

## SPN OPN MOL ,

### Stran 14

#### 3.1.3. Zasnova poselitve v regiji

(1) Širša ljubljanska aglomeracija se razvija v somestje, zato je predviden harmonični razvoj celote. Za razbremenitev prometnega pritiska na centralni del mesta Ljubljane je predviden razvoj po načelu **decentraliziranega zgostitvenega modela poselitve**.

Prevladujejo tri glavna načela razvoja: regionalne strukture urbane rasti se povezujejo z **integriranim razvojem JPP**, kolesarskega in peš prometa, consko planiranje nadomesti mešana raba površin, politika urbanističnega oblikovanja pa se usmeri **k humanim dimenzijam, peščevim razdaljam in skupnim odprtim prostorom**.

(2) Na suburbaniziranih in podeželskih območjih je poudarek na razvoju večjega števila manjših centrov s celovito oskrbo in čim samostojnejšim delovanjem **ob trasah javnega transporta (tirnega in avtobusnega)**. **Urbanizacija se prednostno razvija ob linijah JPP (zlasti regionalne železnice) v obliki gosteje zazidanih urbanih enot s centri, vezanimi na postajališča JPP**. Predvidene so tudi **vmesne prečne zelene cezure**, ki omogočajo komunikacijo med nosilnimi krajinskimi prvini in ohranjajo celovitost urbanih enot.

(3) Pri oblikovanju novih oziroma dopoljenih centrov je treba upoštevati obstoječo zazidavo in se navezati na že obstoječe centralne površine manjših predmestnih naselij, pri tem pa zgostiti razpršeno zazidavo. Novi ali dopoljeni centri predstavljajo osrednji del zgostitve poselitve. Naselje okrog njih je oblikovano kot avtonomna enota v peščevem merilu, v katerem se funkcije mešajo in prepletajo (trgovine in servisi, ustrezna javna raba površin, stanovanja in drugo). V tem okviru se pojavljajo tudi novi zaposlitveni programi in nove stanovanjske površine.

(4) **Javni prevoz, predvsem tirni, v povezavi s kolesarskim prometom, je osrednja hrbtenica takega decentraliziranega mestnega modela, ki bo vplival na manjšo uporabo osebnega avtomobila.**

### Stran 16

#### 3.1.4. Zasnova poselitve v MOL

Karta 01: Zasnova prostorskega razvoja

(A) TRI ZNAČILNA OBMOČJA MOL Zasnova organizacije prostora se kot pristop k urbanističnemu urejanju razvija v treh značilnih območjih MOL: kompaktnem mestu, obmestju in hribovitem zaledju.

(1) Kompaktno mesto obsega strnjeno urbano območje:

- predvsem območje znotraj avtocestne obvoznice, vključno z mestnim središčem in vpadnicami, zelenimi klini in večjimi zelenimi površinami, in
- območja večjih gostot pozidave v neposrednem zaledju vpadnic zunaj obvoznice (Dravlje, Ježica/Ruski car idr.).

### Stran 22

#### 3.2. Temeljne usmeritve prometnega povezovanja naselij v MOL in LUR

3. Ljubljana je tudi regijsko središče, v katerem morajo prometne razmere omogočati zelo veliko število dnevniških potovanj v mesto. Potrebe po parkiranju je treba zmanjševati s ponudbo kakovostne alternative – JPP (že pri izvoru potovanja in ne šele v mestu). Predvsem pa mora biti MOL soorganizator omogočanja in urejanja prometa v regiji.

4. Temeljito izboljšanje kakovostne ponudbe JPP je osnovno vodilo pri urejanju prometnih razmer v MOL. Izvedba pasov na vpadnicah, rezerviranih za JPP, je prioriteta MOL.

6. Prometno omrežje in površine za mirujoči promet so odvisni od načina in vrste namenske rabe površin v prostoru. Zato jih je treba načrtovati hkrati z načrtovanjem te rabe ter jim določiti potek in dimenzije v skladu z velikostjo in intenzivnostjo dejavnosti v prostoru, kateremu so namenjene, ter skladno s principi trajnostne mobilnosti. To pomeni, da je treba prometne površine za motorni

promet upoštevati tudi kot omejitveni pogoj razvoja oziroma razvoj temeljiti na zagotavljanju trajnostnih oblik mobilnosti.

(2) Osnovne usmeritve za prometno povezovanje naselij v MOL so:

1. Za trajnostni razvoj MOL je treba zagotoviti uvedbo sodobnega, zmogljivega in kakovostnega JPP, ki bo deloval kot celovit sistem z enotno tarifno politiko in uporabniku omogočal enostavno kombiniranje in prestopanje med sistemi.

**2. Sistem regijske železnice mora postati osnovni nosilec JPP v regiji, pretežno na obstoječih moderniziranih progah in dodani smeri proti Vrhniki (obnova stare proge).**

**3. Glavne linije JPP je treba v sodelovanju s sosednjimi občinami podaljšati do regijskih središč in sočasno urediti intermodalne točke P&R.**

**4. Poleg ustrezne posodobitve glavne železniške potniške postaje v Ljubljani je treba, predvsem na stičnih točkah železniških prog in linij JPP, urediti dodatna postajališča za regijske potniške vlake.**

5. Z novo železniško progo do Brnika je treba omogočiti, da bo Ljubljana neposredno vključena tudi v sistem zračnega prometa, s kvalitetno povezavo do pristanišča v Kopru pa v sistem pomorskega prometa.

**6. Potek linij JPP v Ljubljani je treba organizirati tako, da bodo posamezni deli mesta med seboj dosegljivi brez večkratnega prestopanja.**

7. Železniške proge je treba umeščati v Ljubljani tako, da mesta ne bodo »prerezale« in obremenjevale s hrupom.

8. Mednarodni tovorni promet je treba posodobiti z zgraditvijo prometno logističnega terminala (v nadaljevanju: PLT).

9. Dokončati je treba že načrtovana dela pri gradnji manjkajočih cestnih povezav in križišč.

10. Regijski cestni tranzitni promet je treba voditi mimo Ljubljane (»tangencialne« vzdolž avtocest).

11. Zasnovo radialnega sistema cestne mreže je treba ohraniti.

12. Mestno cestno mrežo je treba dopolniti z nekaterimi novimi cestami tako, da bodo posamezni deli mesta med seboj dosegljivi po najkrajši poti (skrajšane dolžine potovanj, zmanjšan vpliv na bivalni prostor, zmanjšana poraba energije in zmanjšane emisije), da bodo ustvarjena zaključena območja, v katerih bodo ulice namenjene vsem oblikam notranjega prometa (umirjanje prometa in spodbujanje nemotoriziranih oblik prometa), in da bo zagotovljena normalna in varna (5-minutna) dosegljivost linij JPP.

**13. Z urejanjem parkirišč velikih zmogljivosti ob zunanjih prestopnih točkah (P&R) in hitrimi linijami JPP je treba preusmerjati dnevne migrante v čim večjem številu na JPP.**

14. Zagotoviti je treba primerno število skupinskih garažnih zmogljivosti za prebivalce MOL, posebno v območjih večjih poselitvenih gostot, na primer mestno središče, soseke.

