

# ELABORAT LOKACIJSKE PREVERITVE



## EUP KR PL 37 v Mestni občini Kranj

INDIVIDUALNO ODPANJE OD PROSTORSKO IZVEDBENIH POGOJEV



podjetje za projektiranje, urbanizem  
visoke in nizke gradnje, inženiring  
Britof 292, 4000 Kranj • www.mega.si  
tel.: 04/23 428 20 • faks: 04/23 428 21

NAZIV ELABORATA  
LOKACIJSKE  
PREVERITVE:

**Elaborat lokacijske preveritve  
EUP KR PL 37  
v Mestni občini Kranj**

IDENTIFIKACIJSKA  
ŠTEVILKA LP:

NAROČNIK:

**EMECO nepremičnine  
Pod hribom 55  
1000 Ljubljana**

IZDELOVALEC:

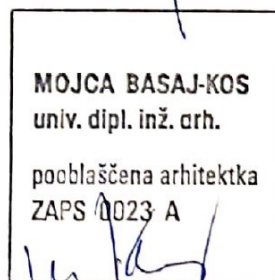
**MEGA TEAM d.o.o.  
Britof 292  
4000 Kranj**

Direktor:  
**MOJCA BASAJ KOS, univ.dipl. inž.arh.**



POOBLAŠČENI  
PROSTORSKI  
NAČRTOVALEC:

**MOJCA BASAJ KOS, univ.dipl.inž.arh.  
Identifikacijske številke: ZAPS A-0023**



ŠT. PROJEKTA:

**30/20**

KRAJ IN DATUM  
IZDELAVE:

**Kranj, maj 2020; dopolnitev julij 2020**

ŠTEVILKA IZVODA:

**1 2 A**

## Vsebina

1.1.	UVOD.....	4
1.2.	PRAVNA PODLAGA .....	4
1.3.	OBMOČJE LOKACIJSKE PREVERITVE .....	6
1.4.	INVESTICIJSKA NAMERA ZA GRADNJO .....	7
1.5.	NAVEDBA VELJAVNIH PROSTORSKIH IZVEDBENIH POGOJEV (PIP) NA OBMOČJU LP .....	15
1.6.	NAVEDBA INDIVIDUALNIH Odstopanj od PIP .....	19
1.7.	UTEMELJITEV INDIVIDUALNEGA Odstopanja od PIP .....	20

---

### Legenda kratic:

LP: lokacijska preveritev

OPN: občinski prostorski načrt

OPPN: občinski podrobni prostorski načrt

PIP: prostorski izvedbeni pogoji

PNRP: podrobna namenska raba prostora

EUP: enota urejanja prostora

CPS: celostna prometna strategija

## 1.1. UVOD

Individualno odstopanje se nanaša na skupna določila prostorskih izvedbenih pogojev Odloka o izvedbenem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14, 09/16, 63/16, 20/17, 42/17, 63/17, 01/18, 23/18, 41/18) glede:

- dopustitve združitve trgovske dejavnosti v obsegu do 2500 m<sup>2</sup> v pritličju večstanovanjske stavbe (določilo četrtega odstavka, podtočke 2.1.1.2 v 9. členu) in
- normativa za določitev parkirnih mest na stanovanjsko enoto večstanovanjske stavbe (določilo četrtega odstavka, točke 2.4.7. v 21. členu).

### 1.1.1 Seznam podatkovnih virov

Pri pripravi elaborata so bili uporabljeni viri:

- Prostorski informacijski sistem: dostop do podatkov o prostorskih aktih, MOP, <https://dokumenti-pis.mop.gov.si/javno/veljavni/>
- Prostorsko informacijski sistem občin: Kranj: <https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=Kranj>
- Odlok o strateškem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14),
- Odlok o izvedbenem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14, 09/16, 63/16, 20/17, 42/17, 63/17, 01/18, 23/18, 41/18),
- e-geodetski podatki, GURS: <https://egp.gu.gov.si/egp/>
- Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04, 33/07 – ZPNačrt in 61/17 – ZUreP-2; v nadaljevanju: SPRS);
- Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04, 33/07 – ZPNačrt in 61/17 – ZUreP-2).

### 1.1.2 Seznam dodatne dokumentacije, ki je bila uporabljena pri izdelavi elaborata:

Pri pripravi elaborata se je uporabil:

- IZVLEČEK IZ USKLAJENE NATEČAJNE REŠITVE ZA STANOVANJSKO OBMOČJE KRANJ PLANINA KR PL 37, Protim Ržišnik Perc arhitekti in inženirji d.o.o., april 2020.

## 1.2. PRAVNA PODLAGA

Pravne podlage za sprejem lokacijske preveritve za enoto urejanja prostora KR PL 37 so:

- 127., 129., 131., 132. in 133. člen Zakona o urejanju prostora (v nadaljevanju ZUreP-2), Uradni list RS, št. 61/2017, ki določajo namen, vsebino, postopek, stroške, posledice in veljavnost lokacijske preveritve,
- Odlok o strateškem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14),
- Odlok o izvedbenem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14, 09/16, 63/16, 20/17, 42/17, 63/17, 01/18, 23/18, 41/18),
- 22. člen Statuta Mestne občine Kranj - uradno prečiščeno besedilo (Uradni list RS, št. 30/17 (UPB-1)), ki določa, da Mestni svet sprejema odloke in druge akte Mestne občine Kranj.

Skladno s 127. členom ZUreP-2 je lokacijska preveritev instrument prostorskega načrtovanja, ki omogoča hitrejše prilagajanje prostorskih izvedbenih pogojev in manjša

odstopanja od pogojev, določenih v prostorskih izvedbenih aktih. ZUreP-2 v 127. členu v povezavi s 129. členom določa, da če zaradi obstoja objektivnih okoliščin investicijska gradbena namera ne more zadostiti posameznemu prostorskemu izvedbenemu pogoju, instrument lokacijske preveritve investitorju omogoča individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev.

Lokacijska preveritev je bila uzakonjena z namenom, da se omogoči bolj fleksibilen institut prostorskega načrtovanja. Lokacijska preveritev je instrument, s katerim se na pobudo investitorja obdelajo individualne potrebe v prostoru, ki v manjši meri odstopajo od predvidenih.

Lokacijska preveritev je izvedbeni načrtovalski postopek, zato se posledično obravnava enako kot prostorski izvedbeni akt, torej enako kot občinski prostorski načrt in občinski podrobni prostorski načrt. Lokacijska preveritev je podlaga za izdajo gradbenega dovoljenja in izvajanje posegov v prostor.

Skladno s pojasnili Ministrstva za okolje in prostor z dne 31. 5. 2018 se v primeru, ko se lokacijska preveritev izvaja zaradi dovolitve odstopanja od prostorskih izvedbenih aktov po 129. členu ZUrep2, sklep o lokacijski preveritvi ne povzema v OPN in ga tudi ne spreminja. S sklepom o lokacijski preveritvi se investitorju, ki je dal pobudo, dovoli individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev za namene izvedbe njegove gradbene namere brez spremembe OPN ali OPPN.

Individualno odstopanje od PIP je dopustno, ker gre za odstopanja, ki so še vedno skladna z osnovno namero prostorske izvedbene regulacije in ne povzročajo konfliktov v prostoru, pri čemer morajo biti izpolnjeni tudi vsi naslednji pogoji iz četrtega odstavka 129. člena ZUreP-2:

- individualno odstopanje ni v nasprotju z javnim interesom in cilji prostorskega razvoja občine;
- z individualnim odstopanjem se lahko doseže gradbeni namen prostorskega izvedbenega akta ob hkratnem upoštevanju drugih prostorskih izvedbenih pogojev, nameravana gradnja pa ne bo spremenila načrtovanega videza območja, poslabšala bivalnih in delovnih razmer na njem in povzročila motečega vpliva na podobo naselja ali krajine;
- individualno odstopanje ne zmanjšuje možnosti pozidave sosednjih zemljišč in
- individualno odstopanje ni v nasprotju s pravnimi režimi ali sprejetimi državnimi prostorskimi izvedbenimi akti.

### 1.3. OBMOČJE LOKACIJSKE PREVERITVE

Območje lokacijske preveritve zajema **območje EUP KR PL 37** v Mestni občini Kranj, ki meri približno 29.207 m<sup>2</sup>. Območje se nahaja ob vzhodni mestni obvoznici v bližini Delavskega mosta in je namenjeno gradnji večstanovanjskih stavb za bivanje s spremljajočimi dejavnostmi.



Slika 1: Območje lokacijske preveritve - EUP KR PL 37

1.3.1 Navedba identifikacijskih števil oz. nazivov (naziv se navede v primerih, kjer identifikacijska številka še ni dodeljena) povezanih veljavnih prostorskih aktov in potrjenih lokacijskih preveritev iz prostorskega informacijskega sistema za izvorno območje in območje, ki se nanaša na lokacijsko preveritev

Na območju LP velja:

- Odlok o strateškem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14),
- Odlok o izvedbenem prostorskem načrtu Mestne občine Kranj (Uradni list RS, št. 74/14, 09/16, 63/16, 20/17, 42/17, 63/17, 01/18, 23/18, 41/18),
- lokacijska preveritev na obravnavanem območju še NI bila izvedena.

1.3.2 Seznam zemljišč, na katere se nanaša lokacijska preveritev

Lokacijska preveritev se nanaša na parcele oz. del parcel št.: 346/1, 346/10, 346/11, 346/14, 346/15, 346/16, 346/8, 346/9, 347/6, 348/9, 504/2, vse k.o. 2123-ČIRČE.

