



Izdelovalec: **Ljubljanski urbanistični zavod, d.d.**
Verovškova ulica 64, Ljubljana

Št. projekta: **8197**

ŠTUDIJA PROMETNE INFRASTRUKTURE NA OBMOČJU OPPN: HO10 IN HO11 (GREGOROVCE – PEKEL)

Ljubljana, junij 2018



PODATKI O NALOGI

Naloga: **ŠTUDIJA PROMETNE INFRASTRUKTURE NA
OBMOČJU OPPN: HO10 IN HO11
(GREGOROVCE – PEKEL)**

Naročnik: **Občina Dobropolje**
Videm 35, 1312 Videm - Dobropolje

Izvajalec: **LUZ d.d.,**
Verovškova 64, Ljubljana

Odgovorna oseba izvajalca: **Tadej Pfajfar, univ.dipl.inž.geod.**

Žig: Podpis:

Nosilec naloge: **Klemen Milovanovič, univ.dipl.inž.grad.**

Podpis:

Sodelavci: **Rok Vodopivec, mag.inž.grad.**

Ljubljana, junij 2018



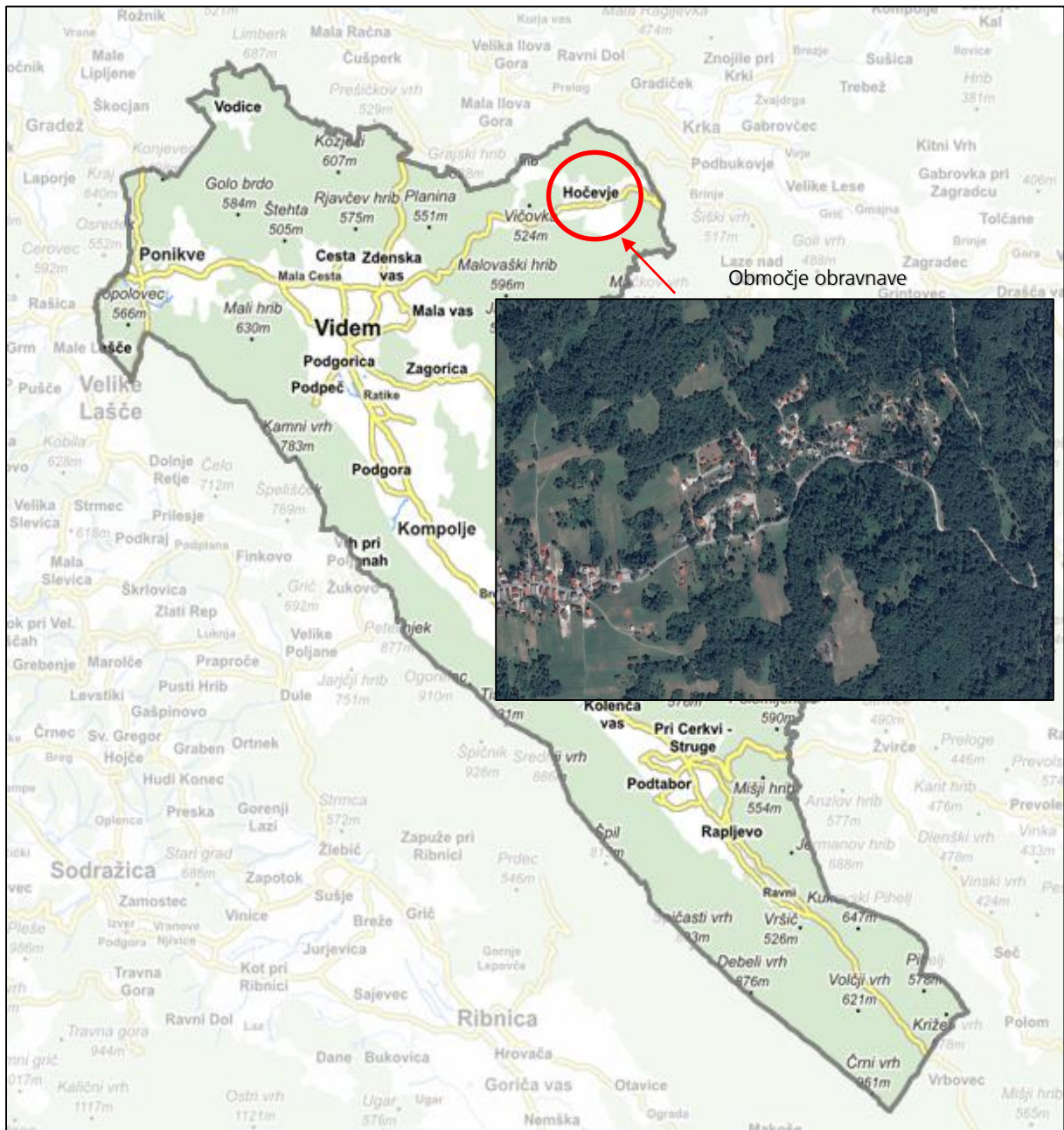
1. KAZALO VSEBINE

1.	KAZALO VSEBINE.....	3
2.	UVOD	4
2.1	PREDMET IN NAMEN NALOGE.....	4
3.	OBMOČJE OBRAVNAVE.....	5
4.	PROMETNA UREDITEV OBMOČJA	6
4.1	OBSTOJEČA PROMETNA INFRASTRUKTURA	6
5.	PREDVIDENE REŠITVE.....	7
6.	VARIANTNA REŠITEV 1 (IZVEN OBMOČJA OPPN).....	9
6.1	OS 1	9
6.2	OS 2	10
6.3	OS 3	11
6.4	OS 4	12
6.5	OS 5	13
6.6	OSI 6a in 6b	14
6.7	OS 7	15
6.8	OS 8	16
6.9	OS 9	17
6.10	OS 10	18
6.11	OS 11	19
6.12	OS 12	20
6.13	OS 13	21
6.14	OS 14	22
6.15	OS 15.....	23
6.16	OS 16	24
6.17	OS 17	25
6.18	OS 18	26
6.19	OS 19	27
6.20	OS 20	28
7.	VARIANTNA REŠITEV 2 (IZVEN OBMOČJA OPPN + DODATNA POVEZAVA)	29
7.1	OS 11	29
8.	VARIANTNA REŠITEV 3 (ZNOTRAJ OBMOČJA OPPN).....	30
8.1	OS 1	30
8.2	OS 2	30
8.3	OS 3	31
8.4	OS 19	32
9.	AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE	34
10.	ZAKLJUČEK IN UGOTOVITVE.....	35
11.	GRAFIČNE PRILOGE.....	36

2. UVOD

2.1 PREDMET IN NAMEN NALOGE

Predmet naloge je ureditev cestne infrastrukture znotraj naselja Hočevje v občini Dobrepolje. Naselje Hočevje se nahaja na skrajnem severovzhodnem delu občine Dobrepolje, tik ob lokalni cesti Zdenska vas – Krka (LC 065012), ki občino Dobrepolje povezuje s sosednjo občino Ivančna Gorica.



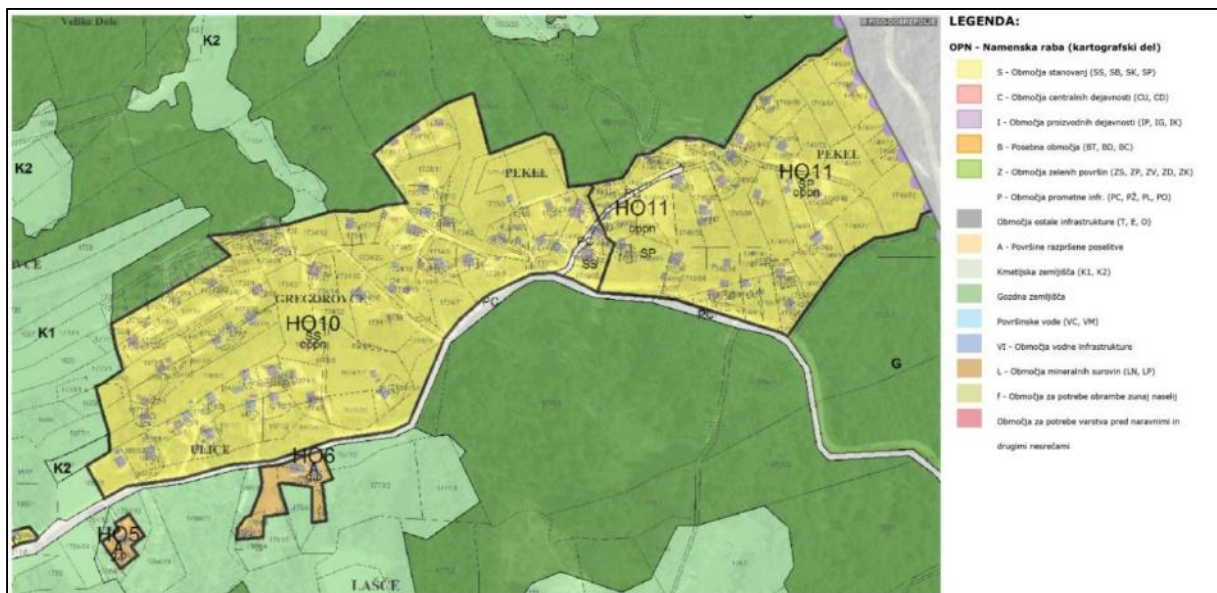
Slika 1: Lokacija območja obravnave

Namen naloge je izdelava urejene cestne mreže znotraj območja stanovanjskih in počitniških hiš (stanovanjska predela Gregorovce in Pekel), s katero se zagotovi ustrezne prometne povezave na celotnem območju ter urejene dostope do parcel. Predvideno cestno omrežje oziroma cestna mreža predstavlja tudi osnovo za nadaljnje prostorsko načrtovanje na obravnavanem območju.

Pri izdelavi cestne mreže je treba poseben poudarek nameniti vzdolžnim naklonom cest (za obravnavano območje so značilne številne vrtače) in številu priključkov na lokalno cesto Zdenska vas – Krka (LC 065012).

3. OBMOČJE OBRAVNAVE

Območje obravnave je določeno na podlagi Občinskih podrobnih prostorskih načrtov (OPPN) HO10 in HO11 (Gregorovce – Pekel). Obravnavano območje je glede na namensko rabo prostora določeno kot območje stanovanj, pri čemer OPPN: HO10 določa območje stanovanjskih hiš, območje OPPN: HO11 pa območje počitniških hiš.



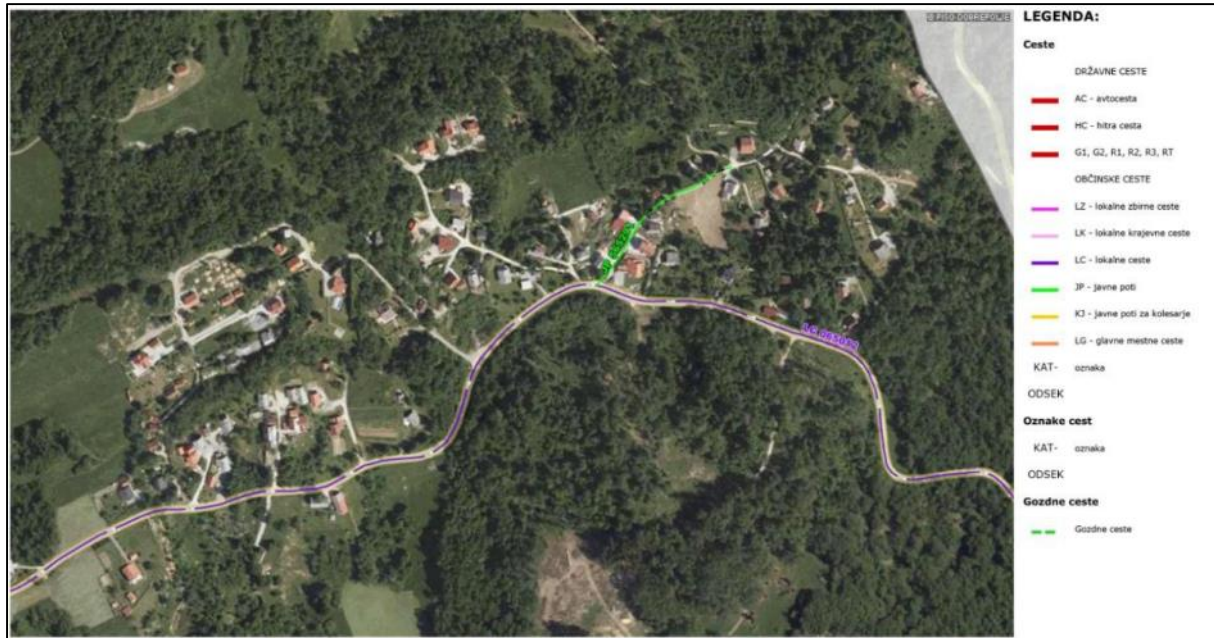
Slika 2: Območje obravnave, določeno na podlagi OPPN: HO10 in HO11

Na podlagi 125. člena Odloka o Občinskem prostorskem načrtu Občine Dobrepolje so pri pripravi OPPN: HO10 in HO11 veljala naslednja podrobna merila:

- Na območju razpršene gradnje se z novimi objekti za bivanje oziroma počitniškimi objekti in urejeno mrežo poti zagotovi racionalnejša raba prostora in boljša komunalna oskrba. Objekti se oblikovno čim bolj naslanjajo na tradicionalno tipologijo gradnje, pozidava se prilagaja vrtačastemu reliefu, obstoječe stanje pa se sanira tudi z ustrezno zasaditvijo. Ob krčitvi gozda je treba vzpostaviti nov gozdni rob v skladu s pogoji pristojne javne gozdarske službe. Pri osvetljevanju zunanjih površin naj se namestijo predvsem svetila na samodejni vklop in izklop.

4. PROMETNA UREDITEV OBMOČJA

4.1 OBSTOJEČA PROMETNA INFRASTRUKTURA



Slika 3: Kategorizacija obstoječe prometne infrastrukture

(Obodne ceste)

Območje obravnave, določeno na podlagi OPPN: HO10 in HO11 je obdano z lokalno cesto LC 065012, ki poteka po južnem in vzhodnem robu obravnavanega območja, pri čemer odsek ceste na vzhodnem robu poteka izven območja Občine Dobrepolje (odsek lokalne ceste LC 065012 je na tem delu že v območju Občine Ivančna Gorica).

Lokalna cesta LC 065012 je na območju obravnave urejena kot dvopasovna cesta brez urejenih ločenih površin za kolesarje in hodnikov za pešce, in je v celoti asfaltirana.

(Notranje ceste)

Za obstoječe cestno omrežje znotraj obravnavanega območja so značilne ozke povezovalne ceste in dovozi do obstoječih objektov oziroma parcel. Ceste znotraj obravnavanega območja so v večjem delu makadamske, asfaltirani so zgolj posamezni krajši odseki. Ločene površine za kolesarski in peš promet niso urejene. Za obravnavano območje je značilen razgiban teren s številnimi vrtačami, zato so posamezni odseki notranjega cestnega omrežja precej strmi, kar onemogoča njihovo vzdrževanje in izvajanje drugih gospodarskih javnih služb.

Zaradi dolgoletne stihijske pozidave na obravnavanem območju je notranje cestno omrežje neurejeno in nepovezano (značilne so številne slepe ulice in dovozi do posameznih objektov), zato je trenutna prometna ureditev obravnavanega območja neustrezna.

(Priključki)

Za območje obravnave so značilni številni priključki, ki se priključijo neposredno na lokalno cesto LC 065012. Na južnem delu obravnavanega območja se na lokalno cesto priključi 14 priključkov (notranje cestno omrežje in dovozi do posameznih hiš, ki se priključijo neposredno na lokalno cesto), en priključek pa se na obravnavano lokalno cesto priključi tudi na območju Občine Ivančna Gorica (vzhodni rob območja).

