

AD 7

GRADIVO ZA 19. REDNO SEJO SVETA OBČINE BREZOVICA
(14. 4. 2022)



Datum: 06.04.2022

ZADEVA: Sklep o potrditvi elaborata lokacijske preveritve za EUP PR_11

PRIPRAVIL: Odbor za okolje, prostor, gospodarstvo in kmetijstvo

POROČEVALEC: Primož Rihtar, predsednik Odbora za okolje, prostor, gospodarstvo in kmetijstvo

Urbanist Peter Lovšin

PRISTOJNO DELOVNO TELO: Odbor za okolje, prostor, gospodarstvo in kmetijstvo

PRAVNA PODLAGA: 31. člen Zakona o urejanju prostora (ZUreP-2)

15. člen Statuta Občine Brezovica

PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet sprejme sklepe, ki se glasijo:

1. Občinski svet Občine Brezovica opravi obravnavo predloga Sklepa o potrditvi elaborata lokacijske preveritve za EUP PR_11.
2. Občinski svet Občine Brezovica sprejema Sklep o potrditvi elaborata lokacijske preveritve za EUP PR_11.
3. Sklep se objavi v Uradnem listu RS.

PRILOGA:

- Predlog Sklepa
- Obrazložitev

PREDLOG SKLEPA

Na podlagi druge alineje 127. člena in 129. člena, ter 131. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17 – ZUreP-2) ter 15. členom Statuta Občine Brezovica (Uradni list RS, št. 79/16) je Občinski svet Občine Brezovica na redni seji, dne sprejel

SKLEP o potrditvi elaborata lokacijske preveritve za EUP PR_11

1. člen

S tem sklepom se potrdi Elaborat lokacijske preveritve za enoto urejanja prostora z oznako PR_11, ki se vodi z identifikacijsko številko 2363 v zbirki prostorskih aktov.

2. člen

Dovoli se individualno odstopanje od določil izvedbenega prostorskega akta - Odloka o Občinskem prostorskem načrtu Občine Brezovica (Uradni list RS, št. 23/16), na zemljišču parc. št. 223/7 in 2232/48 obe k.o. 1705-Preserje tako, da se v Prilogi 1 Odloka o občinskem prostorskem načrtu Občine Brezovica v tabeli št. 203 pod rubriko »prostorsko izvedbeni pogoji« zapiše:

–na območju parcele 223/7 k.o. Preserje je zaradi naklona terena dopustna postavitve višjih opornih zidov od predpisanega 1,2 metra v izgledu kamnite zložbe z namenom utrditve brežine.

–na delu parcele 2232/4 k.o. Preserje, ki predstavlja v naravi lokalno pot in se slepo zaključuje z zapornico pred zasebnim zemljiščem, je dopustno obračanje tako, da vozila vzratno parkirajo iz javne poti v garažo, iz garaže pa se čelno priključujejo na javno pot.

3. člen

Ta sklep velja dve leti od dneva uveljavitve. Investitor mora v tem času vložiti popolno vlogo za izdajo gradbenega dovoljenja ali predodločbe. Sklep preneha veljati tudi, če preneha veljati na njegovi podlagi izdano gradbeno dovoljenje ali predodločba.

4. člen

Ta sklep začne veljati osmi dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Številka:
Brezovica, dne

OBČINA BREZOVICA
Župan
Metod Ropret

OBRAZLOŽITEV

Skladno z določbami 129. člena ZUreP-2 je iz elaborata razvidna navedba objektivnih okoliščin za odstopanje od PIP in sicer občina navaja, da gre v predmetnem primeru za odstopanje od PIP zaradi fizičnih lastnosti zemljišča. Občina v elaboratu pojasnjuje, da zaradi strmega in skalnatega terena gradnja brez opornega zidu, višjega od 1,2 m, ni mogoča. Prav tako zaradi zelo strmega terena in zaradi obstoječe situacije na javni poti, ki se konča z zapornico, ni mogoča manipulacija vozil na investitorjevi parceli, zato se dopusti drugačen način manevriranja. Občina nadalje kot objektivno okoliščino navaja tudi nameravano uporabo gradbenih materialov ter tehničnih in tehnoloških rešitev, ki med pripravo in sprejetjem prostorskega izvedbenega akta niso bile poznane ali uporabljene, pa so ustrezne ali primernejše od predpisanih z vidika doseganja ciljev urejanja prostora, varstva okolja, učinkovite rabe energije ipd., saj z obstoječimi PIP rešitve urejanja strmih brežin in manipulacije osebnih vozil na predmetnem območju, niso bile predpisane ali uporabljene. Zato občina pojasnjuje, da bi bil način urejanja, kot je predviden v elaboratu lokacijske preveritve, ustrenejši z vidika doseganja ciljev urejanja prostora. Ministrstvo meni, da je predvideno odstopanje ustrezno obrazloženo in skladno s 129. členom ZUreP-2.

