

Šifra občine:
Grb občine Kamnik

043



Naziv prostorskega akta:

ODLOK O OBČINSKEM
PROSTORSKEM NAČRTU
OBČINE KAMNIK

Gradivo:

URBANISTIČNI NAČRT MESTA
KAMNIK

Faza:

DOPOLNJNI OSNUTEK

Naročnik in pripravljavec:

Občina Kamnik
Glavni trg 24, 1240 Kamnik

Župan občine Kamnik:

Marjan Šarec

Izdelovalec:

LOCUS d.o.o.
Ljubljanska 76, 1230 DOMŽALE

Direktor izdelovalca:

Leon Kobetič, univ.dipl.inž.grad. P-0020

Številka projekta:

312

Odgovorni vodja projekta:

Manca Jug, univ.dipl.inž.arh. A-1302

Strokovna skupina:

Leon Kobetič, univ.dipl.inž.grad.
Tomaž Kmet, univ.dipl.inž.arh.
Nuša Britovšek, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Tomaž Schlegl, univ.dipl.inž.arh.
mag. Marta Vahtar, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Iztok Perpar, abs.arh.
Andrej Podjed, gr.teh.
Jasmina Puškar, dipl.inž.graf.teh.

Datum:

april 2012

Mapa št.:

6

KAZALO

I.1 RAZVOJ MESTA KAMNIK	1
I.2 VIZIJA MESTA KAMNIK	1
I.3 RAZVOJNI SCENARIJI	2
I.3.1 SCENARIJ INTENZIVNEGA RAZVOJA.....	2
I.3.2 SCENARIJ TRAJNOSTNEGA RAZVOJA.....	3
I.3.3 SCENARIJ SPONTANEGA RAZVOJA.....	4
I.4 RAZVOJNI CILJI	5
I.5 ZASNOVA PROSTORSKEGA RAZVOJA MESTA KAMNIK - PO SCENARIJU TRAJNOSTNEGA RAZVOJA	6
I.6 KONCEPT RAZVOJA MESTA	8
I.6.1 ELEMENTI PROSTORA.....	8
I.6.2 ZASNOVA NOVIH MESTNIH PREDELAV.....	9
I.6.3 ČETRTRNA OBMOČJA.....	10
I.6.4 USMERITVE ZA RAZVOJ DEJAVNOSTI V MESTU KAMNIK.....	13
I.7 KONCEPT PROMETNEGA OMREŽJA IN JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	15
I.7.1 ZASNOVA PROMETNEGA SISTEMA.....	15
I.7.2 JAVNI POTNIŠKI PROMET.....	17
I.7.3 KOLESARSKO OMREŽJE IN OMREŽJE PEŠ POTI.....	17
I.7.4 MIRUJOČI PROMET.....	18
I.8 KONCEPT URBANISTIČNEGA IN ARHITEKTURNEGA OBLIKOVANJA	18
I.8.1 STRUKTURA MESTA.....	18
I.8.2 TRADICIONALNA STRUKTURA.....	19
I.8.3 STRUKTURA DROBNEGA MERILA.....	19
I.8.4 STRUKTURA SREDNJEGA MERILA.....	19
I.8.5 STRUKTURA VELIKEGA MERILA.....	19
I.8.6 STRUKTURA OBMOČIJ OBJEKTOV Z JAVNIMI FUNKCIJAMI.....	20
I.8.7 POSAMIČNA STRUKTURA-PROSTORSKE DOMINANTE.....	20
I.9 KONCEPT ZELENEGA SISTEMA NASELJA	20
I.9.1 PROSTORSKE MOŽNOSTI ZA RAZVOJ JAVNIH POVRŠIN.....	20
I.9.2 USMERITVE ZA VZPOSTAVITEV ZELENEGA SISTEMA IN OBLIKOVANJE JAVNIH POVRŠIN.....	21
I.9.3 PARKOVNE POVRŠINE.....	22
I.9.4 TRGI.....	23
I.9.5 ULICE Z MESTOTVORNIM ZNAČAJEM TER RASTOČA JEDRA MEŠANIH DEJAVNOSTI.....	24
I.9.6 ŠPORTNO REKREATIVNE POVRŠINE.....	24
I.9.7 UREJENE SPREHAJALNE POTI V ZALEDJE.....	25
I.9.8 PRIDELOVALNE IN GOZDNE POVRŠINE.....	25
I.10 LOKALNI ENERGETSKI KONCEPT	25
I.10.1 ELEKTROENERGETSKO OMREŽJE.....	25
I.10.2 PLINOVODNO OMREŽJE.....	26
I.10.3 TOPLOVODNO OMREŽJE.....	26
I.10.4 ALTERNATIVNI VIRI ENERGIJE.....	26
I.11 KONCEPT OPREMLJANJA Z GOSPODARSKO JAVNO INFRASTRUKTURO TER KONCEPT PROSTORSKIH UREDITEV, KI SE NANAŠAJO NA VARSTVO OKOLJA	26
I.11.1 ODVAJANJE IN ČIŠČENJE KOMUNALNIH ODPADNIH VODA.....	26
I.11.2 ODVAJANJE IN ČIŠČENJE FEKALNIH VOD.....	27
I.11.3 ODVAJANJE PADAVINSKIH VODA.....	27
I.11.4 RAVNANJE Z ODPADKI.....	27
I.11.5 JAVNA RAZSVETLJAVA.....	27
I.11.6 OSKRBA Z VODO.....	27
I.12 KONCEPT PODROBNEJŠE NAMENSKE RABE	28
I.13 GRAFIČNE PRILOGE	32

KAZALO SLIK

Slika 1: Razvoj urbanizma v mestu Kamnik – shema	1
Slika 2: Scenarij intenzivnega razvoja – shema	3
Slika 3: Scenarij trajnostnega razvoja – shema	4
Slika 4: Scenarij spontanega razvoja – shema	5
Slika 5: prometni koncept varianta 1, varianta 2	8
Slika 6: Elementi prostora.....	9
Slika 7: Zasnova novih mestnih predelov.....	10
Slika 8: Četrtna območja	10
Slika 9: Zasnova prometnega sistema	17
Slika 10: Zasnova zelenega sistema.....	20

I URBANISTIČNI NAČRT MESTA KAMNIK - konceptualni del

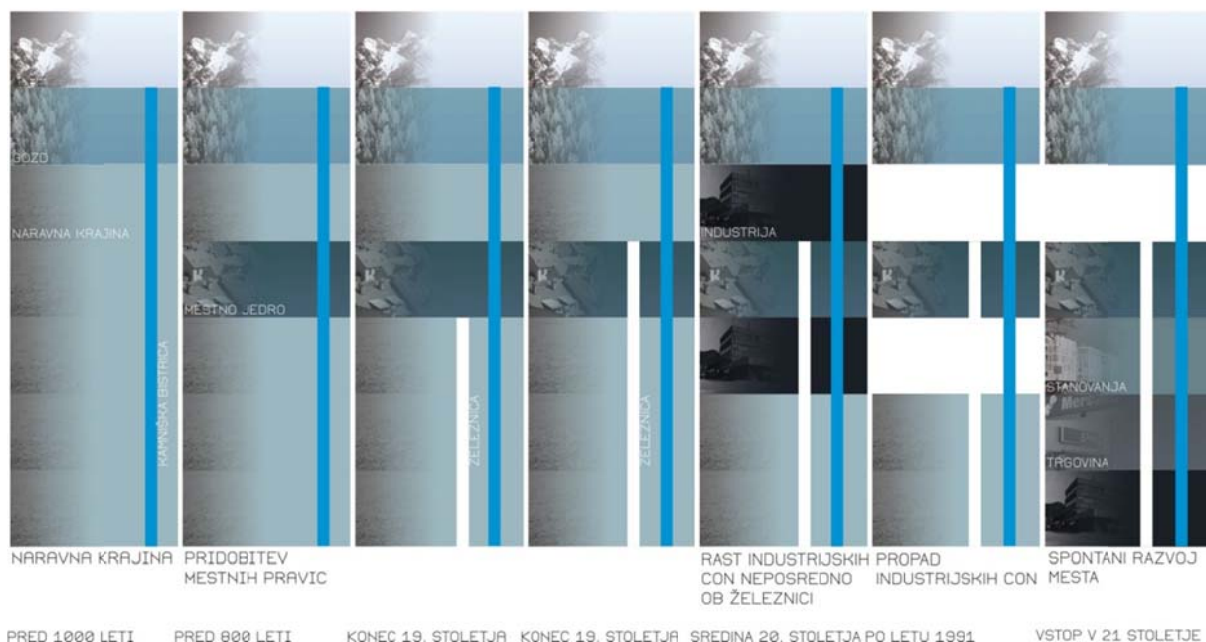
I.1 Razvoj mesta Kamnik

Kamnik je staro srednjeveško mesto in pomembno kulturno in upravno središče občine, ki leži na severu osrednje Slovenije, ob vznožju Kamniško-Savinjskih Alp. Srce mesta Kamnik je staro mestno jedro, razglašeno za kulturni in zgodovinski spomenik. Danes tvori mesto z okoliškimi zaselki in stanovanjskimi soseskami precej obsežno, strnjeno aglomeracijo Mekinje-Kamnik-Duplica, ki se proti jugu skoraj neprekinjeno izteka v širšo aglomeracijo Kamnik-Domžale, nanizano vzdolž reke Kamniške Bistrice.

Mesto se je skozi zgodovino razvijalo postopno, tako se je izoblikovalo več posameznih delov, ki pa ne funkcionirajo enovito in nimajo ustreznih medsebojnih povezav. Zato je vizija mesta zagotovitev programske, strukturno in oblikovno urejeno mesto, ki bo prepoznavno v širšem območju regije in države.

Urbana aglomeracija mesta Kamnik je danes sestavljena iz stanovanjskih naselij, proizvodnih con in historičnega jedra, določena območja v njej pa nakazujejo težnje po preoblikovanju in prestrukturiranju nekaterih predelov mesta kot npr. ureditev mestnega predela v Fužinah, starem mestnem jedru, na Duplici in Bakovniku, ter v Mekinjah, Nevljah in Perovem.

Mesto ima predvsem na območju smodnišnice velik razvojni potencial. Ravno razvoj tega območja je za mesto Kamnik velika razvojna priložnost, lahko pa tudi nevarnost, saj lahko razvoj tega območja mestu Kamnik bistveno spremeni identiteto oziroma spremeni podobo mesta. Kakšna bo ta identiteta, je odvisno predvsem od izbire nove namembnosti območja smodnišnice v soodvisnosti od novih cestnih povezav, prestrukturiranja javnega prometa, oživitve mestnega jedra, vzpostavitve kvalitetnih četrtin jader ter funkcionalne povezave med vsem naštetim.



Slika 1: Razvoj urbanizma v mestu Kamnik – shema

I.2 Vizija mesta Kamnik

Mesto Kamnik bo z ohranjanjem in uveljavljanjem svoje zgodovine, kulturne dediščine in izjemne lege v prostoru vzpostavilo identiteto modernega predalpskega mesta, v katerem bodo tradicionalne vrednote usklajene z razvojnimi težnjami. Razvoj novih dejavnosti bo podrejen izjemni naravi in kulturni dediščini, ki ne predstavljata razvojne ovire ampak ključno razvojno priložnost za trajnostni razvoj mesta. Mesto Kamnik bo še naprej omogočalo gradnjo stanovanj, vendar ob hkratnem načrtovanju spremljajočih družbenih in oskrbnih dejavnosti. Mesto Kamnik bo še vnaprej razvijalo poslovne dejavnosti in izboljšalo ponudbo delovnih mest, predvsem v terciarnem in kvartarnem sektorju ter v dejavnostih, ki so okoljsko sprejemljive.

I.3 Razvojni scenariji

Na podlagi analize stanja in strateških usmeritev bi lahko razvojne scenarije mesta Kamnik strnili v tri sklope:

- scenarij intenzivnega razvoja
- scenarij trajnostnega razvoja
- scenarij spontanega razvoja

I.3.1 Scenarij intenzivnega razvoja

Scenarij intenzivnega razvoja temelji na predpostavki, da mesto Kamnik nadaljuje z intenzivnim vlaganjem v gradnjo nepremičnin za stanovanjske, poslovne in druge namene. S tem se zagotovi nadaljnja rast števila prebivalcev s hkratnim ustreznim umeščanjem spremljajočih oskrbnih in družbenih dejavnosti. Po takšnem scenariju bi se še krepila vloga mesta Kamnik v občini in njegova dominacija nad preostalim delom občine, kar bi bilo v nasprotju s težnjami po policentričnem razvoju občine na lokalnem nivoju. Takšen razvoj bi najbrž tudi povzročil nadaljnjo poslabšanje razmer na področju prometne pretočnosti in prometne varnosti, težave pa bi se lahko pojavljale tudi s kapacitetami družbenih in oskrbnih dejavnosti ter sistema javnih zelenih površin. Hkrati pa bi imel takšen razvoj tudi pozitivne učinke glede rentabilnosti funkcij, razvoja delovnih mest, demografske slike občine in vloge in moči mesta Kamnik v širšem prostoru ljubljanske urbane regije.

Po tem scenariju se na območju smodnišnice lahko razvije mešano območje namenjeno poslovno stanovanjski dejavnosti. Takšna dejavnost bi s sabo prinesla večje število prebivalcev, večje število delovnih mest in s tem veliko prometno obremenitev. Trenutno stanje cestnega in železniškega omrežja v mestu ne ustreza niti trenutnemu stanju. Ob takšnem razvoju območja je vzpostavitev novega prestrukturiranega cestnega omrežja nujno potrební predpogoj, kar zahteva temeljito prometno presojo predvsem glede gradnje zahodne obvoznice mesta.

Zaradi širitve stanovanjske in poslovne dejavnosti na sever mesta, se bo povečevala potreba tudi po podaljšanju obstoječe železniške proge, ki pa za razliko od trenutne trase, ne bo nikoli sodobna dvotirna železnica, saj terenski pogoji le to onemogočajo. S podaljšanjem proge se odpirajo idealni pogoji za širitev industrije na skrajno severnem območju mesta. Območje za industrijo bi se vzpostavilo na robu regijskega parka, kar je gotovo negativen moment tega razvojnega scenarija. Mesto bi na ta način izgubilo še ključno povezavo z izrazito naravnim območjem Kamniških Alp.

Nastala identiteta mesta bi izražala intenziven investicijski pristop k načrtovanju mesta. Mesto bi se razvilo na podlagi pritiskov investitorjev, ki v tem območju vidijo priložnost za investicije v gradnjo za različne namembnosti. Zaradi izjemnega naravnega okolja je občina Kamnik izjemno atraktivna za stanovanjsko gradnjo, zaradi železnice in predvsem pritiskov razvoja dejavnosti izkopavanja mineralnih surovin (kamnolom Stahovica), pa obstajajo tudi velike težnje po razvoju gospodarskih dejavnosti v tem območju. Z razvojem tega območja v gospodarske namene ali z intenzivno večstanovanjsko gradnjo kvaliteta bivanja v tem delu mesta ne bi odražala preteklega razvoja, kjer je bilo mesto Kamnik elitna destinacija za bivanje z visokim standardom kvalitete bivanja, predvsem zaradi neposrednega stika mesta z naravo.

S takim razvojnem scenarijem pa bi mesto pridobilo nove površine za stanovalce s čimer bi še povečalo število prebivalcev v občini, kar povečuje rentabilnost oskrbnih in drugih dejavnosti. Investicijski kapital bi bilo v primeru intenzivnega razvoja tega območja mogoče usmeriti tudi v gradnjo in urejanje vse potrebne infrastrukture, tako prometne, komunalne kakor tudi družbene. Razvoj gospodarskih dejavnosti na tem območju bi tudi pripomogel k trenutno skromni gospodarski sliki občine, ki ima izrazit primanjkljaj delovnih mest.



Slika 2: Scenarij intenzivnega razvoja – shema

I.3.2 Scenarij trajnostnega razvoja

Scenarij trajnostnega razvoja temelji na predpostavki, da se bodoče dejavnosti razmeščajo v prostoru na način, ki v največji meri zagotavlja vzdržen razvoj s spoštovanjem varstva narave, okolja in prostora kot vrednote, ki jo je potrebno ohranjati in vzdrževati v stanju, ki omogoča kvalitetno življenje vsem živim bitjem danes in v prihodnje. Skladno s tem razvojnim scenarijem bi mesto Kamnik vzpostavilo identiteto privlačnega predalpskega mesta, izjemno atraktivnega za bivanje in opravljanje okoljsko sprejemljivih dejavnosti s posebnim poudarkom na izjemni naravi, izjemni kulturni dediščini in posledično razvoju turističnih dejavnosti v slovenskem in evropskem merilu.

Glede razvoja še nepozidanih območij in revitalizacije obstoječih degradiranih površin mesta je mestu potrebno ponovno vzpostaviti tisto kvalitetno identiteto, ki jo je nekoč že imelo in je še ni povsem izgubilo. Mesto se na severu dotika regijskega krajinskega parka, ki lahko predstavlja enega od razvojnih momentov v prihodnosti razvoja mesta.

Na območju smodnišnice bi v skladu s tem scenarijem lahko razvijali območje športno rekreacijskega parka z vsemi kompleksi, ki jih mesto potrebuje (bazenski kompleks, športne hale, igrišča...) in vzporednimi programi, ki so namenjeni regijskemu parku (sedež krajinskega parka, športne akademije, gorske službe, visokošolski programi, inštituti, itd.). Takšni programi so potrebni za dober razvoj tako mesta Kamnik kot celotnega regijskega krajinskega parka. Na celotnem območju je smiselno predvideti paviljonsko zazidavo, z manjšimi volumni in večjim deležem odprtih površin. Intenziteta gradnje bi se morala od južnega dela, kamor so umeščeni večji objekti centralnih dejavnosti, zmanjševati proti severu, kjer območje preide v odprt krajinski prostor. S tem bi občina Kamnik lahko prevzela tudi vodilno vlogo v upravljanju regijskega parka.