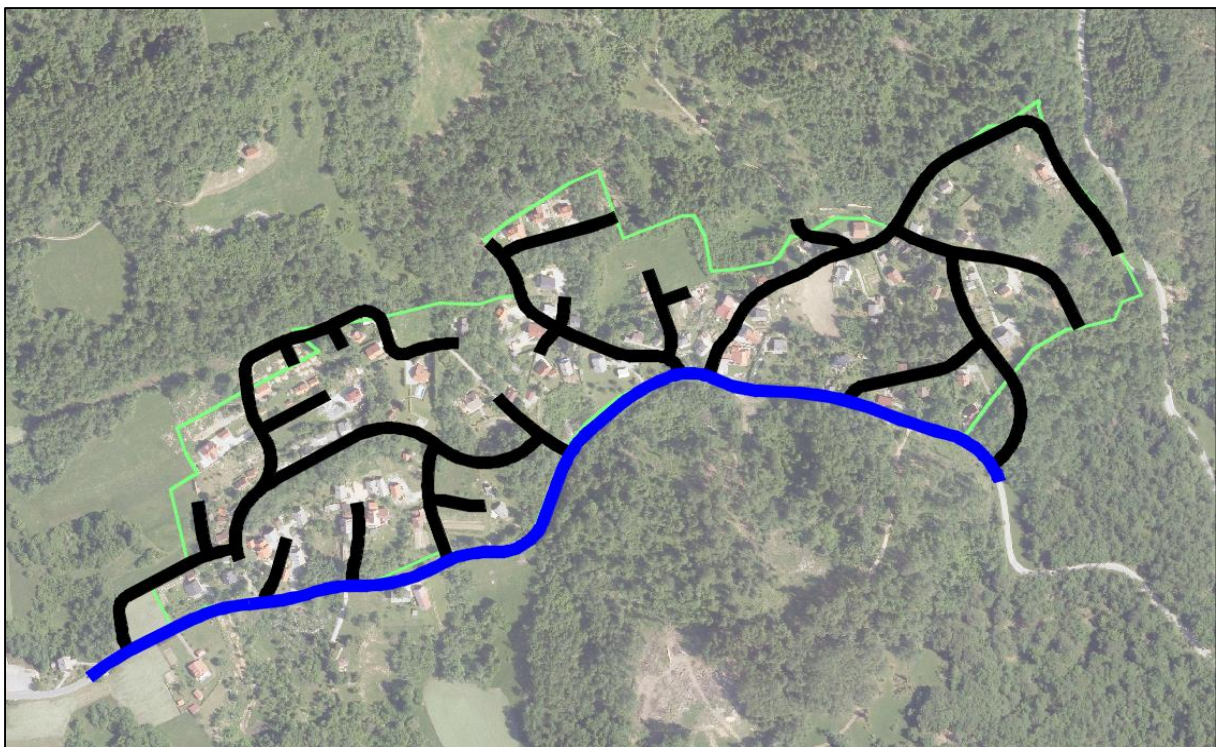
5. PREDVIDENE REŠITVE

Z načrtovanjem nove cestne mreže znotraj območja OPPN: HO10 in HO11 se zagotovi boljša prometna povezava celotnega območja, pri čemer se nove in obstoječe ceste prilagodi razgibanosti terena in ostalim geološkim značilnostim (najbolj strme obstoječe odseke se ukine in nadomesti z novimi povezavami).

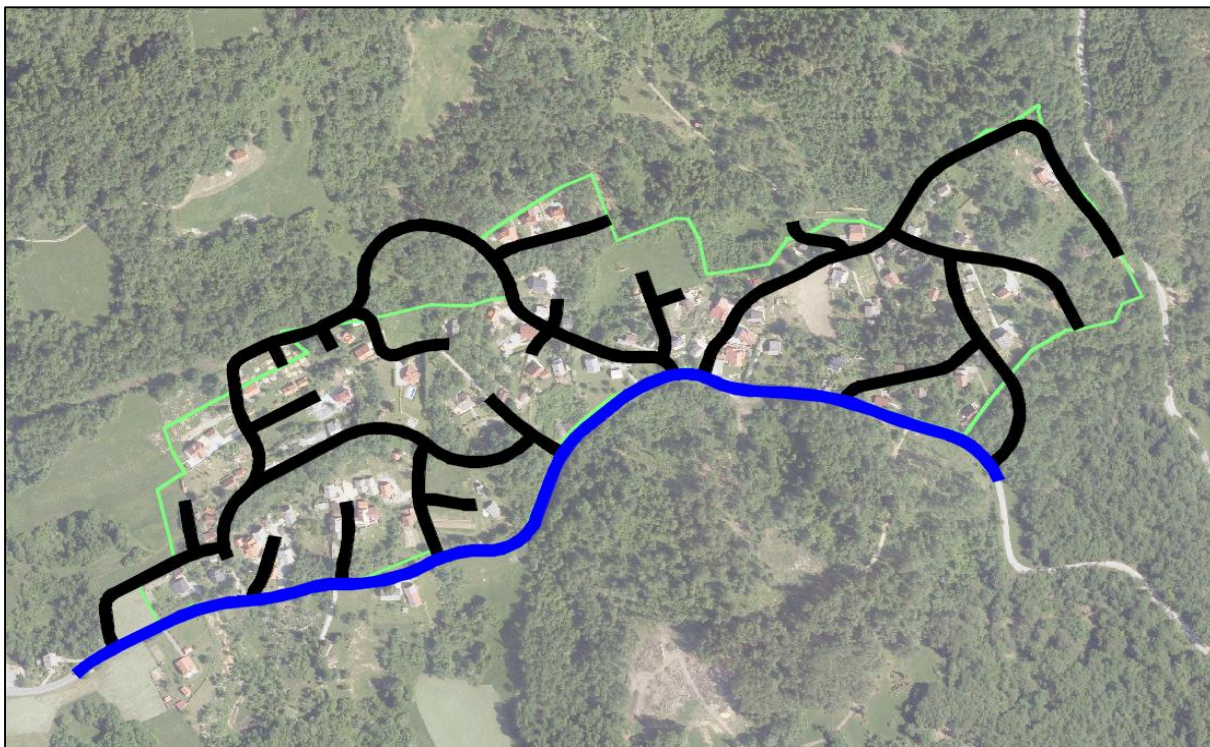
Celotno notranje cestno omrežje na obravnavanem območju se uredi z enotnim prečnim profilom naslednjih dimenzij:

Dvosmerno vozišče	2 x 2,00 m	4,00 m
Obojestranska utrjena bankina	2 x 0,50 m	1,00 m
SKUPNA ŠIRINA		5,00 m

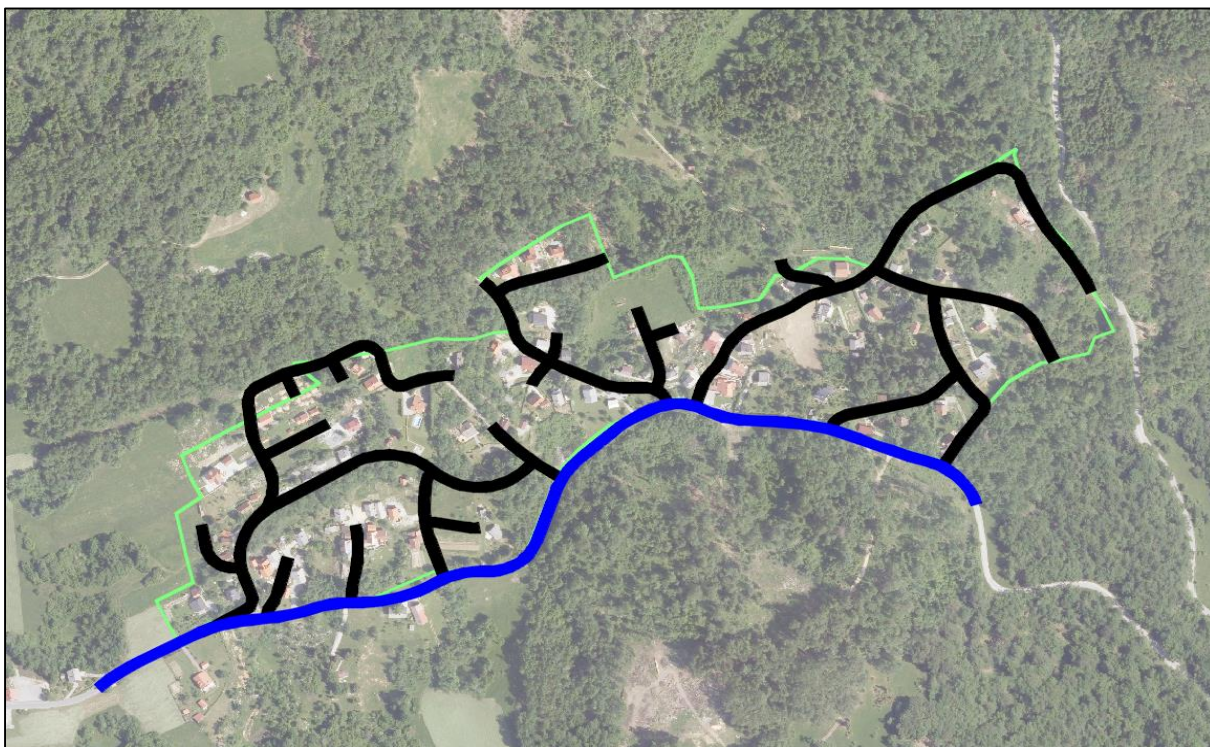
Celotno notranje cestno omrežje na obravnavanem območju se asfaltira, posamezni odseki oziroma osi nove cestne mreže pa so podrobneje opisani v nadaljevanju (v 3 variantnih rešitvah):



Slika 4: Cestno omrežje na območju obravnave (izven območja OPPN – varianta 1)






Slika 5: Cestno omrežje na območju obravnave (izven območja OPPN z dodatno povezavo – varianta 2)



Slika 6: Cestno omrežje na območju obravnave (znotraj območja OPPN – varianta 3)

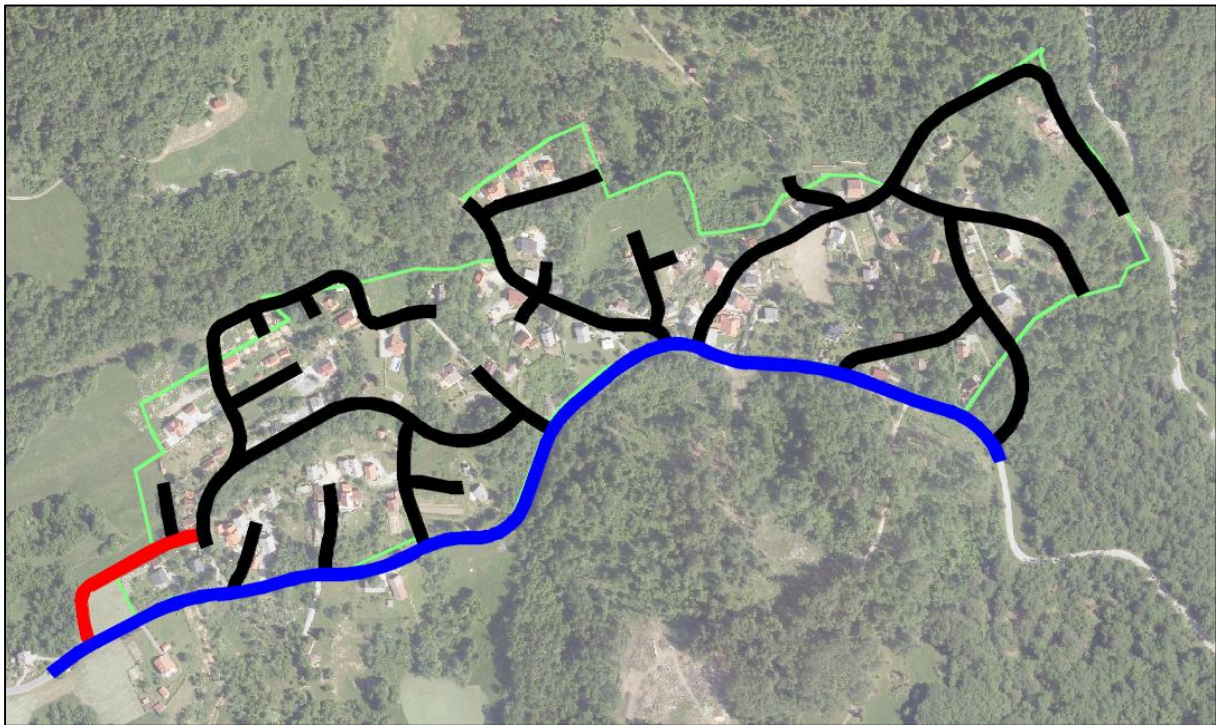
Legenda:

barva	vsebina
	lokalna cesta LC065012
	načrtovano cestno omrežje na območju obravnave
	meja območja OPPN

6. VARIANTNA REŠITEV 1 (IZVEN OBMOČJA OPPN)

V nadaljevanju so natančneje opisane posamezne osi v variantni rešitvi 1: Cestno omrežje na obravnavanem območju izven območja OPPN (osnovna varianta):

6.1 OS 1



Slika 7: OS 1 (obarvana rdeče)

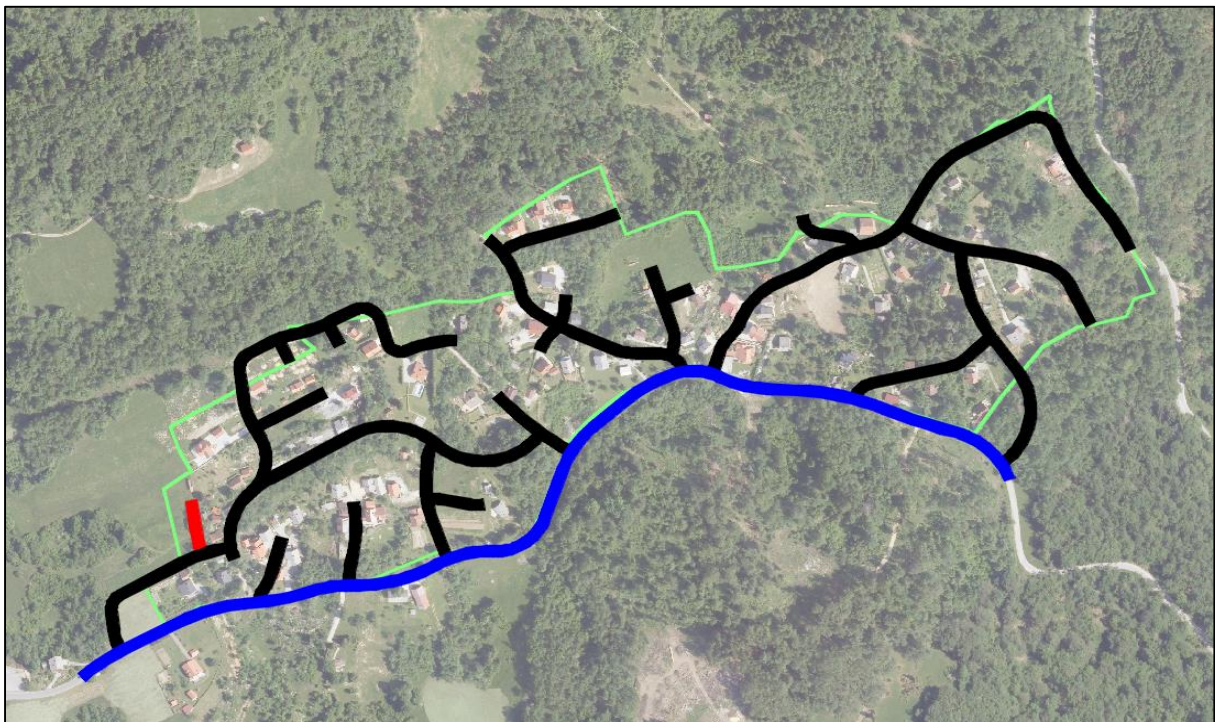
(Potek osi in teren)

Os 1 predstavlja novi del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirana je na skrajnem jugozahodnem delu obravnavanega območja, v začetnem delu pa mejo obravnavanega območja OPPN: HO10 celo preseže. Os 1 v rahlem vzponu poteka po mejah parcel 1663/1 in 1663/2 in se zaključi na območju parcele 1676/1. Dolžina osi 1 je 158,3 m, sestavljajo pa jo trije krožni loki ($r = 60, 15$ in 120 m), in dve premi.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 1 priključuje neposredno na lokalno cesto LC065012, zavijalni radiji na priključku pa so izvedeni tako, da omogočajo nemoteno zavijanje osebnih vozil v vse smeri (6 m). Os 1 se zaključi s priključkom na os 3 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ in $r = 10$ m), v območju priključka pa je izveden tudi dostop do parcele 1663/2. V zadnjem delu se na os 1 priključi tudi os 2.

