznih smereh ($Y = Q_{\text{mer}}/S$) in razmerja zelenih luči v odvisnosti od dolžine ciklusa ($I = g/C$). Stopnja nasičenosti X predstavlja tudi razmerje $X = Y/I$. Še zadovoljiva stopnja nasičenosti posamezne samostojne smeri semaforiziranega križišča je med $X = 0,90$ do $0,95$, ko je dosežen kriterij prometnih obremenitev. Nivo uslug [NU] križišča in posameznih smeri je vezan na zamude oziroma čakalne čase vozil. Ti so odvisni od dejanskih prometnih obremenitev glede na porazdelitev zelenih časov (čakalni časi pri rdečem signalu). NU E kaže na dosežen kriterij čakalnih časov, NU F pa na presežen kriterij.
- Pri krožnih križiščih je kapaciteta odvisna od zmogljivosti priključkov. Na to vplivajo poleg splošnih geometrijskih elementov krožnega križišča, še geometrijski elementi uvoza. Stopnja nasičenosti priključkov naj ne bi presegla $X = 0,85$, še sprejemljivi NU so E.

Dopustne vrednosti čakalnih časov so izražene preko nivoja uslug [NU], ki ne sme presegati vrednosti »E« (povezovalne, zbirne in dostopne ceste). V primeru NU »F« (čakalni časi v nesemaforiziranem križišču so večji od 50 sek, v semaforiziranih in krožnih križiščih pa večji od 80 sek) je skladno z zakonodajo potrebno izvesti ustrezne ukrepe za povečanje uspešnosti in/ali kapacitete križišča (razširitev, semaforizacija, itd.) že pred iztekom planske dobe.

Nivo uslug	Zamude na vozilo v sekundah	
	Semaforizirana in krožna križišča	
A	$s \leq 10$	
B	$10 < s \leq 20$	
C	$20 < s \leq 35$	
D	$35 < s \leq 55$	
E	$55 < s \leq 80$	
F	$80 < s$	

Nivo uslug	Zamude na vozilo v sekundah	
	Nesemaforizirana križišča	
A	$s \leq 10$	
B	$10 < s \leq 15$	
C	$15 < s \leq 25$	
D	$25 < s \leq 35$	
E	$35 < s \leq 50$	
F	$50 < s$	

Slika 20: nivoji uslug [NU], ki so po metodi HCM izraženi preko čakalnih časov.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

5.3 REZULTATI MIKROSIMULACIJE

V nadaljevanju so prikazani rezultati mikrosimulacije dveh scenarijev predvidene ureditve križišč na Kopališki cesti v Domžalah. Oba scenarija sta del modela cestne mreže, zato sta zmodelirana pod enakimi pogoji in posledično primerljiva.

SCENARIJ S1 obravnava ureditev semaforiziranega križišča KO1 s posebnim pasom za desne zavijalce na južnem kraku. Ostali križišči K7 in K8 ostaneta v obstoječem stanju (semaforizirana) ob linearni optimizaciji vseh treh križišč.

Tabela 10: Rezultati mikrosimulacije križišč na Kopališki cesti – SCENARIJ S1 - SEMAFORIZACIJA

SCENARIJ S1 - POPOLDANSKA KONICA

2019

2029

K7_PK_2019							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
W-S	233	7,6	14,0	163,8	4,1	0,4	LOS_A
WE	641	8,0	14,0	163,8	4,3	0,4	LOS_A
SW	156	44,4	12,5	71,0	37,0	1,3	LOS_D
SE	71	40,1	4,5	49,9	35,2	0,9	LOS_D
N-W	30	35,1	2,5	23,9	28,8	0,8	LOS_D
NS	15	27,0	2,5	23,9	21,9	0,6	LOS_C
NE	5	25,0	2,5	23,9	18,1	0,9	LOS_C
EW	636	4,6	7,2	157,0	2,4	0,2	LOS_A
ES	65	25,5	7,2	157,0	17,8	1,4	LOS_C
Total	1851	12,3	6,5	187,1	8,6	0,5	LOS_B

KO1_PK_2019							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
W-N	14	14,7	0,4	18,5	9,9	1,0	LOS_B
W-S	18	5,3	6,6	84,2	3,1	0,2	LOS_A
WE	656	5,6	6,6	84,2	3,4	0,3	LOS_A
ES	18	14,4	0,2	10,0	9,7	0,8	LOS_B
EW	591	5,7	5,8	88,8	3,4	0,2	LOS_A
EN	10	8,1	5,8	88,8	5,5	0,3	LOS_A
N-W	38	35,9	4,5	27,0	31,1	0,9	LOS_D
NS	2	48,7	4,5	27,0	44,3	0,9	LOS_D
NE	12	29,7	4,5	27,0	25,7	0,8	LOS_C
SW	73	31,9	4,0	46,5	24,7	0,8	LOS_C
SN	4	28,8	4,0	46,5	20,7	0,9	LOS_C
SE	84	4,4	1,2	38,1	0,1	0,0	LOS_A
Total	1520	8,1	3,2	88,8	5,4	0,3	LOS_A

K8_PK_2019							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
W-NW	185	41,1	13,6	127,5	29,7	1,4	LOS_D
WE	260	32,8	17,4	192,8	25,3	0,8	LOS_C
WSE	309	5,9	0,7	54,1	1,8	0,3	LOS_A
NW-E	364	59,7	37,2	191,8	40,2	2,5	LOS_E
NW-W	114	8,8	0,7	24,5	4,0	0,6	LOS_A
NW-SE	150	15,8	3,4	64,2	10,2	0,5	LOS_B
ESE	15	47,4	0,9	12,8	38,3	1,8	LOS_D
EW	121	40,8	9,3	81,5	33,8	0,9	LOS_D
ENW	111	29,0	4,8	98,7	19,8	1,7	LOS_C
SE-W	382	11,4	5,5	77,8	5,1	0,6	LOS_B
SE-NW	777	23,0	48,4	311,9	16,6	0,7	LOS_C
SEE	23	20,7	0,1	8,3	13,9	0,7	LOS_C
Total	2811	26,6	11,8	311,9	18,3	1,0	LOS_C

K7_PK_2029							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
W-S	255	8,3	18,7	196,2	4,7	0,4	LOS_A
WE	706	8,5	18,7	196,2	4,6	0,4	LOS_A
SW	172	51,0	17,6	91,9	42,2	1,4	LOS_D
SE	76	42,9	4,7	61,4	37,5	1,0	LOS_D
N-W	32	35,3	5,1	31,0	28,7	0,9	LOS_D
NS	17	38,0	3,7	26,9	31,4	0,9	LOS_D
NE	5	30,6	5,3	31,6	23,6	0,9	LOS_C
EW	728	5,2	11,0	178,4	2,9	0,3	LOS_A
ES	77	40,3	11,0	178,4	29,9	1,9	LOS_D
Total	2067	14,0	9,4	202,8	9,9	0,5	LOS_B

KO1_PK_2029							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
W-N	14	16,7	0,3	18,5	11,3	1,1	LOS_B
W-S	20	10,5	20,4	195,7	6,9	0,4	LOS_B
WE	720	9,3	12,0	203,4	6,3	0,4	LOS_A
ES	20	21,1	0,2	10,5	15,0	1,3	LOS_C
EW	687	6,1	7,1	107,1	3,4	0,2	LOS_A
EN	11	4,4	7,1	107,1	2,5	0,2	LOS_A
N-W	42	34,6	4,2	30,4	29,3	1,0	LOS_C
NS	2	30,9	4,2	30,4	27,3	0,6	LOS_C
NE	15	35,6	4,2	30,4	30,4	1,1	LOS_D
SW	78	34,7	4,3	66,5	25,4	1,0	LOS_C
SN	5	27,0	4,3	66,5	19,6	0,8	LOS_C
SE	94	6,4	2,3	66,8	0,9	0,1	LOS_A
Total	1707	10,1	6,4	204,9	6,6	0,4	LOS_B

K8_PK_2029							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
W-NW	201	63,2	31,7	255,1	47,9	1,7	LOS_E
WE	281	48,2	49,8	229,2	37,2	1,4	LOS_D
WSE	335	15,8	2,3	116,9	9,0	0,6	LOS_B
NW-E	381	114,3	197,7	400,4	80,5	4,5	LOS_F
NW-W	149	15,2	2,3	101,1	7,4	0,9	LOS_B
NW-SE	167	18,9	3,0	66,4	10,4	0,7	LOS_B
ESE	16	60,8	1,2	12,9	50,8	1,8	LOS_E
EW	132	42,2	11,0	90,9	34,5	1,0	LOS_D
ENW	121	36,2	5,3	73,2	25,9	1,9	LOS_D
SE-W	436	14,1	9,6	88,4	6,2	0,8	LOS_B
SE-NW	851	24,2	87,3	449,4	17,9	0,7	LOS_C
SEE	25	26,1	0,2	8,3	18,9	1,0	LOS_C
Total	3095	38,3	33,4	449,4	27,0	1,4	LOS_D



Rezultati kapacitetne analize za leto 2019 ne razkrivajo večjih težav, isto pa velja tudi za kapacitetno analizo v letu 2029 – rast prometa ne vpliva bistveno na prometne razmere. Križišča so linearno sinhronizirana, kar pomeni zagotavljanje zelenega vala za promet na Kopališki cesti, ki učinkovito prehaja v smeri ZAHOD-VZHOD. Prehodi preko Kopališke ceste (pešci in kolesarji) so skoncentrirani v zelenem času za priključne kraku in tako ne ovirajo prometa na Kopališki cesti.

