

Na podlagi tretjega odstavka 112. člena Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 61/17-ZUreP-2) ter na podlagi 15. člena Statuta Občine Rače-Fram (MUV št. 27/11, 5/15) je Občinski svet Občine Rače Fram na 6. redni seji, dne, 9. 9. 2019 sprejel naslednja

## STALIŠČA

**do pripomb javnosti, podanih v času javne razgrnitve dopolnjenega osnutka sprememb in dopolnitev  
Odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za del območja poslovno stanovanjske cone v  
Framu (k.o. Morje), ID št. PA:1113**

### 1.

**Povzetek pripombe z dne 30.7.2019, poslano po elektronski pošti :**

Pripombodajalec (skupina občanov) podaja pripombo in sicer

1. Obstoječa cesta med obravnavano cono in obstoječim naseljem

Cesta v ulici Morska cesta predstavlja glavno prometno povezavo v našem kraju MORJE. Cesta je širine ca 5 m in ob desni strani pločnik širine ca 1,5 m, na levi pa bankina širine od 30-50 cm. Cesto koristimo običajni vozniki, vozniki manjših in večjih kamionov, vozniki običajne in večje - širine, kmečke mehanizacije, kolesarji...

Pločnik koristimo pešci, športniki z raznimi mobilnimi rekviziti in otroci z vzgojiteljicami iz bližnjega vrtca. Glede na različne rešitve pločnika pri dovozih, kjer je naklon tudi do 20 stopinj in več so že poleti ti deli neuporabni za starše z otroškimi vozički (bilo je že kar nekaj padcev staršev z vozički) za vzgojiteljice z najmlajšimi otroci v vozičkih in za starejše občane. Na teh neugodnih dovozih starši z otroškimi vozički, vzgojiteljice z vozovi za otroke in starejši občani koristijo vozni pas ceste (!), kar je glede na gostoto prometa velika nevarnost za te udeležence v prometu. Še večja težava za vse pešce pa je na teh dovozih pozimi. Dodatno pa predstavljajo nevarnost posamezni vozniki, ki pogosto vozijo precej hitreje kot je določeno za to področje.

2. Zaradi ozke ceste imamo tudi težave z izogibanjem kamionov in kmečkih delovnih strojev - glej sliko Morska cesta - izogibanje na bankino in še čez ca 75 cm - sled večjega kolesa traktorja na bankini in čez. Tudi pri zavijanju kamionov v slepe ulice, pri dostavah kurilnega olja in dostavah večjih pošiljk s poštними kamioni (ki so običajno dolžine ca 7,7m) vidimo občani, ki tu živimo, večkrat težave pri zavijanju (npr.: med hišno št. 14 in hišno številko 20 je širina dovoza samo 4,0 m. Kot že napisano zgoraj pa je širina ceste 5m + 1,5m pločnik = 6,5m. Zgolj spretnosti posameznih voznikov gre zahvala za dostave; glej fotografijo: Morska cesta - dovoz - izvoz med Morsko c. 14 in Morsko c. 20 cca 55 cm preko mejnika. Izvoz na Morsko cesto in vključevanje v promet sovaščanov, ki stanujejo v hišah od hišne št. 32 do hišne št. 46 je zahteven saj je preglednost slaba zaradi blagega ovinka. Dodatno pa preglednost levo in desno zmanjšuje zelenje, ki sega ponekod preko mej.

Kot je razvidno iz dokumentacije o javni razgrnitvi objavljene na spletni strani občine za obravnavano cono sta znotraj obravnavane cone (cesta "A" in cesta "E") cesti za promet široki 6,0 m (+ 2 x 1,5 m pločnika). Glavna krajevna cesta za naš kraj Morje pa je kot že rečeno samo 5,0 m in so, kot rečeno zato pogosto težave in nevarnosti na tem delu ceste.

Zato skupina občanov, ki živimo ob zahodni strani Morske ceste od začetka do hišne številke 38 oz. podpisani predlagamo:

- a.) Da se obstoječa cesta na Morski cesti od hišne številke 38 razširi iz sedanjih 5 m na 6 m proti vzhodu in se širina kompenzira znotraj obravnavanega območja.
- b.) da se na vzhodni strani ceste, ki meji na obravnavano novo cono, zgradi pločnik za varno hojo čez celo leto in/ali zgradi kolesarska pot in ustrezno uredi.
- c.) da se po potrebi obstoječa cesta s pločnikom ali kolesarko potjo pri hišni številki 6 poveže s cesto "b" v novi coni in se tako vključi na cesto "E".

**Stališče do pripombe:**

***Pripomba se delno upošteva v delu, ki se nanaša na SID OPPN, na ostale pripombe se poda pojasnilo***

**Obrazložitev:**

*Obstoječa ulica Morska cesta leži izven ureditvenega območja OPPN za del območja poslovno stanovanjske cone v Framu. Obstoječi prostorski akti Občine Rače-Fram že omogočajo samo rekonstrukcijo obstoječe ceste .*

Prečni profil cest »A« in »E« je 9m (0,5m bankina, 2x3m vozišče in 2.50m pločnik in kolesarska pot). Prečni profil ostalih cest je 6m (vozišče 5m in 2 x 0,5m bankina).

V SID OPPN se na osnovi pripombe predvidi izvedba koridorja/cestnega rezervata v širini 2.0m od roba asfalta obstoječe lokalne ceste 340121 za bodoče ureditve in sicer na osnovi geodetske odmere zemljišča-izravnave meje (širitev ali kolesarska pot) in se s tem ustrezno korigira meja OPPN na zahodni strani proti lokalni cesti. Izvedba širitve ceste ni predmet SID OPPN.

Znotraj območja OPPN interna cesta "B" ni predvidena, da se priključuje na obstoječo Morsko cesto, temveč se znotraj območja OPPN navezuje na cesto "E", kar pomeni, da se kolesarski promet iz Morske ceste v povezavi z OPPN lahko odvija preko ceste "A in E".

## 2.

### **Povzetek pripombe z dne 30.7.2019, poslano po elektronski pošti :**

Pripombodajalec (skupina občanov) podaja pripombo in sicer:

Povezovalna cesta, cesta "A" med Morsko cesto in cesto Maribor-Sl.Bistrica

V predlogu je povezovalna cesta "A" na južni strani obstoječe hiše družine Papec. Po fizičnem ogledu lokacije je zavijanje iz ceste "A" na Morsko cesto proti jugu za voznika popolno nepregledna cesta, zaradi bližine (cca 15 m) pregiba-spusta ceste. Glej sliko:Morska cesta-pogled voznika iz nove ceste "A" proti jugu. Obstaja nevarnost, da se voznik, ki bo prihajal iz povezovalne ceste "A" na Morsko cesto proti jugu ne bo uspel pravočasno umakniti na svoj pas. Tako izpeljevanje bo vedno na pamet-brez da bi imel možnost preveriti ali prihaja kako vozilo iz leve. Prav tako pa je na desno stran Morska cesta proti severu tudi slabše pregledna zaradi rahlega ovinka ceste. Zato skupina občanov predlaga, da se razmisli o spremembi, da bi bila naslednja cesta "b" povezovalna cesta - na severni strani družine Papec kot je zarisana. S tem bi bila vključitev v promet veliko bolj varna. Oddaljenost od pregiba ceste je dovolj daleč v stran, preglednost pa je bistveno boljše v obe smeri in bi bila posledično tudi prometna varnost bistveno boljše. Predlagamo ogled pristojnih na kraju samem.