6.2 OS 2



Slika 8: OS 2 (obarvana rdeče)

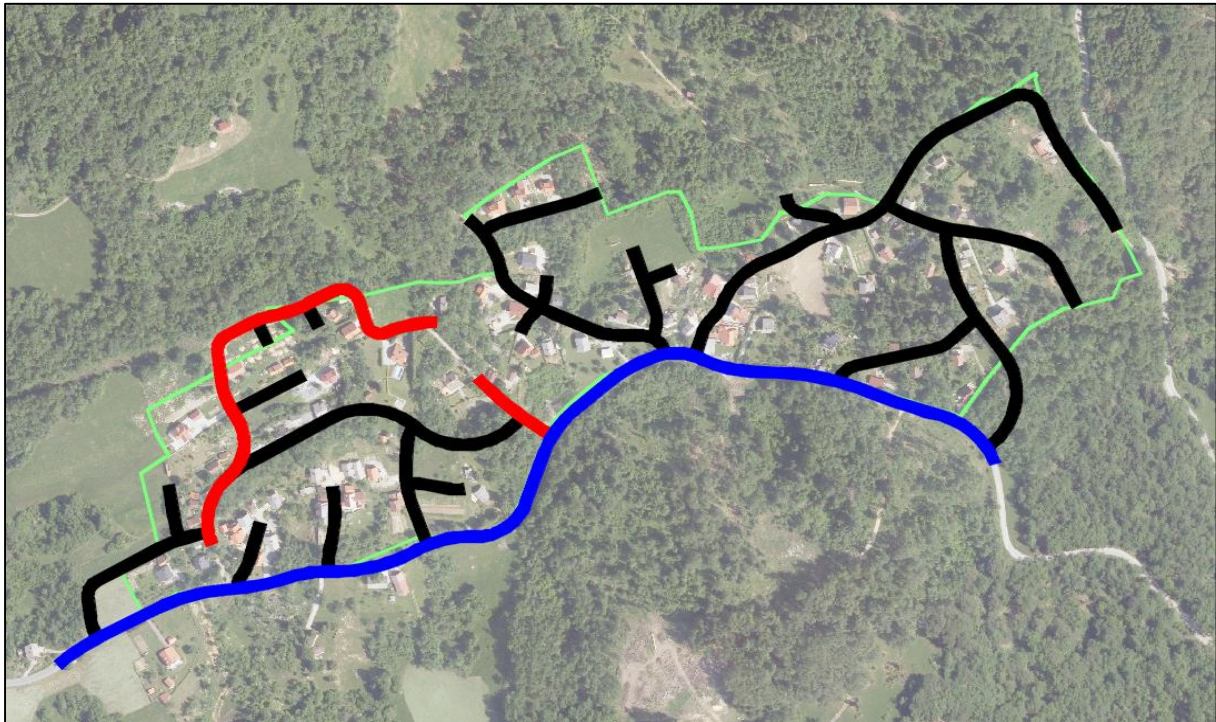
(Potek osi in teren)

Os 2 predstavlja novi del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirana je na jugozahodnem delu obravnavanega območja (območje OPPN: HO10) in v rahlem vzponu poteka po mejah parcel 1664 in 1677/1 ter se zaključi na območju parcel 1678/1 in 1679. Dolžina osi 1 je 46,7 m, sestavljata pa jo krožni lok ($r = 150$ m) in prema.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 2 priključuje na os 1 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m), v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica). Cesta, ki jo definira os 2 omogoča dostop do parcel 1664, 1677/1, 1678/1 in 1679.

6.3 OS 3



Slika 9: OS 3 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

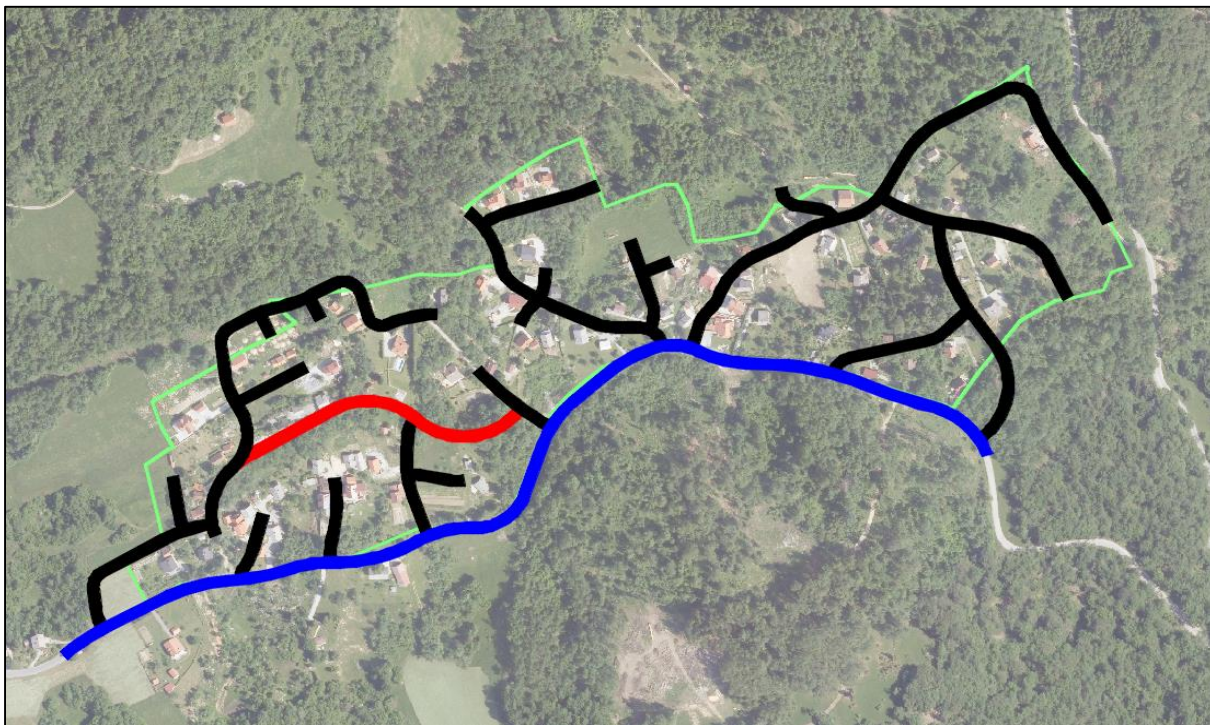
Os 3 v večjem delu poteka po obstoječi trasi cestnega omrežja, večja odstopanja od obstoječega stanja so opazna v začetnem delu, kjer je os zaradi povečanega krožnega loka pomaknjena v parcelo 1668/1 in v zadnjem delu, kjer se cesta, ki je v obstoječem stanju izvedena kot krožna povezava znotraj območja OPPN: HO10, zaradi strmega terena prekinjena (os 3 je sestavljena iz dveh delov). Os 3 v začetnem delu (gledano od križišča z osjo 1) poteka v vzponu do skrajnega severozahodnega dela območja OPPN: HO10, kjer se trasa osi 3 izravna, v nadaljevanju pa v spustu zavije proti jugovzhodnemu delu območja. Na območju najbolj strmega spusta se os 3 prekine. Drugi del osi 3 v nekoliko bolj položnem spustu poteka proti obstoječi lokalni cesti, povezava med obema deloma osi 3 pa ni omogočena. Dolžina prvega dela osi 3 je 411,5 m, sestavlja pa jo 9 krožnih lokov ($r = 55, 40, 65, 15, 65, 140, 16, 12$ in 100 m) in 6 prem. Dolžina drugega dela osi 3 je 66,4 m, definira pa jo en krožni lok ($r = 250$ m).

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

Začetek prvega dela osi 3 je v križišču z osjo 1 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ in $r = 10$ m), zaključek prvega dela osi pa je na območju parcel 1734/3, 1734/15 in 1734/20, s čimer je omogočen dostop do teh parcel. Na območju prvega dela osi 3 se na os priključijo osi 4, 5 in dve krajši osi 6a in 6b, ob tem pa je iz prvega dela osi 3 omogočen do vseh parcel, neposredno ob cesti, ki jo definira os 3. Drugi del osi 3 (na jugovzhodnem delu obravnavanega območja) se priključuje neposredno na lokalno cesto LC 065012, omogoča pa dostop do parcel 1734/7, 1734/10 in 1734/16. Na območju drugega dela osi 3 se priključuje tudi os 4.

Na koncu predvidenega odseka 3a je predvideno obračališče.

6.4 OS 4



Slika 10: OS 4 (obarvana rdeče)

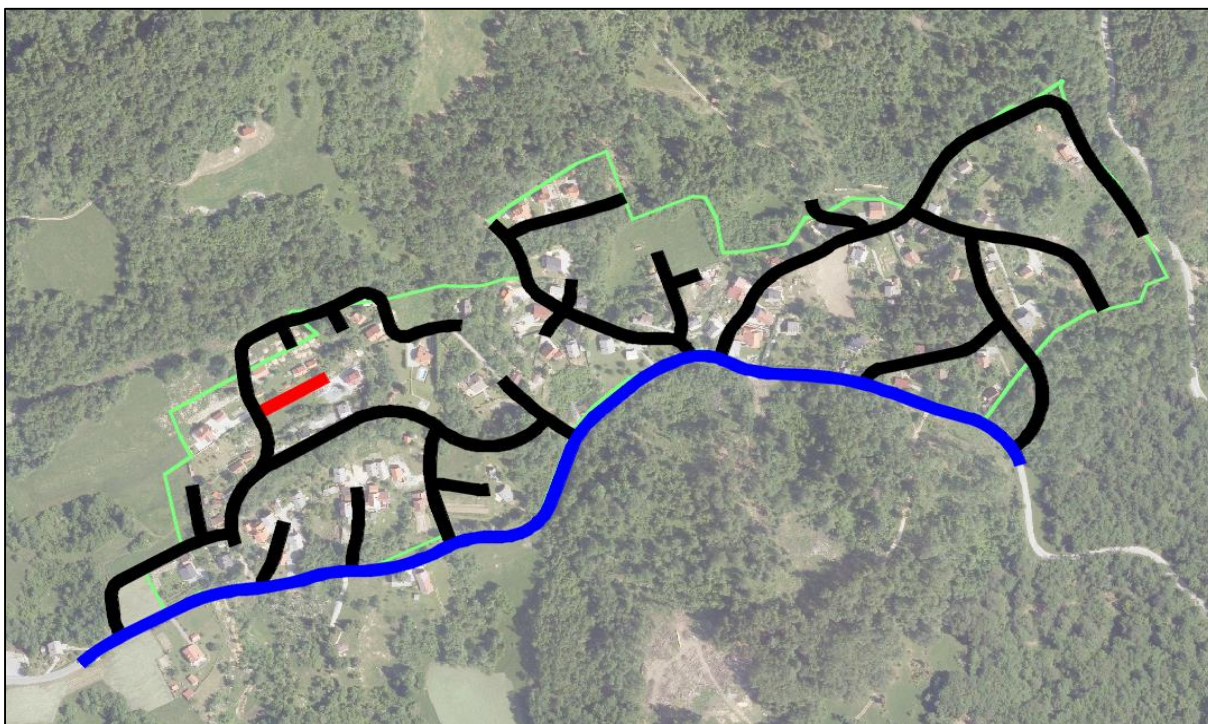
(Potek osi in teren)

Os 4 predstavlja novi del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Namen osi 4 je zagotavljanje krožne povezave v spodnjem delu območja OPPN: HO10. V prvem delu poteka v rahlem vzponu (prva tretjina osi), nato pa v spustu nadaljuje proti križišču z drugim delom osi 3. Os 4 poteka po meji večje parcele 1668/1 (možnost parcelacije) ter preko parcel 1674/6, 1674/7, 1674/12 in 1734/18. Dolžina osi 4 je 277,6 m, sestavljajo pa jo trije krožni loki ($r = 100, 62$ in 60 m) in ena prema.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 4 priključi na os 3 (križišče V oblike z zavijalnimi radijem $r = 5$ m), v zadnjem delu pa se priključi na drugi del osi 3 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m). Na območju parcele 1674/6 se na os 4 priključi tudi os 9. Cesta, ki jo definira os 4 omogoča dostop do parcel, preko katerih os 4 poteka, na območju križišča z osjo 9 pa je omogočen tudi dostop do parcele 1734/22.

6.5 OS 5



Slika 11: OS 5 (obarvana rdeče)

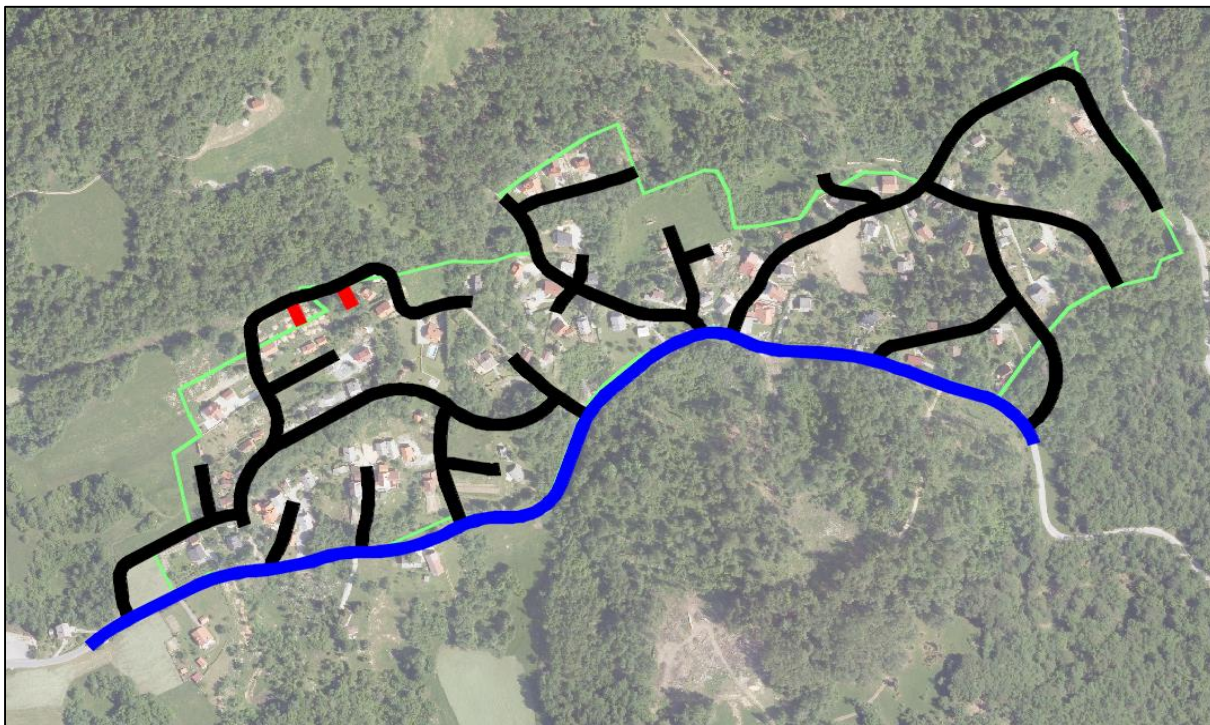
(Potek osi in teren)

S cesto, ki jo definira os 5 se nadomesti dve krajši dovozni cesti (cesta je pozicionirana na območju obstoječih dovoznih poti), poteka pa v rahlem vzponu po mejah parcel 1678/7, 1678/8, 1678/10, 1733/2 in se konča na območju parcele 1733/4. Dolžina osi 5 je 67, 3 m, definira pa jo ena prema.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 5 priključuje na os 3, na območju priključka pa se v križišče z nasprotne smeri priključi tudi dostop do parcele 1733/3 (križišče X oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m), v zadnjem delu pa se os 5 ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica). Cesta, ki jo definira os 5 omogoča dostop do parcel 1678/7, 1678/8, 1678/10, 1733/2 in 1733/4.