15. Za potrebe obiskovalcev kulturnih in podobnih prireditev ter dejavnosti, ki so v posebnem interesu mesta, je treba zagotoviti primerne parkirne možnosti, v prvi vrsti pa **dostopnost s trajnostnimi oblikami mobilnosti.**

16. Dograditi je treba že načrtovani sistem regionalnih in mestnih **kolesarskih poti**, ga **navezati na prestopne točke (JPP, železnica, P&R) in nadgraditi omrežje sistema za izposajo koles.**

17. V urbanih območjih je potrebno **spodbujati hojo** s širjenjem mreže poti, predvsem do parkov, šol, vrtcev trgovin, postajališč LPP. **V soseskah je potrebno uveljavljati načelo skupnega prometnega prostora. Zagotavljati je potrebno pogoje za varno, zdravo in doživljajsko privlačno hojo.**

18. Reko Ljubljanico in Gruberjev prekop je treba z ureditvami brežin in pristajališč približati prebivalcem in obiskovalcem tudi v območjih izven mestnega središča.

19. Zgraditi je treba mestne heliporte.

20. Z ustrezno prometno zasnovo in vzpostavitvijo mreže postaj javne gasilske in zdravstvene reševalne službe je treba na mestnem območju Ljubljane zagotoviti dobro dostopnost za vse vrste reševalnih vozil zdravstvene reševalne službe in gasilcev.

21. Vzpostavi se pogoje za razvoj elektro in CNG mobilnosti.

22. Vzpostavi se omrežje **intermodalnih točk za prestopanje med različnimi prometnimi sistemi**, na katerih se spodbuja razvoj urbanih funkcij po principu mešane rabe (storitvene in oskrbne dejavnosti).

## 23. Vzpostavi se sistem monitoringa delovanja in upravljanja prometnega sistema.

### 3.3. Okoljski vidiki trajnostnega prostorskega razvoja (A) OKOLJSKI POTENCIALI IN OMEJITVE

(3) Pri načrtovanju razvoja mesta in rabe prostora je treba upoštevati dovoljene ravni hrupa. Te so danes na več obstoječih mestnih območjih že presežene, zato se stremi k zmanjšanju hrupne obremenjenosti. (4) Upoštevati je treba ukrepe za izboljšanje kakovosti zraka in zmanjševanje njegove onesnaženosti (predvsem na področjih energetike in prometa) ter omogočiti dobro prevetrenost mesta z upoštevanjem klimatskih koridorjev.

(B) CILJI (1) Osnovni cilj je zagotavljati tako stanje naravnih sestavin in procesov (zrak, voda, tla, biotske sestavine), ki bo Ljubljano uvrstilo med evropska mesta z najvišjo kakovostjo bivanja z zagotavljanjem zdravega in varnega okolja ter javnega zdravja. Konkretni cilji na področju kakovosti okolja so:

1. zmanjševati vpliv urbanizacije na podnebne spremembe in prilagajati se podnebnim spremembam: – zmanjševati izpuste toplogrednih plinov iz energetskih objektov (toplarna, kurišča), – zmanjševati izpuste toplogrednih plinov z zmanjševanjem potrebe po osebni prevozu ter s spodbujanjem uporabe javnega prometa, kolesarjenja in pešačenja, – spodbujati gradnjo energetsko varčnih objektov in energetsko prenovo stavb, – zmanjševati učinek vročinskega otoka z ohranjanjem nepozidanih površin v koridorjih prevladujočih vetrov in z ohranjanjem mestnih gozdnih površin, – zmanjševati učinek vročinskega otoka v gosto pozidanih območjih s spodbujanjem gradnje zelenih streh in fasad;

4. ohranjati biodiverzitetu in habitate: – revitalizirati degradirana območja in poškodovane habitate, – dosledno ohranjati obseg in kakovost naravnih površin v mestu, vključno z manjšimi površinami v strnjanih območjih, – ohranjati ustrežni delež naravnih površin v novo urbaniziranih območjih, – izogibati se sajenju alergenih vrst zaradi potencialne negativne vplive na zdravje prebivalcev mesta;

#### 8. zmanjševati hrup in varovati pred hrupom:

– zmanjševati emisije hrupa, kjer je to potrebno,  
– načrtovati namensko rabo prostora v skladu z dovoljenimi mejnimi vrednostmi kazalcev hrupa skladno s predpisi,  
– zmanjšati hrupno obremenjenost prebivalcev v MOL z izvedbo protihrupnih ukrepov, tudi z zmanjšanjem hitrosti vožnje na najbolj obremenjenih delih prometnic in poglobljanjem železniških prog;

#### (C) USMERITVE ZA ZASNOVO POSELITVE S STALIŠČA VARSTVA OKOLJA IN OMEJITEV V PROSTORU

##### (1) Poselitev je z vidika okoljskih potencialov in omejitev treba načrtovati na naslednji način:

– koncentracija poselitve ob obstoječih krakih ob vpadnicah, izraba obstoječih stavb in degradiranih površin, gradnja novih stanovanjskih območij v bližini JPP,

– urejanje omrežja za JPP in kolesarskih stez,

– ohranjanje odprtih površin (izogibanje umeščanja objektov, izjemoma nizka gradnja) v smereh prevladujočih prezračevalnih koridorjev (severovzhodni savski zeleni klin, Stanežiče, Hrušica, Podutik),

– ohranjanje obsega in celovitosti večjih naravnih površin (mestnih in primestnih gozdov, sklenjenih kmetijskih površin, Save z obrežjem, Golovca), izogibanje umeščanju objektov in infrastrukture znotraj teh območij ali »najedanju« robov,

– zagotavljanje različnih velikosti in tipov zelenih površin (poleg večjih enot tudi manjše, npr. parki, zelenice, manjše kmetijske površine) ter ohranjanje in vzpostavljanje medsebojnih povezovalnih koridorjev (obrežja, drevoredi),

– upoštevati je treba vse predpisane omejitve glede poselitve (naravne vrednote, kulturna dediščina, varstvo kmetijskih zemljišč in gozdov, varstvo vodnih virov, stanje voda, vodnogospodarske ureditve itd.),

– poselitev ne bo umeščena na poplavno ogrožena območja, dokler ne bodo uvedeni ustrezni protipoplavni ukrepi, ki bodo odpravili poplavno ogroženost teh območij,

– poselitev ne bo umeščena na območja, ki so glede na strukturo tal najbolj potresno nevarna.

#### (D) USMERITVE S PODROČJA VARSTVA PRED HRUPOM

(1) Za območja, **kjer ravni hrupa presegajo mejne vrednosti, je treba sprejeti plan ukrepov** zmanjševanja emisij hrupa ter ga **sproti izpolnjevati**. Pri ukrepih zmanjševanja hrupa je treba razlikovati med različnimi kategorijami ukrepov:

- ukrepi za zmanjševanje hrupa na njegovem izvoru (vozila z nižjimi hrupnimi emisijami, asfalti z nižjimi emisijami hrupa, umirjanje prometa, uvajanje novih tehnologij, opuščanje hrupnih rab prostora),
- ukrepi za zmanjševanje hrupa na njegovi poti razširjenja (načrtovanje rabe prostora oziroma upravljanje hrupa, ustrezno načrtovanje prometne infrastrukture, zaslanjanje hrupa),
- ukrepi za zmanjševanje hrupa pri sprejemniku (zvočna izolacija stavb in ustrezno načrtovanje stavb).

Če tehnični ukrepi za zmanjševanje emisij hrupa niso zadovoljivi, je treba vpeljati tudi druge ukrepe, predvsem zmanjševanje potreb po transportu nasploh.

- stalno ozaveščanje prebivalstva,
- promoviranje alternativnih vrst prevoznih sredstev,
- ocenitev vplivov stroškov in koristi,
- ekonomski instrumenti.

