

Na podlagi 24., 27., 29., 31., 33., 43. in 73. člena Zakona o urejanju prostora (Ur.l. RS, št. 110/02, 08/03 – popravek in 58/03-ZZK-1), 7. in 16. člena Statuta Občine Cerklje na Gorenjskem (Uradni vestnik Občine Cerklje na Gorenjskem, št. 1/99, 1/01, 3/02 in 4/03) in Programa priprave lokacijskega načrta za območje urejanja z oznako L5/1-glavna cesta GII-104 Kranj – Moste (odsek ob letališču) (Uradni vestnik Občine Cerklje na Gorenjskem, št. 06/02) je Občinski svet Občine Cerklje na Gorenjskem na svoji 17 redni seji dne 13. 07. 2005 sprejel

## **O D L O K**

### **O LOKACIJSKEM NAČRTU ZA OBMOČJE UREJANJA Z OZNAKO L5/1-GLAVNA CESTA GII-104 KRANJ – MOSTE (ODSEK OB LETALIŠČU)**

#### **I. SPLOŠNE DOLOČBE**

##### **1. člen**

(predmet in podlaga za lokacijski načrt)

S tem odlokom se, ob upoštevanju Sprememb in dopolnitev prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Kranj za obdobje 1986 – 2000 za območje občine Cerklje na Gorenjskem ter sprememb in dopolnitev prostorskih sestavin družbenega plana občine Kranj za obdobje 1986 – 1990 za območje občine Cerklje na Gorenjskem – v nadaljevanju Prostorske sestavine dolgoročnega in družbenega plana občine Cerklje na Gorenjskem (Uradni vestnik Občine Cerklje na Gorenjskem, št. 06/02), sprejme lokacijski načrt za območje urejanja z oznako L5/1 – glavna cesta GII – 104 Kranj – Moste (odsek ob letališču) – v nadaljnjem besedilu: lokacijski načrt. Lokacijski načrt je izdelal UB, Urbanistični biro, družba za urejanje okolja d.o.o. iz Kamnika pod številko projekta 01/2004 v aprilu 2004 in ga dopolnil v novembru 2004. Poročilo o vplivih na okolje je v sklopu lokacijskega načrta izdelal E-NET d.o.o., Kajuhova 17, 1000 Ljubljana pod št. projekta 213304 v maju 2003 in ga v juniju 2004 ustrezno dopolnil.

##### **2. člen**

(vsebina in namen lokacijskega načrta)

Lokacijski načrt določa mejo oziroma obseg območja urejanja, funkcijo oziroma namembnost območja, lego, potek, zmogljivost ter velikost objektov in naprav, merila in pogoje za urbanistično, arhitekturno in krajinsko oblikovanje objektov, naprav in ureditev, merila in pogoje za prometno urejanje, komunalno infrastrukturno urejanje in opremljanje območja, rešitve in ukrepe za varovanje okolja, ohranjanje narave ter trajnostne rabe naravnih dobrin, etapnost izvajanja posegov, obveznosti investitorjev, lastnikov in izvajalcev, odstopanja ter nadzor nad izvajanjem tega odloka.

##### **3. člen**

(sestava lokacijskega načrta)

Lokacijski načrt je sestavljen iz tekstualnega in grafičnega dela.

(1) Tekstualni del lokacijskega načrta sestavljajo:

(1.1.) odlok o lokacijskem načrtu

(1.2.) priloge lokacijskega načrta:

- povzetek za javnost;
- izvleček iz strateškega prostorskega akta (prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana občine Cerklje na Gorenjskem), ki se nanaša na obravnavano prostorsko ureditev prometnice;
- obrazložitev in utemeljitev lokacijskega načrta z naslednjo podrobnejšo vsebino:
  - o funkcija območja urejanja z oznako L5/1;
  - o prometno tehnična rešitev;
  - o ureditev komunalno energetske infrastrukture;
  - o prostorske ureditve po posameznih območjih;
  - o ocena stroškov;
  - o etape izvajanja lokacijskega načrta in
  - o seznam parcel v območju lokacijskega načrta;
- strokovne podlage, na katerih temeljijo rešitve lokacijskega načrta;
- seznam parcel v območju lokacijskega načrta;
- razpoložljiv zemljiškoknjižni seznam lastnikov;
- smernice (pogoji) in mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora;
- poročilo o vplivih na okolje;
- spis postopka priprave in sprejemanja lokacijskega načrta;
- stališča do pripomb in predlogov iz javne razgrnitve in javne obravnave lokacijskega načrta.

(2) Grafični del lokacijskega načrta sestavljajo:

(2.1.) povzetek prostorskih sestavin dolgoročnega in družbenega plana občine Cerklje na Gorenjskem v merilu 1:10000 in 1:5000.

(2.2.) lokacijski načrt v ožjem pomenu z naslednjo podrobnejšo vsebino:

- umestitev načrtovane ureditve v prostor s prikazom vplivov in povezav prostorske ureditve s sosednjimi območji v merilu 1:5000;
- ureditveno območje lokacijskega načrta v merilu 1:1000;
- načrt parcelacije s podobmočji v merilu 1:1000;
- zasnova projektnih rešitev prometne infrastrukture v merilu 1:1000;
- zasnova projektnih rešitev energetske, vodovodne in druge komunalne infrastrukture območja v merilu 1:1000;
- karakteristični prečni profil v merilu 1:100;
- vzdolžni profil v merilu 1:1000/100;
- etapnost izvedbe v merilu 1:1000;
- rešitve in ukrepi varovanja okolja in ohranjanja naravne dediščine ter trajnostne rabe naravnih dobrin v merilu 1:1000;
- rešitve in ukrepi za obrambo ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami v merilu 1:1000 in
- tehnični elementi za zakoličenje gradbenih parcel in cestnega telesa v merilu 1:1000;

## **II. OBSEG OBMOČJA UREJANJA**

### 4. člen

(ureditveno območje lokacijskega načrta)

Ureditveno območje lokacijskega načrta skladno Prostorskim sestavinam dolgoročnega in družbenega plana občine Cerklje na Gorenjskem obsega površine deviacije obstoječe glavne ceste GII-104 na odseku ob letališču Brnik v delu od meje z občino Šenčur na zahodni strani do rekonstruiranega krožišča glavne ceste s cesto proti Zgornjemu Brniku in vrnitvi glavne ceste na obstoječo traso vzhodno od krožišča.

Ureditveno območje lokacijskega načrta obsega dele zemljišč naslednjih parcelnih števil in opredeljenih po katastrskih občinah:

- (1) katastrska občina Velesovo: 1700, 1701, 1742, 1699, 1697, 1640, 1639/2, 1639/1, 1638, 1626, 1643, 1644/2, 1608, 1609, 1607/1, 1607/2, 1607/3, 1607/4, 1749, 1636, 1637, 1628 in 1648;
- (2) katastrska občina Cerklje: 1156, 1158, 1155, 1292, 1161, 1162, 1154, 1150, 1149, 1147, 1293, 1149, 1148, 1294, 1145, 1144, 1143, 1141, 1140, 1137, 1136, 1133, 1132, 1129, 1126, 1124, 1125, 1151, 1152, 1153, 1157, 1160;
- (3) katastrska občina Zg. Brnik: 691/2, 691/1, 903, 906/4, 690, 693, 692, 724/1, 725, 726, 727, 732, 731, 736, 740, 972/1, 1330, 971, 970, 969, 967, 966, 965, 964, 963, 955, 1321, 923, 921, 922, 1329, 979/2, 980/2, 981, 982/1, 984, 985, 986, 990, 992, 913, 914, 917, 1331/1, 912, 915, 916, 918, 919, 920, 1319, 1317, 698/1, 698/3, 699, 702, 978/2, 975/1, 968, 905, 977/2, 904, 728/2, 989, 976/1, 988/2, 907, 911/1, 911/2.