6.6 OSI 6a in 6b



Slika 12: OS 6 (obarvana rdeče)

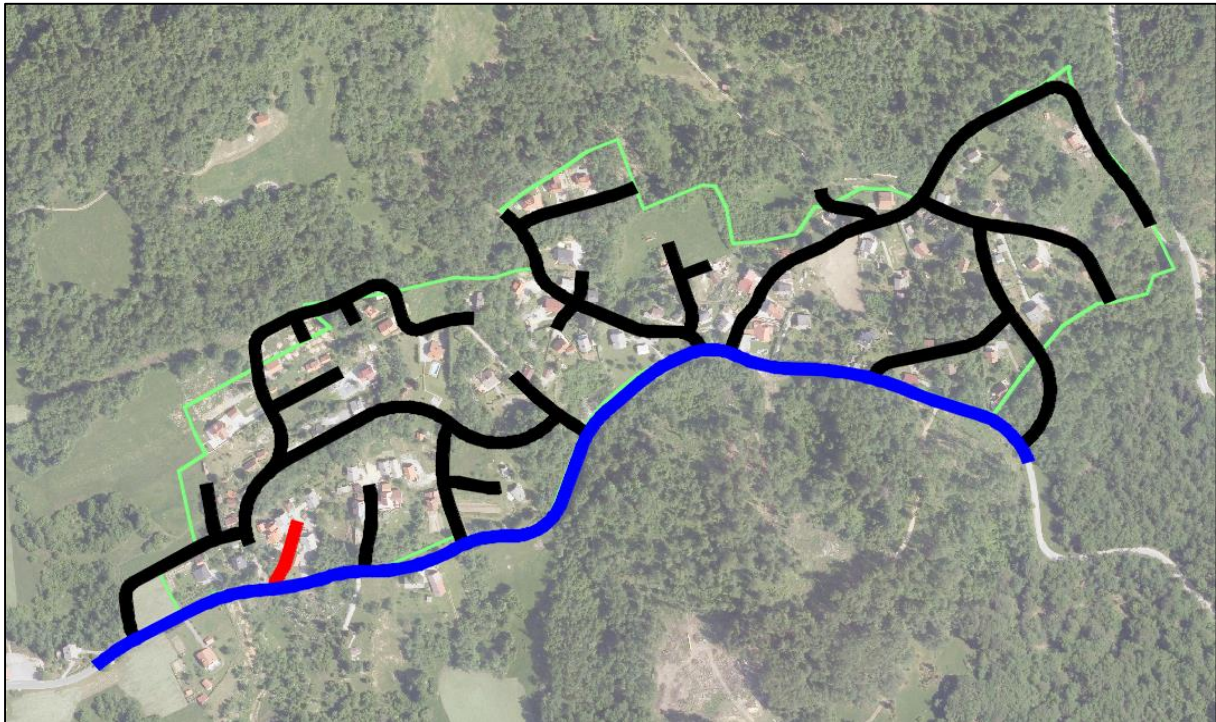
(Potek osi in teren)

Osi 6a in 6b predstavljata nov del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirani sta na skrajnem severozahodnem delu območja OPPN: HO10 in potekata po mejah parcel 1731/3 in 1731/4 (os 6a) oziroma preko parcele 1731/2 (os 6b). Vzdolžni potek obeh osi je povsem ravninski. Dolžina osi 6a je 23,2 m, osi 6b pa 22,4 m. Obe osi sta definirani s po eno premo.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se osi 6a in 6b priključita na os 3 (dve križišči T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m), v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedeni sta kot slepi ulici). Cesta, ki jo definira os 6a omogoča dostop do parcel 1731/3, 1731/4, 1732,2 in 1732/3, cesta, ki jo definira os 6b pa omogoča dostop do parcel 1731/2 in 1732/1.

6.7 OS 7



Slika 13: OS 7 (obarvana rdeče)

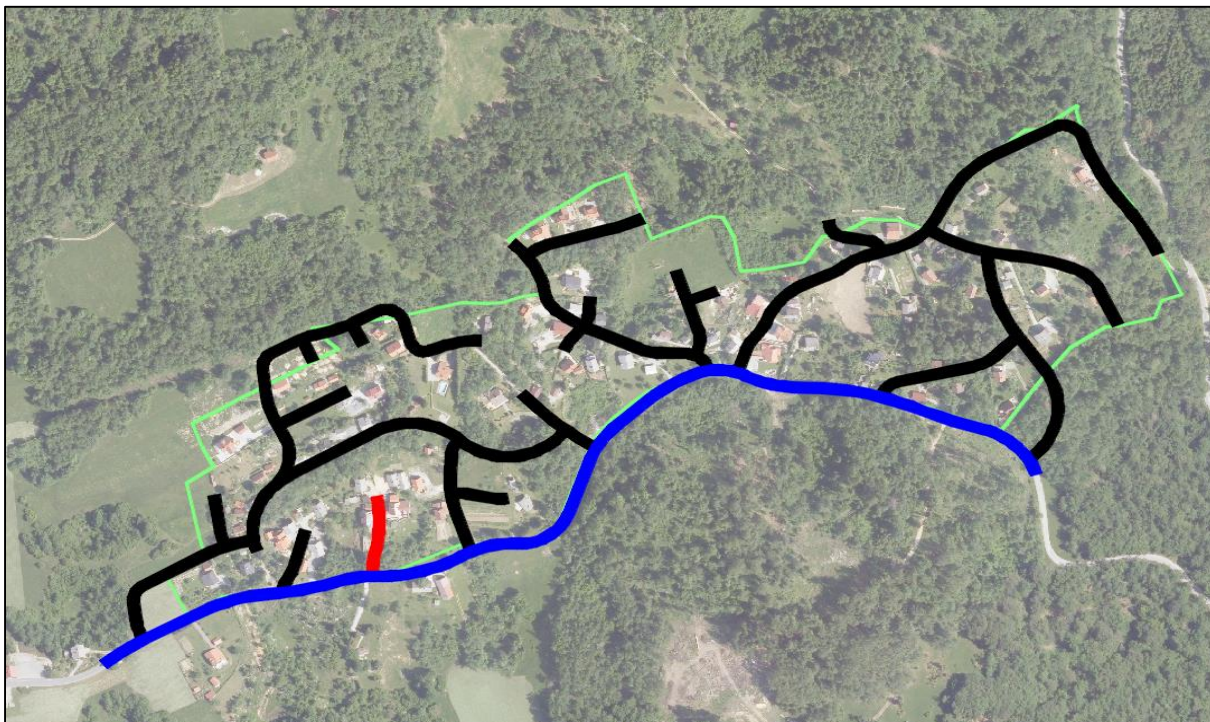
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 7 poteka po trasi obstoječe ceste, njen namen pa je zagotavljanje dostopa do parcel 1671/3, 1676/1, in 1676/2 (os ceste poteka preko parcele 1676/1 do parcele 1676/2). V začetnem delu poteka v rahlem vzponu, nato pa se izravna. Dolžina osi 7 je 61, 9 m, sestavljajo pa jo dva krožna loka ($r = 20$ in 60 m) in ena prema.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 7 priključuje neposredno na lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m) v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica in se konča na območju parcele 1676/2). Cesta, ki jo definira os 7 omogoča dostop do parcel 1671/3, 1676/1, in 1676/2.

6.8 OS 8



Slika 14: OS 8 (obarvana rdeče)

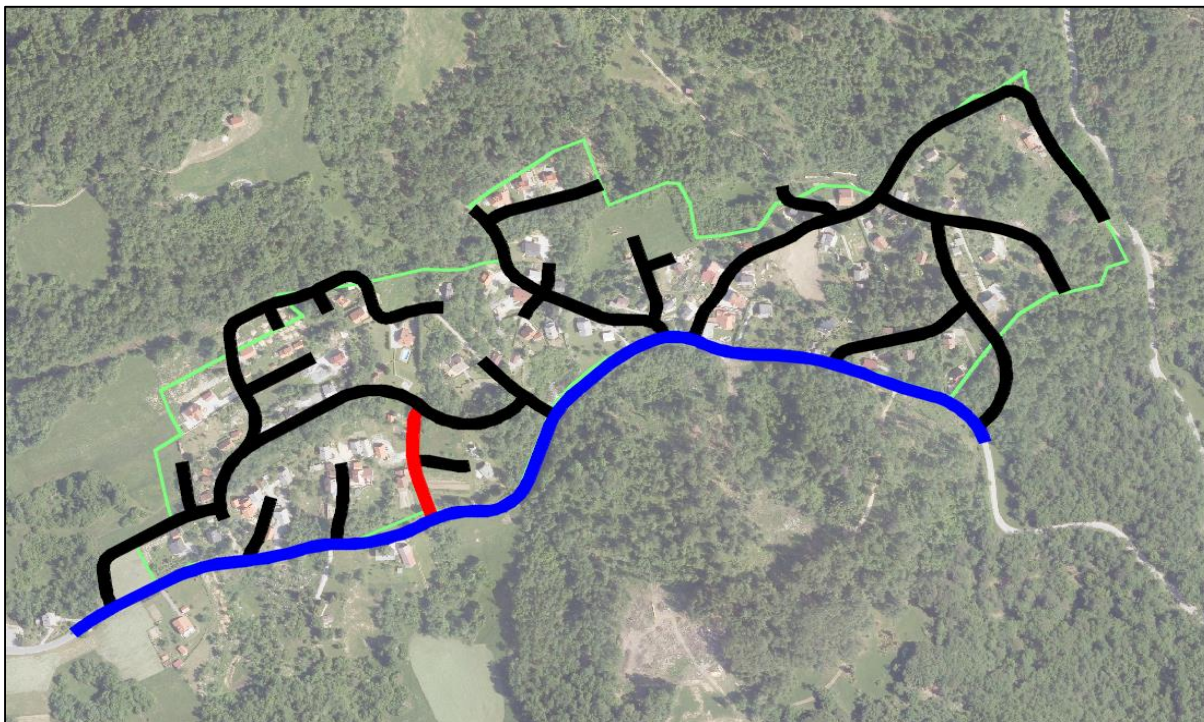
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 8 poteka po trasi obstoječe ceste, njen namen pa je zagotavljanje dostopa do parcel 1671/1, 1671/2, 1676/3 in 1676/4 (os ceste poteka po meji parcel 1671/1 in 1671/2 do parcel 1676/3 in 1676/4). V začetnem delu poteka v blagem vzponu, v zadnjem delu pa se vzpon nekoliko poveča. Dolžina osi 8 je 75,3 m, sestavljata pa jo dva krožna loka ($r = 70$ in 130 m).

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 8 priključuje neposredno na lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m) v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica in se konča na območju parcel 1676/3 in 1676/4). Cesta, ki jo definira os 8 omogoča dostop do parcel 1671/1, 1671/2, 1676/3 in 1676/4.

6.9 OS 9



Slika 15: OS 9 (obarvana rdeče)

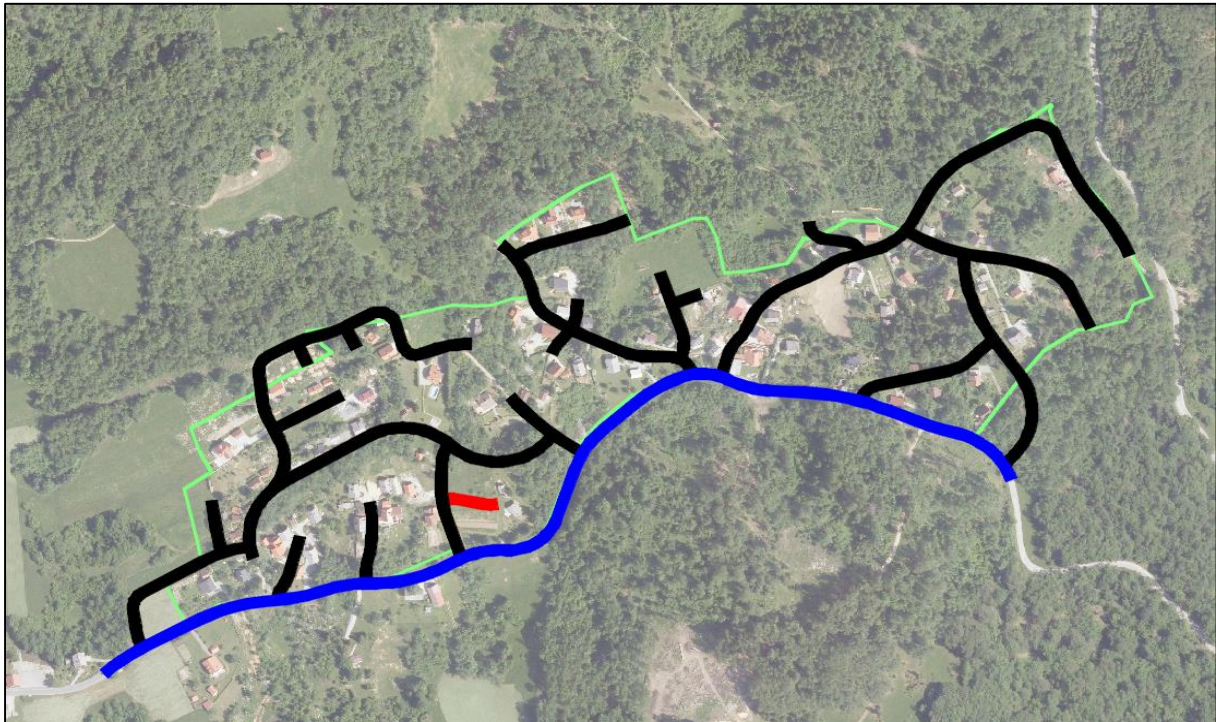
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 9 poteka po trasi obstoječe ceste in poteka po parcelah 1674/15 in 1674/6. Os 9 poteka v rahlem konstantnem vzponu, dolžina pa je 109,1 m. Os je sestavljena iz dveh krožnih lokov ($r = 96$ in 30 m) in dveh prem.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 9 priključuje neposredno na lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m), konča pa se z navezavo na cesto, ki jo definira os 4 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m). Na meji parcel 1674/15 in 1674/6 se na os 9 priključi tudi os 10. Cesta, ki jo definira os 9 omogoča dostop do parcel 1674/2, 1674/7, 1674/8, 1674/11, 1674/12 in 1674/14.

6.10 OS 10



Slika 16: OS 10 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

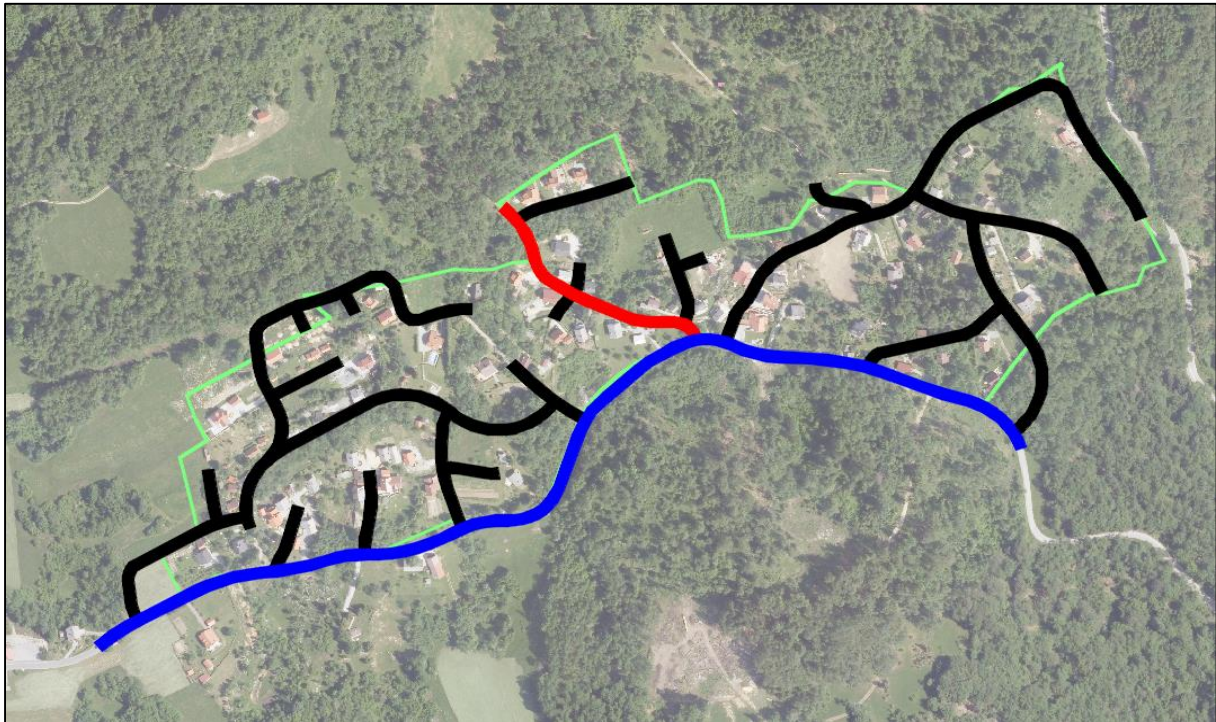
Os 10 predstavlja novi del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirana je na južnem delu obravnavanega območja (območje OPPN: HO10), med cestama, ki ju definirata osi 4 in 9 ter lokalno cesto LC065012. Os 10 poteka v rahlem spustu po mejah parcel 1674/12 in 1674/14 ter se zaključuje na območju parcele 1674/13. Dolžina osi 10 je 48,8 m, sestavljajo pa jo dva krožna loka ($r = 40$ in 35 m) in prema.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 10 priključuje na os 9 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m), v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica in se konča na parceli 1674/13). Cesta, ki jo definira os 10 omogoča dostop do parcel 1674/12, 1674/13 in 1674/14.