POVZETEK REZULTATOV MIKROSIMULACIJE SCENARIJA S1 ZA LETO 2029:

K7: Največje povprečne zamude so predvidene na severnem in južnem kraku (35-55 sek, NU=D). Najdaljše kolone nastanejo na obeh krakih Kopališke ceste. Maksimalne kolone na tem mestu lahko trenutno merijo do 200 metrov, ampak se prometna situacija hitro razreši. Povprečne kolone na teh krakih so zanemarljive – merijo cca 10 – 20 metrov, kar pomeni 1 – 3 vozila.

K01: Tudi v K01 najdaljše kolone nastanejo na obeh krakih Kopališke ceste. Maksimalne kolone na tem mestu lahko trenutno merijo do 200 metrov, povprečne kolone na teh krakih so zanemarljive – merijo cca 10 – 20 metrov, kar pomeni 1 – 3 vozila. Povprečne zamude so največje na severnem in južnem priključnem kraku, kjer dosežejo cca 25 – 35 sek (NU=C).

K8: Križišče K8 je že v letu 2019 močno obremenjeno, v letu 2029 pa že pregori. Slabe prometne razmere v tem križišču v planskem letu so predvsem posledica generalne rasti prometa na obravnavani cestni mreži in ne novega prometa, ki ga generira pozidava območja OPPN D29/1. Največje povprečne zamude so predvidene na severnem kraku za leve zavijalce proti Ljubljani (114 sek, NU=F), maksimalne kolone na severnem in južnem kraku presežejo 400 metrov.



Slika 21: primer nastanka kolone na kraku iz središča Domžal v semaforiziranem križišču K7 (l. 2029)



Slika 22: tekoče odvijanje prometa v semaforiziranem križišču K01 (l. 2029)

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

SCENARIJ S2 obravnava ureditev petkrakega krožišča K01 in štirirakega krožišča K7. Križišče K8 ostane semaforizirano.

Tabela 11: Rezultati mikrosimulacije križišč na Kopališki cesti - SCENARIJ S2 - UREDITEV DVEH KROŽIŠČ

SCENARIJ S2 - POPOLDANSKA KONICA



2019

K7_PK_2019							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
NE	5	5,0	0,2	13,6	0,7	0,8	LOS_A
NW	30	4,7	0,2	13,6	0,8	0,6	LOS_A
NS	15	4,9	0,2	13,6	0,7	0,5	LOS_A
EW	644	7,7	11,6	140,2	0,8	0,5	LOS_A
ES	66	8,7	11,6	140,2	1,1	0,5	LOS_A
WE	658	11,1	24,4	284,8	1,1	0,5	LOS_B
WS	218	11,2	24,4	284,8	1,4	0,6	LOS_B
SE	83	10,5	4,9	70,9	4,6	0,9	LOS_B
SW	143	11,0	4,9	70,9	5,2	0,8	LOS_B
Total	1862	9,6	10,3	284,8	1,5	0,5	LOS_A

2029

K7_PK_2029							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
NE	5	9,3	0,2	12,1	2,6	1,6	LOS_A
NW	33	4,6	0,2	12,1	0,8	0,6	LOS_A
NS	16	5,7	0,2	12,1	0,8	0,7	LOS_A
EW	710	15,7	39,1	223,0	2,0	1,0	LOS_B
ES	74	17,5	39,1	223,0	2,3	1,0	LOS_B
WE	693	25,1	230,2	419,5	3,6	1,4	LOS_C
WS	229	24,6	230,2	419,5	3,6	1,3	LOS_C
SE	90	19,6	11,8	94,4	9,4	1,7	LOS_B
SW	163	22,5	11,8	94,4	12,2	1,6	LOS_C
Total	2012	20,5	70,3	419,5	3,9	1,2	LOS_C

2019

K01_PK_2019							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
E-W	586	10,0	7,8	126,1	1,3	0,5	LOS_B
E-S	16	8,0	7,8	126,1	0,6	0,3	LOS_A
ENW	12	8,8	7,8	126,1	1,1	0,5	LOS_A
ENE	1	6,1	7,8	126,1	1,0	0,5	LOS_A
WE	681	4,2	1,7	67,0	0,3	0,1	LOS_A
WS	20	3,2	1,7	67,0	0,0	0,1	LOS_A
WNE	14	4,3	1,7	67,0	0,5	0,2	LOS_A
NW-W	15	5,1	0,1	7,9	1,1	0,9	LOS_A
NW-E	4	5,2	0,1	7,9	0,6	0,5	LOS_A
SW	90	10,4	1,3	54,9	4,2	0,8	LOS_B
SE	54	7,8	1,3	54,9	3,1	0,4	LOS_A
SNW	14	8,8	1,3	54,9	3,4	0,8	LOS_A
SNE	3	4,2	1,3	54,9	1,1	0,2	LOS_A
NEW	20	2,1	0,0	6,1	0,2	0,2	LOS_A
NEE	6	2,5	0,0	6,1	0,2	0,1	LOS_A
NES	1	3,6	0,0	6,1	0,2	0,5	LOS_A
Total	1537	7,0	2,2	129,7	1,1	0,3	LOS_A

2029

K01_PK_2029							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
E-W	645	12,5	13,1	153,4	2,0	0,6	LOS_B
E-S	19	11,6	13,1	153,4	1,6	0,5	LOS_B
ENW	13	11,5	13,1	153,4	1,5	0,6	LOS_B
ENE	1	15,7	13,1	153,4	2,6	1,5	LOS_B
WE	720	5,9	3,1	94,3	0,7	0,2	LOS_A
WS	21	4,9	3,1	94,3	0,8	0,2	LOS_A
WNE	14	5,7	3,1	94,3	0,3	0,1	LOS_A
NW-W	18	4,4	0,1	6,3	1,2	0,9	LOS_A
NW-E	5	5,1	0,1	6,3	1,2	0,8	LOS_A
SW	101	13,5	2,0	49,3	5,9	1,0	LOS_B
SE	65	13,8	2,0	49,3	6,8	0,9	LOS_B
SNW	10	9,7	2,0	49,3	4,1	0,4	LOS_A
SNE	2	11,0	2,0	49,3	5,0	1,3	LOS_B
NEW	22	3,3	0,0	6,0	0,3	0,4	LOS_A
NEE	6	4,2	0,0	6,0	1,0	0,7	LOS_A
NES	1	4,1	0,0	6,0	0,7	0,5	LOS_A
Total	1662	9,3	3,7	153,4	1,8	0,5	LOS_A

2019

K8_PK_2019							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
W-NW	182	46,8	14,4	111,5	34,8	1,4	LOS_D
W-E	257	38,4	19,5	153,2	29,3	1,0	LOS_D
W-SE	307	4,5	0,6	59,0	1,4	0,2	LOS_A
NW-E	366	57,9	37,3	209,1	38,7	2,5	LOS_D
NW-W	114	9,8	1,2	56,6	4,8	0,6	LOS_B
NW-SE	150	16,7	3,5	57,5	11,2	0,6	LOS_B
ESE	15	47,9	0,9	12,9	39,3	1,6	LOS_D
E-W	121	41,7	11,2	99,8	34,2	1,0	LOS_D
ENW	110	33,2	4,9	95,2	23,6	1,6	LOS_C
SEW	382	13,4	7,1	66,5	6,0	0,8	LOS_B
SE-NW	778	22,6	42,9	287,0	16,2	0,7	LOS_C
SEE	23	21,4	0,1	9,9	14,3	1,0	LOS_C
Total	2805	27,5	12,0	295,6	19,0	1,0	LOS_C

2029

K8_PK_2029							
Movement	Vehs[All]	VehDelay [All]	Qlen	QlenMax	StopDelay[All]	Stops[All]	Nivo uslug
W-NW	194	54,9	25,6	193,0	41,6	1,6	LOS_D
W-E	273	44,5	28,3	264,3	35,9	1,0	LOS_D
W-SE	326	7,5	0,7	38,3	3,6	0,3	LOS_A
NW-E	377	135,0	294,5	395,0	95,2	5,1	LOS_F
NW-W	117	26,7	0,9	36,8	14,8	1,4	LOS_C
NW-SE	159	28,4	22,8	170,9	15,7	1,3	LOS_C
ESE	16	41,4	1,0	17,1	33,4	1,7	LOS_D
E-W	133	42,5	10,4	84,9	34,7	1,0	LOS_D
ENW	119	31,7	5,3	66,0	23,0	1,6	LOS_C
SEW	428	14,0	8,5	101,1	6,3	0,8	LOS_B
SE-NW	855	25,8	97,5	395,3	19,1	0,7	LOS_C
SEE	25	24,4	0,2	9,9	17,3	0,9	LOS_C
Total	3022	40,6	41,3	403,5	28,6	1,4	LOS_D

Generalni - skupni rezultati kapacitetne analize scenarija 2 za leti 2019 in 2029 (povprečne zamude v posameznih križiščih) so na prvi pogled precej podobni rezultatom scenariju 1. Detajlni pregled rezultatov razkrije predvsem stalno prisotne kolone v krožišču K7 s smeri Domžal, ki lahko segajo tudi do naslednjega semaforiziranega križišča Prehodi pešcev in kolesarjev preko Kopališke ceste v tem scenariju so neregulirani (naključni in posamični), kar še dodatno ovira prometne tokove na Kopališki cesti.