Površina ureditvenega območja v občini Cerklje na Gorenjskem znaša 89780 m<sup>2</sup>. Površina posegov izven ureditvenega območja v občini Šenčur (zgolj rekonstrukcija) znaša 6670 m<sup>2</sup>. Površina celotnega ureditvenega območja v obeh občinah skupaj pa znaša 96450 m<sup>2</sup>.

#### 5. člen

(območje posegov izven ureditvenega območja lokacijskega načrta)

Poleg ureditvenega območja lokacijskega načrta opredeljenega v predhodnem členu tega odloka se s tem odlokom ureja tudi območja prestavitvev, novogradenj, rekonstrukcij komunalne, energetske in telekomunikacijske infrastrukture, cestnih priključkov in rekultivacij opuščene prometne infrastrukture, ki jih zahteva gradnja deviacije glavne ceste po tem lokacijskem načrtu. Del območja posegov s tem lokacijskim načrtom se nahaja tudi v občini Šenčur. Zajema sledeče dele zemljišč parc. št. katastrske občine Luže: 1123, 1122, 1121, 1120, 1146/1, 1210 in 1207. Posegi, ki predstavljajo vplivno območje lokacijskega načrta so razvidni iz grafičnega dela lokacijskega načrta.

### III. NAMEMBOST OBMOČJA IN UMEŠTITEV NAČRTOVANE UREDITVE V PROSTOR

#### 6. člen

(namembnost območja lokacijskega načrta)

Ureditveno območje lokacijskega načrta je namenjeno izgradnji deviacije glavne ceste s priključki in se po namenu deli na:

- (1) območje izključne rabe ceste s spremljajočimi objekti in ureditvami (deviacije cest in poti, krožišča, priključki in kolesarske poti);
- (2) območje ureditev obcestnega prostora, vključno z rekultivacijo zemljišč;
- (3) območje ureditev navezav in prestavitvev infrastrukturnih objektov in naprav in

(4) območje okoljevarstvenih ukrepov.

#### 7. člen

(umestitev načrtovane ureditve v prostor)

Umestitev načrtovanega poteka glavne ceste na odseku ob letališču sledi planskim usmeritvam in poteka ob severnem robu novonačrtovanega območja Ob letališču. Določa se troje krožišč pri čemer je prvo, zahodno, namenjeno glavnemu uvozu na potniški terminal letališča (južni krak) in prometnici iz smeri Praprotnice (severni krak). Drugo, srednje krožišče, je namenjeno uvozu na tovorni terminal, objektom tehnično remontne baze Adria Airways, ostalim objektom spremljajoče dejavnosti letališča (južni krak) in glavni prometni navezavi na občinsko središče Cerklje na Gorenjskem (severni krak), vzhodno, tretje krožišče pa je namenjeno servisiranju poslovno ekonomske cone vzhodnega dela območja ob letališču (južni krak) in z delno izvedeno deviacijo obstoječe prometnice tudi neposredni prometni povezavi z Zgornjim Brnikom (severovzhodni krak).

Ureditveno območje se deli na več funkcionalnih celot in sicer:

- (1) FCI 1, funkcionalno celoto vzhodnega dela, ki vključuje vzhodno krožišče s priključki prometnice iz smeri Zgornji Brnik in poslovno ekonomske cone;
- (2) FCI 2, funkcionalno celoto poteka ceste med vzhodnim in srednjim krožiščem s kolesarsko potjo, deviacijama poljskih poti ter priključkoma za bencinska servisa s spremljajočimi poslovnimi objekti severno in južno ob prometnici;
- (3) FCI3, funkcionalno celoto srednjega krožišča s priključki iz smeri Cerklj na Gorenjskem in sekundarnim uvozom v območje letališča;
- (4) FCI 4, funkcionalno celoto poteka ceste med srednjim in zahodnim krožiščem s kolesarsko potjo in deviacijo gozdne poti;
- (5) FCI 5, funkcionalno celoto glavnega, zahodnega krožišča z glavnim uvozom na potniški terminal letališča in priključkom iz smeri Praprotnice;
- (6) FCI 6, funkcionalno celoto poteka ceste med zahodnim krožiščem in občinsko mejo na zahodu, z deviacijo gozdne poti na severu;
- (7) FCI 7, funkcionalno celoto rekonstrukcije obstoječe prometnice od meje občine do vrnitve na obstoječo traso glavne ceste in
- (8) FCI 8, funkcionalno celoto deviacije obstoječe prometnice iz smeri Cerklj na Gorenjskem na odseku od priključka na srednje krožišče do vrnitve na obstoječo traso na severu.

#### IV. MERILA IN POGOJI ZA PROMETNO – TEHNIČNO UREJANJE OBMOČJA

##### 8. člen

(osnovni tehnični elementi)

- (1) Prestavljena glavna cesta Kranj – Moste na odseku ob letališču (v nadaljevanju: glavna cesta) je načrtovana kot glavna cesta drugega reda (GII). Skupna okvirna dolžina prestavljenega odseka glavne ceste je 2,400 m.
- (2) Glavna cesta se izvede kot dvopasovnica s troje štirikrakah krožišč. Ob njej se določa kolesarska pot, več deviacij gozdnih in poljskih poti ter dvoje priključkov bencinskih servisov (v severnem delu tudi poslovni kompleks). Trasa glavne ceste upošteva načrtovano širitev letališkega kompleksa, obletaliških programov in poslovno ekonomsko cono ter dolgoročno načrtovano območje stavbnih zemljišč severozahodno od zahodnega

krožišča. Glavna cesta predstavlja avtocestnemu koridorju deloma vzporedno državno cestno omrežje, preko katerega se poleg lokalnega prometa odvija tudi del tranzitnega prometa med Štajersko in Gorenjsko.

- (3) Vertikalni in horizontalni elementi glavne ceste so načrtovani z upoštevanjem računske hitrosti 90 km/h z omejitvami na območjih nivojskih krožišč. Na glavni trasi se določajo večji horizontalni elementi od minimalno dopustnih ( $R_{min}$  uporabljeni 750 m,  $R_{min}$  dopustni 450 m), na prečni deviaciji ceste v Cerklje uporabljeni elementi omogočajo vozno hitrost 70 km/h ( $R_{min}$  upor 300 m,  $R_{min}$  dop 180 m) oziroma v približevanju križišču do 40 km/h ( $R$  upor 150 m).
- (4) Osnovni tehnični elementi glavne ceste se določajo za potek glavne trase, kolesarsko pot, troje krožišč, deviaciji priključnih cest v Cerklje na Gorenjskem in Zgornji Brnik.

(4.1) Glavna trasa se na začetnem odseku nadaljuje v premem poteku obstoječe ceste iz smeri Šenčurja in tako oddalji od današnjega poteka, ki je na tem mestu v krajši krivini. Z krožno krivino polmera 750 m in obojestranskima prehodnicama se nova cesta od obstoječega cestnega koridorja še v večji meri odmakne, nato pa v nadaljevanju s krivino polmera 750 m in obojestranskima prehodnicama usmeri v letališčnem kompleksu (letališki stezi) vzporedni potek. Nova trasa se na najbolj oddaljenem mestu oddalji za 400 m od obstoječe ceste.

Iz letališki stezi vzporednemu poteku se v nadaljevanju (izza novega križišča s cesto proti letališču in cesto v Cerklje) s krožno krivino polmera 800 m, približuje obstoječi cesti v smeri proti Spodnjemu Brniku. Pri tem se navezuje na obstoječe križišče za smer proti Zgornjemu Brniku; v območju tega križišča se trasa v krožni krivini polmera 800 m usmeri s prehodnicama dolžine 65 – 70 m v nasprotnosmerno desno krivino polmera 750 m, v kateri poteka obstoječa cesta v nadaljevanju proti Spodnjemu Brniku.