**(2) Pri načrtovanju namenske rabe prostora je treba upoštevati dovoljene mejne vrednosti kazalcev hrupa glede na štiri stopnje varstva pred hrupom skladno s predpisi.**

#### (E) SPREMLJANJE STANJA OKOLJA (MONITORING)

(1) V okviru monitoringa kazalcev stanja okolja MOL se bolj detajlno obdela naslednje okoljske cilje/podcilje oziroma segmente, ki so izrazito vezani na prostorsko komponento:

- trajnostna raba naravnih virov
- racionalna raba zemljišč,
- ohranjena narava
- ugodno stanje vrst in habitatnih tipov,
- dobri bivalni pogoji
- **dostopne storitve, zagotovitev zadostnih javnih zelenih površin na prebivalca, varnost na ogroženih območjih,**
- trajnostna mobilnost
- % povečanja nemotoriziranega prometa, % povečanja uporabe JPP.

(2) Za monitoring ostalih kazalcev stanja okolja MOL se uporabijo podatki iz obstoječih strokovnih podlag:

- za okoljske cilje/podcilje oziroma segmente **dobro stanje voda** (vključno z zmanjšano porabo pitne vode na prebivalca), **izboljšana kakovost zraka** in **učinkovito ravnanje z odpadki** se uporabijo podatki pridobljeni v okviru priprave **Poročil o stanju okolja, ki jih na podlagi podatkov in poročil posameznih oddelkov pripravi oddelek, pristojen za varstvo okolja,**
- za okoljske cilje/podcilje oziroma segmente zmanjšana poraba energije in raba obnovljivih virov energije ter izboljšana kakovost zraka in javna razsvetljava se uporabijo **podatki iz Lokalnega energetskega koncepta MOL,**
- za okoljski cilj/podcilj **zmanjšana stopnja hrupa** se uporabijo

(3) **Za področje prometa** in z njim povezanimi emisijami **je treba na območjih kompaktnega mesta namestiti dodatna merilna mesta**, ki bodo zagotavljala **spremljanje kakovosti zraka in hrupa.**

(4) Spremljanje kazalcev stanja okolja se izvaja v petletnih obdobjih.

(5) **Poročilo o spremljanju kazalcev stanja okolja se objavi na spletni strani MOL.**

## stran 30:

### 4.1.3. Faznost urejanja

(1) Na podlagi dolgoročnega koncepta prostorskega razvoja mesta ter kriterijev in pogojev za gradnjo je treba določiti **faznost izvedbe ureditev oziroma projektov**.

Določiti je treba dve etapi realizacije OPN MOL SD:

– I. etapa do leta 2020,

– II. etapa od 2021 do 2027.

(2) OPN MOL SD obsega obe etapi realizacije do leta 2027.

(3) Osnovna izhodišča na podlagi katerih bo MOL pristopala k **nadaljnji izgradnji posameznih območij** so:

– **prednostna izgradnja** na degradiranih, **nezadostno izkoriščenih** ali prostih površinah (**zgoščevanje poselitve**) **znotraj že urbaniziranih območij**

– območja notranjega razvoja imajo prednost pred širitvijo naselij,

– prenova ima prednost pred novogradnjo.

(4) **Poleg zgoraj navedenih kriterijev bodo za določanje faznosti pozidave posameznih zemljišč upoštevani še kriteriji navedeni v spodnjih preglednicah.**

Preglednica 1:

Kriteriji za določanje faznosti posameznih zemljišč

LEGA znotraj avtocestnega obroča zunaj avtocestnega obroča + -

KMETIJSKA ZEMLJIŠČA ni posega na kmetijska zemljišča /poseg na kmetijska zemljišča + -

PROMETNA DOSTOPNOST (**dostopnost z JPP, prometna lega ob primerno zmogljivi cesti**) dobra pomanjkljiva + -

OPREMLJENOST S KOMUNALNO INFRASTRUKTURO (možnost priključevanja na vodovod, kanalizacijo, električni vod, plinovod, toplovod) da ne + -

UPOŠTEVANJE OMEJITEV (varnost pred naravnimi in drugimi nesrečami ter raven intervencijske pokritosti območja, **okoljska sprejemljivost lokacije brez nevarnosti za poslabšanje stanja**

površinskih in podzemnih voda, naravno in kulturno dediščino, biotope, kulturno krajino) da ne + -

OPREMLJENOST Z DRUŽBENIMI DEJAVNOSTMI dobra pomanjkljiva

Preglednica 2:

Kriteriji za opredelitev faznosti za območja **ostalih namenskih rab** (kot so proizvodne dejavnosti):

POTENCIALI LOKACIJE (raven, dobro nosilen in stabilen teren zadostne velikosti in z možnostjo širjenja cone, sprejemljivost nove cone v lokalnem okolju glede morebitnega hrupa, onesnaženja zraka, voda in tal, vizualnega vtisa, prometa in drugih motečih dejavnikov) dobri pomanjkljivi + -

KMETIJSKA ZEMLJIŠČA ni posega na kmetijska zemljišča poseg na kmetijska zemljišča + -

PROMETNA DOSTOPNOST (prometna lega ob zmogljivi cesti, navezava na železnico in bližina železniške postaje, povezava z letališčem, dostopnost z JPP) dobra pomanjkljiva + -

OPREMLJENOST S KOMUNALNO INFRASTRUKTURO (možnost priključevanja na vodovod, kanalizacijo, električni vod, plinovod, možnost čiščenja odpadne vode – čistilna naprava, možnost ustreznega ravnanja z odpadki) da ne + -

UPOŠTEVANJE OMEJITEV (varnost cone pred naravnimi in drugimi nesrečami ter raven intervencijske pokritosti območja, okoljska sprejemljivost lokacije brez nevarnosti za poslabšanje stanja površinskih in podzemnih voda, naravno in kulturno dediščino, biotope, kulturno krajino)

#### **4.1.4. Kriteriji za sprejemanje občinskih podrobnih prostorskih načrtov**

(1) Kriteriji za vrstni red sprejemanja OPPN na območjih stanovanj in osrednjih območij centralnih dejavnosti so:

Osnovna kriterija:

1. **OPPN so prednostno sprejeti za območja prenove.**

2. Dokler se ne izkoristijo možnosti gradenj (zazidava) znotraj območij prenove iz 1. točke tega odstavka, je za novogradnje ob upoštevanju dodatnih kriterijev mogoče odpreti do 20% (vendar ne več kot 10% letno) načrtovanih stanovanjskih območij na stavbnih zemljiščih, katerih dejanska raba je kmetijska oziroma gozdna, vendar šele, ko so območja iz 1. točke zasedena najmanj 80-odstotno.

**Dodatni kriteriji:** Pri 2. osnovnem kriteriju je treba upoštevati **naslednje dodatne kriterije**, ki so razvrščeni po prednostnem vrstnem redu:

1. Prednost ima gradnja novih stanovanjskih sosesk znotraj avtocestnega obroča.
2. Prednost pri posegih v prostor imajo posegi na stavbna zemljišča, ki so po dejanski rabi manj kakovostna kmetijska zemljišča, območja zunaj poplavnih in vodovarstvenih območij. Poleg tega se sem uvrščajo še poplavna območja z razredom preostale poplavne nevarnosti in VVO III.
3. Potem, ko so izkoriščena območja iz 2. točke, je mogoče uporabiti območja, katerih dejanska raba je gozdna.
4. Ko so izrabljene možnosti za poseganje zunaj VVO in VVO III in zunaj poplavnih območij in območij z razredom preostale poplavne nevarnosti, je mogoče poseči v VVO IIb in v območja z razredom majhne poplavne nevarnosti.
5. Posegi v VVO IIa so v skladu s predpisi izvedeni šele, ko so izrabljene vse druge možnosti.
6. Posegi v VVO so dopustni le ob doslednem upoštevanju omejitev in pogojev iz veljavnih državnih uredb in občinskih odlokov o zavarovanju vodnih virov.