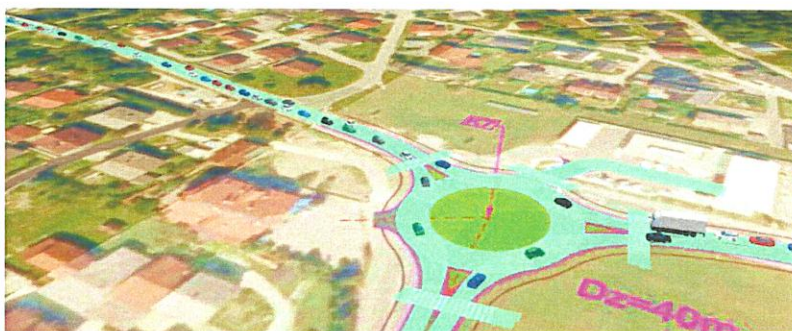
		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

POVZETEK REZULTATOV MIKROSIMULACIJE SCENARIJA S2 ZA LETO 2029:

K7: Predvidene povprečne zamude so podobne na vseh krakih krožišča (15-25 sek; NU=B,C). Najdaljše kolone nastajajo predvsem na zahodnem kraku krožišča proti Domžalam. Maksimalne kolone na tem mestu segajo tudi do naslednjega semaforiziranega križišča ob stadionu - cca 400 metrov. Povprečne kolone na najbolj obremenjenem kraku merijo cca 230 metrov.

K01: Petkrako krožišče K01 je tudi v letu 2029 neproblematično. Maksimalne kolone na obeh krakih Kopališke ceste lahko trenutno merijo do 150 metrov, POVPREČNE kolone na tem mestu so zanemarljive - merijo cca 10 - 15 metrov, kar pomeni 1 - 2 vozili. Povprečne zamude za vse manevre ne presežejo 15 sek (NU=B).

K8: Križišče K8 je že v letu 2019 močno obremenjeno, v letu 2029 pa že pregori. Slabe prometne razmere v tem križišču v planskem letu so predvsem posledica generalne rasti prometa na obravnavani cestni mreži in ne novega prometa, ki ga generira pozidava območja OPPN D29/1. Največje povprečne zamude so predvidene na severnem kraku za leve zavijalce proti Ljubljani (135 sek, NU=F), maksimalne kolone na severnem in južnem kraku presežejo 400 metrov.



Slika 23: povprečna dolžina kolone na kraku iz središča Domžal v semaforiziranem križišču K7 znotraj pop. konične ure - cca 230 m (l. 2029)



Slika 24: tipično odvijanje prometa v petkrakem krožišču K01 (l. 2029)



Slika 25: stanje v križišču K8, kjer ostane obstoječa ureditev, je enako v vseh scenarijih (l. 2029)

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

6. UMEŠTITEV DVEH KROŽIŠČ NA KOPALIŠKI CESTI S FINANČNIM OVREDNOTENJEM

Glede na sklep Občinskega sveta Občine Domžale na 28. seji z dne 21.06.2018 sta bila na Kopališki cesti (LZ 071351) umeščena dva rondoja:

- **Krožišče K7** (lhanska cesta in Kopališka cesta) z zunanjim premerom $D_{ZUN}=40$ m;
- **Krožišče K01** (Kopališka cesta in Krumperška ulica) z zunanjim premerom $D_{ZUN}=50$ m;

Vozni pas v obeh krožiščih je širok 7,00 m, površine za pešce in kolesarje so široke 2,80 m. Idejno so urejeni tudi ločilni otoki. Štirinako krožišče K7 povezuje Kopališko cesto v smereh vzhod - zahod in lhansko cesto na južnem kraku, severni krak je enosmeren in zagotavlja izvoz z bencinskega servisa. Krožišče K01 je petkrako, severni krak obstoječega križišča se zaradi neugodne geometrije razdeli na dva kraka krožišča – severozahodni krak (pot pod Hribom) vodi do poseljenega območja na severu Kopališke ceste, severovzhodni krak pa do Virske ceste. Na južni krak krožišča K01 se navezuje vas Zaboršt in novo območje OPPN ob Kopališki cesti.

Na grafiki je prikazan predviden poseg na parcele, ki je potreben za tako ureditev, v nadaljevanju pa tudi ocena finančnega ovrednotenja ureditve dveh krožišč.



Slika 26: umestitev dveh krožišč na Kopališki cesti v Domžalah

Finančno ovrednotenje ureditve dveh krožišč glede na že izvedene primere krožnih križišč, ki so podobnih dimenzij:

- Krožišče K7: cca **500.000 EUR** brez DDV;
- Krožišče K01: cca **650.000 EUR** brez DDV;

Grafika z idejno rešitvijo (prostorsko preveritvijo) dveh krožišč s podlogami ORTOFOTO posnetka in katastra je priložena.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--

7. POVZETEK ELABORATA Z UGOTOVITVAMI

Izdelan je dopolnjen osnutek občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN) za območje D29/1 (izdelal Locus d.o.o., maj 2018), za katerega so bile pridobljene smernice nosilcev urejanja prostora in je že bil javno razgrnjen. Območje se nahaja južno od Kopališke ceste (LZ 071351) v naselju Zaboršt v občini Domžale, meri okvirno 2,0 ha in je namenjeno trgovskim in storitvenim dejavnostim.

V maju 2018 je bila za namen priključevanja območja OPPN izdelana prometna študija »PŠ KOPALIŠKA« (Kapacitetna analiza treh križišč na Kopališki cesti (LZ 071350) v Domžalah ob navezavi območja OPPN D29/1 (Brinje 1); št. elab.: PR410-STU-P, izdelal PROVIA d.o.o., maj 2018) in načrt cest in križišča KO1 ob priključevanju območja OPPN v 1. fazi (Načrt cest na območju OPPN D29/1 Brinje 1; št. načrta: PR410A-CE-IDZ, izdelal PROVIA d.o.o., april 2019).

Ob prvi obravnavi Odloka o OPPN za območje D29/1 – Brinje 1 na 28. seji občinskega sveta na dan 21.06.2018 je bil sprejet sklep, da se do drugega branja odloka v gradivo umesti in preveri dva rondoja (glej točko 4.2).

Namen predmetnega elaborata je torej preveritev odvijanja prometa na Kopališki cesti z mikrosimulacijo ob ureditvi predlaganih rondojev in primerjava s scenarijem, ki je predlagan v predhodni prometni študiji (semaforizacija KO1 + linearna koordinacija vseh treh križišč). Elaborat vsebuje tudi prostorsko preveritev umestitve dveh rondojev in grobo finančno ovrednotenje izgradnje.

Elaborat vsebuje preveritev **mikrosimulacije odvijanja prometa na območju treh križišč na Kopališki ulici ob navezavi polno pozidanega območja OPPN D29/1** na obstoječe cestno omrežje v križišču KO1 (lhanska - Kopališka), posredno pa sta obremenjeni tudi križišči K7 (Krumperška - Kopališka) in K8 (Kopališka - Virska - AC). Obstoječe križišče KO1 je nesemaforizirano, z navezavo območja OPPN pa se bodo prometne obremenitve v križišču povečale, zato je naloga elaborata tudi preveritev rekonstrukcije omenjenega križišča v semaforizirano križišče in krožišče. Ob tem se preveri tudi možnost rekonstrukcije križišča K7 v krožišče.

Mikrosimulacija obravnavanega območja je bila narejena s pomočjo izdelanega prometnega modela v programski opremi PTV Vissim. Model bazira na ročnem štetju prometa v križišču KO1, kalibriran pa je na podlagi podatkov štetja prometa v križiščih K7 in K8 (povzeto po PNZ d.o.o.) in podatkov o prometnih obremenitvah z avtomatskih števca št. 54 (Depala vas), št. 830 (Pšata) in št. 916 (Domžale). Upoštevana je bila dejanska struktura prometa – podatki pridobljeni s štetjem prometa in dejanski faktorji konične ure (PHF), kjer so bili ti podatki na voljo. Analizirali smo obstoječe stanje v POPOLDANSKI KONICI v letu **2019** in polno pozidano območje v planskem letu **2029**. Glede na podatke z bližnjih avtomatskih števec smo v kapacitetni analizi obravnavanega območja predpostavili **generalno rast prometa 1% letno**.

Prometni model novih ureditev bazira na kalibriranem modelu SCENARIJA 0 – obstoječega stanja. Z mikrosimulacijo prometa sta bila preverjena sledeča scenarija:

- **S1 – SCENARIJ 1:** Semaforizacija obstoječega štirikrakega križišča KO1, na južnem kraku se doda ločen pas za desne zavijalce; Linearna koordinacija treh semaforjev na Kopališki cesti.
- **S2 – SCENARIJ 2:** Rekonstrukcija križišča KO1 v petkrako krožišče ter rekonstrukcija križišča K7 v štirikrako križišče z dostopom do hotela.