### **Stališče do pripombe:**

**Pripomba se ne upošteva**

Obrazložitev:

Status povezovalne ceste "A" med Morsko cesto in regionalno cesto Maribor-Sl. Bistrica je pogojen z rekonstrukcijo državne-regionalne ceste, za katerega je DRSI že zagotovila ustrezno projektno dokumentacijo in je le ta povzeta v SID OPPN. Cestni priključek na R2 430 v km 5,6+35,50 je povzet po projektu št. 91, načrt št. 91-C, ki ga je izdelal leta 2018 AMV PLAN, projektiranje in svetovanje Maribor.

Križišče z Morsko cesto se bo uredilo z upoštevanjem prometno tehničnih in varnostnih predpisov za zadovoljitev ustrezne preglednosti. Prometni režim in kategorizacija na Morski cesti in povezovalni cesti "A" se zagotovi z ustrezno prometno signalizacijo in občinskimi odloki o kategorizaciji cest.

## 3.

### **Povzetek pripombe z dne 30.7.2019, poslano po elektronski pošti :**

Pripombodajalec (skupina občanov) podaja pripombo in sicer:

Kanali-prepusti meteorne vode pod glavno cesto Maribor-Sl. Bistrica v območju cone.

Pred leti je bila na našem območju Morja močnejša nevihta. Takrat smo imeli priliko videti, kje so lokacije za odtokanje take količine vode in kje se voda po nevihti zadržuje. Da bodoči stanovalci v obravnavani coni ne bi imeli težav s poplavami (glej fotografijo:Morska cesta-po nevihti). Predlagamo, da se posebej skrbno predvidi dovolj velike odtok-prepuste pod cesto tudi za primer večjih neviht na našem področju.

### **Stališče do pripombe:**

**Pripomba je že upoštevana.**

Obrazložitev:

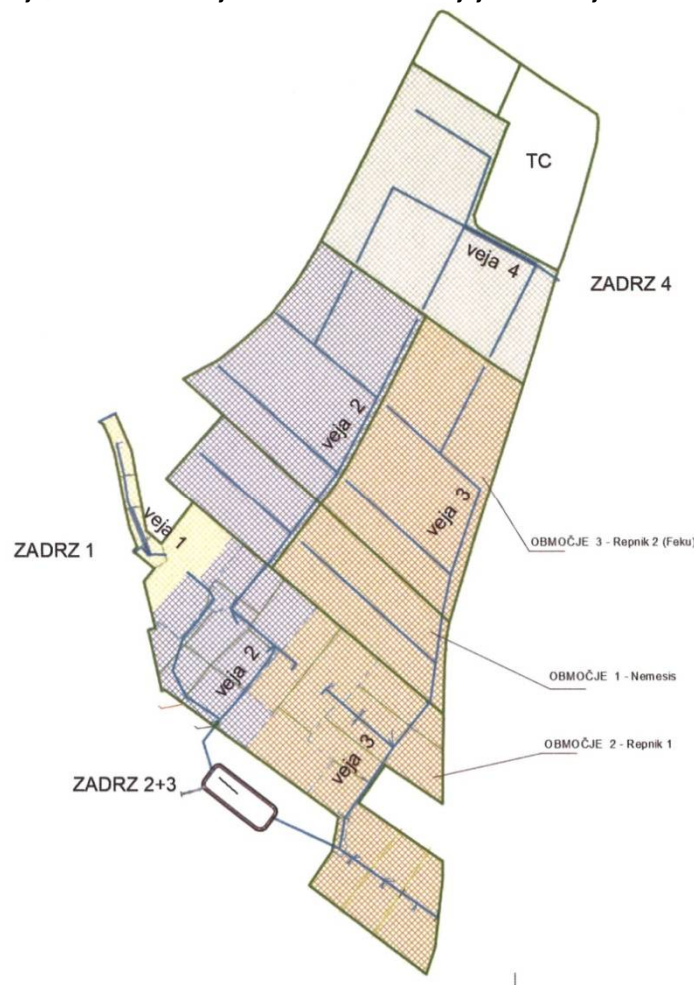
Za rešitev odvajanja odpadnih voda znotraj območja OPPN sta bili izdelani dve študiji, ki sta kot tehnična rešitev upoštevana v SID OPPN. Pri odvajanju in čiščenju padavinskih in komunalnih odpadnih vod je potrebno upoštevati Geomehansko poročilo 698-1 o sestavi tal in pogojih temeljenja stanovanjskih objektov z oceno možnosti ponikanja ter s predlogi za odvajanje odpadnih in padavinskih voda pri izgradnji Poslovno stanovanjske

cone morje 3 v Framu (k.o. Morje), št. 698-1, 15. 4. 2019, UNITERA d. o. o., Obrežna 133, 2000 Maribor in Analiza odtočnih razmer, Poslovno stanovanjska cona v Framu, št. 54372019, april 2019, BM BIRO, Bojan Mavri, s. p., Šolska pot 30, 2241 Spodnji Duplek. Rešitev odvajanja odpadnih voda je povzeta iz predmetnih študij in predlagana rešitev je sledeča:

"Predmet načrta je ureditev stanovanjsko poslovne soseske Morje pri Framu, ki zajema 3 območja. Predlog ureditve se tako tudi nanaša na ureditev odvodnje same soseske, ki bo urejena tako, da bo vpliv na obstoječo odvodnjo čim manjši. Z ureditvijo kanalizacije, čiščenjem vod iz parcel in ceste bomo ublažili onesnaženost vodotokov, z ureditvijo zadrževalnikov pa bomo kompenzirali povečanje odtokov zaradi večjega odtočnega koeficienta.

Celotna ureditev ZN je sestavljena iz 3 območij, To je območje 1, 2, in 3. Območje 2 je najbolj južni del ZN, ki je trenutno že v izgradnji Gradbeništva Repnik (1). Območje 3 se nahaja na severnem delu, za to območje se trenutno izdeluje sprememba in dopolnitev OPPN. V dosedANJI dokumentaciji je bilo to območje FEKU, ki pa ga je tudi prevzelo Gradbeništvo Repnik (2). Območje 1 pa se nahaja v sredini.

Odvodnja meteornih vod se bo vršila z meteorno kanalizacijo, ki je skupna vsem 3 območjem. Kanalizacija ima 4 glavne odvodne veje, ki so med seboj neodvisne in se odvajajo samostojno v obstoječe površinske odvodnike.



### **Veja 1**

Veja 1 je primarni kanal, ki je zasnovan kot samostojni kanal v skupni dolžini 98 m. Kanal poteka v cestnem telesu dostopne ceste A, območja 2. Je novi kanal iz kanalizacijskih cevi PVCØ200-315 mm. Na kanalu se nahaja cevni zadrževalnik 1, kapacitete 20m<sup>3</sup>.

### **Veja 2**

Veja 2 je primarni kanal, ki je zasnovan kot samostojni kanal v skupni dolžini 424 m. Kanal poteka v cestnem telesu dostopne ceste B, poteka pa preko območja 2, območja 1 (Nemesis) in preko južne polovice območja 3 (Feku). Je novi kanal iz kanalizacijskih cevi BC 600 mm. Na kanal se priključujejo tudi 4 podveje, ki so iz cevi PVCØ200-315 mm. Kanal se odvaja v zemeljski zadrževalni bazen 2+3 in preko dušilke v Jarek 1.