Prav tako naj se na južnem območju Smodnišnice predvidi stično prometno točko (avtobus, železnica, avtomobili, kolesa za gorske ture, ipd...)

S takšnim prestrukturiranjem območja, bi tudi jedro mesta ponovno pridobilo na svoji identiteti, saj ne bi bilo ujeto med nepretrgano grajeno strukturo, ampak bi se ponovno izrazilo v svoji podobi ob neposredni povezavi z naravo.

Spodbuja se prenova degradiranih območij (predvsem proizvodnih območij) v nove območja namenjena pretežno centralnim dejavnostim. Več poudarka pa naj se nameni tudi urejanju kvalitetnega javnega prevoza ter prometa.

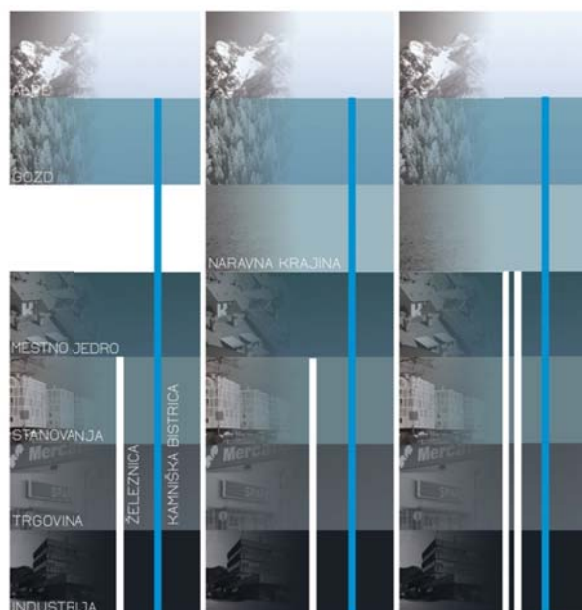
Na podlagi predhodnih analiz mestu Kamnik primanjkuje mestotvornih površin kot so športne in rekreacijske površine na nivoju medobčinskega središča. Mestu primanjkuje turistične infrastrukture,

kljub velikemu potencialu najrazličnejših turističnih ponudb. Zato bi vzpostavitev novega zelenega območja mesta bilo še toliko bolj smiselna.

Ob usmerjanju trajnostnih dejavnosti v severno območje mesta bi se obremenitev na obstoječe cestno omrežje nekoliko povečala, zaradi česar bi bila potrebna nadgradnja današnjega prometnega sistema.

Ob takšni trajnostni usmeritvi razvoja območja smodnišnice bi tudi razvoj mesta temeljil na kvaliteti bivanja s poudarkom na razvoju dejavnosti, ki takšen razvoj spodbujajo. Ustrezna razporeditev dejavnosti v mestu je ključna pri razvoju mesta. Dejavnosti je potrebno razmestiti na način, da le te ne predstavljajo medsebojnih konfliktov in da so umeščene tako, da lahko neovirano funkcionirajo.

Mesto ima tudi znotraj že obstoječe strukture območja, ki so potencialna za prestrukturiranje v skladu s trajnostnim scenarijem (območja za podjetniške inkubatorje, območja za dodatno turistično infrastrukturo, območja za dodatno družbeno infrastrukturo ipd.). Tako bi se s prestrukturiranjem severnega območja mesta prestrukturiralo mesto kot celota in ponovno prevzelo identiteto kot mesto tradicije, vpete v naravo.



Slika 3: Scenarij trajnostnega razvoja – shema

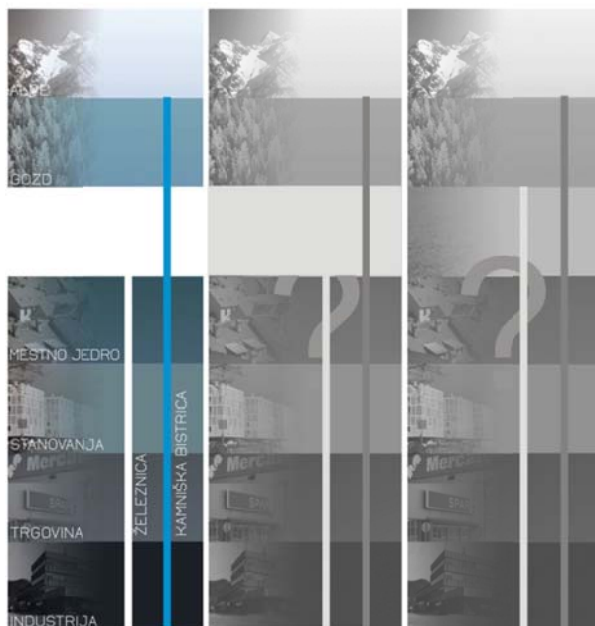
I.3.3 Scenarij spontanega razvoja

Scenarij spontanega razvoja temelji na predpostavki, da se mesto razvija spontano, pretežno kot odgovor na posamezne investicijske pobude. Problemi se rešujejo sprotno, brez vnaprejšnjega koncepta in strateških razvojnih usmeritev. Takšen pristop je fleksibilen, vendar mnogokrat posamični interesi prevladajo nad skupnim interesom, ker le ta ni jasno izražen ali pa je njegova vloga v fazi načrtovanja premajhna in prepozna. Mesto Kamnik se je predvsem v zadnjih desetih letih razvijalo v veliki meri ravno na ta način. Takšen razvoj sicer ni imel samo negativnih posledic, veliko razvojnih investicij je imelo tudi pozitivne razvojne učinke (npr. izboljšanje oskrbe na določenih točkah, delovna mesta v terciarni dejavnosti, izboljšanje demografskih kazalnikov, ipd.). Vendar pa je spontani razvoj zaradi neuskladenega načrtovanja vseh dejavnosti prinesel tudi več negativnih vplivov kot so: pomanjkanje kapacitet družbene infrastrukture, prevelika koncentracija predvsem trgovskih in spremljajočih dejavnosti, večanje problemov motornega in mirujočega prometa, zmanjševanje javnih zelenih površin, izolacija starega mestnega jedra in s tem postopno izumiranje le tega ipd.

Glede urbane podobe mesta spontano prestrukturiranje mesta v zadnjih desetih letih ni pripomoglo k boljši prepoznavnosti mesta. Staro mestno jedro kot nedvomno izjemen kulturni spomenik ni pridobilo na veljavi, prave celovite prenovne ni, posledično staro mestno jedro odmira na račun novih oskrbnih centrov, ki pa tudi niso opremljeni in urejeni na ravni (sub)regijskega središča.

Trenutno so v mestu Kamnik potrebne odločitve o usmerjenem razvoju mesta, ne glede na izbrani scenarij. V nasprotnem primeru se bo dogajal še naprej spontani scenarij, kjer se bodo vse odločitve sprejemale parcialno in usmerjene na posameznega investitorja. Obstaja velika nevarnost, da takšen

scenarij mestu Kamnik ne bo prinesel nove prepoznavne identitete in ustreznega dolgoročnega razvoja.



Slika 4: Scenarij spontanega razvoja – shema

I.4 Razvojni cilji

Ne glede na izbrani scenarij so razvojni cilji mesta Kamnik naslednji:

Ohranjati prepoznavno strukturo:

- Kamnik kot nosilec lokalne in regijske kulturne ter zgodovinske identitete,
- Kamnik kot programski center in izhodiščna točka regijskega parka,
- celovito ohranjanje, varstvo in prenova historičnega jedra, njegove urbane dediščine, kulturnih in duhovnih vrednot ter njegove vitalnosti,
- krepitev razpoznavnih značilnosti mesta s prenovalo kvalitetnih karakterističnih območij ter dograditvijo in izboljšanjem identitete povezovalne strukture,
- s programsko in oblikovano ureditvijo se podkrepi reprezentančno in socialno funkcijo mesta, ki z razmahom stanovanjske gradnje vse bolj spreminja svojo historično formo;
- v jedru mesta naj se ohranjajo jasno prepoznavne morfološke in oblikovne značilnosti mesta;

Izboljšanje bivalnega okolja:

- Varuje se dobra povezanost urbanih območij Kamnika z neokrnjeno naravo in zaledjem mesta z visoko stopnjo naravne ohranjenosti;
- Gozdove in druge odprte površine na ureditvenem območju se ohranja zaradi ekološke funkcije in kot rekreacijsko zaledje naselij. Preprečuje se drobljenje gozdnih površin in zaraščanje na območjih ekstenzivne kmetijske rabe v širši okolici mesta oz. drugod v občini;
- Uredi se dovolj parkovnih površin, predvsem tistih s socialno funkcijo, ki so pomembne za posamezne soseske oziroma mestne predele;
- Poveča se število površin s funkcijo trga, zlasti znotraj novo rastočih sosesk na severu in jugu Kamnika oziroma na območju razvijajočih se mešanih jeder ter na prenovljenih območjih znotraj mestnega jedra ter ob pomembnejših vhodih v staro mestno jedro;
- Ohranja se obvodne zelene površine ob Kamniški Bistrici in drugih vodotokih; vodni in obvodni prostor z ustreznimi sonaravnimi ureditvami in ureditvijo prečnih poti intenzivneje povezati z mestnim jedrom, pešpoti speljati bližje vodi, urediti varne dostope k vodi;

- Ustvarjanje novih kvalitetnih urbanih prostorov z vrhunsko arhitekturo,
- Ohranjanje in vzpostavljanje tesnega stika med mestom in zelenimi površinami ohranjanje mesta po meri človeka,
- Izgradnja mesta, ki bo prijazno mestnim prebivalcem vseh starostnih, socialnih in interesnih skupin,
- Dvig kvalitete življenja in bivanja (prenova stanovanj, urbana prenova, kvalitetnejša stanovanja, ureditev zelenih in rekreacijskih površin, ustrezna razporeditev...),
- Razvoj mesta navznoter (prenova ima prednost pred novogradnjami),
- Vzpostavi se sistem varnih peš in kolesarskih poti, ki bodo povezale zelene in druge javne površine mesta (trgi, parki v soseskah, igrišča, mestno jedro...). Poveča se število povezav sosesk z obvodnim prostorom in samega mesta z njegovim rekreativnim zaledjem;

Vzpostavljanje kvalitetnih gospodarskih con:

- V mestu in bližnji okolici se zagotavlja območja za nadaljnji gospodarski razvoj in zadostne ter dobro infrastrukturno opremljene površine za gospodarske cone z vzpostavitvijo novih ali prestrukturiranjem že obstoječih območij v mestu;
- Spodbujanje podjetništva in inovativnosti (kreativna in lokalno opredeljena industrija, tehnološki parki..) in usmerjanje potencialnih investorjev;

Izboljšanje prometnega omrežja:

- Po načelih trajnostnega razvoja mest se metropolitanska regija organizira na osnovi javnega transporta – primestne železnice ter avtobusnega prometa. Kamniška proga se načrtuje kot dvotirna elektrificirana proga, ki bo prevzela velik del dnevnih migracijskih tokov v smeri Ljubljane. V ta namen se zgostijo postajališča v območju Kamnika in uredi potniški terminal na severu, kamor se prestavi tudi glavna avtobusna postaja. Postajališča se organizirajo v smislu neposrednega dostopa in kompatibilnosti različnih prevoznih sistemov.
- Izboljša se cestno omrežje znotraj mesta in njegovih vpadnic ter obvoznic. Obvoznica se prestrukturira v dvopasovno ter se poveže z novimi prečnimi vpadnicami (novi vhodi v mesto), podaljšanimi do postajališč primestne železnice. Vzpostavi se boljše prometno povezavo tudi na vzhodni priključek avtoceste v Domžalah.
- Dobra prometna pretočnost (celovita prometna ureditev, kolesarski infrastruktura, poudarek na železniškem, avtobusnem in mestnim potniškem prometom),

Usklajena namenska raba:

- V mestu se načrtuje medsebojno dolgoročno usklajena namenska raba prostora, pri kateri bodo stanovanjska območja ustrezno oddeljena od za njih najbolj motečih industrijskih, hkrati pa bodo dosežene najmanjše oddaljenosti do dnevno potrebne oskrbe.
- Pri širitvah stavbnih površin se v največji meri upošteva trajnostno načelo usmerjanja prostorskega razvoja naselij; prostorski razvoj se usmerja in načrtuje na prostih, degradiranih in nezadostno izkoriščenih površinah znotraj obstoječih naselij, pri čemer ima prenova prednost pred novogradnjo; širitev naselja je dopustna le, če znotraj obstoječega naselja nadaljnji prostorski razvoj ni možen.

I.5 Zasnova prostorskega razvoja mesta Kamnik - po scenariju trajnostnega razvoja

Scenarij trajnostnega razvoja temelji na predpostavki, da se bodoče dejavnosti razmeščajo v prostoru na način, ki v največji meri zagotavlja vzdržen razvoj s spoštovanjem varstva narave, okolja in prostora kot vrednote, ki jo je potrebno ohranjati in vzdrževati v stanju, ki omogoča kvalitetno življenje vsem živim bitjem danes in v prihodnje. Skladno s tem razvojnim scenarijem bi mesto Kamnik vzpostavilo identiteto privlačnega predalpskega mesta, izjemno atraktivnega za bivanje in opravljanje okoljsko sprejemljivih dejavnosti s posebnim poudarkom na izjemni naravi, izjemni kulturni dediščini in posledično razvoju turističnih dejavnosti v slovenskem in evropskem merilu.

Glede razvoja še nepozidanih območij in revitalizacije obstoječih degradiranih površin mesta, je mestu potrebno ponovno vzpostaviti tisto kvalitetno identiteto, ki jo je nekoč že imelo in je še ni povsem

izgubilo. Ustrezna razporeditev dejavnosti, da le te ne predstavljajo medsebojnih konfliktov in da so umeščene tako, da lahko neovirano funkcionirajo, je ključna za trajnostni razvoj mesta.

Na podlagi predhodnih analiz mestu Kamnik primanjkuje mestotvornih površin kot so športne in rekreacijske površine na nivoju medobčinskega središča. Mestu primanjkuje turistične infrastrukture, kljub velikemu potencialu najrazličnejših turističnih ponudb.

Trajnostni razvoj mesta temelji na izboljšanju kvalitete bivanja, s poudarkom na razvoju dejavnosti, ki kvaliteto bivanja izboljšujejo (družbene in oskrbne dejavnosti, javne urbane in zelene površine, mestotvorni programi, urbana oprema, ipd.). Posebno vlogo pri prestrukturiranju mesta igra izjemna zgodovinska in kulturna dediščina mesta Kamnik. S celostnim prestrukturiranjem mesta, bi tudi jedro mesta ponovno pridobilo na svoji identiteti, saj ne bi bilo ujeta med nepretrgano grajeno strukturo, ampak bi se ponovno izrazilo v svoji podobi ob neposredni povezavi z naravo.

Mesto ima znotraj že obstoječe strukture mesta vpeta območja industrijske proizvodnje (smodnišnica, Eta, Svilanit, Titan, itn.). Ta območja zasedajo pomembne površine za razvoj mesta. V skladu s trajnostnim scenarijem razvoja se ta območja prestrukturirajo v območja centralnih (družbenih, oskrbnih, storitvenih in deloma stanovanjskih) dejavnosti ter deloma poslovnih dejavnosti (območja za podjetniške inkubatorje, poslovni programi, območja za dodatno turistično infrastrukturo). Na teh območjih se zagotovijo tudi zelene površine in omrežje javnih kolesarskih in pešpoti. Tako bi se s prestrukturiranjem mesta zagotovila celostna podoba mesta vpetega v izjemno naravo predalpskega prostora.

Mesto se na severu, na območju smodnišnice, ki predstavlja največje razvojno območje mesta, dotika območja načrtovanega regijskega parka, ki predstavlja eno ključnih izhodišč za prihodnji razvoj mesta. V skladu s trajnostnim scenarijem se na tem območju razvijajo dejavnosti športno rekreacijskega parka z vsemi kompleksi, ki jih mesto potrebuje (bazenski kompleks, športne hale, igrišča, adrenalinski park, ipd.) in vzporednimi programi, ki so namenjeni regijskemu parku (sedež krajinskega parka, muzeji, športne akademije, gorske službe, heliodrom, ipd.). Takšni programi so potrebni za uravnotežen razvoj mesta Kamnik kot tudi za kvaliteten razvoj celotnega regijskega parka. S tem bi občina Kamnik prevzela tudi vodilno vlogo v upravljanju regijskega parka.