V sklopu izvedbe javne razgrnitve je bila podana naslednja pripomba: (lastnika sosednjih zemljišč) v sklopu javne razgrnitve elaborata lokacijske preveritve št. 6 podajata naslednje pripombe:

- Zemljišče v naravi ima minimalen naklon, zato izgradnja tolikšne škarpe za umestitev stanovanjskih objektov ni smotrna in potrebna.
- Investitor naj si dostop do novih objektov uredi po lastnih parcelah.
- lastnika opozarjata, da investitor zemljišča, ki so predmet elaborata, nasipa že drugo leto zapored. Škarpe so v naravi že zgrajene. Na določenem delu zemljišča je nivo tal dvignil za 8 m.
- Investitor najverjetneje namerava do svojih nepremičnin dostopati z zgornje že narejene asfaltne ceste. To je edini razlog, da je potrebno urediti tako visoko škarpo.

Odgovor Občine Brezovica: oba pripombodajalca bosta stranska udeleženca v postopku gradbenega dovoljenja za načrtovane ureditve in bodo tako vsa odprta vprašanja uredili pred upravnim organom, ki vodi postopek izdaje gradbenega dovoljenja.

V sklopu obravnave vsebin točke na 7. redni seji Odbora za okolje, prostor, gospodarstvo in kmetijstvo dne 13.10.2021 je bila podana pripomba, da ELP ni skladen z OPN, saj na namenski rabi SKs ni dovoljena postavitve opornih zidov kot manj zahtevnih objektov. Pripomba je bila obravnavana in potrjena tudi na 4. korespondenčni seji Odbora. Izdelovalci ELP so skladno s podano pripombo popravili in uskladili vsebine ELP za ponovno obravnavo na Odboru. Dopolnjen ELP je bil del gradiva na 8. redni seji Odbora.

Na 8. redni seji Odbora so člani odbora zavzeli stališče, da je ELP usklajen in ustrezno pripravljen. Sporno pa je predvideno obračanje vozil na način, da vozila vzratno parkirajo iz javne poti v garažo, iz garaže pa se čelno priključujejo na javno pot. Občina ne more prevzeti odgovornosti v primeru prometnih nesreč, ki bi zaradi tovrstne ureditve lahko nastale. Obenem veljavni prostorski akt ne dovoljuje opornih zidov, višjih od 1,2 m. Odbor je sprejel naslednji Sklep: »Člani Odbora za okolje, prostor, gospodarstvo in kmetijstvo so seznanjeni z ELP in ne potrjujejo »Sklepa o potrditvi elaborata lokacijske preveritve za EUP PR_11« ter ga posredujejo v obravnavo in potrditev Občinskemu svetu.«

Občinski svet je na seji omenjeno točko umaknil z dnevnega reda in ni obravnavana.

Izdelovalec Elaborata je le-tega ponovno dopolnil ter dne 26.01.2022 posredoval dopolnjeno gradivo za ponovno obravnavo na Odboru in Občinskem svetu. Gradivo je Odbor za okolje, prostor, gospodarstvo in kmetijstvo obravnaval na 9. redni seji ter 5. korespondenčni seji, na kateri je sprejel sklep: »Člani Odbora za okolje, prostor, gospodarstvo in kmetijstvo so seznanjeni in potrjujejo Sklep o potrditvi elaborata lokacijske preveritve za EUP PR_11 ter ga v obravnavo in sprejem predlagajo Občinskemu svetu.«

Obrazložitev glede odstopanje od prostorsko izvedbenih pogojev glede prometnega urejanja:

Na predmetni javni poti (glede na to da poteka znotraj naselja) v splošnem velja administrativna omejitev hitrosti na $V=50$ km/h, vendar glede na situativni in višinski potek ter prečni profil, na JP realno ni mogoče zagotavljati hitrosti višjih od 30-40 km/h. Pred območjem načrtovane gradnje javna pot poteka v S-krivini z manjšimi horizontalnimi radiji, ki zagotavljajo zgolj prevoznost merodajnih vozil. Na odseku predvidene ureditve priključkov javna pot poteka v premi oziroma blagi desni krivini. Na vzhodni strani območja gradnje se JP slepo zaključi (zapornica). JP ima enostranski prečni sklon cca. 2.5% stran od parcele investitorja. Širina JP znaša cca. 3.3 do 3.50 m in zagotavlja zgolj prevoznost merodajnega vozila. Vzдолžni sklon JP znaša do 10.0%. JP nima izvedenih hodnikov za pešce. Odvodnja JP je urejena disperzno na okoliški teren. Na obstoječi JP ni izvedene horizontalne ali vertikalne prometne signalizacije.

Prometna obremenitev javne poti JP 523171 je glede na število objektov, ki se nanjo priključujejo (7) oziroma se bodo dodatno priključevali (3) ter dejstvo, da gre za slepi krak javne poti, ocenjena kot minimalna oziroma na cca. 30-40 vozil dnevno. V urni konici je promet ocenjen na 5-10 vozil, kar pomeni eno vozilo na cca. 5 - 10 minut. Glede na vse navedeno gre v skladu s Pravilnikom o projektiranju cest za malo prometno cesto (prometne obremenitve malo prometnih cest v skladu s Pravilnikom o projektiranju cest znašajo do 500 vozil dnevno).

PREGLEDNOST Zaradi prometne varnosti je potrebno na novo predvidenih priključkih zagotoviti zadovoljivo preglednost, ki omogoča pravočasno zmanjšanje hitrosti in zaustavitev vozila na glavni prometni smeri oziroma varen uvoz in izvoz iz priključka na javno pot. Zagotovljeno mora biti ustrezno polje preglednosti (preglednostni trikotnik). Najmanjše potrebno polje preglednosti je prikazano v Pravilniku o priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/2009 z dne 30. 10. 2009). Vrednosti pregledne razdalje A in B je mogoče izračunati in določiti na podlagi določil v Pravilniku o projektiranju cest. Le-ta določa, da je zaustavna razdalja najkrajša dolžina, na kateri lahko voznik na mokrem in čistem vozišču zaustavi vozilo. Preglednost je odvisna od hitrosti s katero se vozila lahko gibljejo po prednostni in neprednostni cesti ter prometne ureditve v območju križanja dveh prometnih površin oziroma od razmer na cestah v širšem območju križišča oziroma priključka. V konkretnem primeru gre za potek prednostne javne poti JP 523171 (Preserje 42A) znotraj naselja Preserje. Na predmetni javni poti v splošnem velja administrativna omejitev hitrosti na $V=50$ km/h, vendar glede na širše območje poteka predmetne JP, njen situativni potek ter širino prečnega prečni prereza, na JP realno ni mogoče zagotavljati hitrosti višjih od 30-40 km/h (za preverbe preglednosti je privzeta višja hitrost 40 km/h). Vozila na predmetnih priključkih se morajo pred vključitvijo na JP ustaviti oziroma na JP izvažajo direktno iz parkirišč/garaž posameznega individualnega objekta. Pri tem je v skladu s Pravilnikom upoštevano, da je točka pri kateri se preverja preglednost na priključku 3 m oddaljena od roba obstoječe ceste. Minimalna potrebna preglednostna razdalja za hitrost $V=40$ km/h z upoštevanjem zaustavitvene razdalje iz Pravilnika o projektiranju cest znaša 30 m. Preglednostni trikotnik je prikazan na situaciji v prilogah, slike predmetnega območja JP pa v nadaljevanju. Iz grafične preverbe je razvidno, da bo načrtovana ureditev priključkov iz vidika preglednosti ustrezna ter

da bo zagotovljena zadostna preglednost za predpisano vozno hitrost. Ureditve objektov na parceli investitorja ne vplivajo na preglednost ob ali na JP.