### **Veja 3**

Veja 3 je primarni kanal, ki je zasnovan kot samostojni kanal v skupni dolžini 417 m. Kanal poteka v cestnem telesu dostopne ceste F, poteka pa preko območja 2, območja 1 (Nemesis) in preko južne polovice območja 3 (Feku). Je novi kanal iz kanalizacijskih cevi BC 600 mm. Na kanal se priključujejo tudi 5 podvej, ki so iz cevi PVCØ200-315 mm. Kanal se odvaja v zemeljski zadrževalni bazen 2+3 in preko dušilke v Jarek 1.

### **Veja 4**

Veja 4 je primarni kanal, ki je zasnovan kot samostojni kanal v skupni dolžini 190 m. Kanal poteka v cestnem telesu dostopne ceste B območja 3, poteka pa preko severne polovice območja 3 (Feku). Je novi kanal iz kanalizacijskih cevi BC 250-400 mm. Na kanal se priključujejo tudi 3 podveje, ki so iz cevi PVCØ200-250 mm. Na kanalu se nahaja cevni zadrževalnik 4, kapacitete 73m<sup>3</sup>.

## **4.**

### **Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Širina obstoječe lokalne ceste (Morska cesta) je neustrezna, kar je razvidno tudi iz fotografij, ki so bile posredovane skupaj s pisnimi pripombami in predlogi skupine občanov ob Morski cesti. Predlaga se širitev ceste od dosedanjih 5 m na 6m širine in zato se zaradi možnosti izvedbe širitve ceste na parcelah v območju OPPN, ki mejijo na lokalno cesto predvidi postavitve ograj in podpornih zidov 2 m od obstoječe ceste. Glede na to, da je nivo terena v obravnavani coni tik ob cesti v nekaterih delih nižji tudi do cca 2 m glede na cesto sprašujemo, kako bo rešen ta detajl z ograjo ali kako drugače? Skrbi nas predvsem za varnost kolesarjev.

### **Stališče do pripombe:**

***Pripomba se delno upošteva v delu, ki se nanaša na SID OPPN, na ostale pripombe se poda pojasnilo***

### **Obrazložitev:**

*Obstoječa ulica Morska cesta leži izven ureditvenega območja OPPN za del območja poslovno stanovanjske cone v Framu. Obstoječi prostorski akti Občine Rače-Fram že omogočajo samo rekonstrukcijo obstoječe ceste .*

*V SID OPPN se na osnovi pripombe predvidi izvedba koridorja/cestnega rezervata v širini 2.0m od roba asfalta obstoječe lokalne ceste 340121 za bodoče ureditve in sicer na osnovi geodetske odmere zemljišča-izravnave meje (širitev ali kolesarska pot) in se s tem ustrezno korigira meja OPPN na zahodni strani proti lokalni cesti. Izvedba širitve ceste ni predmet SID OPPN.*

*Nivojska ureditev površine med cestnim koridorjem in zahodnim delom območja OPPN proti lokalni cesti bo urejena z brežino (brez opornih zidov). Na posamezni parceli je možna postavitve ograje kot enostavnega ali nezahtevnega objekta ob upoštevanju ustreznih odmikov od varovalnega pasu ceste.*

## **5.**

### **Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Na obstoječi lokalni cesti se ob meji z novim naseljem predvidi izgradnja pločnika ali kolesarske ceste, ki se pri hišni številki Morska cesta 6 poveže s cesto "B" in nato vključi v cesto "E".

### **Stališče do pripombe:**

***Pripomba se ne upošteva v delu, ki se nanaša na SID OPPN, na ostale pripombe se poda pojasnilo***

### **Obrazložitev:**

*Obstoječa ulica Morska cesta leži izven ureditvenega območja OPPN za del območja poslovno stanovanjske cone v Framu. Obstoječi prostorski akti Občine Rače-Fram že omogočajo samo rekonstrukcijo obstoječe ceste .*

*Znotraj območja OPPN interna cesta "B" ni predvidena, da se priključuje na obstoječo Morsko cesto, temveč se znotraj območja OPPN navezuje na cesto "E", kar pomeni, da se kolesarski promet iz Morske ceste v povezavi z OPPN lahko odvija preko ceste "A in E".*

## **6.**

### **Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Zaradi nepreglednosti povezovalne ceste "A" pri priključitvi na obstoječo lokalno cesto (Morska cesta) se predlaga izvedba ceste "b" na severni strani obstoječe stanovanjske stavbe (Morska cesta 45) kot povezovalne ceste.

**Stališče do pripombe:**

**Pripomba se ne upošteva**

Obrazložitev:

Status povezovalne ceste "A" med Morsko cesto in regionalno cesto Maribor-Sl. Bistrica je pogojen z rekonstrukcijo državne-regionalne ceste, za katerega je DRSI že zagotovila ustrezno projektno dokumentacijo in je le ta povzeta v SID OPPN. Cestni priključek na R2 430 v km 5,6+35,50 je povzet po projektu št. 91, načrt št. 91-C, ki ga je izdelal leta 2018 AMV PLAN, projektiranje in svetovanje Maribor.

Prometni režim in kategorizacija na Morski cesti in povezovalni cesti "A" se zagotovi z ustrezno prometno signalizacijo in občinskimi odloki o kategorizaciji cest.

**7.**

**Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Klančine pri HŠ 22 in HŠ 20 so neustrezne in se predlaga drugačna rešitev.

**Stališče do pripombe:**

**Pripomba se ne nanaša na obravnavane SID OPPN, poda se pojasnilo**

Obrazložitev:

Klančini pri HŠ 22 in HŠ 20 se nahajata na Morski cesti, ki je izven ureditvenega območja sprememb in dopolnitev OPPN.

Ob urejanju lokalne ceste zaradi terena in ureditve dvorišč stanovanjskih stavb, drugačna rešitev ureditve klančin ni bila možna.

**8.**

**Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Kot je razvidno iz fotografij, ki so bile priložene pisnim pripombam in predlogom skupine občanov ob Morski cesti, predstavlja velik problem zadrževanja vode ob močnejših padavinah. Predlaga se ureditev ustreznega odvodnjavanja z večjimi premeri cevi.

**Stališče do pripombe:**

**Pripomba je že upoštevana.**

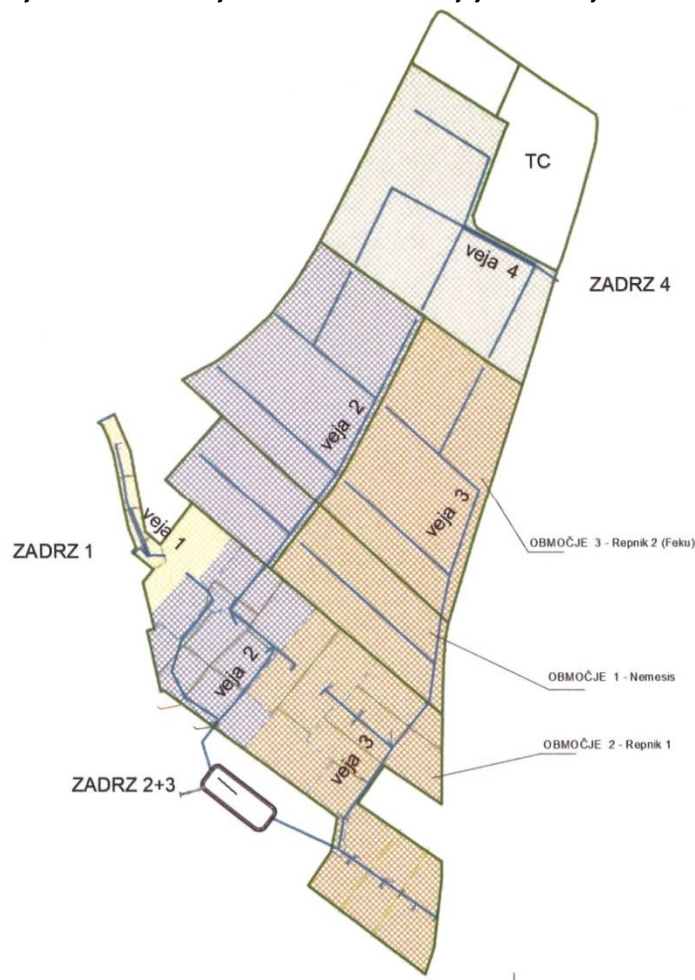
Obrazložitev:

Za rešitev odvajanja odpadnih voda znotraj območja OPPN sta bili izdelani dve študiji, ki sta kot tehnična rešitev upoštevana v SID OPPN. Pri odvajanju in čiščenju padavinskih in komunalnih odpadnih vod je potrebno upoštevati Geomehansko poročilo 698-1 o sestavi tal in pogojih temeljenja stanovanjskih objektov z oceno možnosti ponikanja ter s predlogi za odvajanje odpadnih in padavinskih voda pri izgradnji Poslovno stanovanjske cone morje 3 v Framu (k.o. Morje), št. 698-1, 15. 4. 2019, UNITERA d. o. o., Obrežna 133, 2000 Maribor in Analiza odtočnih razmer, Poslovno stanovanjska cona v Framu, št. 54372019, april 2019, BM BIRO, Bojan Mavri, s. p., Šolska pot 30, 2241 Spodnji Duplek. Rešitev odvajanja odpadnih voda je povzeta iz predmetnih študij in predlagana rešitev je sledeča:

"Predmet načrta je ureditev stanovanjsko poslovne soseske Morje pri Framu, ki zajema 3 območja. Predlog ureditve se tako tudi nanaša na ureditev odvodnje same soseske, ki bo urejena tako, da bo vpliv na obstoječo odvodnjo čim manjši. Z ureditvijo kanalizacije, čiščenjem vod iz parcel in ceste bomo ublažili onesnaženost vodotokov, z ureditvijo zadrževalnikov pa bomo kompenzirali povečanje odtokov zaradi večjega odtočnega koeficienta.

Celotna ureditev ZN je sestavljena iz 3 območij, To je območje 1, 2, in 3. Območje 2 je najbolj južni del ZN, ki je trenutno že v izgradnji Gradbeništva Repnik (1). Območje 3 se nahaja na severnem delu, za to območje se

trenutno izdeluje sprememba in dopolnitev OPPN. V dosedANJI dokumentaciji je bilo to območje FEKU, ki pa ga je tudi prevzelo Gradbeništvo Repnik (2). Območje 1 pa se nahaja v sredini. Odvodnja meteorNIH vod se bo vršila z meteorNO kanalizacijo, ki je skupna vsem 3 območjem. Kanalizacija ima 4 glavne odvodne veje, ki so med seboj neodvisne in se odvajajo samostojno v obstoječe površinske odvodnike.



#### **Veja 1**

Veja 1 je primarni kanal, ki je zasnovan kot samostojni kanal v skupni dolžini 98 m. Kanal poteka v cestnem telesu dostopne ceste A, območja 2. Je novi kanal iz kanalizacijskih cevi PVCØ200-315 mm. Na kanalu se nahaja cevni zadrževalnik 1, kapacitete 20m<sup>3</sup>.

#### **Veja 2**

Veja 2 je primarni kanal, ki je zasnovan kot samostojni kanal v skupni dolžini 424 m. Kanal poteka v cestnem telesu dostopne ceste B, poteka pa preko območja 2, območja 1 (Nemesis) in preko južne polovice območja 3 (Feku). Je novi kanal iz kanalizacijskih cevi BC 600 mm. Na kanal se priključujejo tudi 4 podveje, ki so iz cevi PVCØ200-315 mm. Kanal se odvaja v zemeljski zadrževalni bazen 2+3 in preko dušilke v Jarek 1.

#### **Veja 3**

Veja 3 je primarni kanal, ki je zasnovan kot samostojni kanal v skupni dolžini 417 m. Kanal poteka v cestnem telesu dostopne ceste F, poteka pa preko območja 2, območja 1 (Nemesis) in preko južne polovice območja 3 (Feku). Je novi kanal iz kanalizacijskih cevi BC 600 mm. Na kanal se priključujejo tudi 5 podvej, ki so iz cevi PVCØ200-315 mm. Kanal se odvaja v zemeljski zadrževalni bazen 2+3 in preko dušilke v Jarek 1.

#### **Veja 4**

Veja 4 je primarni kanal, ki je zasnovan kot samostojni kanal v skupni dolžini 190 m. Kanal poteka v cestnem telesu dostopne ceste B območja 3, poteka pa preko severne polovice območja 3 (Feku). Je novi kanal iz kanalizacijskih cevi BC 250-400 mm. Na kanal se priključujejo tudi 3 podveje, ki so iz cevi PVCØ200-250 mm. Na kanalu se nahaja cevni zadrževalnik 4, kapacitete 73m<sup>3</sup>.

## 9.

### **Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Zaradi širitve naselja se kaže problem kapacitete vrtca, ki je že sedaj popolnoma zaseden. So predvidene kakšne rešitve za povečanje kapacitete vrtca?

### **Stališče do pripombe:**

#### **Na pripombo se poda pojasnilo**

Obrazložitev:

Načrtovani OPPN predvideva 75 stanovanjskih objektov, kar pomeni potencialnih 75 družin. Poselitev se predvideva fazno, t.j. 12 družin letno, do realizacije OPPN, ki je predvidena za leto 2027. Poselitev se postopno spreminja, tako da lahko glede na možnost izvedbe stanovanj predpostavimo naslednje spremembe v populaciji, ki zahteva vključevanje v družbeno infrastrukturo.

Predpostavljeno okvirno število novih stanovanj (družin)	75
Število novih družin ( od vseh družin je delež družin z otroki 2/3)*	50
Število otrok (povprečno število otrok v družini z otroki je 1,56)	78
Število predšolskih otrok in šoloobveznih otrok (delež 2/3 vseh otrok)	52
Število predšolskih otrok (54% od deleža predšolskih in šoloobveznih otrok)	28
Število šoloobveznih otrok (46% od deleža predšolskih in šoloobveznih otrok)	24

\* Podatki povzeti po Registru popisa prebivalstva 2015-SURS

Pri povprečni 80% vključenosti predšolskih otrok v vrtce, je statistično povečanje otrok v vrtcih 22 dodatnih otrok v 8 letih, kar pomeni 2,75 oz. 3 otroci na leto. Pri osnovnošolskih otrocih je predpostavljeno statistično povečanje 24 dodatnih otrok v 8 letih, kar pomeni 3 dodatni otroci na leto.

## 10.

### **Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Na terenu se ugotovi parcelna meja med novim stanovanjskim območjem in cesto, da se ugotovi dejansko stanje na terenu, če je možna širitev ceste.

### **Stališče do pripombe:**

#### **Pripomba se upošteva, na pripombo se poda pojasnilo**

Obrazložitev:

Po podani pripombi je bila izvedena nova meritev ob LC, ki je ugotovila dejansko stanje poteka meje lokalne ceste in meje OPPN in zagotovila nov koridor za širitev obstoječe LC.

