



Mestna občina  
Ljubljana

Mestna uprava

**Oddelek za  
gospodarske  
dejavnosti  
in promet**

Odsek za promet

Trg mladinskih delovnih brigad 7  
1000 Ljubljana  
telefon: 01 306 17 06  
faks: 01 306 17 44  
glavna.pisarna@ljubljana.si  
www.ljubljana.si

Številka: 3505-30/2011-100

Datum: 5. 2. 2021



Mestna občina  
Ljubljana  
Mestna uprava

**Oddelek za  
urejanje  
prostora**

Mestna občina Ljubljana  
Mestna uprava  
Oddelek za urejanje prostora  
Poljanska cesta 28  
1000 Ljubljana

Prejeto:	11-02-2021	Sig. z:	SH
Številka zadeve:	3505-30/2011-100	Pril.:	
		Vredn.:	

**ZADEVA:** Smernice za pripravo prostorskega akta – Občinski podrobni prostorski načrt 20 Barjanska cesta zahod

**Zveza:** Poziv za podajo mnenj o verjetnosti pomembnejših vplivov prostorskega akta na okolje in / ali konkretnih smernic za pripravo prostorskega akta, šte. 3505-30/2011-84 z dne 5.1.2021

Na podlagi zaprosila za pridobitev smernic za pripravo prostorskega akta – Občinski podrobni prostorski načrt 20 Barjanska cesta zahod (v nadaljevanju: OPPN), šte. 3505-30/2011-84 z dne 5.1.2021, vam pošiljamo smernice, ki se nanašajo na prometno urejanje.

### **(A) SPLOŠNO:**

Območje OPPN leži južno od Ceste dveh cesarjev, zahodno od Barjanske ceste, severno od zelenega pasu (TR-308) ob priključku na južno obvoznico ter vzhodno od Ulice Ernesta Kramarja.

Z OPPN so predvidene gradnje za namen trgovskega, gostinskega in storitvenega programa, za gradnjo eno in/ali večstanovanjskih stavb, varovanih stanovanj s pripadajočimi ureditvami ter za zagotavljanje predpisanih in manjkajočih družbenih dejavnosti.

### **(B) PROMETNA UREDITEV:**

1. Prometno omrežje je treba načrtovati celostno, s kakovostnim zagotavljanjem dostopnosti in trajnostne mobilnosti. Pri zasnovi območja je treba v največji možni meri upoštevati splošne smernice s področja trajnostne mobilnosti (dostopne na spletni strani MOP), izhodišča Celostne prometne strategije Mestne občine Ljubljana (CPS MOL), ki narekujejo načrtovanje javnega prostora in ureditev po meri pešcev, kolesarjev in javnega potniškega prometa, treba je upoštevati Navodila za načrtovanje prometnih ureditev v MOL.
2. Pri določanju ciljev in izhodišč prostorskega razvoja prostora in načrtovanju ureditve je potrebno upoštevati vidik trajnostne mobilnosti oziroma zagotoviti ustrezne pogoje za spodbujanje

pešačenja, kolesarjenja, uporabe JPP ter ostalih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti. Nove rešitve prometa morajo doprinesiti k varnejšemu, čistejšemu in bolj učinkovitemu prometu, z zmanjševanjem tveganih situacij, vzpodbuditi uporabo bolj trajnostnih prometnih režimov. Podaj naj se ukrepe, katerih cilj je izboljšanje dostopnosti z različnimi prevoznimi načini, pri čemer naj se daje poudarek na javnem prevozu, kolesarskem in peš prometu ter drugih trajnostnih alternativah.