(2) Kriteriji za sprejemanje OPPN za gospodarske cone in površine za industrijo so:

Osnovni kriteriji:

Osnovni kriteriji so razvrščeni po prednostnem vrstnem redu:

1. Prednost imajo območja prenove.
2. Letno je mogoče načrtovati do 40% načrtovanih posegov na zemljišča, katerih dejanska raba je kmetijska ali gozdna.
3. Nova območja je mogoče načrtovati šele, ko so območja iz 1. točke zapolnjena več kot 60-odstotno.

Dodatni kriteriji:

Pri 2. osnovnem kriteriju je treba upoštevati naslednje dodatne kriterije, ki so razvrščeni po prednostnem vrstnem redu:

1. Prednost pri posegih imajo območja z dejansko rabo manj kakovostnih kmetijskih zemljišč oziroma kmetijskih zemljiščih nižjih bonitet.
2. Prednost pri posegih imajo območja zunaj VVO oziroma območja VVO III.
3. Ko so izrabljene možnosti za poseganje zunaj VVO in v VVO III, je mogoče poseči v VVO IIb.
4. Posegi v VVO so dopustni le ob doslednem upoštevanju omejitev in pogojev iz veljavnih državnih uredb in občinskih odlokov o zavarovanju vodnih virov.

(3) **Kriteriji za sprejemanje OPPN za prometno infrastrukturo so:**

Osnovna kriterija:

Osnovna kriterija sta razvrščena po prednostnem vrstnem redu:

1. Prednost imajo **rekonstrukcije cest**, kjer **ni predvideno urejanje dodatnih pasov za motorna vozila**. Predvsem pa **je treba ceste rekonstruirati zaradi gradnje kolesarskih stez in pločnikov ter zaradi urejanja JPP**
2. **Priprava drugih OPPN mora sloneti na rezultatih študij, ki urejajo javni promet v regiji.**

Dodatni kriterij:

Pri 2. osnovnem kriteriju je **treba upoštevati dodatni kriterij:**

1. **Izjema so OPPN, ki izboljšujejo možnosti za delovanje JPP** (urejanje površin P&R, postajališč), vendar **ne na račun širitve cestišč**. Izjema so tudi OPPN za urejanje kolesarskih poti in pločnikov, **če število prometnih pasov na cestah ostaja nespremenjeno.**

(4) V vseh OPPN je treba predvideti tudi začasno rabo zemljišč na območju urejanja v času do začetka gradnje (kmetijska raba, parkirišča ipd.).

## Stran 85

7. Zasnova gospodarske javne infrastrukture

7.1. Promet

7.1.1. Cestni promet

Karta 08:

Cestno omrežje

(A) CILJI

(1) Zasnova prostorskega načrtovanja cestnega prometa ima predvsem naslednje cilje:

- omejevati osebni avtomobilski promet v posameznih zaključenih conah z gosto poselitvijo,
- povečati uporabo JPP z izboljšanjem povezanosti posameznih sistemov v enoten sistem in s sodobno ureditvijo prestopnih točk iz osebnega avtomobila na JPP, vključno s sistemom parkirišč (P&R),
- ustvariti možnosti za preusmeritev regionalnega in medkrajevnega tranzita na nove državne ceste,
- dopolniti obstoječo cestno mrežo z manjkajočimi odseki cest,
- ustvariti neposredne cestne povezave med posameznimi območji mesta,
- ustvariti zaključene urbane cone (kareje) brez tranzitnega prometa,
- skrajšati potovalne čase za javni potniški promet s hkratnim zmanjševanjem emisij v prometu, na primer z uvajanjem ločenih pasov in vozil na OVE,
- gradbeno preurediti in tehnično dopolniti križišča s ciljem izboljšati prometno varnost in spodbujati trajnostne oblike prometa,
- odpraviti konfliktne točke, na katerih ni zadovoljive prometne varnosti («črne točke»),
- odpraviti križanja z železniško progo v istem nivoju,
- izboljšati vodenje prometa z informacijsko tehnologijo, ki upošteva različne vrste prometa in se uskladi na nivoju regije in države,
- zagotoviti kontrolirano zbiranje in odvajanje padavinske vode ter takšen prometni režim, da bodo emisije čim manjše in bodo zagotovljeni vsi okoljski predpisi in standardi,
  - urediti in vzdrževati prehodnost intervencijskih poti za zdravstvena in gasilska reševalna vozila in vzpostaviti vodenje prometa, ki bo omogočalo skrajšanje časov,
- ustvariti pogoje za delovanje intermodalnega prometno logističnega terminala, ki se navezuje na TEN-T omrežje.

#### (B) ZASNOVA IN USMERITVE

(1) Primarno cestno omrežje v MOL tvorijo (glede na kategorizacijo):

1. državne ceste:

- AC – avtocesta,
- HC – hitra cesta,
- G – glavna cesta,
- R – regionalna cesta.

2. občinske ceste:

- LG – lokalna glavna cesta (glavna mestna cesta),
- LZ – lokalna zbirna cesta (zbirna mestna cesta),
- LC – lokalna cesta med naselji.

(2) Primarno cestno omrežje v Ljubljani (AC, HC, G, R, LG) je zasnovano radialno (mestne vpadnice) in koncentrično (krožne povezave – cestni obroči). To omrežje je v središču mesta zaključeno z notranjim obročem.

(3) Primarne ceste se razlikujejo po funkciji in oblikovanju cestnega prostora. Na vpadnicah povečujemo vlogo javnega prometa in zanj zagotovimo ločeno vozišče. Ob vpadnicah oblikujemo kvaliteten javni prostor z drevoredi in površinami za pešce in kolesarje. Obroči služijo distribuciji motornega prometa po obodu in med posameznimi kraki mesta, zato jih urejamo tako, da povečujemo njihovo prepustnost za motorni promet. Ob njih oblikujemo kvaliteten javni prostor, enako kot ob vpadnicah.

(4) Slovenska cesta je pomembna nosilka kolesarskega in peš prometa ter linij JPP skozi mestno jedro.

(5) Sistem zasnove glavnih in zbirnih cest je izbran tako, da potek vrisanih cest tvori zaključene urbane cone, znotraj katerih naj bi se odvijal samo njihov notranji promet. JPP poteka po robu teh con. Izjema so le večje cone, v katerih je JPP voden tudi skozi cono (zagotavljanje dostopnosti 5 minut hoje). Glavne in zbirne ceste ter ceste, po katerih poteka JPP, ustvarjajo cone, ki so primerne za ureditev režima umirjenega prometa.

(6) S tako zasnovo je ohranjena prvotna radialna zasnova cest, ki je dopolnjena s koncentričnimi cestnimi obroči. Z nekaj dopolnitvami je poleg notranjega (prvega) obroča ustvarjen še srednji (drugi)



obroč. Pomembna sestavna dela srednjega (drugega) obroča sta oba predora – Golovec in Rožnik. Dopolnitev zasnove cestne mreže v mestu

(7) Osnovno vodilo pri urejanju cestne mreže v Ljubljani je, da je treba mestne ceste preurediti predvsem na njihovih obstoječih površinah in zgraditi le manjkajoče odseke, ki bodo izdatno pomagali doseči postavljene cilje.