V SID OPPN se na osnovi pripombe predvidi izvedba koridorja/cestnega rezervata v širini 2.0m od roba asfalta obstoječe lokalne ceste 340121 za bodoče ureditve in sicer na osnovi geodetske odmere zemljišča-izravnave meje (širitev ali kolesarska pot) in se s tem ustrezno korigira meja OPPN na zahodni strani proti lokalni cesti. Izvedba širitve ceste ni predmet SID OPPN.

## 11.

### **Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Zaradi višinske razlike bo verjetno potrebno ob gradnji stanovanjskih stavb-dvojčkov, ki mejijo na parc.št. 483/4 k.o. Morje (Mlinska ulica 1) urediti škarpo. Kakšne so predvidene rešitve? Načrtovani objekti morajo biti 4 m od naše meje. Ali bodo ob izgradnji naselja utrjena parkirišča na zemljišču ob Mlinski ulici ostala ali se bodo uredila parkirišča na drugi lokaciji npr. ob meji s parc.št. 483/4 k.o. Morje (Mlinska ulica 11). Kako je z rešitvijo problema kapacitet vrtca zaradi povečanja naselja?

### **Stališče do pripombe:**

#### **Pripomba je že upoštevana v delu, ki se nanaša na SID OPPN, na ostale pripombe se poda pojasnilo**

Obrazložitev:

Po geodetskem posnetku, kakor tudi na terenu samem ni bistvene višinske razlike, ki se z gradnjo novih objektov ne bo spreminjala. Novi objekti bodo višinsko umeščeni na teren, oz. dvignjeni največ za 0,5m nad sedanji teren. Oporni zid ob meji ni predviden. Odmik najbolj izpostavljenega dela novogradnje je 4m od meje s parc. št. 483/4 (to pomeni od napušča strehe, balkona, ....). Zid objekta je tako oddaljen več kot 4m od parc. št. 483/4 k.o. Morje. Načrtovani OPPN predvideva 75 stanovanjskih objektov, kar pomeni potencialnih 75 družin. Poselitev se predvideva fazno, t.j. 12 družin letno, do realizacije OPPN, ki je predvidena za leto 2027. Poselitev se postopno spreminja, tako da lahko glede na možnost izvedbe stanovanj predpostavimo naslednje spremembe v populaciji, ki zahteva vključevanje v družbeno infrastrukturo.

Predpostavljeno okvirno število novih stanovanj (družin)	75
Število novih družin z otroki ( od vseh družin je delež družin z otroki 2/3)*	50
Število otrok (povprečno število otrok v družini z otroki je 1,56)	78
Število predšolskih otrok in šoloobveznih otrok (delež 2/3 vseh otrok)	52
Število predšolskih otrok (54% od deleža predšolskih in šoloobveznih otrok)	28
Število šoloobveznih otrok (46% od deleža predšolskih in šoloobveznih otrok)	24

\* Podatki povzeti po Registru popisa prebivalstva 2015-SURS

Pri povprečni 80% vključenosti predšolskih otrok v vrtce, je statistično povečanje otrok v vrtcih 22 dodatnih otrok v 8 letih, kar pomeni 2,75 oz. 3 otroci na leto. Pri osnovnošolskih otrocih je predpostavljeno statistično povečanje 24 dodatnih otrok v 8 letih, kar pomeni 3 dodatni otroci na leto.

## 12.

### **Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Z namenom umirjanja prometa na obstoječi lokalni cesti in večjo prometno varnost na celotnem območju se predlagajo naslednje rešitve:

- Povezovalna cesta "A" se opredeli kot glavna cesta in se ustrezno uredi križišče z Morsko cesto.
- Na Morski cesti se vriše kolesarska pot s prekinjeno črto, ki jo prednostno uporabljajo kolesarji in pešci, ki umirja promet.
- Kolikor se ne vriše kolesarska pot, se predlaga postavitve ležečih policajev za umirjanje prometa.
- Obstoječe križišče z regionalno cesto in novo križišče ceste "A" in regionalne ceste se predvidita kot krožišči. Predlog se pošlje na Direkcijo RS za infrastrukturo.

### **Stališče do pripombe:**

#### **Na pripombo se poda pojasnilo**

Obrazložitev:

Status povezovalne ceste "A" med Morsko cesto in regionalno cesto Maribor-Sl. Bistrica je pogojen z rekonstrukcijo državne-regionalne ceste, za katerega je DRSI že zagotovila ustrezno projektno dokumentacijo in je le ta povzeta v SID OPPN. Cestni priključek na R2 430 v km 5,6+35,50 je povzet po projektu št. 91, načrt št. 91-C, ki ga je izdelal leta 2018 AMV PLAN, projektiranje in svetovanje Maribor.

Prometni režim in kategorizacija na Morski cesti in povezovalni cesti "A" se zagotovi z ustrezno prometno signalizacijo in občinskimi odloki o kategorizaciji cest.

Status povezovalne ceste "A" med Morsko cesto in regionalno cesto Maribor-Sl. Bistrica je pogojen z rekonstrukcijo državne-regionalne ceste, za katerega je DRSI že zagotovila ustrezno projektno dokumentacijo in je le ta povzeta v SID OPPN. Cestni priključek na R2 430 v km 5,6+35,50 je povzet po projektu št. 91, načrt št. 91-C, ki ga je izdelal leta 2018 AMV PLAN, projektiranje in svetovanje Maribor. Predmetni projekt ne predvideva krožišča, prav tako ne zajema obstoječega križišča z regionalno cesto.

## 13.

### **Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Lokacija otroškega igrišča ob prometni regionalni cesti je neustrezna. Predlaga se ureditev na drugi lokaciji znotraj naselja in predlog spremembe namembnosti igrišča za višjo starostno skupino otrok.



**Stališče do pripombe:**

***Pripomba se delno upošteva***

**Obrazložitev:**

*Lokacija igrišča je mikrolokacijsko zasnovana na območju, ki je dostopen tako stanovalcem novega naselja, bodočim uporabnikom trgovske objekta ter ostalim občanom. Za igrišče je predvideno, da se zavaruje z žično ograjo proti državni cesti, in je od nje ločeno s kolesarsko potjo in pločnikom, ob katerem je predvidena zasaditev listopadnih dreves za zagotovitev sence ob sončnem in vročem vremenu poleti. Spremeni se namembnost igrišča v zeleno rekreacijsko površino, z možnostjo postavitve igral in telovadnih elementov.*

**14.**

**Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Na območju, kjer je predvidena gradnja trgovskega objekta, so urejena parkirišča za potrebe vrtca. Ob izgradnji novega naselja se zagotovi na tej lokaciji enako število parkirnih mest za potrebe vrtca kot je obstoječe.

**Stališče do pripombe:**

***Pripomba je že upoštevana.***

**Obrazložitev:**

*V okviru osnovnega odloka o OPPN je na območju ob predvidenem trgovskem objektu že predvidena površina namenjena za ureditev parkirišč za potrebe vrtca. S predmetnimi spremembami in dopolnitvami OPPN se v predmetno področje ne posega, kar pomeni, da se ohranja rezervat za ureditev parkirišč za potrebe vrtca.*

**15.**

**Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Zaradi izgradnje novega naselja se kaže tudi potreba po dodatnem vodnem viru. Je le-ta zagotovljen? Ali je predvidena ureditev križišča v Framu kot krožno križišče?