3. Pri izdelavi variantnih rešitev naj iskanje optimalnih rešitev sloni na povezanosti širšega območja: povezanost območja OPPN z JPP postajami, površinami, kjer je možnost izposoje koles, komunikacije notranjih pešpoti/kolesarskih poti z navezavo na obstoječe in podobno.
4. Dovoz do območja OPPN se uredi preko novega cestnega priključka na Cesto dveh cesarjev in novega cestnega priključka na Barjansko cesto ter obstoječega uvoza/izvoza na Barjansko cesto za namen delovanja bencinskega servisa.
  - Pri umeščanju, načrtovanju in projektiranju priključkov je treba upoštevati obstoječe prometne obremenitve vseh vrst prometa, plansko dobo, pričakovano povprečno letno stopnjo rasti prometa, porazdelitev prometnih tokov, pričakovano povečanje prometnih obremenitev vseh vrst prometa zaradi dejavnosti, zaradi katere se priključek izvaja, strukturo prometa po vrstah vozil, merodajno vozilo in ostale dejavnike, ki bi lahko vplivali na prometne obremenitve in prepustnost glavne prometne smeri. Priključevanje se ureja skladno z Zakonom o cestah ZCes-1 (Ur. l. RS, št. 109/2010), Pravilnikom o projektiranju cest (Ur. l. RS, št. 91/2005 in spremembe), Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste (Ur. l. RS, št. 86/2009) in drugimi relevantnimi predpisi ter v skladu s standardi, ki omogočajo dostop gasilskih in intervencijskih vozil (SIST DIN 14090) ter komunalnih vozil.
  - Pozicija cestnega priključka na Barjansko cesto mora biti na istem mestu kot priključek do območja OPPN 19: Barjanska cesta vzhod (ne sme biti zamika), s čimer se na Barjanski cesti zagotovi ureditev enega križišča, preko katerega bo omogočen dostop do obeh območij OPPN ob Barjanski cesti (tako do območja OPPN 19 kot do območja OPPN 20).
  - Pri umeščanju, projektiranju in načrtovanju cestnega priključka na Cesto dveh cesarjev je treba upoštevati dokumentacijo PZI, št. BR89/19, KRAJINARIS, d. o. o., Zemljemerska ulica 12, Ljubljana (kontakt: bostjan.racic@gmail.com).
  - Preprečene morajo biti direktne vožnje med Barjansko cesto in območjem OPPN preko območja bencinskega servisa (v smislu »izkoriščanja« priključka na bencinski servis za dovoz do območja OPPN).
5. V območju OPPN je treba predvideti novo interno prometno omrežje.
6. V območju OPPN je treba določiti prometno komunikacijo za pešce in kolesarje, z navezavo na obodno prometno omrežje.
7. Grajeno javno dobro in druge površine v javni rabi morajo biti urejena tako, da je zagotovljena univerzalna uporaba, dostopnost za vse, skladno z določili Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2), Gradbenega zakona (Ur. l. RS, št. 61/2017) in Pravilnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Ur. l. RS, št. 41/2018).

### **(C) MIRUJOČI PROMET**

1. Parkirni normativi se uporabljajo skladno z določili Odloka o občinskem prostorskem načrtu MOL – izvedbeni del OPN-ID (Uradni list RS, št. 78/2010 in spremembe).
2. Parkirni normativi se lahko določijo tudi na podlagi mobilnostnega načrta, s katerim se dokaže, da predlog prometne ureditve pomeni uresničevanje Celostne prometne strategije MOL in drugih dokumentov na področju trajnostne mobilnosti. Mobilnostni načrt naj pomaga urejati pogoje za dostop in s tem vplivati na potovalne navade prebivalcev, obiskovalcev, zaposlenih in drugih. Vsebuje naj vrsto ukrepov, katerih cilj je izboljšanje dostopnosti z različnimi prevoznimi načini, pri čemer naj daje poudarek na javnem prevozu, kolesarskem in peš prometu.
3. Na območju naj se zagotavlja zadostno število parkirnih mest za kolesa, katera naj zagotavljajo varnost, zaščito pred vremenskimi vplivi, krajo in podobno.

### **(D) KOLESARSKI IN PEŠ PROMET**

1. Pri načrtovanju poti za kolesarje in pešce je treba zagotavljati najkrajše možne povezave med izvori in cilji kolesarskega in peš prometa, zlasti stavb in območij družbene infrastrukture, vhodi v stavbe z večjim številom stanovalcev ali zaposlenih, postajališči javnega potniškega prometa in večjimi površinami za mirujoči promet.
2. Pri načrtovanju kolesarskega omrežja je treba zagotoviti neprekinjenost, direktnost, privlačnost, varnost in udobnost; skladno s cilji povečanja kolesarskega prometa in zmanjšanja prometa osebnih motornih vozil ter s tem izboljšanja prometnih in bivalnih razmer.
3. Pri načrtovanju površin za pešce je potrebno dosledno uporabljati minimalne standarde načrtovanja (dostopnost za vse). Poleg varnosti so za pešce pomembna kakovost, udobje, uporabnost in opremljenost površin za pešce.