(8) Poleg že načrtovanih manjkajočih vmesnih delov cest je na cestni mreži predvidena dopolnitev z novimi cestami, ki so razvidne na karti cestnega omrežja

**(10) Vsi zgoraj navedeni cestni odseki bodo v fazi podrobnejšega načrtovanja preverjeni s predhodnimi prometnimi študijami, ki bodo temeljile na konceptu trajnostnega prometa.**

### 7.1.2. Železniški promet

Karta 09: Železniško omrežje

#### (A) CILJI

(1) Glavni cilj je, da železnica postane osnovna nosilka vseh vrst transportov (potniških in blagovnih) v mednarodnih okvirih in v regiji. Pri posodobitvi in dograditvi sistema železniških prog je treba poleg prometnih ciljev upoštevati še:

- vplive železniških prog na možnosti za razvoj mesta,
- vplive železniškega prometa na okolje,
- zmanjšanje celotne dolžine poteka (združevanje koridorjev) železniških prog na območju mesta,
- možnosti ugodnih cestnih povezav v mestu v primeru poglobitve proge, ki jo MOL podpira,
- potek hitre proge v evropskih TEN koridorjih (Baltsko
- jadranski in Sredozemski),
- povezavo sistema regionalnih vlakov v enotni sistem JPP v mestu,
- zgraditev prometno logističnega terminala (PLT) v funkciji jedrnega terminala evropskega prometnega omrežja.

#### (B) ZASNOVA IN USMERITVE

(1) Na podlagi zaključene Študije variant razvoja in druge železniške infrastrukture na območju ljubljanskega železniškega vozlišča, ki je preučila smotrnost, tehnično izvedljivost, vplive na okolje in ekonomsko upravičenost različnih variant vodenja železniškega prometa, bodo v državnem prostorskem načrtu določene končne trase železniških prog skozi Ljubljano in končna zasnova celotnega železniškega vozlišča.

(2) Zasnova ljubljanskega železniškega vozlišča je sledeča:

- proge v območju mestnega središča in potniške postaje potekajo pod terenom, v enem ali dveh nivojih, pri čemer je proga za tovorni promet ločena od tiste za potniški promet,
- proga za tovorni promet poteka zahodno od Rožnika med Vičem in Šentvidom v predoru, v razcepu zahodno od Rožnika se odcepi krak tovarne proge proti vzhodu, ki v predoru poteka pod mestnim središčem in potniškim centrom do tovarne postaje Moste, naprej proti vzhodu pa na terenu,
- varianta severne obvozne tovarne proge (Trata – Črnuče – Polje) je zaradi potrebe po večjih novih površinah in omejevanju razvojnih prostorskih potreb mesta, predvsem pa z okoljskega vidika, ker poteka prek najpomembnejšega vodovarstvenega območja, problematična in zato ni sprejemljiva,
- potek hitre proge od Dolgega mostu do železniške postaje in naprej proti Zidanemu mostu je predviden skozi predor pod Rožnikom,
- predvidena je obnova in razširitev obstoječe gorenjske proge Šentvid – Škofja Loka – Kranj. Za navezavo letališča Brnik je treba zagotoviti novo progo Šentvid – Vodice – Brnik oziroma variantno navezavo preko Kamnika,
- nova gorenjska proga se od Šentvida nadaljuje skozi predor do razcepa za Rožnikom, kjer se združuje s primorsko progo,
- potek prog za hitro železnico in za tovorni promet skozi mesto je mogoče tudi spremeniti, če bo v postopku načrtovanja na ravni države ugotovljeno, da bodo s tem ustvarjeni boljši pogoji za obratovanje železnice, pri čemer pa ne smejo biti prezrti vitalni interesi mesta pri teh spremembah,



- število železniških tirov je treba optimizirati, površine vzdolž železniških koridorjev pa varovati pred pozidavo in jih urejati kot linijske javne prostore, da so s tem ohranjene za potrebe morebitnih širitvev koridorjev v prihodnosti,
- nove ureditve za potrebe železniškega prometa ne smejo poslabšati prehodnosti mestnega prostora in njegovih doživljajskih kvalitet, kjer pa do poslabšanja zaradi odsotnosti drugih možnih rešitev pride, so potrebni omilitveni ukrepi,
- obstoječe proge ohranijo svoj potek, s tem da sta gorenjska proga od Šentvida do Centra in primorska proga od Dolgega mostu do Centra namenjeni le regionalnemu potniškemu prometu,
  - predvidena je nova regionalna železniška povezava do Vrhnike,
  - načrtovani so drugi tiri na železniških progah: Ljubljana – Jesenice, Ljubljana – Kamnik in Ljubljana – Grosuplje,
  - elektrifikacija je načrtovana za železniški progi Ljubljana – Kamnik in Ljubljana – Grosuplje,
  - v okviru prestopnih točk in navezav na ostale vrste prometa je ob progah predvidena zgraditev dodatnih postajališč, treba jih je zgraditi pri Dolgem mostu (na železniški progi Ljubljana – Sežana), na Rudniku (na železniški progi Ljubljana – Grosuplje), postajališče Ježa (na železniški progi Ljubljana – Kamnik), postajališče Ljubljana – Moste (na železniški progi Ljubljana – Maribor),
  - vozlišča za tovorni promet so tehnična postaja Moste, ranžirna postaja Zalog in prometno logistični terminal (PLT) v funkciji jedrnega terminala evropskega prometnega omrežja
- Prednostna lokacija PLT je v Mostah ob Letališki cesti, variantna možnost za razširitev pa je na lokaciji v Zajčji Dobravi,
- za dostavo blaga se v čim večji meri ohranja omrežje industrijskih tirov.

#### 7.1.3. Javni potniški promet

Karta 10: Javni potniški promet

##### (A) CILJI

(1) Zasnova javnega potniškega prometa je usmerjena predvsem v naslednje cilje:

- v čim večjem številu preusmeriti uporabo osebnega avtomobila na JPP,
- omogočiti medsebojno dosegljivost posameznih delov mesta brez večkratnega prestopanja,
- podaljšati glavne linije JPP do regijskih središč in urediti parkirne površine (P&R),
- postaviti regionalno železnico za nosilko JPP v regiji,
- z dostopnostjo JPP izboljšati bivalne razmere v MOL.

##### (B) ZASNOVA IN USMERITVE

(1) Z izboljšanjem ponudbe javnega avtobusnega, železniškega in vodnega prometa (direktnější potek linij, manj prestopanja, urejenost postajališč, krajši čakalni časi na postajah in poenoten cenik oziroma enotna vozovnica) naj bi se odstotek uporabe JPP povečal na okoli 20 – 22%, pri uspešni promociji uporabe JPP pa tudi več. **Za doseganje tega cilja je predvidena preureditev poteka linij JPP.** Mreža glavnih mestnih cest je zasnovana tako, da omogoča **5-minutno dosegljivost postajališč JPP.** Kjer to ni mogoče ali za to obstajajo drugi razlogi (prostorske omejitve, premajhno povpraševanje), **je treba uvesti dostopnost prog JPP s servisiranjem povpraševanja** z drugačnimi oblikami prevoza.

(2) Po kriteriju pomembnosti in prioriteti prometnega sredstva na njih so linije JPP razdeljene na:

- glavne, ki povezujejo glavne predele mesta (v začetni fazi zglobni avtobus, hitri avtobus, pozneje glede na povečano povpraševanje po **JPP tirno vozilo – tramvaj**),
- dopolnilne, ki povezujejo sosednje predele mesta (zglobni avtobus, avtobus), in
- servisne, ki servisirajo znotraj predela mesta (minibus – shuttle).