Na koncu predvidene ceste je predvideno obračališče.

6.11 OS 11



Slika 17: OS 11 (obarvana rdeče)

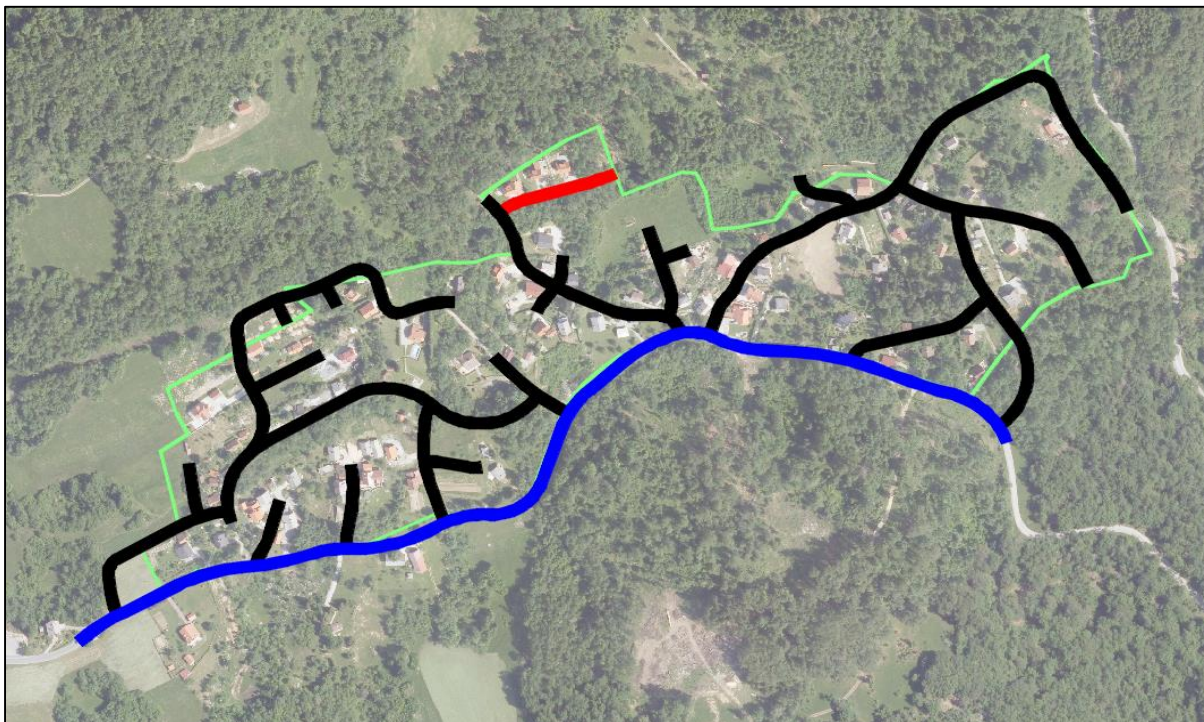
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 11 poteka po trasi obstoječe ceste, in sicer do meje območja OPPN. V začetnem delu, gledano iz smeri jugovzhodnega priključka proti severozahodnemu delu os 11 poteka v rahlem vzponu, trasa ceste pa se prilagodi značilnostim terena. Dolžina osi 11 je 220,7 m, sestavljena pa je iz petih krožnih lokov ($r = 20, 50, 180.5, 29$ in 80.5 m) in dveh prem.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu (na skrajnem jugovzhodnem robu območja OPPN: HO10) se os 11 priključi na obstoječo lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m), na severozahodu pa se zaključi na meji območja OPPN (tik za križiščem s cesto, ki jo definira os 12). V začetnem delu se na os 11 priključi os 14, v nadaljevanju pa tudi osi 12 in 13. Poleg omenjenih priključkov se na os 11 navežejo tudi dovozi do parcel, ki ležijo neposredno ob cesti, ki jo definira os 11 oziroma le-ta poteka preko njih.

6.12 OS 12



Slika 18: OS 12 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

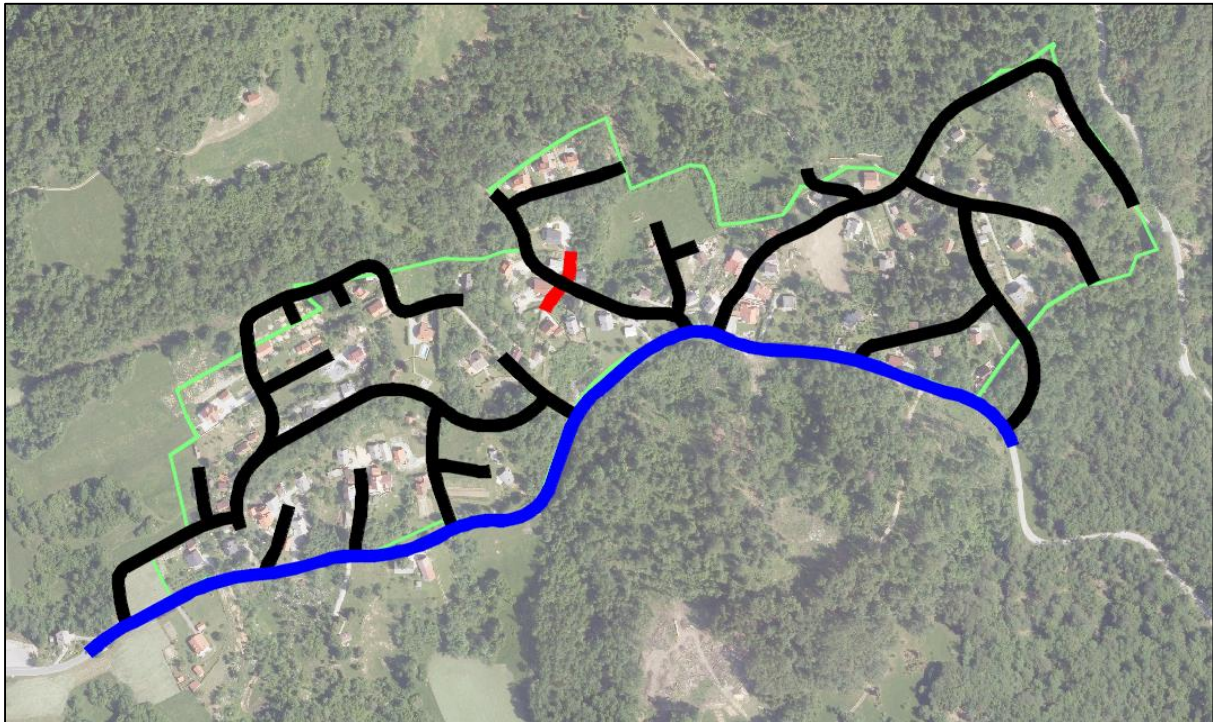
Cesta, ki jo definira os 12 poteka po trasi obstoječe ceste, v zadnjem delu pa se del ceste dogradi (podaljšanje obstoječe ceste). Cesta, ki jo definira os 12 poteka preko parcel 1736/13, 1736/14 in 1736/15, konča pa se na večji parceli 1736/2 (možnost parcelacije). Os 12 se od začetka (gledano od križišča z osjo 11) pa do konca na parceli 1736/2 precej spusti (dokaj strm spust). Dolžina osi je 105,3 m, sestavljena pa je iz dveh krožnih lokov ($r = 55$ in 215 m) in preme.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 12 priključi na cesto, ki jo definira os 11 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m), v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica in se konča na območju parcele 1736/2). Cesta, ki jo definira os 12 omogoča dostop do parcel 1736/11, 1736/13, 1736/14 in 1736/15 in 1736/2.

Na koncu predvidene ceste je predvideno obračališče.

6.13 OS 13



Slika 19: OS 13 (obarvana rdeče)

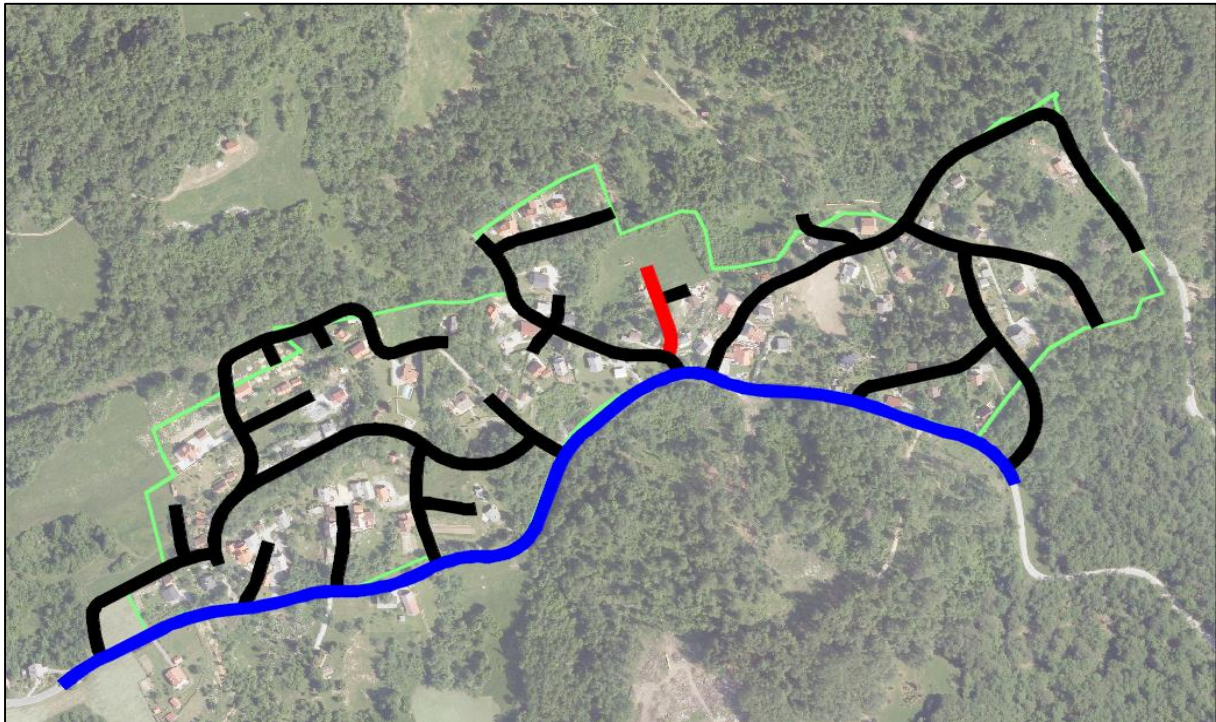
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 13 poteka po trasi obstoječe ceste, prečno na cesto, ki jo definira os 11. Potek trase je dokaj ravninski, cesta pa poteka po meji parcel 1734/5 in 1734/9 na eni ter 1734/11 in 1734/17 na drugi strani. Dolžina osi je 56,4 m, sestavljena pa je iz dveh krožnih lokov ($r = 40$ in 30 m) in dveh prem.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

Cesta, ki jo definira os 13 se v svojem srednjem delu križa s cesto, ki jo definira os 11 (križišče X oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m), na obeh koncih pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (oba kraka sta izvedena kot slepi ulici in se končata na meji parcel 1734/6 in 1734/10 (na južnem kraku) oziroma na meji parcel 1736/4 in 1736/10 (severni krak). Cesta, ki jo definira os 13 omogoča dostop do parcel 1734/5, 1734/6, 1734/10, 1734/11, 1734/11, 1736/4 in 1736/10.

6.14 OS 14



Slika 20: OS 14 (obarvana rdeče)

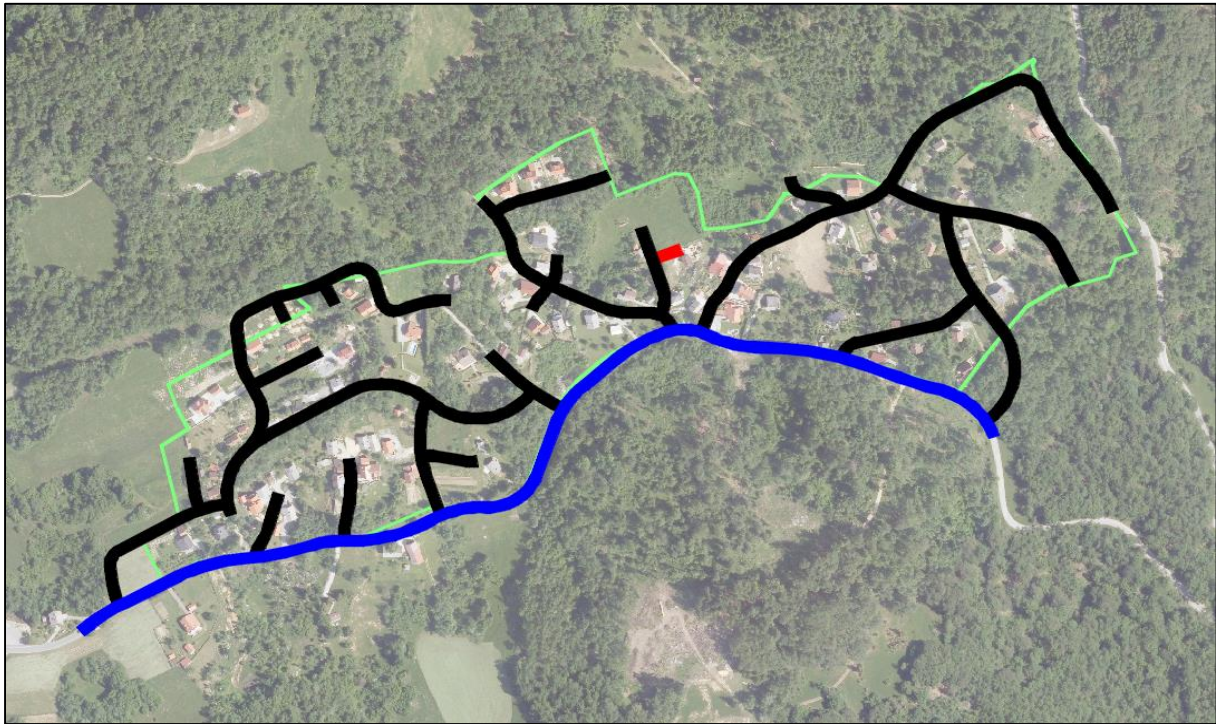
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 14 poteka po trasi obstoječe ceste, v zadnjem delu pa se del ceste dogradi (podaljšanje obstoječe ceste glede na izvedeno parcelacijo na območju parcel 1735/7 in 1735/9). Os 14 se od začetka (gledano od križišča z osjo 11) pa do konca na meji parcel 1735/7 in 1735/9 precej spusti (dokaj strm spust). Dolžina osi je 82,8 m, sestavljena pa je iz enega krožnega loka ($r = 34$ m) in ene preme.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 14 priključi na cesto, ki jo definira os 11 (križišče T oblike z zavijalnim radijem $r = 6$ m na eni strani in manjšim radijem zaradi bližine drugega priključka na drugi strani), v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica in se konča na območju parcel 1735/7 in 1735/9). Na os 14 se v začetnem delu priključi os 16, v zadnjem delu pa tudi os 15. Cesta, ki jo definira os 14 omogoča dostop do parcel 1735/2, 1735/3, 1735/5, 1735/7 in 1735/9.