### **(E) JAVNI POTNIŠKI PROMET**

1. Sočasno z gradnjo območja je skladno z OPN MOL ID treba zagotoviti javni potniški promet.
2. Pri urejanju postajališč javnega potniškega prometa ali v poseganju v območja postajališč je treba upoštevati določila Zakona o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – UPB), Pravilnika o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/11), Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (Uradni list RS, št. 86/04, 131/06 – ZPCP-2). Ob predstavitvi oziroma umeščanju novih avtobusnih postajališč, je treba upoštevati (med drugim):
  - Za določitev nove lokacije avtobusnih postajališč so potrebne analize razporeditve obstoječih avtobusnih postajališč in tehničnih elementov ceste na območju lokacije predvidenega postajališča: avtobusno postajališče mora biti načrtovano na lokaciji, kjer projektno-tehnični elementi ceste ustrezajo zahtevam predpisa o projektiranju cest.
  - Avtobusna postajališča se načrtujejo v parih.
  - Zagotovljena mora biti preglednost.

- Avtobusno postajališče mora zagotavljati neovirano gibanje funkcionalno oviranih oseb.
- Avtobusno postajališče mora biti v območju križišča ali priključka locirano za križiščem ali priključkom, razen če prostorske ali druge tehnične zahteve tega ne dopuščajo. Na cesti v naselju je lahko avtobusno postajališče zunaj vozišča urejeno tudi neposredno za križiščem. Začetek postajališča je lahko neposredno za priključnim radiem. Pri določanju oddaljenosti avtobusnega postajališča od semaforiziranega križišča je treba upoštevati kriterij razvrščanja v prometne pasove in prometne razmere v semaforiziranem križišču.

## **(F) SPLOŠNI POGOJI ZA KOMUNALNO IN ENERGETSKO UREJANJE**

1. Predvidene objekte je treba priključiti na obstoječo in predvideno komunalno in energetsko infrastrukturo omrežje, po pogojih posameznih upravljalcev komunalnih vodov.
2. Gradnjo komunalnih in energetskih naprav ter objektov je treba urejati usklajeno. Upoštevati je treba predpisane odmike od obstoječih komunalnih in energetskih vodov in naprav. Vsi sekundarni in primarni vodi potekajo po javnih površinah oziroma po površinah v javni rabi tako, da je omogočeno njihovo vzdrževanje. V primeru, da potek po javnih površinah ni možen, mora lastnik prizadetega zemljišča omogočiti izvedbo in vzdrževanje javnih komunalnih naprav in energetske infrastrukture na njegovem zemljišču, upravljavec pa mora za to od lastnika pridobiti služnost.
3. Obstoječo komunalno in energetsko infrastrukturo je dopustno obnavljati, dograjevati in povečevati zmožljivost skladno s prostorskimi in okoljskimi zmožnostmi.

## **(G) RAVNANJE Z ODPADKI IN ODVOZ ODPADKOV**

1. Temeljni cilj je racionalno ravnanje s komunalnimi in drugimi odpadki in sicer je treba racionalno izrabljati prostor za sisteme zbiranja odpadkov. Komunalne odpadke je treba zbirati na zbirnem mestu. Zbirno mesto je treba urediti tako, da je zagotovljena higiena in da ni negativnih vplivov na javno površino ali sosednje objekte. Zbirno mesto je stalno mesto, ki mora biti na zasebni površini. Prezemno mesto komunalnih odpadkov je začasno mesto, praviloma na najbližji možni javni površini, in ne sme ovirati ali ogrožati rabe teh površin. Prezemno mesto mora biti določeno tako, da izvajalcu javne službe omogoča prevzem in odvoz komunalnih odpadkov.
2. Upoštevati je treba določila Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15, 30/16, 61/17 – GZ in 21/18 – ZNOrg), Uredbe o obremenjevanju tal z vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08 in 61/11), Uredbe o ravnanju z embalažo in odpadno embalažo (Uradni list RS, št. 84/06, 106/06, 110/07, 67/11, 68/11 – popr., 18/14, 57/15, 103/15, 2/16 – popr. in 35/17), Uredbe o obremenjevanju tal z

vnašanjem odpadkov (Uradni list RS, št. 34/08 in 61/11) ter ostale predpise s področja ravnanja z odpadki.

Pripravila:  
*Andreja Jagodic*



Sekretar – Vodja oddelka:  
*David Polutnik*

Vodja odseka za promet:  
*Uršula Langar, u. d. i. g.*

Vročiti:

- MOL MU Oddelek za urejanje prostora, Poljanska cesta 28, Ljubljana