(4.2.) Načrtovana kolesarska pot spremlja novo cesto vzdolž severnega roba na osnem odmiku 11,0 m, kar omogoča ureditev vmesnega odvodno-ponikovalnega jarka s položnimi brežinami.

V lokacijskem načrtu se določa obravnavana kolesarska pot na območju predstavitev glavne ceste. V primeru sočasne gradnje kolesarske poti bo potrebno vključiti še manjkajoči del poti v smeri proti obstoječi poti v Šenčur na dolžini 350 m, kjer se lahko pot nadaljuje po lokalni poti proti Šenčurju, in okoli 80 m dolgemu odseku na območju vzhodnega križišča letališča v smeri proti Spodnjemu Brniku.

(4.3.) Z lokacijskim načrtom se določa tudi priključek lokalne ceste iz smeri Cerkelj na Gorenjskem. Priključek se določa v srednjem krožišču. Potrebno je urediti okoli 440 m dolgo deviacijo te ceste, ki se z območja krožnega križišča v krivini polmera 150 m usmeri proti koridorju obstoječe ceste, na katerega se naveže v krivini polmera 300 m. Srednje krožišče je tako namenjeno sekundarnemu uvozu na letališče ter glavnemu priključku Cerkelj na Gorenjskem z zaledjem za katere obravnavno krožišče predstavlja najkrajšo povezavo z glavno cesto in posledično avtocesto.

(4.4.) Za potrebe priključka glavnega terminala državnega letališča na glavno cesto GII-104 se določa zahodno krožišče, ki hkrati omogoča priključevanje lokalne ceste iz smeri Praprotnice police.

(4.5.) Priključek lokalne ceste iz smeri Zgornjega Brnika ter priključek poslovno ekonomske cone Brnik opredeljujeta lokacijo vzhodnega krožišča, ki predstavlja rekonstrukcijo obstoječega križišča.

(4.6.) Potek novodoločene trase glavne ceste mimo letališča opredeljuje tudi deviacije obstoječih prometnic ob vseh treh križiščih ter deviacije gozdnih in poljskih poti.

9 .člen  
(niveletni potek)

- (1.) Ravninski teren, po katerem poteka načrtovana glavna cesta, leži v blagem padcu v smeri od severozahoda proti jugovzhodu. Niveletni potek se določa v skladu z idejnim projektom.

Iz poteka obstoječe ceste iz smeri Šenčurja v padcu 0,481% do km 0 + 80 se padec v nadaljevanju zmanjša na 0,190% do krožnega križišča 1 v km 0 + 700. Na krožno križišče se navezuje z vzdolžnim nagibom 1,5%, ki odgovarja prečnemu nagibu vozišča v samem krožnem križišču. Krožno križišče bo urejeno v horizontalni ravnini. Iz krožnega križišča se niveletni padec 0,19% nadaljuje do km 1 + 000, kjer se v nadaljevanju poveča na 1,141% vse do krožnega križišča 2 v km 1 + 400. Pred navezavo v omenjeno krožno križišče preide niveletni potek na kratkem odseku v vzpon 1,5%, ki odgovarja prečnemu nagibu vozišča v krožnem križišču. Krožno križišče 2, ki bo urejeno v horizontalni ravnini, zapusti z 1,66% padcem do km 1 + 720, kjer se padec obvoznice zmanjša na 0,37% do km 2 + 120, kjer se ponovno poveča na 0,80%. Pred krožnim križiščem 3, ki bo urejeno v horizontalni ravnini, preide niveletni potek na kratkem odseku v vzpon 1,5%, ki odgovarja prečnemu nagibu krožnega križišča. Krožno križišče 3 niveletni potek zapusti z 1,5% padcem, ki se v km 2,3+20 zmanjša na 0,17% padec obstoječe ceste v nadaljevanju poteka proti Spodnjemu Brniku.

- (2.) Polmeri vertikalnih zaokrožitev:

- konkavna v km 0 + 080	R 55.000 m,
- konkavna pred križiščem K1	1.000 m,
- konkavna izza križišča K1	2.000 m,
- konveksna v km 1 + 000	R 40.000 m,
- konkavna pred križiščem K2	R 1.000 m,
- konkavna v km 1 + 720	R 25.000 m,
- konveksna km 2 + 120	R 25.000 m,
- konkavna pred križiščem K3	R 1.500 m,
- konkavna izza križišča K3	R 3.000 m.

- (3.) Niveletni potek kolesarske steze načeloma spremlja niveletni potek glavne ceste, pri čemer se terenu prilagaja na krajših odsekih v primerjavi z glavno cesto.

Na začetnem delu do km 0,0 + 55 poteka v horizontali, sledi padec 0,670 % do km 0,0 + 60, padec 0,195 % na daljšem odseku do km 0,5 + 096, vzpon 0,239 % do km 0,7 + 00, ponovno padec 0,817 % do km 0,7 + 98, vzpon 0,082 % do 0,9 + 20, padec 1,069 % do km 1,0 + 41, padec 0,123 % do km 1,1 + 63, padec 1,368 % do km 1,2 + 65, padec 1,846 % do km 1,3 + 25, padec 1,204 na območju krožnega križišča, padec 0,549 % do km 1,4 + 85, padec 1,189 % do km 1,7 + 50, padec 2,399 % do km 1,8 + 04, padec 0,095 % do km 1,9 + 62 in na zadnjem odseku padec 0,396 do km 2,2 + 06.

Uporabljeni polmeri vertikalnih zaokrožitev na območju lomov nivelete so razmeroma veliki v razponu od 4.000 do 10.000 m.

10. člen  
(normalni prečni prerezi)

(1.) Na trasi glavne ceste (funkcionalne celote FC I2, FC I4 in FC I6) je določen normalni prečni prerez (v nadaljevanju NPP), skupne širine 9,50 m.

Dvopasovni profil glavne ceste sestavljajo:

-	vozna pasova širine po 3,25 m	2 x 3,25	6,50 m
-	robna pasova širine po 0,30 m	2 x 0,30	0,60 m
-	bankina širine 1,20 m	1 x 1,20	1,20 m
-	koritnica širine 0,50 m (na spodnjem robu)	1 x 0,50	0,50 m
-	berma ob koritnici širine 0,70 m	1 x 0,70	0,70 m
skupaj NPP			9,50 m

Prečni nagib vozišča glavne ceste je enostranski 2,5%, višjeležeča bankina ima nagib 4%.

(2.) Ob severni strani glavni cesti na odmiku 4,75 m sledi kolesarska pot NPP 3,00 m, ki obsega 2,50 m široko dvosmerno vozišče z obojestranskoima bankinama širine po 0,25 m.

Kolesarska pot ima enostranski nagib 2,5%, nagib bankin je 4%.

(3.) Glavni uvoz na potniški terminal letališča na zahodnem krožišču (FC I5) ima z ločilnim sredinskim pasom širine 3,50 m, ločeni smerni vozišči, širina smernih vozišč je po 5,0 m. Stranski zelenici ločujeta smerni vozišči od kolesarskih poti, ki sta od križišča 1 speljani proti letališkemu območju.

Na severni strani križišča se v krožno križišče priključuje deviacija lokalne poti proti Praprotni Polici. Vozišče je v območju priključevanja načrtovano s širino vozišča  $2 \times 2,75 = 5,50$  m, v nadaljevanju pa se vozišče zoži na 4 m široko obstoječe asfaltno vozišče. Širina bankin je po 1,0 m.