Ob usmerjanju trajnostnih dejavnosti v severno območje mesta bi se obremenitev na obstoječe cestno omrežje nekoliko povečala, zaradi česar bi bila potrebna nadgradnja današnjega prometnega sistema. Le ta je potrebna tudi zaradi izboljšanja sedanjega stanja ter uvajanja rešitev trajnostne mobilnosti kot novega prometnega sistema mesta Kamnik. Eden od ključnih ciljev novega prometnega sistema v mestu je tudi povezava cestnega in železniškega prometa v celovit sistem. Zato bi bila potrebna tudi izgradnja centralnega intermodalnega potniškega terminala, ki bi omogočal povezavo različnih prometnih sistemov (centralna železniška in avtobusna postaja, večje parkirišče in sistem parkiraj-pelji, izposoja koles, ipd.). Potencialni lokaciji za centralni potniški terminal sta:

- na jugu smodnišnice, kjer bi takšen centralni terminal lahko služil tudi kot sistem parkiraj-pelji za celotno podeželsko zaledje Kamnika (Tuhinjska dolina, Dolina Črne, Stranje in Kamniška Bistrica) za dnevne migracije v smeri Ljubljane, hkrati pa tudi kot centralni terminal oziroma izhodišče za promet proti regijskemu parku in Tuhinjski dolini (avtobus do gondole, izposoja koles, ipd.);
- na lokaciji sedanje železniške postaje pod Zapricami, za kar pa bi bila potrebna združitev železniškega in cestnega prometa v en prometni koridor na odseku železnice ob jedru mesta (med smodnišnico in Zapricami) in s tem vzpostavitev krožnega avtomobilskega prometa okrog jedra mesta. To možnost bi bilo potrebno preveriti skozi prometno študijo, ki bi zajela vse oblike prometa ter jo nadgraditi z ustreznim prometnim upravljavskim načrtom.

V obeh primerih bi bila potrebna razširitev vzhodne obvoznice v štiripasovno cesto po celotni trasi ter preveritev možnih scenarijev s celovito prometno študijo. Ker prometne študija za te rešitve ni bila izdelana, v nadaljnji zasnovi uporabljamo prvo varianto, ki je tehnično izvedljiva z manjšimi posegi.



Slika 5: prometni koncept varianta 1

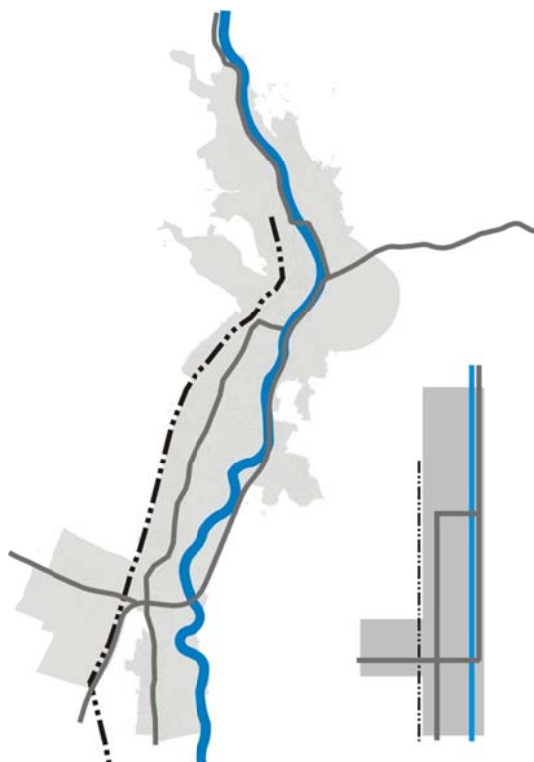
prometni koncept varianta 2

I.6 Koncept razvoja mesta

I.6.1 Elementi prostora

Zaradi naravnih danosti in zasnove prometnic je urbani sistem Kamnika izrazito linearno zasnovan. Glavne elemente linearne zasnove mesta predstavljajo:

- Regionalna železniška proga Ljubljana-Kamnik, ki na zahodnem delu mesta predstavlja tudi mejo mesta. Proga naj postane dvotirna, s tovorno postajo in južnim prometnim terminalom s sistemom parkiraj-pelji od Korenovi in glavno potniško postajo na severu mesta (na jugu smodnišnice);
- Ljubljanska cesta, ki se nadalje v celotni potezi od Duplice do Šutne ureja s hodniki za pešce, kolesarskimi potmi, javno razsvetlavo, urbano opremo, obcestnimi parkovnimi ureditvami ter oskrbnimi in drugimi programi ter kot taka prevzame vlogo glavne urbane osi novega dela mesta Kamnik;
- Reka Kamniška Bistrica, ki z umeščanjem kolesarske in pešpoti, urejanjem otroških igrišč, parkovnih površin, ipd. prevzame vlogo zelene rekreacijske osi mesta;
- Regionalna cesta R1-225 na odseku Kamnik- Duplica, ki predstavlja vzhodno obvoznico mesta in se rekonstruira v štiripasovno cesto v celotni potezi. Vstop v mesto predstavlja novo krožišče obvoznice in Kamniške oziroma Domžalske ceste.



Slika 6: Elementi prostora

I.6.2 Zasnova novih mestnih predelov

Izrazito linearnost in monofunkcionalnost urbanega sistema Kamnika se razčleni na manjše, jasno definirane in programsko mešane mestne predele. Ključni sistem za vzpostavitev teh predelov so povezovalne ceste med obvoznico in Ljubljansko cesto. Potrebno je zgraditi še povezovalni cesti pri Titanu ter med Stolom in načrtovanim tehnološkim parkom. Urbani sistem Kamnika ne bo več sestavljanka različnih stanovanjskih naselij, proizvodnih con in historičnega jedra, temveč povezan sistem posameznih mestnih predelov. Strukturne značilnosti posameznih delov Kamnika uravnavajo posegi, ki si v naslednjem zaporedju sledijo od severa proti jugu:

- v severnem delu mesta se prestrukturira območje smodnišnice v območje namenjeno za centralne dejavnosti in parkovno-športno-rekreativno-turistične dejavnosti v navezavi z regijskim parkom; industrija se iz celotnega območja v celoti umakne;
- kot ključni prometni ukrep za revitalizacijo starega mestnega jedra se na južnem robu smodnišnice vzpostavi nov integriran potniški terminal z železniško in avtobusno postajo, taxi službo, severnim mestnim parkiriščem sistema »parkiraj-pelji« ter navezavo na kolesarsko infrastrukturo. S tem se severni del mesta hkrati prometno napaja in razbremeni.
- širše območje starega dela mesta ostaja in se dodatno poudari kot pomensko in programsko središče celotnega območja mesta, iz območja se selijo proizvodni programi ter umeščajo mestotvorni programi;
- glavno prečno os starega mestnega jedra vzpostavljajo: Mili vrh, Žale, Mali grad, Stari grad; vzpostavijo se še nove prečne poti, ki se z brvmi povezujejo čez reko Kamniško Bistrico.
- širše območje sedanje železniške postaje pod Zapricami, vključno s proizvodno lokacijo Kočna (Nektar Natura) in lokacijo pod gradom Zaprice se preoblikuje v mestotvorne programe, za kar se predvidi tudi ustrezna prometna rešitev dostopov do lokacij na severni strani železnice ter dodatne kapacitete parkiranja za staro mestno jedro, za javni potniški promet in za grad Zaprice, ki sedaj sploh nima parkirnih mest;
- na južnem obrobju starega mestnega jedra se prenove kompleks osnovnih šol Toma Brejca in Frana Albrehta;
- zagotovi se prostorske možnosti za širitev načrtovanega šolskega kompleksa na področje današnje tovarne Eta (njen severni del), koder se upošteva tudi rezervat druge centralne dejavnosti mesta;
- v osrednjem delu mesta južno od starega mestnega jedra se prostor strukturira s prečnimi prometnimi, programskimi in zelenimi povezavami (Šolska cesta, povezovalna cesta pri Titanu in v podaljšku ulice Matije Blejca), izboljša se dostopnost urbanega prostora, oblikujejo se programska (četrtna) središča in vzpostavijo meje posameznih mestnih predelov (četrti);
- iz območja mesta se strateško selijo industrijski in proizvodni programi, prenovljeni prostor se nameni predvsem stanovanjskim in centralnim dejavnostim. Programsko se navezuje na območje starega mestnega jedra in kompleksa šol;
- v južnem delu mesta (območje Stol) se vzpostavi območje namenjeno poslovnim, proizvodnim in trgovskim dejavnostim s povezanim programom tehnološkega parka na drugi strani Kamniške Bistrice;
- na južnem robu mesta se ločeno vzpostavi območje za proizvodnjo in obrt na območju sedanje proizvodne cone na Korenovi cesti; na tem območju se zagotovi tudi lokacija novega centralnega ranžirnega terminala in južni del sistema parkiraj-pelji.



Slika 7: Zasnova novih mestnih predelov

I.6.3 Četrtna območja



Slika 8: Četrtna območja

Mesto Kamnik se razdeli na četrtna območja s pripadajočimi četrtnimi centri. Le ta so zasnovana po principu programske različnosti, umeščenosti v presečišča glavnih prometnic in vstopnih točk v mesto ter vzpostavljanja jeder območij. Ta četrtna območja so:

Smodnišnica:

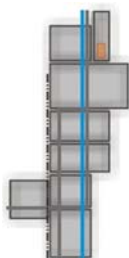
Območje smodnišnice se v celoti preoblikuje. Proizvodnim programom v območju se omejijo razvojne možnosti in se dolgoročno v celoti preselijo izven območja. Na območju današnje smodnišnice se bo v skladu s trajnostnim razvojem mesta razvijalo območje parkovno-športno-rekreacijskega in

turističnega centra z vsemi kompleksi, ki jih mesto in regija potrebujeta. Program predvideva naslednje programske sklope:

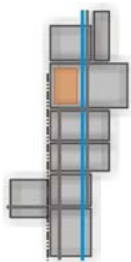
- južni del smodnišnice se smiselno oblikuje v severno multifunkcionalno središče mesta, kjer bodo na enem mestu združeni obstoječi kulturni program, potniški terminal (skupna železniška in avtobusna postaja, taxi služba, severno mestno parkirišče sistema »parkiraj-peljaj«, navezava na kolesarsko infrastrukturo) ter preplet poslovnih, trgovskih in večstanovanjskih objektov, vse v zelenju, ki naj kot programsko izhodišče spremlja stavbne sklope ob celotni rečni potezi;
- v osrednjem delu se oblikuje regijski center dobrega počutja, ki na izjemni lokaciji med starim mestnim jedrom in območjem regijskega parka zadovoljuje potrebe tako po dvoranskih kot odprtih športnih programih in adrenalinskih športih ob hkratnem sproščanju v hotelskih sklopih z bazeni in programi dobrega počutja.
- iztek območja proti goram omogoča se programsko zaključi s preходом iz pretežno gozdnih površin centralnega dela kompleksa v ravninske kmetijske površine; to območje se oblikuje kot mestni park s spremljajočimi programi (npr. muzej na prostem, ureditve ob vodotokih, parterni parkovni programi).

Osrednji program v območju predstavlja centralni mestni park in športni park z odprtim in zaprtim bazenskim kompleksom (bazeni za športno plavanje, vaterpolo, kopanje, wellness, savne), športne dvorane (tenis, badminton, squash, namizni tenis, športna in ritmična gimnastika, aerobika, borilni športi, športi moči, plezalne stene, ...), športne hale in zunanja igrišča za ekipne športe (košarka, odbojka, roket...), Zaradi izjemnih naravnih danosti tega območja in težnje po parkovnih ureditvah je potrebno preveriti kapacitete za umestitev prostorsko obsežnejših objektov (npr. nogometna igrišča in atletski poligon). Poleg naštetih športnih aktivnosti se v centru odvijajo tudi različne zunanje športne aktivnosti, ki so programsko povezane tudi z območjem regijskega parka (alpinizem, planinstvo, jamarstvo, gornišstvo, orientacija, skviti, taborniki, balonarstvo, potapljaštvo, športni ribolov, modelarstvo, ipd.). Športni park pokriva tudi zimske športe, adrenalinski park, skate park, konjušnico in jahalnico. Poleg vseh naštetih športno-rekreacijskih programov so na tem področju lahko predvideni tudi vzporedni programi, ki sovpadajo bodisi z mestom (hotelski kompleks, apartmaji, parkovne ureditve s prepletom obstoječih vodotokov, tehnični muzej črnega smodnika, ipd.) ali z regijskim parkom (sedež uprave parka, centralni muzej parka, mednarodna alpinistična akademija, mladinska športna akademija, gorska reševalna služba, heliodrom itd.). Obsežni programi so nujni za uspešen razvoj mesta Kamnik in tudi celotnega regijskega parka. S tem bi občina Kamnik lahko prevzela tudi vodilno vlogo v upravljanju regijskega parka. S takšnim prestrukturiranjem območja smodnišnice bo tudi jedro mesta ponovno pridobilo na svoji identiteti, saj ne bo več ujeto med nepretrgano grajeno strukturo, ampak se bo ponovno izrazilo v svoji primarni podobi v neposredni povezavi z naravo. Na samem jugu območja se preveri možnost umestitve centralnega potniškega terminala (železnica, avtobus) in sistema PP (parkiraj&peljaj). Posebno pozornost je potrebno nameniti ustreznim umestitvi grajenih struktur v prostor. Na celotnem območju je smiselno predvideti paviljonsko zazidavo, z manjšimi volumni in večjim deležem odprtih površin, pri čemer naj intenziteta pozidave upada od juga območja, kjer je predvidena visoka izraba prostora na območju že grajenih objektov, proti severu območja, kjer naj se urejen zeleni prostor steče v odprt krajinski prostor kamniškega zaledja.

Mekinje:

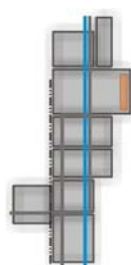


V Mekinjah je oblikovano specifično središče rekreacijskih in družbenih programov z objekti srednjega merila, skritih v zelenem pasu od vznožja Starega gradu do samostana. Na območju že obstajajo zametki širše družbene infrastrukture (nogometno igrišče, dom za starejše občane, samostan, ...), zato je območje smiselno razvijati kot območje centralnih dejavnosti. Na območju naj se krepijo že obstoječe dejavnosti javne infrastrukture, ki se jim dodajajo nove (razvoj doma starejših občanov tudi z dodajanjem varovanih in oskrbovanih stanovanj in s tem oblikovanje celostne ponudbe za starejše občane, vključitve obstoječe infrastrukture bazena, tenis igrišč in kampa v območje namenjeno turistični dejavnosti z nastanitvenimi zmogljivostmi v obliki apartmajskega naselja, ipd.). Takšno območje bi kvalitetno dopolnjevalo strukturo dejavnosti v jedru mesta in prestrukturiranjem območju smodnišnice.

Staro mestno jedro:

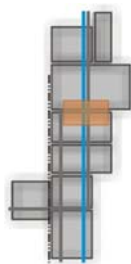
Staro mestno jedro se ureja kot celota., skladno z odlokom o razglasitvi mesta za kulturni in zgodovinski spomenik. Primarna dejavnost je sožitje med bivanjem in dejavnostmi kulture in turizma ob ustreznem umeščanju nekaterih mestotvornih dejavnosti. V neposredni bližini je potrebno nadgraditi sistem parkiranja. Uvesti je potrebno javni mestni potniški promet in ga navezati na celotno mesto. Revitalizira se slabo dostopna območja kot so Graben, vzhodni del centra in Šutna. V strogem centru mesta se preverijo možnosti sistema enosmernega prometa (npr. od Maistrovega mostu preko trga Prijateljstva, preko Tomšičeve ulice levo na Glavni trg in potem na Maistrovo ulico vse do Maistrovega mostu). Uvedejo se nove peš cone in večje razširitve pločnikov.

Potrebno je revitalizirati degradirana in neizkoriščena območja v mestu (Mali grad, trgi, Alprem, Utok, Graben, Trival, Keršmančev park, Streliška in Zaprice). V območju starega mestnega jedra je potrebno uvesti spodbujevalne in kaznovalne mehanizme za razvoj centralnih dejavnosti. Potrebno je razvijati tudi kvalitetne povezave z neposrednim zelenim in grajenim zaledjem mestnega središča.

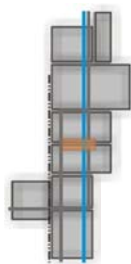
Stari grad:

Najpomembnejša znamenitost Kamnika, ki jo je mogoče postaviti ob bok vrhunskim kulturno-zgodovinskim spomenikom Evrope, sta Kamniška srednjeveška gradova. Silovit vzpon Kamnika v 12. stoletju nad obsežnim severnim predelom Ljubljane je povezan predvsem z dinastično politiko močne bavarske plemiške družine andeških grofov. Nikdar prej in ne kasneje Kamnik ni imel tako močne vloge pri soustvarjanju evropske zgodovine. Od tod izvira tudi izjemen pomen obeh kamniških gradov tako za Slovensko kot za Evropsko zgodovino. Stari grad mora v naslednjem obdobju postati ena ključnih prepoznavnih točk mesta Kamnik, širše regije in Slovenije. Na Starem gradu je predvidena postavitve centralnega evropskega muzeja Andeške rodbine ter njihove

dobe in križarskih vojn. V okviru turistične ponudbe na področju okrog stare domačije in gospodarskega poslojja je predvidena izgradnja novih apartmajev. Kot dodatna ponudba turističnega centra se predvideva prikaz sokolarjenja in vrt divjadi ter organizacija različnih prireditev (organizacija viteških iger, lokostrelskih tekmovanj, izvedba viteškega turnirja, povezava s srednjeveškimi dnevi, ki potekajo v starem mestnem jedru Kamnika, organizacija letnih srednjeveških piknikov, srednjeveške poroke, ipd.). Poleg povezave z avtobusom je nujna tudi ponovna vzpostavitev peš povezave med mestom in Starim gradom, ki predstavlja eno od ključnih prečnih povezav mesta z levim bregom Bistrice. Sedežnica ali vzpenjača, ki bo potekala po severnem pobočju, bo kompleks Starega gradu povezala z dolino in bo obenem obiskovalcem predstavljala enega od možnih dostopov na Stari grad.

