

Na podlagi 17., 27., 29., 31., 33. in 175. člena Zakona o urejanju prostora (Ur.l. RS, št. 110/02) in 7. ter 35. člena statuta Občina Cerklje na Gorenjskem (Uradni vestnik Občine Cerklje na Gorenjskem, št. 1/99, 1/01 in 3/02) ter sprejetega programa priprave lokacijskega načrta za ureditev krožišča na lokaciji regionalne ceste R3-639/1143 Spodnji Brnik (Uradni vestnik Občine Cerklje na Gorenjskem št. 4/2000) je Občinski svet Občine Cerklje na Gorenjskem na svoji 5. redni seji dne 05. 06. 2003 sprejel

O D L O K
O LOKACIJSKEM NAČRTU ZA UREDITEV KROŽIŠČA NA
LOKACIJI REGIONALNE CESTE R3-639/1143 SPODNJI BRNIK

I. UVODNE DOLOČBE

1. člen

S tem odlokom se ureja območje krožišča v Spodnjem Brniku in poteka pločnika ob glavni cesti G2-104, odsek 1137. Določeni so koridorji, namen s pogoji za izrabo območja, merila in pogoji za oblikovanje in urejanje, merila in pogoji za izvedbo infrastrukturnega omrežja ter etapnost izvedbe posegov. Lokacijski načrt je izdelala RRD, Regijska razvojna družba, d.o.o. Ljubljanska 76 iz Domžal pod št. projekta 22/2000 v januarju 2001 (osnutek) in ga na osnovi stališč do pripomb in predlogov iz javne obravnave in javne razgrnitve ter dodatnih usklajevanj korigirala ter dopolnila v aprilu 2002.

II. POTEK IN OPIS OBMOČJA UREJANJA Z LOKACIJSKIM NAČRTOM

2. člen

Z lokacijskim načrtom se ureja dvoje križišč regionalne ceste R3-639 na lokaciji Spodnji Brnik in sicer odsek 1142 Vodice - Spodnji Brnik ter 1143 Spodnji Brnik - Cerklje, pri čemer se na lokaciji slednjega določi izvedba krožišča na katerega se priključi tudi odsek ceste Vodice - Spodnji Brnik, nadalje se ureja izteke krožišča na obstoječe komunikacije, določa se izvedba pločnikov ob krožišču in poteku glavne ceste G2-104 na odseku 1137 v smeri proti Mostam. Lokacijski načrt temelji na idejnem projektu PLANING d.o.o. iz Križ (št. projekta P-160, izdelanem v februarju 2003). Potek območja obravnave je razviden iz grafičnega dela lokacijskega načrta, ki je priloga odloku.

3. člen

Območje urejanja obsega del rekonstrukcije cestne infrastrukture Spodnjega Brnika.

III. FUNKCIJE NOVOPREDVIDENIH PROMETNIH REŠITEV S POGOJI ZA IZRABO

4. člen

(1) Izgradnja in urejanje temelji na odločitvi nujnega izboljšanja prometne pretočnosti in varnosti osrednjega križišča v Spodnjem Brniku ter sočasnega izboljšanja varnosti pešcev širšega območja naselja.

(2) Obstoječa regionalna cesta R3-639 nima kontinuiranega poteka. Odseka 1142 Vodice-Spodnji Brnik ter 1143 Spodnji Brnik-Cerklje sta cca 100m zamaknjena, tako, da se na glavno cesto v Sp. Brniku priključujeta v dveh ločenih križiščih. Poleg tega se v križišču z glavno cesto priključujeta še dve lokalni cesti in več hišnih uvozov.

Križišče je vsled visokega PLDP na glavni cesti in tudi dokaj velikih hitrosti, tako iz prometno-tehničnega, kakor tudi iz varnostnega vidika zelo nevarno in neurejeno.