**Stališče do pripombe:**

***Pripomba je že upoštevana v delu, ki se nanaša na SID OPPN, na ostale pripombe se poda pojasnilo***

**Obrazložitev:**

*Območje se oskrbuje z vodo preko javnega vodovodnega omrežja. Obstoječe omrežje je zgrajeno v cesti, SZ od načrtovanega naselja (DN 90). Le tega bo potrebno povečati oziroma razširiti za potrebe oskrbe s pitno vodo in potrebe požarnega varstva (hidrantno omrežje). Za potrebe predvidenega naselja bo potrebno zgraditi nov vodohran kapacitete 150 m<sup>3</sup>. Vodohran bo potrebno povezati z obstoječim DN 90 oziroma s predvidenim povečanjem dovodnega cevovoda. Izgradnja vodohrana je strošek investitorja. Za oskrbo predvidenih objektov se podaljšajo obstoječi cevovodi ustreznega premera. V sklopu predvidene gradnje je v predmetnem območju obravnave za priključitev objektov potrebno zgraditi sekundarni vodovodni cevovod PEHD DN 80 s krožno navezavo na predvideni cevovod PEHD DN110, ki ga je potrebno izvesti ob robu obstoječe lokalne ceste na Z strani predvidenega območja OPPN.*

*Vodovodno omrežje ustrezno nadgradi investitor za zagotovitev zadostnih količin kvalitetne pitne vode z investicijo novega vodohrana in ustreznih novih cevovodov.*

*Izgradnja krožišča v Framu ni predmet tega akta.*

**16.**

**Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Kakšna bo dinamika izgradnje naselja? Dinamiki izgradnje naselja bi bilo namreč potrebno prilagoditi povečanje kapacitet vrtca in zagotovitev dodatnega vira vode glede na večjo porabo.

**Stališče do pripombe:**

**Pripomba je že upoštevana v delu, ki se nanaša na SID OPPN, na ostale pripombe se poda pojasnilo**

Obrazložitev:

Načrtovani OPPN predvideva 75 stanovanjskih objektov, kar pomeni potencialnih 75 družin. Poselitev se predvideva fazno, t.j. 12 družin letno, do realizacije OPPN, ki je predvidena za leto 2027. Poselitev se postopno spreminja, tako da lahko glede na možnost izvedbe stanovanj predpostavimo naslednje spremembe v populaciji, ki zahteva vključevanje v družbeno infrastrukturo.

Predpostavljeno okvirno število novih stanovanj (družin)	75
Število novih družin z otroki ( od vseh družin je delež družin z otroki 2/3)*	50
Število otrok (povprečno število otrok v družini z otroki je 1,56)	78
Število predšolskih otrok in šoloobveznih otrok (delež 2/3 vseh otrok)	52
Število predšolskih otrok (54% od deleža predšolskih in šoloobveznih otrok)	28
Število šoloobveznih otrok (46% od deleža predšolskih in šoloobveznih otrok)	24

\* Podatki povzeti po Registru popisa prebivalstva 2015-SURS

Pri povprečni 80% vključenosti predšolskih otrok v vrtce, je statistično povečanje otrok v vrtcih 22 dodatnih otrok v 8 letih, kar pomeni 2,75 oz. 3 otroci na leto. Pri osnovnošolskih otrocih je predpostavljeno statistično povečanje 24 dodatnih otrok v 8 letih, kar pomeni 3 dodatni otroci na leto.

Območje se oskrbuje z vodo preko javnega vodovodnega omrežja. Obstoječe omrežje je zgrajeno v cesti, SZ od načrtovanega naselja (DN 90). Le tega bo potrebno povečati oziroma razširiti za potrebe oskrbe s pitno vodo in potrebe požarnega varstva (hidrantno omrežje). Za potrebe predvidenega naselja bo potrebno zgraditi nov vodohran kapacitete 150 m<sup>3</sup>. Vodohran bo potrebno povezati z obstoječim DN 90 oziroma s predvidenim povečanjem dovodnega cevovoda. Izgradnja vodohrana je strošek investitorja.

**17.**

**Povzetek pripombe z dne 31.07.2019, podane na zapisnik v okviru javne obravnave:**

Stanovanjska stavba na naslovu Morska cesta 45 ima zagotovljeno služnostno pot preko parc. št. 445/1 k.o. Morje vse do izgradnje nove dostopne ceste. Kot dostopna cesta se šteje cesta "A", ki pa ne zagotavlja ustreznega dostopa do garaže. Predlaga se rešitev, ki bi omogočala lažji dostop do garaže, npr. s ceste "B".

**Stališče do pripombe:**

**Pripomba se delno upošteva**

Obrazložitev:

Dostop do javne poti se družini Papec omogoči na južno stran na cesto »A«, kar je iz prometno tehničnega vidika edina in najustreznejša rešitev.

**18.**

**Povzetek pripombe z dne 5.8.2019, poslano po elektronski pošti :**

Pripombodajalec podaja pripombo in sicer:

Tokrat obravnavano območje je del večjega območja pozidave, ki se že izvaja v tem trenutku in ga ni mogoče obravnavati posamično, saj posamično in tudi skupaj močno vpliva na obstoječe naselje, zlasti ob severno-vzhodnem koncu Morske ceste. Žal bodo nekateri učinki lahko tudi negativni, če ne bodo ustrezno obravnavani.

**Morska cesta**

V povezavi z gradnjami priporočamo naslednje ukrepe za umiritev in razbremenitev Morske ceste, ki je na odseku od sončnih teras do vrtca Fram vedno bolj obremenjena in nevarna za prebivalce, otroke iz vrtca na sprehodih, kolesarje in pešce:

1. Prometni znaki v križišču Morske ceste in ceste A se naj nujno uredijo tako, da bo prednostna smer vožnje potekala iz ceste A proti sončnim terasam (in nazaj), vozila iz smeri vrtca proti navedenemu križišču pa bodo imela odvzem prednosti.

2. Morska cesta se pri vrtcu od zaključka cone 30 naprej vse do zavoja v desno pred gozdom naj optično zoži tako, da se na vsaki strani zariše metrski pas za kolesarje s prekinjeno črto. Tako se bodo večja vozila vseeno

lahko srečala, občina pa na lahek način pridobi nekaj dodatne kolesarske steze v občini, lahko pa je to tudi poskus koncepta, ki bi se lahko prenesel še drugam, ker bo zagotovo uspešen. Žal je cestišče tik na križišču Morske ceste pri vrtecu preozko, tako da je smiselno, da se kolesarska steza pri vožnji proti vrtecu zaključi nekoliko prej oz. tam, kjer se začne cona 30.

^^^ smer sončne terase



VVV smer vrtec

3. Dogovorno s stanovalci se kasneje na Morski cesti postavijo še blagi ležeči policaji, v kolikor prva dva ukrepa ne bi bila zadostna za umiritev prometa.