Novi trg:

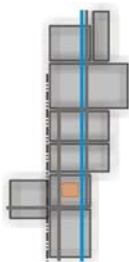
Območje osrednjih družbenih dejavnosti neposredno ob jedru mesta naj ohranja svojo vsebino ter se s postopno prenovo bolje vključi k staremu mestnemu jedru. Na območju družbenih dejavnosti na vzhodni strani vzhodne obvoznice spodbujamo krepitev obstoječih dejavnosti, predvsem izgradnjo osrednjega otroškega vrtca. Za potrebe celotnega naselja se na Novem trgu, kjer so pomembne javne ustanove (otroški vrtec, zdravstveni dom, srednja šola, invalidni dom, srednješolski športni center, ostale centralne dejavnosti) načrtuje osrednji trg kot središče združevanja. Na tem območju je potrebno v okviru celovite programske zasnove za razvoj dejavnosti na Starem gradu preveriti tudi možnosti parkiranja, avtobusno povezavo med Novim trgom in Starim gradom ter umestitve informacijske točke s prodajo kart za dejavnosti na Starem gradu.

Perovo-Zaprice:

Območje se programsko opredeli kot upravno-administrativno središče. Nanj se navezujeta nakupovalno središče in gasilski dom. Koncentracija centralnih dejavnosti je smiselna v neposredni bližini presečišča Ljubljanske ceste in predvidene vpadnice. V zaledju vzdolž Ljubljanske ceste so bolj smiselne kombinacije s stanovanjskimi in parkovnimi programi. Na bodočem križišču Ljubljanske ceste in nove vpadnice z obvoznice se med Alprenom, Trivalom in Svitom locira center Bakovnik, ki se navezuje na obstoječe centralne dejavnosti (banka, pošta, šola). Programsko je namenjen dopolnitvi obstoječih dejavnosti in manjkajočim programom gravitacijskega območja. Prednost imajo programi družbenih dejavnosti in socialne infrastrukture. Smiselno naj se

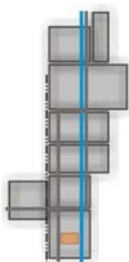
pospešuje dostop do mestnega središča, saj je sedaj omejen na samo dve zelo ozki gori.

Duplica:



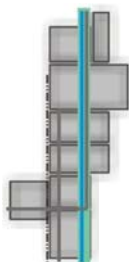
Južno središče Duplice predstavlja tudi južni vstop v mesto. Jedro centra se oblikuje na območju južnega dela kompleksa Stola. Osnovni predviden program je obrtno-poslovna cona in nakupovalno središče. Nakupovalno središče se na tem mestu ne širi, saj so poslovno-trgovske cone predvidene bolj severno ob Ljubljanski cesti bližje centru mesta. Ob vzhodni obvoznici se območje nameni poslovni dejavnosti v obliki tehnološkega parka. Obrtno-poslovna cona in tehnološki park sta medsebojno funkcionalno povezana z mostom čez Kamniško Bistrico. Na oba centra je navezано območje športnih površin (ob reki Kamniški Bistrici južno od obvoznice v Šmarci).

Šmarca:



Območje je prvotno namenjeno stanovanjski dejavnosti. Ob jedru, kjer so osnovne centralne dejavnosti (trgovina, vrtec, pošta, sedež KS, ...) je locirano območje poslovne dejavnosti (Menina), katere razvoj se omeji in se jo dolgoročno usmeri v gospodarsko cono na zahodu mesta (Korenova). Na vzhodni strani poselitvenega območja je še veliko neizkoriščeno območje stavbnih zemljišč, ki se nameni za nadaljevanje stanovanjske dejavnosti skupaj s spremljajočimi oskrbnimi in storitvenimi dejavnostmi in zelenimi površinami ob reki Kamniški Bistrici.

Reka Kamniška Bistrica:



Zeleni koridor ob reki Kamniški Bistrici nudi možnosti za ureditev obvodne rekreativne cone ter novih prečnih povezav med urbani območji na vzhodnem in zahodnem bregu reke oziroma med Kamnikom in okoliškimi naselji (Šmarca, Nožice, Volčji Potok, Duplica, Mekinje, Nevlje, Stranje, Godič); z vzdolžnimi povezovalnimi potmi omogoča dobro povezanost vseh centrov med seboj ter ustvarja kvalitetno os zelenega sistema v mestu Kamnik.

I.6.4 Usmeritve za razvoj dejavnosti v mestu Kamnik

Stanovanja

1. Kakovost bivanja na območju mesta je zadovoljiva, vendar pa je zaradi dokaj neustrezne opreme z javnimi površinami (skupni prostori sosesk v veliki meri predstavljajo parkirišča, pomanjkljive so ostale skupne površine, igrišča, parki, ipd.) ter zaradi pomanjkljive komunalne in prometne infrastrukture (predvsem pomanjkanje parkirnih površin ob starem mestnem jedru ter v starejših soseskah), potrebno doseganje boljše ekonomičnosti in racionalnosti v izrabi mestnih zemljišč. Pri načrtovanju prestrukturiranja obstoječih in novih stanovanjskih naselij se zagotovijo primerne odprte javne skupne površine za igro in prosti čas. Javne površine naj bodo povezane v mrežo, ki naj uporabnikom omogoča dostop do centralne zelene cone mesta (zeleni koridor Kamniške Bistrice) kot tudi do centralnih urbanih javnih površin (Ljubljanska cesta z iztekom v staro mestno jedro).
2. Omogočiti je potrebno različne oblike stanovanjskih površin z različnimi gostotami. Zaradi varčevanja z energijo, prostorom in materialnimi sredstvi bo potrebno pozornost nameniti racionalizaciji individualne gradnje, kar se nanaša na prednostno rabo površin, kjer je mogoče ob razmeroma nizkih stroških zagotavljati komunalno opremljenost. Pestrost v stanovanjski ponudbi mora omogočati, da bodo potrebe različnih slojev družbe uresničljive in pravične, pri čemer je potrebno zagotavljati višji standard bivanja, kot ga nudi velika večina sedanjih stanovanj (večja kvadratura stanovanj, več bivalnih prostorov ipd.).

3. Stanovanjska dejavnost v mestu se primarno usmerja na proste površine znotraj mesta ter v prestrukturirana območja posameznih proizvodnih dejavnost. Novih večjih širitvev stanovanjskih površin se v okviru mesta ne načrtuje, manjši posegi pa se namenijo višje kvaliteten stanovanjem.
4. Pri zagotavljanju ustreznih prostorskih razmer za stanovanjsko gradnjo in širitve obstoječih stanovanjskih območij v mestu je potrebno izhajati iz naslednjih izhodišč za razmeščanje:
 - zagotavljati je potrebno več organizirane skupinske gradnje in prostorsko bolj racionalne tipe gradnje (gostejša pozidava, vrstna gradnja, vila bloki oz. večstanovanjske hiše, bloki, ipd.);
 - zagotoviti je potrebno tudi površine za raznovrstno gradnjo v skladu z ekonomiko lokacije;
 - zagotavljati je potrebno višji bivalni standard, kar na mikro nivoju predstavlja predvsem zagotavljanje ustrezne količine skupnih odprtih urbanih in zelenih površin v soseskah;
 - za povečanje kakovosti bivanja je potrebno stanovanjsko gradnjo v naseljih locirati ločeno od industrijskih območij in v bližini pomembnejših družbenih funkcij (dnevne migracije – OŠ, vrtci, igrišča, parki, ipd.);
5. Organizirana stanovanjska gradnja se dolgoročno načrtuje v območju Utoka, Alprema in vzhodno od Ljubljanske ceste južno od Mercatorja in severno med Mercatorjem in obstoječo stanovanjsko poslovno pozidavo. Na južnem območju prestrukturiranega območja tovarn Eta in Svilanit se predvidi manj intenzivna gradnja (vila bloki in vrstne hiše), ki proti Bistrici prehajajo v zeleno območje. Ostala območja znotraj mesta so namenjena individualni prostostoječi ali vrstni zazidavi. Pri načrtovanju pozidav večjih gostot je nujno zagotavljanje zadostnih zelenih in drugih odprtih javnih površin ter sprotno načrtovanje potrebne družbene infrastrukture in spremljajočih centralnih dejavnosti. Vse načrtovane večstanovanjske gradnje se praviloma načrtujejo z občinskimi podrobnimi prostorskimi načrti na podlagi natečajev ali variantnih rešitev.
6. Zaradi uveljavitve starega mestnega jedra kot središča mesta Kamnik naj se na območju ob starem mestnem jedru gradijo elitnejša stanovanja višjega bivalnega standarda.
7. Potencial za stanovanjska območja predstavljajo neizkoriščene površine in površine v prestrukturiranju znotraj urbanega prostora, predvsem v naslednjih območjih:
 - v Mekinjah severno od nogometnega igrišča (vendar ne v okolici samostana), kot zgostitev obstoječe pozidave;
 - med Ljubljansko cesto in proizvodnimi območji od Svilanita do Trivala, na območju neizkoriščenih in neperspektivnih delov obstoječih industrijskih kompleksov;
 - na Novem trgu kot zgostitev in ureditev obstoječe pozidave s celovito urbanistično rešitvijo s formiranjem trga, zagotavljanjem razvoja družbenih in oskrbnih dejavnosti in potrebnih parkirnih površin za te funkcije in razvoj turističnih programov na Starem gradu;
 - v Šmarci proti reki Kamniški Bistrici, na območju do sedaj neizkoriščenega plansko predvidenega proizvodnega kompleksa.
8. Utrjuje in prenavlja se obstoječi stanovanjski fond. Pri obstoječem večstanovanjskem fondu (blokavska naselja) se spodbuja celovita prenova, ki zajema energetska, gradbeno-statično, urbanistično in arhitekturno-oblikovno ter po potrebi programsko prenovu. V teh primerih se dopušča tudi posege v zasnovo in oblikovanje objektov, če se na ta način učinkoviteje sanirajo starejše strukture večstanovanjskih objektov ali kompleksov. Prenove večstanovanjskih objektov se praviloma načrtuje z občinskimi podrobnimi prostorskimi načrti na podlagi natečajev ali variantnih rešitev.

Gospodarske dejavnosti

1. V območju mesta se začasno ohranja aktivna proizvodna območja (KIK, Schlenk, Zarja, Kemostik, Eta, Svilanit, Titan, Svit, Spodnji Alprem, Trival, Stol, spodnji KIK, Menina, Fructal, Jata). Razvojne možnosti za razvoj proizvodnih dejavnosti na območju smodnišnice (KIK, Schlenk) se v največji meri omejujejo. Namenska raba v tem območju se nameni za centralne dejavnosti (športno rekreativni center in turistična cona). Prav tako se omejujejo razvojne možnosti na območjih Eta in Svilanit ter Zarja in Kemostik, ter strateško načrtuje selitev teh dejavnosti iz mesta. Ostala proizvodna območja Titan, Svit, Spodnji Alprem, Trival, Stol, spodnji KIK, Menina, Fructal in Jata ostajajo začasno na obstoječih lokacijah. Morebitni razvoj

dejavnosti na teh lokacijah se načrtuje v obsegu, ki ga dopuščajo okoljski standardi z občinskimi podrobnimi prostorskimi načrti. V fazi podrobnega prostorskega načrtovanja na teh lokacijah se preverijo tudi potencialne možnosti za preselitev dejavnosti na območje proizvodne cone na Korenovi cesti ali na druga proizvodna območja izven mesta Kamnik.

2. Proizvodno dejavnost se prostorsko zgosti območje pa poveča na območju proizvodne cone na Korenovi cesti, ki je tudi fizično ločena od ostale strukture mesta. Dolgoročno se vso industrijo, vključno z že obstoječo, usmerja v to območje.
3. Prioritetno se prestrukturirajo za razvoj mesta ključna območja, to so sedanja območja proizvodnje v neposredni bližini starega mestnega jedra (Eta, Svilanit, smodnišnica).

Storitvene, oskrbne dejavnosti in družbene dejavnosti

1. Glede na doseženo stopnjo razvoja in načrtovano splošno rast v prihodnjem obdobju je potrebno, tudi skladno z načeli trajnostnega razvoja, večino nove poselitve in stanovanj načrtovati v bližini ali na primerni oddaljenosti od programov družbene infrastrukture. Tu so mišljene predvsem varstvene in izobraževalne ustanove, pa tudi zdravstvene in socialne storitve.
2. Na teh območjih se zagotovijo boljša komunalna opremljenost ter prenove posameznih območij. Pri načrtovanju in prenavljanju območij družbenih dejavnosti so upoštevane funkcionalne povezave s preostalimi obstoječimi in predvidenimi programi ter smotrna in varna ureditev prometa. Pomembne so tudi navezave predvsem peš in kolesarske, do novih območij stanovanjske gradnje.
3. Ob upoštevanju kriterijev za razporeditev centralnih dejavnosti, bodo te razporejene:
 - V južnem delu starega mestnega jedra Kamnika; med Šutno in Novim trgom so locirane osnovne šole, telovadnica, športna dvorana, mestna knjižnica in druge javne dejavnosti. Na vzhodnem delu mesta (Novi trg) so srednješolski zavod, zavod za usposabljanje invalidne mladine, zdravstveni dom, vrtec in druge centralne in oskrbne dejavnosti. Vse našete dejavnosti je potrebno ustrezno urbanistično urediti in povezati s starim mestnim jedrom, predvsem z ureditvijo peš in kolesarskih poti, z javnim prometom in z izvedbo dveh večjih parkirišč s sistemom »parkiraj-pelji« ob Šolski ulici in centralnim parkiriščem Novega trga in Starega gradu na vzhodni strani Kamniške Bistrice. Zaradi utesnjenosti šolskega kompleksa se predvideva razširitev šolske cone na področje današnje tovarne Eta (njen severni del), koder se upošteva tudi rezervat za otroški vrtec. Območje Novega trga se preko Perovega naveže tudi na obvoznico umeščeno cono s trgovskimi in storitvenimi dejavnostmi.
 - Proti jugu so dejavnosti zgoščene ob Ljubljanski in Steletovi cesti, kjer se javne funkcije prepletajo z večstanovanjskimi soseskami;
 - Ob novih četrtih jedrih je potrebno krepiti obstoječe oskrbne, storitvene in družbene dejavnosti ter dodajati nove.
 - Obstoječi zdravstveni dom ima glede na obstoječi obseg zdravstvenega programa dovolj možnosti širitve (možna je izgradnja dveh novih stranskih krakov). Za morebitne zahtevnejše zdravstvene in ostale programe (npr. bolnišnico in urgenco, policija in gasilski dom), se za to dejavnost predvidi lokacijo severno od tehnološkega parka (pri križišču obvoznice s povezovalko), ki je hitro prometno dostopna in povezana z vsemi predeli Kamnika.
 - Kulturne dejavnosti se poleg ostalih območij razvijajo na severnem delu mestnega središča (Dom Kulture Kamnik, ter dolgoročno tudi na območju Smodnišnice ter degradiranega območja ob železniški postaji Kamnik Graben.

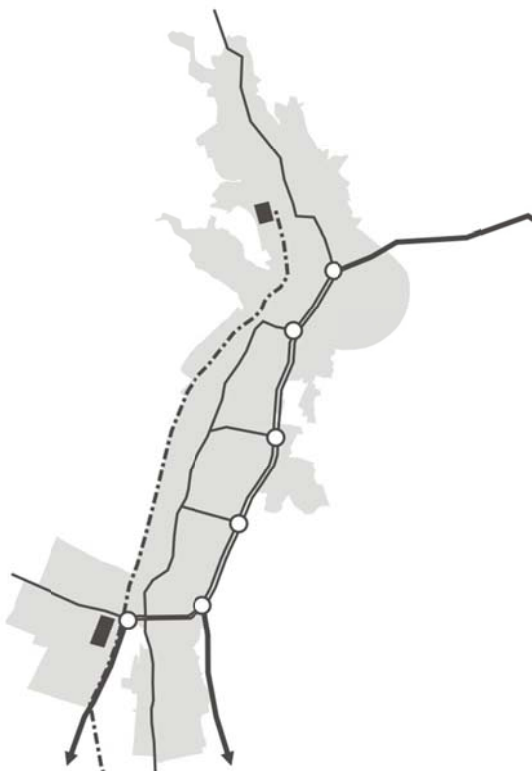
I.7 Koncept prometnega omrežja in javnega potniškega prometa

I.7.1 Zasnova prometnega sistema

Ključne prometne ureditve, ki vplivajo na izboljšanje pretočnosti tranzitnega prometa in izboljšujejo stanje mestnega prometa v Kamniku, so naslednje:

- Dograditev štiripasovne vzhodne obvoznice, ki bo povečala pretočnost tranzitnega in lokalnega prometa ob mestu Kamnik.