## 1.4. INVESTICIJSKA NAMERA ZA GRADNJO

1.4.1 Navedba namena v skladu s 127. členom ZUreP-2, za katerega se predlaga izvedba lokacijske preveritve:

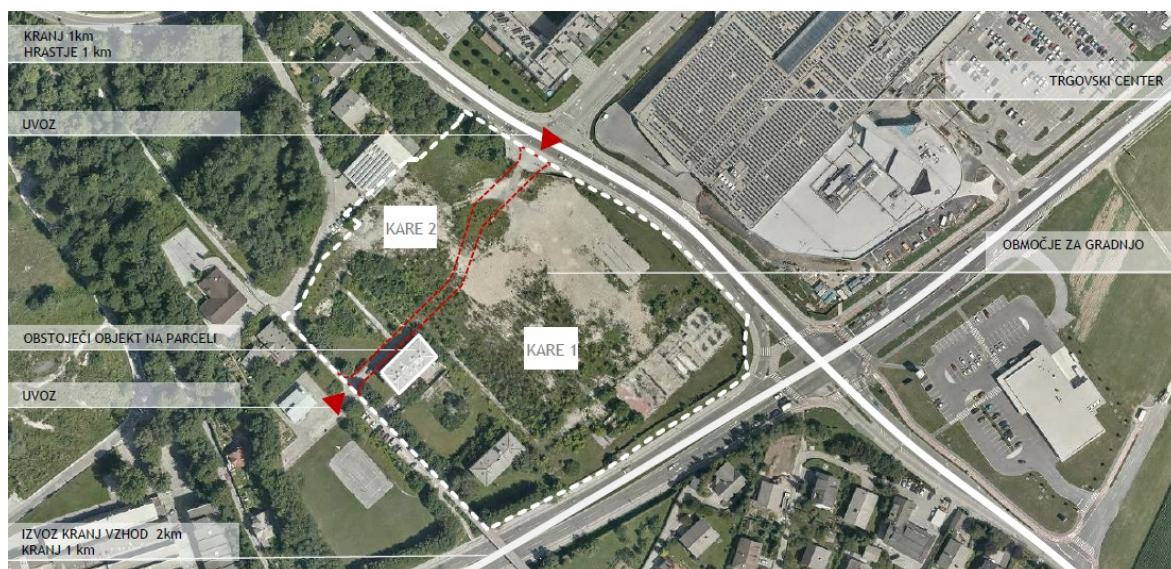
Namen lokacijske preveritve je opredeliti **individualno odstopanje od prostorsko izvedbenih pogojev** veljavnega OPN **v enoti urejanja prostora KR PL 37**.

Investicijska namera je **gradnja stanovanjske soseske »Kranj Planina KR PL 37«**, v enoti urejanja prostora KR PL 37, skladno z natečajno rešitvijo. Investitor je izvedel vabljeni natečaj s katerim je pridobil urbanistično arhitektonske rešitve za stanovanjsko območje »Kranj Planina KR PL 37«. Natečajni elaborati so zaradi podrobnejše obdelave prostora, kot je nivo OPN in uporabe sodobnih principov, pokazali rešitve, ki so primernejše od predpisanih z vidika doseganja ciljev urejanja prostora, varstva okolja, učinkovite rabe energije.

### 1.4.2 Načrtovane ureditve

Ker območje predstavlja pomembno vstopno točko v mesto so se urbanistično-arhitektonske rešitve za gradnjo novih stavb in objektov v tej EUP pridobile z natečajem, kot to določa 1.57 točka 47.člena OPN.

Območje za gradnjo meri približno 26.736 m<sup>2</sup>.



Slika 2: Mikrolokacija načrtovane ureditve

Na območju je načrtovana soseska več stanovanjskih blokov ter stolpičev v kareju 1:

- bloki (blok 1, blok 2, blok 3, blok 4) in
- stolpiči (stolpič 1, stolpič 2, stolpič 3).

Bloki imajo etažnost nad kletjo do P+4+M.

Stolpiči imajo etažnost nad kletjo do P+4+M.

V vseh stanovanjskih objektih je predvideno skupno 315 stanovanj.

V kareju 2 je predvidena živilska trgovina z dvema stanovanjskima stolpičema.

V zgornjih etažah obeh blokov z oskrbovanimi stanovanji je predvideno 60 stanovanj, v vsakem bloku po 30.

Skupno je na območju soseske predvidenih 375 stanovanj.

Vhod v vse stanovanjske objekte je predviden s tlakovanega zunanjega prostora med objekti v notranjosti stanovanjskega območja.

Vhoda v oba stanovanjska objekta z oskrbovanimi stanovanji sta predvidena z javne površine (trga) ob trgovini.

Dostop iz parkirne garaže je preko komunikacijskih jeder s stopnišči in dvigalom, ki potekajo v vsakem objektu od kleti do vseh etaž in strehe.

Uvoz v kletno garažo je preko pokrite dvosmerne klančine na jugozahodnem delu območja s Smladniške ceste. V garaži v kleti je urejeno 686 parkirnih mest za osebna vozila. Na nivoju pritličja je v obeh karejih zagotovljenih še 90 zunanjih parkirnih mest. Skupaj je tako v kleti in zunaj zagotovljenih 776 parkirnih mest.

Skladno z zahtevami OPN MOK je potrebno na območju zagotoviti 776 parkirno mesto, tako da je v natečajni rešitvi predvideno ustrezno število parkirnih mest.

Vendar je Mestna občina Kranj naknadno postavila zahtevo, da je cesta v parterju, ki ločuje kare 1 in 2, v javni rabi. Zato je onemogočena gradnja skupne kletne garaže za sosesko v celotni površini kleti (saj je potrebno teren pod cesto izvzeti iz tlorisa kleti – garaže), kar pomeni, da ni mogoče izvesti zadostnega števila parkirnih mest skladno s parkirnim normativom, kot je določen v OPN.

Poleg parkirišč so v kletni etaži predvidene shrambe, kolesarnice ter servisni prostori – toplotne postaje za ogrevanje in pripravo tople sanitarne vode za posamezne objekte.

V pritličju stanovanjskih objektov so poleg vhoda z vetrolovom in stopnišča z dvigalom predvidena stanovanja z atrijem. Osrednje stopnišče z dvigalom povezuje vse etaže od kleti do izhoda na streho.

Največji del kareja 2 zavzema trgovski del – živilska trgovina s spremljajočimi lokali, ki je urejena na zahodni strani območja kot funkcionalno ločena enota od največjega stanovanjskega dela območja. Oskrbovana stanovanja so urejena v zgornjih etažah dveh objektov nad trgovino, ki je pritlična, delno lahko tudi dvoetažna.

Na SZ robu pri Cesti 1. maja je urejeno parkirišče za stranke trgovine. Dostava za trgovino poteka v zaledju na zahodni strani, ločeno od vseh stanovanjskih površin.

Zaradi zagotavljanja boljših bivalnih razmer (zagotovitev čistega bivalnega okolja v kareju 1) ter lažje logistike in doseganja ciljev učinkovite rabe energije se živilska trgovina s spremljajočimi lokali koncentrira le na zahodni strani območja kot funkcionalno ločena enota (kare 2) od največjega stanovanjskega dela območja (kare 1). Nad trgovsko lamelo so predvidena stanovanja v zgornjih etažah dveh stolpičev. Na strehi trgovskega centra se uredijo skupne zunanje površine za stanovalce v oskrbovanih stanovanjih, terase z vrtovi in prostori za srečevanje in druženje, kot zelena streha, s čimer se doseže tudi boljša mikroklima objekta.





Slika 3: Situacija načrtovane ureditve (natečajna rešitev)



Slika 4: Prikaz etažnosti (natečajna rešitev)



Slika 5: Tloris kleti (natečajna rešitev)

## PROMET

Natečajna rešitev predvideva uvoz v kletno garažo preko pokrite dvosmerne klančine na jugozahodnem delu območja s Smedniške ceste. V garaži v kleti je predvidena ureditev večine parkirnih mest za osebna vozila. Na nivoju pritličja so v obeh karejih še zunanja parkirna mesta.

Izhodišče za urejanje mirujočega prometa v OPN MOK še vedno temeljijo na Tehničnih normativih za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin iz leta 1991 (FAGG PTI). V letu 2015 se je izdelala Trajnostna urbana strategija Mestne občine Kranj 2030 januarju. V letu 2017 se je izdelala Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj (CPS). Oba dokumenta predstavljata nove tehnične rešitve, ki med pripravo in sprejetjem prostorskega izvedbenega akta niso bile poznane in uporabljene, pa so ustrezne oz. primernejše od predpisanih, saj upoštevajo ter uvajajo načela trajnostne mobilnosti.