(3) **Na karti 10 so označene ceste, po katerih bodo potekale glavne linije JPP.** Vrsta vozil, ki bo obratovala na njih, še ni opredeljena (avtobus, tramvaj), za izbor vozil **bo opravljena študija upravičenosti.** Za glavne linije JPP bodo **postopno uvedeni lastni prometni pasovi, po potrebi in selektivno tudi z dograditvijo dodatnega pasu oziroma od cestišča ločene površine.**

(4) Obvezna sestavina vseh glavnih linij JPP so **parkirišča P&R** na vseh lokacijah, kjer se linije približajo pomembnim **prometnim tokovom iz regije** in na vstopnih točkah v mesto. Lokacije P&R so določene glede na prostorske možnosti in prometne potrebe, na vstopnih točkah v mesto naj bo zmogljivost teh površin **vsaj 500 parkirnih mest.**

**(5) Z dopolnilnimi linijami mestnega avtobusnega prometa je treba oskrbeti celotno mestno območje in njegovo zaledje. Te linije bodo določene sproti in po potrebi.**

(6) Servisne linije obratujejo v zaključenih območjih in imajo lahko fiksne ali spremenljive poti (na poziv).

(7) Zaradi visoke stopnje dnevnih migracij v okviru ljubljanske regije je treba v sodelovanju z okoliškimi občinami pospešeno zagotavljati integracijo mestnih linij JPP z ostalimi linijami JPP v regiji. Za ta namen je treba v največji možni meri izkoristiti **obstoječe modernizirane železniške proge**, jih dopolniti s smerjo proti Vrhniki ter na njih uvesti regionalne vlake. Vsako podaljšanje je treba dopolniti s površinami P&R (obvezno na koncu linije), ki morajo biti ustrezno opremljene. Itd..

## OPN – MOL - ID

### Stran 103

#### 17.4. Varovanje zdravja

##### 89. člen (varovanje pred hrupom)

(1) Za posamezne EUP so določene naslednje stopnje varstva pred hrupom:

- območje II. stopnje varstva pred hrupom,
- potencialna območja II. stopnje varstva pred hrupom,
- območje III. stopnje varstva pred hrupom,
- območje IV. stopnje varstva pred hrupom.

(2) Območja varstva pred hrupom iz prvega odstavka tega člena so prikazana na karti 8 »Območja varstva pred hrupom«. Za objekte iz 59. člena tega odloka je določena III. stopnja varstva pred hrupom.

(3) Pri posegih v prostor je treba upoštevati predpise s področja varstva pred hrupom glede na stopnje varstva pred hrupom, ki jih določa ta odlok.

(4) Za nove posege in dejavnosti **v potencialnih območjih II. stopnje varstva pred hrupom** veljajo pogoji za II. stopnjo varstva pred hrupom.

(5) **Če za stavbe z varovanimi prostori, kot jih opredeljuje uredba, ki določa mejne vrednosti kazalcev hrupa v okolju, obstaja več možnih načinov zaščite pred prekomernim hrupom, je treba upoštevati naslednji vrstni red protihrupnih ukrepov:**

##### **5.1. zmanjševanje hrupa na izvoru,**

##### **5.2. omejevanje hrupa pri širjenju v prostor,**

##### **5.3. izvedba pasivne protihrupne zaščite.**

(6) V primeru izvedbe pasivne protihrupne zaščite je treba novogradnje in rekonstrukcije stavb načrtovati tako, da **ravni hrupa v varovanih prostorih ne bodo presežene**, pri čemer se upošteva **predpis, ki ureja varovanje pred hrupom v stavbah.**

(7) Obstoječe stavbe z varovanimi prostori **znotraj območij s predpisano IV. stopnjo varstva pred hrupom (komentar – stavbe z varovanimi prostori se ne smejo nahajati v območjih s IV. Stopnjo varstva pred hrupom, hrup je treba zmanjšati tudi v okolici stavbe – s primerno cono namenske rabe s III. Stopnjo varstva pred hrupom!)** je treba varovati glede na mejne vrednosti kazalcev hrupa, ki veljajo za III. stopnjo varstva pred hrupom.

(8) Varovane prostore je treba pri načrtovanju oziroma gradnji praviloma razporediti v objektu tako, da bo njihova **morebitna obremenjenost s hrupom čim manjša. (komentar – ne sme biti večja, kot jo dovoljuje predpis!)**

(9) **Kadar se stavba nahaja v območjih različnih stopenj varstva pred hrupom, se razvrsti v manj strogo stopnjo varstva pred hrupom, razen stavb z varovanimi prostori, ki se razvrstijo v III. stopnjo varstva pred hrupom. !!??**

(10) Za javne prireditve, javne shode ali druge dogodke, na katerih se uporabljajo zvočne ali druge naprave, je treba pridobiti soglasje pristojnega organa, skladno s predpisom o uporabi zvočnih naprav.

(11) Viri hrupa morajo obratovati skladno z mejnimi vrednostmi kazalcev hrupa v okolju oziroma se prilagoditi mejnim vrednostim v rokih, ki izhajajo iz operativnih programov.

(12) Podlaga za določitev **degradiranih območij**, kot jih določajo predpisi iz prvega odstavka tega člena, so **območja možne prekomerne obremenitve s hrupom, ki so prikazana v Prikazu stanja prostora.**

(13) Na območjih iz prejšnjega odstavka **ni dopustno graditi stavb z varovanimi prostori, razen če investitor izvede ustrezne ukrepe varstva pred hrupom, s katerimi zagotovi ustrezno zaščito varovanih prostorov.** – ni dovoljeno! Ustrezne protihrupne zaščite brez ustreznega coniranja ni možno (ali dopustno) zagotoviti!!

**(14) Pri načrtovanju nove prometne infrastrukture oziroma pri njeni rekonstrukciji je treba na območjih, kjer obstoječi hrup že presega mejne vrednosti kazalcev hrupa, izvesti vse ukrepe, da se hrup omeji na zakonske meje oziroma se v največji meri zmanjša. Z novimi posegi ni dopustno hrupa še povečevati.**

(15) Ob pripravi OPPN je treba v okviru strokovnih podlag za OPPN v elaboratu varstva pred hrupom za območje OPPN, v primerih, ko gre za **območje možne degradacije s hrupom**, ugotoviti dejansko obstoječe stanje obremenitev s hrupom **na podlagi detajlnih izračunov** oziroma meritev in **izvesti simulacijo sprememb obremenitev s hrupom zaradi novih gradenj ter skladno s tem zagotoviti ustrezne protihrupne ukrepe.** Izvedba ukrepov za zaščito novih poselitvenih območij oziroma območij spremenjene rabe prostora je **obveznost investitorjev.**

(16) Protihrupne ograje je dopustno postavljati le na podlagi elaborata, ki prikazuje ničelno stanje obremenitve s hrupom ter stanje hrupne obremenitve po postavitvi protihrupne ograje, prikazovati mora učinkovitost protihrupne ograje za vse etaže stavb z varovanimi prostori. S postavitvijo protihrupne ograje se ne sme poslabšati stanje hrupne obremenitve v okolici, ne sme se ogroziti prometna varnost, način izvedbe mora upoštevati oblikovne značilnosti območja, dopustna pa je tudi njena ozelenitev.

(17) Določbe tega člena ne veljajo za hrup, ki nastane ob aktivnostih zaščite, reševanja in pomoči.

## **90. člen (varovanje pred svetlobnim onesnaženjem okolja)**

Pri osvetljevanju objektov in odprtih površin je treba upoštevati ukrepe za zmanjševanje emisij svetlobe v okolje, ki jih določajo predpisi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja.

## **91. člen (zagotavljanje higienskih in zdravstvenih zahtev v zvezi z osvetlitvijo, osončenjem in kakovostjo bivanja)**

(1) Obstoječim in novim stavbam je treba zagotoviti v naslednjih prostorih: dnevna soba, bivalni prostor s kuhinjo, bivalna kuhinja, otroška soba, v stanovanjskih stavbah za druge posebne družbene skupine tudi stanovanjske sobe, naravno osončenje v času od sončnega vzhoda do sončnega zahoda:  
- dne 21. 12. – najmanj 1 uro, - dne 21. 3. in 21. 9. – najmanj 3 ure.