- Prometna preveritev uvedbe enosmernega prometa znotraj starega mestnega jedra Kamnika, ki poteka od Maistrovega mostu preko trga Prijateljstva in po Tomšičevi ulici na Glavni trg, od tam pa po Maistrovi ulici ponovno do Maistrovega mostu.
- Izgradnja prečne povezave Kovinarska, ki je že sprejeta v prostorskih aktih. Njen osnovni namen je prevzeti izvorno-ciljni promet vplivnih območij Perovo in Bakovnik, s tem pa razbremeniti danes močno preobremenjeni križišči Šolske ulice in Ljubljanske ceste z obvoznico. Povezovalka poteka mimo najgosteje poseljenega predela Kamnik, kjer je predvidenih največ centralnih dejavnosti, zato prevzame vlogo glavne prečne povezave v mestu.
- Izgradnja interne povezovalne ceste z novim mostom preko Kamniške Bistrice, ki povezuje predel med obvoznico z načrtovanim tehnološkim parkom s trgovsko-poslovno cono na Duplici.
- Prenova območja ob poslovni coni Korenova za navezavo proizvodnega območja in terminala parkiraj-pelji na regionalno cesto Duplica-Mengeš in glavno cesto Želodnik-Mengeš-Vodice in posledično na avtocestni sistem.
- Rekonstrukcija cestne povezave Kamnik – Komenda (Tunjiška cesta) na odseku ob meji občin (780 metrov v kamniški občini in 1.660 metrov v komendski občini), ki predstavlja predvsem lokalno cestno povezavo in obvozno cesto v primeru nepričakovanih zapor.
- Ponovna izgradnja mostu v podaljšku danes slepe Polčeve poti. Most, ki je na tej lokaciji stal več kot stoletje, je v začetku 80-ih let porušila povodenj. Novi most bo ob ureditvi športno rekreativne in turistične cone in porušitvi betonskega zidu nekdanje smodnišnice predstavljal ključno vez med novim predelom mesta Kamnik z Mekinjami.
- V podaljšku Tomšičeve ulice se zgradi nov most, ki bo prevzel pomembno frekventno povezavo med cono varovanih in oskrbovanih stanovanj ter historičnim delom mesta.
- pri Nunskih hlevih se načrtuje izvedba peš povezave med starim mestnim jedrom in Starim gradom, ki se preko vzhodne obvoznice naveže direktno na glavno peš pot proti Staremu gradu. Most je sestavni del prečne osi Mili vrh, Žale, Mali grad, Stari grad.
- Šolska cesta je in bo tudi v prihodnje prometno najbolj obremenjen odsek mesta Kamnik zato se je potrebno v čim večji meri izogibati konfliktnim situacijam, ki bi poslabševale prometno obremenitev. Predvideva se razbremenilna rekonstrukcija Šolske ceste.



Slika 9: Zasnova prometnega sistema

I.7.2 Javni potniški promet

Ključen dejavnik v razvoju mesta je hitra primestna železnica, ki naj postane nosilka potniškega prometa med Kamnikom, Domžalami, Črnučami in Ljubljano.

Območje mesta Kamnik se razteza po dolžini na več kot 5 km, zato je smiselna uvedba javnega mestnega avtobusnega potniškega prometa. Glede na izrazito podolžno in ozko urbanistično zasnovano mesto se zasnuje sistem krožnih enosmernih linij mestnega potniškega prometa. Sistem krožnih avtobusnih linij mestnega prometa mora povezovati med seboj vse mestne četrti, hkrati pa zagotavljati tudi povezavo različnih prometnih sistemov. Ob postaji železnice, ki je umeščena na jug območja smodnišnice (za Kulturni dom), se vzpostavi centralni potniški terminal, kjer bodo povezane vse oblike prometa (vlak, primestni in mestni avtobusi, taxi, taxibus, izposoja koles, »rent a car«, turistični avtobus). V sklopu terminala je predvidena tudi kolesarnica in večje parkirišče, predvsem za potrebe terminala in dejavnosti na območju smodnišnice.

Preveri se smiselno uporabo enotne mestne vozovnice (BUS+VLAK) saj je mesto Kamnik po vzdolžni smeri že močno preprejeno z javnimi potniškimi linijami, in bi se lahko le te uporabile tudi v sistemu javnega mestnega prometa.

I.7.3 Kolesarsko omrežje in omrežje peš poti

V mrežo kolesarskih in peš poti naj se vključijo vse urejene kolesarske in peš poti, kakor tudi vse ceste, po katerih se odvija močnejša intenziteta peš in kolesarskega prometa v posamezne smeri izven mesta oziroma med posameznimi deli urbane strukture. Velik del peš in kolesarskega prometa se odvija po lokalnih cestah znotraj naselij, zato je nekatere ceste primerno rezervirati za rekreativno vrsto prometa, omejiti hitrosti in intenziteto prometa na določenih cestah, še posebej ob dejstvu, da bodo določeno razbremenitev predstavljale tudi predvidene nove vpadnice z vzhodnega na zahodni breg reke Kamniške Bistrice.

Obstoječe kolesarske poti v mestu se večinoma odvijajo ob prometni obvoznici in ponekod znotraj Kamnika, kar je neprimerno.

Območje varne peš cone je vzpostavljeno na območju Šutne. Od Samčevega predora do Maistrove hiše s pripadajočim trgom pred Šutensko cerkvijo znaša razdalja neprometne cone 220 metrov, lokalno pa so zaprte še tržna površina na Glavnem trgu, tržna površina na Trgu Svobode in tržna površina na Trgu Talcev, ki nimata varne peš povezave s Šutensko peš cono, Šlakarjeva pot na Žale ter deli Kršmančevega parka. Peš oz. sprehajalne poti so še na območju, Zapric, Starega gradu, Perovega, Mekinj in Nevelj.

V Kamniku je predvsem v južnem predelu, kjer se oblikujejo nova jedra mešanih dejavnosti (trgovsko-stanovanjska gradnja), potrebno omejiti nadaljnje zgoščevanje motornega prometa in ob obstoječih in novih prometnicah zagotoviti varne prehode med območji. Potrebne so celostne ureditve območij, kjer pomembnejše peš in kolesarske poti prečkajo ceste z gostejšim motornim prometom ali pa kolesarji, pešci in vozniki avtomobilov uporabljajo isti prometni koridor. Nezadovoljivo je poskrbljeno za nadgrajevanje mreže poti z dodatnim programom. Glede na naravne in kulturne kvalitete v širšem prostoru mesta oziroma nasploh v občini, močno primanjkuje tematsko obarvanih rekreativnih tras z možnostjo počitka, dostopa k vodi ali sprostivne ob igri. Vezano na mrežo peš in kolesarskih poti se umeščajo trim steze, učne poti, poligoni za jahanje itd. Kolikor je mogoče, naj peš in kolesarske rekreativne povezave sledijo obstoječemu zelenemu sistemu mesta in preusmerijo promet z določenih preobremenjenih in manj varnih povezav.

Vzpostavi se peš in kolesarske povezave med javnimi površinami mesta, njegovim obvodnim prostorom ter širšim rekreativnim zaledjem. Kamnik predstavlja izhodišče za rekreacijo v zaledju, ki bo z nadaljnjo urbanizacijo in večjim številom prebivalstva vse bolj razširjena, zato je nujno treba poskrbeti za celostne ureditve območij, kjer pomembnejše peš in kolesarske trase prečkajo prometnice ali tečejo vzporedno z njimi.

Glavna kolesarska pot, ki bo povezovala Kamnik z Domžalami, bo potekala ob reki Kamniški Bistrici. Skupaj z občinami Domžale, Trzin in Ljubljana se preveri možnost vzpostavitve daljinske kolesarske poti od Kamnika do Ljubljane ob trasi železnice. Pomembna kolesarska povezava bo potekala po Tuhinjski dolini od Kamnika do Motnika. Pomembna je tudi boljša ureditev kolesarskega prometa od Kamnika do Kamniške Bistrice. Kolesarske poti predstavljajo poleg infrastrukturne predvsem programske vez, saj se bo nanje navezovala turistična ponudba, ter prikazi kulturne dediščine in

naravnih vrednot občine. Zaradi pestrosti programa se poti združujejo v starem mestnem jedru in na levem bregu Bistrice, kjer poteka obstoječa kolesarska steza ob obvoznici.

Zaradi uvedbe enosmernih cest znotraj starega mestnega jedra (Tomšičeva, severni del Glavnega trga in Maistrova) se močno razširijo pločniki ob stavbah. Mesto s tem pridobi veliko zunanjih površin (cca 2500 m²), namenjenih meščanom in lokalom, ki se lahko odpirajo navzven.

I.7.4 Mirujoči promet

Posebej pereč je problem mirujočega prometa v starem mestnem jedru, njegovi neposredni bližini in ob starejših večstanovanjskih objektih. Po obodu starega mestnega jedra je potrebno zagotoviti parkirna mesta s sistemom parkiranja »parkiraj - pelji« in sicer na jugu ob Šolski ulici oziroma na postaji pod Zapricami in na severu ob Kulturnem domu, ter dodatna parkirna mesta v 'parkirnih žepih', delno kot kritje primanjkljaja obstoječih parkirnih mest v neprometnem delu starega mestnega jedra in delno kot dodatne kapacitete za parkiranje obiskovalcev starega mestnega jedra.

Potrebna je sistemizacija ureditve mirujočega prometa znotraj starega mestnega jedra in njegovega obrobja. Parkirne površine se razdelijo na štiri cone:

- CONA A: Parkirišča se nahajajo v strogem središču mesta, njihova oddaljenost od ključnih točk v centru znaša približno 100 m. Območje lahko razdelimo v dve coni:
 - Glavni trg s širšim območjem (Trg talcev, frančiškanski samostan, Trg prijateljstva, Nunski hlevi,...), kjer je možno načrtovati do 300 parkirnih mest.
 - Šutna s širšim območjem (Žalski hrib, ulica J. Močnika, Kolodvorska, Parmova, južni del Usnjarske,...), kjer je možno načrtovati do 200 parkirnih mest.
- CONA B: Sem spadajo centralna parkirišča na Grabnu ter ob Medvedovi ulici. Na tem območju je možno načrtovati do 200 parkirnih mest.
- CONA C: Parkirišča, ki so organizirana kot »parkiraj in pelji« sistem, se nahajajo v neposredni bližini postajališč mestnega in primestnega prometa. Sem spadajo novo parkirišče pri Kulturnem domu, za parkiranje pa se uporabi tudi parkirišča ob športni dvorani pri Šolski ulici. in parkirišče med športno halo in Bistrico (50 PP). Na tem območju je možno skupno načrtovati do 200 parkirnih mest.
- CONA D: To so parkirišča, za katere zaradi dejavnosti, katerim služijo, velja poseben režim. Sem spadajo parkirišča v Mekinjah ob kegljišču, na Žalah, pri zdravstvenem domu, na Novem trgu, pod Zapricami ter parkirišče, namenjeno Staremu gradu. Skupno je mogoče v coni D načrtovati do 500 parkirnih mest.

Potrebna je dograditev parkirnih kapacitet ob obstoječih večstanovanjskih in javnih objektih, kar se zagotovi kot dodatne zahteve ob načrtovanih novogradnjah ter ob spremembah namembnosti obstoječih objektov. V največji možni meri se zagotavlja nova parkirna mesta v podzemnih parkirnih hišah.

V mestu Kamnik, soseskah in lokalnih središčih je potrebno zgraditi ustrezno število parkirnih mest v okviru javnih površin in v soseskah, kar se zagotavlja z nivojskimi ureditvami in tudi s parkirnimi hišami. Gradnja novih javnih in drugih objektov se pogojuje z ustreznim številom parkirnih mest za zaposlene in obiskovalce.

Urejene parkovne površine in zelenice se v strnjem mestnem prostoru se namenjajo za parkiranje.

I.8 Koncept urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja

I.8.1 Struktura mesta

Predlog strukture in gostote pozidave v območju UZ sestavlja pet značilnih struktur pozidave:

- tradicionalna struktura v zgodovinskem mestnem jedru in njegovih podaljških ob zgodovinskih smereh,
- struktura majhnega merila - pretežno stanovanjska enodružinska gradnja s pomožnimi objekti ter deloma še posamezne ohranjene kmetije oz. sklopi ruralne poselitve,
- strukture srednjega merila - objekti javnega značaja, poslovni, trgovski in družbeni objekti ipd. v kombinaciji z večstanovanjskimi objekti,

- struktura velikega merila, ki jo predvsem sestavljajo proizvodni in industrijski kompleksi,
- posamična struktura ter posamezne zgodovinske in prostorske dominante.

I.8.2 Tradicionalna struktura

Tradicionalna struktura zgodovinskega mestnega jedra in njegovih podaljškov je najkakovostnejša struktura mesta. Zato naj se ohranja in prenavlja ter dopolnjuje skladno z načeli varstva in razvoja kulturne dediščine, vendar tudi v skladu z razvojnimi zahtevami sodobnega časa. V mestno jedro je potrebno, tako kot v podobna mestna jedra, ki so jih v razvojnem smislu prehiteli izven-mestna jedra trgovskih in poslovnih dejavnosti, vnašati pestrejše dejavnosti, ki bodo v jedro privabile obiskovalce, pa tudi nove prebivalce.

Struktura je kakovostna, vendar razmeroma slabo vzdrževana, potrebne so funkcionalne preнове objektov in zunanjih površin, s poudarkom na javnih in javnosti dostopnih površinah in objektih. Na območju starega mestnega jedra je potrebno ohranjati javne in oskrbne dejavnosti v pritličjih objektov ali celotnih objektih. Hkrati je potrebno zadržati stanovanjsko rabo v zgornjih nadstropjih, s čimer se zagotavlja življenje na območju starega mestnega jedra. Posebej je pomembno oblikovanje fasad (predvsem uličnih delov) in streh objektov s čimer se ohranja celostno podobo historičnega mesta.

Urediti je potrebno omrežje trgov in poti, tu so še posebej pomembne poti za pešce (tudi gibalno ovirane) in kolesarje, ter ustrezno število novih parkirnih površin. Ohranja naj se sedanja srednja gostota pozidave in prebivalcev.

I.8.3 Struktura drobnega merila

Strukturo drobnega merila sestavljajo pretežno enodružinski stanovanjski objekti. Ta struktura je razporejena povsod po območju mesta. Struktura je nastala v obliki lokacijskih načrtov deloma pa tudi nenačrtovano. Ohranja naj se sedanja nizka gostota pozidave in prebivalcev.

Pri načrtovanju novih sosesk in novih gradenj naj se med strukturo drobnega merila načrtuje tudi srednja gostota (vrstne hiše, hiše v nizu).

Potrebne so preнове in programske obogatitve zunanjih površin območij drobne strukture, s poudarkom na javnih in javnosti dostopnih površinah in objektih. Pri obstoječih in novih območjih drobne strukture je potrebno zagotavljati javnosti dostopne zelene cezure od pozidave proti zelenemu mestnemu zaledju, obstoječe javne površine pa je potrebno opremljati z drevoredi, kolesarskimi stezami, varnimi peš potmi ipd.

Nove površine se načrtujejo z OPPN.

I.8.4 Struktura srednjega merila

Strukturo srednjega merila sestavljajo pretežno večstanovanjski objekti in posamezna območja javnih dejavnosti (poslovni objekti, trgovine ipd.). Struktura je bila v večji meri načrtovana z lokacijskimi načrti. Struktura je zadovoljivo načrtovana z ustreznim deležem javnih in javnosti dostopnih površin, vendar nekatere nove površine strukture srednjega merila zmanjšujejo delež javnih površin, kar je potrebno spremeniti. Struktura novih trgovskih centrov pa se nekoliko slabše prilagaja pomenu mesta v regiji in pomembnosti vstopnih točk v mesto, zato je v prihodnje potrebno načrtovati prenovo predvsem z vidika umeščanja mestotvornih ambientov (drevoredi, ustrezni cestni profili, reprezentativni objekti na vstopnih točkah v mesto).

Pri načrtovanju novih sosesk in novih gradenj na večjih zazidalnih območjih mesta in območjih preнове industrijsko degradiranih območij, naj se načrtujejo tudi stanovanjski bloki, vila bloki oz. večstanovanjske hiše. V primerih, ko se le te približajo staremu mestnemu jedru, naj se načrtujejo objekti z višjim bivalnim standardom.

I.8.5 Struktura velikega merila

Strukturo velikega merila sestavljajo pretežno obrtni, poslovni in industrijski kompleksi. Gre za velike strukture, deloma zaprte v svoja območja, ki komunicirajo z mestom le na vstopnih točkah. Problemi te strukture znotraj mesta se pokažejo na vstopnih in robnih območjih. Večje območje velikega merila se nahajajo v osrednjih območjih mesta. Takšna umestitev je posledica preteklega razvoja mesta, ki je Kamnik usmerjala v razvoj industrije, stanovanjska gradnja pa se je skozi čas širila okrog industrijskih površin, ki so bila v preteklosti na robovih mesta.

Ker industrijska območja vizualno in programsko motijo ostale dejavnosti v mestu, je potrebno v prihodnosti razmišljati o selitvi teh dejavnosti na rob mesta v za to oblikovane površine. Trenutno je nujno saniranje mejnih, robnih območij industrijskih površin, predvsem tistih, ki mejijo na mestne ceste in stanovanjske sosele. Tu je potrebno zagotoviti oblikovno in programsko sanacijo; postavitev drevoredov in oblikovanje vmesnih cezur z zasaditvijo, kakovostno oblikovanje urbane opreme prostora, oblikovanje mestotvornih potez vzdolž pomembnih cest s postavitvijo novih ali prestrukturiranjem in obnovo obstoječih struktur, skratka pomestenje fasad industrijskih con.

I.8.6 Struktura območij objektov z javnimi funkcijami

Posamezni sklopi objektov oziroma posamezni objekti z javnimi funkcijami, ki so v prostor umeščeni kvalitetno z ustreznimi odmiki od ostale strukture, predstavljajo svoje zaključeno območje. To so predvsem objekti šol, vrtcev, zdravstvenih objektov in upravnih stavb, ki morajo biti umeščeni v stanovanjska območja tako, da imajo ustrezno zeleno cezuro do ostale strukture.

I.8.7 Posamična struktura-prostorske dominante

Posamično strukturo predstavljajo dominante v prostoru mesta. To so Stari grad in Mali grad, cerkev sv. Jožefa na Žalah, Cerkev Marije Brezmadežne na Šutni, Frančiškanski samostan, »Trutzturn«, samostan Mekinje in grad Zaprice. Prostorske dominante se ohranjajo, nove prostorske ureditve ob teh dominantah pa so jim podrejene ter jih s primernim urejanjem še poudarijo.