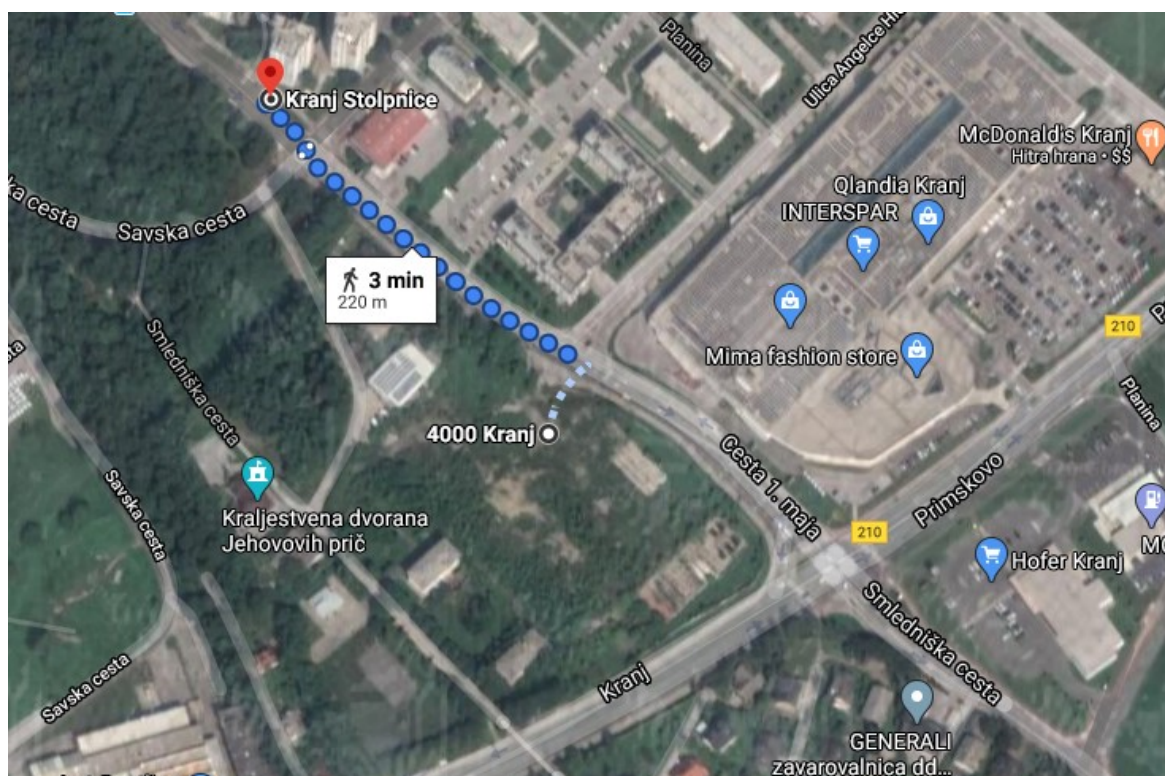
CPS ugotavlja, da je v urbanih središčih prisotna večja koncentracija motornega prometa, zaradi česar tu prihaja do povečanih emisij hrupa in škodljivih plinov. Izzivi se kažejo v usklajevanju prostorskih aktov, parkirne politike in odločanja glede umeščanja prometne infrastrukture v prostor. S celostnim pristopom bo namreč potrebno bistveno večje usklajevanje in posvetovanje z vsemi uradi znotraj občinske uprave. Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja ter na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov.

Zato CPS kot ukrep med drugim navaja: javni promet in trajnostna mobilnost (vključno s kolesarsko mrežo), zagotovitev varnih kolesarskih povezav med mestom in podeželjem, uvajanje zelenih prevoznih sredstev (e-avtomobili, e-kolesa, e-motorji, polnilnice, ureditev parkirišč), itd.

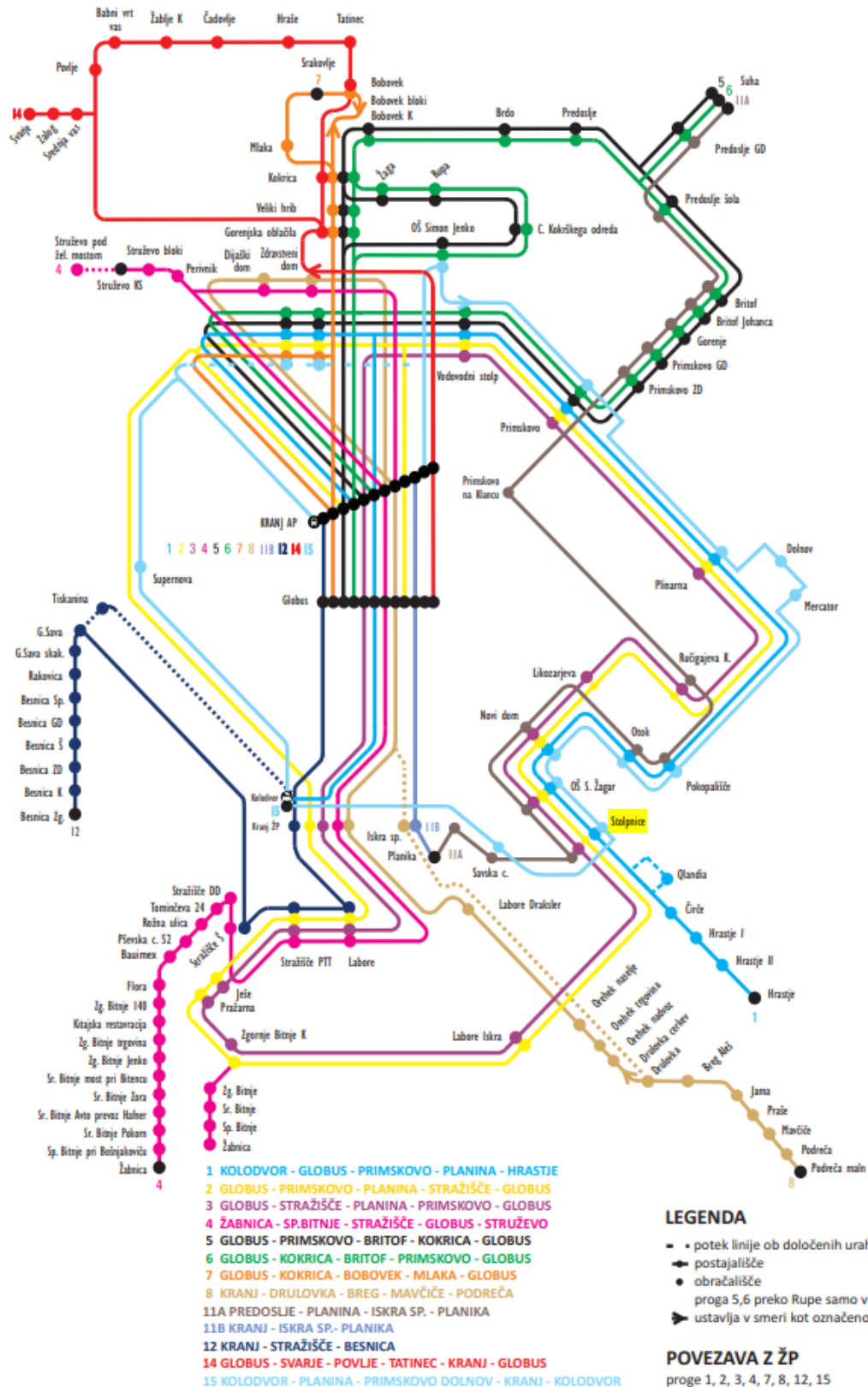
Med cilji je, da se od leta 2017 pri pripravi prostorskih aktov upošteva načela trajnostnega prometnega načrtovanja (umeščanje v prostor, parkirni standardi, uravnotežena dostopnost). Potrebno bo prilagoditi prometno politiko, ki bo usmerjena k zmanjševanju povpraševanja po parkiranju, hkrati pa bo potrebno zagotoviti ustrezne parkirne pogoje na stanovanjskih območjih.

Zato se skladno z načeli trajnostne mobilnosti predlaga sprememba parkirnega normativa, podobno, kot je že bilo izvedeno v OPPN (KR SA 6/2 (Stanovanjska soseka Ob Savi, Uradni list RS, št. 64/2018) in kot je v osnutku sprememb in dopolnitev OPN MOK št. 4, ki se pripravlja.

Ob upoštevanju izvedbe ukrepov trajnostne mobilnosti se lahko parkirni normativ za osebna motorna vozila iz 21. člena za večstanovanjske stavbe zmanjša na 1,5 PM / stanovanje + 1 PM / 10 stanovanj (za obiskovalce). Pri čemer je potrebno izvesti ukrepe trajnostne mobilnosti za to območje: omogočiti peš dostopnost v krogu 5 min do postajališča javnega potniškega prometa - obstoječe postajališče avtobusnega prometa »Stolpnice« je od območja oddaljeno ca. 220 m, kar omogoča peš dostopnost v času treh minut. Z ureditvijo pešpoti do postajališča se območje vključi v mrežo obstoječega javnega prometa. Skladno s sodobno doktrino trajnostne mobilnosti je potrebno urediti prostore za parkiranje koles in zagotoviti dodatna vsaj 3 PM za druga enosledna vozila na vsakih 100 PM za osebna motorna vozila. Vzpostaviti je potrebno postaje za izposajo koles z ureditvijo kolesarskih poti z navezavo na kolesarsko omrežje. Skladno s CPS se uredi vsaj 1 PM za souporabo vozil na vsakih 100 PM za osebna motorna vozila in ureditev se vsaj 1 naprava za napajanje električnih avtomobilov na vsakih 100 PM za osebna motorna vozila.



Slika 6: Oddaljenost avtobusnega postajališča »Stolpnice« od načrtovanega območja



Slika 7: Shema mestnega linijskega prometa Kranj (rumeno označeno postajališče »Stolpnice«, ki je od območja oddaljeno ca. 220 m, kar omogoča peš dostopnost v času treh minut)

Direkcija RS za infrastrukturo je podala usmeritve, ki jih je potrebno upoštevati pri nadaljnjem načrtovanju obravnavne soseske:

- Za gradnjo stanovanjske soseske na obravnavanem območju je Direkcija RS za infrastrukturo že v preteklosti vodila postopek izdaje soglasja. V takratnem postopku je bila za obravnavano območje izdelana »Prometna študija navezave stanovanjsko poslovne soseske (območje nekdanjih Gorenjskih mlekarn) na cestno omrežje Kranja«, št. 042/2010, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Prometnotehniški inštitut, ki je vključevala prirast prometa predvidene stanovanjsko poslovne soseske z upoštevanjem takratne načrtovane gradnje. Ugotovljeno je bilo, da je za potrebe navezave novo načrtovane stanovanjske soseske na cestno omrežja Kranja nujna izvedba povezave Ulice Angelce Hlebce in Planine (mimo pokopališča), ki bi deloma razbremenila tangirano križišče z državno cesto. Glede na novo zasnovo načrtovane gradnje in časovni odmik izdelave takratne prometne študije je treba izdelati novo prometno študijo z upoštevanjem predpisane planske dobe 20 let (po zaključku gradnje načrtovane »Stanovanjske zazidave Kranjska Iskrice«). Glede na navedeno je treba pri načrtovanju obravnavanih posegov preveriti ustreznost obstoječih križišč, ki se navezujejo na državno cesto (preveritev vpliva obravnavanih posegov in predvidenega povečanega prometa zaradi gradnje obravnavane večstanovanjske soseske s trgovskim objektom idr.) in po potrebi zagotoviti ustrezne rešitve v skladu s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste. Izdelati je torej treba prometno študijo oz. analizo ter analizo prometne varnosti (ob upoštevanju obstoječega in predvidenega prometa na območju državne ceste in tangiranih cestnih priključkov; poleg obsega in vrste prometa je treba upoštevati tudi prometno varnostni vidik; na podlagi prometne analize in analize prometne varnosti je treba preveriti ali so potrebni ukrepi s tem v zvezi idr.).

