



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, avgust 2018



PODATKI O NALOGI

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

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

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, avgust 2018



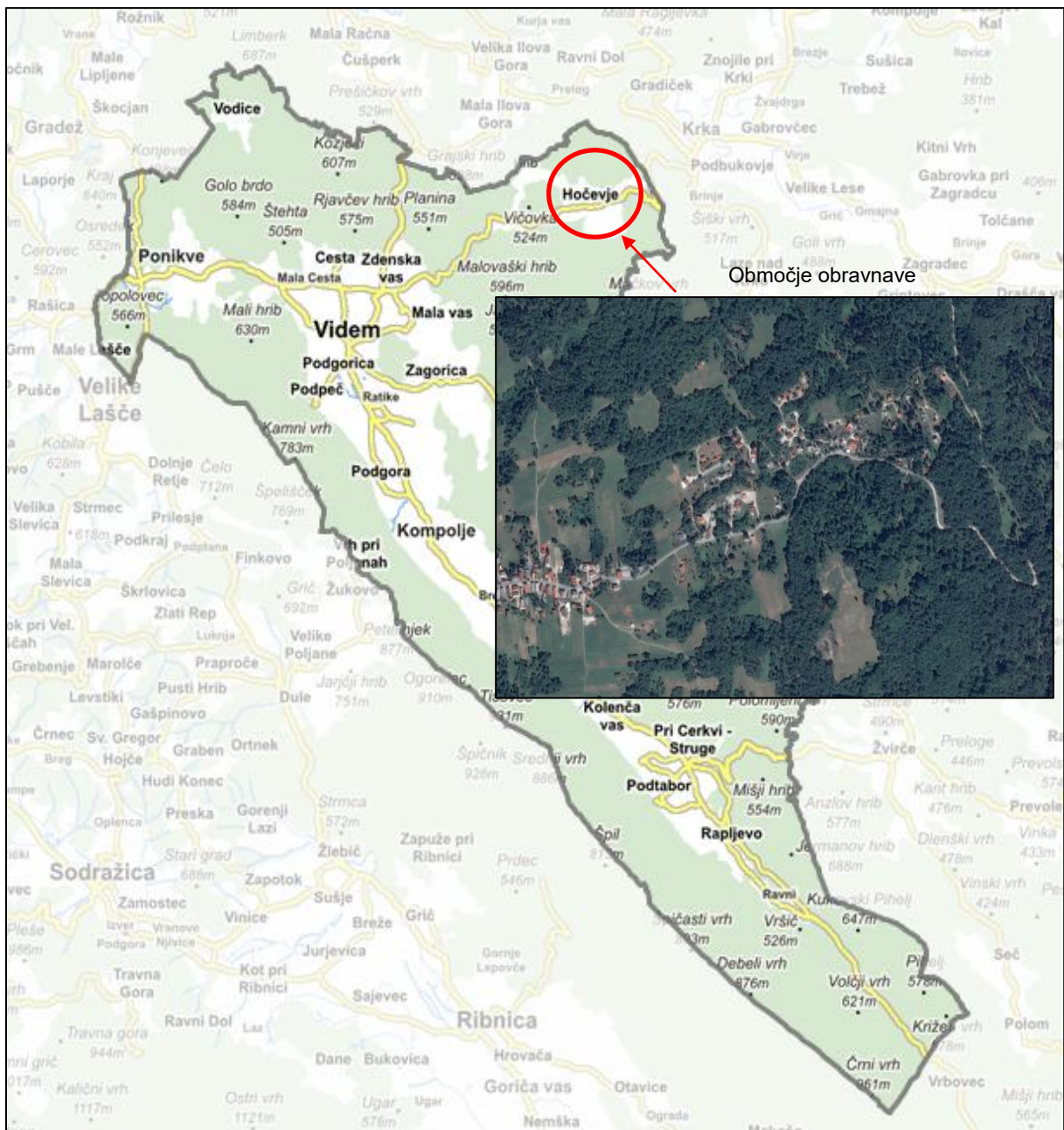
1. KAZALO VSEBINE

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 1a.....	9
6.2	OS 1b.....	11
6.3	OS 2.....	11
6.4	OS 3.....	13
6.5	OSI 4a in 4b	14
6.6	OS 5.....	15
6.7	OS 6.....	16
6.8	OS 7.....	17
6.9	OS 8.....	18
6.10	OS 9.....	19
6.11	OS 10.....	20
6.12	OS 11.....	21
6.13	OS 12.....	22
6.14	OS 13.....	23
6.15	OS 14.....	24
6.16	OS 15.....	25
6.17	OS 16.....	26
6.18	OS 17.....	27
6.19	OS 18.....	28
7.	VARIANTNA REŠITEV 2 (IZVEN OBMOČJA OPPN + DODATNA POVEZAVA)	29
7.1	OS 9.....	29
8.	VARIANTNA REŠITEV 3 (ZNOTRAJ OBMOČJA OPPN).....	30
8.1	OS 17.....	30
9.	AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE	32
10.	UREDITEV PEŠ PROMETA OB LOKALNI CESTI LC 065012	33
11.	STALIŠČA DO PRIPOMB IZ JAVNE RAZPRAVE	34
12.	ZAKLJUČEK IN UGOTOVITVE	37
13.	GRAFIČNE PRILOGE	38

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.



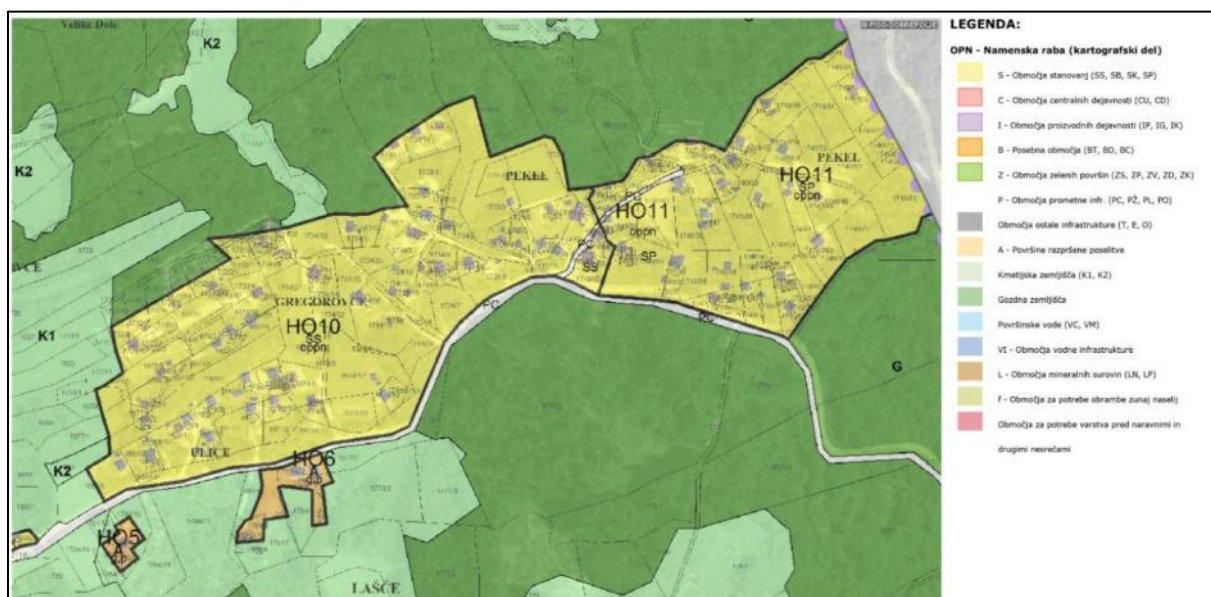
Slika 1: Lokacija območja obravnave

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).

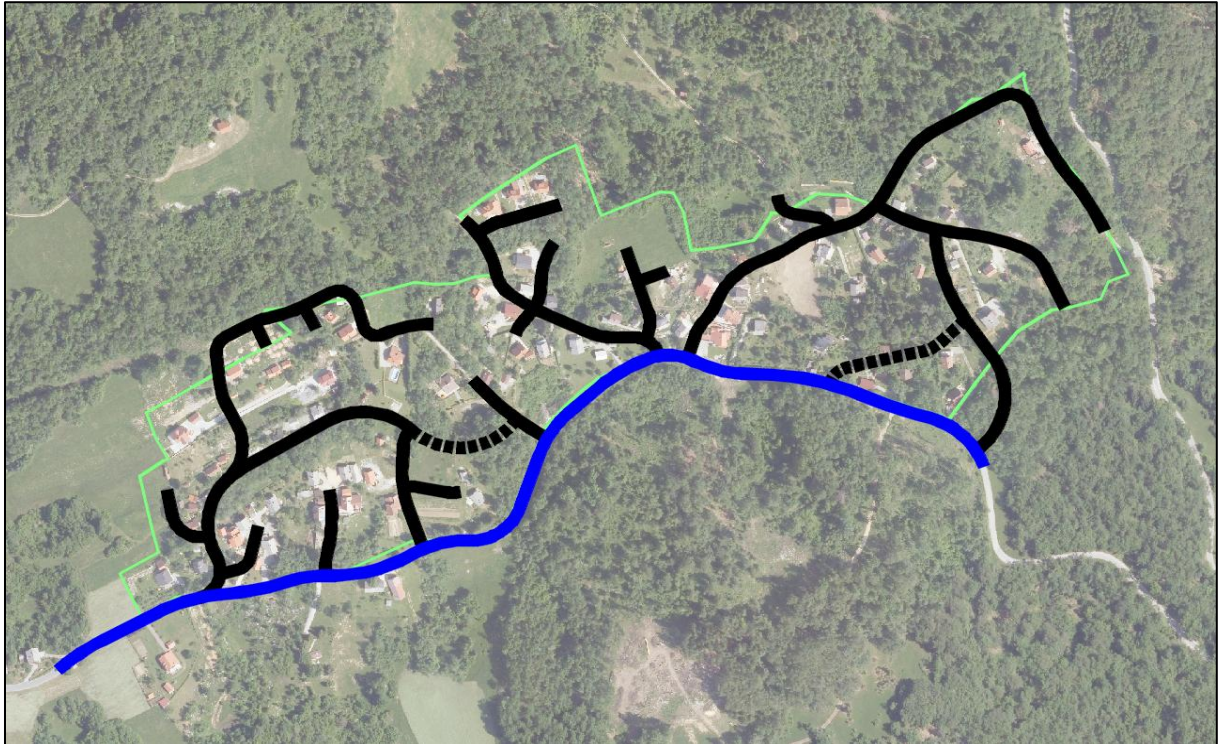
5. PREDVIDENE REŠITVE

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).

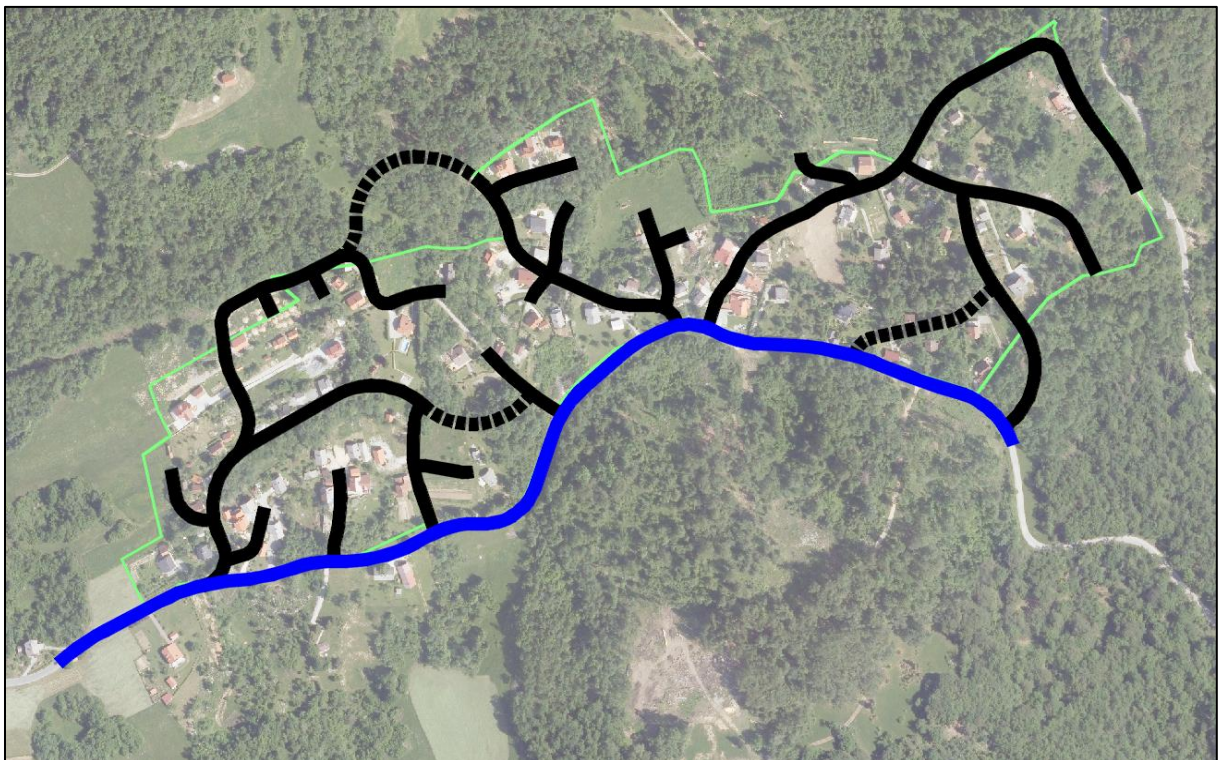
Celotno notranje cestno omrežje na obravnavanem območju se uredi z enotnim prečnim profilom naslednjih dimenzij:

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

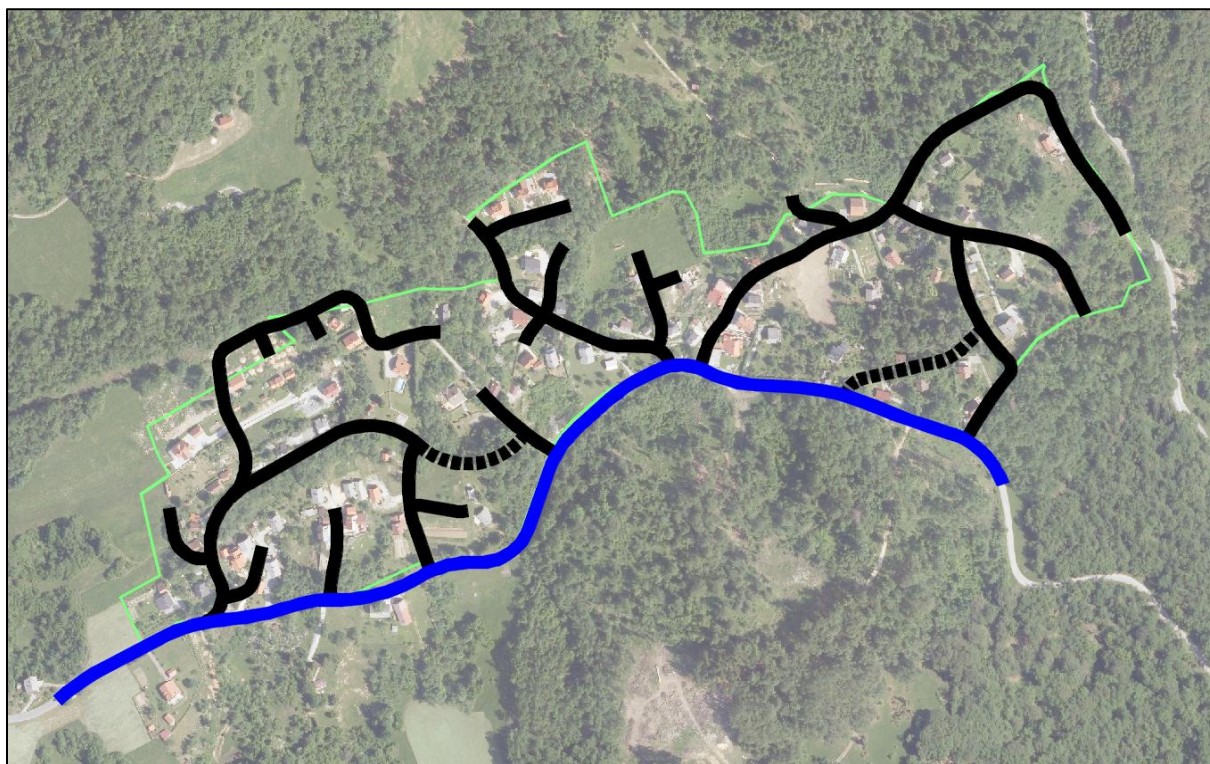
Celotno notranje cestno omrežje na obravnavanem območju se asfaltira, posamezni odseki oziroma osi nove cestne mreže pa so podrobneje opisani v nadaljevanju (v 3 variantnih rešitvah):



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)

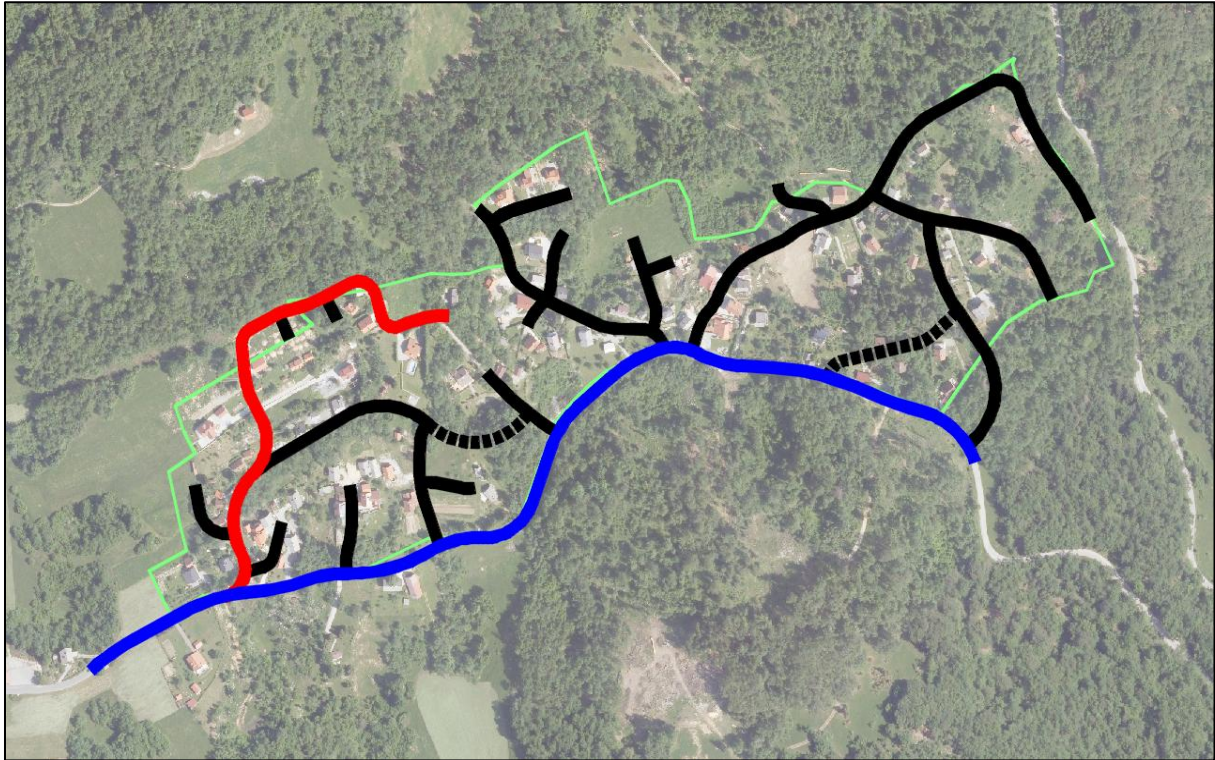
Legenda:

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 1a



Slika 7: OS 1a (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

Os 1a v večjem delu poteka po obstoječi trasi cestnega omrežja, odstopanja od obstoječega stanja so opazna v začetnem delu, kjer je os 1a 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 prekine (os 1 je sestavljena iz dveh delov).

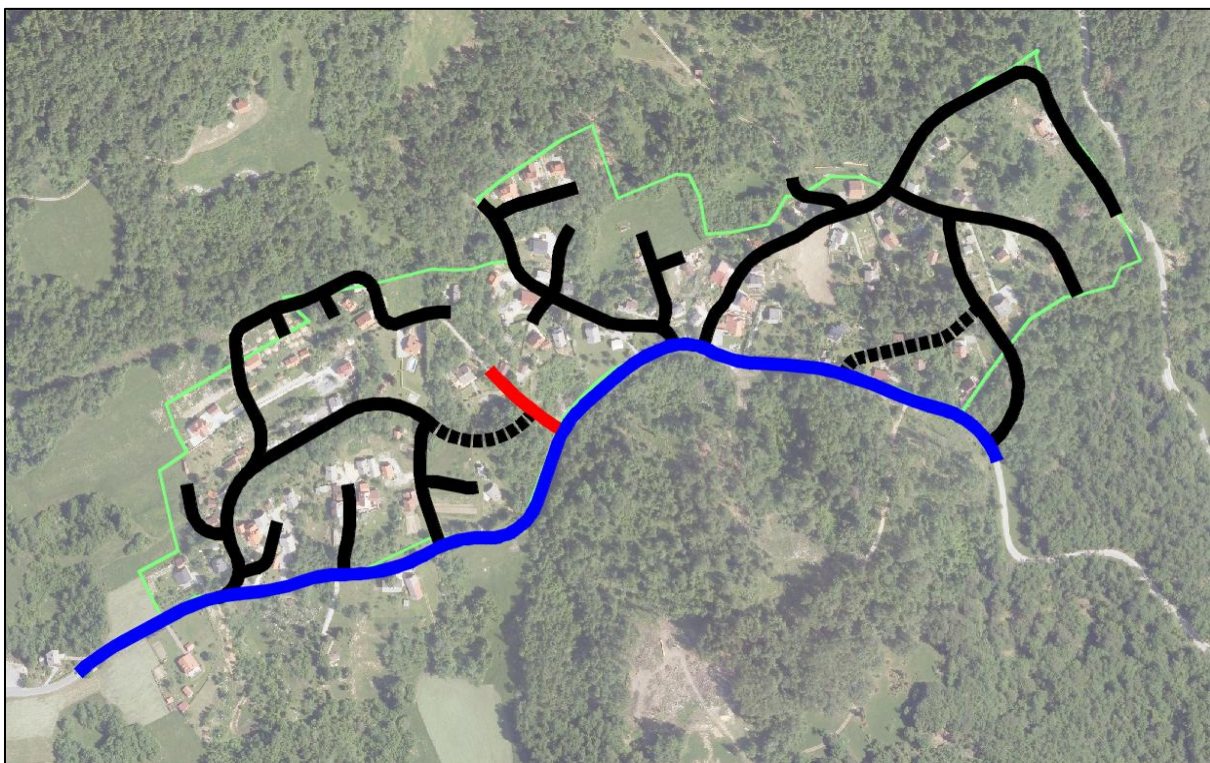
Os 1a v začetnem delu (gledano od križišča z lokalno cesto LC 065012) poteka v vzponu do skrajnega severozahodnega dela območja OPPN: HO10, kjer se trasa osi 1a izravna, v nadaljevanju pa v spustu zavije proti jugovzhodnemu delu območja. Na območju najbolj strmega spusta se os 1a prekine (osi 1a in 1b sicer ostaneta povezani, vendar pa vmesi del, zaradi neustreznih tehničnih elementov, ni kategoriziran kot javna cesta). Dolžina osi 1a je 464,0 m, sestavlja pa jo 10 krožnih lokov ($r = 25, 55, 40, 65, 15, 65, 140, 16, 12$ in 100 m) in 7 prem.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

Začetek osi 1a je v križišču z lokalno cesto LC 065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ in $r = 23$ m), zaključek pa je na območju parcel 1734/3, 1734/15 in 1734/20, s čimer je omogočen dostop do teh parcel. Na območju osi 1a se na cesto priključijo osi 2, 3, dve krajši osi 4a in 4b in os 5, ob tem pa je iz ceste, ki jo definira os 1a omogočen dostop do vseh parcel, ki ležijo neposredno ob cesti.

Na koncu predvidenega odseka osi 1a je predvideno obračališče.

6.2 OS 1b



Slika 8: OS 1b (obarvana rdeče)

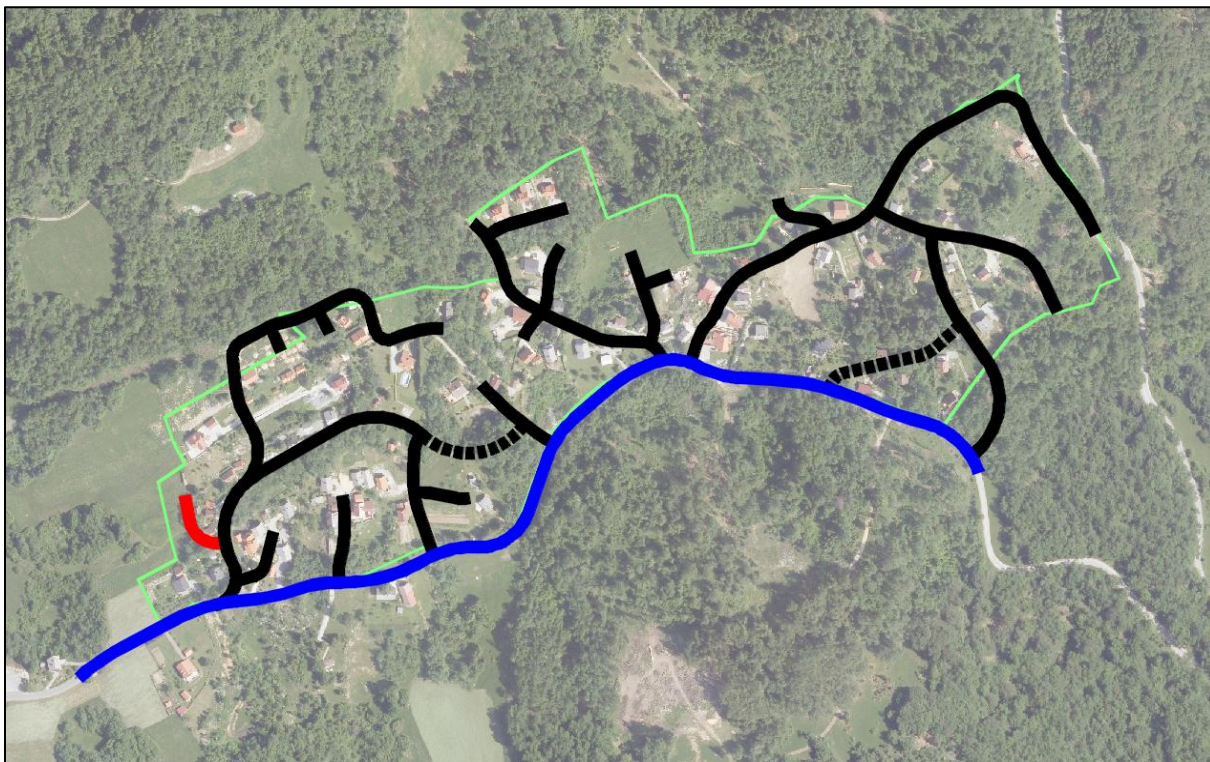
(Potek osi in teren)

Os 1b v položnem spustu poteka proti obstoječi lokalni cesti (gledano iz smeri konca osi 1a). Povezava med osjo 1a in 1b je zaradi strmega terena, ki onemogoča ustrezno vzdrževanje ceste, prekinjena. Dolžina osi 1b je 81,9 m, definira pa jo en krožni lok ($r = 250$ m).