PREVERITEV DOSTOPOV IN MANIPULACIJE VOZIL Tehnični elementi obravnavane javne poti zagotavljajo zgolj prevoznost merodajnega vozila (intervencijsko / smetarsko / dostavno vozilo). Širina obravnavane malo prometne javne poti JP 523171 znaša cca. 3.50 m. Navedeno je v skladu z 28. členom Pravilnika o projektiranju cest – malo prometne ceste za enosmerni ali dvosmerni promet z izogibališči imajo vozni pas minimalne širine 3.50 m. Možnost srečanja vozil na območju načrtovane gradnje (izogibališča) se zagotavlja na območju uvozov / dvorišč objektov. Odmik objektov od obstoječega roba JP znaša min. 2.00 m. Dostop do načrtovanih objektov (parkirišč oziroma odprtih garaž) se zagotavlja preko predmetne javne poti. Pri tem je glede na minimalne prometne obremenitve, slepi zaključek javne poti in nizke hitrosti vozil predvideno, da vozila na zasebna parkirišča / garaže uvažajo ritensko. Pri tem je manever uvažanja na parkirišče/garažo podoben manevru bočnega parkiranja, ki je običajen tudi na cestah višjih kategorij oziroma na bistveno bolj prometnih mestnih cestah. Pri tem je predvideno, da se vozilo pred uvažanjem na parkirišče/garažo na javni poti ustavi s prižganimi 4 utripalkami, s čimer o manevru obvesti eventualna zadaj vozeča vozila (možna preverba v vzratnem ogledalu), vozilo pa nato ritensko zapelje na parkirišče posameznega objekta. Manever parkiranja posameznega vozila je časovno ocenjen na cca. 1 minuto, kar glede na ocenjene prometne obremenitve pomeni, da bo promet na javni poti oviran minimalno oziroma bo vpliv na promet na JP nebistven. Glede na opisan manever ritenskega uvažanja na parkirišča/garaže potem vozila na javno pot uvažajo čelno oziroma naprej. Pri uvažanju na javno pot pa je ključno zagotavljanje ustrezne preglednosti, kar pa je opisano in preverjeno v predhodnem poglavju in v grafičnih prilogah v nadaljevanju.

ZAKLJUČEK Investitor namerava na območju parcele 223/7 k.o. 1705 Preserje zgraditi tri nove enake enostanovanjske hiše. Območje predvidene gradnje se nahaja na območju naselja Preserje v občini Brezovica. Dostop do objektov se zagotavlja z ureditvijo novih priključkov na obstoječo javno pot JP 523171 (Preserje 42A). Predmetna javna pot je skupne dolžine cca. 230 m in se na zahodni strani priključuje na javno pot JP 523161, na vzhodni strani pa se slepo zaključi pri obstoječem stanovanjskem objektu s hišno številko Preserje 42A (zapornica). Tehnični elementi obravnavane javne poti zagotavljajo zgolj prevoznost merodajnega vozila (intervencijsko / smetarsko / dostavno vozilo). Hitrosti vožnje vozil po predmetni JP so minimalne. Širina obravnavane malo prometne javne poti JP 523171 znaša cca. 3.50 m. Prometna obremenitev javne poti JP 523171 je glede na število objektov, ki se nanjo priključujejo (7) oziroma se bodo dodatno priključevali (3) ter dejstvo, da gre za slepi krak javne poti, ocenjena kot minimalna oziroma na cca. 30-40 vozil dnevno. Skladno z naročilom je v sklopu tega elaborata izdelana preveritev ustreznosti predvidene ureditve priključkov, zagotavljanja preglednosti, dostopov in manipulacije vozil.

V elaboratu je izračunan, preverjen in grafično prikazan preglednostni trikotnik, iz katerega je razvidno, da imajo predvideni priključki in ureditve za predpisano vozno hitrost zagotovljeno ustrezno preglednost iz JP na priključek ter iz priključka na JP. V elaboratu je glede na izpostavljeno problematiko preučen tudi manever ritenskega uvažanja/parkiranja vozil na zasebna parkirišča / odprte garaže. Pri tem je ugotovljeno, da je manever ritenskega uvažanja podoben manevru bočnega parkiranja, ki je običajen tudi na cestah višjih kategorij oziroma je običajen tudi na bistveno bolj prometnih mestnih cestah. Pri tem je glede na slepi zaključek javne poti, minimalne prometne obremenitve, nizke hitrosti vozil ter vozno in časovno nezahteven manever ocenjeno, da je ritensko parkiranje na tej kategoriji ceste prometno nenevaren manever, katerega vpliv na promet na predmetni javni poti je nebistven. Ljubljana, januar 2022 Pooblaščen inženir: Damijan Govekar, univ.dipl.inž.grad. IZS G-2277