- Za območje OPPN, ki sega v varovalni pas državne ceste oz. v vplivno območje državne ceste je investitor za objekte in pripadajoče ureditve sam dolžan zagotoviti morebitne potrebne ukrepe za zaščito pred hrupom državne ceste in za zaščito pred morebitnimi drugimi vplivi, ki so ali bodo posledica obratovanja državne ceste. Upravljevalec državne ceste ne odgovarja za morebitne vplive državne ceste (vzdrževanje ceste – npr. pluzenja, rekonstrukcije ceste, prometa, hrupa idr.) na tangirano območje vzdolž državne ceste.

- Vegetacija, zunanja ureditev objektov ipd. ne sme segati na parcelo državno cesto – v nasprotnem primeru je investitor dolžan posege ustrezno odmakniti izven parcele državne ceste;

- Postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje znotraj naselja, v predpisanem prostoru za postavitve prometne signalizacije in opreme ni dovoljeno. Objekti za obveščanje in oglaševanje se ne smejo postavljati v preglednem polju, pregledni bermi in preglednostnem prostoru tangiranega območja državne ceste in cestnih priključkov. Prav tako ni ustrezno postavljanje objektov za obveščanje in oglaševanje v območju cestnih priključkov oz. križišč. Morebitno reklamno - obvestilno ipd. signalizacijo, ki ni postavljena v skladu s predpisi in soglasjem upravljalca državne ceste, je treba odstraniti. Morebitne potrebne rešitve s tem v zvezi je treba predhodno uskladiti z upravljalcem državne ceste in pridobiti pogoje in soglasje upravljalca državne ceste.

- Posege v varovalnem pasu državne ceste oz. posege, ki imajo vpliv na državno cesto je potrebno izvajati v skladu z Zakonom o javnih cestah ter pridobiti soglasje pristojnega upravljalca državne ceste. Zaradi načrtovanih posegov na tangiranem območju ne sme biti negativnih vplivov na območju državne ceste in promet (ne smejo biti ogroženi varnost prometa na državni cesti, stabilnost državne ceste in njeni interesi, ne sme biti moteno redno vzdrževanje ceste, ne sme biti ovirana bodoča ureditev ceste idr.). V nasprotnem primeru je dolžan investitor posege na lastne stroške prilagoditi potrebam

ceste. V primeru ugotovitve poslabšanja prometne varnosti si Direkcija RS za infrastrukturo pridržuje pravico do uvedbe dodatnih ukrepov oz. zahtev za izboljšanje varnosti (na stroške investitorja obravnavanih posegov). Rešitve je treba predhodno konkretno uskladiti z upravljavcem državne ceste in pridobiti soglasje upravljavca državne ceste.

- V primeru rekonstrukcije državne ceste ali v primeru, da bi to zahtevale prometno varnostne razmere, je posamezni investitor posegov oz. naročnik (pripravljaivec) prostorskih aktov, dolžan posege na tangiranem območju uskladiti s projektom rekonstrukcije ceste in zahtevami upravljavca državne ceste. Zaradi posegov ne sme biti ogrožena stabilnost cestnega telesa; prav tako ne sme biti ovirana kasnejša rekonstrukcija ceste, vzdrževanje ceste, odvodnjavanje ceste, preglednost idr.; rešitve morajo zagotavljati prometno varnost – utemeljiti. Vsi posegi morajo biti usklajeni z morebitno izdelano projektno dokumentacijo ureditve državne ceste (utemeljiti). Vse rešitve je treba predhodno uskladiti z upravljavcem državnih cest - pogoje in zahteve upravljavca ceste je treba upoštevati pri načrtovanju posegov na obravnavanem območju.

- Vse rešitve je treba v nadaljnjih fazah (DGD/PZI) konkretno preveriti, obdelati in utemeljiti, predhodno uskladiti z upravljavcem državne ceste in pridobiti pogoje in soglasje upravljavca državne ceste.

- Ustrezna ureditev tangiranega območja državne ceste in vseh tangiranih križišč (s pripadajočimi notranjimi povezovalnimi cestami) je pogoj za gradnjo in obratovanje objektov na obravnavanem območju.

**Investitor bo moral v nadaljnjih postopkih med drugim upoštevati navedeno.**

## 1.5. NAVEDBA VELJAVNIH PROSTORSKIH IZVEDBENIH POGOJEV (PIP) NA OBMOČJU LP

Obravnavana gradnja stanovanjske soseske je skladna z vsemi določili OPN MOK, razen določila glede omejitve velikosti dela trgovske stavbe, ki je v natečajni rešitvi združena v enem objektu v večji površini in parkirnega normativa, ki ga natečajna rešitev sicer doseže, vendar z naknadno zahtevo občine po javni cesti, ki zmanjša garažno klet, ni več izvedljiv.

### 7. člen OPN:

Obravnavano območje se po OPN Mestne občine Kranj nahaja v EUP KR PL 37, kjer je podrobnejša namenska raba: S - območja stanovanj, podpodrobnejša namenska raba: Ssv - stanovanjske površine večstanovanjskih stavb, ki so namenjene bivanju s spremljajočimi dejavnostmi.

**Obravnavana gradnja je SKLADNA z določili 7. člena OPN.**

### 9.člen OPN:

**2.1.1.2 Na stavbnih zemljiščih** so, poleg vrste objektov iz 8. člena tega odloka, po posameznih podrobnejših in pod podrobnejših namenskih rabah dopustne še naslednje vrste objektov:

(4) **Ssv** – stanovanjske površine večstanovanjskih stavb namenjene bivanju s spremljajočimi dejavnostmi:

- **vrste objektov glede na namen:**

- večstanovanjske stavbe in večstanovanjske stavbe z oskrbovanimi stanovanji,
- stavbe spremljajočih dejavnosti: gostinske stavbe namenjene strežbi hrane in pijače, stavbe s pisarnami in poslovnimi prostori, stavbe za predšolsko vzgojo in osnovnošolsko izobraževanje, gasilski domovi, pošte, banke, zavarovalnice, lekarne, trgovske stavbe (do 700 m<sup>2</sup>), garažne stavbe, zaklonišča, parkirišča, toplarne, kotlovnice, trgi, zelenice ter stavbe za storitvene dejavnosti pod pogojem, da obseg dejavnosti vključuje le do 5 zaposlenih in da dejavnost ne potrebuje parkirnih površin za tovorna vozila, avtobuse ali gradbene stroje,

- **vrste nezahtevnih in enostavnih objektov glede na namen:**

- majhne stavbe na obstoječih parcelah, eno in dvostanovanjskih stavb,
- majhne stavbe kot dopolnitev obstoječe pozidave (razen kioskov) na obstoječih parcelah, eno in dvostanovanjskih stavb,
- nadstreški, senčnice in vetrolovi,
- pomožni objekti v javni rabi,
- ograje,
- podporni zid,
- rezervoarji,
- vodnjaki, vodometi,
- samostojna parkirišča,
- športno igrišče na prostem,
- bazeni za kopanje, grajeni ribniki in okrasni bazeni,
- objekti za oglaševanje,
- merilne in regulacijske postaje, nadstrešnice za komunalne odpadke (zaprte z mrežami) in ekološki otoki,
- začasni objekti namenjeni prireditvam: montažni šotori,
- pomožni objekti namenjeni varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami.

2.1.1.5 Posamezne stavbe se, v skladu z dopustnimi vrstami objektov glede na namen, lahko gradijo kot eno namenske stavbe, lahko pa stavbe ali njihovi deli vključujejo tudi

spremljajoče dejavnosti, katerih gradnja je dovoljena v okviru območij posameznih podrobnejših namenskih rab iz podtočke 2.1.1.2 in 2.1.1.3 tega člena.

**Obravnavana gradnja je SKLADNA z določili 9.člena OPN (dopustne so večstanovanjske stavbe in večstanovanjske stavbe z oskrbovanimi stanovanji, trgovske stavbe (do 700 m<sup>2</sup>), garažne stavbe), razen z določilom, ki omejuje velikost posamezne trgovske stavbe (na 700 m<sup>2</sup> objekta oz. dela objekta), ki je v natečajni rešitvi združen v en objekt.**

## 12.člen OPN:

### 2.2.2.2. Odmiki stavb od parcelnih mej

Od meje parcele, namenjene gradnji (razen ob cestah) morajo biti nadzemni deli novogradenj in nadomestnih gradenj, kot zahtevni in manj zahtevni objekti, v območjih z namensko rabo:

- SSe, SSe(s), SSn, SK, SK(k), SP, SP(s), A(sk), A(s), A(k), ZS, ZK oddaljene najmanj 4,0 m;
- SSV in CU, kjer so dopustne večstanovanjske stavbe, oddaljene najmanj za polovico svoje višine, merjeno od terena do vrha objekta,
- CU, CD(t), SB, CD(i), CD(v), CD(z) in A(v) v skladu s predpisanimi standardi in normativi, ki urejajo posamezne dejavnosti, oziroma najmanj 4,0 m in
- IP, IG, IK, BT, BC, BD, A(p) oddaljene najmanj 5,0 m.