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

Os 1b se priključuje neposredno na lokalno cesto LC 065012, in sicer v obliki priključka T oblike (zavijalna radija $r = 6$ m). Iz ceste, ki jo definira os 1b je omogočen dostop do parcel 1734/7, 1734/10 in 1734/16. Na območju osi 1b se na cesto priključuje tudi os 3.

6.3 OS 2



Slika 9: OS 2 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

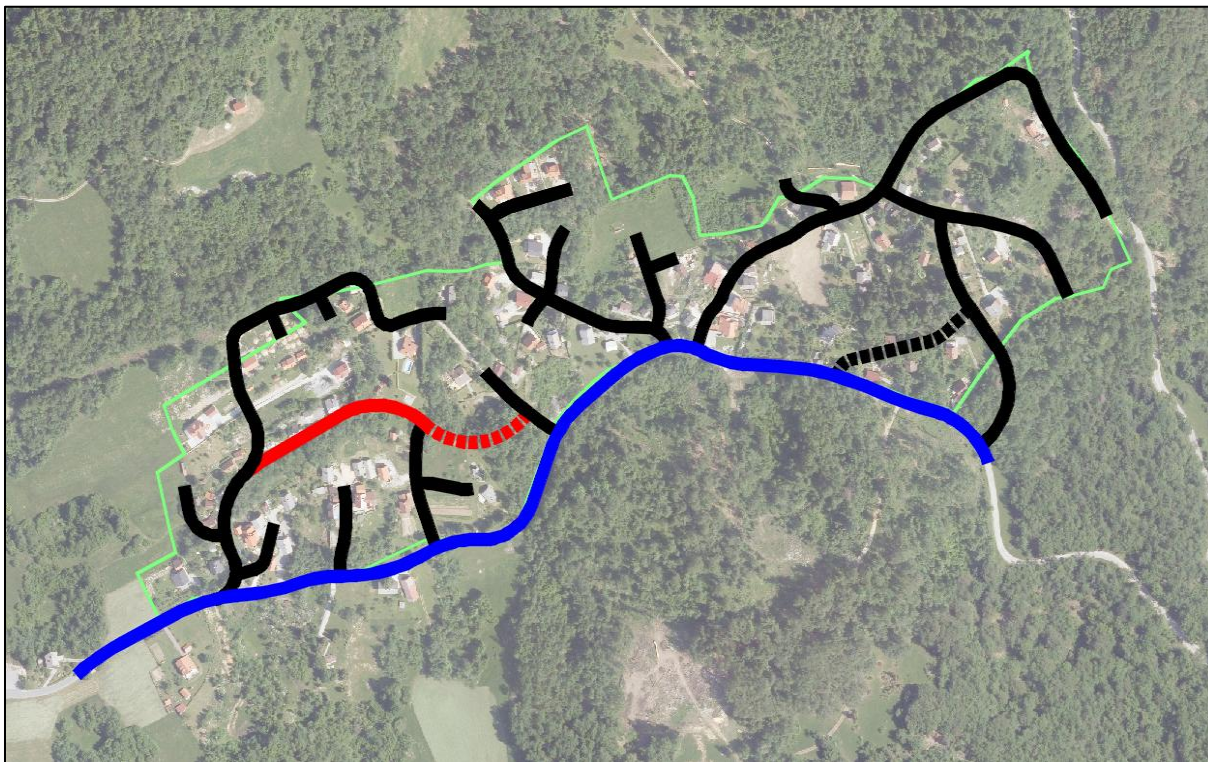
Os 2 predstavlja novi del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirana je na jugozahodnem delu obravnavanega območja (območje OPPN: HO10) in v rahlem vzponu poteka po mejah parcel 1676/1, 1676/5, 1663/2, 1664 in 1677/1 ter se zaključi na območju parcel 1678/1 in 1679. Dolžina osi 1 je 62,8 m, sestavljata pa jo krožni lok ($r = 30$ m) in prema.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 2 priključuje na os 1a (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.

Na koncu predvidenega odseka osi 2 je predvideno obračališče.

6.4 OS 3



Slika 10: OS 3 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

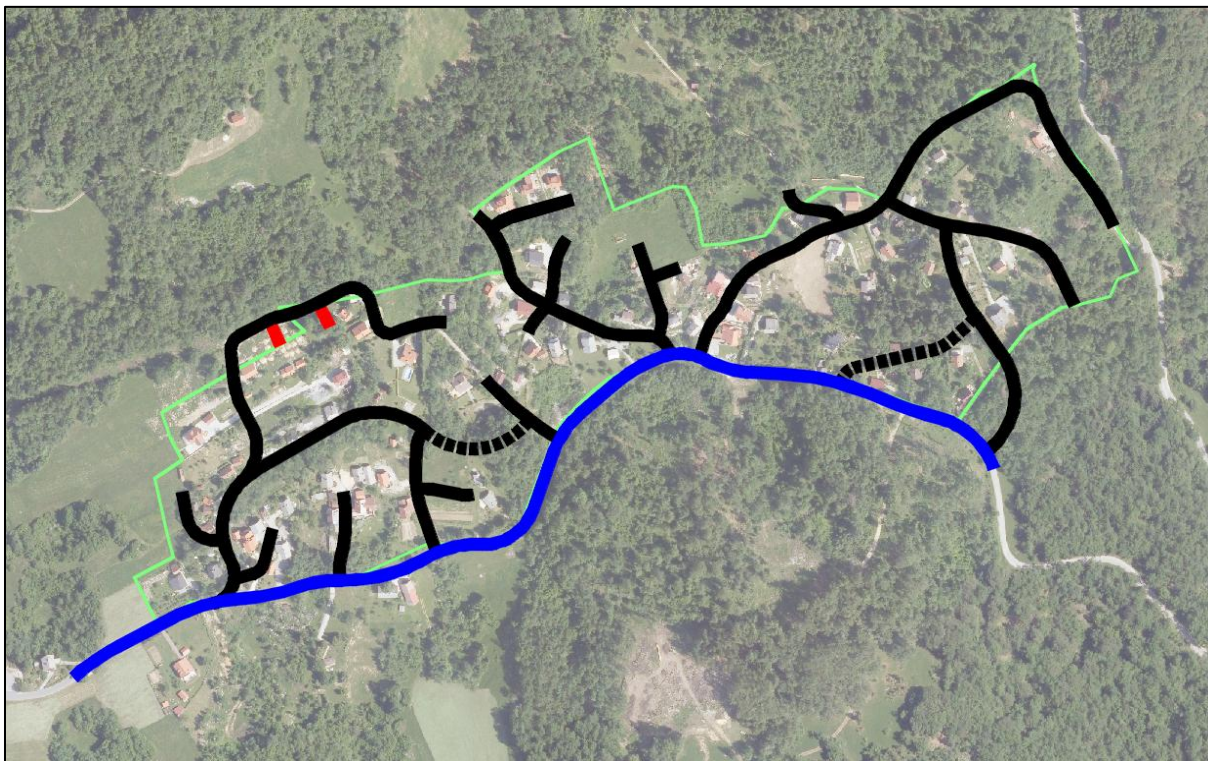
Os 3 predstavlja novi del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Namen osi 3 je zagotavljanje krožne povezave v spodnjem delu območja OPPN: HO10. V prvem delu poteka v rahlem vzponu (prva tretjina osi), nato pa v spustu nadaljuje proti križišču z osjo 1b. Os 3 poteka 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.

V fazi 1 se izvede prvi del osi 3, in sicer na delu med osjo 1a in osjo 7 (odsek je na zgornji sliki označen z rdečo neprekinjeno črto), nadaljevanje osi 3 do križišča z osjo 1b (rdeča prekinjena črta) pa je predvideno za fazo 2 in se po potrebi dogradi naknadno (dolgoročno načrtovanje).

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 3 priključi na os 1a (križišče V oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m), v zadnjem delu pa se priključi na os 1b (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m). Na območju parcele 1674/6 se na os 3 priključi tudi os 7. Cesta, ki jo definira os 3 omogoča dostop do parcel, preko katerih os 3 poteka, na območju križišča z osjo 7 pa je omogočen tudi dostop do parcele 1734/22.

6.5 OSI 4a in 4b



Slika 11: OSI 4a in 4b (obarvani rdeče)

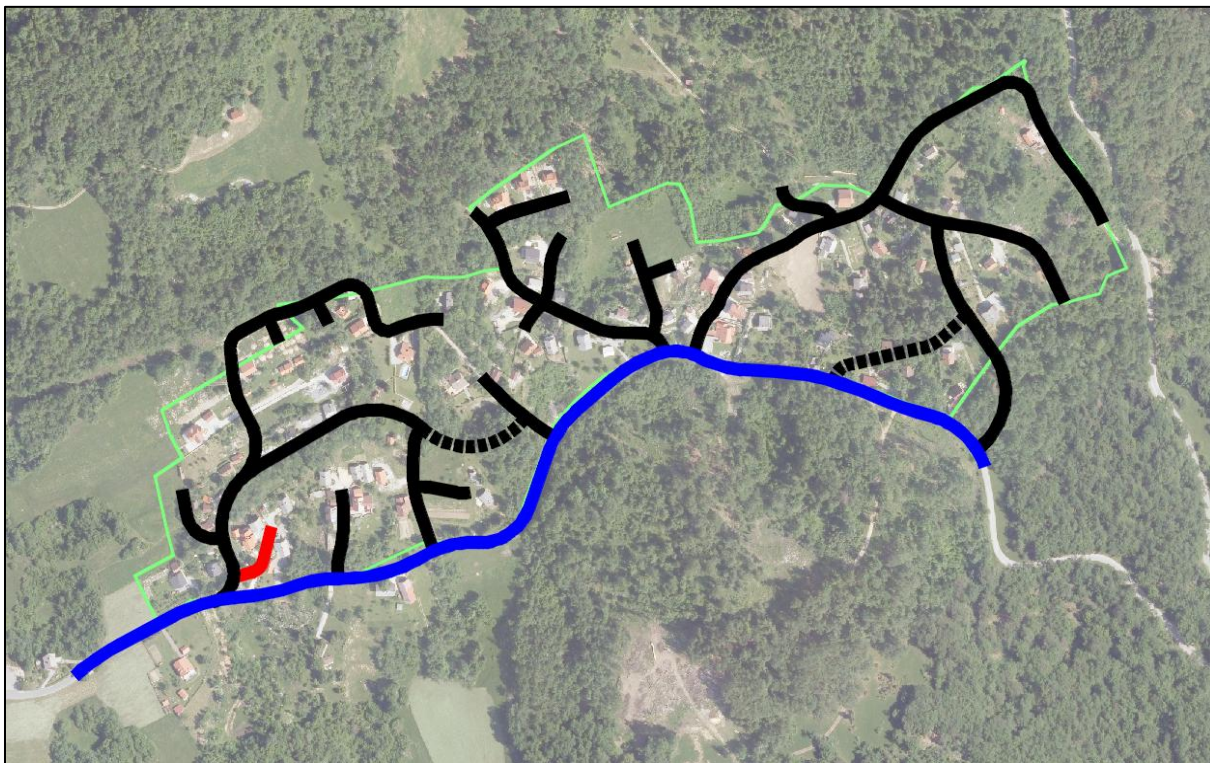
(Potek osi in teren)

Osi 4a in 4b 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 4a) oziroma preko parcele 1731/2 (os 4b). vzdolžni potek obeh osi je povsem ravninski. Dolžina osi 4a je 23,2 m, osi 4b pa 22,4 m. Obe osi sta definirani s po eno premo.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se osi 4a in 4b priključita na os 1a (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 4a omogoča dostop do parcel 1731/3, 1731/4, 1732,2 in 1732/3, cesta, ki jo definira os 4b pa omogoča dostop do parcel 1731/2 in 1732/1.