Na podlagi mikrosimulacije odvijanja prometa smo primerjali in ovrednotili oba scenarija možne rekonstrukcije križišč na Kopališki cesti v Domžalah.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--



7.1 KONČNE UGOTOVITVE IN ZAKLJUČKI

Iz analize rezultatov mikrosimulacije prometa v obravnavanih scenarijih sledi:

- Kapacitetno je ugodnejši SCENARIJ S1 – semaforizacija. Vsa tri obravnavana križišča so sinhronizirana med seboj in linearno odvisna. To pomeni, da je promet iz središča Domžal voden direktno brez ustavljanja na križišče K8 in naprej proti avtocesti, promet na priključnih krakih pa je podrejen prometu na Kopališki cesti. V tem primeru so dolžine kolon minimalne, kar posledično pomeni zmanjšanje emisij v središču Domžal. V SCENARIJU S2 je mogoče v popoldanski konici leta 2029 pričakovati kolone, ki segajo tudi v območje naslednjega križišča (knjižnica). Razlog za to je predvsem v prometnih obremenitvah, ki so na Kopališki cesti precej večje kot na priključnih krakih, kar ni ugodno za pretočnost krožišč. Prometni tokovi v krožiščih so na vseh krakih izenačeni (vsi kraki imajo enake pravice), zato prihaja do situacij, ko nekaj vozil na stranskih priključnih krakih krožišča močno poslabša prometne razmere na glavni prometni smeri – Kopališki cesti.
- Ob pozidavi OPPN D29/1 je na celotnem območju obravnave predvideno povečanje števila pešcev in kolesarjev, ki močno vplivajo na kapaciteto (pretočnost) križišč. V SCENARIJU S1 so najšibkejši udeleženci v prometu voden preko semaforjev, kar predvsem povečuje prometno varnost obenem pa pozitivno vpliva na kapaciteto križišč, saj pešci in kolesarji prečkajo prometnice združeno (znotraj intervala zelene luči) in ne posamično, kot pri SCENARIJU S2 ob ureditvi krožišč.
- Potreben poseg za ureditev obeh krožišč je precej velik. Glede na prometne obremenitve in strukturo prometa na Kopališki cesti so take dimenzije krožišč potrebne. Krožišče K7 zaradi novega bencinskega servisa posega v funkcionalno zemljišče ob križišču Kopališke ceste in lhanske ceste. Tudi krožišče KO1 zaradi priključevanja petih krakov močno posega v zemljišča na severni in južni strani Kopališke ceste.

		001.0203	T.1	
--	--	----------	-----	--



PROVIA

projektiranje svetovanje ekologija

PROVIA d.o.o.
Kranjska cesta 24
4202 Naklo, Slovenija
tel: (+386) 08 205 64 26
info@provia.si www.provia.si

8. PRILOGE

- 8.1 PROMETNI PODATKI - POVZETO PO PŠ KOPALIŠKA**
- 8.2 IDEJNA REŠITEV (PROSTORSKA PREVERITEV UREDITVE DVEH KROŽIŠČ)**



PROVIA

projektiranje.svetovanje.ekologija

PROVIA d.o.o.
Kranjska cesta 24
4202 Naklo, Slovenija
tel: (+386) 08 205 64 26
info@provia.si www.provia.si

8.1 PROMETNI PODATKI - ŠTETJE PROMETA PROVIA

8.1.1 PROMETNI PODATKI - ŠTETJE K01 (PROVIA, 2018)

8.1.2 PROMETNI PODATKI - ŠTETJE K7,K8 (PNZ, 2016)



PROVIA

projektiranje . svetovanje . ekologija

PROVIA d.o.o.
Kranjska cesta 24
4202 Naklo, Slovenija
tel: (+386) 08 205 64 26
info@provia.si www.provia.si