Obstoječe državne in lokalne ceste so sicer asfaltirane, so pa neustreznih širin voznih pasov, ter s poškodovanim zgornjim ustrojem. Dovozi na dvorišča so večinoma makadamski, tako da se na celotnem območju križišča nahaja precejšnja količina peska. Odvodnjavanje ni urejeno, voda se razliva po vozišču. Ravno tako ni urejen promet pešcev in kolesarjev.

5. člen

(1) Na osnovi štetja prometa, poteka prometnih tokov in prometno-varnostnih razmer v križišču, se je kot edina možna ureditev izkazala združitev obeh križišč v eno. Izdelane so bile zasnovalne situacije za štirikrako semaforizirano križišče in petkrako krožno križišče in izdelana prometna analiza – primerjava obeh križišč; primerjalni kazalci so v vseh pogledih v prid krožišča, ki je kot izbrana varianta tudi predmet tega lokacijskega načrta.

(2) Analiza obstoječega stanja izkazuje neugodne prometno - varnostne razmere in sicer:

- prekoračitve dovoljene hitrosti, ki znaša 50km/h (v križišču je po znanih podatkih kar 10-15% izmerjenih hitrosti večjih od 80km/h); vzrok za to je, da cesta izven naselja Spodnji Brnik poteka po ravnini med polji, kar omogoča relativno visoke hitrosti, s katerimi se vozniki pripeljejo v naselje,
- prekratke preglednostne razdalje, kar glede na dokaj visoke hitrosti in na dejstvo, da v križišču ni pasov za leve zavijalce, predstavlja stalno nevarnost naletov,
- slaba preglednost pri vključevanju na glavno cesto, saj so povsem ob vozišču visoke žive meje, zato vozniki iz priključnih cest, da si zagotovijo boljše preglednost, zapeljejo na vozišče, kar predstavlja nepredvidljiva presenečenja za voznike na glavni cesti,
- neprimerna postavitev vertikalne prometne signalizacije, kar je posledica tudi slabe tehnične urejenosti križišča,
- pomanjkljiva osvetlitev, saj je križišče osvetljeno s pomanjkljivo javno razsvetljavo,
- neprestana prisotnost precejšnih količin peska na vozišču, kar je posledica velikega števila neasfaltiranih priključkov direktno v križišče in
- večje število traktorjev, ki prečkajo glavno cesto, saj se veliko število njiv nahaja na južnem delu vasi.

(3) Za zagotovitev prometne varnosti se določijo začasni in končni ukrepi. Začasni, do zagotovitve končne ureditve, so:

- zagotoviti večjo preglednost v križišču – odstranitev ovir, živih meja, oziroma zagotoviti redno obrezovanje,
- urediti prometno signalizacijo (tako horizontalno, kot vertikalno), tako da bi se izboljšal prometni režim in da bi bilo križišče bolj razpoznavno,
- izboljšati osvetljenost prometnih površin,
- odstraniti moteče reklamne panoje in
- večkratno čiščenje cestišča.

(4) Končni ukrepi, ki jih bo moč realizirati z izvedbo krožišča, so:

- zagotoviti bistveno zmanjšanje hitrosti v križišču,
- zagotoviti čim bolj varen in tekoč pretok vozil,
- urediti peš promet,
- združiti obe križišči v eno in
- združiti čim več lokalnih cest in hišnih priključkov in jih na primeren način priključiti na cestno omrežje.

(5) Za realizacijo zgoraj navedenih ukrepov se določa izvedba petkrakega krožnega križišča, ki:

- edino omogoča združitve obeh križišč v eno, z istočasno združitvijo in prestavitvijo ostalih lokalnih cest in hišnih priključkov
- zagotavlja največjo pretočnost vozil
- zagotavlja največjo varnost, tako voznikom kot pešcem, saj praktično v celoti umiri promet

6. člen

(1) Na podlagi štetja prometa, izdelane prognoze in upoštevanja 20-letnega planskega obdobja se določa sledeče osnovno dimenzioniranje krožnega križišča:

- premer krožnega križišča je 40.0m,
- premer krožnega otoka je 28.0m, pri čemer je upoštevan tudi 2.0m širok pas granitnih kock, ki se le izjemoma uporablja kot vozišče,
- vozni pas širine 6.0m

(2) Ob danih determinantah se določijo sledeči parametri krožišča:

- | | |
|--|------------|
| - največja stopnja zasičenosti | 74 % |
| - najnižja stopnja proste kapacitete uvoznega pasu | 15 % |
| - prometni tok-skupaj | 2540 voz/h |
| - celokupna urna kapaciteta | 4055 vozil |
| - povprečna zamuda/vozilo | 15.7 sek |
| - skupna zamuda vozil/uro | 11.07 sek |

IV. POGOJI ZA OBLIKOVANJE NEPOSREDNEGA OMOČJA, OBJEKTOV IN NAPRAV TER DRUGIH POSEGOV PRI UREJANJU INFRASTRUKTURNEGA OBJEKTA

7. člen

Ureditev krožišča in pločnika posega v več vrst prometa. Lokacijski načrt obravnava vprašanje kolesarskega prometa, peš prometa, avtobusni promet s postajališči in ostali motorni promet.

(1) KOLESARSKI PROMET

Na osnovi analize križišča je ugotovljeno, da kolesarskega prometa na tem območju praktično ni, oziroma ga je zelo malo, za kar je več vzrokov:

- na glavni cesti G2-104 na celotnem poteku od Kranja ni urejene kolesarske steze, niti na njej ni kolesarjev, saj ti zaradi močnega tranzitnega prometa, uporabljajo druge poti.
- tudi prečnega kolesarskega prometa čez glavno cesto je zelo malo, saj so praktično vsa naselja v občini Cerklje na levi strani glavne ceste, na desni pa je le nekaj stanovanjskih objektov Spodnjega Brnika, ostalo so kmetijske površine, tako da glavni kolesarski promet med naselji poteka izven območja glavne ceste in nenazadnje,
- tudi na celotnem potezu regionalne ceste R3 ni urejene kolesarske steze

Iz navedenega in izjemne stiske s prostorom izhaja, da se v območju križišča ne uredi kolesarske steze. Le redki kolesarski promet se bo odvijal z ostalim prometnim tokom vozil po vozišču, za prečkanje križišča pa bodo kolesarji uporabljali tudi peščevo površino (prehod za pešce).

(2) PEŠ PROMET

Peš promet trenutno ni urejen, saj ne na glavni, ne na regionalni cesti ni pločnikov. Glede na to, da sta za križiščem v smeri Ljubljane avtobusni postajališči in, da je na južnem delu Spodnjega Brnika pokopališče, je peš promet v območju križišča potrebno urediti tako, da je možen dostop do vseh površin.

Pločnik širine 1.60m se uredi okrog celotnega krožnega križišča, tako, da je med križiščem in pločnikom zelenica in da so pešpoti speljane v vse smeri petkrakega krožnega križišča. Zato so prehodi za pešce urejeni v vseh krakih križišča.

Prehodi so širine 4.0m in so na razdalji cca 6-7m od roba kroga, razen v kraku, ki vodi v Cerklje, kjer je prehod zaradi uvozov k stanovanjskim objektom umaknjen na razdaljo cca 18m od roba kroga.

Ob glavni cesti se pločnik na levi strani uredi od objekta Sp. Brnik 45 naprej in se ga vodi ob križišču proti regionalni cesti v smeri Cerklj, kjer se naveže na projektiran pločnik ob regionalni cesti (P-86, Planing d.o.o.).

Na desni strani glavne ceste se pločnik uredi od objekta Sp. Brnik št. 40 naprej in se skozi križišče nadaljuje v krak, ki vodi proti pokopališču. Pločnik se konča pri objektu št. 39.