6.6 OS 5



Slika 12: OS 5 (obarvana rdeče)

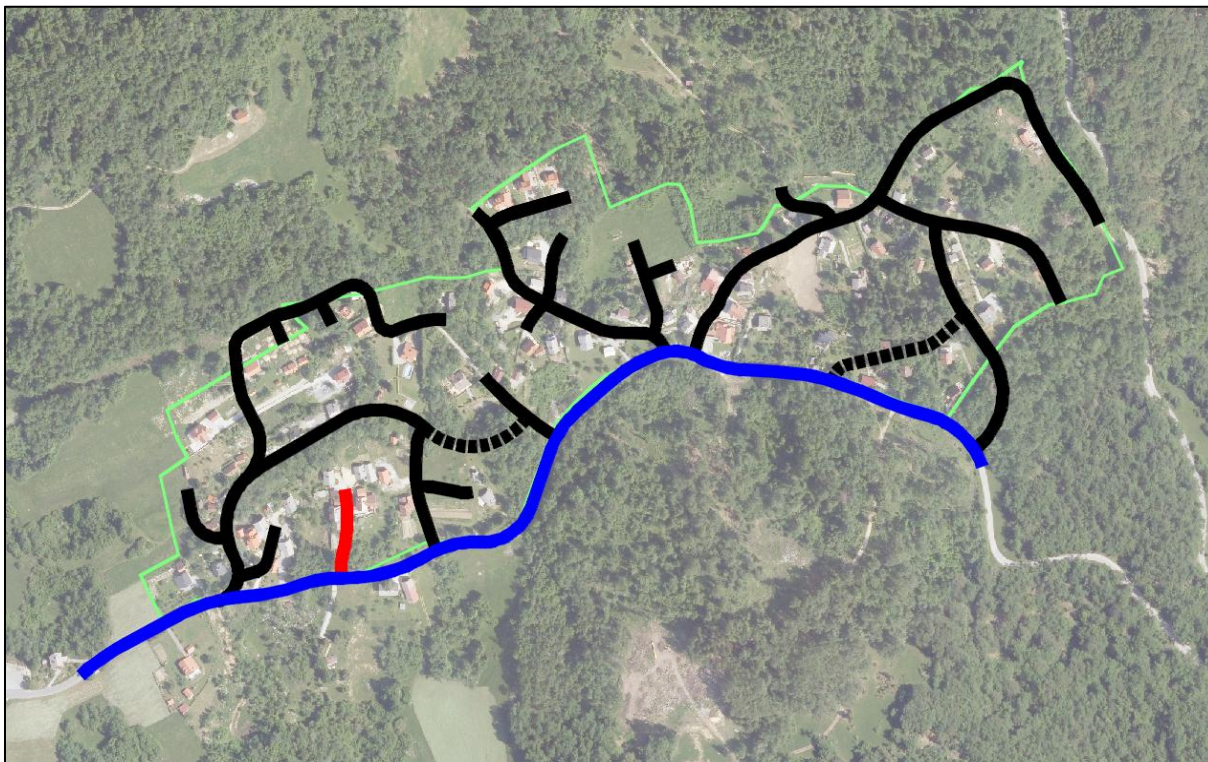
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 5 je v prvem delu dograjena na novo (gledano iz smeri osi 1a) v nadaljevanju pa poteka po trasi obstoječe ceste. Njen namen je zagotavljanje dostopa do parcel 1671/3, 1676/1 in 1676/2 (os ceste poteka preko parcel 1672/5 in 1676/1 do parcele 1676/2). Potek osi je precej ravninski. Dolžina osi 5 je 60 m, sestavljajo pa jo krožni lok ($r = 16$ m) in dve premi.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 5 priključuje neposredno na cesto, ki jo definira os 1a (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 5 omogoča dostop do parcel 1671/3, 1676/1, in 1676/2.

6.7 OS 6



Slika 13: OS 6 (obarvana rdeče)

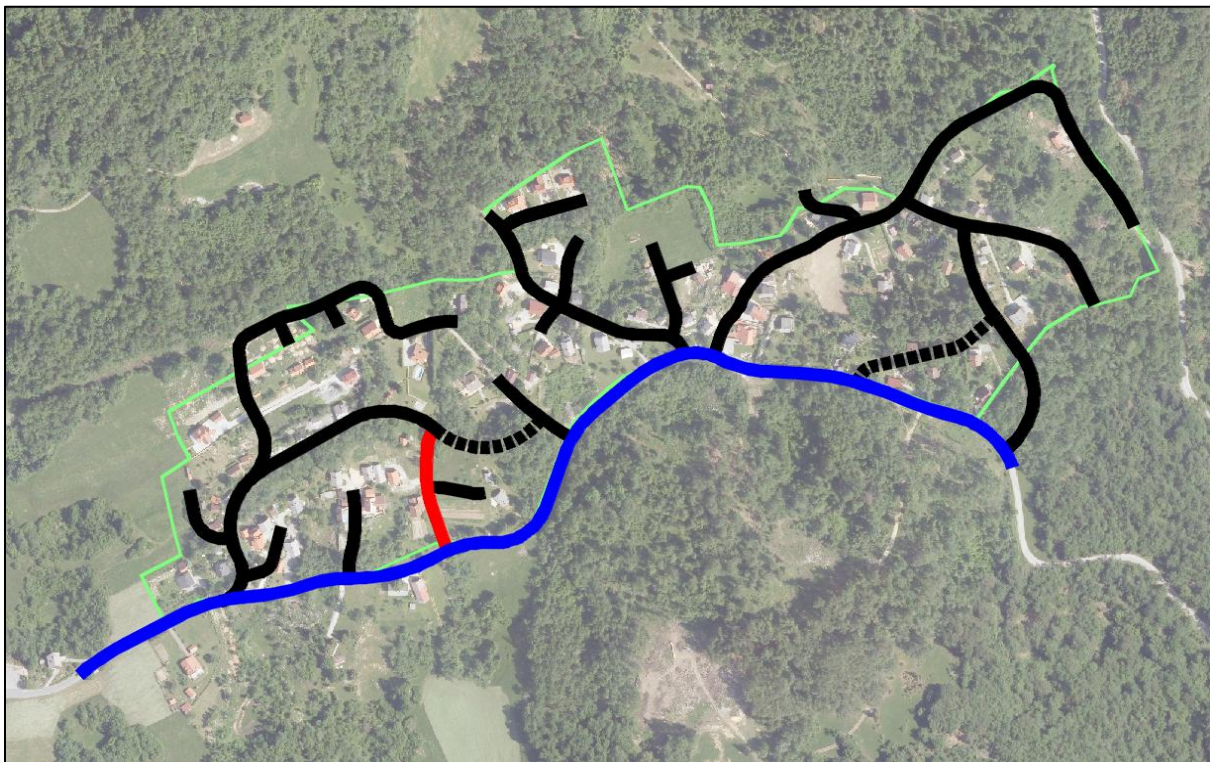
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 6 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 6 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 6 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 6 omogoča dostop do parcel 1671/1, 1671/2, 1676/3 in 1676/4.

6.8 OS 7



Slika 14: OS 7 (obarvana rdeče)

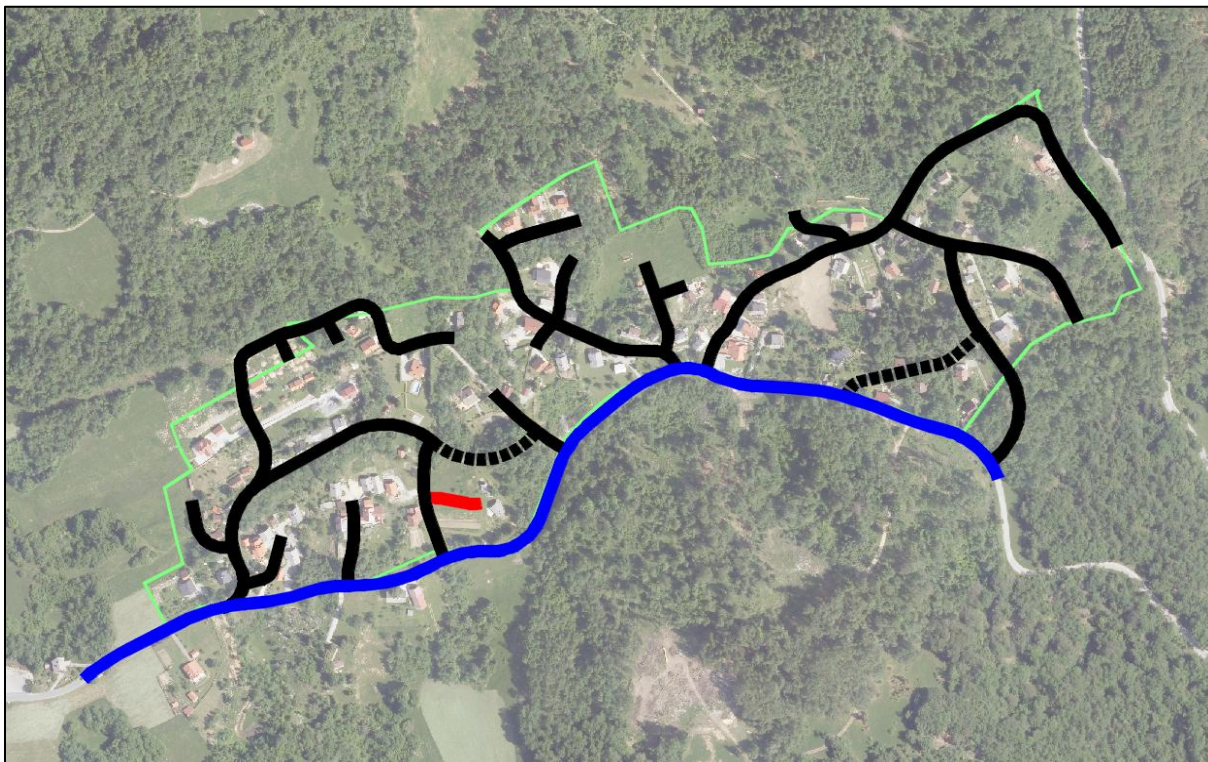
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 7 poteka po trasi obstoječe ceste in poteka po parcelah 1674/15 in 1674/6. Os 7 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 7 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 3 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m). Na meji parcel 1674/15 in 1674/6 se na os 7 priključi tudi os 8. Cesta, ki jo definira os 7 omogoča dostop do parcel 1674/2, 1674/7, 1674/8, 1674/11, 1674/12 in 1674/14.

6.9 OS 8



Slika 15: OS 8 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

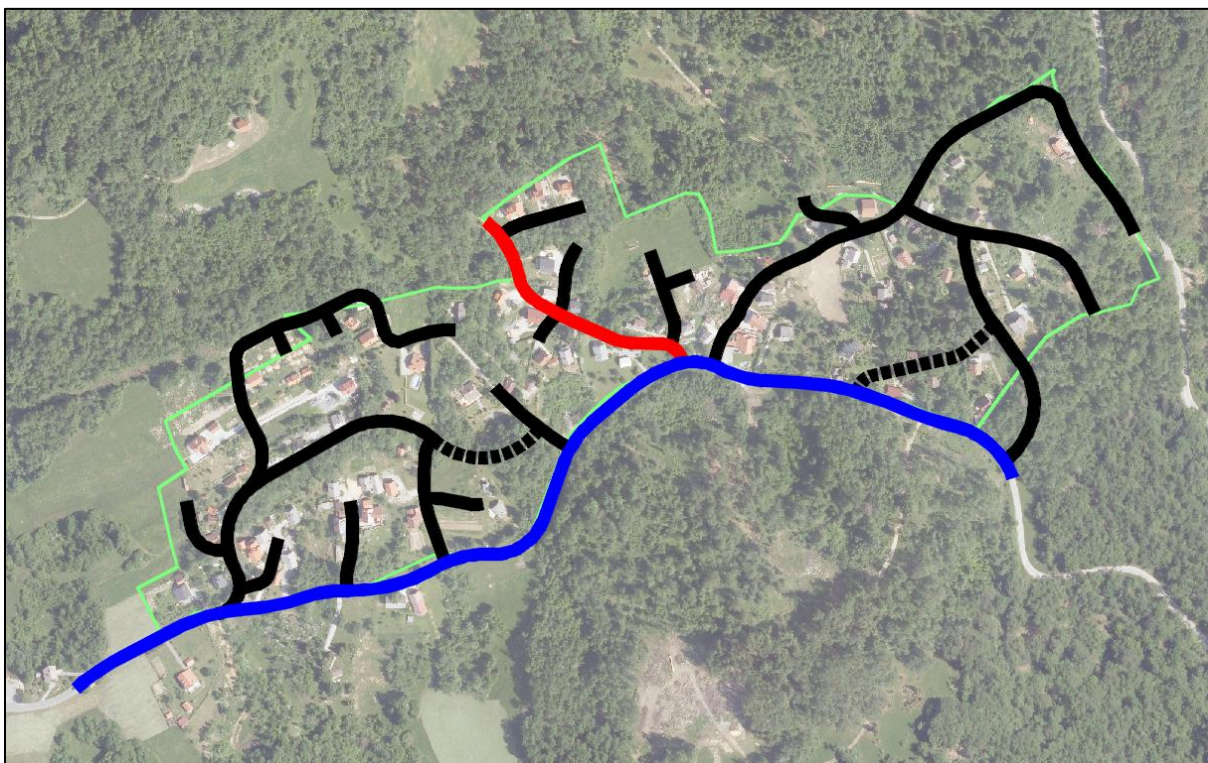
Os 8 predstavlja novozgrajeni del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirana je na južnem delu obravnavanega območja (območje OPPN: HO10), med cestama, ki ju definirata osi 3 in 7 ter lokalno cesto LC065012. Os 8 poteka v rahlem spustu po mejah parcel 1674/12 in 1674/14 ter se zaključi na območju parcele 1674/13. Dolžina osi 8 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 8 priključuje na os 7 (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 8 omogoča dostop do parcel 1674/12, 1674/13 in 1674/14.

Na koncu predvidene ceste je predvideno obračališče.