8.1.1 PROMETNI PODATKI - ŠTETJE K01 (PROVIA, 2018)

Diagram prometnih obremenitev

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

Naslov štetja: PR410

Datum štetja: 24. 04. 2018

Številka štetja: 1

Časovni interval: od 07:15 do 08:15

Vrsta vozil: O, B, T, V

A	Krumperška ul. - JUG
B	AC priključek
C	Krumperška ul. - SEVER
D	Domžale

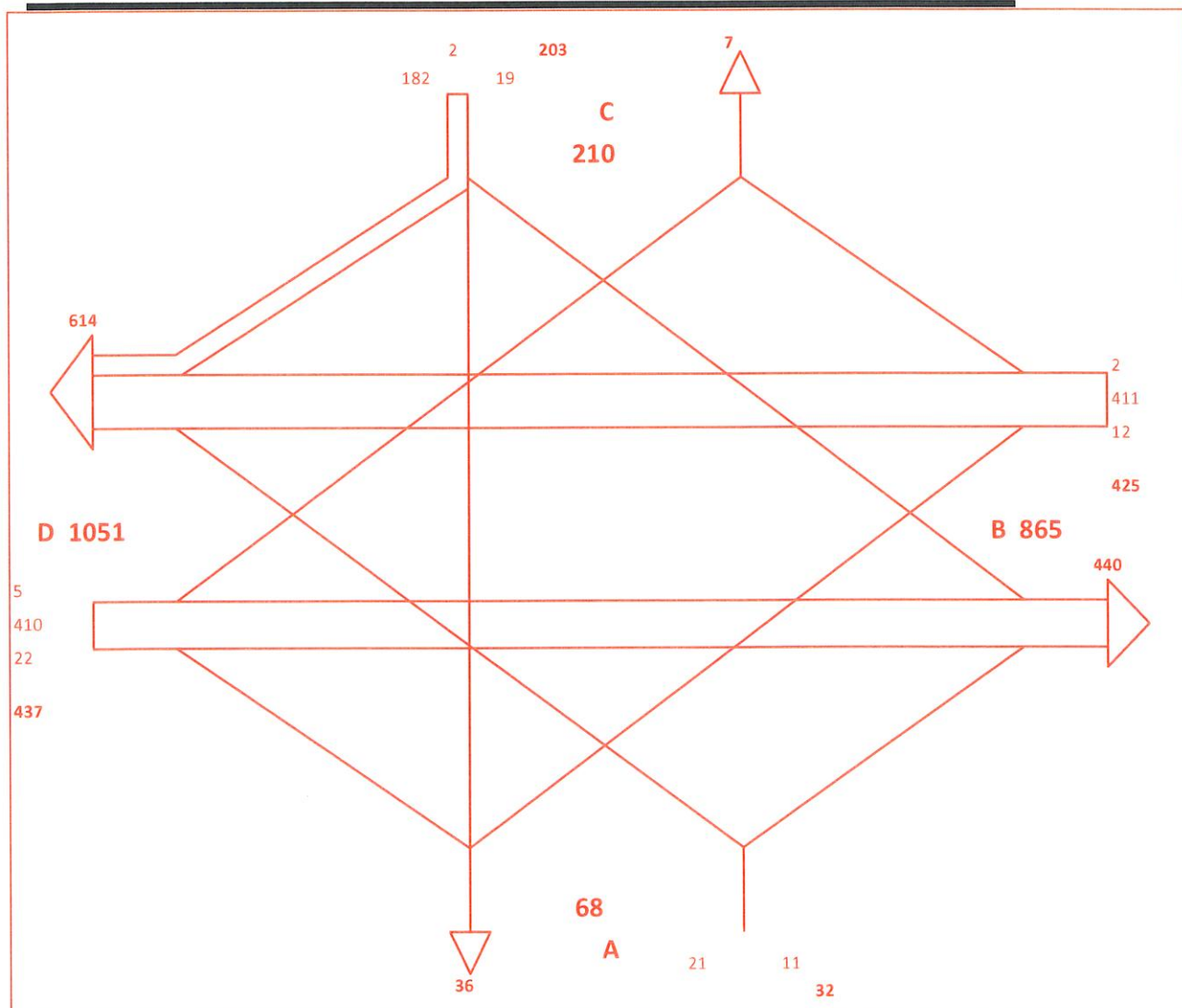


Diagram prometnih obremenitev

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

Naslov štetja: PR410

Datum štetja: 24. 04. 2018

Številka štetja: 1

Časovni interval: od 15:00 do 16:00

Vrsta vozil: O, B, T, V

A	Krumperška ul. - JUG
B	AC priključek
C	Krumperška ul. - SEVER
D	Domžale

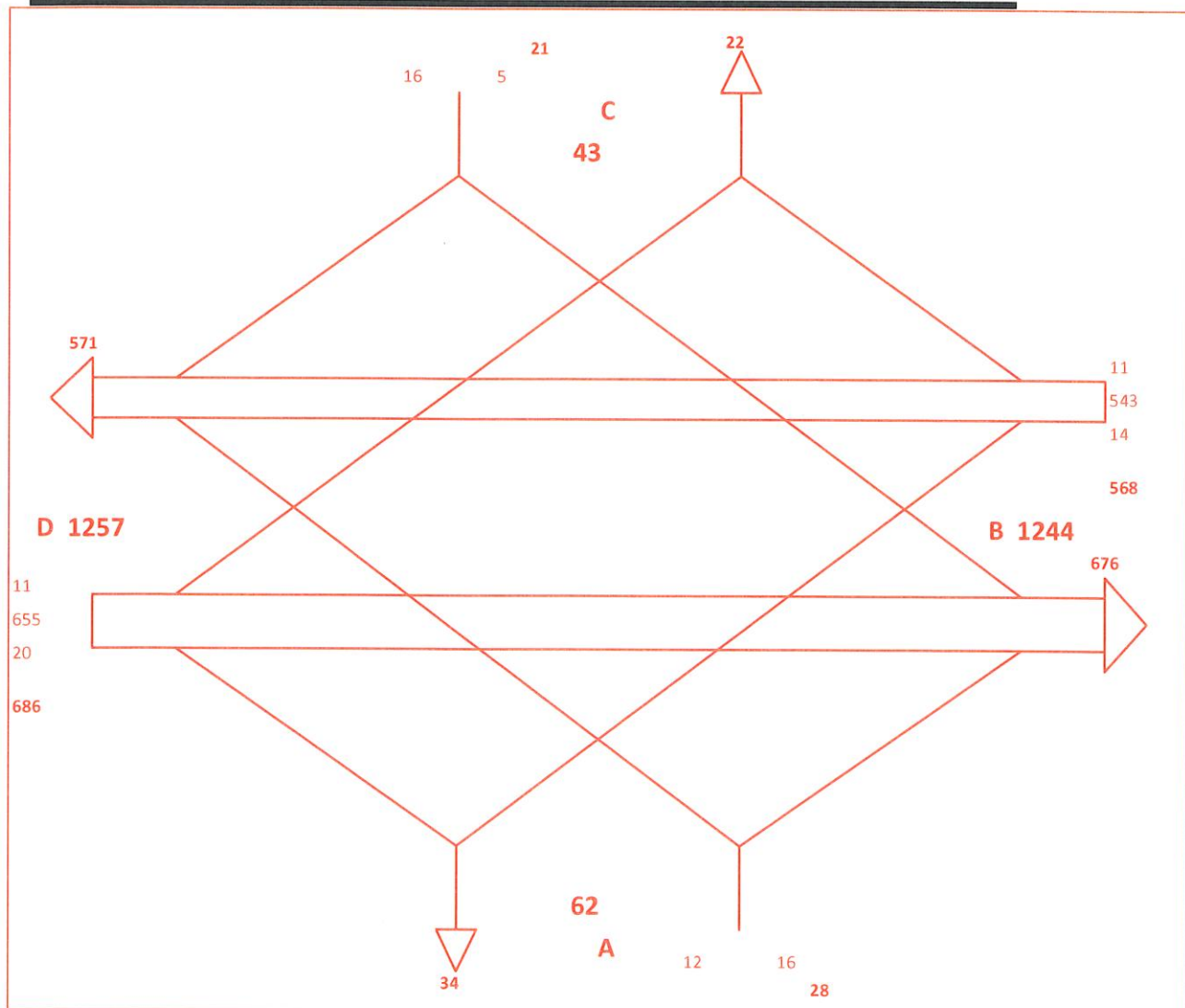


Diagram prometnih obremenitev

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

Naslov štetja: PR410

Datum štetja: 24. 04. 2018

Številka štetja: 1

Časovni interval: od 06:00 do 18:00

Vrsta vozil: O, B, T, V

A	Krumperška ul. - JUG
B	AC priključek
C	Krumperška ul. - SEVER
D	Domžale

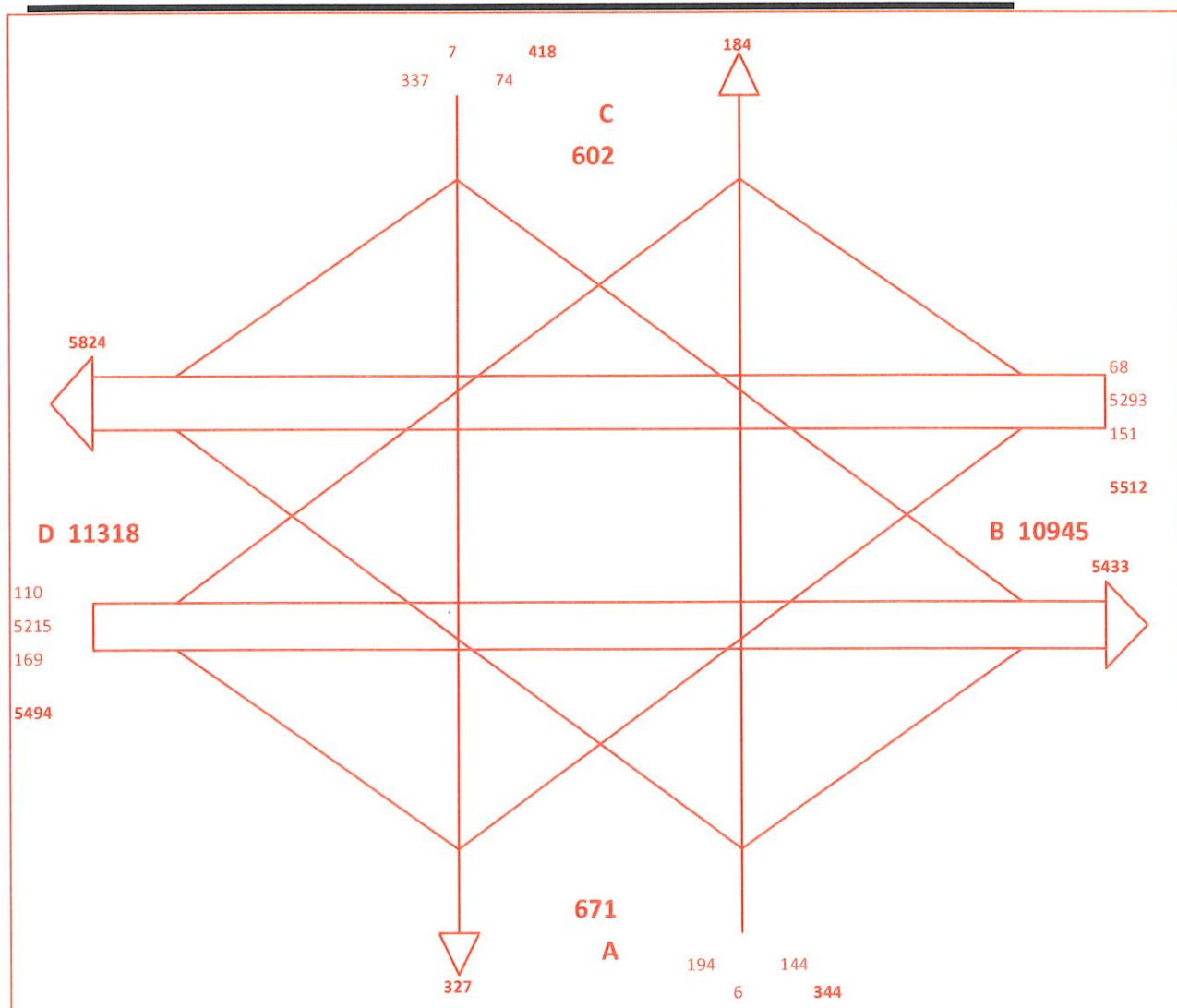


Diagram prometnih obremenitev

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

Naslov štetja: PR410

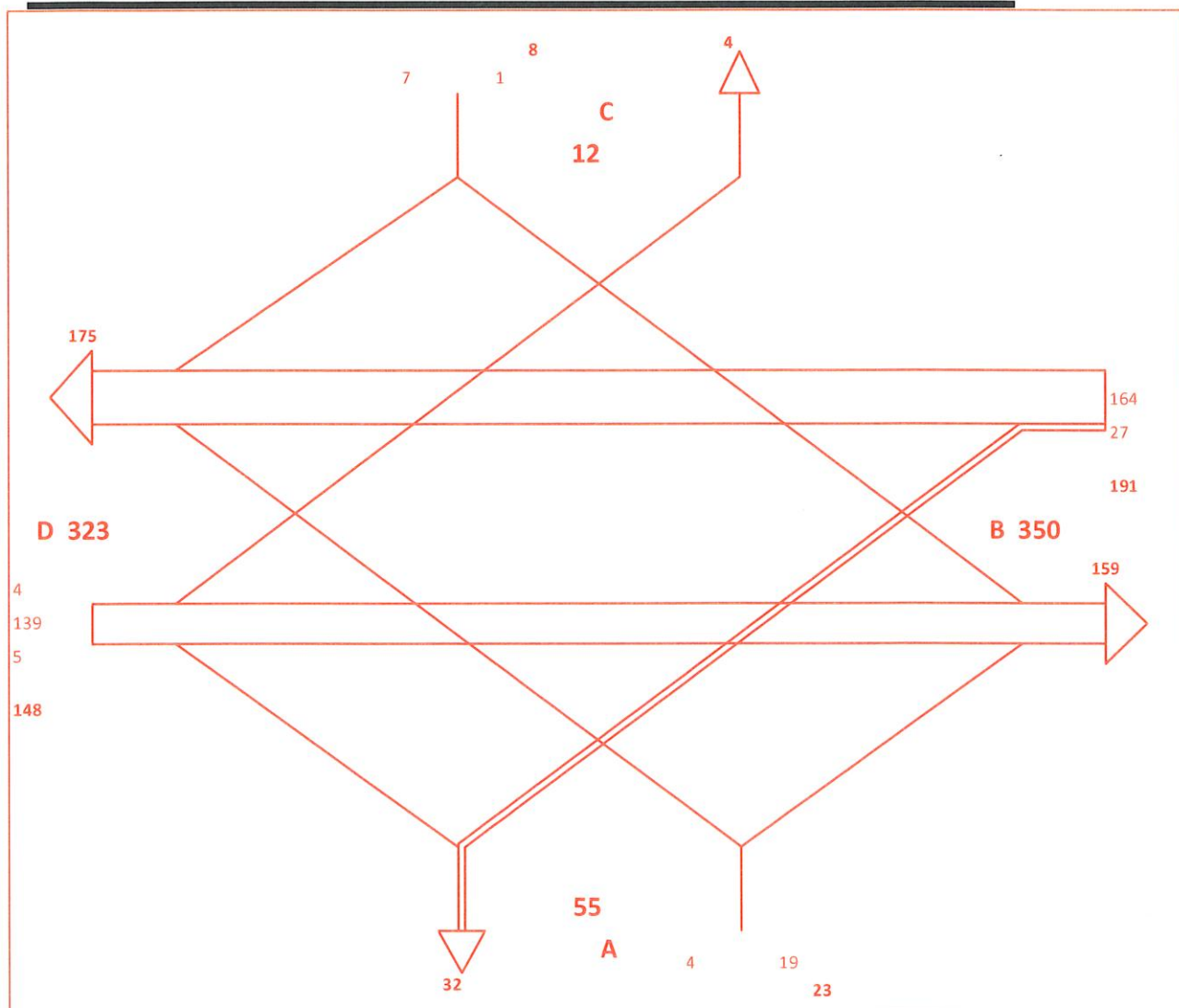
Datum štetja: 24. 04. 2018

Številka štetja: 1

Časovni interval: od 06:00 do 18:00

Vrsta vozil: B, T, V

A	Krumperška ul. - JUG
B	AC priključek
C	Krumperška ul. - SEVER
D	Domžale



Analiza zavijalcev po strukturi prometa

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

Naslov štetja: PR410

Datum štetja: 24. 04. 2018

Številka štetja: 1

Časovni interval: od 07:15 do 08:15

Dovoz Priključek	Levo	% levo	Naravnost	% naravnost	Desno	% desno	Skupaj	% skupaj	
A	osebni	21	66%	0	0%	11	34%	32	100%
	tovorni	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	avtobus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	vlačilec	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Skupaj	21	66%	0	0%	11	34%	32	100%
B	osebni	11	3%	394	93%	2	0%	407	96%
	tovorni	0	0%	12	3%	0	0%	12	3%
	avtobus	0	0%	1	0%	0	0%	1	0%
	vlačilec	1	0%	4	1%	0	0%	5	1%
	Skupaj	12	3%	411	97%	2	0%	425	100%
C	osebni	19	9%	2	1%	180	89%	201	99%
	tovorni	0	0%	0	0%	1	0%	1	0%
	avtobus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	vlačilec	0	0%	0	0%	1	0%	1	0%
	Skupaj	19	9%	2	1%	182	90%	203	100%
D	osebni	4	1%	399	91%	22	5%	425	97%
	tovorni	0	0%	11	3%	0	0%	11	3%
	avtobus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	vlačilec	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Skupaj	5	1%	410	94%	22	5%	437	100%

Analiza zavijalcev po strukturi prometa

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

Naslov štetja: PR410

Datum štetja: 24. 04. 2018

Številka štetja: 1

Časovni interval: od 15:00 do 16:00

Dovoz		Levo	% levo	Naravnost	% naravnost	Desno	% desno	Skupaj	% skupaj
Priključek									
A	osebni	12	43%	0	0%	15	54%	27	96%
	tovorni	0	0%	0	0%	1	4%	1	4%
	avtobus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	vlačilec	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Skupaj	12	43%	0	0%	16	57%	28	100%
B	osebni	10	2%	534	94%	11	2%	555	98%
	tovorni	3	1%	9	2%	0	0%	12	2%
	avtobus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	vlačilec	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Skupaj	14	2%	543	96%	11	2%	568	100%
C	osebni	4	19%	0	0%	16	76%	20	95%
	tovorni	1	5%	0	0%	0	0%	1	5%
	avtobus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	vlačilec	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Skupaj	5	24%	0	0%	16	76%	21	100%