I.9 Koncept zelenega sistema naselja



Slika 10: Zasnova zelenega sistema

I.9.1 Prostorske možnosti za razvoj javnih površin

Na območju mesta Kamnik je predlagana zasnova zelenega sistema, ki izhaja iz medsebojne povezanosti zelenih površin, njihovih namembnosti, ohranitve obstoječih struktur v zelenem sistemu

ter ohranitve in kultiviranja glavnih krajinskih motivov naselja in povezovanju vseh krajinskih motivov v dosledno izoblikovan sistem zelenih površin naselja. Pri tem so upoštevani ekološki, morfološki in socialni vidik zelenega sistema ter že ugotovljeni problemi pomanjkanja posameznih delov zelenega sistema.

Prednost mesta Kamnik in njegovega hribovitega zaledja so številne možnosti za umirjeno ali aktivno preživljanje prostega časa v neokrnjeni naravi (pohodništvo, kolesarjenje, sprehajanje, pikniki, kulturni ogledi, izleti, smučanje, ipd.). Med ključnimi potenciali izstopajo naravne vrednote in kvalitete visoko ohranjenega predalpskega in alpskega sveta v neposredni bližini mesta in okoliških naselij.

Med zelenimi površinami, namenjenimi za zmerno rekreacijo v mestu oziroma njegovi neposredni bližini, izstopajo območja Zapric, Žal v navezavi s Tunjicami, Starega gradu in Perovega, porečje Kamniške Bistrice in Nevljice. Turistična razgledna območja, ključna za vključevanje v zeleni sistem in turistično ponudbo mesta, so Mali grad, Stari grad, Grad Zaprice z muzejem na prostem, Kršmančev park s skulpturo mamuta, v širši okolici pa gričevnato območje zgornjega toka Kamniške Bistrice, Palovče in park Arboretum v Volčjem Potoku.

Zeleni koridor ob reki Kamniški Bistrici predstavlja območje za ureditev obvodne rekreativne cone ter novih prečnih povezav med vzhodnim in zahodnim bregom reke oziroma med Kamnikom in okoliškimi rekreativnimi območji. V zeleni osi reke so predvidene kolesarske in peš poti ter drugi dopolnilni programi in povezave na urbani prostor.

Območja naravnih in kulturnih vrednot, vezanih na vodni oziroma gričevnati prostor v Kamniku in zaledju, so primerna za oblikovanje rekreativno – izobraževalnih programov v obliki učnih poti in drugih tematskih oblik oddiha (otroška igra, jahanje, kmečki turizem, ekološki turizem, ipd.).

I.9.2 Usmeritve za vzpostavitev zelenega sistema in oblikovanje javnih površin

Ključne usmeritve za vzpostavitev zelenega sistema in oblikovanje javnih površin mesta Kamnik in njegovega zaledja so:

- Visoko stopnjo naravne ohranjenosti in številne primere naravne in kulturne dediščine se varuje kot posebno kvaliteto mesta in osnovni potencial njegove turistično-rekreativne ponudbe;
- Pomembna je povezava mesta z neokrnjeno naravo v rekreativnih zaledjih zlasti okoli naselij Nevlje, Perovo, Volčji Potok, Šmarca, Podgorje in Tunjice.
- Podkrepi je potrebno socialne in reprezentančne funkcije obstoječih mestnih zelenih površin ter oblikovati nove površine z izrazito več-funkcionalnostjo.
- V mestu je pomembna kvalitetna osvetlitev vseh javnih površin. Zato je potrebno zagotoviti ustrezno javno razsvetljavo v starem mestnem jedru, na vseh mestotvornih ulicah in javnih trgih, igriščih ipd.
- Ustvariti je potrebno urejene parkovne površine s socialno funkcijo, ki so pomembne za posamezne soseske oziroma gosteje naseljene mestne predele, ob upoštevanju novo predvidenih stanovanjskih gradenj.
- Potrebno je vzpostaviti omrežje osrednjih parkov z ustreznim programom za vse starostne skupine prebivalcev (otroška igrišča, športna igrišča, prostori za druženje, trgi, ureditve v bližini lokalnih oskrbnih centrov ter ob institucijah, ipd.).
- Ohranjajo se vegetacijski pasovi, drevoredne poteze in podobni elementi zelenega sistema kot členitvene strukture znotraj urbanega prostora ter kot povezovalni elementi mestnega zelenja z zelenimi prvinami v zaledju.
- Vzpostavi se peš in kolesarske povezave med javnimi površinami mesta, njegovim obvodnim prostorom ter širšim rekreativnim zaledjem. Kamnik predstavlja izhodišče za rekreacijo v zaledju, ki bo z nadaljnjo urbanizacijo in večjim številom prebivalstva vse bolj razširjena, zato je nujno treba poskrbeti za celostne ureditve območij, kjer pomembnejše peš in kolesarske trase prečkajo prometnice ali tečejo vzporedno z njimi.
- Vse bolj urbanizirana območja na severu in jugu Kamnika se podkrepi s tematskimi parki, trgi in promenadami. Vzpostavi se mreža peš in kolesarskih poti z navezavo na obvodno rekreacijsko cono vzdolž reke Kamniške Bistrice in varnimi dostopi do avtobusnih in železniških postajališč. Površine, ki so sedaj še v industrijski rabi ter okoliške večinoma

naravne površine (gozdne zaplate, travniki, obvodno rastje) so potenciali za vzpostavitev zelenih povezav v prostoru in parkovnih ureditev s socialno in rekreativno funkcijo.

- Ohranja se obseg gozdnih ter drugih zelenih površin, ki se jih ustrezno naveže na nove javne programe ali pa preoblikuje z dodajanjem novih funkcij ob upoštevanju nadaljnjih posegov v prostor (nove vpadnice, nadaljnja stanovanjska gradnja, ...).
- Ohranjati je potrebno obvodne zelene površine ob reki Kamniški Bistrici, Nevljici, Tunjščici in drugih vodotokih ter posebej občutljivo ravnati s tistimi, ki so hidrološko povezane z matično strugo vodotoka in varovati retencijske površine in upoštevati vodnogospodarske ukrepe.
- Vodni in obvodni prostor naj se z ustreznimi sonaravnimi ureditvami približa meščanom in obiskovalcem. Vzdlž reke je zasnovana rekreacijska os, na katero se navezujejo tudi druge zelene površine in programi mesta. Ob vodi se vzporedno s potmi uredijo tudi prostori za druženje in sprostitve, razgledišča, dostopi k vodi in igrišča za otroke.

I.9.3 Parkovne površine

- Osrednji mestni park je park Evropa, ki se nahaja v središču mesta Kamnik. Umeščen je v staro mestno jedro, med vzpetini Žal in Malega gradu, natančneje med železniško progo, Kolodvorsko ulico ter Samostansko ulico pod Žalami. Predvidena je razširitev parkovnih površin na Šlakarjevo pot. Glavna pot do Žal se zoži na 3 m širine, tako, da se 2 m širok pas ob hribu parkovno uredi s počivališči in pomensko ter funkcionalno postane sestavni del Evropskega parka. Tudi zožena pot lahko ob posebnih priložnostih še vedno funkcionira kot enosmerna cesta.
- Keršmančev park ob mostu za pešce čez reko Kamniško Bistrico na prehodu z Žebljarske na Drnovškovo pot ima pomembno vlogo, saj povezuje Kamnik z Mekinjami, oziroma Nevljami. Kršmančev park se kot največji mestni park razširil na celoten obrečni pas vse do sotočja...
- Malograjski park predstavlja terasasti park na severnem pobočju malograjskega hriba. Park se vključno z dostopi na grad in centralno površino na zgornjem platoju pod lipami celostno uredi. V vzhodnem delu zgornjega platoja na mestu nekdanjega palacija se izvede letni avditorij za prireditve.
- Grajski park s terasastimi vrtovi na Zapricah leži jugozahodno od srednjeveškega jedra mesta, na pobočju med vrtnarijo in muzejem Zaprice. Ob tem renesančno-baročnem gradu je severno ob robu gozda travnik, na katerem je muzej na prostem s kaščami iz Tuhinjske doline. Predvideva se rekonstrukcija blago vzpenjajoče pešpoti proti Milemu vrhu in s tem podaljšanje nekdanje baročne grajske osi skozi gozd.
- Delno parkovno urejena je zelenica z drevoredom se nahaja med osnovnima šolama Frana Albrehta in Toma Brejca, kjer sta tudi avtobusni postaji, povezani s podhodom za pešce. Ureditev tega območja zahteva posebno obravnavo, ker je območje namenjeno predvsem šolskim igriščem in kot tako lahko funkcionira le kot poljaven park s posebnim režimom upravljanja.
- Nad mekinjskim nogometnim igriščem je ob cesti Prašnikarjev drevored, poleg pa travnik z nekaj drevnine. Drevored je potreben rekonstrukcije, ki naj se s svojo glavno osjo arhitekturno in oblikovno navezuje na Prašnikarjevo vilo.
- Parkovna ureditev pri Novem trgu, kjer naj se območje preoblikuje in se mu povrne okrnjeno funkcijo trga s tlakovano površino, namenjeno neoviranemu prehajanju pešcev med objekti, posedanju, druženju ter delno tudi parkiranju.
- Oblikovanje centra na območju rastočega jedra na Duplici.
- Javni park Fužine – ureditev v okolici Doma kulture.
- Parkovna ureditev ob Nevljici.

- Parkovne ureditve na Žalah se nahajajo predvsem na severnem pobočju Žal, ki se spušča proti Grabnu. Druga parkovna ureditev na južnem delu predvideva izvedbo blagega stopnišča proti Streliški ulici.
- Park na severni strani Šolske ulice. Park pri nekdanji Ideji je v funkcionalni, pomenski in oblikovni povezavi tako s parkirno cono ob šolskem kompleksu kot tudi s starim mestnim jedrom in zato predstavlja vezni člen med parkirišči in mestom.
- Z ureditvijo parkovne ureditve ob »žajspohu« (t.i. kamniške Benetke) bo zaživela tudi atraktivna Žebljarska pot, ki poteka vzdolž Mlinščice. Pot se tlakuje, primerno osvetli in s tem postane več kot le funkcionalna povezava z mestom.
- Večja parkovna ureditev ob glavni upravni stavbi (graščina) današnjega KIK-a. Vzhodno od nje se predvideva rekonstrukcija nekdanjega bajerja s čolnarno.
- Nujno je predvideti nov park v sklopu sosesk Mali grad (ZIL) in Alprem, saj nobena od sosesk v svojih idejnih rešitvah ne predvideva parkovnih ureditev.

Področje parkovnih ureditev na planoti starogradskega kompleksa, ki obsega okvirno 4 ha različnih zelenih površin, je namenjeno raznovrstnim atraktivnim programom: sokolarstvo, vrt divjadi, ekološka domačija in gospodarsko poslopje, sedežnica, poletno sankališče, pešpoti.

Navedene javne zelene in parkovne površine se v celoti ohranjajo, razen v primerih z OPPN načrtovanih objektov javnega značaja. V teh primerih se lahko obstoječe zelene površine delno preoblikujejo, ob zagotavljanju najmanj ohranjanja površine zemljišč tega namena v okviru načrtovanega OPPN.

I.9.4 Trgi

- (1) Trgi so izrazito javne površine znotraj mestne strukture, kjer je pogosto zelenih elementov zelo malo ali pa so celo povsem odsotni. Staro jedro srednjeveškega mesta Kamnik oblikuje Glavni trg s centralnimi in trgovskimi dejavnostmi, ki se na severu navezuje na Trg talcev na Grabnu pri Frančiškanskem samostanu in proti jugu na Šutno. V središču mesta so še manjši trgi. Trg svobode in Gregorčičeva ulica sta v rabi parkirišč. Poteze trga imata tudi tržnica pri obstoječi avtobusni postaji in površina na začetku Medvedove ulice v nadaljevanju Glavnega trga (pri Maistrovem spomeniku). Na vzhodnem delu mesta je Novi trg, ki pa je v smislu trga degradiran (prometa in parkirišče, neustrezno oblikovanje in tlakovanje-makadam) oziroma ima bolj funkcijo ulice.
- (2) Obstoječa in potencialna območja za razvoj trga so:
 - Glavni trg
 - Novi trg
 - Trg Svobode
 - Trg talcev
 - Gregorčičeva ulica (tržna površina na notranji strani srednjeveškega obzidja)
 - Mestna tržnica ob Maistrovi ulici
 - Šutna s trgom pred cerkvijo
 - Trg prijateljstva
 - Trg pred frančiškanskim samostanom
 - Trg pred spomenikom Rudolfa Maistra pri trgu Talcev
 - Trg za frankovo hišo (nasproti sodišča)

- Trg v sklopu integriranega potniškega terminala pod Zapricami
- Ureditev novih površin za pešce znotraj starega mestnega jedra po tem, ko se uvede sistem enosmernih ulic
- Trg na severni strani Kulturnega doma.
- Trg pri obstoječi avtobusni postaji in predvidenem novem hotelu
- Trg pred staro knjižnico ob Evropskem parku

I.9.5 Ulice z mestotvornim značajem ter rastoča jedra mešanih dejavnosti

Ulice z mestotvornim značajem so pomembne površine odprtega javnega prostora mestnih središč ali pa središč sosesk in drugih naselij. Nosilno vlogo mestotvorne ulice nosi os Ljubljanska cesta – Šutna – Glavni trg – Medvedova ulica – športno rekreativna in turistična cona. Mestotvorni programi se oblikujejo tudi na novih prečnih povezavah med Ljubljansko in Obvozno cesto (Šolska ulica, Kovinarska cesta, podaljšek Ulice Matije Blejca) na Novem trgu in ob Steletovi cesti.

I.9.6 Športno rekreativne površine

Po obsegu in ponudbi v Kamniku izstopajo naslednja območja športno rekreativnih površin:

- Šolsko-športno rekreativna cona Šutna pri OŠ Frana Albrehta in Matije Blejca, kjer so igrišča (asfaltirano igrišče za rokomet in košarko, "skate rampa", otroška igrala) in športna dvorana Kamnik (odbojka, mali nogomet, rokomet, košarka, športno plezanje, turnirji in tekmovanja);
- Športna cona Nevlje z letnim kopališčem sprejme do 1100 obiskovalcev, ob kopališču so še igrišča za odbojko, tenis igrišča in edini kamp v občini; območje naj se vključi v celostno zasnovano turističnega območja;
- Nogometni stadion Mekinje z atletsko stezo, lokostrelskim poligonom in baliniščem;
- Kompleks igrišč ob reki Kamniški Bistrici v Šmarci s teniškimi igrišči in nogometnim igriščem;
- Nogometno igrišče na vzhodu poslovne cone ob Korenovi cesti;
- Golf igrišče Volčji Potok (18 lukenj, 4 zelenice za vadbo in vadbišče);
- Športna igrišča ob Zavodu za usposabljanje invalidne mladine Kamnik in Srednješolskem centru Rudolf Maister;
- Športna igrišča ob osnovnih šolah v mestu in okoliških naseljih, kjer gre pretežno za malonogometna in košarkarska igrišča;
- Trim steza na območju gradu Zaprice, ki se smiselno poveže z degradiranim območjem nad Streliško ulico (strelišče, skakalnica).
- Manjša ali posamezna igrišča v večstanovanjskih soseskah ter v okoliških naseljih.

Mesto Kamnik nima centralnega mestnega športnega parka. Glede na raven mesta, razvojne cilje in težnje je primerno načrtovati centralni športni park z nogometnimi igrišči in atletskim stadionom, večnamensko športno dvorano, pokritim bazenom in drugimi odprtimi športnimi površinami. Primerna lokacija za umestitev centralnega športnega parka je območje smodnišnice.

Poleg osrednjih športnih površin je v mestu potrebno ohranjati in umeščati nova manjša četrta igrišča, ki bodo dopolnjevale kvaliteto bivanja v obstoječih in novih soseskah.

Območja igrišč niso vedno celostno urejena, pogosto so urejene le igralne površine, spremljajoče površine (npr. parkirišča, zelene površine na ožjem območju igrišč ali v navezavi na okolico), pa so pomanjkljivo urejene, zato je potrebna prenova in stalno vzdrževanje navedenih in novih območij športno-rekreativnih površin.

Poseben problem predstavlja omejevanje uporabe teh površin, ki je vse bolj prisotno in ni v skladu z usmeritvijo v javno rabo zelenih površin. Zato bi morala biti območja namenjena rekreaciji javno dostopna, varna in prijetna uporabnikom.

I.9.7 Urejene sprehajalne poti v zaledje

Navezava mestnih zelenih površin na zeleno zaledje je izredno pomembno iz ekološkega rekreacijskega oziroma socialnega ter vizualnega vidika. Nekatere poti bodo urejene kot sprehajalne z ustrežno opremo in poudarjenim oblikovanjem (prostori za posedanje in razgled, osvetlitev, programski poudarki, ipd.). Poti ob reki Kamniški Bistrici so pomembne za prebivalce mesta in obiskovalce in se s širšega območja reke usmerjajo v širše rekreativno zaledje.