Od križišča naprej, v smeri Ljubljane, se ob glavni cesti pločnik uredi obojestransko. Na desni strani se vodi pločnik od avtobusnega postajališča, ki se ga za cca 80m pomakne nazaj proti križišču (na lokacijo sedanjega priključka regionalne ceste iz smeri Vodice), skozi križišče in naprej ob regionalni cesti v smeri Vodice (na desni strani glede na stacionažo), vse do objekta Sp. Brnik 36A.

Na levi strani glavne ceste pa poteka pločnik od obstoječega postajališča, ki je v oddaljenosti cca 100m od križišča, skozi križišče in naprej ob regionalni cesti v smeri Cerklj, vendar le do objekta št 21.

Nadalje se določa podaljšanje pločnika ob levi strani glavne ceste, vse do avtobusnega postajališča Vopovlje. Razloga sta dva in sicer:

- pešpromet ob glavni cesti v smeri Vopovlje je že sedaj dokaj velik, saj zaradi potoka Reke, ki poteka vzporedno z glavno cesto, druge vzdolžne povezave na tem območju ni in
- zaradi prometnih obremenitev na glavni cesti, ki so večje od 5000 vozil/dan, je meteorno vodo potrebno zbrati in jo preko lovilca olj kontrolirano odvajati v vodotok, kar je zaradi pozidave ob glavni cesti možno šele po cca 300m za križiščem, zato je odvodni kanal, ki zbira meteorno vodo v križišču, potrebno voditi cca 300m po glavni cesti, s tem pa je dana možnost, da se uredi večina pločnika.

Kot pešpot se uporablja tudi trasa opuščene ceste proti Vodici, zlasti za napajanje stanovanjskih objektov št. 37, 94, 36A iz avtobusnega postajališča.

(3) AVTOBUSNI POSTAJALIŠČI

Na obravnavanem območju sta že obstoječi avtobusni postajališči ob glavni cesti in sicer :

- za smer proti Ljubljani cca 150 m za novim krožnim križiščem in
- za smer proti Kranju cca 100m za novim krožnim križiščem.

Medtem ko se postajališče za smer Kranj ohranja na istem mestu, se postajališče za smer Ljubljana pomakne za cca 80m nazaj proti križišču (na lokacijo sedanjega priključka regionalne ceste iz smeri Vodice), to pa iz naslednjih razlogov :

- sedanja lokacija postajališča je preveč oddaljena od prehoda za pešce , ki je ob križišču, tako, da bi bilo nujno potrebno urediti še en prehod čez glavno cesto, sicer bi pešci nekontrolirano hodili čez glavno cesto in
- s tem ko bi postajališče uredili na lokaciji sedanjega priključka regionalne ceste iz Vodice, bi tudi fizično preprečili priključevanje na tem mestu

(4) MOTORNI PROMET

Ves motorni promet iz smeri Kranja, Cerkelj, Vodice in Most se vodi preko krožišča.

Na lokacijo krožnega križišča, vpliva več dejavnikov, še zlasti pa :

- dejstvo, da se v isto križišče poleg krakov glavne in regionalne ceste, stekata še dve lokalni cesti in več hišnih priključkov, zaradi česar je potrebno izvesti vsaj petkrako križišče, saj drugače preusmeritev ostalih cest in priključkov ni možno izvesti,
- dejstvo, da je glede na izračun dimenzioniranja križišča in potrebe po petih krakih v križišču, najmanjši možni premer kroga 40m,
- dejstvo, da je regionalno cesto iz smeri Vodice, možno pripeljati v novo skupno križišče le po edinem možnem koridorju, tako da se od osnovne trase odcepi pri objektu št.76 in poteka nad objekti 94 in 38, ter se z radijem R=52.5m priključi v križišče,
- obstoječa pozidava, predvsem objekti št.37, 38, 40, 23, 49 in 47 in
- obstoječi vrtovi in žive meje, še zlasti ob objektih št.23, 38, 49.