(4.) Sekundarni uvoz 2 letališča Ljubljana v sredinskem krožišču (FC I3) ima enako širino vozišča in robnih pasov kakor glavna cesta ( $2 \times 3,25 \text{ m} + 2 \times 0,30 \text{ m}$ ), razširjena bankina širine 2,0 m pa ločuje obojestranski enosmerni kolesarski poti širine po 2,0 m. Na nižjem robu bankino nadomešča koritnica širine 0,50 m z bermo širine 0,70 m.

Prečni nagib vozišča in kolesarskih poti je enostranski 2,5%, bankin pa 4%.

Cesta v Cerklje na obravnavanem odseku obsega dvosmerno vozišče širine  $2 \times 2,75$  m z robnima pasovoma širine po 0,20 m. Bankini imata širino po 1,00 m.

Prečni nagibi vozišča so enaki določenim pri glavni cesti.

(5.) V vzhodno krožno križišče (FC I1) priključeni prečni cesti – deviacija ceste v Zgornji Brnik na severu in priključna cesta poslovno ekonomske cone na jugu sta v odloku obravnavani le v neposrednem območju križišča.

Širina vozišča je  $2 \times 2,75 + 2 \times 0,20 = 5,90$  m pri cesti v Zgornji Brnik in  $2 \times 3,50 + 2 \times 0,25 = 7,50$  m pri priključni cesti poslovno obrtne cone. Vozišči zaključujeta bankini širine po 1,0 m. Podrobnejša ureditev obeh cest bo opredelila zasnova ureditve notranjega cestnega omrežja na območju poslovno ekonomske cone na jugu in program urejanja lokalne ceste proti Zgornjem Brniku.

## 11. člen (krožišča)

(1.) Na glavni cesti se določa troje krožišč in sicer glavno, zahodno (FC I5), sekundarno (FC I3) in vzhodno (FC I1):

(2.) Glavno, zahodno in srednje križišče sta zasnovani s premerom 60 m, širina dvopasovnega vozišča v krožnem križišču je 10,00 m. Središčni otok je oblikovan s premerom 50 m, obrobjen je z obrobo iz dvignjenih betonskih robnikov.

Širina 10,0 m asfaltiranega pasu v krožnem križišču ustreza dvema voznima pasovoma širine 3,25 m (na odprti trasi) z razširitvami po 1,50 m za vsak vozni pas, pri čemer sta dodani še robna pasova širine po 0,25 m ( $2 \times 3,25 + 2 \times 1,50 + 2 \times 0,50 = 10,00$  m).

Robnega pasu ob robniku ni potrebno obeležiti, obeleži pa se na zunanjem pasu ob zaključku zunanjega voznega pasu krožnega križišča. Vozišče na zunanji strani obdaja koritnice širine 0,50 m in berma širine 1,5 m.

V zahodnem krožnem križišču bo potrebno na obeh uvoznih krakih priključka glavne ceste in uvozni cesti na letališče urediti po dva uvozna pasova za vključevanje v krožno križišče, medtem ko bo priključek poti – cest v Praprotno Polico urejen z enim uvoznim pasom.

Glede na pričakovane prometne obremenitve tudi ob koncu planskega obdobja se določa v sekundarnem križišču uvoze v križišče oblikovati s po dvema uvoznima pasovoma, razen na priključnem kraku iz smeri ceste iz Cerkelj, kjer zadostuje en uvozni pas.

Uvozi in izvozi priključkov v glavnem in sekundarnem križišču so ločeni z ločilnimi otoki in oblikovani tako, da omogočajo tekoče odvijanje prometa (zavijalne krivine, širine uvozov, izvozov). Tako so priključne krivine oblikovane s polmerom 20 m, izvozne s polmerom 30 m, manj pomembnih prometnih smereh pa z ustrezno manjšimi elementi.

(3.) Na zunanjem obodu krožnega križišča poteka enosmerna kolesarska steza, ki je s širšo bermo ločena od vozišča.

Krožno vzhodno križišče, preko katerega se na glavno cesto navezujeta cesta iz poslovno ekonomske cone na jugu in deviacija ceste proti Zgornjemu Brniku, je glede na manjše prometne obremenitve zasnovano s polmerom krožnega križišča 45 m, širina enopasovnega vozišča v krožnem križišču je 6,50 m. Prečna prometna smer poševno prečka glavno smer, kar vpliva na polmere uvoznih in izvoznih krivin krožnega križišča. Uvozne krivine so določene s polmeri priključnih krivin med 15 m in 20 m, izvozne pa med 15 m in 25 m.

Določa se enosmerno krožno vodenje kolesarskega prometa okoli krožnih križišč, kar naj bi zmanjšalo nevarnost naletov oziroma konflikt med kolesarskim in motornim prometom pri prevozu krožnega križišča.

Kolesarski prehodi preko vozišča so za dolžino osebnega vozila (5 m) odmaknjeni od črte za zaustavljanje vozil v krožnem križišču.

## 12. člen (navezave in deviacije gozdnih in poljskih poti)

(1.) Nova trasa glavne ceste prekine nekatere obstoječe gozdne in poljske poti, ki jih je potrebno navezati oziroma ohraniti.

(1.1.) Tako se v P6 z leve strani ceste navezujeta dve gozdni poti, ki jih je potrebno z enim samim priključkom navezati na prestavljeno glavno cesto. Predvideno je desno-desno navezovanje oziroma priključevanje gozdne poti.

(1.2.) Pri profilu 17 glavna cesta prečka obstoječo cesto. Predvideno je obojestransko priključevanje z desno-desnim navezovanjem tako ceste – poti na severnem cestnem robu, kot dela poti na južni strani, ki omogoča dostopnost gozdnih parcel na tej strani ceste.

(2.) Za normalno funkcioniranje površin ob glavni cesti se določa tudi deviacije gozdnih in poljskih poti.

(2.1.) Deviacija 1-1 gozdne poti NPP 4, dolžine 53 m, omogoča navezavo z glavno cesto prekinjene gozdne poti na območju med P6 in P7. Deviacija leži na severnem obrobju glavne ceste oziroma kolesarske poti. Širina makadamskega vozišča je 3 m, širina bankin pa po 0,50 m.

(2.2.) Deviacija 1-2 gozdne poti NPP 3,5, dolžine 76 m, povezuje z glavno traso prekinjene poti na južni strani glavne ceste med P25 in P27. Širina makadamskega vozišča je 2,5 m, bankin pa po 0,5 m.

(2.3.) Deviacija 1-3 poljske poti NPP 3,5 m, dolžine 190 m, ohranja prekinjeno dostopno pot do kmetijskih površin na južni strani ceste med P38 in P44. Širina makadamskega vozišča je 2,5 m, obojestranskih bankin pa po 0,5 m.

(2.4.) Deviacija 1-4 poljske poti NPP 4, dolžine 305 m, nadomešča z glavno cesto prekinjeno pot, ki povezuje kmetijske površine v smeri Zgornjega Brnika. Urejena bo na severni strani prestavljene glavne ceste. Makadamsko vozišče širine 3 m zaključujeta bankini po 0,5 m.

## **V. MERILA IN POGOJI ZA URBANISTIČNO, ARHITEKTONSKO IN KRAJINSKO OBLIKOVANJE**

### 13. člen

(oblikovanje objektov, cestne opreme in ureditev ob trasi ceste)

(1) Ob trasi glavne ceste razen umestitve lovilnih bazenov ni drugih načrtovanih objektov. Glede na potek trase ob gozdnih in kmetijskih površinah ter neposredno navezavo na kompleks stavbnih zemljišč južno ob trasi je potrebno v projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja vključiti tudi načrt krajinske arhitekture.

(2) Cestna oprema in razsvetljava ceste ter krožišč mora izkazovati oblikovne elemente, ki so značilni za ureditev celotnega območja ob glavnem državnem letališču in, ki s svojo pojavnostjo izražajo značaj širšega urbanega kompleksa.