Kot urejene sprehajalne poti se urejajo:

- Poti ob Kamniški obvoznici in na Perovem, ki vodijo do reke Kamniške Bistrice in v rekreativno zaledje Stari grad - Palovče ter povezujejo Novi trg z mestnim jedrom in soseskami ob Ljubljanski cesti;
- Pot iz mesta na Stari grad;
- Poti v Šmarci, ki vodijo iz obrečnega prostora mimo pri športnih igriščih, ter se južneje preko reke Kamniške Bistrice navežejo na območje Volčjega Potoka;
- Poti na Duplici in Bakovniku, ki povezujejo zahodni obvodni prostor z obstoječimi in novimi soseskami, kjer se ponekod vključujejo v nove četrtne parke ter druge sonaravne parkovne ureditve ob reki Kamniški Bistrici;
- Poti, ki mestno jedro na severu povezujejo z rekreativnimi zaledji na območju Nevelj in naprej Oševka, Mekinj ter Tunjic;
- Poti, ki povezujejo nove programe na območju smodnišnice z regijskim parkom.

I.9.8 Pridelovalne in gozdne površine

Mesto Kamnik je bogato obdano z gozdovi, saj se ti z več strani zajedajo v mesto oziroma njegovo obrobje. Severno gozd pokriva gričevnato zaledje Mekinj in Nevelj, na vzhodu obdaja celoten vzhodni rob mesta od Vrhpolja do Perovega in Volčjega Potoka, proti severozahodu in zahodu se gozd v večjih zaplatah pojavlja v smeri Stranj in Tunjic, obdaja kamniške Žale in se proti jugozahodu postopoma oddaljuje od mesta in naveže na gozdnato zaledje Podgorja.

Primarna raba prostora dobiva na robovih naselja novo vlogo in pomen. Poleg pridelovalne funkcije se vse bolj uveljavlja več-funkcionalna raba ter ravnanje z naravnimi viri. Vse večji pomen pridobivajo kakovosti bivalnega okolja, predvsem vidne privlačnosti prostora, pa tudi sprehajalne in druge poti, počivališča in podobne ureditve, ki v gozdovih in na kmetijskih površinah omogočajo aktivno preživljanje prostega časa.

Za kmetijsko rabo se še naprej ohranjajo najboljša kmetijska zemljišča, ki so hkrati tudi nosilci kakovosti kulturne krajine in vidnih značilnosti prostora ter s tem tudi kakovosti bivalnega okolja.

Vrtičkarstvo se razvija ob železniški progi Ljubljana-Kamnik in v severnem delu mesta na območju ob smodnišnici. Lokacije se predvidijo na vizualno neizpostavljenih legah. Zagotovi se enotno oblikovno urejanje lokacij glede sistema parcelacij, komunalnega opremljanja ter gradnje pomožnih objektov za shranjevanje orodja in vzdrževanje.

I.10 Lokalni energetski koncept

S sprejetim lokalnim energetskim konceptom kot zasnovo energetske infrastrukture se zagotavlja učinkovita, varna in zanesljiva oskrba z elektriko, zemeljskim plinom, nafto in naftnimi derivati, toploto ter obnovljivimi in drugimi viri energije. Oskrba z energetske infrastrukturo se izvaja v skladu z lokalnim energetskim konceptom občine.

I.10.1 Elektroenergetsko omrežje

Na območju občine Kamnik se nahajajo naslednji objekti za razdeljevanje in prenos električne energije: RTP Kamnik, DV 1x400 kV Beričevo – Podlog, DV 1x220 kV Beričevo – Podlog in DV 2x110 kV Kamnik – Domžale. Na območju občine pa se načrtuje še DV 2x400 kV Beričevo – Podlog. Z razvojem in dokončanjem distribucijskega napajanja 110kV omrežja Domžale – Kamnik – Mengeš bo omogočena kvalitetna oskrba z električno energijo vsem porabnikom na širšem območju napajanja.

Razdeljevalno omrežje na obravnavanem področju je večinoma 20kV. Omrežja mestnih naselij so pretežno kabelska.

Za potrebe priključevanja novo predvidenih programov je potrebno ustrezno dograditi elektroenergetsko omrežje s pripadajočimi transformatorskimi postajami ustreznih velikosti in kapacitet po pogojih upravljavca elektroenergetskega distribucijskega omrežja.

Na strehah večjih industrijskih, poslovnih in kmetijskih objektov se omogoči postavitve fotovoltaičnih elektrarn.

Na območju občine kot v samem mestu se omogoča postavitve malih hidroelektrarn, če je postavitve le teh okoljsko sprejemljiva.

I.10.2 Plinovodno omrežje

Na območju občine Kamnik potekata magistralni plinovod M2 Rogatec – Vodice in regionalni plinovod R28, v pripravi pa je tudi vzporedni prenosni plinovod M2/1 Trojane – Vodice. Distribucijsko plinovodno omrežje je razvito v urbani aglomeraciji med Kamnikom in Duplico. Na območju urbanističnega načrta je deloma zgrajeno sekundarno plinovodno omrežje.

Večji poudarek na plinifikaciji občine Kamnik se pričakuje predvsem v samem mestu. Potrebno je dograditi distribucijsko plinovodno omrežje in izboljšati energetska oskrba občanov na območjih strnjene poselitve, kasneje pa tudi v ostalih območjih v skladu z razvojem območij plinifikacije. Načrtovane trase plinovodnega omrežja bodo speljane predvsem v koridorjih komunalnih in energetskih vodov oziroma v javnih površinah.

Pri zasnovi območij je potrebno upoštevati obstoječe in predvideno plinovodno omrežje z vsemi omejitvami v pripadajočem nadzorovanem oz. varnostnem pasu.

I.10.3 Toplovodno omrežje

Objekti, ki se nahajajo v oskrbovanem območju toplovodnega omrežja, se priključujejo na omrežje po pogojih upravljavca tega omrežja. Uporaba toplotne energije iz tega vira in njegov nadaljnji razvoj se nadaljuje v skladu s sprejetim lokalnim energetskim konceptom občine.

I.10.4 Alternativni viri energije

Za pridobivanje dodatne električne energije v občini se uporablja sončna energija, geotermalna energija, biomasa ter hidroenergija.

Zaradi naravnih danosti občine Kamnik je potrebno spodbujati uporabo lesne biomase v večjih energetskih enotah in z gradnjo manjših lokalnih daljinskih sistemov na hribovitih območjih občine. Trenutno električno energijo s pomočjo biomase pridobiva le Piroлиза.

Spodbuja se energijsko učinkovito gradnjo, tudi z oblikami uporabe obnovljivih virov energije (sprejemniki sončne energije, toplotne črpalke, ipd.).

Dovoljuje in spodbuja se izraba sončne energije za proizvodnjo električne energije (sončne elektrarne).

Umeščanje objektov za proizvodnjo električne energije iz obnovljivih virov mora biti tako, da ni v nasprotju z zahtevami za varstvo narave in kulturne dediščine, da povzroča čim manjše vplive na okolje ter da je skladno z merilom prostora in čim manj vidno izpostavljeno. Pred načrtovanjem objektov za proizvodnjo energije iz obnovljivih virov je potrebno proučiti racionalnost proizvodnje električne energije, prostorsko skladnost ter okoljsko sprejemljivost načrtovanih objektov. Z zasnovo energetske infrastrukture se zagotavlja učinkovita, varna in zanesljiva oskrba z elektriko, zemeljskim plinom, nafto in naftnimi derivati, toploto ter obnovljivimi in drugimi viri energije.

I.11 Koncept opremljanja z gospodarsko javno infrastrukturo ter koncept prostorskih ureditev, ki se nanašajo na varstvo okolja

I.11.1 Odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih voda

Za odvajanje komunalnih, tehnoloških in padavinskih odpadnih voda se uporabljajo ustrezni občinski predpisi za področje odvajanja odpadnih voda v Občini Kamnik in ostala zakonska določila.

I.11.2 Odvajanje in čiščenje fekalnih vod

Zbiranje in čiščenje odpadnih komunalnih in industrijskih voda je urejeno in se priključuje na centralno čistilno napravo (CČN) Domžale-Kamnik.

I.11.3 Odvajanje padavinskih voda

Padavinske vode se preko meteorne kanalizacije vodi v ponikovalnice ali vodotoke v skladu z veljavnimi predpisi. Padavinske vode s cest se spelje preko cestnih požiralnikov in lovilcev olj v ponikovalnico ali vodotok po najbližji možni poti. Padavinske vode s streh objektov se v največji možni meri ponika, če to ni mogoče pa vodi v ponikovalnice preko peskolovov, s povoznih površin (parkirišč, dvorišč, itd.) pa preko lovilcev olj in peskolovov.

I.11.4 Ravnanje z odpadki

Komunalni odpadki se iz mesta Kamnik kakor tudi iz cele občine Kamnik zbirajo v Centru za ravnanje z odpadki Suhadole (CROS) v občini Komenda, odlagajo pa na odlagališču Barje in drugih odlagališčih, kjer razpolagajo z deponijskim prostorom.

Ravnanje z odpadki bo tudi na lokalnem nivoju sledilo strategiji ravnanja z odpadki, ki jo je sprejela Vlada RS ter evropski zakonodaji. Osnovni usmeritvi na tem področju sta predvsem zmanjševanje nastajanja odpadkov na izvoru in vzpostavitev učinkovitega sistema ravnanja z odpadki.

Na območju mesta se zagotovi lokacija za center za ravnanje z odpadki. Primerna lokacija za center je na območju proizvodne cone na Korenovi cesti.

Vsi objekti morajo imeti urejen prostor za zbiranje odpadkov, ki mora ustrezati estetskim, urbanističnim, tehnološkim, higiensko-tehničnim in požarno-varstvenim kriterijem. Vsi prostori za zbiranje odpadkov morajo imeti zagotovljen ustrezen dostop s komunalnimi vozili.

I.11.5 Javna razsvetljava

Na območju mesta Kamnik je poskrbljeno za javno razsvetljava.

V starem mestnem jedru Kamnika se javna razsvetljava postopno prenavlja. Ob tem je potrebno poleg okoljskih in tehnoloških zahtev nujno upoštevati urbanistične in oblikovne zahteve.

I.11.6 Oskrba z vodo

Mesto Kamnik je v večji meri priključeno na javni vodovodni sistem.

Dokončati je potrebno izgradnjo vodovodnega sistema vodohran Novi Trg, izgradnjo vodohrana in rekonstrukcijo vodovodnega sistema na območju B-8, obnovo črpališča Mekinje in rekonstrukcijo vodovoda in povečanje dovodnih cevi na odseku ZN Zarja – Volčji Potok.

Predvidi se obnovev vodovodnega sistema na Cankarjevi ulici, Maistrovi ulici, Glavnem trgu, Medvedovi ulici, Japljevi ulici, Steletovi ulici, Zikovi ulici, Županje Njive – Roščov trg, ter zamenjava salonitnih cevi cevovoda DN 300 in 350 na sistemu Kamnik in cevovodu DN 100 in 80 na Ljubljanski cesti, Podgorju, Mekinjah in Stranjah.

Izboljšati se mora dotok in povečati akumulacije zajetja Slevo. Izdelati je potrebno raziskavo in poskusno vrtino za alternativni vir na sistemu Palovče.

I.12 Koncept podrobnejše namenske rabe

Urejevalna enota	Način urejanja	namenska raba
KA-01 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-02 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-03 SK	.	površine podeželskega naselja
KA-04 CD	PPIP	druga območja centralnih dejavnosti
KA-05 SS	.	stanovanjske površine
KA-06 IG	.	gospodarske cone
KA-07 SS	OPPN	stanovanjske površine
KA-08 CU	.	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-09 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-10 SS	.	stanovanjske površine
KA-11 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-12 IG	.	gospodarske cone
KA-13 ZS	PPIP	površine za oddih rekreacijo in šport
KA-14 SS	.	stanovanjske površine
KA-15 CD	OPPN	druga območja centralnih dejavnosti
KA-16 SS	.	stanovanjske površine
KA-17 B	OPPN	posebna območja
KA-18 SS	.	stanovanjske površine
KA-19 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-20 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-21 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-22 SS	OPPN	stanovanjske površine
KA-23 SS	OPPN	stanovanjske površine
KA-24 SS	.	stanovanjske površine
KA-25 SS	.	stanovanjske površine
KA-26 SS	.	stanovanjske površine
KA-27 SS	OPPN	stanovanjske površine
KA-28 SS	PPIP	stanovanjske površine
KA-29 SS	PPIP	stanovanjske površine
KA-30 SS	PPIP	stanovanjske površine
KA-31 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-32 SS	PPIP	stanovanjske površine
KA-33 PO	.	ostale prometne površine
KA-34 PC	.	površine cest
KA-34 PC	.	površine cest
KA-34 PC	.	površine cest
KA-35 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-36 PC	.	površine cest
KA-37 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-38 PC	.	površine cest
KA-39 ZD	.	druge urejene zelene površine