D	osebni	11	2%	639	93%	20	3%	670	98%
	tovorni	0	0%	15	2%	0	0%	15	2%
	avtobus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	vlačilec	0	0%	1	0%	0	0%	1	0%
	Skupaj	11	2%	655	95%	20	3%	686	100%

Analiza zavijalcev po strukturi prometa

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

Naslov štetja: PR410

Datum štetja: 24. 04. 2018

Številka štetja: 1

Časovni interval: od 06:00 do 18:00

Dovoz Priključek		Levo	% levo	Naravnost	% naravnost	Desno	% desno	Skupaj	% skupaj
A	osebni	190	55%	6	2%	125	36%	321	93%
	tovorni	4	1%	0	0%	18	5%	22	6%
	avtobus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	vlačilec	0	0%	0	0%	1	0%	1	0%
	Skupaj	194	56%	6	2%	144	42%	344	100%
B	osebni	124	2%	5129	93%	68	1%	5321	97%
	tovorni	25	0%	147	3%	0	0%	172	3%
	avtobus	0	0%	6	0%	0	0%	6	0%
	vlačilec	2	0%	11	0%	0	0%	13	0%
	Skupaj	151	3%	5293	96%	68	1%	5512	100%
C	osebni	73	17%	7	2%	330	79%	410	98%
	tovorni	1	0%	0	0%	4	1%	5	1%
	avtobus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	vlačilec	0	0%	0	0%	3	1%	3	1%
	Skupaj	74	18%	7	2%	337	81%	418	100%
D	osebni	106	2%	5076	92%	164	3%	5346	97%
	tovorni	0	0%	127	2%	4	0%	131	2%
	avtobus	0	0%	6	0%	0	0%	6	0%
	vlačilec	4	0%	6	0%	1	0%	11	0%
	Skupaj	110	2%	5215	95%	169	3%	5494	100%

Faktor urne konice (PHF)

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

Naslov štetja: PR410

Datum štetja: 24. 04. 2018

Številka štetja: 1

Ura konice: od 07:15 do 08:15

Vrsta vozil: O, B, T, V

Križišče:	0,96
-----------	------

Priključek A :	0,67
----------------	------

Dovoz:

Desno	0,55
-------	------

Levo	0,75
------	------

Priključek B :	0,73
----------------	------

Dovoz:

Desno	0,25
-------	------

Levo	0,60
------	------

Naravnost	0,71
-----------	------

Priključek C :	0,73
----------------	------

Dovoz:

Desno	0,71
-------	------

Levo	0,68
------	------

Naravnost	0,50
-----------	------

Priključek D :	0,90
----------------	------

Dovoz:

Desno	0,79
-------	------

Levo	0,63
------	------

Naravnost	0,88
-----------	------

Faktor urne konice (PHF)

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

Naslov štetja: PR410

Datum štetja: 24. 04. 2018

Številka štetja: 1

Ura konice: od 15:00 do 16:00

Vrsta vozil: O, B, T, V

Križišče:	0,98
-----------	------

Priključek A :	0,78
----------------	------

Dovoz:

Desno	0,67
-------	------

Levo	0,60
------	------

Priključek B :	0,86
----------------	------

Dovoz:

Desno	0,55
-------	------

Levo	0,50
------	------

Naravnost	0,87
-----------	------

Priključek C :	0,88
----------------	------

Dovoz:

Desno	0,80
-------	------

Levo	0,63
------	------

Priključek D :	0,88
----------------	------

Dovoz:

Desno	0,83
-------	------

Levo	0,39
------	------

Naravnost	0,90
-----------	------

Histogram nihanja prometa v križišču

Šifra križišča: K01

Ime križišča: Križišče Zaboršt

Tip križišča: ABCD

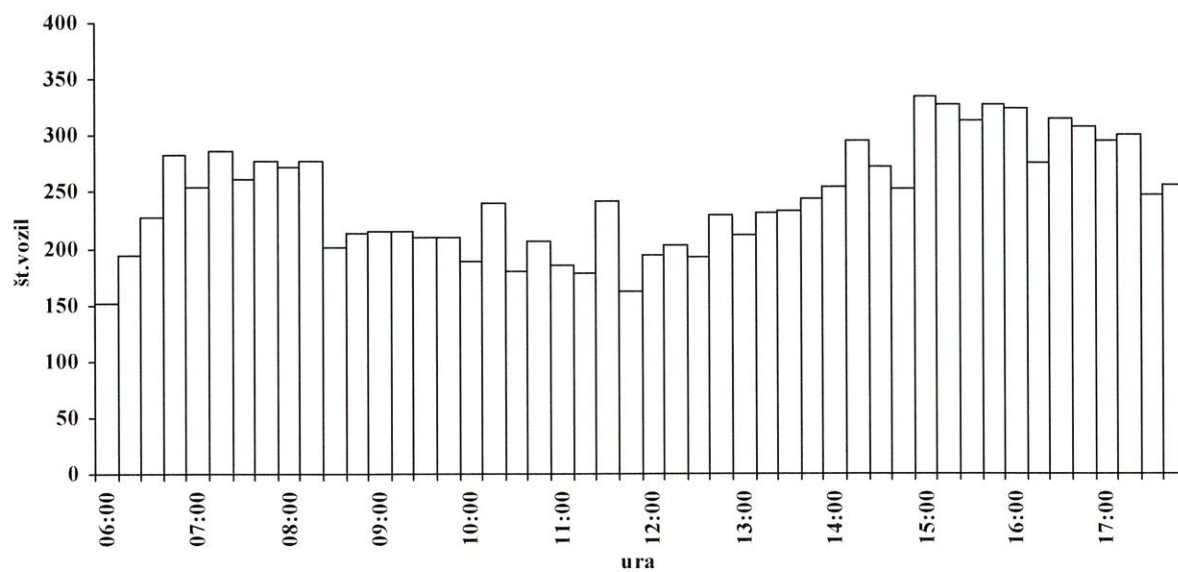
Naslov štetja: PR410

Številka štetja: 1

Datum štetja: 24. 04. 2018

Časovni interval: od 06:00 do 18:00

Vrsta vozil: O, B, T, V





PROVIA

projektiranje . svetovanje . ekologija

PROVIA d.o.o.
Kranjska cesta 24
4202 Naklo, Slovenija
tel: (+386) 08 205 64 26
info@provia.si www.provia.si

8.1.2 PROMETNI PODATKI – ŠTETJE K7,K8 (PNZ, 2016)

K7 Krumperška ulica-Ihanska cesta - TMC

Mon Oct 3, 2016

Full Length (6AM-10PM)

All Classes (Articulated Trucks, Buses, Cars, Light Goods Vehicles, Motorcycles, Single-Unit Trucks)