Prometna ureditev (talna in vertikalna signalizacija) je razvidna iz grafičnega dela lokacijskega načrta. Določajo se večji obcestni informacijski panoji (varianta preko ceste) in običajna vertikalna prometna signalizacija.

Velikost znakov (trikotni s stranico 120 cm, okrogli premer 90 cm) so načrtovani na glavni cesti in v območju križišča, na priključnih cestah pa velikosti stranice 90 cm oziroma premera 60 cm. Znaki za ustavljanje in znaki za odvzem prednosti bodo izvedeni s folijo II. vrste, ostali pa s folijo I. vrste.

#### 14. člen (krajinsko oblikovanje)

(1) Trasa glavne ceste na odseku ob letališču se mora s svojim oblikovanjem kar najbolj vklopljati v okolje v katerega se umešča ter hkrati, glede na značaj prometnice ob letališču uporabniku zagotavljati visok nivo informacijske preglednosti povezav s posameznimi sklopi kompleksa letališča (potniški terminal, sekundarni programi letališča, poslovno ekonomska cona) in priključki za severnoležeča naselja. Zato je obvezno, na krajinsko izpostavljenjših funkcionalnih celotah, kjer sicer ni načrtovanih drugih obcestnih programov oz. stavb, za zagotovitev vpetosti posega v prostor in sanacijo degradiranih površin obcestni prostor mestoma zasaditi z višjo vegetacijo.

Upoštevati je potrebno naslednja izhodišča:

- v delih, kjer je potrebna sečnja visokorasle vegetacije, se ta izvede čim bolj racionalno, z učinkovito sanacijo in oblikovanjem gozdnega roba;
- v delih nižje vegetacije in stika s polji se izvede sonaravne sanacijske ukrepe z inkorporacijo značilne vegetacije z namenom obnove naravnega biotopa in ekoloških značilnosti območja;
- posege obcestnih ureditev se izvaja s prilagajanjem značilnim vegetacijskim vzorcem in vrstni sestavi, z navezavo na obstoječo avtohtono vegetacijo tako v sestavi vrst kot v obliki;
- oblikovanje posegov tako v smislu optičnega vodenja (informacijski panoji), kot izboljšanja kakovosti obcestnega prostora z večjo ozelenitvijo v območjih, kjer se stika več cest (krožišča) z upoštevanjem zahtevane prometne varnosti;
- varovanje zelenega koridorja med cesto in načrtovanimi programi ob letališču, razen programsko načrtovanih objektov in stavb ob cesti (bencinski servisi s spremljajočimi poslovnimi programi stavb);
- obnova travniških površin v območjih ohranjanja kmetijske rabe z možnostjo ponovne uporabe in blažitvijo naklonov zunanje brežine nasipov.

(2) Višinske regulacije obcestnih brežin glavne ceste in deviacij priključkov, gozdnih in poljskih poti je oblikovati z zaokrožitvijo izteka v okoliški teren oziroma tako, da se nove oblike logično in brez očitnih stikov iztečejo v obstoječi okoliški relief.

(3) Dele obstoječih prometnic, ki po realizaciji načrtovanih prometnih ureditev ostanejo brez funkcije je potrebno renaturirati, jih humusirati in zatraviti oziroma zasaditi z višjo vegetacijo.

## **VI. MERILA IN POGOJI ZA KOMUNALNO IN ENERGETSKO UREJANJE**

#### 15. člen (komunalna infrastruktura)

(1.) Gradnja glavne ceste na odseku ob letališču določa prestavitve, zamenjave in zaščite več komunalnih in energetskih objektov, naprav in vodov. Načrtovanje, projektiranje in izvedba

komunalnih in energetskih objektov, naprav in vodov mora biti usklajeno z zahtevami, smernicami in mnenji tangiranih nosilcev urejanja prostora in upravljavci.

(2.) Koridor prestavljene glavne ceste posega v pretežno gozdno območje, tako da je tangiranje komunalnih vodov, objektov in naprav temu primerno razmeroma majhno.

(2.1.) Na začetnem delu prestavljene trase pri odcepu z obstoječe ceste nova trasa glavne ceste prečka obstoječi elektroenergetski kabel (10 – 20 kV) na dolžini okoli 150 m. Na tem delu se kabel nadomesti z novim, ki bo po najkrajši poti prečkal novo cesto in se nato ob robu bankine nadaljeval v smeri proti Šenčurju.

(2.2.) Ob vzhodnem robu obstoječe poti – ceste proti Cerkljam poteka obstoječi telekomunikacijski kabel, ki ga nova glavna cesta prečka med P32 in P33. Na dolžini prečkanja okoli 30 m se uredi kabelska kanalizacija in preloži tangirani del telekomunikacijskega voda.

(2.3.) Na zadnjem odseku prestavljene glavne ceste med P53 in P56 tangiramo obstoječi vodovod na dolžini okoli 120 m. Preveriti bo potrebno morebitno ogroženost obstoječega vodovoda in po potrebi urediti zaščito na ustreznem odseku.

(2.4.) Obstoječi elektroenergetski vod tangira (prečka) tudi nova priključna cesta letališča Ljubljana med P8 in P9. Na tem mestu se del obstoječe trase prestavi in uredi prečkanje cestišča s čim krajšimi prehodi elektroenergetskega kabla.

(2.5.) Ob priključku deviiirane ceste v Cerklje na obstoječo traso bo tangiran obstoječi telekomunikacijski vod na dolžini okoli 60 m. Prestaviti ga bo potrebno ob vzhodni rob deviiirane ceste v Cerklje.

(3.) Za osvetlitev vseh krožnih krožišč in informacijskih panojev se zgradi javna razsvetljava.

(4.) Glede na zahtevo po kontroliranem odvodnjavanju cest, katerih promet presega številko 5000 PLDP, je vzdolž obvoznice določeno zbiranje padavinske vode s cestišča v koritnicah ob nižjem cestnem robu in ureditev kanalizacije, ki tako zbrano vodo preko zadrževalnikov in lovilcev olj odvaja v ponikovalnice v cestnem koridorju. Koritnica širine 0,50 m ob nižjem cestnem robu zbrano vodo preko požiralnikov odvaja v vzdolžni kanal, ki poteka prav tako ob nižjem cestnem robu. Projekt meteorne odvodnje mora biti obdelan v posebnem elaboratu, ki je sestavni del projektne dokumentacije. Vzdolž glavne trase je določena gradnja 4 zadrževalnih bazenov z lovilci olja in ponikovalnicami.

Med glavno cesto in kolesarsko potjo je določen na celotnem odseku odvodno-ponikovalni jarek, v katerem se zbira, odvaja in ponika padavinska voda s cestnega telesa ceste in kolesarske poti. Jarek na južni strani zbira in odvaja padavinsko vodo s cestnega telesa na južni strani ceste.

Ponikovalnice na zaključkih jarkov niso določene, pač pa voda ponika v podtalje vzdolž odvodno-ponikovalnih jarkov ter ob zaključkih v razširjenih ponikovalnih poljih.

Prečkanja jarkov izpod cestišč so predvidena s cevniimi prepusti fi 60 cm iz betonskih cevi.

(5.) Za potrebe izvedbe tranzitne infrastrukture preko območja lokacijskega načrta se dovoljuje prečkanje cestišča s čimkrajšimi prehodi; dovoljuje se prečkanja infrastrukturnih vodov s cesto tudi za potrebe obeh bencinskih servisov s spremljajočimi poslovnimi dejavnostmi, ki se nahajata neposredno ob trasi glavne ceste.