**Obravnavana gradnja je SKLADNA z določili 12.člena OPN.**

## 14.člen OPN:

Stopnja izkoriščenosti zemljišč za gradnjo je v EUP, glede na značilnosti oblikovanja grajene strukture, določena s faktorjem izrabe (FI) in faktorjem zazidanosti (FZ) ter z deležem odprtih bivalnih površin (OBP) oziroma deležem zelenih površin (ZP) in je razvidna Priloge 1 – Preglednica enot urejanja prostora.

OZNAKA EUP	PODROBNEJŠA NAMENSKA RABA	VELIKOST				OBLIKOVANJE	NAČIN UREJANJA	POSEBNE DOLOČBE OZIROMA USMERITVE
		MAX FI	MAX FZ	MIN% OBP (ZP)	MAX. ETAŽNOST	URBANISTIČNO		
KR PL 37	SSv	/	/	25%	/	obodna (karejska) zazidava	PIP	posebna določba 47. člen, točka 1.57

**Obravnavana gradnja je SKLADNA z določili 14.člena OPN.**

## 16.člen OPN

Dopustna tipologija stavb v podrobni ali podpodrobni namenski rabi **SSv**:

- stolpiči in stolpnice
- prostostoječi bloki
- lamelni bloki
- terasni bloki
- karejski bloki
- posebne stavbe
- večnamenske stavbe

**Obravnavana gradnja je SKLADNA z določili 16.člena OPN.**

## 17.člen OPN

### 2.4.3 Stavbni tipi in pogoji za arhitekturno oblikovanje

**Blok (prostostoječi, lamelni, terasni) :**

- Tlorisni gabarit bloka je praviloma podolgovat v razmerju stranic vsaj 1:2, kar ni nujno za terasni blok. Lamelni blok sestavlja več blokov. Dozidave so dovoljene le k lamelnim blokom.



- Višinski gabarit bloka mora upoštevati obstoječe vertikalne gabarite dela naselja tako, da nove stavbe ne izstopajo iz prepoznavne silhete naselja. To pravilo je potrebno upoštevati tudi pri nadzidavah stavb. Strehe so lahko (tudi zelene strehe) ali v naklonu poljubnih oblik in obdelave. Oblikovanje streh znotraj posamezne EUP mora biti enotno. Strešna kritina je sive barve. V primerih, da v določenem delu naselja prevladuje rdeča kritina, je ta takrat obvezna. Odpiranje strešin je dovoljeno v obliki strešnih oken in frčad, ki morajo biti na posameznem bloku enotno oblikovane. V primeru osvetlitve mansardnih prostorov v dveh ali več etažah je spodnja vrsta odprtin lahko izvedena s frčadami, vse ostale vrste pa le v obliki strešnih oken. Skupna dolžina frčad na posamezni strešini ne sme presegati 1/3 dolžine te strešine.
- Arhitekturno oblikovanje stavb, dozidave, nadzidave in rekonstrukcije morajo upoštevati kvalitetno oblikovanje v EUP. Dovoljene so zasteklitve obstoječih balkonov, ki naj bodo izvedene enotno na celotnem objektu. Barva fasade mora biti iz spektra svetlih naravnih tonov do temnejših peščenih zemeljskih tonov (barva fasade mora biti določena v gradbenem dovoljenju). Vsiljive in izstopajoče barve fasad niso dovoljene.
- Dovoljena je postavitvev in vgradnja fotovoltaičnih celic in sončnih sprejemnikov.

### **Stolpič in stolpnica:**

- Tlorisni gabarit je praviloma kvadraten, lahko tudi pravokoten.
- Dozidave niso dovoljene.
- Višinski gabarit stolpiča je do K + P + 8, stolpnice pa nad K + P + 8. Višinski gabarit stolpiča mora upoštevati maksimalni vertikalni gabarit v EUP. To pravilo je potrebno upoštevati tudi pri nadzidavah stavb. Strehe so lahko ravne ali v naklonu poljubnih oblik in obdelave. Oblikovanje streh znotraj posamezne EUP mora biti enotno.
- Arhitekturno oblikovanje stolpiča mora upoštevati kvalitetno oblikovanje v EUP. Dovoljene so zasteklitve obstoječih balkonov, ki naj bodo izvedene enotno na celotnem stolpiču.
- Barva fasade mora biti iz spektra svetlih naravnih tonov do temnejših peščenih zemeljskih tonov (barva fasade mora biti določena v gradbenem dovoljenju). Vsiljive in izstopajoče barve niso dovoljene.
- Arhitekturno oblikovanje stolpnice se določi z izbrano varianto pridobljeno z javnim ali vabljenim natečajem.
- Stolpnice se lahko umeščajo v prostor takrat kadar želimo z njeno postavitvijo oblikovati novo prostorsko dominantno, v takem primeru je dovoljeni maksimalni višinski gabarit v EUP lahko presežen. Za urbanistično umestitev je potrebno izdelati OPPN.
- Dovoljena je postavitvev in vgradnja fotovoltaičnih celic in sončnih sprejemnikov, ki morajo biti praviloma skriti za fasadnimi venci.

### **Večnamenske stavbe:**

Večnamenske stavbe so namenjene različnim dejavnostim. Arhitekturno oblikovanje teh stavb mora biti skladno z arhitekturnim oblikovanjem drugih stavb v EUP, kar pa ne velja v primeru sodobnega oblikovanja stavb. Sodobno oblikovanje večnamenskih stavb je dovoljeno le v EUP, ki se nahajajo v primestnih naseljih ter mestu Kranj in so opredeljena v drugi in tretji alineji tretjega odstavka 5. člena odloka IPN MOK in se ne nahaja v območjih dediščine. Izjemoma je v območjih dediščine dopustno sodobno oblikovanje stavb, pod pogojem, da se za objekt izvede javni natečaj v katerem sodeluje tudi strokovnjak s področja varstva kulturne dediščine.

**Obraavnavana gradnja je SKLADNA z določili 17.člena OPN.**

### **21.člen OPN:**

#### Mirujoči promet

Parkirišča se oblikujejo tako, da se ob robovih in v vmesnih pasovih zasadijo žive meje ali druge oblike vegetacije. Parkirišča, ki po površini presegajo 500 m<sup>2</sup>, je potrebno členiti v več manjših enot in jih ločiti z zasaditvami, spremembami tlakov ali drugimi oblikovalskimi elementi; zahteva ne velja za začasna parkirišča v času prireditev. Iz utrjenih površin mora

biti zagotovljena ustrezna ureditev odvajanja padavinskih voda skladno z veljavnimi predpisi.

Parkirne in manipulativne površine morajo biti z ustreznimi odmiki, ki so glede na kategorijo ceste različni, fizično ločene od cestnega sveta. Manipulativne površine ob parkiriščih morajo biti dimenzionirane in urejene tako, da se prepreči vzvratna vožnja vozil na in iz javne ceste, kar ne velja za hiše v nizu.

Pri novogradnjah, rekonstrukcijah in pri spremembi namembnosti vseh stavb je potrebno na parceli, namenjeni gradnji, zagotoviti zadostne parkirne površine ali garažna mesta, tako za stanovalce kakor tudi za zaposlene in obiskovalce. Priporočljiva je gradnja garaž v kletnih etažah oziroma gradnja (večetažnih) podnivojskih površin za mirujoči promet.

Pri izračunu parkirnih mest je potrebno, glede na namembnost oziroma dejavnost, upoštevati naslednje minimalno število parkirnih mest (v nadaljevanju PM)

večstanovanjske stavbe	2 PM / stanovanje + 1 PM / 10 stanovanj
trgovine	1 PM / 30 m <sup>2</sup> koristne prodajne površine + 1 PM / 2 zaposlena, najmanj pa 2 PM

**Obravnavana gradnja je SKLADNA z določili 21.člena OPN, razen parkirnega normativa (2 PM/stan.), ki ga ni mogoče izpolniti, zaradi zahteve občine po javni cesti, ki zmanjša površino kleti.**

#### **47.člen OPN, 1.57 točka:**

Posebne določbe prostorskih izvedbenih pogojev:

Kranj Planina KR PL 37

Območje se nahaja ob vzhodni mestni obvoznici v bližini Delavskega mosta, je namenjeno gradnji večstanovanjskih stavb za bivanje s spremljajočimi dejavnostmi.

Višinski gabarit v območju je P + 3 + M do P + 4 + M in pada s severne proti južni strani območja.

Ker območje predstavlja pomembno vstopno točko v mesto se urbanistično-arhitektonske rešitve za gradnjo novih stavb in objektov v tej EUP pridobijo z natečajem.

**Obravnavana gradnja je SKLADNA z določili 1.57 točke 47.člena OPN.**

## 1.6. NAVEDBA INDIVIDUALNIH ODSTOPANJ OD PIP

- vezano na 9. člen, določilo četrtega odstavka, podtočke 2.1.1.2:

Na območju EUP KR PL 37 se lahko trgovska dejavnost iz 9. člena dopustnih vrst objektov za SSv (trgovske stavbe (do 700 m<sup>2</sup>) na posamezno stavbo) skoncentrira v pritličju ene stavbe v površini do 2500 m<sup>2</sup>.

- vezano na 21. člen, določilo četrtega odstavka, točke 2.4.7:

Na območju EUP KR PL 37 se ob upoštevanju izvedbe ukrepov trajnostne mobilnosti parkirni normativ za osebna motorna vozila iz 21. člena za večstanovanjske stavbe zmanjša na 1,5 PM / stanovanje + 1 PM / 10 stanovanj (za obiskovalce).