Na osnovi zgoraj naštetih dejavnikov, je krožno križišče umeščeno v prostor tako, da je upoštevana večina od njih, hkrati pa infrastrukturni objekt skuša v najmanjši možni meri posegati v sosednja zemljišča, žive meje in objekte.

8. člen

Glede na kategorijo ceste ter dimenzioniranje krožišča se določajo sledeči prečni prerezi:

(1) PREČNI PREREZ GLAVNE CESTE G2-104

Prečni prerez glavne ceste pred križiščem je naslednje sestave :

- vozišče	2 x 3.25	6.50 m
- robni pas	2 x 0.30	0.60 m
- pločnik	2 x 1.60	3.20 m
- berma	2 x 0.50	1.00 m

- skupaj		11.30 m

Prečni nagib je enostranski.

(2) PREČNI PREREZ REGIONALNE CESTE R3-639

Prečni prerez regionalne ceste R3-639 do krožnega križišča je naslednje sestave :

- vozišče	2 x 2.75	5.50 m
- hodnik za pešce – desno	1 x 1.60	1.60 m
- berma	2 x 0.50	1.00 m

- skupaj		8.10 m

- Prečni prerez za križiščem je enake sestave, le pločnik je na levi strani (razen takoj za križiščem, kjer je obojestranski).

(3) PREČNI PREREZ PRED KROŽNIM KRIŽIŠČEM

Pred vstopom (ali izstopom) v krožno križišče se tako glavna kakor tudi regionalna in lokalna cesta razširijo tako, da se vsi kraki razcepijo na uvozni in izvozni del, ki sta medsebojno ločena z otokom trapezne oblike. Otok je za 12cm dvignjen nad vozišče in v celoti tlakovan z granitnimi kockami.

Dolžina razširjanja na uvozih pred križiščem je 40.0m na glavni cesti, 30.0m na regionalni cesti in 25.0m na lokalni cesti.

(4) PREČNI PREREZ KROŽNEGA KRIŽIŠČA

Prečni prerez krožnega križišča je krog z zunanjim premerom $D_i=40.0m$.

Sestava kroga je sledeča :

- v sredini je zelenica premera 24.0 m
- krog iz granitnih kock širine 2.0 m
- krog v asfaltni utrditvi (vozišče) v širini 6.0 m

Zelenica je od vozišča ločena z dvignjenim robnikom (15.0 cm nad voziščem), zravnana in hortikulturno urejena.

9. člen

Z lokacijskim načrtom se določa tudi priključke lokalnih cest in uvozov, ki se direktno priključujejo v križišče.

Eno od dveh lokalnih cest (proti pokopališču) se priključuje v križišče direktno, ostale ceste in uvoze je potrebno deviirati, oziroma prestaviti.

Druga lokalna cesta se že pred križiščem priključi na regionalno cesto iz smeri Vodice. Nasproti tega priključka se uredi nov priključek za objekt št. 38, ki je sedaj vodil direktno v križišče in se ga z novo ureditvijo ukine.

Krak regionalne ceste iz smeri Vodice, ki se ga z novo ureditvijo ukine, se uporabi kot napajalno cesto za objekte št. 37, 76 in 94, ki se priključujejo na regionalno cesto in ne na glavno.

Objekt št. 23 ima trenutno dva uvoza, pri čemer se v glavnem uporablja uvoz, ki vodi direktno v križišče. Tega se ukine in usposobi uvoz, ki vodi na glavno cesto.

Tudi uvoz do objekta št. 22, ki vodi direktno v križišče se ukine in deviira tako, da se tik ob objektu št. 21 priključi na regionalno cesto, ki vodi proti Cerkljam.

Problematična sta tudi uvoza, pri objektih št. 49 in 47. Uvoza sta povsem v križišču, ukiniti pa jih ni mogoče.

Zlasti problematičen je uvoz k objektu št. 49, saj z rampo vodi direktno v kletno garažo, tako, da je na tem mestu zelo pomemben tudi potek nivelete. Uvoz se priključuje na regionalno cesto proti Cerkljam, možno pa je zavijanje le desno-desno.