6.15 OS 15



Slika 21: OS 15 (obarvana rdeče)

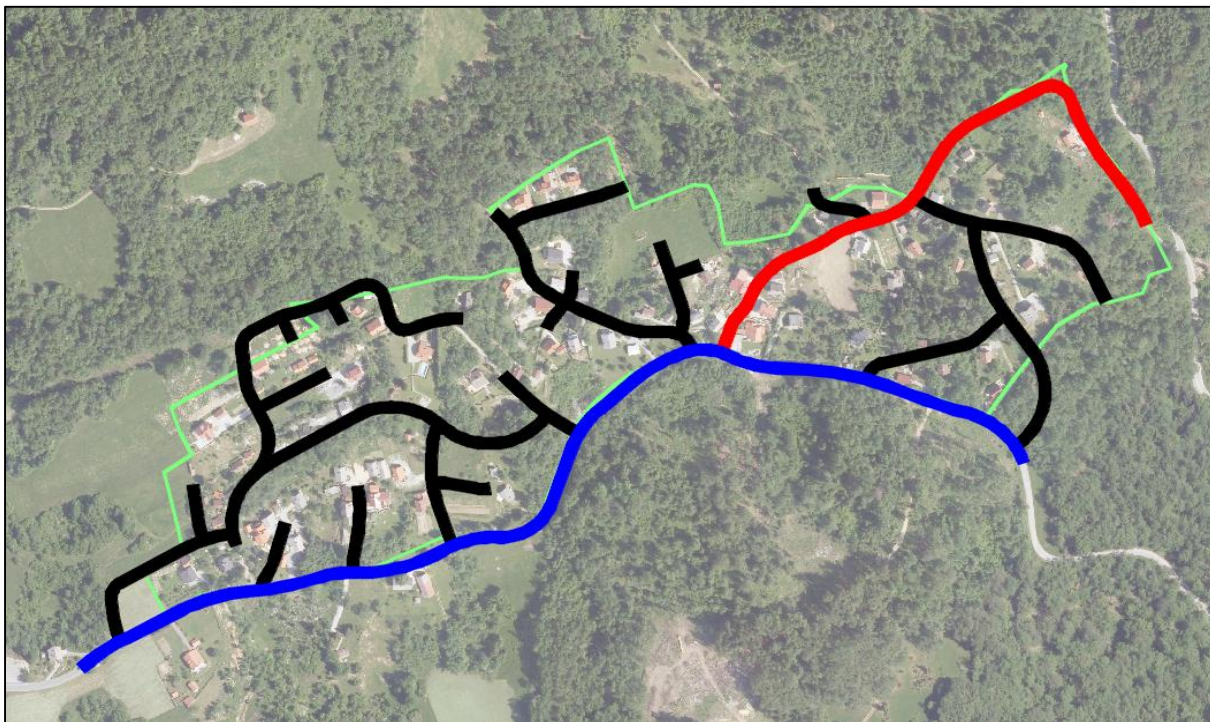
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 15 poteka po trasi obstoječe ceste, v zadnjem delu pa se del ceste dogradi (podaljšanje obstoječe ceste glede na izvedeno parcelacijo na območju parcel 1735/7). Os 15 se od začetka (gledano od križišča z osjo 14) pa do konca na parceli 1735/5 rahlo spusti. Dolžina osi je 26,8 m, sestavljena pa je iz ene preme.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 15 priključi na cesto, ki jo definira os 14 (križišče T oblike z zavijalnim radijem $r = 5$ in 6 m), v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica in se konča na območju parcele 1735/5). Cesta, ki jo definira os 15 omogoča dostop do parcel 1735/5 in 1735/7.

6.16 OS 16



Slika 22: OS 16 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

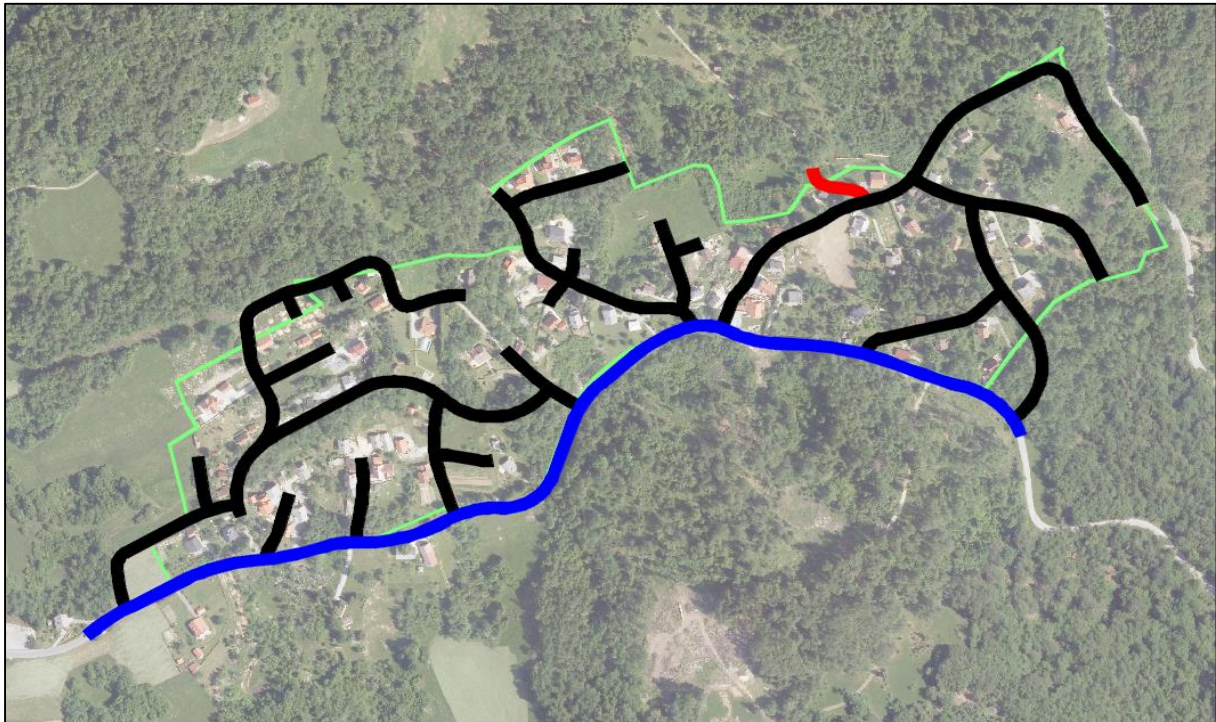
Cesta, ki jo definira os 16 v večjem delu poteka po trasi obstoječe ceste, in sicer po celotnem zgornjem (severnem) robu območja OPPN: HO11, na vzhodnem delu pa se zaključi na parceli št. 1749/76. Os 16 se, z izjemo manjšega vzpona v zadnji tretjini trase, v večjem delu trase spušča (gledano iz smeri zahodnega priključka na lokalno cesto proti vzhodnemu delu). Dolžina osi je 523,5 m, sestavljena pa je iz desetih krožnih lokov ($r = 38, 40, 65, 80, 60, 55, 83, 18, 210$ in 190 m) in štirih prem.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu (na jugozahodnem robu območja OPPN: HO11 se os 16 priključi na obstoječo lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m). V srednjem delu se na os 16 priključi os 17, v nadaljevanju pa tudi os 18. Poleg omenjenih priključkov se na os 16 navežejo tudi dovozi do parcel, ki ležijo neposredno ob cesti, ki jo definira os 16 oziroma le-ta poteka preko njih.

Na koncu predvidene ceste je predvideno obračališče.

6.17 OS 17



Slika 23: OS 17 (obarvana rdeče)

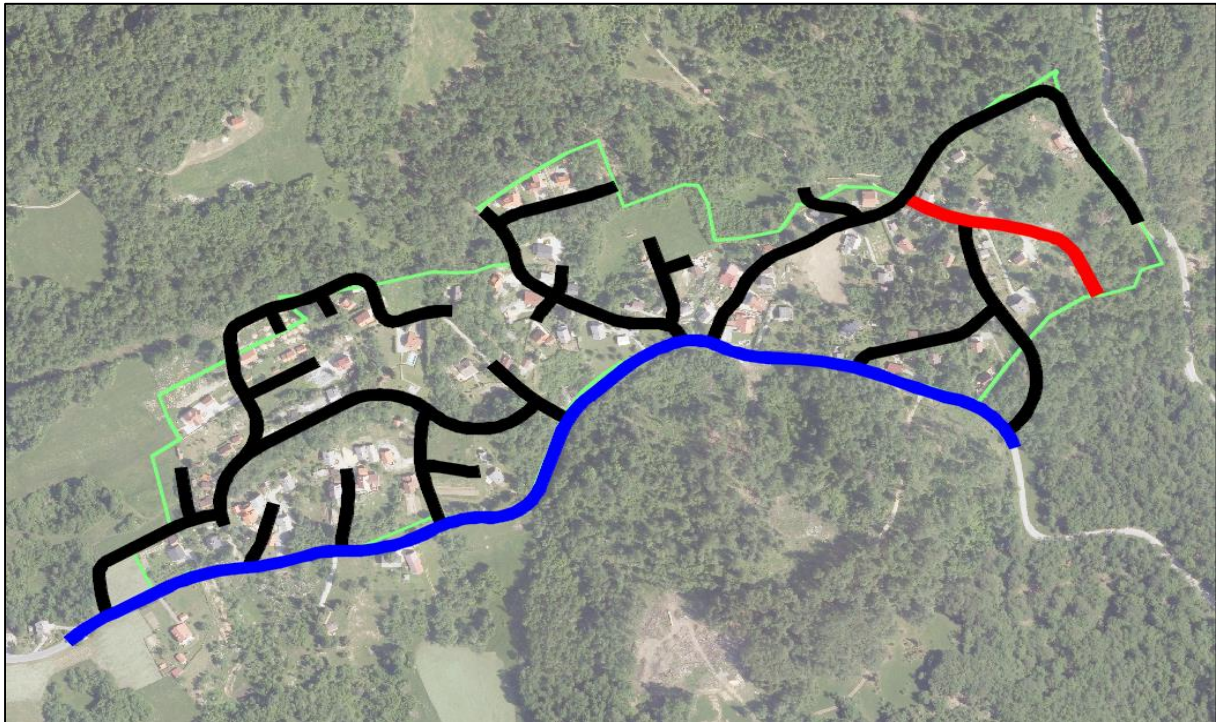
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 17 poteka po trasi obstoječe ceste, prečno na cesto, ki jo definira os 16. Trasa od južnega dela proti severnemu poteka v rahlem vzponu, in sicer po parceli št. 1749/26). Dolžina osi je 59,6 m, sestavljena pa je iz dveh krožnih lokov (oba $r = 15$) in ene preme.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

Cesta, ki jo definira os 17 se v svojem začetnem delu križa s cesto, ki jo definira os 16 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 5$ in 6 m), zaključi pa se na parceli št. 1749/26 oziroma na meji območja OPPN. Cesta, ki jo definira os 17 omogoča dostop do parcel št. 1749/18 in 1749/40.

6.18 OS 18



Slika 24: OS 18 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

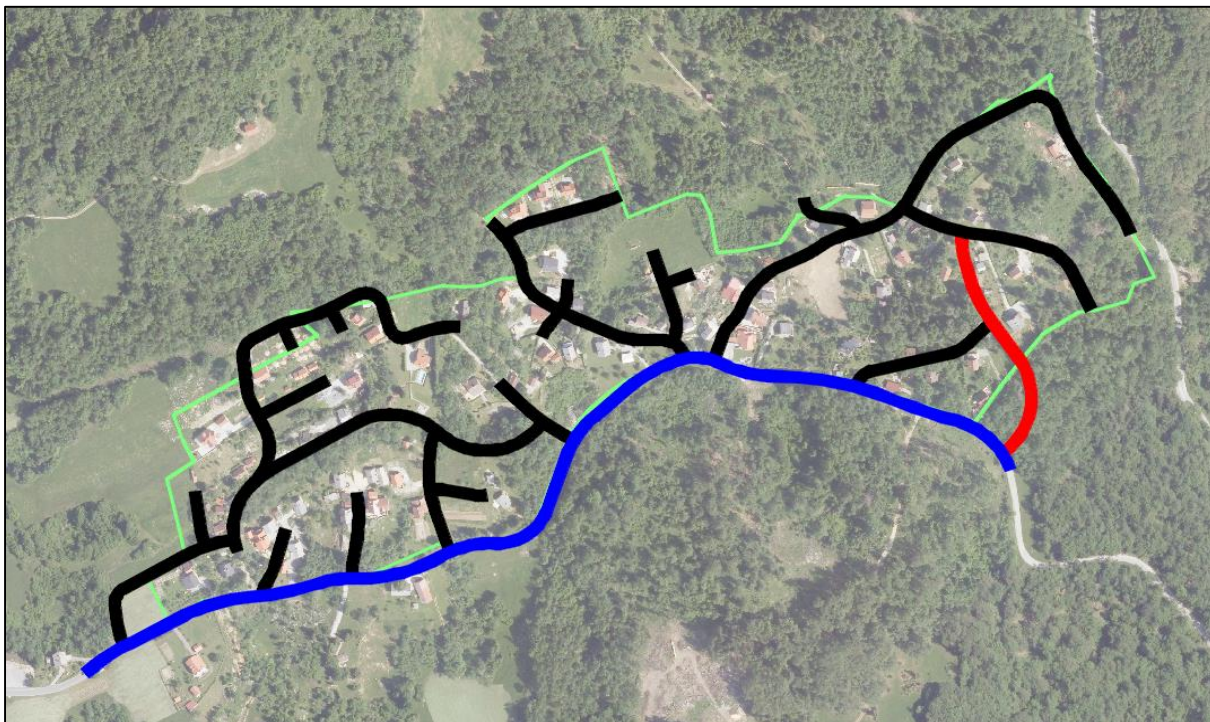
Cesta, ki jo definira os 18 poteka po trasi obstoječe ceste, v zadnjem delu pa se del ceste dogradi (podaljšanje obstoječe ceste). Os 18 se od začetka (gledano od križišča z osjo 16) pa do konca na meji parcel 1749/76 in 1749/77 konstantno spušča. Dolžina osi je 196 m, sestavljena pa je iz treh krožnih lokov ($r = 180, 235$ in 40 m) in ene preme.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 18 priključi na cesto, ki jo definira os 16 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m), v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica in se konča na območju parcel 1749/76 in 1749/77). Na os 18 se poleg dovozov do obstoječih parcel priključi tudi cest, ki jo definira os 21. Cesta, ki jo definira os 18 omogoča dostop do parcel 1749/46, 1749/33, 1749/34, 1749/51, 1749/10, 1749/11, 1749/52 in 1749/62.

Na koncu predvidene ceste je predvideno obračališče.

6.19 OS 19



Slika 25: OS 19 (obarvana rdeče)

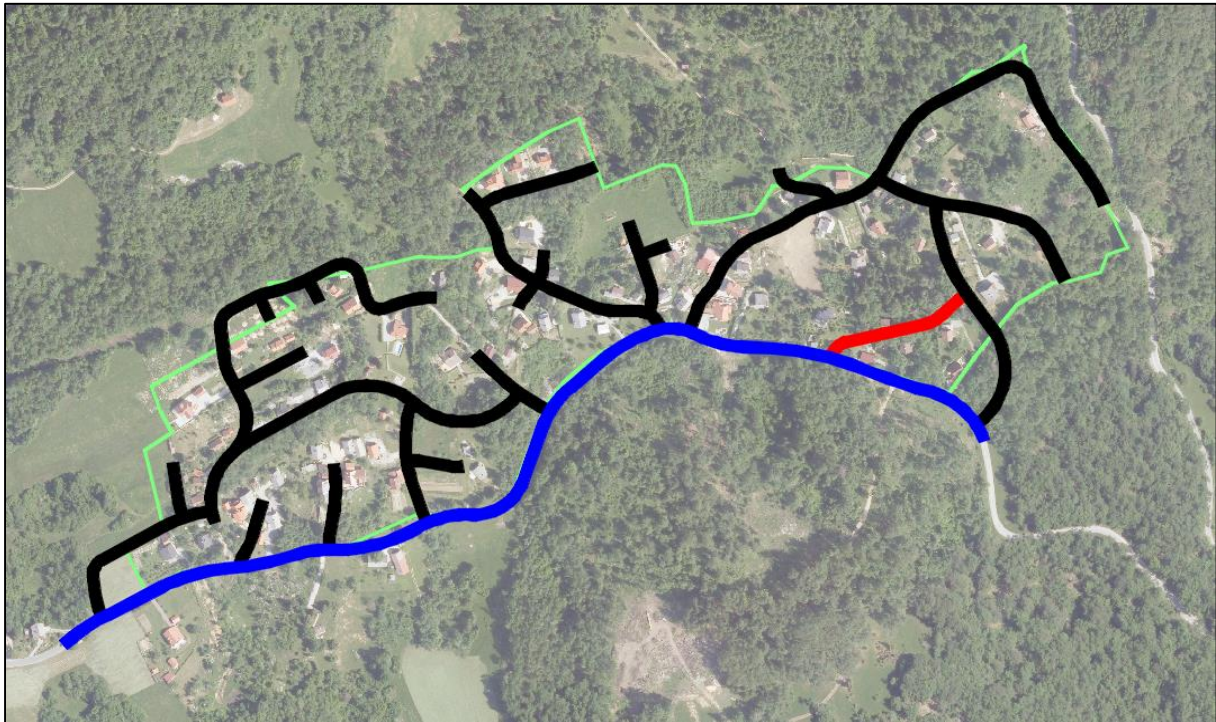
(Potek osi in teren)

Os 19 predstavlja novi del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirana je na skrajnem jugovzhodnem delu obravnavanega območja (območje OPPN: HO11, v določenem delu pa to območje tudi zapusti), med cestama, ki ju definirata osi 18 in 20 ter lokalno cesto LC065012. Os 19 se od začetka, gledano od križišča z obstoječo lokalno cesto pa do konca v križišču z osjo 18 konstantno spušča. Dolžina osi je 217 m, sestavljena pa je iz dveh krožnih lokov ($r = 60, 140$ m) in ene preme.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 19 priključi na obstoječo lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m), v severnem delu pa se naveže na cesto, ki jo definira os 18 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m). Na os 19 se poleg dovozov do obstoječih parcel priključi tudi cest, ki jo definira os 20.