6.10 OS 9



Slika 16: OS 9 (obarvana rdeče)

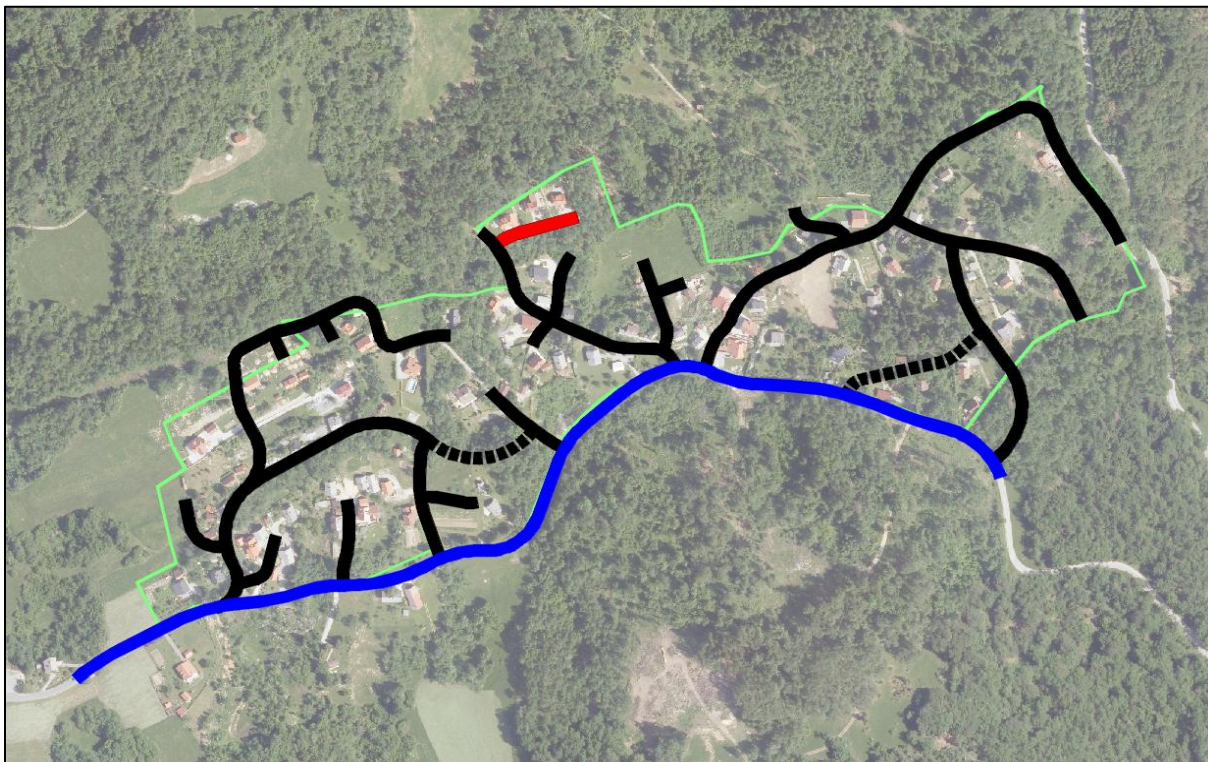
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 9 poteka po trasi obstoječe ceste, in sicer do meje območja OPPN. V začetnem delu, gledano iz smeri jugovzhodnega priključka proti severozahodnemu delu os 9 poteka v rahlem vzponu, trasa ceste pa se prilagodi značilnostim terena. Dolžina osi 9 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 9 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 10). V začetnem delu se na os 11 priključi os 12, v nadaljevanju pa tudi osi 10 in 11. Poleg omenjenih priključkov se na os 9 navežejo tudi dovozi do parcel, ki ležijo neposredno ob cesti, ki jo definira os 9 oziroma le-ta poteka preko njih.

6.11 OS 10



Slika 17: OS 10 (obarvana rdeče)

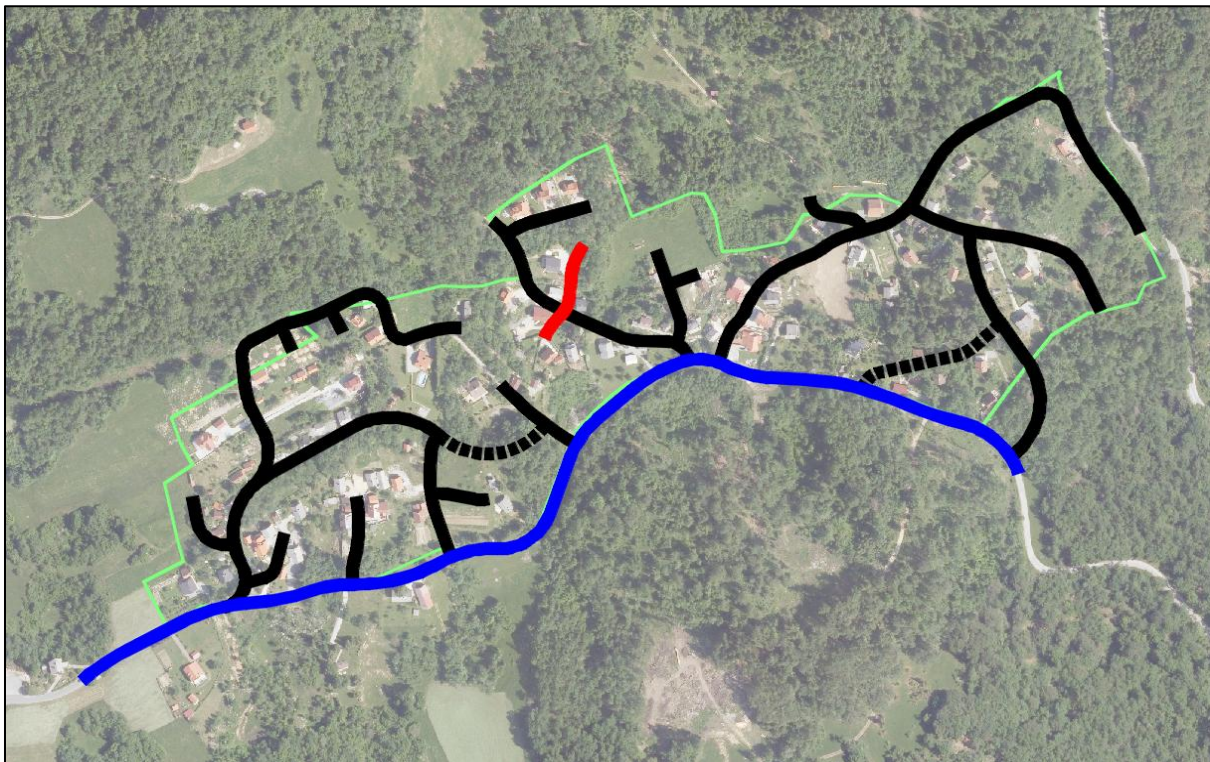
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 10 poteka po trasi obstoječe ceste in se konča na koncu parcele 1736/15, poleg tega pa poteka tudi preko parcel 1736/13 in 1736/14. Os 10 se od začetka (gledano od križišča z osjo 9) pa do konca na parceli 1736/15 precej spusti (dokaj strm spust). Dolžina osi je 75,4 m, sestavljena pa je iz krožnega loka ($r = 55$ m) in preme.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 10 priključi na cesto, ki jo definira 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 območju parcele 1736/15). Cesta, ki jo definira os 10 omogoča dostop do parcel 1736/11, 1736/13, 1736/14 in 1736/15.

6.12 OS 11



Slika 18: OS 11 (obarvana rdeče)

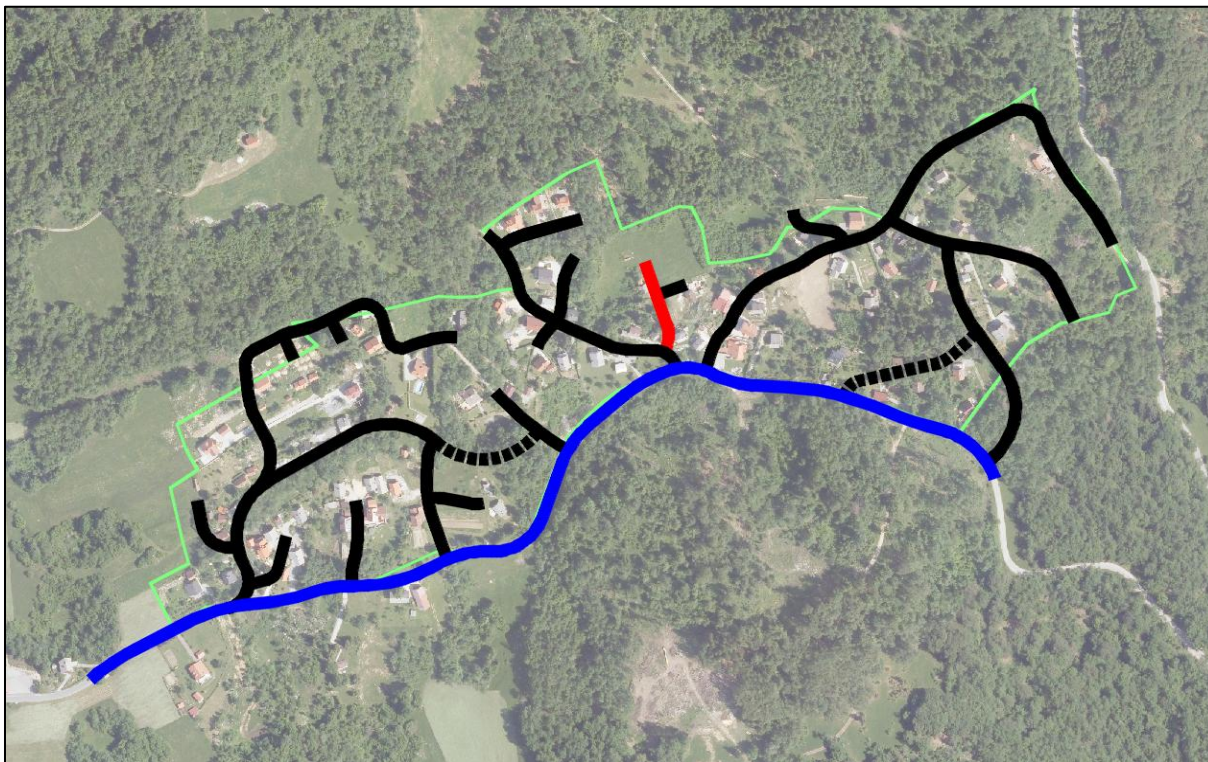
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 11 poteka po trasi obstoječe ceste, prečno na cesto, ki jo definira os 9. Potek trase je dokaj ravninski oziroma poteka v rahlem spustu proti parceli 1736/2. Cesta, ki jo definira os 11 poteka po meji parcel 1734/5, 1734/9 in 1734/10 na eni ter 1734/11, 1734/17, 1736/4, 1736/10 in 1736/2 na drugi strani. Dolžina osi je 88,6 m, sestavljena pa je iz treh krožnih lokov ($r = 40, 30$ in 60 m) in dveh prem.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

Cesta, ki jo definira os 11 se v svojem srednjem delu križa s cesto, ki jo definira os 9 (štirikrako križišče 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 parceli 1736/2 (severni krak). Cesta, ki jo definira os 11 omogoča dostop do parcel 1734/5, 1734/6, 1734/10, 1734/11, 1734/11, 1736/2, 1736/4 in 1736/10.

6.13 OS 12



Slika 19: OS 12 (obarvana rdeče)

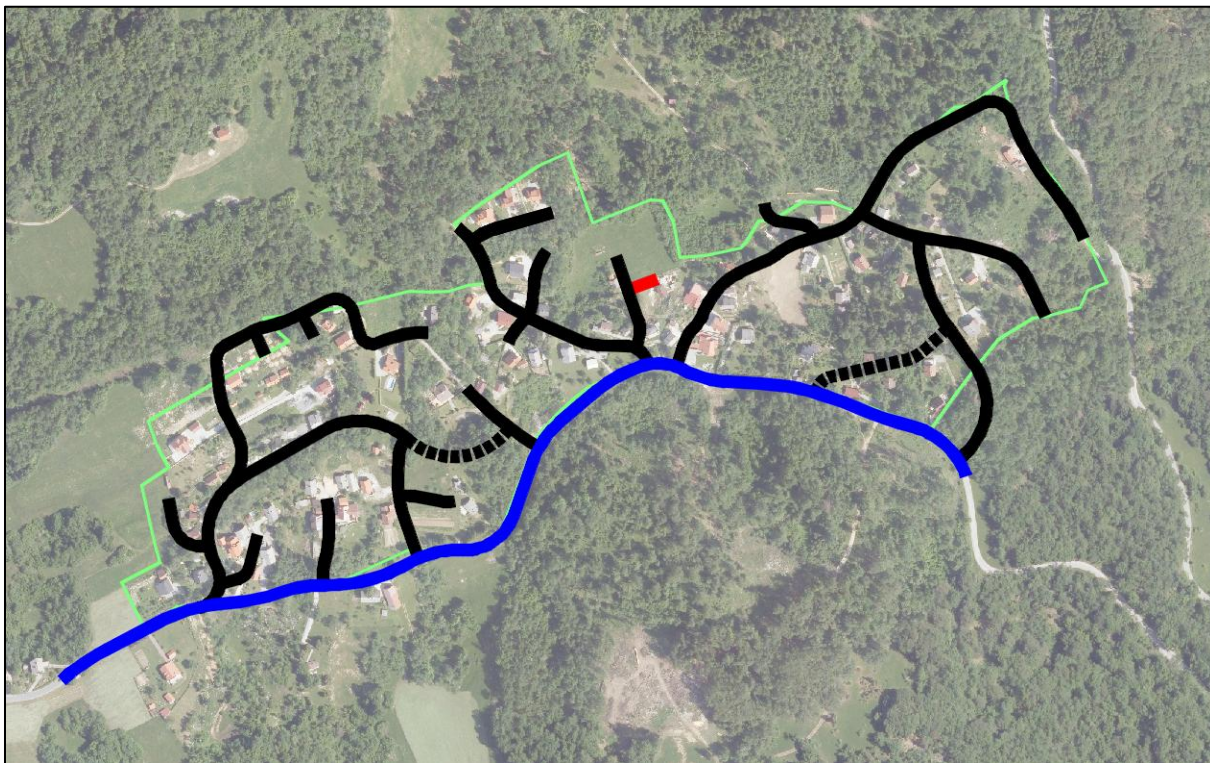
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 12 poteka po trasi obstoječe ceste, v zadnjem delu pa se del ceste dogradi (podaljšanje obstoječe ceste glede na izvedeno parcelacijo na območju parcel 1735/7 in 1735/9). Os 12 se od začetka (gledano od križišča z osjo 9) 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 12 priključi na cesto, ki jo definira os 9 (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 12 se v zadnjem delu priključi tudi os 13. Cesta, ki jo definira os 12 omogoča dostop do parcel 1735/2, 1735/3, 1735/5, 1735/7 in 1735/9.