Ukrepi trajnostne mobilnosti za območje EUP KR PL 37 so:

- ureditev peš dostopa do obstoječega avtobusnega postajališča (»Stolpnice«) na Cesti 1. maja;
- ureditev prostora za parkiranje koles v kolesarnicah, ki so lahko v sklopu stavb ter na površinah pri vseh vstopih v stavbe, v normativu vsaj 2 PM kolo / stanovanje + 1 PM kolo / 5 stanovanj (za obiskovalce);
- zagotoviti dodatna vsaj 3 PM za druga enosledna vozila na vsakih 100 PM za osebna motorna vozila;
- vzpostavitev postaje za izposajo koles z ureditvijo kolesarskih poti z navezavo na kolesarsko omrežje;
- ureditev vsaj 1 PM za souporabo vozil na vsakih 100 PM za osebna motorna vozila;
- ureditev vsaj 1 naprave za napajanje električnih avtomobilov na vsakih 100 PM za osebna motorna vozila.

## 1.7. UTEMELJITEV INDIVIDUALNEGA Odstopanja OD PIP

Utemeljitev, da individualna odstopanja od PIP ne zahtevajo drugačne namenske rabe prostora

	DA	NE	Nima vpliva
Odstopanja od PIP ne zahtevajo drugačne rabe prostora.	✓		
<p>Z OPN Mestne občine Kranj je za EUP KR PL 37 določena podrobnejša namenska raba: S - območja stanovanj s podrobnejšo namensko rabo: SSv - stanovanjske površine večstanovanjskih stavb, ki so namenjene bivanju s spremljajočimi dejavnostmi.</p> <p>Predvidena odstopanja NE spreminjajo namenske rabe prostora, ki ostaja: SSv - stanovanjske površine večstanovanjskih stavb, ki so namenjene bivanju s spremljajočimi dejavnostmi.</p>			

Kriteriji dopustnosti individualnih odstopanj

	DA	NE	Nima vpliva
Skladnost z javnim interesom in cilji prostorskega razvoja občine.	✓		
<p>Skladno z 32.členom Uredbe o prostorskem redu Slovenije se upošteva načelo vzpostavljanja stanovanjske soseske tako, da se skupaj z novimi stanovanjskimi objekti načrtujejo tudi objekti, ki omogočajo oziroma dopolnjujejo osnovno oskrbo za tamkajšnje prebivalce. Živilska trgovina je bistven sestavni del spremljajočih dejavnosti, ki so načrtovane v sklopu soseske. Skoncentriranje posameznih (do 700 m<sup>2</sup>) delov stavb (pritličnih etaž blokov in stolpičev) v pritličju samo ene stavbe v večjem obsegu (2500 m<sup>2</sup>) na robu območja omogoča racionalnejšo izrabo prostora, manjše obremenitve čistega stanovanjskega dela območja, boljšo prometno organizacijo (dostava poteka v zaledju na zahodni strani, ločeno od vseh stanovanjskih površin), ki omogoči, da je osrednji del območja brez motornega prometa in namenjen predvsem pešcu. S tem se izboljša kakovost bivalnega okolja in doseže gospodarsko učinkovit razvoj, kar je v javnem interesu in skladno s ciljem prostorskega razvoja, kot ga določa SPRS.</p> <p>Ureditev parkirnega normativa skladno s CPS po načelih trajnostne mobilnosti je v javnem interesu, skladno s strateškim ciljem prostorskega razvoja Mestne občine Kranj (SPN MOK, 4. člen), ki predvideva - razvoj alternativnih oblik prometa na urbaniziranih območjih ter v navezavi na turistična in rekreacijska območja (kolesarjenje, pešačenje) in - dopolnitev sistema javnega avtobusnega in železniškega potniškega prometa na relacijah z večjim obsegom dnevnih delovnih in šolskih migracij. Skladno s SPRS se podpira in razširja predvsem javni potniški promet, daje prednost kolesarjem in pešcem, avtomobilski promet pa zmanjšuje, kar je v javnem interesu izboljšanja kakovosti bivalnega okolja.</p>			

	DA	NE	Nima vpliva
Možnosti pozidave sosednjih zemljišč so nezmanjšane.	✓		
Predlog individualnega odstopanja od prostorsko izvedbenih pogojev se nanaša na EUP PL 37, ki predstavlja zaokroženo celoto znotraj katere se bo izvedel razvoj. Območje je s treh strani omejeno z javnimi prometnicami, SZ rob je že pozidan, pri čemer se z novo gradnjo načrtujejo ustrezni odmiki. Predvidena individualna odstopanja nimajo vpliva na možnost pozidave sosednjih zemljišč.			

	DA	NE	Nima vpliva
Skladnost z gradbenim namenom prostorskega izvedbenega akta.	✓		
Individualno odstopanje od prostorskih izvedbenih pogojev omogoča gradbeni namen prostorskega akta, ki je na konkretni lokaciji gradnja večstanovanjskih stavb s spremljajočimi dejavnostmi.			

	DA	NE	Nima vpliva
Upoštevanji so drugi prostorski izvedbeni pogoji.	✓		
Upoštevanji so drugi prostorski izvedbeni pogoji – odstopanja se nanašajo le na parkirni normativ in zgostitev trgovinskih delov stavb.			

	DA	NE	Nima vpliva
Gradnja ne spremeni načrtovanega videza območja.	✓		
Urbanistično oblikovanje sledi predpisanim višinskim gabaritom. Ker območje predstavlja pomembno vstopno točko v mesto so se, skladno z določili IPN MOK, urbanistično-arhitektonske rešitve za gradnjo novih stavb in objektov v tej EUP pridobile z natečajem. Koncentriranje trgovinskih delov in optimiziranje parkirnega normativa omogoča kvalitetnejše oblikovanje odprtega prostora soseske.			

	DA	NE	Nima vpliva
Gradnja ne poslabša bivalnih in delovnih razmer na območju.	✓		
Predvidena individualna odstopanja koncentriranja trgovinskih delov in optimiziranje parkirnega normativa omogočajo kvalitetnejše oblikovanje odprtega prostora soseske, s čimer se izboljšajo bivalne in delovne razmere na območju. Doseže se boljša funkcionalna organiziranost in dostopnost, ker ni mešanja prometa stanovalcev in zaposlenih ter dostave v trgovino. Emisije hrupa so manjše. Večina mirujočega prometa se uredi v kleti. Parter je namenjen pešcu in kolesarju.			

	DA	NE	Nima vpliva
Gradnja ne povzroči motečega vpliva na podobo naselja ali krajine.	✓		
Nameravana gradnja bo tipološko in arhitekturnooblikovalsko usklajena s podobo načrtovane zazidave. Zeleni sistem naselja se ne spreminja, obravnavane stavbe se ne nahajajo na robu naselja, zato se tudi stik z odprto krajino ne spreminja.			

	DA	NE	Nima vpliva
Skladnost s pravnimi režimi ali sprejetimi državnimi prostorskimi izvedbenimi akti.			✓
Na območju predlaganega individualnega odstopanja ni varstvenih režimov, ki bi bili v nasprotju s predlogom odstopanja. Prav tako na tem območju ni sprejet noben državni prostorski izvedbeni akt.			