6.20 OS 20



Slika 26: OS 20 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

Os 20 predstavlja novi del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirana je na jugovzhodnem delu obravnavanega območja (območje OPPN: HO11, med cesto, ki jo definira os 19 ter lokalno cesto LC065012. Os 20 se od začetka, gledano od križišča z obstoječo lokalno cesto pa do konca v križišču z osjo 19 konstantno spušča. Dolžina osi je 134,4 m, sestavljena pa je iz dveh krožnih lokov ($r = 18\text{ m}$ in 40 m) in dveh prem.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

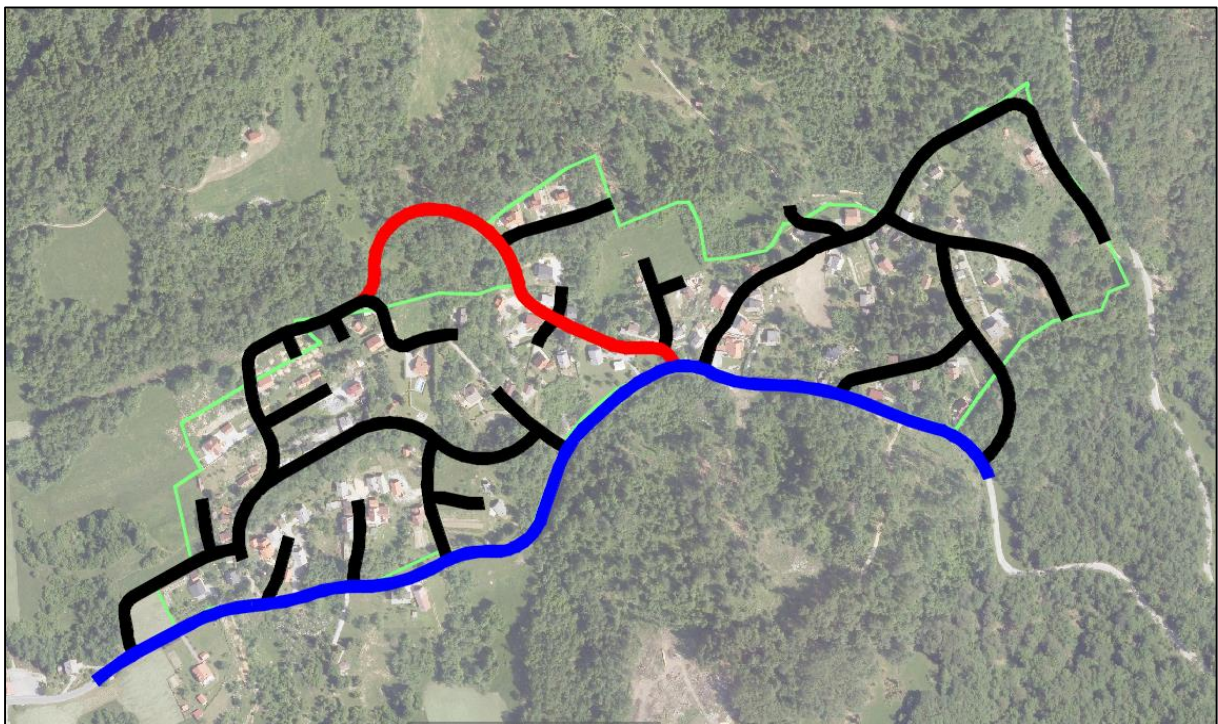
V začetnem delu se os 20 priključi na obstoječo lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6\text{ m}$), v severnem delu pa se naveže na cesto, ki jo definira os 19 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6\text{ m}$). Cesta, ki jo definira os 22 omogoča dostop do parcel 1749/36 in 1749/37, 1749/38, 1749/44, 1749/45, 1749/51, 1749/59, 1749/62 in 1749/84.

7. VARIANTNA REŠITEV 2 (IZVEN OBMOČJA OPPN + DODATNA POVEZAVA)

VARIANTNA REŠITEV 2 se od variantne rešitve 1 razlikuje zgolj v dodatni povezavi na severnem delu območja OPPN, s katero se zagotovi dodatno krožno povezavo na območju OPPN: HO10. Za potrebe zagotavljanja krožne povezave se os 11 podaljša preko meje OPPN in se v nadaljevanju priključi na cesto, ki jo definira os 3. Zasnova ostalih osi oziroma cestnih povezav je v variantni rešitvi 2 popolnoma enaka kot v variantni rešitvi 1.

Spremembe, ki so posledica podaljšanja osi 11 so predstavljene v nadaljevanju:

7.1 OS 11



Slika 27: Spremenjena OS 11 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira spremenjena os 11 poteka v prvem delu po trasi obstoječe ceste, v zadnjem delu pa se del ceste dogradi (podaljšanje obstoječe ceste preko meje območja OPPN: HO10). S podaljšanjem se obstoječo cesto, ki jo definira os 11 poveže s cesto, ki jo definira os 3, s tem pa se zagotovi krožno povezavo po celotnem območju OPPN: HO10. V začetnem delu, gledano iz smeri jugovzhodnega priključka proti novemu delu trase, os 11 poteka v rahlem vzponu, na novem delu ceste pa se vzpon nekoliko poveča, trasa ceste pa se na tem delu prilagodi značilnostim terena (cesta, ki jo definira os 11 izven območja OPPN: HO10 poteka po robu vrtače). Dolžina osi 11 je 391,3 m, sestavljena pa je iz sedmih krožnih lokov ($r = 20, 50, 180.5, 29, 80.5, 50$ in 30 m) in dveh prem.



(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu (na skrajnem jugovzhodnem robu območja OPPN: HO10) se os 11 priključi na obstoječo lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m), na severnem delu pa se naveže na cesto, ki jo definira os 3 (križišče V oblike s sredinskim zavijalnimi radiji $r = 6$ m). V začetnem delu se na os 11 priključi os 14, v nadaljevanju pa tudi osi 12 in 13. Poleg omenjenih priključkov se na os 11 navežejo tudi dovozi do parcel, ki ležijo neposredno ob cesti, ki jo definira os 11 oziroma le-ta poteka preko njih.

8. VARIANTNA REŠITEV 3 (ZNOTRAJ OBMOČJA OPPN)

Variantna rešitev 3 se od variantne rešitve 1 razlikuje na dveh odsekih, s čimer se zagotovi, da predvidene cestne povezave ne potekajo izven območja OPPN. Sprememba je predvidena na skrajnem zahodnem delu območja obravnave, kjer se ukine os 1 (v variantnih rešitvah 1 in 2 os 1 poteka izven območja OPPN), ob enem pa se v začetnem delu spremeni potek osi 3, ki se v variantni rešitvi 3 priključuje neposredno na lokalno cesto LC065012. Zaradi ukinitve osi 1 se spremni tudi potek osi 2, ki se v tem primeru priključuje neposredno na os 3. Druga večja sprememba je predvidena na skrajnem vzhodnem delu območja, kjer se spremni potek osi 19 (spremembe samo v prvem delu osi 19). Zasnova ostalih osi oziroma cestnih povezav je v variantni rešitvi 3 popolnoma enaka kot v variantni rešitvi 1.

Spremembe posameznih osi v variantni rešitvi 3 so predstavljene v nadaljevanju:

8.1 OS 1

Os 1 se v variantni rešitvi 3 ukine. Cestno omrežje je v tem primeru definirano na podlagi 19. osi.

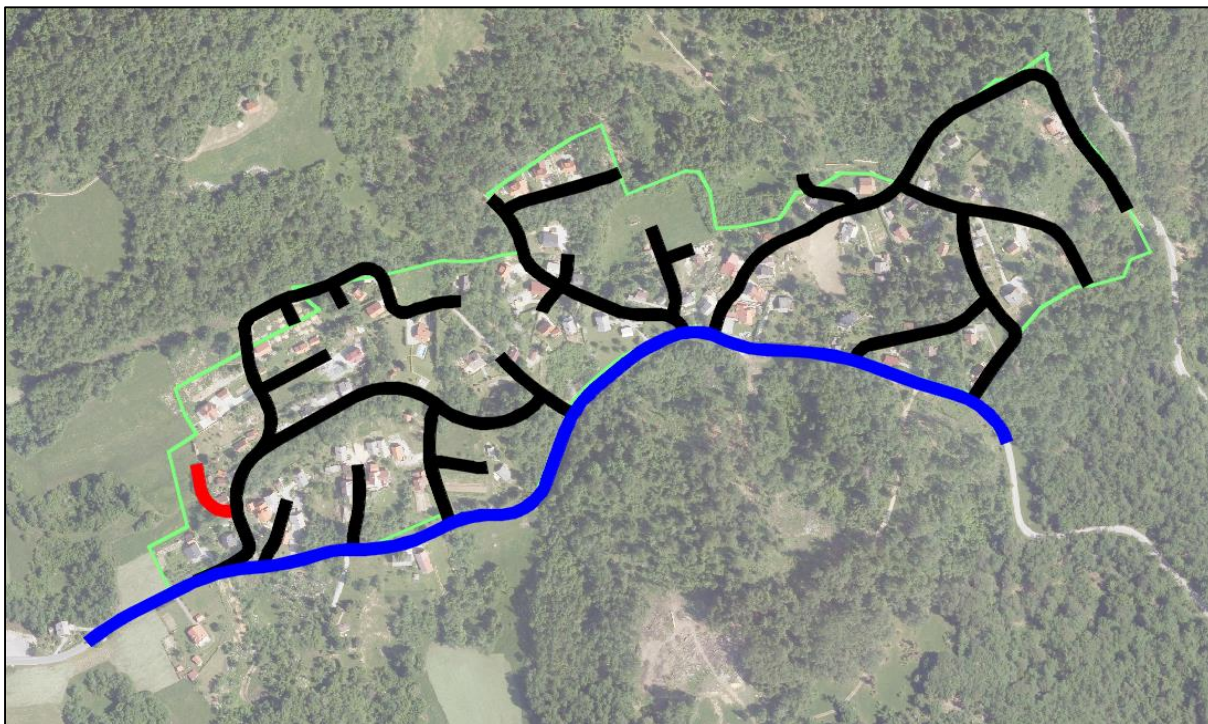
8.2 OS 2

(Potek osi in teren)

Spremenjena os 2 predstavlja novi del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirana je na jugozahodnem delu obravnavanega območja (območje OPPN: HO10) in v rahlem vzponu poteka po mejah parcel 1676/1, 1676/5, 1663/2, 1664 in 1677/1 ter se zaključi na območju parcel 1678/1 in 1679. Dolžina osi 1 je 62,8 m, sestavljata pa jo krožni lok ($r = 24$ m) in prema.

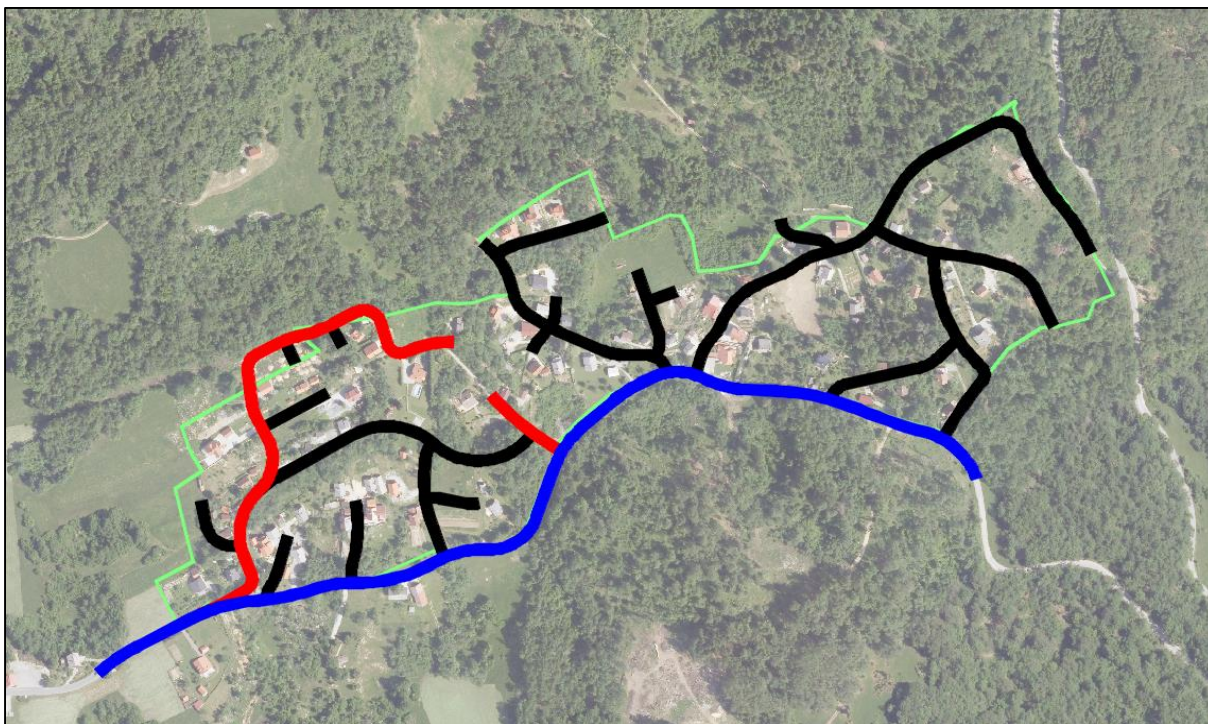
(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 2 priključuje na os 3 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 5$ in 6 m), v zadnjem delu pa se ne naveže na nobeno drugo cesto (izvedena kot slepa ulica). Cesta, ki jo definira os 2 omogoča dostop do parcel 1664, 1677/1, 1678/1 in 1679.