Uvoz pri objektu št. 47, ki se priključuje tik pred križiščem na glavno cesto, je zaradi niveletnega poteka manj problematičen, je pa potrebno ravno tako uvesti priključevanje desno-desno.

Ostali uvozi so v glavnem na istih mestih kot doslej. Vsi uvozi se izvedejo preko pogreznjenega robnika, razen priključek bivše regionalne ceste iz Vodice, ki se izvede v nivoju z voziščem.

V. POGOJI ZA ODVODNJAVANJE IN IZVEDBO PREČKANJ Z OSTALIMI KOMUNALNIMI VODI, ENERGETSKIM OMREŽJEM TER OMREŽJEM ZVEZ

10. člen

Za posamezna področja infrastrukture so določeni sledeči pogoji za izvedbo prečkanj, vzporednih potekov in medsebojnih usklajevanj.

(1) ODVODNJAVANJE

Glede na znane prometne obremenitve, je razdeljeno odvodnjavanje celotnega obravnavanega območja v dva sistema :

- glavno cesto G2-104, kjer je prometna obremenitev večja od 5000 vozil/dan, odvodnjavamo v sistem kanalizacije in preko lovilca olj v potok Reko
- regionalno cesto R3-639, kjer pa je prometna obremenitev manjša od 5000 vozil/dan, pa odvodnjavamo na dva načina :
 - odsek iz smeri Vodice do križišča v ponikovalnico
 - odsek od križišča proti Cerkljam pa v projektirano kanalizacijo po projektu P-86, Planing d.o.o. Križe

Planum spodnjega ustroja odvodnjavamo z drenažo, ki jo vodimo v požiralnike. Potek drenaže je razviden iz situacije odvodnjavanja.

(1.1) Odvodnjavanje glavne ceste G2-104

Vso padavinsko vodo iz območja ceste in krožnega križišča zberemo v požiralnike z vtokom pod robnikom in jo vodimo v kanal, ki poteka najprej v osi ceste, od P10 naprej pa po sredini levega voznega pasu, v smeri Ljubljane. Zaradi minimalnih vzdolžnih sklonov, je tudi nagib kanala minimalen.

Kanal je potrebno speljati do potoka Reka, ki pa teče na oddaljenosti 100m od glavne ceste. Šele čez 300 m se kanal usmeri po lokalni cesti proti potoku., saj je na tem odseku zaradi pozidave, kanal nemogoče prej speljati v potok. V potok se izliva preko lovilca olj, 70 cm nad dnem korita potoka Reka.

(1.2) Odvodnjavanje regionalne ceste ceste R3-639

Regionalna cesta na odseku iz smeri Vodice se odvodnjava preko požiralnikov z vtokom pod robnikom v kanal, ki teče v smeri Vodice, saj je takšen vzdolžni nagib ceste. Kanal poteka po osi ceste, preden pa se cesta priključi na obstoječe stanje, pa se kanal izliva v ponikovalnico. Geološke razmere za izvedbo

ponikovalnic niso najbolj ugodne, je pa glede na geološko poročilo ponikanje možno nekje do 2.2m, sicer pa se zgradi kakšna ponikovalnica dodatno.

(2) PREČKANJA OSTALE INFRASTRUKTURE

Po pogojih upravljalcev, v območju krožnega križišča potekajo naslednje komunalne naprave:

- vodovod (JP Komunala Kranj)
- TK napeljava (Telekom Slovenije)
- VN in NN elektro napeljava (Elektro Gorenjske)
- Javna razsvetljava (Občina Cerklje)

(2.1) Vodovodno omrežje

Glede na dane podatke, bo v celoti potrebno zamenjati vodovod, za kar je potrebno izdelati poseben projekt. Pri prečkanjih obstoječega vodovoda je zagotoviti ukrepe, ki preprečujejo eventuelne poškodbe obstoječih sistemov, hkrati pa jih izvesti v zaščitnih ceveh. Pred pričetkom del je zakoličiti poteke obstoječih vodovodov. V območju krožišča poteka vodovod Ø 110 alk. in Ø 90 alk., ki ga je potrebno prestaviti.