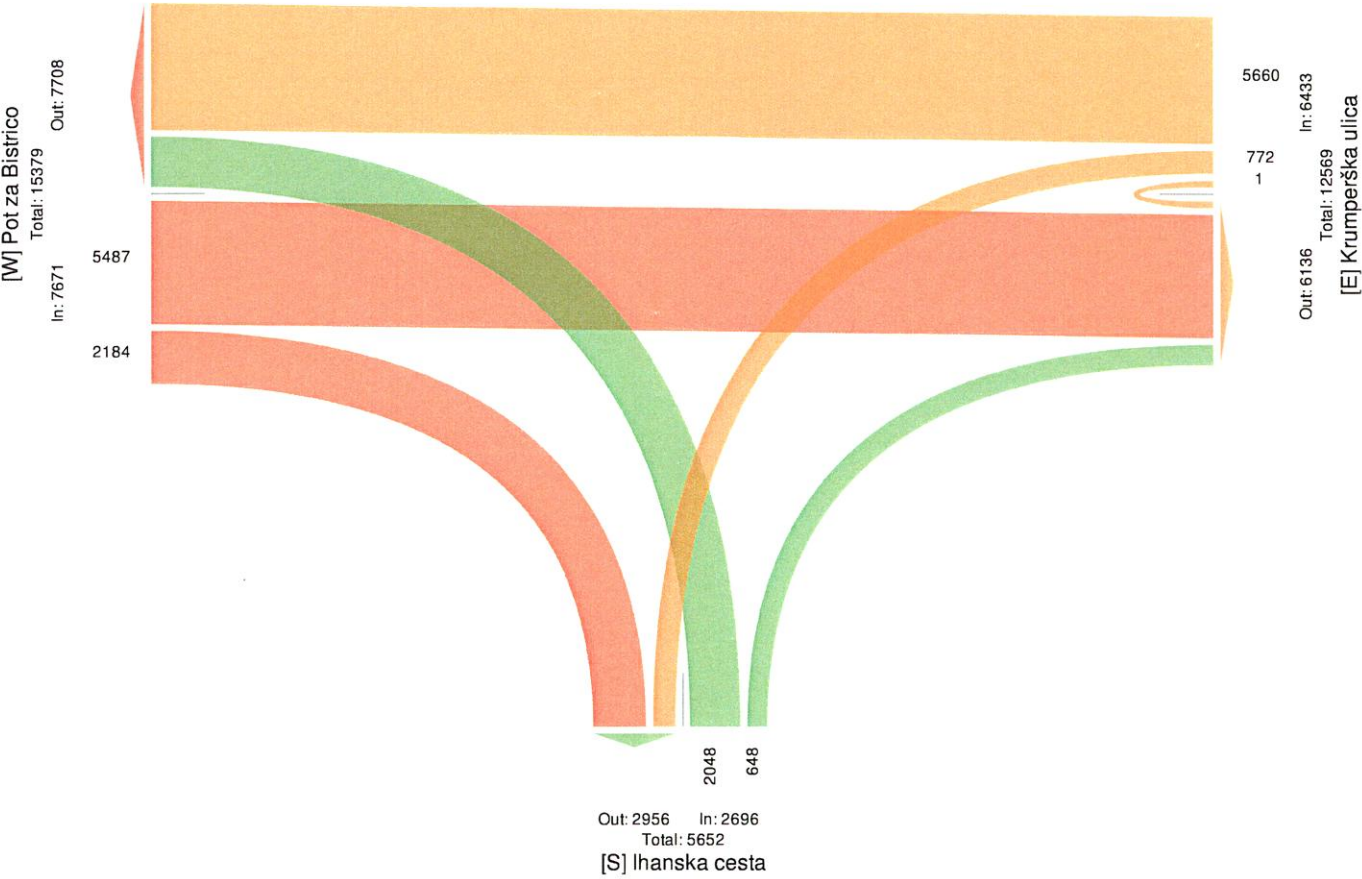
All Movements

ID: 352611, Location: 46.1354, 14.606291


 Provided by: PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
 Vojkova cesta 65, Ljubljana, 061, SI-1000, SI

Leg Direction	Krumperška ulica Westbound					Ihanska cesta Northbound					Pot za Bistrico Eastbound					
Time	T	L	U	App	Ped*	R	L	U	App	Ped*	R	T	U	App	Ped*	Int
2016-10-03 6:00AM	294	46	0	340	0	52	152	0	204	0	55	349	0	404	0	948
7:00AM	476	87	0	563	0	44	191	0	235	0	107	374	0	481	0	1279
8:00AM	478	57	0	535	0	37	193	0	230	0	102	342	0	444	0	1209
9:00AM	293	41	0	334	0	29	116	0	145	0	95	307	0	402	0	881
10:00AM	288	45	0	333	0	33	132	0	165	0	115	273	0	388	0	886
11:00AM	308	38	0	346	0	45	128	0	173	0	124	298	0	422	0	941
12:00PM	325	42	0	367	0	40	102	0	142	0	160	303	0	463	0	972
1:00PM	370	48	0	418	0	41	111	0	152	0	124	344	0	468	0	1038
2:00PM	391	62	0	453	0	48	133	0	181	0	198	479	0	677	0	1311
3:00PM	534	61	1	596	0	62	152	0	214	0	226	547	0	773	0	1583
4:00PM	509	61	0	570	0	53	155	0	208	0	215	511	0	726	0	1504
5:00PM	467	52	0	519	0	62	152	0	214	0	171	411	0	582	0	1315
6:00PM	349	43	0	392	0	47	145	0	192	0	193	339	0	532	0	1116
7:00PM	266	42	0	308	0	29	95	0	124	0	145	302	0	447	0	879
8:00PM	195	34	0	229	0	16	51	0	67	0	92	171	0	263	0	559
9:00PM	117	13	0	130	0	10	40	0	50	0	62	137	0	199	0	379
Total	5660	772	1	6433	0	648	2048	0	2696	0	2184	5487	0	7671	0	16800
% Approach	88.0%	12.0%	0%	-	-	24.0%	76.0%	0%	-	-	28.5%	71.5%	0%	-	-	-
% Total	33.7%	4.6%	0%	38.3%	-	3.9%	12.2%	0%	16.0%	-	13.0%	32.7%	0%	45.7%	-	-
Motorcycles	7	1	0	8	-	1	6	0	7	-	6	5	0	11	-	26
% Motorcycles	0.1%	0.1%	0%	0.1%	-	0.2%	0.3%	0%	0.3%	-	0.3%	0.1%	0%	0.1%	-	0.2%
Cars	5201	656	1	5858	-	540	1927	0	2467	-	2048	5062	0	7110	-	15435
% Cars	91.9%	85.0%	100%	91.1%	-	83.3%	94.1%	0%	91.5%	-	93.8%	92.3%	0%	92.7%	-	91.9%
Single-Unit Trucks	95	53	0	148	-	40	32	0	72	-	42	90	0	132	-	352
% Single-Unit Trucks	1.7%	6.9%	0%	2.3%	-	6.2%	1.6%	0%	2.7%	-	1.9%	1.6%	0%	1.7%	-	2.1%
Light Goods Vehicles	337	57	0	394	-	60	75	0	135	-	81	318	0	399	-	928
% Light Goods Vehicles	6.0%	7.4%	0%	6.1%	-	9.3%	3.7%	0%	5.0%	-	3.7%	5.8%	0%	5.2%	-	5.5%
Articulated Trucks	12	5	0	17	-	6	1	0	7	-	1	8	0	9	-	33
% Articulated Trucks	0.2%	0.6%	0%	0.3%	-	0.9%	0%	0%	0.3%	-	0%	0.1%	0%	0.1%	-	0.2%
Buses	8	0	0	8	-	1	7	0	8	-	6	4	0	10	-	26
% Buses	0.1%	0%	0%	0.1%	-	0.2%	0.3%	0%	0.3%	-	0.3%	0.1%	0%	0.1%	-	0.2%

* Pedestrians and Bicycles on Crosswalk. L: Left, R: Right, T: Thru, U: U-Turn.



K8 Zaboršt-Krumperska ulica - TMC

Mon Oct 3, 2016

Full Length (6AM-10PM)

All Classes (Articulated Trucks, Buses, Cars, Light Goods Vehicles, Motorcycles, Single-Unit Trucks)

All Movements

ID: 352612, Location: 46.135469, 14.613833


 Provided by: PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
 Vojkova cesta 65, Ljubljana, 061, SI-1000, SI