Slika 28: Spremenjena OS 2 (obarvana rdeče)

8.3 OS 3



Slika 29: Spremenjena OS 3 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

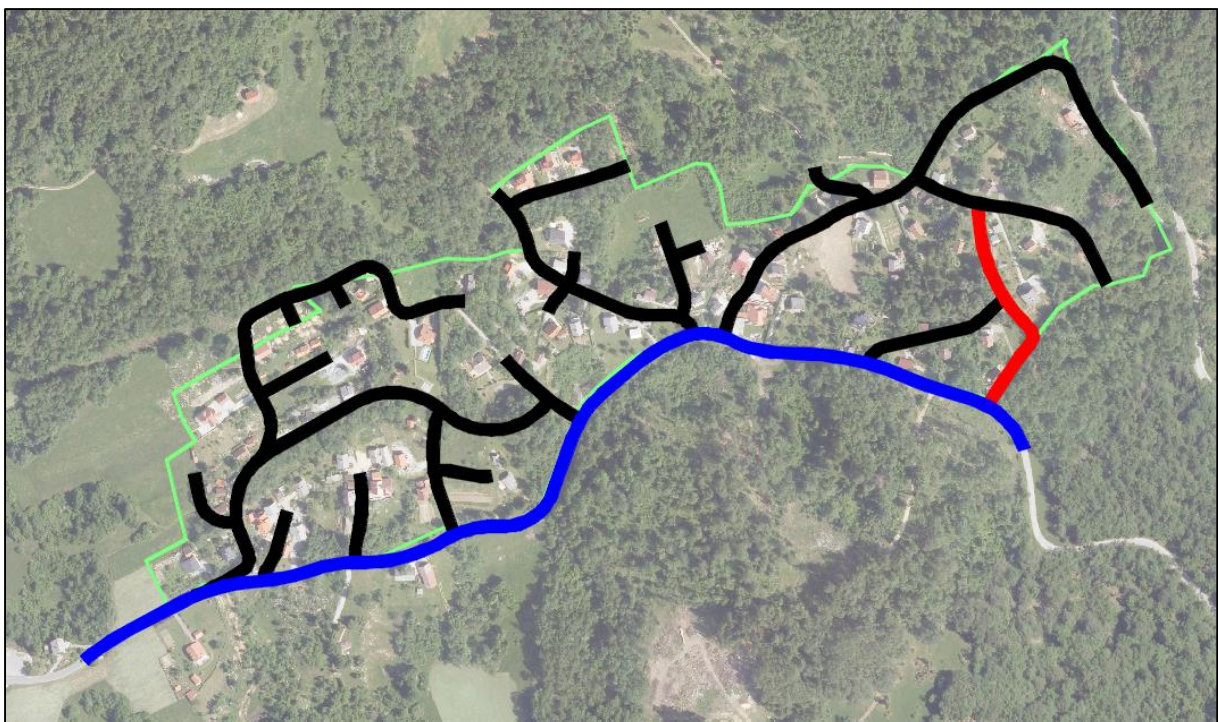
Spremenjena os 3 poteka po obstoječi trasi cestnega omrežja, večja odstopanja od obstoječega stanja so opazna v začetnem delu, kjer je os zaradi povečanega krožnega loka pomaknjena v parcelo 1668/1 in v zadnjem delu, kjer se cesta, ki je v obstoječem stanju izvedena kot krožna povezava znotraj območja OPPN: HO10, zaradi strmega terena prekinjena (os 3 je sestavljena iz dveh delov). Os 3 v začetnem delu (gledano od križišča z lokalno cesto) poteka v vzponu do skrajnega severozahodnega dela območja OPPN: HO10, kjer se trasa osi 3 izravna, v nadaljevanju pa v spustu zavije proti jugovzhodnemu delu območja. Na območju najbolj strmega spusta se os 3 prekine. Drugi del osi 3 v nekoliko bolj položnem spustu poteka proti obstoječi lokalni cesti, povezava med obema deloma osi 3 pa ni omogočena. Dolžina prvega dela osi 3 je 490,3 m, sestavlja pa jo 10 krožnih lokov ($r = 250, 11, 55, 40, 65, 15, 65, 140, 16, 12$ in 100 m) in 7 prem. Dolžina drugega dela osi 3 je 66,4 m, definira pa jo en krožni lok ($r = 250$ m).

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

Začetek prvega dela osi 3 je v križišču z lokalno cesto LC065012 (križišče V oblike z zavijalnim radijem 4m), zaključek prvega dela osi (3a) pa je na območju parcel 1734/3, 1734/15 in 1734/20, s čimer je omogočen dostop do teh parcel. Na območju prvega dela osi 3 se na os priključijo osi 4, 5 in dve krajši osi 6a in 6b, ob tem pa je iz prvega dela osi 3 omogočen do vseh parcel, neposredno ob cesti, ki jo definira os 3. Drugi del osi 3 (na jugovzhodnem delu obravnavanega območja) se priključuje neposredno na lokalno cesto LC 065012, omogoča pa dostop do parcel 1734/7, 1734/10 in 1734/16. Na območju drugega dela osi 3 se priključuje tudi os 4.

Na koncu predvidenega prvega odseka osi 3 (3a) je predvideno obračališče.

8.4 OS 19



Slika 30: Spremenjena OS 19 (obarvana rdeče)



(Potek osi in teren)

Sprememba poteka osi 19 je predvidena v prvem delu, kjer se cesta priključi na lokalno cesto LC065012. V variantah 1 in 2 os v začetnem delu poteka izven območja OPPN, v variantni rešitvi 3 pa je os pomaknjena na mejo območja in v prvem delu poteka po trasi obstoječe ceste, v nadaljevanju pa se naveže na novo traso, ki je predvidena tudi v variantnih rešitvah 1 in 2. Os 19 se od začetka, gledano od križišča z obstoječo lokalno cesto, pa do konca v križišču z osjo 18 konstantno spušča. Dolžina osi je 194,6 m, sestavljena pa je iz treh krožnih lokov ($r = 375$, 10 in 140 m).

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 19 priključi na obstoječo lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m), v severnem delu pa se naveže na cesto, ki jo definira os 18 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m). Na os 19 se poleg dovozov do obstoječih parcel priključi tudi cest, ki jo definira os 20.

9. AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE

Novo avtobusno postajališče na območju OPPN: HO10 in H011 je v vseh predvidenih variantnih rešitvah predvideno na isti lokaciji, in sicer na območju priključka osi 9 na lokalno cesto LC 065012. Avtobusne postajališče v smeri Zdenske vasi je umeščena na parcelo št. 1672/5, avtobusno postajališče v smeri proti Krki pa na parcelo št. 1672/2.

Tehnične lastnosti postajališč:

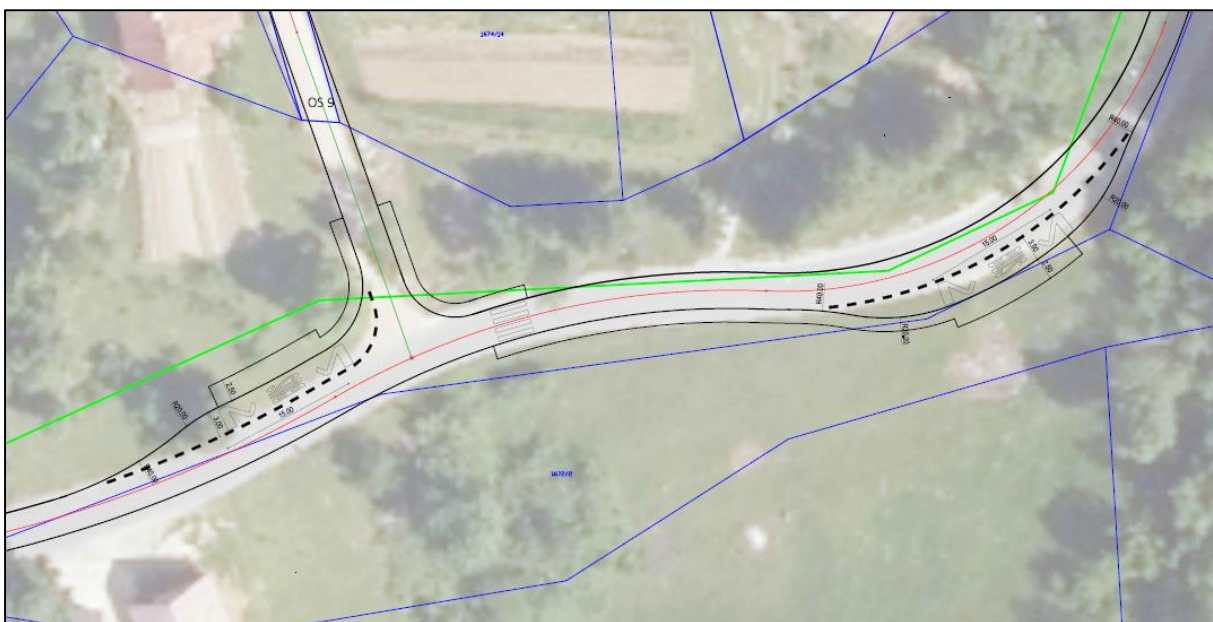
Avtobusno postajališče v smeri Zdenska vas:

- Dolžina postajališča: 15 m
- Širina postajališča: 3 m
- Uvozni radiji: uvoz neposredno iz križišča
- Izvozni radiji: R1:R2 = 20m : 40m

Avtobusno postajališče v smeri Krke:

- Dolžina postajališča: 15 m
- Širina postajališča: 3 m
- Uvozni radiji: 40m : 20m
- Izvozni radiji: 20m : 40m

Postavitev obeh avtobusnih postajališč ter vmesni zamik je glede na Pravilnik o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/11) ustrezen. Obe postajališči se opremi z nadstrešnico na peronu ter ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo. Na območju avtobusnih postajališč se poleg peronov za potnike (širina 2,5 m) uredijo tudi hodniki za pešce ter prehod za pešce preko lokalne ceste LC 065012 (med obema postajališčema).



Slika 31: Avtobusni postajališči na območju obravnave



10. ZAKLJUČEK IN UGOTOVITVE

Namen naloge je bil ureditev cestne mreže oziroma infrastrukture znotraj območja stanovanjskih in počitniških hiš (stanovanjska predela Gregorovce in Pekel) v naselju Hočevje v Občini Dobrepolje, s katero se zagotovi ustrezne prometne povezave na celotnem območju ter urejene dostope do parcel. Predvideno cestno omrežje oziroma cestna mreža predstavlja tudi osnovo za nadaljnje prostorsko načrtovanje na obravnavanem območju.

Zaradi dolgoletne stihijske pozidave na obravnavanem območju je notranje cestno omrežje neurejeno in nepovezano (značilne so številne slepe ulice in dovozi do posameznih objektov), zato je trenutna prometna ureditev obravnavanega območja neustrezna.

Za obravnavano območje je značilen razgiban teren s številnimi vrtačami, zato je bilo treba pri načrtovanju prometne mreže največji poudarek posvetiti vzdolžnim naklonom posameznih cest. Trase posameznih cest je treba v prostor umestiti tako, da se preprečijo veliki nakloni cest (vzponi oziroma spusti), s čimer se omogoči lažje vzdrževanje notranjega cestnega omrežja.

Za območje obravnave so značilni številni priključki, ki se priključijo neposredno na lokalno cesto LC 065012. Na južnem delu obravnavanega območja se na lokalno cesto priključi 14 priključkov (notranje cestno omrežje in dovozi do posameznih hiš, ki se priključijo neposredno na lokalno cesto), en priključek pa se na obravnavano lokalno cesto priključi tudi na območju Občine Ivančna Gorica (vzhodni rob območja). Poseben poudarek pri načrtovanju novega cestnega omrežja je tako treba nameniti tudi zmanjšanju števila priključkov na glavno cesto, in sicer predvsem z namenom izboljšanja prometne varnosti celotnega obravnavanega območja.

Novo prometno mrežo znotraj obravnavanega območja OPPN HO10 in HO11 smo zasnovali na podlagi 20 osi (oziroma 19 – varianta 3), ki definirajo notranje cestno omrežje, pri čemer je širina vseh cest, ki sestavljajo notranje cestno omrežje enotna, in sicer 5,00 m (dva vozna pasova v skupni širini 4,00 m in obojestranski bankini v skupni širini 1,00m). Zasnova notranjega cestnega omrežja je taka, da se po celotnem obravnavanem območju zagotovi čim več krožnih povezav oziroma medsebojno povezanih cest. Na območju OPPN: HO10 se zagotovita dve krožni povezavi, in sicer povezava po zunanjem robu obravnavanega območja (povezavo sestavljajo osi 1, 3 in 11 – samo v varianti 2) ter krožna povezava v notranjem delu območja OPPN: HO10, ki jo sestavljajo osi 1,3 in 4. Začetek in konec obeh povezav je izveden z neposrednim priključevanjem na obstoječo lokalno cesto LC065012.

Krožna povezava se podobno kot na območju OPPN: HO10 zagotovi tudi na območju OPPN: HO11, in sicer jo sestavljajo osi 16, 18, 19 in 20. Tudi v tem primeru je začetek in konec obeh povezav izveden z neposrednim priključevanjem na obstoječo lokalno cesto LC065012.

Število priključkov notranjega cestnega omrežja in ostalih dovozov na lokalno cesto LC065012 smo iz obstoječih 15 zmanjšali na 11 (9 priključkov notranjega cestnega omrežja in 2 neposredna dovoza do obstoječih parcel). Dodatno zmanjševanje priključkov in njihova navezava na notranje cestno omrežje pa zaradi terenskih značilnosti in omejitev ni možna oziroma smiselna.

Avtobusno postajališče se na obravnavanem območju predvidi na območju križišča lokalne ceste LC065012 in ceste, ki jo definira os 9 (obojestransko avtobusno postajališče).

11. GRAFIČNE PRILOGE

Kazalo risb:		
list	vsebina risbe	merilo
1	SITUACIJA PROMETNE UREDITVE VARIANTA 1 (IZVEN OBMOČJA OPPN) podloge: DOF, geodetski načrt, zemljiški kataster, meja območja OPPN	1:1000
2	SITUACIJA PROMETNE UREDITVE VARIANTA 2 (IZVEN OBMOČJA OPPN) – dodatna severna povezava podloge: DOF, geodetski načrt, zemljiški kataster, meja območja OPPN	1:1000
3	SITUACIJA PROMETNE UREDITVE VARIANTA 3 (ZNOTRAJ OBMOČJA OPPN) podloge: DOF, geodetski načrt, zemljiški kataster, meja območja OPPN	1:1000




Legenda:

- rob ceste
- os ceste (prema)
- os ceste (krožni lok)
- meja OPPN

Širina cest: 4 m + bankina 2 x 0,5 m



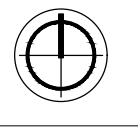
projekantsko podjetje:	 Ljubljana Urbanistični zavod d.o.o. Vovška 14, Ljubljana Telef: +386(0)1 30 24 00		
investitor:	Občina Dobropole Videm 35 1312 Videm - Dobropole		
naziv objekta:	ŠTUDIJA PROMETNE INFRASTRUKTURE OBMOČJA OPPN: FOTO IN HO11		
vista projektna dokumentacije:			
št. projekta:	8197		
odgovorni vodja projekta:			
načrt:			
št. načrta:			
vsesbina risbe:	SITUACIJA - VARIANTA 1 (IZVEN OBMOČJA OPPN)		
mera:	1:1000		
vodja projekta:	Klemen MILOVANOVIČ, uni.dipl.inž.grad.	podpis:	
projektant sodelavec:	Rok VODOPRVEC, mag.inž.grad.		
datum:	junij 2018		



Legenda:

- rob ceste
- os ceste (prema)
- os ceste (krožni lok)
- meja OPPN

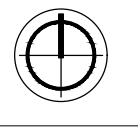
Širina cest: 4 m + bankina 2 x 0,5 m



projektno podjeje:	 Ljubljana Urbanistični zavod d.o.o. Vovška 14, Ljubljana Telefonska številka: 01 20 24 00	
investitor:	Občina Dobropolje Videm 35 1312 Videm - Dobropolje	
naziv objekta:	ŠTUDIJA PROMETNE INFRASTRUKTURE OBMOČJA OPPN: FOTO IN HO11	
vista projektno dokumentacije:		
št. projekta:	8197	
odgovorni vodja projekta:		
načrt:		
št. načrta:		
osebna risba:	SITUACIJA - VARIANTA 2 (IZVEN OBMOČJA OPPN) dodatna severna povezava	
mera:	1:1000	
vodja projekta:	Klemen MILOVANOVIČ, uni.dipl.inž.grad.	podpis:
projektni sodelavec:	Rok VODOPIVEC, mag.inž.grad.	
datum:	junij 2018	



- Legenda:
- rob ceste
 - os ceste (prema)
 - os ceste (krožni lok)
 - meja OPPN
- Širina cest: 4 m + bankina 2 x 0,5 m



projekantsko podjetje:	 Ljubljana Urbanistični Zavod d.o.o. Vovška 14, Ljubljana Telef: +386(0)1 30 24 00	
investitor:	Občina Dobropole Videm 35 1312 Videm - Dobropole	
naziv objekta:	ŠTUDIJA PROMETNE INFRASTRUKTURE OBMOČJA OPPN: FOTO IN H011	
vista projektna dokumentacije:		
št. projekta:	8197	
odgovorni vodja projekta:		
načrt:		
št. načrta:		
vsebinska risba:	SITUACIJA - VARIANTA 3 (ZNOTRAJ OBMOČJA OPPN)	
mera:	1:1000	
vodja projekta:	Klemen MILOVANOVIČ, univ. dipl. inž. grad.	podpis:
projektant sodelavec:	Rok VODOPivec, mag. inž. grad.	
datum:	junij 2018	