#### **Argumenti:**

- ▣ Morska cesta je na navedenem odseku zelo ravna in široka, tako da vozniki preveč pohodijo plin. Nekateri tako v naselju celo dosegajo hitrosti 80 km/h ali več.
- ▣ Smiselno je, da se ves promet iz novo zgrajenih naselij, vključno s sončnimi terasami, ki največ poteka zjutraj in popoldan v smeri Maribora čim prej preusmeri proti oz. na samo regionalno cesto (v tem kontekstu je cesta A najprimernejša).
- ▣ Križišče Morske in Mlinske ceste je zelo nepregledno, zraven pa je vrtec in otroci, zato je promet treba čim bolj speljati proč od tega križišča, saj je že tako ali tako zelo obremenjeno z vozili za vrtec in vozili, ki vozijo proti osnovni šoli.
- ▣ Morska cesta je ožja (5,5m) kot bosta široki novo načrtovani cesti A in E (6m), zato je smiselno promet čim bolj speljati na slednje ceste, kjer bodo udeleženci varnejši, in potem čim prej na regionalno cesto.
- ▣ Z odvzemom prednosti pri cesti A se Morska cesta razbije na dva dela in posledično se bodo pri križišču hitrosti zmanjšale,
- ▣ Zarisane kolesarske poti na vsaki strani Morske ceste bodo to cesto optično zožile, kar po izkušnjah upočasnjuje vožnjo avtomobilov, cesta pa ne bo v ničemer izgubila na svoji uporabnosti.

#### **Stališče do pripombe:**

##### **Na pripombo se poda pojasnilo**

Obrazložitev:

*Status povezovalne ceste "A" med Morsko cesto in regionalno cesto Maribor-Sl. Bistrica je pogojen z rekonstrukcijo državne-regionalne ceste, za katerega je DRSI že zagotovila ustrezno projektno dokumentacijo in je le ta povzeta v SID OPPN. Cestni priključek na R2 430 v km 5,6+35,50 je povzet po projektu št. 91, načrt št. 91-C, ki ga je izdelal leta 2018 AMV PLAN, projektiranje in svetovanje Maribor.*

Prometni režim in kategorizacija na Morski cesti in povezovalni cesti "A" se zagotovi z ustrezno prometno signalizacijo in občinskimi odloki o kategorizaciji cest.

#### **19.**

##### **Povzetek pripombe z dne 5.8.2019, poslano po elektronski pošti :**

Pripombodajalec podaja pripombo in sicer:

##### **Stiki povezave z regionalno cesto**

Priporočamo, da se ob robu območja pozidave oba stika lokalnih cest (sedanja Mlinska in bodoča cesta A) z regionalno cesto Maribor-Slovenska Bistrica (MB-SLB) uredita kot **krožišči** in ne kot križišči, saj je regionalna cesta že takšna kot je sedaj (in bo tudi po načrtu) zelo zelo nevarna cesta.

##### **Argumenti:**

- ▣ V preteklosti je na regionalni cesti ob območju bilo že veliko prometnih nesreč in zaradi konfiguracije ceste, ki omogoča visoke hitrosti tudi smrtnih žrtev.
- ▣ Regionalna cesta je zelo prometna cesta.
- ▣ Po regionalni cesti ob območju vozila vozijo zelo hitro, malokdo se drži omejitve 70 km/h, hitrosti pa dosega 90 km/h in več. Prepričan sem, da samo omejitve hitrosti z znaki ne bi bile učinkovite.
- ▣ Zaradi svoje širine in rahlega ovinka regionalne ceste ravno v križišču z Mlinsko cesto je »idealna« za »polaganje« motorjev pri višji hitrosti in tako smo stanovalci tukaj pogosto priča brezumnemu pospeševanju motociklov do visokih vrtljajev, hitrostim čez 100 km/h in tveganjem, da avtomobili iz priključnih cest nehoti vzamejo prednost prehitremu motociklu. Poleg nevarnosti je zelo moteč tudi močen rezek hrup ob takem pospeševanju.
- ▣ Na tem istem zavoju/križišču vozniki v iz MB proti SLB pogosto sekajo ovinek, kar je nevarno za vozila, ki iz smeri SLB zavijajo v Morje.
- ▣ Na tem istem zavoju/križišču je na jugo-vzhodni strani hiša, ki zakriva pogled po regionalno čez križišče, kar poslabšuje preglednost vozilom, ki zavijajo iz SLB v Morje in morajo povsem ustaviti, kar povečuje možnost naleta s strani vozil za njimi.
- ▣ Prav tako je na istem zavoju/križišču zaradi močnega zavoja pri uvozu iz smeri MB v Morje potrebno hitrost močno zmanjšati, kar prav tako povečuje tveganja naleta hitro vozečih vozil od zadaj.
- ▣ V predvidenem križišču regionalke in nove ceste A je na regionalni predviden poseben pas za zavijanje v Morje. Resda se tam zmanjšuje možnost naleta, obenem pa se s tem vzpodbuja hitrejša vožnja in se tveganje preseli na obstoječe križišče z Mlinsko cesto.
- ▣ Krožišča razrešujejo prav vse zgoraj naštetih slabosti.
- ▣ Krožišča imajo nesporno dokazano višjo stopnjo varnosti (praktično ni nesreč z poškodovanimi ali žrtvami).
- ▣ Krožišča omogočajo hitrejšo, enakomerno in pravičnejšo vključevanje vsem udeležencem uvoza v krožišče, kar je pomembno za vse krajane Morja.
- ▣ Sodobne občine se odločajo za gradnjo krožišč.
- ▣ Podlage direkcije za ceste so stare desetletje, saj je ta neželen predlog razširjenega križišča bil že v razgrnitvi decembra 2008. Časi se spreminjajo, glede na to, da občina Hoče-Slivnica z direkcijo ni imela nobenega problema z izdelavo krožišča v Slivnici, ga ne bi smeli imeti tudi mi.
- ▣ V primeru, da bi občina imela z direkcijo težave, smo jo občani Morja pri zahtevi za krožišča pripravljeno podpreti tudi s peticijami in aktivizmom.
- ▣ Tudi primer regionalne ceste Špilje (Spielfeld) – Gradec (Graz) kaže, da so krožišča zelo zaželena in sprejeta tudi pri severnih sosedih.
- ▣ Prostora za izgradnjo krožišč je dovolj na obeh lokacijah. Direkcija je že zdaj pripravljena razširiti obstoječo cesto, dovolj manevrskega prostora pa daje tudi 15 metrski varovalni pas ob regionalni.
- ▣ Izven konteksta, a vendarle: če bi šlo z gabariti skozi, bi bilo idealno, če bi se lahko v krožišče v perspektivi (morda ob izdelavi kolesarskih stez) preuredilo tudi semaforizirano križišče v Framu.

### **Stališče do pripombe:**

#### **Na pripombo se poda pojasnilo**

Obrazložitev:

*Status povezovalne ceste "A" med Morsko cesto in regionalno cesto Maribor-Sl. Bistrica je pogojen z rekonstrukcijo državne-regionalne ceste, za katerega je DRSI že zagotovila ustrezno projektno dokumentacijo in je le ta povzeta v SID OPPN. Cestni priključek na R2 430 v km 5,6+35,50 je povzet po projektu št. 91, načrt št. 91-C, ki ga je izdelal leta 2018 AMV PLAN, projektiranje in svetovanje Maribor.*

Prometni režim in kategorizacija na Morski cesti in povezovalni cesti "A" se zagotovi z ustrezno prometno signalizacijo in občinskimi odloki o kategorizaciji cest.