Leg	Vinska cesta						AC						Zaboršt						Krumperška ulica						
Direction	Southbound						Westbound						Northbound						Eastbound						
Time	R	T	L	U	App	Ped*	R	T	L	U	App	Ped*	R	T	L	U	App	Ped*	R	T	L	U	App	Ped*	Int
2016-10-03																									
6:00AM	42	48	539	0	629	0	98	180	4	0	282	0	59	260	87	0	406	0	68	298	44	0	410	0	1727
7:00AM	132	111	615	0	858	0	74	161	5	0	240	0	41	338	152	0	531	0	84	266	65	0	415	0	2044
8:00AM	156	98	401	0	655	0	83	169	0	0	252	0	19	339	175	0	533	0	93	227	56	0	376	0	1816
9:00AM	85	96	260	0	441	0	85	84	5	0	174	0	26	233	154	0	413	0	92	163	57	0	312	0	1340
10:00AM	78	100	172	0	350	0	73	98	2	0	173	0	18	260	143	0	421	0	91	163	65	0	319	0	1263
11:00AM	68	93	193	0	354	0	75	110	1	0	186	0	18	244	129	0	391	0	99	143	66	0	308	0	1239
12:00PM	71	99	254	0	424	0	64	88	3	0	155	0	18	259	196	0	473	0	111	156	75	0	342	0	1394
1:00PM	85	84	230	0	399	0	83	107	0	0	190	0	35	323	224	0	582	0	110	195	72	0	377	0	1548
2:00PM	87	150	266	0	503	0	88	100	7	0	195	0	22	457	260	0	739	0	221	197	106	0	524	0	1961
3:00PM	112	130	302	0	544	0	93	116	11	0	220	0	16	640	379	0	1035	0	256	208	145	0	609	0	2408
4:00PM	99	138	292	0	529	0	60	89	15	0	164	0	24	573	324	0	921	0	185	205	153	0	543	0	2157
5:00PM	111	100	242	0	453	0	79	104	3	0	186	0	32	427	296	0	755	0	169	170	101	0	440	0	1834
6:00PM	74	73	161	0	308	0	63	101	8	0	172	0	21	323	210	0	554	0	135	155	92	0	382	0	1416
7:00PM	67	51	147	0	265	0	36	59	7	0	102	0	19	285	169	0	473	0	112	122	84	0	318	0	1158
8:00PM	47	34	73	0	154	0	20	46	3	0	69	0	13	238	137	0	388	0	64	66	55	0	185	0	796
9:00PM	23	26	55	0	104	0	24	31	3	0	58	0	10	118	79	0	207	0	52	65	36	0	153	0	522
Total	1337	1431	4202	0	6970	0	1098	1643	77	0	2818	0	391	5317	3114	0	8822	0	1942	2799	1272	0	6013	0	24623
%																									
Approach	19.2%	20.5%	60.3%	0%	-	-	39.0%	58.3%	2.7%	0%	-	-	4.4%	60.3%	35.3%	0%	-	-	32.3%	46.5%	21.2%	0%	-	-	-
% Total	5.4%	5.8%	17.1%	0%	28.3%	-	4.5%	6.7%	0.3%	0%	11.4%	-	1.6%	21.6%	12.6%	0%	35.8%	-	7.9%	11.4%	5.2%	0%	24.4%	-	-
Motorcycles	6	0	2	0	8	-	1	0	0	0	1	-	0	5	3	0	8	-	5	1	2	0	8	-	25
%																									
Motorcycles	0.4%	0%	0%	0%	0.1%	-	0.1%	0%	0%	0%	0%	-	0%	0.1%	0.1%	0%	0.1%	-	0.3%	0%	0.2%	0%	0.1%	-	0.1%
Cars	1180	1027	3527	0	5734	-	672	1466	63	0	2201	-	357	4457	2857	0	7671	-	1759	2578	1119	0	5456	-	21062
% Cars	88.3%	71.8%	83.9%	0%	82.3%	-	61.2%	89.2%	81.8%	0%	78.1%	-	91.3%	83.8%	91.7%	0%	87.0%	-	90.6%	92.1%	88.0%	0%	90.7%	-	85.5%
Single-Unit Trucks	44	114	193	0	351	-	80	25	0	0	105	-	9	223	50	0	282	-	30	44	36	0	110	-	848
% Single-Unit Trucks	3.3%	8.0%	4.6%	0%	5.0%	-	7.3%	1.5%	0%	0%	3.7%	-	2.3%	4.2%	1.6%	0%	3.2%	-	1.5%	1.6%	2.8%	0%	1.8%	-	3.4%
Light Goods Vehicles	93	160	275	0	528	-	164	142	14	0	320	-	21	430	182	0	633	-	135	153	103	0	391	-	1872
% Light Goods Vehicles	7.0%	11.2%	6.5%	0%	7.6%	-	14.9%	8.6%	18.2%	0%	11.4%	-	5.4%	8.1%	5.8%	0%	7.2%	-	7.0%	5.5%	8.1%	0%	6.5%	-	7.6%
Articulated Trucks	14	128	200	0	342	-	180	9	0	0	189	-	4	197	19	0	220	-	12	20	11	0	43	-	794
%																									
Articulated Trucks	1.0%	8.9%	4.8%	0%	4.9%	-	16.4%	0.5%	0%	0%	6.7%	-	1.0%	3.7%	0.6%	0%	2.5%	-	0.6%	0.7%	0.9%	0%	0.7%	-	3.2%
Buses	0	2	5	0	7	-	1	1	0	0	2	-	0	5	3	0	8	-	1	3	1	0	5	-	22
% Buses	0%	0.1%	0.1%	0%	0.1%	-	0.1%	0.1%	0%	0%	0.1%	-	0%	0.1%	0.1%	0%	0.1%	-	0.1%	0.1%	0.1%	0%	0.1%	-	0.1%

*Pedestrians and Bicycles on Crosswalk. L: Left, R: Right, T: Thru, U: U-Turn.

K8 Zaboršt-Krumperška ulica - TMC

Mon Oct 3, 2016

Full Length (6AM-10PM)

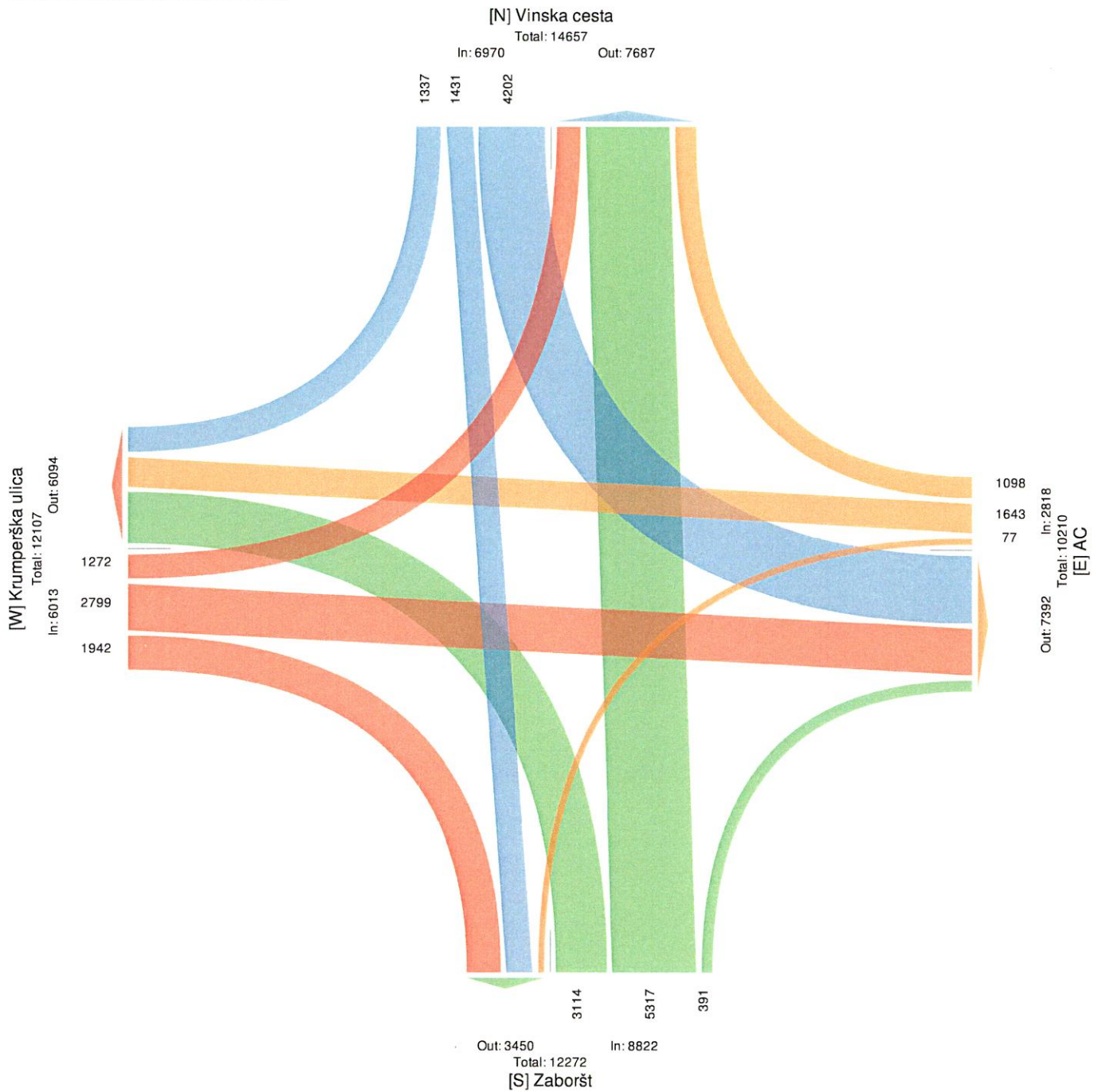
All Classes (Articulated Trucks, Buses, Cars, Light Goods Vehicles, Motorcycles, Single-Unit Trucks)

All Movements

ID: 352612, Location: 46.135469, 14.613833



Provided by: PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
Vojkova cesta 65, Ljubljana, 061, SI-1000, SI



**PROVIA**

projektiranje svetovanje ekologija

PROVIA d.o.o.
Kranjska cesta 24
4202 Naklo, Slovenija
tel: (+386) 08 205 64 26
info@provia.si www.provia.si

8.2 IDEJNA REŠITEV (PROSTORSKA PREVERITEV UREDITVE DVEH KROŽIŠČ)

Seznam grafičnih prilog:

01	Prostorska preveritev ureditve dveh krožišč	103	1:1000
----	---	-----	--------