(2.2) Telekomunikacije

Pri izvedbi in projektiranju krožnega križišča ostalih prometnih ureditev je upoštevati trase obstoječega in projektiranega TK omrežja z minimalnimi odmiki. Prečkanja je izvesti v ceveh.

(2.3) VN in NN elektro omrežje

V predelih, kjer novopredvidene prometne ureditve prečkajo trase elektrokablovodov je zagotoviti ukrepe, ki zagotavljajo, da kablovodi ne bodo poškodovani. Upoštevati je zahtevo, da se pred pričetkom del izvede zakoličbe tangiranih kablovodov.

(2.4) Javna razsvetljava

V območju krožišča se nahaja javna razsvetljava, ki jo je ustrezno nadomestiti ter nadgraditi z enostranskim potekom javne razsvetljave ob novopredvidenem pločniku skozi naselje.

(2.5) Kanalizacijsko omrežje

Kanalizacijskih vodov v območju urejanja ni, za fekalno kanalizacijo je izdelan idejni projekt. Pred izvedbo krožnega križišča je potrebno zgraditi sekundarne vode kanalizacije.

VI. MERILA IN POGOJI ZA BIVANJE IN DELO

11. člen

Investitorji morajo pri izdelavi projektne dokumentacije in realizacije zagotoviti vse zakonsko določene zaščitne ukrepe za preprečevanje nastanka negativnih vplivov na okolje, ki bi nastali vsled neupoštevanja določil iz 8. člena tega odloka. Pri izvajanju del je upoštevati tudi splošna navodila za izvajanje gradbenih del na objektih ter navodila za varstvo pri delu. Izdelana mora biti ocena imisijskih vrednosti hrupa v stanovanjskih objektih, katerih oddaljenost do prometnic se bo z ureditvijo krožišča zmanjšala.

12. člen

V skladu z namenom preureditve križišča mora novo krožno križišče zagotavljati ugoden vpliv na celotno območje. Omogočati mora:

- večjo pretočnost prometa in varnost za vse udeležence v prometu, saj načeloma umirja motorni promet,
- varnejše vključevanje iz regionalne ceste in hišnih priključkov ter varne prehode pešcev,
- zaradi večje prepustnosti križišča zmanjšanje onesnaženosti zraka, zaradi novega zgornjega stroja in manjših hitrosti zmanjšanje hrupa in nenazadnje
- hortikulturno urejenost krožišča z zatratitvijo notranjega dela ter zasaditvijo lipe v osrednjem delu.

VII. ETAPNOST IZVEDBE POSEGA

13. člen

Lokacijski načrt se izvaja v več etapah, ki so medsebojno soodvisne glede na časovno zaporedje. V okviru vsake etape oziroma predčasno je potrebno z ozirom na specifično dejavnosti izvesti pripadajoče infrastrukturno omrežje in naprave, za kar investitor lahko pridobi posebno gradbeno dovoljenje, oziroma se mora izvajati sočasno z etapo, ki zagotavlja ustrezne ukrepe za varstvo bivalnega in delovnega okolja. Vsebinska konkretizacija etape se opredeli v izrisu iz lokacijskega načrta. Časovno

zaporedje izvedbe posamezne etape je odvisno od izkazanega interesa investitorjev, oziroma v primerih celostnega oblikovanja posega, tudi od pristojnih nosilcev urejanja prostora.

14. člen

Začasna namembnost zemljišč, ki se ne preoblikujejo v prvi oziroma predhodnih etapah ostaja enaka dosedanji. Za njih veljajo obstoječi režimi s tem, da se na teh zemljiščih dovoljujejo posegi v prostor, ki so potrebni za nemoteno realizacijo predhodnih etap.