16. člen  
(splošni pogoji za infrastrukturno opremljanje)

V projektni dokumentaciji za pridobitev gradbenega dovoljenja je potrebno upoštevati s pravilniki in mnenji nosilcev urejanja prostora predpisane medsebojne odmike med infrastrukturnimi vodi ter pogoje in smernice za priključitev na obstoječe sisteme komunalne infrastrukture.

17. člen  
(roki za infrastrukturno opremljanje)

Investitor je, v sodelovanju z nosilci javnih pooblastil za izvajanje posameznih gospodarskih javnih služb, dolžan, da na podlagi izdelanega programa opremljanja zemljišč zgradi, prestavi, zamenja oz. zaščiti infrastrukturne objekte, naprave in vode v in ob območju urejanja (ureditveno in vplivno območje) predhodno oziroma sočasno z izgradnjo prometnice in priključkov nanjo. Za potrebe izgradnje tranzitne infrastrukture oz. infrastrukture, ki je potrebna za nemoteno delovanje načrtovanih programov ob prometnici se roki realizacije prilagode časovni dinamiki izgradnje teh programov, pri čemer stroški izgradnje te infrastrukture niso predmet investitoja prometnice.

**VII. REŠITVE IN UKREPI ZA VAROVANJE OKOLJA, OHRANJANJE  
NARAVE TER TRAJNOSTNE RABE NARAVNIH DOBRIN**

18. člen  
(rešitve in ukrepi za varstvo tal)

(1) Posegi v tla se izvedejo tako, da se prizadane čim manjše površine tal. Začasne prometne in gradbene površine se uporabi infrastrukturne površine in površine, na katerih so tla manj kvalitetna. Pri gradnji se uporabijo prevozna sredstva in gradbeni stroji, ki so tehnično brezhibni ter le materiali, za katere obstajajo dokazila o njihovi neškodljivosti za okolje. S transportnih in gradbenih površin ter deponij gradbenih materialov je treba preprečiti emisije prahu z vlaženjem teh površin ob sušnem in vetrovnem vremenu. S teh površin je treba preprečiti tudi odtekanje vod na kmetijsko obdelovalne površine. Treba je predvideti nujne ukrepe za odstranitev in odlaganje materialov, ki vsebujejo škodljive snovi zaradi nezgod na tehnoloških površinah.

(2) Med gradnjo je treba izvajati monitoring v skladu s predpisi, ki urejajo obratovalni monitoring pri vnosu nevarnih snovi in rastlinskih hranil v tla.

(3) Posebno pozornost je treba posvetiti zgornjemu rodovitnemu delu tal, ki ga je treba namensko uporabiti za sanacijo degradiranih površin. Vsako ravnanje z izkopom, predvsem odlaganjem, mora biti skladno z določili pravilnika, ki določa obremenjevanje tal z vnašanjem odpadkov in z določili pravilnika, ki določa ravnanje z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih. Po končanih zemeljskih delih se takoj začnejo sanacijska in zasaditvena dela na razgaljenih površinah.

(4) V času gradnje mora biti gradbišče omejeno na zemljišče, na katerem ima investitor pravico razpolaganja. Pri aktivnostih v času gradnje je upoštevati določila poglavja obveznosti investitorjev in izvajalcev.

(5) Z rodovitno plastjo tal, ki se odstrani z matične podlage, je treba med gradnjo in po izgradnji ravnati racionalno. Humusna plast se mora odstraniti in deponirati tako, da se ohranja njena plodnost in količina. Preprečiti je potrebno mešanje živice in mrtvice.

#### 19. člen

(rešitve in ukrepi za varstvo narave)

(1) Glavna cesta posega večinoma v gozdne površine. Glede na namembnost se gozd, povsod tam, kjer je to za izvedbo načrtovanih rešitev potrebno, krči. Krčitve lahko povzročijo biotopsko degradacijo prizadete gozdne zaplate, zato mora investitor upoštevati optimalno nadomeščanje ekološke infrastrukture in pogojev za socialne funkcije gozdne zaplate. Konkretizacija rešitev se opredeli na prostih površinah znotraj ureditvenega in vplivnega območja urejanja (renaturacija devastiranih predelov, pogozditev opuščanih tras ceste in priključkov v delih, kjer plansko ni načrtovano območje stavbnih zemljišč).

(2) Poseg v prostor na novo določa gozdni rob. Novi gozdni rob naj bo zadostno odmaknjen od cestnega telesa in stopničasto strukturiran ter redno negovan.

(3) Ker načrtovan potek glavne ceste ter deviaciji priključkov nanjo posegajo v obstoječ sistem gozdnih poti se te ustrezno medsebojno povežejo s paralelnim sistemom gozdnih poti ob glavni cesti povsod tam, kjer je to potrebo.

(4) Območje gozdov, ki ga je potrebo skržiti, morajo na podlagi dovoljenja za poseg v gozdni prostor in jasne zakoličbe predhodno skupaj označiti lastniki zemljišč in pooblaščen osebe Zavoda za gozdove, Območne enote Kranj.

(5) Pogozdovanje optimalno nadomeščene površine gozdnih zemljišč se izvaja s saditvami avtohtonih, rastišču primernih drevesnih vrst, kot so gaber, češnja ... Nove gozdne površine naj se vključujejo v večje gozdne komplekse, znotraj plansko določenih gozdnih površin širšega območja. Pogozditve se opravijo na podlagi strokovnega predloga Zavoda za gozdove Slovenije.

#### 20. člen

(ukrepi za zaščito podtalnice)

(1) Trasa poteka po ravninskem terenu, ki ga na površju predstavlja mlajši pleistocenski prodni zasip iz poledenitvene dobe. Prodnata tla s tanjšimi glinastimi sloji neposredno pod humusnim slojem ležijo na začetnem odseku novega cestnega koridorja od km 0 + 00 do km 1 + 475 in na zadnjem odseku od km 2 + 200 do 2 + 400. Teren je na območju površinskih glinastih plasti mestoma občasno zamočvirjen (od km 0 + 800 do km 1 + 475). Na odseku od km 1 + 475 do 2 + 200 so v pleistocenskem prodnem zasipu odložene debelejšje leče glinastih sedimentov, kar povzroča pogosto zamočvirjenost tal.

(2) Pod 3 m debelo plastjo gline s peskom in meljem leži 3 – 3,5 m debela plast proda s peskom in meljem. Pod prodno plastjo od globine 6 m do globine 13,5 m leži svetlo rjava do siva glina, od tu globlje 26,5 m pa slabo sortiran prod s peskom in meljem. Do globine 35 m ležijo glinasti sedimenti, ki se na globini 36,6 m končajo z zaglinjenim peščenim prodom. Smer toka podzemne vode, ki se nahaja na globini 26 m je severovzhod – jugovzhod proti Domžalsko – Mengeškemu polju in delno v smeri proti Vodiciam. Trasa ceste 3 – 4 km oddaljena od zunanjšega roba varstvenih pasov zajetij na Domžalsko – Kamniškem in 3,5 km od zunanjšega roba varstvenih pasov pri Vodicih. Hitrost toka podzemne vode je okoli 1,4

m/dan, tako da bi eventuelno onesnaženje s ceste doseglo zunanji rob varstvenih pasov v 6 do 7 letih (brez upoštevanja disperzije). Tako je glede na gornje ugotovitve občutljivost na možnost onesnaženja podtalnice vzdolž trase možno opredeliti kot malo občutljiv do neobčutljiv, kar omogoča odvodnjavanje meteorne vode s cestišča preko lovilnih bazenov neposredno v obvodne – ponikovalne jarke vzdolž cestišča.