*Status povezovalne ceste "A" med Morsko cesto in regionalno cesto Maribor-Sl. Bistrica je pogojen z rekonstrukcijo državne-regionalne ceste, za katerega je DRSI že zagotovila ustrezno projektno dokumentacijo in je le ta povzeta v SID OPPN. Cestni priključek na R2 430 v km 5,6+35,50 je povzet po projektu št. 91, načrt št. 91-C, ki ga je izdelal leta 2018 AMV PLAN, projektiranje in svetovanje Maribor. Predmetni projekt ne predvideva krožišča, prav tako ne zajema obstoječega križišča z regionalno cesto. Izgradnja krožišča v Framu ni predmet tega akta.*

## 20.

### **Povzetek pripombe z dne 5.8.2019, poslano po elektronski pošti :**

Pripombodajalec podaja pripombo in sicer:

#### **Razporeditev novogradenj**

Priporočamo, da se iste vrste hiš zgradijo skupaj in to tako, da se samostojne hiše zgradijo bližje Morski cesti, dvojčki pa bližje regionalni. Ustrezno se naj predstavijo in preuredijo načrtovane gradnje.

#### **Argumenti:**

1. Načrtovane gradnje hiš in dvojčkov v območju so sedaj mešano razporejene.
2. Obstoječe hiše na »zgornji« strani Morske ceste so vse samostojne (ni dvojčkov) in z večjimi parcelami.
3. Zaradi vizualnega izgleda, da ni vse pomešano in tudi nekaterih drugih razlogov je smiselno, da se glede na obstoječo situacijo velikosti parcel na bivalni vhod postopoma manjšajo od večjih pri Morski cesti proti manjšim parcelam ob regionalni.

#### **Stališče do pripombe:**

#### **Pripomba se ne upošteva**

#### *Obrazložitev:*

*Iz urbanističnega in prostorskega vidika je umeščanje objektov optimalno, ki upošteva usmeritve PIP OPN, zasnovano osnovnega OPPN in delno upošteva tudi želje trga in bodočih/potencialnih kupcev.*

## 21.

### **Povzetek pripombe z dne 5.8.2019, poslano po elektronski pošti :**

Pripombodajalec podaja pripombo in sicer:

#### **Otroško igrišče**

Priporočamo, da se:

1. prostor namenjen za otroško igrišče prestavi iz roba območja v središče,
2. prostor prekategorizira v večnamenski družabni prostor z otroškimi igrali, prostorom za košarko (en koš), drevesi in klopmi za posedanje in počitek, na katerem bo prostor za druženje tako otrok, najstnikov, upokojencev in drugih občanov. Morda celo za manjše lokalne prireditve ali piknike.

#### **Argumenti Add 1:**

1. Otroško igrišče ob regionalni cesti, kjer so hitrosti visoke, je zelo nevarno (žoga ... otrok ... in vozilo z 90 km/h+ na cesti!).
2. Večnamenski prostor naj bo blizu vsem ostalim krajanom Morja na tem območju, ne samo stanujočim ob regionalni.

#### **Argumenti Add 2:**

1. Prostora za druženje in igro ne pogrešajo samo otroci, ki že lahko koristijo igrala v vrtcu, ampak zlasti najstniki, ki v Morju nimajo nekega svojega prostora, prav tako starejši v tem delu Morja nimajo prostora za skupno druženje.
2. S predlagano večnamensko zasnovano prostora bi občina Rače-Fram še dodatno razvijala že obstoječe napore za medgeneracijsko sodelovanje.

#### **Pripomba se delno upošteva**

#### **Obrazložitev:**

*Lokacija igrišča je mikrolokacijsko zasnovana na območju, ki je dostopen tako stanovalcem novega naselja, bodočim uporabnikom trgovske objekta ter ostalim občanom. Za igrišče je predvideno, da se zavaruje z žično ograjo proti državni cesti, in je od nje ločeno s kolesarsko potjo in pločnikom, ob katerem je predvidena zasaditev listopadnih dreves za zagotovitev sence ob sončnem in vročem vremenu poleti. Spremeni se namembnost igrišča v zeleno rekreacijsko površino, z možnostjo postavitve igral in telovadnih elementov.*

## 22.

### **Povzetek pripombe z dne 5.8.2019, poslano po elektronski pošti :**

Pripombodajalec podaja pripombo in sicer:

#### **Preprečevanje prašenja iz gradbišča**

Iz gradbišč se v suhih in vetrovnih dnevih dvigujejo oblaki prahu, ki škodijo prebivalcem in njihovemu imetju. Priporočamo, da občina zadolži investitorja (s penali), da se:

1. prvo pripravita cesti A in E, ki se opremita s protiprašno zaščito,
2. nato se pripravijo ostale ceste iz debelejšega gramoza brez prahu,
3. šele nato se lahko začnejo urejanje parcel in gradnja hiš,
4. dovoljen uvoz na območje je lahko samo na dveh straneh: ob parkirišču nasproti vrtca ali iz regionalke na cesto A in to vedno s tiste strani, kjer bo do cilja manj vožnje po makadamu.
5. vožnja vozil po Morski cesti, ki so namenjena na območje zazidave ali iz nje, ni dovoljena (v pomoč občini pri identifikaciji in uveljavljanju penalov bomo občani fotografirali oz. posneli kršitelje).
6. ob suhih in/ali vetrovnih dneh je potrebno ceste polivati z vodo,
7. max. hitrost vožnje na območju naj bo 10 km/h,
8. investitor naj pogodbeno z opredeljenimi penali zadolži podizvajalce, da upoštevajo zgornje zahteve.

#### **Argumenti:**

1. Prah draži oči in sluznico nosa in grla prebivalcev v okolici gradnje.
2. V neposredni bližini je vrtec z malimi otroki.
3. Prah umaže obstoječe okoliške objekte, zlasti fasade in lastnikom povzroča veliko škodo.
4. Prebivalci ob Morski cesti že imamo dve taki negativni izkušnji s prahom s časa gradnje kanalizacije in kasneje ob prenovi asfaltne prevleke na Morski cesti.

#### **Stališče do pripombe:**

#### **Pripomba je že upoštevana**

Obrazložitev:

*Obveznosti investitorja so opredeljene v 39. členu osnovnega odloka in se s predmetnimi spremembami in dopolnitvami ne spreminjajo. Prav tako je v 16. členu SID OPPN predvidena faznost (etapnost) gradnje, v okviru katere je kot prva faza predvidena ureditev cestne in komunalne infrastrukture, ki vključuje utrditev ceste A,B,C,D,E,F in G.*

#### **23.**

#### **Povzetek pripombe z dne 5.8.2019, poslano po elektronski pošti :**

Pripombodajalec podaja pripombo in sicer:

#### **Preprečevanje uničevanja Morske ceste**

Morska cesta je bila že ob gradnji sončnih teras in zdaj še bolj ob gradnji nove soseske pred gozdom izrazito izpostavljena vožnji težkih vozil skozi naselje in posledično poškodovana, kar predstavlja veliko škodo. Priporočamo, da občina zadolži investitorja (s penali), da podizvajalcem pogodbeno (s penali) prepove vožnjo po Morski cesti z vozili, ki so namenjena na območje zazidave ali iz nje (enak ukrep kot pri točki 5).

#### **Argumenti:**

1. Morska cesta, ki je pred par leti dobila novo asfaltno prevleko in pločnike, je zdaj že neravna.
2. Asfaltna prevleka je polna vdolbin in razpok.
3. Prav tako so na več mestih razsuti betonski robniki pločnikov.
4. To predstavlja škodo in manj urejeno okolje ob Morski cesti.

#### **Stališče do pripombe:**

#### **Pripomba je že upoštevana**

Obrazložitev:

*Obveznosti investitorja so opredeljene v 39. členu osnovnega odloka in se s predmetnimi spremembami in dopolnitvami ne spreminjajo.*

Številka: 034/6-47/2019

Datum: 9. 9. 2019

Župan  
OBČINE RAČE – FRAM  
Branko LEDINEK