## KRITERIJI OBJEKTIVNIH OKOLIŠČIN

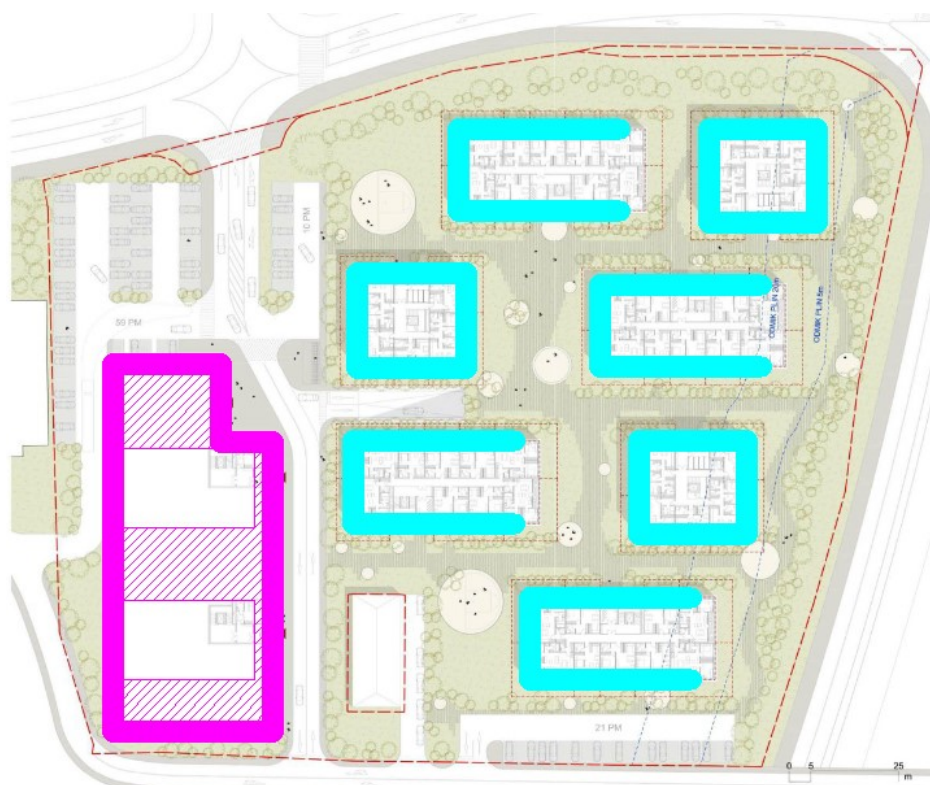
	DA	NE	Nima vpliva
Fizične lastnosti zemljišča, neprimerna parcelna struktura, pozidanost ali raba sosednjih zemljišč in druge omejujoče okoliščine v zvezi z lokacijo, na katere investitor ne more vplivati in onemogočajo izvedbo investicije, ali pa terjajo nesorazmerne stroške na strani investitorja ali občine.	✓		
<p><b>TRGOVINA</b></p> <p>Izvedba trgovinskih delov v pritličjih posameznih blokov/stolpičev bi terjala večje stroške v času gradnje zaradi razdrobljenosti objektov (večje število inštalacij, dislocirani in dražji sistemi ogrevanja, hlajenja in prezračevanja, višji stroški vzdrževanja). Prav tako bi tovrstna zasnova omogočala slabšo izrabo prostora in terjala večje stroške zaradi nesmotrne organizacije zunanjih površin - večje količine prometnic za dostope in parkirna mesta kupcev.</p> <p>Prostorski akt ne omogoča zgojitve manjših trgovskih enot zgolj v pritličju le ene stavbe v večji površini, kar predstavlja <u>okoliščino na katero investitor ne more vplivati in onemogoča izvedbo racionalnejše investicije</u>. V kolikor se ne bi uporabilo instrumenta lokacijske preveritve, bi bila potrebna sprememba OPN, kar bi terjalo nesorazmerne stroške na strani investitorja in občine (tako finančne kot predvsem časovne).</p> <p>Iz spodnje preglednice je razviden izračun, ki kaže, da se z združitvijo trgovskih enot v en večji objekt optimizira tako poraba materiala, kot inštalacij ter energijskih izgub v času gradnje in obratovanja. Površina stavbnega ovoja je v primeru enega večjega objekta manjša za nekaj manj kot 20%, kar predstavlja prihranek pri porabi energije.</p>			
<p><b>PROMET</b></p> <p>Ker načela trajnostne mobilnosti in CPS še niso vključena v veljavni OPN velja obveza po večjem številu parkirnih mest, kot bi jih bilo potrebno urediti skladno s sodobnim načrtovanjem trajnostne mobilnosti. Zato parkirni normativ predstavlja okoliščino na katero investitor ne more vplivati, terja pa nepotrebne stroške za izgradnjo večjega števila parkirnih mest, kot bi bilo potrebno, če se izvede ukrepe trajnostne mobilnosti za to območje. Z ukrepi trajnostne mobilnosti se lahko omogoči, da se del parkirnih mest</p>			

za avtomobile nadomesti z drugimi oblikami mobilnosti, s čimer se lahko izogne potrebi po gradnji druge kleti, ki predstavlja nesorazmerne stroške, v kolikor se izvedejo druge ureditve. Zato se lahko z lokacijsko preveritvijo omogoči, da se namesto vlaganja zgolj v parkirna mesta omogoči individualno odstopanje, ki bo nadomeščalo zgolj parkirna mesta za avtomobile in usmerilo sredstva tudi v ureditev parkirnih prostorov za druga enosledna vozila, kolesa, souporabo vozil in polnilnice za električna vozila. Prav tako tudi ureditev peš dostopov do mreže javnega avtobusnega prometa in postaje za izposajo koles z ureditvijo kolesarskih poti z navezavo na kolesarsko omrežje, kar multiplicira ekonomičnost z vidika trajnostne mobilnosti.

Mestna občina Kranj je postavila pogoj, da mora biti povezovalna cesta, ki ločuje kare 1 in kare 2, v javni rabi, vključno z zemljiščem pod njo (grajeno javno dobro). Ta naknadna zahteva občine onemogoča izvedbo natečajne rešitve, saj je potrebno klet zaradi tega zmanjšati, kar pomeni, da ni več dosežen zahtevan parkirni normativ, kar predstavlja drugo omejujočo okoliščino v zvezi z lokacijo, na katero investitor ne more vplivati in onemogoča izvedbo investicije.

	DA	NE	Nima vpliva
Nameravana uporaba 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.	✓		
<p><b>TRGOVINA</b></p> <p>Združevanje posameznih trgovskih delov v eno celoto je primernejše od predpisane omejitve in predstavlja <u>tehnološko rešitev, ki med pripravo in sprejetjem prostorskega izvedbenega akta ni bila uporabljena, pa je primernejše od predpisanega z vidika doseganja ciljev učinkovite rabe energije (skladno s cilji varstva okolja: zmanjšanje obremenjevanja okolja, trajnostna raba naravnih virov, zmanjšanje rabe energije in večja uporaba obnovljivih virov energije in cilji urejanja prostora: prispeva k varstvu okolja in prispeva k prilagajanju na podnebne spremembe).</u> Predlagana sprememba površine dela objekta vpliva na spremembo oblike stavbe, tako da se lahko doseže, da je razmerje med površino toplotnega ovoja stavbe in njeno kondicionirano prostornino z energijskega stališča bolj ugodno. S tem se doseže bolj ugoden faktor oblike z vidika učinkovite rabe energije v stavbah. Površina toplotnega ovoja stavbe bo manjša, s čimer se doseže ugodnejši količnik transmisijskih toplotnih izgub, s čimer se zmanjša raba primarne energije, kar je cilj tako varstva okolja, kot tudi učinkovite rabe energije. Istočasno se doseže bolj ekonomično rabo inštalacij, omogoči se vgradnja centraliziranih inštalacij (centralne naprave za ogrevanje, hlajenje, prezračevanje,...), kar pozitivno prispeva k doseganju ciljev varstva okolja in učinkovite rabe energije.</p> <p>Iz spodnje preglednice je razviden izračun, ki kaže, da se z združitvijo trgovskih enot v en večji objekt optimizira tako poraba materiala, kot inštalacij ter energijskih izgub v času gradnje in obratovanja. Površina stavbnega ovoja je v primeru enega večjega objekta manjša za nekaj manj kot 20%, kolikor posledično znaša prihranek pri porabi energije. V izračunu se je upošteval fasadni ovoj dela stavbe (pritličje stolpiča in del pritličja bloka), ki je lahko namenjen trgovski dejavnosti (modro). Pri blokkih in stolpičih se ni upoštevalo površine strehe, ker bi v tem primeru nad trgovino bila stanovanja. V natečajni rešitvi trgovine se je upoštevala streha nad trgovino (šrafirano vijola), brez površine stolpičev nad trgovino, kjer so predvidena stanovanja. Upošteval se je celotni fasadni ovoj objekta (vijolično).</p>			

	št. objekt.	zazidana površina (m <sup>2</sup> )	dolžina fasadnega ovoja trgovskega dela (m <sup>1</sup> )	višina fasadnega ovoja trgovskega dela (m <sup>1</sup> )	površina fasadnega ovoja (m <sup>2</sup> )	površina strehe trgovskega dela (m <sup>2</sup> )	skupna površina ovoja stavbe (m <sup>2</sup> )	
blok	4	810	93	6 m	558	/	2232	<b>3888</b>
stolpič	3	535	92	6 m	552	/	1656	
združen trgovski objekt	1	2895	243	6 m	1458	1701	<b>3159</b>	
stolpič nad trgovino	2	597	/	/	/	/	/	



Večja enotna streha pritlične lamele trgovskega dela omogoči v enem delu postavitev fotovoltaike in v drugem delu se lahko uredi kot zelena terasa, kjer se uredijo skupne zunanje površine za stanovalce v oskrbovanih stanovanjih, terase z vrtovi, gredicami in prostori za srečevanje in druženje, s čimer se doseže tudi boljše mikroklima objekta (zelena streha), kar je skladno s cilji urejanja prostora, kot jih določa ZUreP-2, da se varuje prostor kot omejeno naravno dobrino in omogočajo kakovostne življenjske razmere, zagotavlja racionalna raba prostora in prispeva k prilagajanju na podnebne spremembe.

Združevanje posameznih trgovskih delov v eno celoto je ustrežnejše od predpisane omejitve in predstavlja tehnično rešitev, ki med pripravo in sprejetjem prostorskega izvedbenega akta ni bila uporabljena, pa je ustrežnejša od predpisane z vidika doseganja ciljev urejanja prostora, skladno z 2. členom ZUreP-2, da se dosegajo prostorsko usklajene in medsebojno dopolnjujoče več-funkcijske razmestitve različnih dejavnosti v prostoru. Zaradi prostorsko bolj povezanih enot (trgovska dejavnost koncentrirana na enem mestu, v enem delu soseske, zgolj v enem objektu), se omogoči boljše razporeditev dejavnosti v prostoru, večjo preglednost in jasnost prostora



(funkcionalna shema). Zmanjšajo se prometne poti, optimizira se logistika, kar omogoči osrednje zeleno peš območje brez motornega prometa, s čimer se prispeva h krepitvi in varovanju zdravja ljudi. Tovrstna rešitev omogoča tudi kakovostne življenjske razmere in zdravo življenjsko okolje in zagotavlja racionalno rabo prostora, saj bo potrebnih manj manipulativnih in prometnih površin, ki se zato lahko uredijo kot odprte bivalne površine soseske namenjene rekreaciji in počitku stanovalcev.

#### PROMET

Med pripravo in sprejetjem prostorskega izvedbenega akta (leta 2014) niso bile poznane ali uporabljene tehnične rešitve trajnostne mobilnosti, ki pa so primernejše od predpisanih z vidika doseganja ciljev urejanja prostora, varstva okolja, učinkovite rabe energije ipd. Izhodišče za urejanje mirujočega prometa v OPN MOK še vedno temeljijo na Tehničnih normativih za projektiranje in opremo mestnih prometnih površin iz leta 1991 (FAGG PTI). Šele po sprejetju OPN se je v letu 2015 izdelala Trajnostna urbana strategija Mestne občine Kranj 2030 januarju. Še kasneje, v letu 2017, se je izdelala Celostna prometna strategija Mestne občine Kranj (CPS). Oba dokumenta predstavljata nove tehnične rešitve, ki med pripravo in sprejetjem prostorskega izvedbenega akta niso bile poznane in uporabljene, pa so ustrezne oz. primernejše od predpisanih, saj upoštevajo ter uvajajo načela trajnostne mobilnosti.