6.14 OS 13



Slika 20: OS 13 (obarvana rdeče)

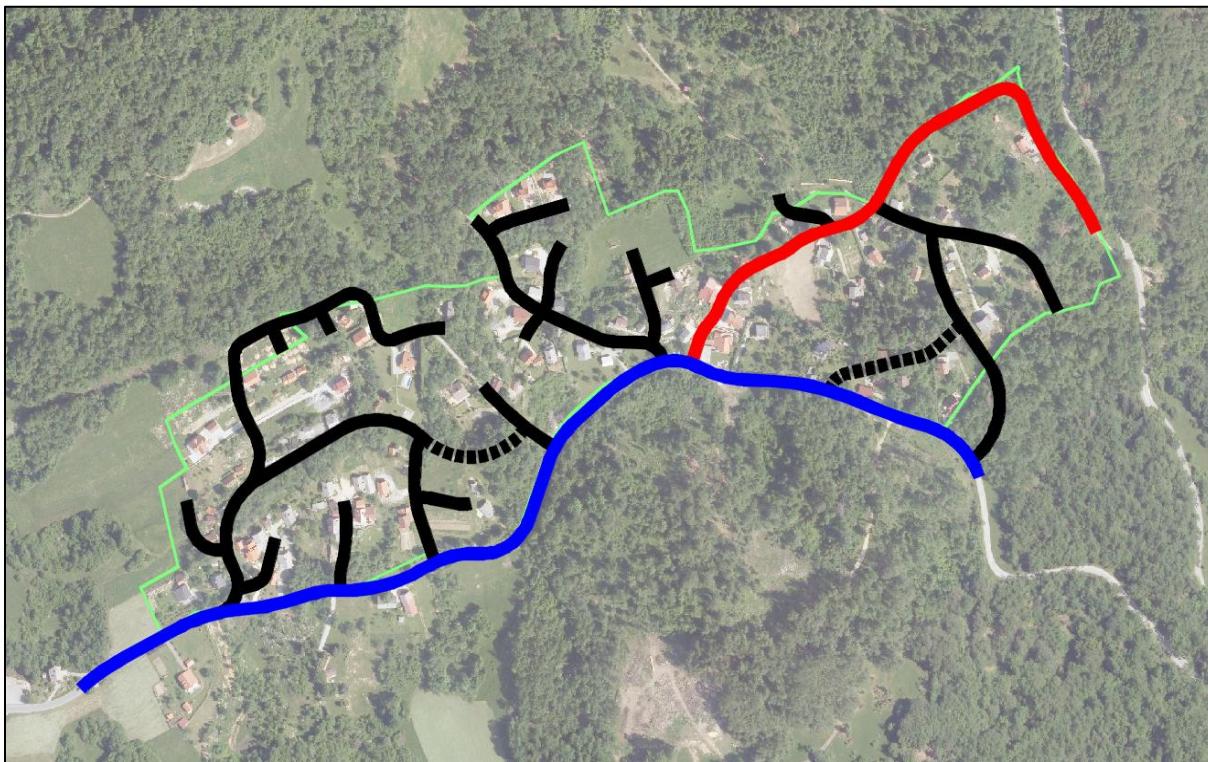
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 13 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 13 se od začetka (gledano od križišča z osjo 12) 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 13 priključi na cesto, ki jo definira os 12 (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 13 omogoča dostop do parcel 1735/5 in 1735/7.

6.15 OS 14



Slika 21: OS 14 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

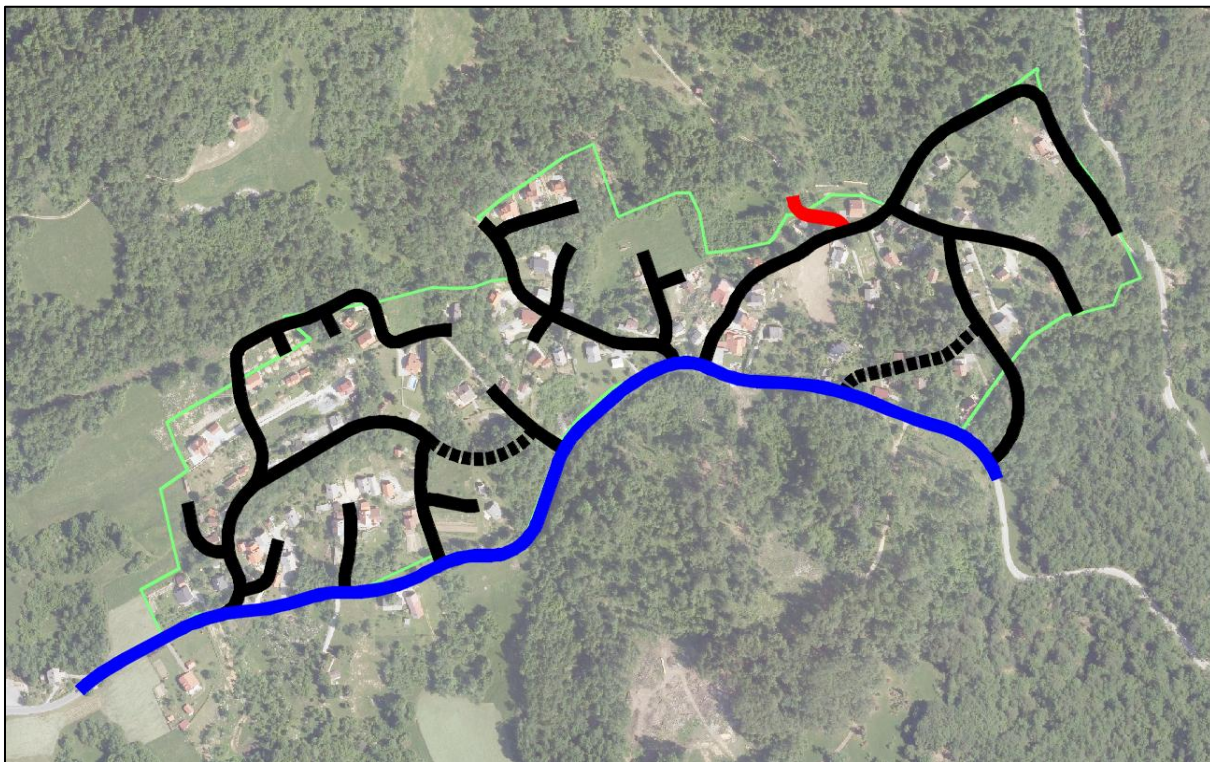
Cesta, ki jo definira os 14 v večjem delu poteka po trasi obstoječe ceste, in sicer po celotnem zgornjem (severnem) robu območja OPPN: HO11, na vzhodnem delu pa se zaključi na parceli št. 1749/76. Os 14 se, z izjemo manjšega vzpona v zadnji tretjini trase, v večjem delu trase spušča (gledano iz smeri zahodnega priključka na lokalno cesto proti vzhodnemu delu). Dolžina osi je 523,5 m, sestavljena pa je iz desetih krožnih lokov ($r = 38, 40, 65, 80, 60, 55, 83, 22, 129$ in 190 m) in štirih prem.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu (na jugozahodnem robu območja OPPN: HO11 se os 14 priključi na obstoječo lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6$ m). V srednjem delu se na os 14 priključi os 15, v nadaljevanju pa tudi os 16. Poleg omenjenih priključkov se na os 14 navežejo tudi dovozi do parcel, ki ležijo neposredno ob cesti, ki jo definira os 14 oziroma le-ta poteka preko njih.

Na koncu predvidene ceste je predvideno obračališče.

6.16 OS 15



Slika 22: OS 15 (obarvana rdeče)

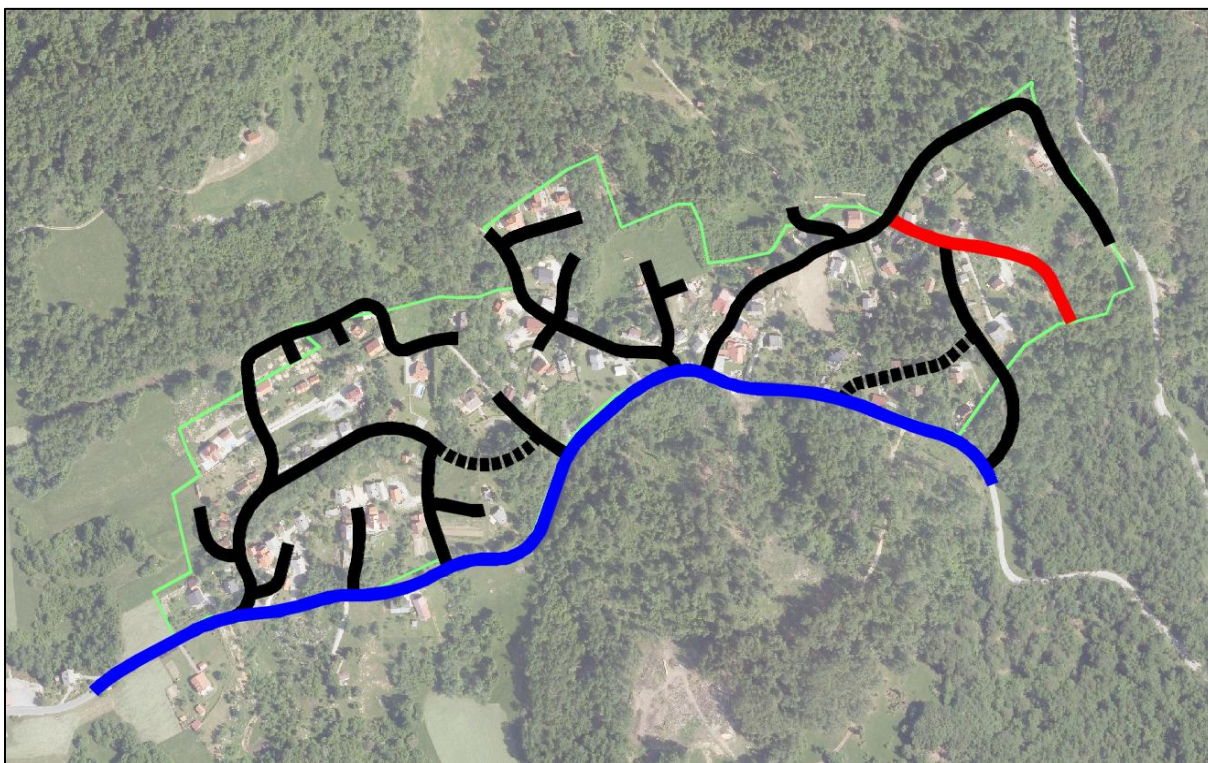
(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira os 15 poteka po trasi obstoječe ceste, prečno na cesto, ki jo definira os 14. 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 15 se v svojem začetnem delu križa s cesto, ki jo definira os 14 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 5$ in 6 m), zaključuje pa se na parceli št. 1749/26 oziroma na meji območja OPPN. Cesta, ki jo definira os 15 omogoča dostop do parcel št. 1749/18 in 1749/40.

6.17 OS 16



Slika 23: OS 16 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

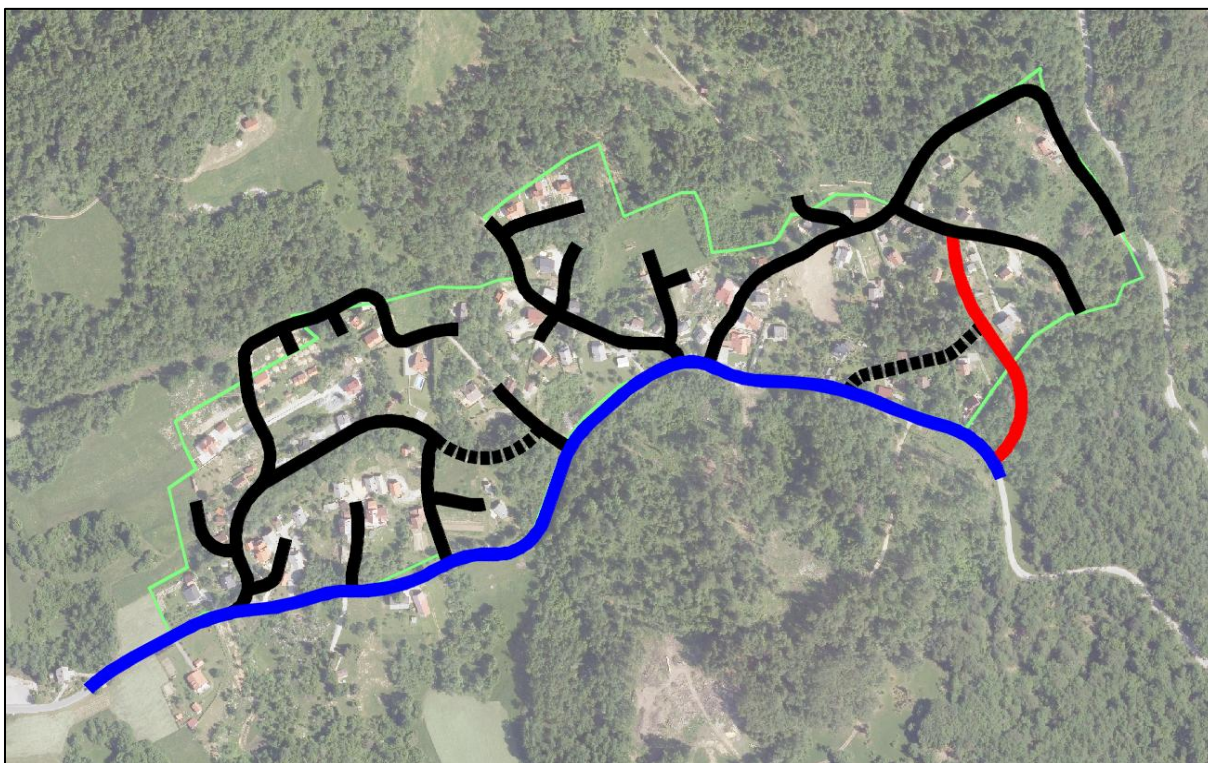
Cesta, ki jo definira os 16 poteka po trasi obstoječe ceste, v zadnjem delu pa se del ceste dogradi (podaljšanje obstoječe ceste). Os 16 se od začetka (gledano od križišča z osjo 14) pa do konca na meji parcel 1749/76 in 1749/77 konstantno spušča. Dolžina osi je 196 m, sestavljena pa je iz treh krožnih lokov ($r = 180, 235$ in 40 m) in ene preme.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

V začetnem delu se os 16 priključi na cesto, ki jo definira os 14 (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 16 se poleg dovozov do obstoječih parcel priključi tudi cest, ki jo definira os 17. Cesta, ki jo definira os 16 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.