VIII. OBVEZNOSTI INVESTITORJEV IN IZVAJALCEV

15. člen

Investitorji in izvajalci so dolžni zagotoviti:

- zavarovanja vseh podzemnih in nadzemnih infrastrukturnih objektov in naprav v območju izključne rabe sočasno oziroma predhodno z izgradnjo prometne infrastrukture, oziroma zgraditev vseh potrebnih podzemnih objektov, ki omogočajo kasnejšo graditev komunalnih naprav,
- pred pričetkom del posamezne etape zakoličenje vseh obstoječih komunalnih vodov v območju izključne rabe krožišča, priključkov in pločnika,
- prečkanje drugih komunalnih vodov po navodilih upravljalcev istih, po predhodnih pismenih dovoljenjih,
- odpravo vseh eventuelnih poškodb na obstoječih komunalnih vodih in prometni infrastrukturi,
- vzpostavitev vseh mejnih kamnov ali drugih merskih točk v prvotno stanje v kolikor pri gradnji pride do uničenja teh,
- vso prometno zaporno signalizacijo za celotni čas gradnje
- v času popolne zapore nadomestne prometnice za optimalno pretočnost prometa in
- najkasneje v 60-ih dneh po zaključku del vzpostaviti prvotno stanje na zemljiščih, objektih in napravah.

IX. ODSTOPANJA

16. člen

Odstopanja od, s tem odlokom in grafičnim delom LN, predpisanih gabaritov so dovoljena do 200 cm v vertikali in 300 cm v horizontali. Za večja odstopanja je potrebno v izrisu iz lokacijskega načrta ugotoviti razloge ter zagotoviti skladnost posegov z generalnim konceptom ureditve območja.

Spremembe namembnosti zemljišč, objektov in naprav izven s tem odlokom dovoljenih načeloma niso dovoljene, razen v smislu bistvenih izboljšav pogojev za bivanje in delo. Spremembe lahko odobri občinska strokovna služba, pristojna za okolje in prostor, na podlagi strokovne presoje in ob soglasju pristojnih soglasjedajalcev ter pod pogojem, da se ne spreminja glavni namen oz. funkcija območja in se s tem ne poslabšujejo pogoji za bivanje in delo na območju posega v prostor.

X. PRILOGE LOKACIJSKEGA NAČRTA

17. člen

Lokacijski načrt ima poleg odloka in grafičnega dela tudi sledeče priloge:

- povzetek za javnost,
- izvleček iz Prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Cerklje na Gorenjskem,
- obrazložitev in utemeljitev lokacijskega načrta,
- strokovne podlage (idejni projekt krožišča Spodnji Brnik; Planing d.o.o., Kranj št. proj. P-160, datum: februar 2003),
- seznam upoštevanih sektorskih aktov in predpisov,
- smernice (pogoji) pristojnih nosilcev urejanja prostora,
- mnenja (soglasja) nosilcev urejanja prostora, ki so podali predhodne smernice (pogoje),
- spis postopka priprave in sprejemanja lokacijskega načrta ter posebej
- program opremljanja stavbnih zemljišč z oceno stroškov, ki ga pripravi pripravljalec.

XI. KONČNE DOLOČBE

18. člen

Lokacijski načrt za ureditev krožišča na lokaciji regionalne ceste R3-639/1143 Spodnji Brnik je vsem zainteresiranim na vpogled v Oddelku za okolje, prostor in komunalno infrastrukturo, Občine Cerklje na Gorenjskem, ulica Franca Barleta 23, Cerklje na Gorenjskem.

19. člen

Nadzorstvo nad izvajanjem tega odloka opravlja pristojna urbanistična inšpekcija.

20. člen

Ta odlok začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu RS.

številka: 03201-01-13/2003
Cerklje na Gorenjskem, 05. 06. 2003

ŽUPAN:
FRANC ČEBULJ, l.r.