Število z OPN predpisanih parkirnih mest se lahko zmanjša, če se upoštevajo sodobne rešitve iz CPS, ki spodbujajo uvajanje javnega prometa in trajnostne mobilnosti, s čimer se sledi ciljem urejanja prostora, tako da se:

- z optimizacijo prometnih površin in posledičnim zmanjševanjem emisij zaradi manjšega motornega prometa ter večanjem deleža peščevih in kolesarskih površin omogočajo kakovostne življenjske razmere in zdravo življenjsko okolje;
- z optimizacijo parkirnih površin (manjše število PM na račun drugih oblik trajnostne mobilnosti ter intermodalnosti) zagotavlja racionalna raba prostora;
- s spodbujanjem pešačenja in kolesarjenja prispeva h krepitvi in varovanju zdravja ljudi;
- z zmanjševanjem emisij iz motornega prometa prispeva k varstvu okolja in ohranjanju narave;
- z večanjem deleža zelenih površin se prispeva k prilagajanju na podnebne spremembe.

Zato se skladno z načeli trajnostne mobilnosti predlaga sprememba parkirnega normativa, podobno, kot je že bilo izvedeno v OPPN (KR SA 6/2 (Stanovanjska soseska Ob Savi, Uradni list RS, št. 64/2018).

	DA	NE	Nima vpliva
Medsebojna neskladnost prostorskih izvedbenih pogojev, določenih v prostorskem izvedbenem aktu, ki je občina še ni uredila s spremembami in dopolnitvami tega akta.		✓	

# GRAFIČNI DEL LOKACIJSKE PREVERITVE

Grafični del vsebuje:

- območje LP v vektorski obliki,
- izvorno območje za lokacijsko preveritev,
- izsek iz zemljiškokatastrskega prikaza za parcele na območju LP.

Podatki grafičnega dela elaborata LP so v državnem koordinatnem sistemu D96/TM, v vektorski obliki: SHP.

## 1. Območje LP v vektorski obliki

Podatek v D96/TM.

Območje lokacijske preveritve zajema EUP KR PL 37.

FID	POV
1	29207,28

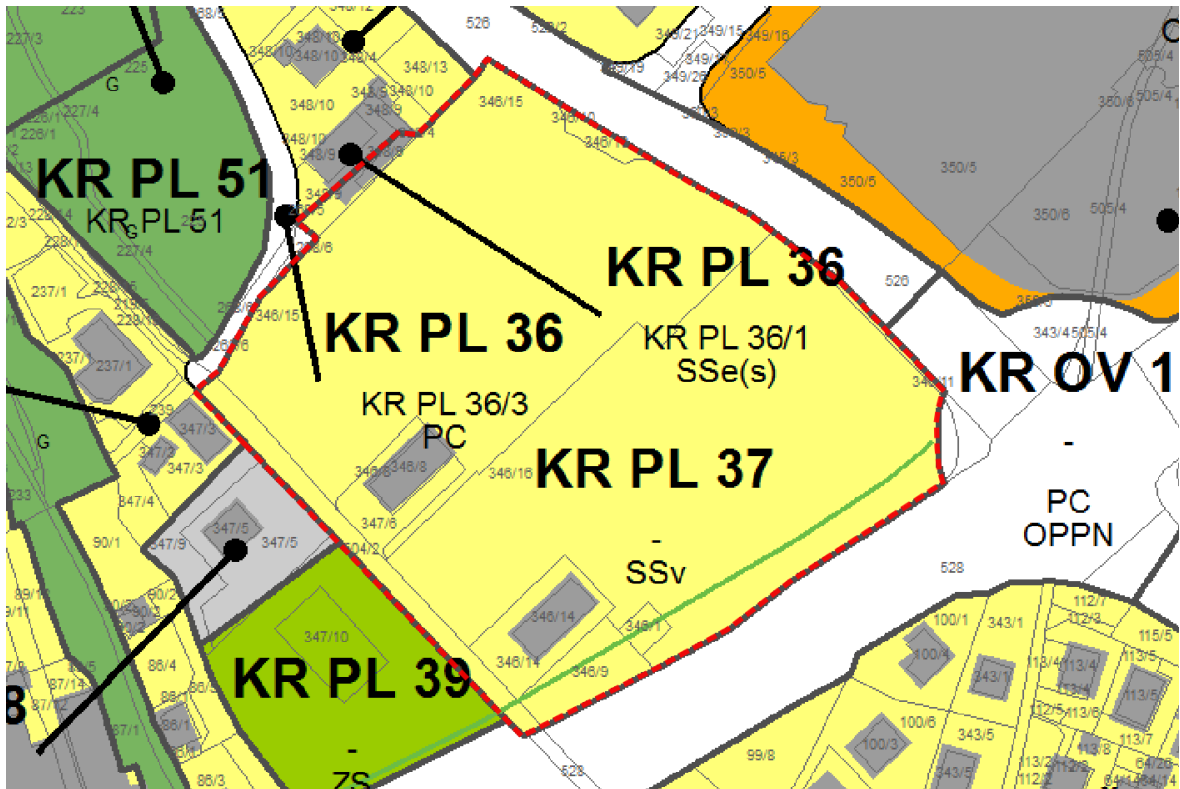


Grafika 1: Območje lokacijske preveritve EUP KR PL 37 (območje LP obrobljeno z rdečo črtkano črto)

## 2. Izvorno območje LP

Podatek je prevzet iz podatka o enotah urejanja in namenski rabi prostora iz veljavnega OPN in transformiran (3TRA – Trikotniška transformacija za Slovenijo, različica 4.0) iz D48/GK v D96/TM.

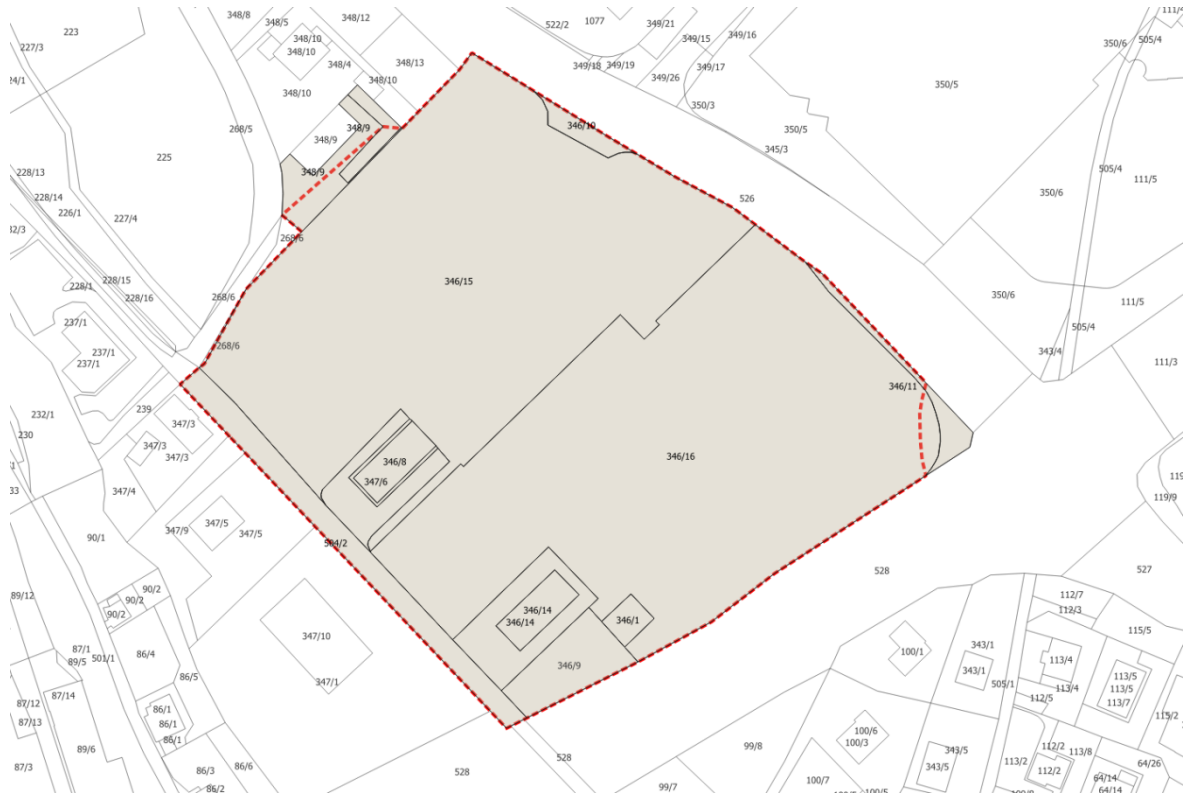
FID	PNRP_ID	EUP_OZN	PEUP_OZN	POV
1	1011	KR PL 37	/	29207,28



Grafika 2: Izvorno območje LP EUP KR PL 37 (obrobjeno z rdečo črtkano črto) na karti OPN 223\_eup\_pnrp\_pip

### 3. Izsek iz zemljiškokatastrskega prikaza za parcele na območju LP

Podatek zemljiškokatastrskega prikaza za parcele na območju LP je bil pridobljen s strani GURS (D96/TM), april 2020, in se ga ni spreminjalo.



Grafika 3: Zemljiško katastrski prikaz – obarvan izsek za parcele na območju LP (območje LP obrobjeno z rdečo črtkano črto)