6.18 OS 17



Slika 24: OS 17 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

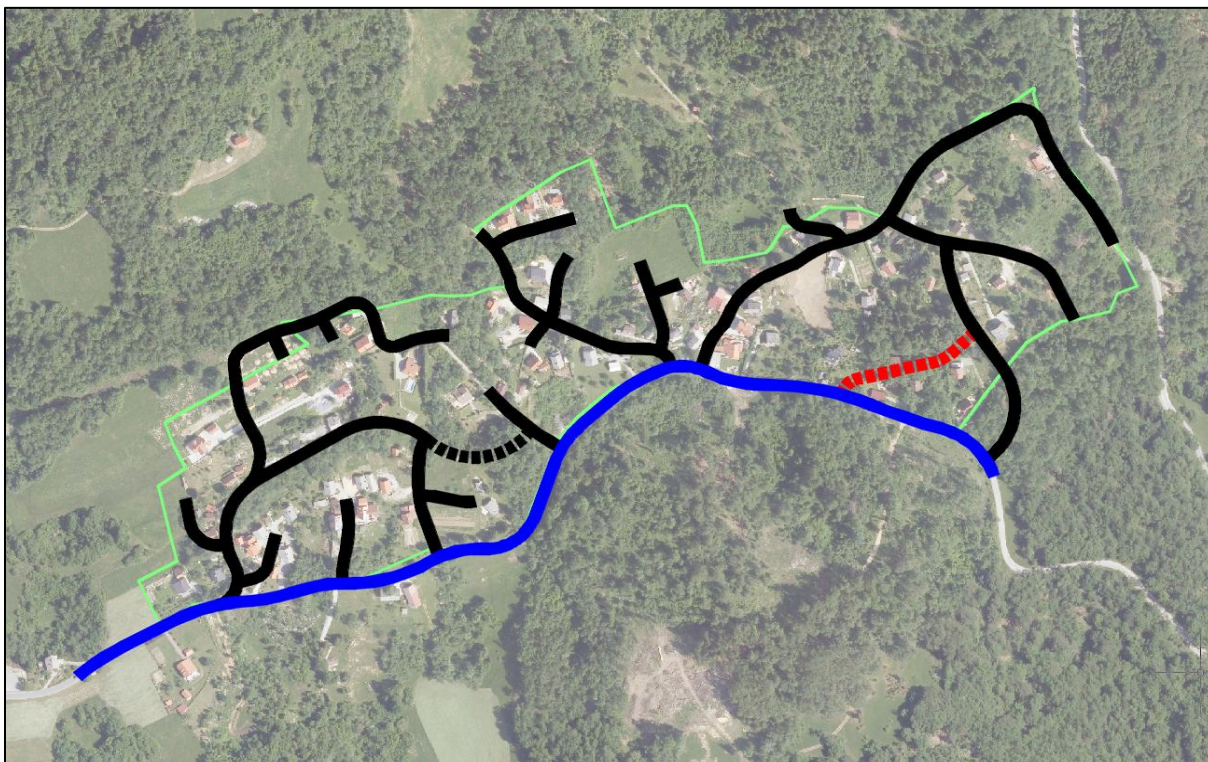
Os 17 predstavlja novozgrajeni del cestnega omrežja, saj v obstoječem stanju cesta v tem delu ni izvedena. Pozicionirana je na skrajnem jugovzhodnem delu obravnavanega območja (območje OPPN: HO11, v določenem delu pa to območje tudi zapusti), med cestama, ki ju definirata osi 16 in 18 ter lokalno cesto LC065012. Os 17 se od začetka, gledano od križišča z obstoječo lokalno cesto pa do konca v križišču z osjo 16 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 17 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 16 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m). Na os 17 se poleg dovozov do obstoječih parcel priključi tudi cest, ki jo definira os 18.

6.19 OS 18

Cesta, ki jo definira os 18 (na spodnji sliki označena z rdečo prekinjeno črto) je predvidena v 2. fazi, ki se lahko po potrebi izvede kasneje (dolgoročno načrtovanje).



Slika 25: OS 20 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

Os 18 predstavlja novozgrajeni 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 17 ter lokalno cesto LC065012. Os 18 se od začetka, gledano od križišča z obstoječo lokalno cesto pa do konca v križišču z osjo 17 konstantno spušča. Dolžina osi je 134,4 m, sestavljena pa je iz dveh krožnih lokov ($r = 18$ m in 40 m) in dveh prem.

(Križišča, priključki in dostopi do parcel)

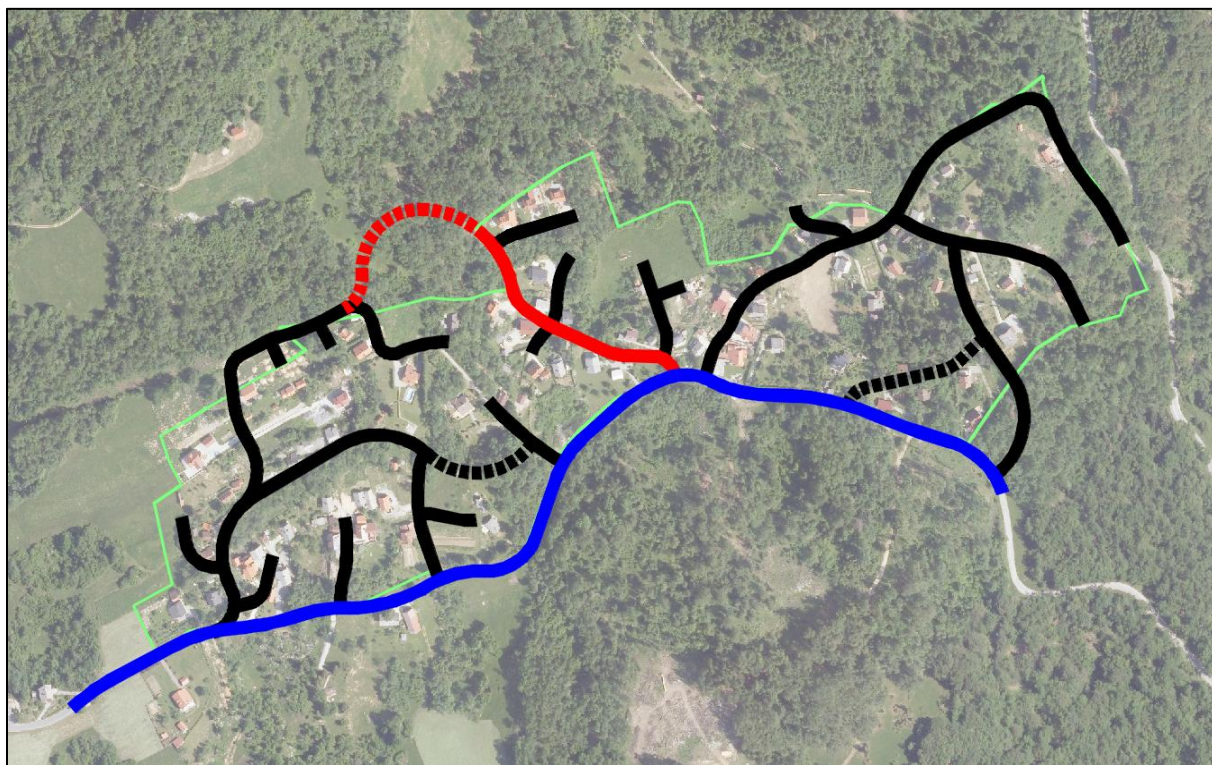
V začetnem delu se os 18 priključi na obstoječo lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m), v severnem delu pa se naveže na cesto, ki jo definira os 17 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m). Cesta, ki jo definira os 18 omogoča dostop do parcel 1749/36 in 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 9 podaljša preko meje OPPN in se v nadaljevanju priključi na cesto, ki jo definira os 1a. Zasnova ostalih osi oziroma cestnih povezav je v variantni rešitvi 2 popolnoma enaka kot v variantni rešitvi 1. Spremembe, ki so posledica podaljšanja osi 9 so predstavljene v nadaljevanju:

7.1 OS 9

Dodatna severna povezava (na spodnji sliki označena z rdečo prekinjeno črto) je predvidena v 2. fazi, ki se lahko po potrebi izvede kasneje (dolgoročno načrtovanje).



Slika 26: Spremenjena OS 9 (obarvana rdeče)

(Potek osi in teren)

Cesta, ki jo definira spremenjena os 9 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 9 poveže s cesto, ki jo definira os 1a, 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 9 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 9 izven območja OPPN: HO10 poteka po robu vrtače). Dolžina osi 9 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)

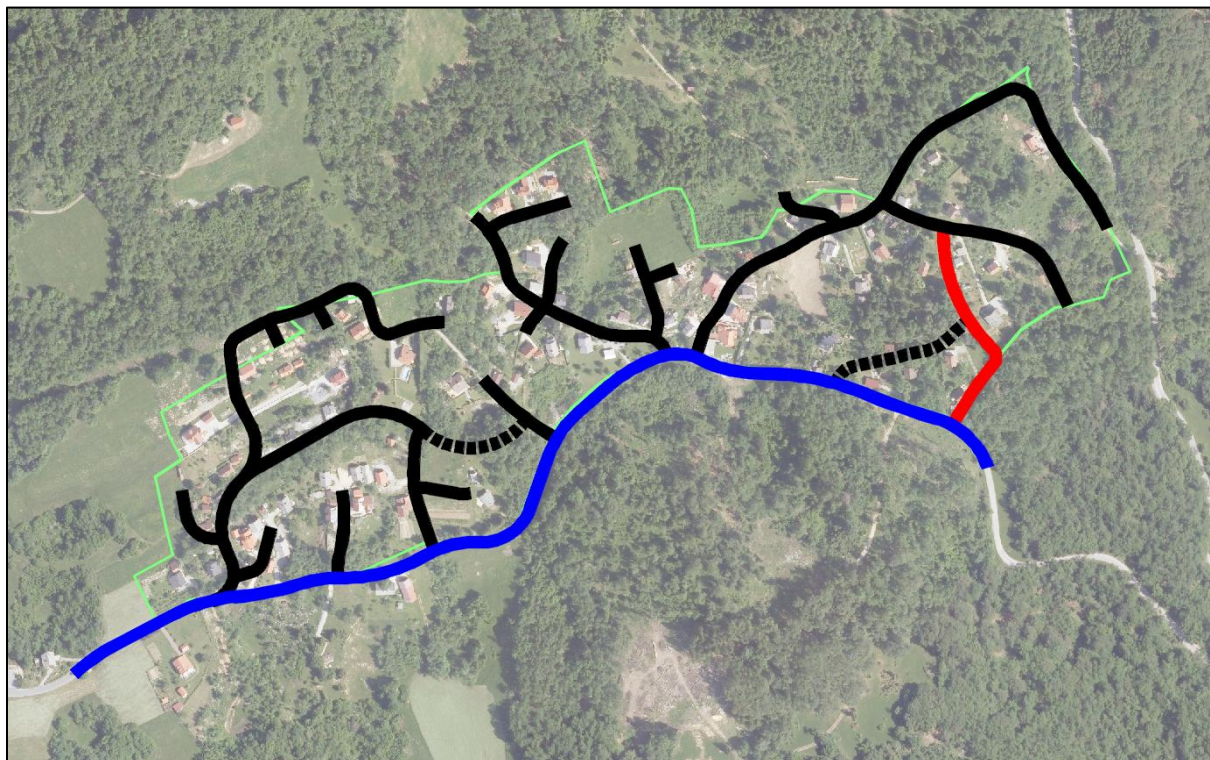
V začetnem delu (na skrajnem jugovzhodnem robu območja OPPN: HO10) se os 9 priključi na obstoječo lokalno cesto LC065012 (križišče T oblike z zavijalnimi radiji $r = 6\text{ m}$), na severnem delu pa se naveže na cesto, ki jo definira os 1a (križišče V oblike s sredinskim zavijalnimi radiji $r = 6\text{ m}$). V začetnem delu se na os 9 priključi os 12, v nadaljevanju pa tudi osi 10 in 11. Poleg omenjenih priključkov se na os 9 navežejo tudi dovozi do parcel, ki ležijo neposredno ob cesti, ki jo definira os 9 oziroma le-ta poteka preko njih.