(2) Če so pogoji naravnega osončenja v obstoječih stavbah v prostorih iz prejšnjega odstavka **manjši** od pogojev, določenih v prejšnjem odstavku, **se zaradi gradnje novih objektov ne smejo poslabšati.**

(3) Določba prvega odstavka ne velja:

- za 20 % stanovanj v novih večstanovanjskih stavbah,!? – glej energetske pogoje RS?

- kadar leži stavba na severnem pobočju oziroma v ozki dolini in lega stavbe ne omogoča izvedbe določbe osončenja,

- za gradnjo stavb v vrzeli stavbnega bloka.

NEKAJ POMEMBNEJŠIH ZAKONSKIH DOLOČB

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV8106>

## Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta (Uradni list RS, št. 99/07 in 61/17 – ZUreP-2) - **OPPN**

### 2. člen (občinski podrobni prostorski načrt = OPPN)

(1) Občinski podrobni prostorski načrt (v nadaljnjem besedilu: podrobni načrt) se izdelava za prostorske ureditve na območjih:

- sanacije razpršene gradnje, in sicer za območje razpršene gradnje, ki se vključi v območje naselij, za območje razpršene gradnje, ki se opredeli kot območje novega naselja, in za območje razpršene gradnje, ki se opredeli kot posebno zaključeno območje,
- celovite oziroma delne prenovе naselja,
- razvoja naselja kot širitev na nove površine,
- pomembnejše gospodarske javne infrastrukture,
- prostorskih ureditev lokalnega pomena zaradi sanacije posledic naravnih in drugih nesreč,
- izkoriščanja mineralnih surovin in rud ter njihove sanacije in
- kjer se zaradi obsega ali vplivov predvidenih ureditev na okolje zahteva celovit pristop, kakor tudi na večjih območjih v naselju, ki so namenjena zgoščanju pozidave.

(2) Podrobnega načrta za območja iz prejšnjega odstavka ni treba izdelati, če so v občinskem prostorskem načrtu (OPN) prostorski izvedbeni pogoji določeni z enako natančnostjo in v taki vsebini, kot jih določa ta pravilnik (torej natančno kot bi bil izdelan OPPN). V tem primeru morajo biti rešitve prikazane na geodetskem načrtu (Pravilnik o geodetskem načrtu (Uradni list RS, št. 40/04))

(3) Podrobni načrt se izdelava za območje enote urejanja prostora ali za manjše območje znotraj posamezne enote urejanja prostora, za katero je tako določeno v občinskem prostorskem načrtu. Podrobni načrt se lahko izdelava za posamezno enoto urejanja prostora ali manjše območje znotraj posamezne enote urejanja prostora tudi, če to ni določeno v občinskem prostorskem načrtu in se takšna potreba izkaže po sprejetju občinskega prostorskega načrta. Potreba je izkazana kadar:

- se za območje ali manjše območje znotraj posamezne enote urejanja prostora izkaže investicijski interes in ta ni v nasprotju s strateškimi usmeritvami prostorskega razvoja občine oziroma ne odstopa od prostorskih izvedbenih pogojev, ki veljajo za predlagano območje,
- so potrebne prostorske ureditve zaradi posledic naravnih in drugih nesreč.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV8105>

Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojih za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij (Uradni list RS,

št. 99/07 in 61/17 – ZUreP-2) - **OPN**

### 14. člen (enote urejanja prostora)

(1) Enota urejanja prostora je območje, ki obsega naselje, del naselja ali del odprtega prostora in se določi na podlagi:

- analize značilnosti prostora,
- upoštevanja režimov iz pravnih aktov s področij: varstva okolja in zdravja ljudi, ohranjanja narave in varstva kulturne dediščine ter omejitev, povezanih z gospodarsko javno infrastrukturo,
- strateških usmeritev in načrtovanih prostorskih ureditev, vključno z možnostjo izgradnje predvidene gospodarske javne infrastrukture.

(2) Analiza značilnosti prostora obsega analizo naravnih in ustvarjenih prostorskih lastnosti in morfoloških ter funkcionalnih značilnosti, kar zajema tudi območja prepoznavnosti, posebnih kvalitiet in vrednot z vidika kulturnega in simbolnega pomena krajine ter urbanističnih in arhitekturnih značilnosti posameznih območij ter degradirana in problemska območja.

(3) Za enoto urejanja prostora se določi namenska raba in prostorski izvedbeni pogoji, lahko pa tudi dopustna izraba prostora. Območje občinskega podrobnega prostorskega načrta praviloma sovпада z mejo enote urejanja prostora.

(4) V občinskem prostorskem načrtu se za enoto urejanja prostora, kjer je predviden občinski podrobni prostorski načrt, določijo usmeritve za njegovo izdelavo.

(5) Z enoto urejanja prostora se določi območje razpršene poselitve, območje razpršene gradnje in druga območja s skupnimi značilnostmi, po načelu pretežnosti glede skupnih meril in pogojev urejanja.

(6) Znotraj posameznih enot urejanja prostora se lahko določijo manjša območja, kjer se poleg prostorskih izvedbenih pogojev, ki veljajo v enoti urejanja prostora, določijo še podrobnejši prostorski izvedbeni pogoji.

## 16. člen

### (dopustna izraba prostora)

(1) **Dopustna izraba prostora se določi na podlagi stavbne tipologije, kot faktor izrabe na območju posamezne enote urejanja prostora.** Določi se lahko kot:

- razmerje med bruto tlorisnimi površinami vseh objektov in celotno površino območja enote urejanja prostora ali pa med gradbenimi prostorninami vseh objektov in celotno površino območja enote urejanja prostora ali
- zahtevana absolutna površina odprtih zelenih ali drugih površin (parki, trgi), ki služijo skupni rabi prebivalcev tega območja in zagotavljajo kvaliteto bivanja ter ne služijo kot prometne površine ali površine, ki služijo uporabi in delovanju objektov (npr. dostopi, dovozi, parkirišča in prostori za ekološke otoke).

(2) Dopustna izraba prostora se določi samo za tiste enote urejanja prostora, kjer je zaradi načrtovanih prostorskih ureditev to potrebno.

(3) Izpolnjevanje pogojev glede faktorja izrabe na območju posamezne enote urejanja prostora se lahko podrobneje določi s prostorskimi izvedbenimi pogoji glede stopnje izkoriščenosti posameznega zemljišča, namenjenega gradnji.

## 17. člen

### (prostorski izvedbeni pogoji)

(1) Prostorski izvedbeni pogoji so pogoji za načrtovanje posegov v prostor glede:

- namembnosti,
- lege,
- velikosti,
- oblikovanja,
- parcelacije,
- priključevanja objektov na gospodarsko javno infrastrukturo in grajeno javno dobro,
- celostnega ohranjanja kulturne dediščine, ohranjanja narave, varstva okolja in naravnih dobrin, varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami ter obrambnih potreb,
- varovanja zdravja ljudi.

(2) Natančnost in podrobnost prostorskih izvedbenih pogojev sta odvisni od opredeljene namenske rabe prostora, predvidenih dejavnosti in morfoloških značilnosti prostora. **Prostorski izvedbeni pogoji se lahko v občinskem prostorskem načrtu za posamezno enoto urejanja prostora določijo z enako natančnostjo in v taki vsebini, kot ju določa pravilnik, ki ureja vsebino, obliko in način priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta (OPPN).** V tem primeru morajo biti rešitve prikazane na geodetskem načrtu.