Med gradnjo mora izvajalec organizirati ukrepe za primer razlitja nevarnih tekočin. V primeru razlitja nevarnih tekočin mora izvajalec onesnaženi material izkopati in ga oddati v predelavo kot nevaren odpadek, razen, če ne izvede analize, s katero bi organizacija, pooblaščen s strani ministrstva pristojnega za okolje ugotovila, da ne gre za nevaren odpadek in bi lahko bil odstranjen na drug način.

## 21. člen

(rešitve in ukrepi na območjih kmetijskih zemljišč)

(1) Investitor je dolžan s primerno organizirano gradnjo, zaščito zemljišč pred onesnaževanjem v času gradnje in obratovanja glavne ceste oziroma obvoznice, sanacijo prekinjenih sistemov za odvodnjavanja oziroma namakanje in s pridobitvijo (usposobitvijo) nadomestnih kmetijskih zemljišč zagotoviti varovanje kmetijskih zemljišč.

(2) Pri gradnji glavne ceste se omeji gibanje strojev na območje same trase (izključne rabe), hkrati pa se za transporte čim manj uporablja poljske poti. Začasne ureditve in objekti za potrebe gradbišča se ne smejo urejati na kakovostnih kmetijskih zemljiščih, razen, če ni drugih primernejših rešitev.

(3) Investitor je dolžan vzpostaviti vse z gradnjo glavne ceste prekinjene dostope na kmetijska zemljišča in sicer tako v času gradnje kot tudi po izgradnji ceste. Priključki poljskih poti na priključne ceste se asfaltirajo vsaj v dolžini traktorja s prikolico. Za nadomestitev sedanjih dostopov do zemljišč je ob trasi glavne ceste in obvoznice rezerviran pas, po katerem se lahko na podlagi ugotovljene potrebe v fazi seznanitve strank v postopku izdaje gradbenega dovoljenja predvidi nadomestne vzporedne dostopne poti do zemljišč ob trasi (grafični del lokacijskega načrta).

(4) V sklopu izdelave projektne dokumentacije je treba izdelati projekt o ravnanju in uporabi rodovitnega dela prsti. Z rodovito plastjo tal, ki se odstrani z matične podlage, je treba med gradnjo in po izgradnji zagotoviti racionalno ravnanje. S sanacijo razgaljenih površin je treba začeti že v času gradnje glavne ceste oziroma obvoznice. Prst se mora odstraniti in deponirati na drugo lokacijo tako, da se ohrani njena plodnost in količina oziroma da ne pride do onesnaženja s škodljivimi snovmi in manj kvalitetnim materialom. Določiti je trebačasne deponije za živico, ki mora biti odložena na največ 1,50 m visoke nasipe. Deponije je treba zaščititi pred onesnaževanjem in erozijskimi procesi. Med gradnjo se vodi evidenca o mestih in količinah odstranjene prsti in lokacijah za deponiranje ter o nadaljnji uporabi za sanacijo. Prst se uporabi za sanacijo devastiranih in degradiranih tal ter za rekultivacijo delov sedaj utrjenih površin, ki se jim spremeni funkcija.

## 22. člen

(ukrepi varstva pred hrupom)

(1) Potek glavne ceste ob letališču je v prostor umeščen tako, da ne povzroča čezmernih obremenitev bivalnega in delovnega okolja. V južnem delu, ki je najbližje območju stavbnih zemljišč je ob območju urejanja, razen v delu obeh bencinskih servisov s spremljajočimi poslovnimi prostori, načrtovan širši pas visokorasle drevesne bariere, ki vizualno in protihrupno varuje načrtovane gradnje v območju ob letališču.

23. člen  
(ukrepi za varstvo zraka)

(1) Vsi protihrupni ukrepi širše zelene bariere imajo tudi funkcijo varovanja pred prašnimi usedlinami in delno imisijami plinov, delno pa ima to funkcijo tudi zasaditev v obcestnem prostoru. Med obratovanjem glavne ceste dodatni zaščitni ukrepi niso potrebni.

(2) Med gradnjo je izvajalec dolžan upoštevati naslednje ukrepe za varstvo zraka:

- zakonsko regulativo v zvezi z emisijskimi normami pri gradbeni mehanizaciji in transportnih sredstvih;
- preprečevanje prašenja odkritih delov trase in gradbišča (vlaženje sipkih materialov in nezaščitene površine) ter preprečevanje raznosa materiala z gradbišča in
- sprotno kultivirati območja večjih posegov.

24. člen  
(varstvo pred požarom)

(1) Zaradi izgradnje glavne ceste na odseku ob letališču se požarna varnost bližnjih objektov ne sme poslabšati. Vsi ti objekti imajo zagotovljen dovoz za intervencijska vozila.

(2) Med gradnjo mora izvajalec upoštevati določbe predpisa, ki ureja varstvo pred požarom v naravnem okolju.

25. člen  
(odvzemi in deponije materiala)

(1) Odvzem gradbenega materiala je določen iz enega od obstoječih kamnolomov, ki imajo pridobljena potrebna dovoljenja.

## VIII. PARCELACIJA

26. člen  
(prikaz načrta parcelacije)

Sestavni del lokacijskega načrta je načrt parcelacije. Načrt parcelacije je sestavni del grafičnega dela lokacijskega načrta in prikazuje nove gradbene parcele v odnosu do obstoječih parcel.

## IX. ETAPNOST IZVEDBE

27. člen  
(etapnost izvedbe posegov)

(1) Lokacijski načrt se izvaja v več etapah, ki so medsebojno neodvisne glede na časovno zaporedje. Vsaka skupina objektov predstavlja svojo etapo, možna je izvedba le dela etape v kolikor se v projektni dokumentaciji dokaže, da takšen del smiselno predstavlja zaključeno celoto. V okviru vsake etape je treba izvesti pripadajočo infrastrukturo in naprave v zadostnih kapacitetah. Pri izvajanju del v etapah je treba zagotoviti ustrezne ukrepe za varstvo bivalnega in delovnega okolja. Vsebinska konkretizacija etape se opredeli v posebnem delu projekta za

pridobitev gradbenega dovoljenja, ki ga izdela načrtovalec lokacijskega načrta. V primeru, da realizacija načrtovanih programov ob prometnici prehití realizacijo prometnice, se cestni priključki obstoječo glavno cesto izvedejo tako, da bo v kasnejši fazi možna izvedba priključkov na novonačrtovani potek glavne ceste.

(2) Začasna namembnost zemljišč, ki se ne preoblikujejo v prvi oziroma ostalih 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 etap in realizacijo načrtovanih programov ob prometnici (bencinski servisi s spremljajočimi poslovnimi programi).

## **X. OBVEZNOSTI INVESTITORJEV IN IZVAJALCEV**

### 28. člen (splošne obveznosti)

(1) Poleg vseh obveznosti navedenih v predhodnih členih odloka, so obveznosti investorjev in izvajalcev v času pred pričetkom, med gradnjo ter po izgradnji tudi:

- pred pridobitvijo gradbenega dovoljenja investitor z upravljavci in lokalno skupnostjo uskladi popis o stanju obstoječih lokalnih cest, javnih poti in druge infrastrukture, ki so tangirani zaradi gradnje glavne ceste;
- reševati odkup zemljišč v sodelovanju z vsemi prizadetimi;
- pred pričetkom gradnje predložiti Ministrstvu za promet – Direkciji RS za ceste v potrditev predpisano projektno dokumentacijo za vsečasne priključke na glavno cesto; pri tem je treba upoštevati čim manjšo obremenitev te ceste tako, da se največji možni obseg prevozov odvija po trasi ceste; gradbeni priključki sočasni;
- uskladiti rešitve z Ministrstvom za promet – Direkcijo RS za ceste, če bi etapa izvedbe lokacijskega načrta vplivala na prometno ureditev državnih cest;
- zagotoviti zavarovanje gradbišča tako, da sta zagotovljeni varnost in raba bližnjih objektov in zemljišč;
- organizirati promet v času gradnje tako, da ne prihaja do večjih zastojev na obstoječem cestnem omrežju ter, da se prometna varnost zaradi gradnje ne poslabša;
- odpraviti v najkrajšem možnem času prekomerne negativne posledice, ki bi nastale zaradi gradnje in obratovanja glavne ceste;
- zagotoviti nemoteno komunalno oskrbo preko vseh obstoječih infrastrukturnih vodov in naprav; infrastrukturne vode je treba takoj obnoviti v primeru poškodb pri gradnji in dovoliti prečkanje tranzitni infrastrukturi;
- za čas gradnje na vseh območjih dovoliti emisije hrupa zaradi vira hrupa (gradbišče) tako, da v dnevnem času ne bodo prekoračene kritične ravni hrupa predpisane za stopnje varovanja pred hrupom, kot so določene za posamezna območja, pri čemer se za oddaljenost vira hrupa šteje geometrijsko središče oziroma pravokotna oddaljenost od gradbišča;
- za zavarovanje vodnih virov med gradnjo mora investitor zagotoviti ukrepe iz 20. člena tega odloka;
- vzdrževati vegetacijske pasove ob cesti, ki so element krajinskega urejanja, istočasno pa imajo tudi funkcijo pred onesnaženjem neposrednega okoliškega prostora;
- v skladu s predpisi vzdrževati vse vodnogospodarske ureditve, zgrajene za potrebe glavne ceste, do prenosa v upravljanje upravljavcu vodotokov;
- zagotoviti sanacijo zaradi gradnje poškodovanih objektov, naprav in območij ter okolico objektov;
- sanirati oziroma povrniti v prvotno stanje vse poti in ceste, ki se zaradi gradnje glavne ceste oziroma priključkov ali uporabe pri gradnji prekinejo ali poškodujejo;

- začasno pridobljena zemljišča po izgradnji trase glavne ceste in spremljajočih ureditev povrniti v prvotno rabo;
- vse ostanke prekinjenih poti in cest po izgradnji glavne ceste in potrebnih deviacij urediti skladno z namensko rabo sosednjih zemljišč in
- pred pripravo projektne dokumentacije in postavitvijo cestnih informacijskih panojev mora investitor v primeru, da ti utegnejo s svojo višino vplivati na varnost zračnega prometa, pridobiti ustrezno predhodno soglasje Ministrstva za promet, Uprave RS za civilno letalstvo.

(2) Vsi navedeni ukrepi se morajo izvajati na podlagi ustreznega gradbenega dovoljenja, pridobljenega pred pričetkom gradnje glavne ceste in njenih priključkov.

#### 29. člen (monitoring)

(1) Investitor gradnje glavne ceste mora:

- zagotoviti celosten načrt monitoringa za področja, ki jih določa poročilo o vplivih na okolje;
- pri določitvi točk monitoringa smiselno upoštevati točke že izvedenih meritev ničelnega stanja. Pri fizičnih meritvah stanja sestavin okolja (tla, vode, zrak, hrup) je treba zagotoviti vsaj tolikšno število točk nadzora, da se pridobi utemeljena informacija o stanju posamezne sestavine okolja;
- točke spremljanja stanja zavarovati tako, da je omogočeno kontinuirano pridobivanje podatkov;

(2) Monitoring je treba izvajati v skladu s predpisi, ki urejajo prve meritve in obratovalni monitoring hrupa za vire hrupa ter pogoje za njihovo izvajanje in usmeritvami poročila o vplivih na okolje. Rezultati monitoringa so javni, investitor poskrbi za dostopnost podatkov.

(3) Dodatni ukrepi, ki jih mora izvesti investitor na podlagi neustreznih rezultatov monitoringa, so:

- dodatne tehnične in prostorske rešitve,
- dodatne zasaditve in vegetacijske zgostitve,
- sanacija, povečanje ali izgradnja novih naprav,
- sprememba rabe prostora,
- drugi ustrezni ukrepi.

#### 30. člen (organizacija gradbišča)

Gradbišče je omejeno na širino odkupljenega zemljišča. Za potrebe gradbišča se uporablja že obstoječe komunikacije in ustvarja čimmanj novih dovoznih poti. Gradbišče s svojimi ureditvami ne sme pomeniti dodatnih posegov v naravo (nepotrebni poseki gozda, dodatne transportne poti in deponije materiala). Poleg vseh obveznosti navedenih v prejšnjih členih te uredbe, so obveznosti investitorja in izvajalca v času gradnje in po izgradnji tudi:

- pred pridobitvijo gradbenega dovoljenja je treba izdelati ekološki elaborat ureditve gradbišča,
- zagotoviti varno odvijanje prometa na obstoječem cestnem omrežju,
- vse ceste in poti, ki bi eventualno služile obvozu ali transportom med gradnjo pred pričetkom del ustrezno urediti in protiprašno zaščititi, po izgradnji glavne ceste pa po potrebi obnoviti,
- obnoviti oziroma sanirati infrastrukturne vode in ostale objekte, če bo na njih pri gradnji glavne ceste zaradi prevelikih obremenitev ali tresljajev prišlo do poškodb,

– v času gradnje glavne ceste zagotoviti vse potrebne varnostne ukrepe in organizacijo na gradbišču, da se prepreči prekomerno onesnaženje okolja in voda, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja in uporabe tekočih goriv in drugih škodljivih snovi, oziroma v primeru nezgode zagotoviti takojšnje ukrepanje za to usposobljenih delavcev.

31. člen  
(razmejitev financiranja prostorske ureditve)

Razmejitev investicije javnih cest in pripadajočih cestnih površin ter komunalne in druge infrastrukture se določi skladno s predpisi, ki urejajo področje javnih cest.

## **XI. Odstopanja**

32. člen  
(dovoljena odstopanja)

(1) Pri realizaciji tega lokacijskega načrta so dopustna odstopanja od tehničnih rešitev določenih s tem odlokom, če se v nadaljnjem podrobnejšem proučevanju geoloških, hidroloških, geomehanskih, infrastrukturnih in drugih razmer poiščejo tehnične rešitve, ki so primernejše z oblikovalskega, prometnega, tehničnega ali okoljevarstvenega vidika, s katerim pa se ne smejo poslabšati prostorski in okoljski pogoji.

(2) Odstopanja iz prejšnjega odstavka ne smejo biti v nasprotju z javnimi interesi, z njimi morajo soglašati organi in organizacije v delovno področje katerih spadajo ta odstopanja.

(3) V projektih za pridobitev gradbenega dovoljenja in projektih za izvedbo morajo biti vse stacionaže objektov in naprav natančno določene. Dopustna so manjša odstopanja od stacionaž navedenih v tem odloku, ki so posledica natančnejše stopnje obdelave projektov. Večja odstopanja so dopustna v skladu z določili prvega in drugega odstavka tega člena.

## **XII. Nadzor nad izvajanjem**

33. člen  
(inšpekcijsko nadzorstvo)

Nadzor nad izvajanjem tega odloki opravlja Ministrstvo za okolje in prostor- Inšpektorat Republike Slovenije za okolje in prostor.

## **XIII. Prehodne in končne določbe**

34. člen  
(vpogled v lokacijski načrt)

Lokacijski načrt je na vpogled pri pripravljavcu, Občini Cerklje na Gorenjskem, Trg Davorina Jenka 13, 4207 Cerklje na Gorenjskem.

35. člen  
(veljavnost odloka)

Ta odlok začne veljati osmi dan po objavi v Uradnem vestniku Občine Cerklje na Gorenjskem.

Številka: 03201-01/2005-31

Datum: 14. 07. 2005

Občina Cerklje na Gorenjskem  
FRANC ČEBULJ, župan l.r.