8. VARIANTNA REŠITEV 3 (ZNOTRAJ OBMOČJA OPPN)

VARIANTNA REŠITEV 3 se od variantne rešitve 1 razlikuje na enem odseku, s čimer se zagotovi, da predvidene cestne povezave ne potekajo izven območja OPPN. V variantni rešitvi 3 je edina sprememba v primerjavi z variantno rešitvijo 1 predvidena na skrajnem vzhodnem delu območja, kjer se spremeni potek osi 17 (spremembe samo v prvem delu osi 17). Zasnova ostalih osi oziroma cestnih povezav je v variantni rešitvi 3 popolnoma enaka kot v variantni rešitvi 1.

Sprememba poteka osi 17 v variantni rešitvi 3 je predstavljena v nadaljevanju:

8.1 OS 17



Slika 27: Spremenjena OS 17 (obarvana rdeče)



(Potek osi in teren)

Sprememba poteka osi 17 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 17 se od začetka, gledano od križišča z obstoječo lokalno cesto, pa do konca v križišču z osjo 16 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 17 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 16 (križišče T oblike z zavijalnimi radijem $r = 6$ m). Na os 17 se poleg dovozov do obstoječih parcel priključi tudi cest, ki jo definira os 18.

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 med priključkom osi 1b in osi 9 na lokalno cesto LC 065012. Avtobusno postajališče v smeri Zdenske vasi je umeščeno ob parceli št. 1734/7 in 1734/8, avtobusno postajališče v smeri proti Krki pa ob parcelo št. 1770/2.

Tehnične lastnosti postajališč:

Avtobusno postajališče v smeri Zdenska vas:

- Dolžina postajališča: 15 m
- Širina postajališča: 3 m
- Uvozni radiji: R1:R2 = 60m : 40m
- Izvozni radiji: R1:R2 = 20m : 40m

Avtobusno postajališče v smeri Krke:

- Dolžina postajališča: 15 m
- Širina postajališča: 3 m
- Uvozni radiji: 60m : 40m
- 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 opremljajo z nadstrešnicami ter ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo. Na območju avtobusnih postajališč se uredijo tudi hodniki za pešce širine 1,5m ter prehod za pešce preko lokalne ceste LC 065012 (med obema postajališčema).

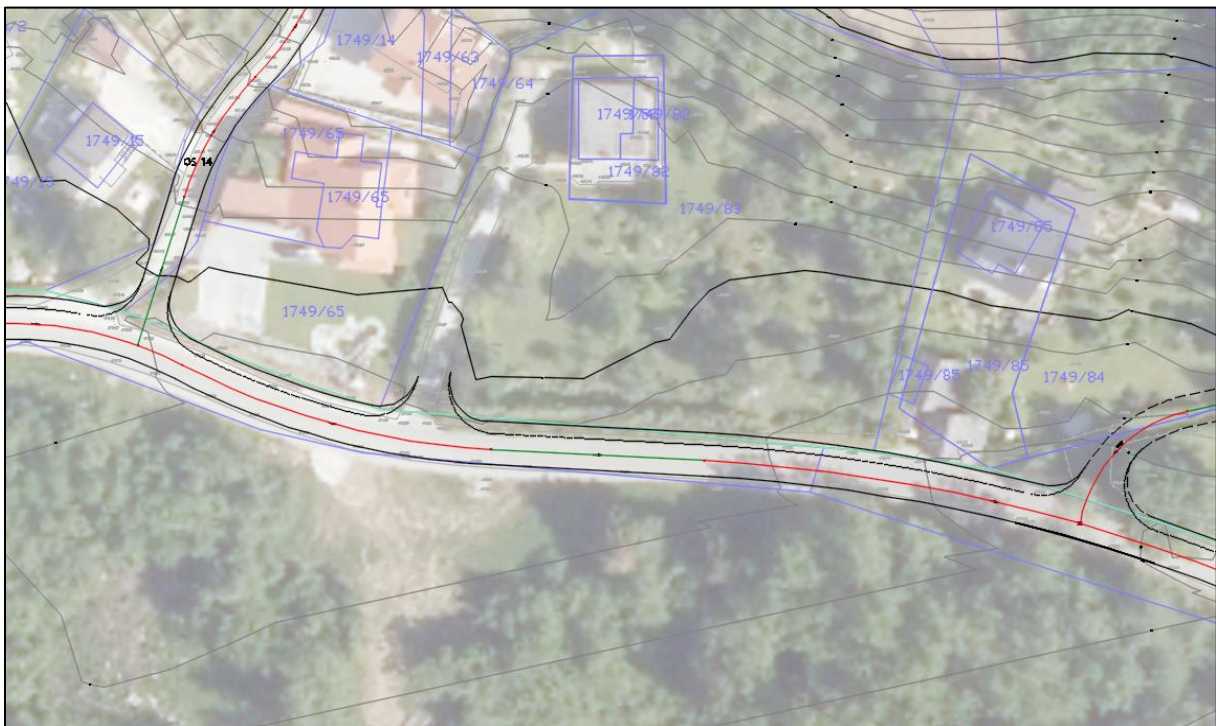


Slika 28: Avtobusni postajališči na območju obravnave

10. UREDITEV PEŠ PROMETA OB LOKALNI CESTI LC 065012

Na območju predvidenih avtobusnih postajališč se peš promet uredi z izgradnjo hodnika za pešce, in sicer med priključkoma osi 1b in 9 na lokalno cesto LC 065012 (ob severnem robu lokalne ceste LC 065012), na južnem robu lokalne ceste LC 065012 pa se hodnik za pešce uredi na območju avtobusnega postajališča. Širina predvidenih hodnikov za pešce je 1,5m.

Vzdolž lokalne ceste LC 065012 se ob celotnem obravnavanem območju OPPN HO10 in OPPN HO11 (razen na delu, kjer so urejeni hodniki za pešce) uredi enostranski pas za pešce na vozišču. Pas za pešce se umesti ob severnem delu lokalne ceste LC 065012 in je od vozišča ločen z ustrezno horizontalno signalizacijo. Širina pasu za pešce je vzdolž celotnega obravnavanega območja enaka in znaša 1,5m.



Slika 29: Pas za pešce ob severnem delu lokalne ceste LC 065012



11. STALIŠČA DO PRIPOMB IZ JAVNE RAZPRAVE

1.

Povzetek pripombe:

- a) Lastnik parcele št. 1678/8 ne soglaša z združevanjem dovoza s sosednjo parcelo, saj je vmes višinska razlika.
- b) Obliko zahodnega križišča na obstoječi lokalni cesti vas Hočevje – Krka je treba popraviti, saj je zavoj proti vzhodu preoster.
- c) Pripomba se nanaša na lokacijo avtobusnega postajališča. Na prvotno predlaganem mestu je cesta v strmem naklonu in zaradi ovinka nepregledna. Predlaga lokacijo postajališča pri parceli 1734/7.

Stališče:

Pripomba se upošteva.

- a) Dovozna cesta med parcelama 1733/2 in 1678/8 se ne izvede. Parceli imata vsak svoj uvoz z javne ceste.
- b) Končna rešitev križišča je taka, da se poveča radij zavijanja iz naselja v smeri proti vzhodu (Krka).
- c) Prvotni predlog skupnega postajališča za stari in novi del vasi se umakne. Predvideni sta dve postajališči. V območju novega dela vasi se uredi postajališče pri parceli 1734/7.

2.

Povzetek pripombe:

Predlaga, da je širina ceste skupaj z bankino široka 4,00 m. Zahteva tudi, da se poseg na zasebno zemljišče naredi enako na obe strani ceste po 2 m. Je lastnik parcel št. 1734/2 in 1734/17.

Stališče:

Pripomba se ne upošteva. Ker hočemo izvesti cesto, ki bo kategorizirana kot javna cesta, mora imeti dimenzije, kot jih določa pravilnik o projektiranju cest. Torej vozišče 4,00 m, bankino 2x 0,50 m, skupaj 5,00 m. Prav tako se ne upošteva zahteve po enakem posegu na parcele. V danem primeru to ni mogoče, ker ima cestna parcela drugačno, nepravilno obliko, kot pa obstoječa cesta in tudi nova, razširjena cesta. Poleg tega so parcelne meje sestavljene iz ravnih lomljenih črt, cesta pa poteka v krivini, zato ne more enako posegati na vsako stran sosednjih parcel.

3.

Povzetek pripombe:

- a) Zahodno križišče v naselju naj se ohrani obstoječe.
- b) Cesta pri Pinkiju, ki ima preveč strm potek, se ohrani.
- c) Avtobusna postaja se prestavi v središče novega naselja, v starem delu vasi se izvede drugo postajališče.
- d) Nova obvozna cesta severno od vasi ni potrebna.

Stališče:

Pripomba se delno upošteva.

- a) Končna rešitev zahodnega križišča je taka, da se poveča radij zavijanja iz naselja v smeri proti vzhodu (Krka).
- b) Strma cesta pri Pinkiju sicer ostane obstoječa, zaradi neustreznih tehničnih elementov pa ne more biti kategorizirana kot javna cesta.



- c) Prvotni predlog skupnega postajališča za stari in novi del vasi se umakne. Predvideni sta dve postajališči. V območju novega dela vasi se uredi postajališče pri parceli 1734/7.
- d) Obvozna cesta severno od naselja bo prikazana kot 2. faza.

4.

Povzetek pripombe:

- a) Meni, da je severna obvozna cesta nepotrebna.
- b) Ohrani naj se obstoječe zahodno križišče.
- c) Predlaga dve avtobusni postajališči.
- d) Med starim in novim naseljem naj se izvede hodnik za pešce.

Stališče:

Pripomba se delno upošteva.

- a) Obvozna cesta severno od naselja bo prikazana kot 2. faza.
- b) Končna rešitev zahodnega križišča je taka, da se poveča radij zavijanja iz naselja v smeri proti vzhodu (Krka).
- c) Prvotni predlog skupnega postajališča za stari in novi del vasi se umakne. Predvideni sta dve postajališči. V območju novega dela vasi se uredi postajališče pri parceli 1734/7.
- d) V dopolnitvi načrta je predviden hodnik za pešce.

5.

Povzetek pripombe:

- a) Podpira uvoz na lokalno cesto na parceli 1676/1.
- b) Nasprotuje cesti širine 5,00 m, predlaga 4,00 m. Nasprotuje posegom v zasebne parcele več kot je obstoječa cesta.
- c) Ne strinja se s postavitvijo javne razsvetljave.
- d) Zahteva ureditev meteorne kanalizacije.
- e) Cesta na parceli 1676/1 naj se izvede do hidranta, sicer naj se širi na nasprotno parcelo 1676/5.
- f) Vzpostavi naj se staro stanje obcestne vegetacije.
- g) Želi soglasje za gradnjo stanovanjskega objekta z manjšim odmikom od ceste.
- h) Ceste Os 7 ni potrebno širiti, nanjo se vežeta le 2 parceli, tretja pa ima drug dovoz.

Stališče:

Pripomba se delno upošteva.

- a) Končna rešitev zahodnega križišča je taka, da se poveča radij zavijanja iz naselja v smeri proti vzhodu (Krka).
- b) Ker hočemo izvesti cesto, ki bo kategorizirana kot javna cesta, mora imeti dimenzije, kot jih določa pravilnik o projektiranju cest. Torej vozišče 4,00 m, bankino 2x 0,50 m, skupaj 5,00 m.
- c) Javne ceste v naselju morajo biti opremljene z javno razsvetljavo.
- d) Odvodnja javne ceste mora biti urejena na območju ceste in ne sme odtekati na sosednja zasebna zemljišča.
- e) Nova cesta se širi enakomerno od obstoječe ceste, ki pa je v večjem delu na parceli 1676/1. V križiščih so širitve izvedene tudi na parcelo 1676/5.
- f) Vegetacija, ki bo prizadeta zaradi širitve ceste, bo nadomeščena.
- g) Soglasje za manjši odmik lahko izda upravni organ v postopku pridobivanja gradbenega dovoljenja, če presodi, da manjši odmik ne bo oviral cestnih ureditev.
- h) Ker zahodno križišče naselja širimo, ne more biti v neposredni bližini še dodaten uvoz. Dovožna cesta do dveh objektov se zato naveže na zahodno cesto. Če hočemo, da je dovožna cesta javna, mora imeti ustrezno širino, kot je odgovorjeno v točki (b).



Ljubljanski urbanistični zavod, d.d., Verovškova ulica 64, p.p. 2591, 1001 Ljubljana, Slovenija
telefon + 386 (0)1 360 24 00, fax + 386 (0)1 360 24 01

12. ZAKLJUČEK IN UGOTOVITVE

Namen naloge je bil ureditev cestne mreže oziroma infrastrukture znotraj območja stanovanjskih in počitniških hiš (stanovanjska predela Gregorovce in Pikel) 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 19 osi, 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 zunanem robu obravnavanega območja (povezavo sestavljata osi 1a in 9 – samo v varianti 2) ter krožna povezava v notranjem delu območja OPPN: HO10, ki jo sestavljajo osi 1a, 3 in 7 (faza 1) oziroma 1a, 3 in 1b (faza 2). 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 14, 16 in 17 (po izvedbi faze 2 tudi 18). Tudi v tem primeru je začetek in konec krožne povezave 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 10 (8 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 med priključkoma osi 1b in osi 9 na lokalno cesto LC 065012, na tem območju pa se predvidi tudi hodnik za pešce. Na celotnem obravnavanem območju se vzdolž lokalne ceste LC065012 uredi tudi enostranski pas za pešce ob vozišču širine 1,5 m

13. 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