(3) Vrste grafičnih znakov, vezanih na prostorske izvedbene pogoje, so določene v Prilogi 4, ki je sestavni del tega pravilnika.

## 20. člen

### (prostorski izvedbeni pogoji glede velikosti)

(1) Prostorski izvedbeni pogoji glede velikosti objektov ali prostorskih ureditev določajo:

- prostornino objektov,
- tlorisne in višinske gabarite objektov,
- zmogljivost objektov.

(2) Poleg prostorskih izvedbenih pogojev iz prejšnjega odstavka se v zvezi z velikostjo objektov lahko za parcelo, namenjeno gradnji, določijo tudi:

- faktor izrabe,
- faktor gradbene prostornine,
- faktor zazidanosti,
- delež odprtih bivalnih površin.

(3) Faktorji iz prejšnjega odstavka lahko **dopolnjujejo pogoje glede faktorja dopustne izrabe prostora posamezne enote urejanja prostora.**

(4) Faktor izrabe parcele, namenjene gradnji, se določi kot razmerje med bruto tlorisno površino objekta in celotno površino parcele, namenjene gradnji, pri čemer je bruto

tlorisna površina objekta skupna površina vseh etaž objekta, ki so nad nivojem terena in pod njim, samo nad nivojem terena ali samo pod njim.

(5) Faktor gradbene prostornine na parcelo, namenjeno gradnji, se določi kot razmerje med bruto prostornino objekta in površino celotne parcele, namenjene gradnji, pri čemer je bruto prostornina objekta zmnožek bruto tlorisne površine objekta in povprečne višine objekta nad nivojem terena.

(6) Faktor zazidanosti parcele, namenjene gradnji, se določi kot razmerje med zazidano površino in celotno površino parcele, namenjene gradnji.

(7) Delež odprtih bivalnih površin se izrazi v odstotkih odprtih bivalnih površin glede na faktor izrabe parcele, namenjene gradnji. Za odprte bivalne površine se štejejo zelene površine in tlakovane površine, namenjene zunanemu bivanju, ki ne služijo kot prometne površine ali komunalne funkcionalne površine (npr. dostopi, dovozi, parkirišča, prostori za ekološke otoke).

**(8) Gradbeno inženirskim objektom se, kadar velikosti ni mogoče smiselno določiti, določi predvsem njihova zmogljivost. (komentar: ki je podatek za pogoje vplivov na okolje!)**

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV10213>

## 23. Pravilnik o minimalnih tehničnih zahtevah za graditev stanovanjskih stavb in stanovanj, stran 133.

### 14. člen

#### (osvetljenost stanovanja)

- (1) Prostor ali deli prostorov, namenjeni uživanju in pripravi hrane, spanju in bivanju, so naravno osvetljeni. Naravna osvetlitev je lahko neposredna ali posredna.
  - (2) Neposredna osvetlitev je dosežena, če skupna površina obdelanih zidarskih odprtih (pri tem se upošteva samo tisti del odprtine, ki je več kakor 0,50 metra nad gotovim podom), namenjenih osvetlitvi, dosega najmanj 20 odstotkov neto tlorisne površine teh delov stanovanja.
  - (3) Posredna osvetlitev prostorov je dopustna skozi drug neposredno osvetljen prostor. V tem primeru se skupna površina odprtih neposredno osvetljenega prostora, skozi katerega se posredno osvetljujejo drugi prostori, določi skladno s prejšnjim odstavkom, pri čemer se za osnovo upošteva skupna neto tlorisna površina neposredno osvetljenega prostora in skozi njega posredno osvetljenih prostorov. Skupna površina obdelanih zidarskih odprtih, namenjenih posredni osvetlitvi posredno osvetljenih prostorov, ne sme biti manjša od skupne površine potrebnih odprtih neposredno osvetljenega prostora.
  - (4) Če je del stanovanja neposredno naravno osvetljen le z ene strani, njegova globina ne sme meriti več kot tri svetle višine prostora. Skupna globina neposredno in posredno osvetljenega prostora, ki sta osvetljena le z ene strani, ne sme meriti več kot tri svetle višine neposredno osvetljenega prostora.
  - (5) Najmanj ena odprtina za naravno osvetlitev prostora, ki omogoča bivanje v dnevnem času, je projektirana in grajena tako, da znaša višina parapeta največ 0,90 metra nad gotovim podom in omogoča pogled v zunanji prostor.
  - (6) Vse odprtine za naravno osvetlitev imajo vgrajene elemente za preprečitev prekomernega vpliva sončnih žarkov in za zatemnitev.
  - (7) Naravna osvetlitev delov stanovanja iz prvega odstavka tega člena, z več kot štirimi ležišči, ne sme biti zagotovljena izključno skozi odprtine, ki so orientirane v območju od severovzhodne do severozahodne smeri.
  - (8) Kolikor so deli stanovanja iz prvega odstavka tega člena osvetljeni preko odprtih, orientiranih v svetlobne jaške, so le-ti projektirani tako, da na del dna jaškov vsaj enkrat letno posije sonce. Prostor, ki so osvetljeni preko svetlobnih jaškov, ne služijo posrednemu osvetljevanju drugih prostorov.

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV10043>

## Pravilnik o učinkoviti rabi energije v stavbah (Uradni list RS, št. 52/10 in 61/17 – GZ)

### 14. člen (razsvetljava)

Učinkovita raba energije za razsvetljavo se zagotavlja z naravno osvetlitvijo, če to ni mogoče, pa je treba uporabiti energijsko učinkovita svetila in pripadajoče elemente ter ustrezno regulacijo. Pri tem je treba upoštevati tudi velikosti prostora in število njegovih uporabnikov.

### 5. člen (tehnična smernica)

**Tehnična smernica za graditev TSG-1-004 Učinkovita raba energije** (v nadaljnjem besedilu: tehnična smernica) določa gradbene ukrepe oziroma rešitve za doseg zahtev iz tega pravilnika in določa metodologijo izračuna energijskih lastnosti stavbe. Uporaba tehnične smernice je obvezna.

[http://www.arhiv.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/prostor/graditev/TSG-01-004\\_2010.pdf](http://www.arhiv.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/prostor/graditev/TSG-01-004_2010.pdf)

**TSG-01-004\_2010**

[http://www.lums.si/uploaded/datoteke/nasveti\\_pri\\_novogradnjah\\_za\\_doseganje\\_energetske\\_u%C4%8Dinkovitosti\\_26.6.2012.pdf](http://www.lums.si/uploaded/datoteke/nasveti_pri_novogradnjah_za_doseganje_energetske_u%C4%8Dinkovitosti_26.6.2012.pdf)

ARHITEKTURNA ZASNOVA Če hočemo učinkovito rabo energije stavbe moramo pri arhitekturni zasnovi upoštevati:

- samo orientacijo stavbe, da z umestitvijo stavbe optimiziramo zahteve glede ohranjanja energije;
- razmerje med ovojem stavbe in njeno prostornino, da se izognemo nepotrebnim členjenostim stavb, ki bi povzročile toplotne mostove;
- **površina zunanjega dela stavbe (zunanja stena in streha), ki opravlja toplotno energijsko funkcijo, mora biti osončena, v času: zimskega solsticija (21.12) najmanj 2 uri, poletnega solsticija (21.6.) najmanj 6 ur, ekvinokcija (21.3. in 23.9.) najmanj 4 ure;**

**ltd..**

Izvečke pripravila  
Martina Lipnik, u.d.i.a.  
V Ljubljani, 28.2.2019