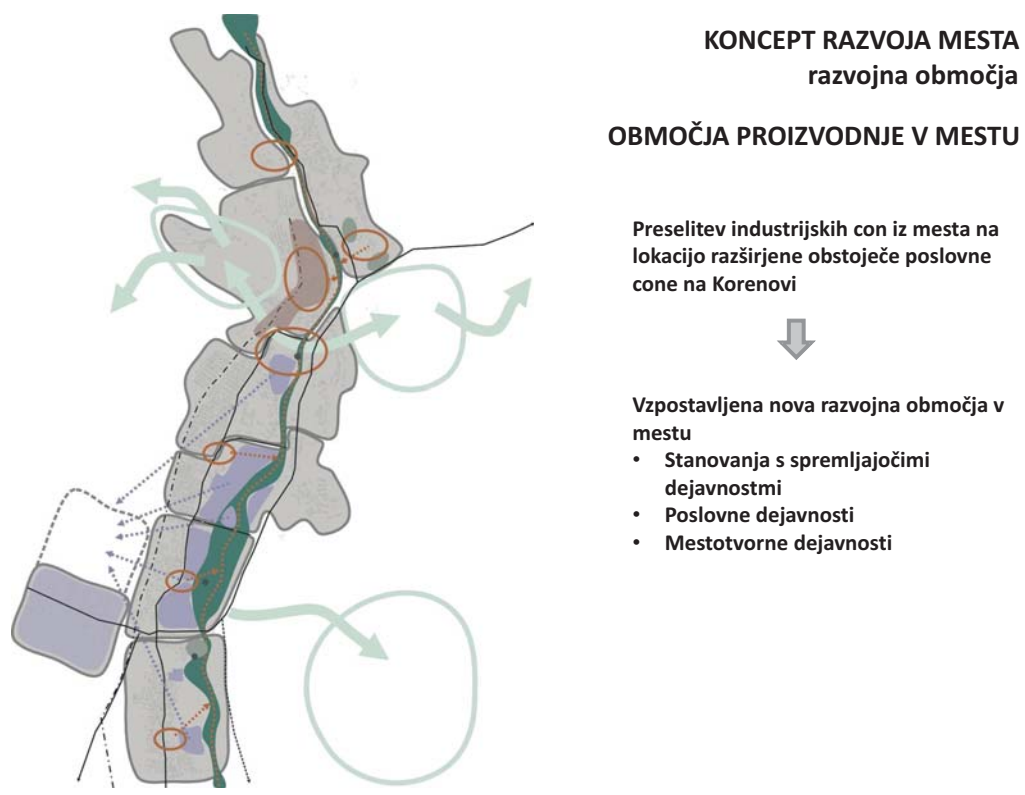
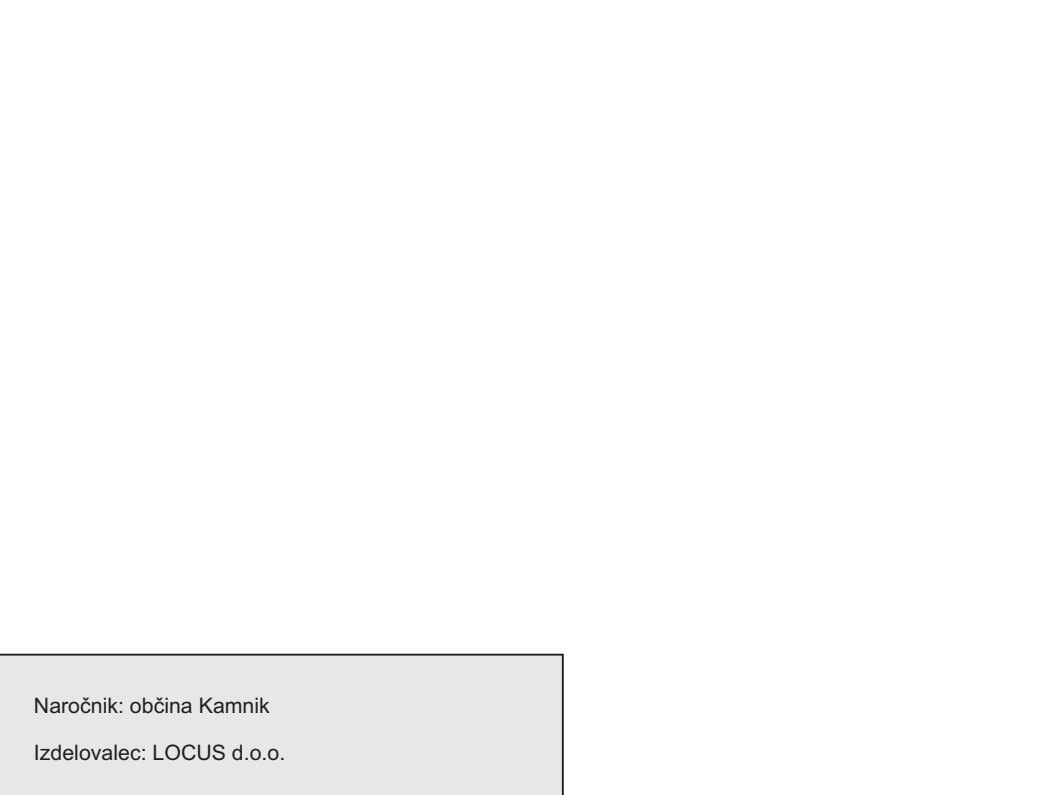
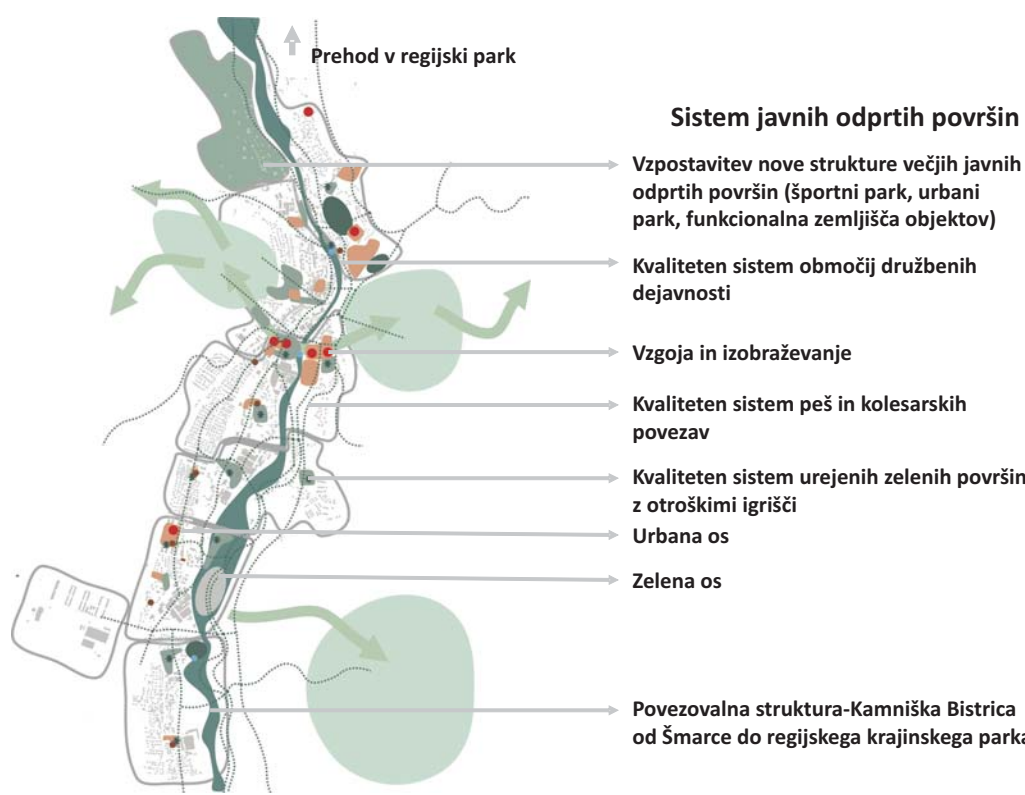
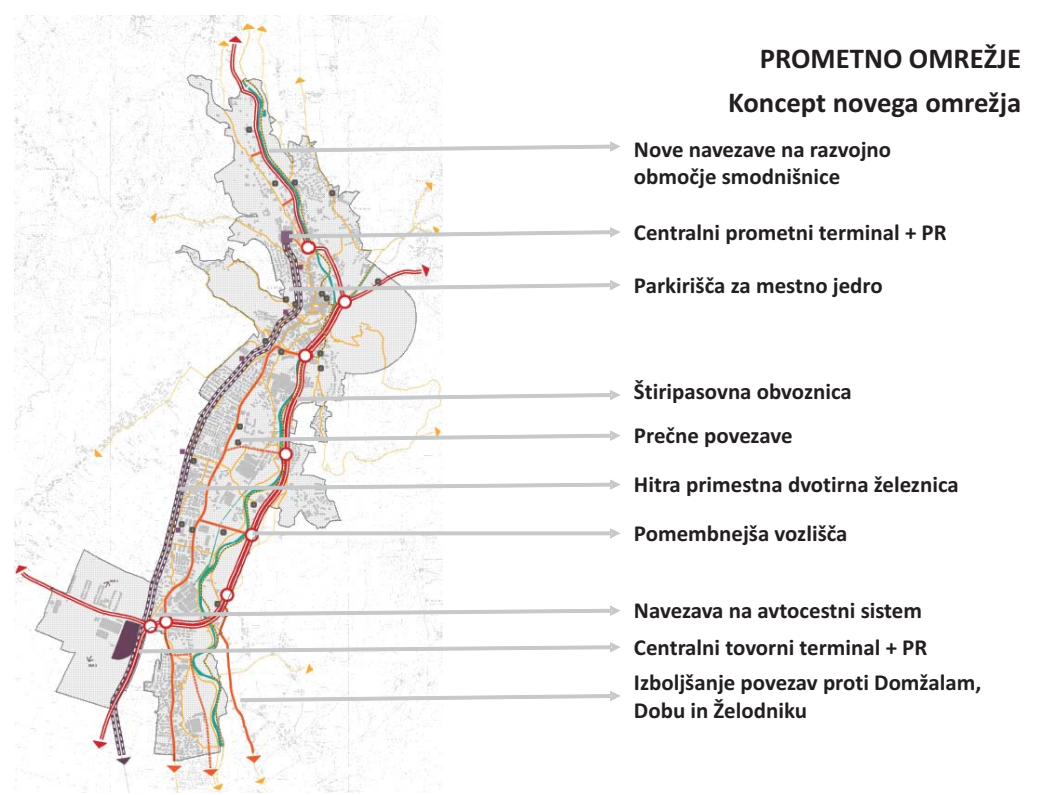
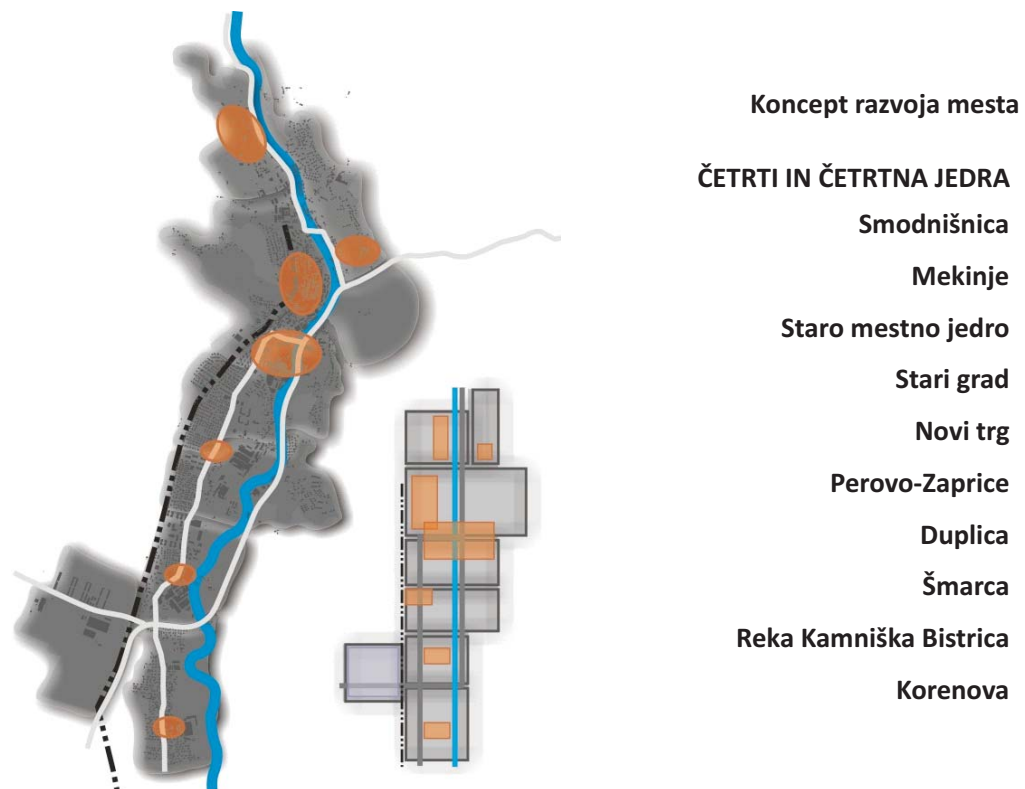
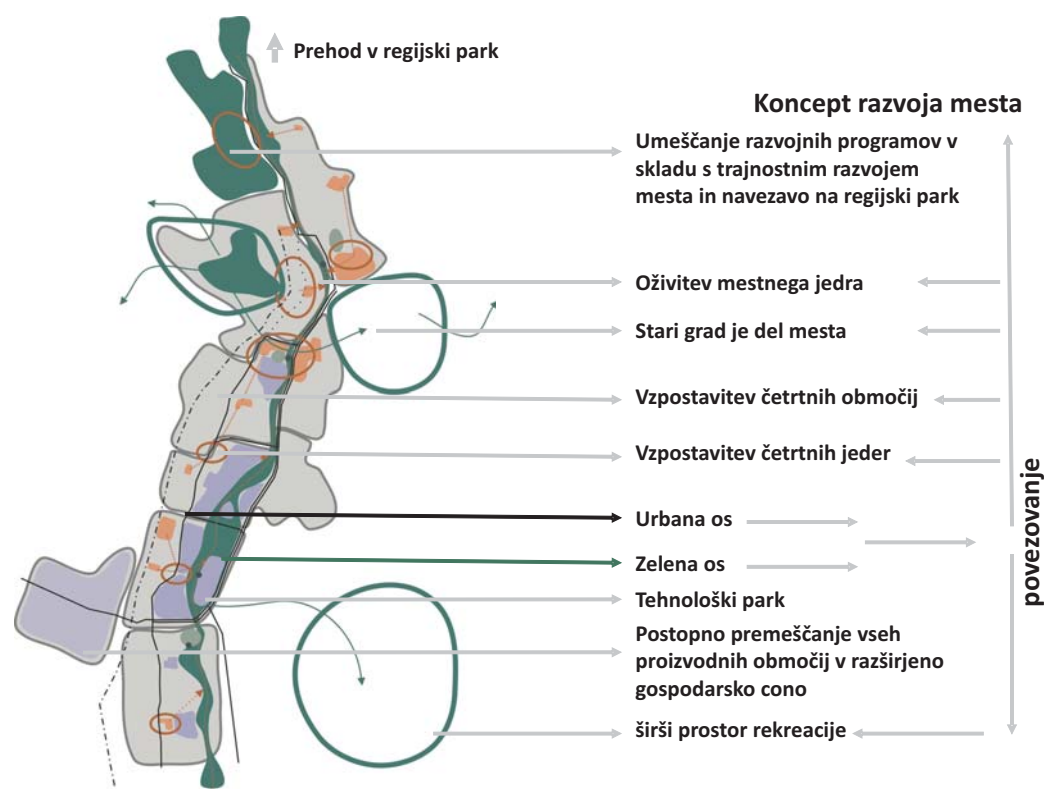
Urejevalna enota	Način urejanja	namenska raba
KA-40 CD	OPPN	druga območja centralnih dejavnosti
KA-41 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-42 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-43 SS	OPPN	stanovanjske površine
KA-44 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-45 IK	.	površine z objekti za kmetijsko proizvodnjo
KA-46 SS	PPIP	stanovanjske površine
KA-47 CD	OPPN	druga območja centralnih dejavnosti
KA-48 IG	.	gospodarske cone
KA-49 SS	.	stanovanjske površine
KA-50 ZD	PPIP	druge urejene zelene površine
KA-51 SS	.	stanovanjske površine
KA-52 PC	.	površine cest
KA-53 SS	.	stanovanjske površine
KA-54 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-55 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-56 CD	OPPN	druga območja centralnih dejavnosti
KA-57 SS	.	stanovanjske površine
KA-58 SS	.	stanovanjske površine
KA-59 SS	.	stanovanjske površine
KA-60 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-61 SS	.	stanovanjske površine
KA-62 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-63 PO	.	ostale prometne površine
KA-64 SS	.	stanovanjske površine
KA-65 SS	OPPN	stanovanjske površine
KA-66 SS	.	stanovanjske površine
KA-67 SS	.	stanovanjske površine
KA-68 SS	.	stanovanjske površine
KA-69 IP	PPIP	površine za industrijo
KA-70 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-71 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-72 PO	.	ostale prometne površine
KA-73 SS	.	stanovanjske površine
KA-74 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-75 SS	.	Stanovanjske površine
KA-76 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-79 IG	OPPN	gospodarske cone
KA-80 ZS	.	površine za oddih rekreacijo in šport
KA-81 BD	.	površine drugih območij
KA-82 IG	OPPN	gospodarske cone
KA-83 SS	OPPN	stanovanjske površine
KA-84 SS	OPPN	stanovanjske površine
KA-86 B	OPPN	posebna območja

Urejevalna enota	Način urejanja	namenska raba
KA-87 I	OPPN	območja proizvodnih dejavnosti
KA-88 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-89 IG	OPPN	gospodarske cone
KA-90 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-91 SS	.	stanovanjske površine
KA-92 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-93 SS	.	Stanovanjske površine
KA-94 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-95 SS	.	stanovanjske površine
KA-96 SS	.	stanovanjske površine
KA-97 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-98 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-99 SS	.	stanovanjske površine
KA-101 SS	.	stanovanjske površine
KA-102 IG	OPPN	gospodarske cone
KA-103 IG	OPPN	gospodarske cone
KA-104 IG	OPPN	gospodarske cone
KA-105 PL	PPIP	letališča
KA-106 SS	.	stanovanjske površine
KA-107 SS	.	stanovanjske površine
KA-108 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-109 SS	.	Stanovanjske površine
KA-110 ZS	.	površine za oddih rekreacijo in šport
KA-111 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-112 IG	OPPN	gospodarske cone
KA-113 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-114 SK	.	površine podeželskega naselja
KA-115 SS	.	stanovanjske površine
KA-116 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-117 IP	.	površine za industrijo
KA-118 SS	.	Stanovanjske površine
KA-119 SS	.	Stanovanjske površine
KA-120 SK	.	površine podeželskega naselja
KA-121 SS	.	stanovanjske površine
KA-122 O	OPPN	območja okoljske infrastrukture
KA-124 PO	.	ostale prometne površine
KA-125 PO	.	ostale prometne površine
KA-126 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-127 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-128 SS	.	stanovanjske površine
KA-129 PO	OPPN	ostale prometne površine
KA-130 PO	.	ostale prometne površine
KA-131 CU	.	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-132 CU	.	osrednja območja centralnih dejavnosti

Urejevalna enota	Način urejanja	namenska raba
KA-133 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-134 ZD	.	druge urejene zelene površine
KA-135 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-136 CU	.	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-137 SS	.	stanovanjske površine
KA-138 ZS	.	površine za oddih rekreacijo in šport
KA-139 ZS	.	površine za oddih rekreacijo in šport
KA-140 CD	OPPN	druga območja centralnih dejavnosti
KA-141 ZP	.	parki
KA-142 B	OPPN	posebna območja
KA-143 BC	OPPN	športni centri
KA-145 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-146 PC	.	površine cest
KA-147 PC	OPPN	površine cest
KA-148 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-149 BT	.	površine za turizem
KA-150 BT	.	površine za turizem
KA-151 BT	.	površine za turizem
KA-152 PC	.	površine cest
KA-153 PO	.	ostale prometne površine
KA-154 PŽ	.	površine železnic
KA-155 PŽ	.	površine železnic
KA-156 BD	OPPN	površine drugih območij
KA-157 PC	.	površine cest
KA-158 CD	OPPN	druga območja centralnih dejavnosti
KA-159 CU	OPPN	osrednja območja centralnih dejavnosti
KA-160 ZD	PPIP	druge urejene zelene površine
KA-161 IG	PPIP	gospodarske cone
KA-162 CD	.	druga območja centralnih dejavnosti
KA-163 SS	.	stanovanjske površine
KA-164 SS	.	stanovanjske površine
KA-165 SS	.	stanovanjske površine
KA-166 SK	.	površine podeželskega naselja
KA-167 ZK	.	pokopališča
KA-168 CD	OPPN	druga območja centralnih dejavnosti
KA-169 SS	.	stanovanjske površine
KA-172 BC	OPPN	športni centri

I.13 GRAFIČNE PRILOGE







1.1
SHEMATSKI PRIKAZI SCENARIJ TRAJNOSTNEGA RAZVOJA









1.2
KONCEPT RAZVOJA MESTA

MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA KAMNIK

POSELITEV

-  ČETRTO OBLASTI
-  ČETRTO JEDRO
-  MESTNO JEDRO
-  RAZVOJNE POVRŠINE MESTA
-  TRG
-  CELOSTNO OBLIKOVANJE TRGOV IN ULIC

TURIZEM

-  TURISTIČNA ATRAKCIJA
-  POZITIVNA DOMINANTA V PROSTORU
-  TURISTIČNO REKREACIJSKO OBLASTI
-  NAVEZAVA NA TURISTIČNO REKREACIJSKO OBLASTI
-  REKA KAMNIŠKA BISTRICA, MLINŠČICE IN OSTALI VODOTOKI
-  GLAVNA KOLESARSKA POVEZAVA

NAMENSKA RABA

-  OBLASTI CENTRALNIH DEJAVNOSTI
-  OBLASTI STANOVANJ
-  POSEBNA OBLASTI
-  OBLASTI PROIZVODNIH DEJAVNOSTI
-  OBLASTI ZELENIH POVRŠIN
-  OBLASTI PROMETNIH POVRŠIN
-  OBLASTI GOZDNIH ZEMLJIŠČ
-  OBLASTI KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ
-  OHRANJANJE KMETIJSKEGA ROBA
-  IZRAZIT RELIEFNI ROB

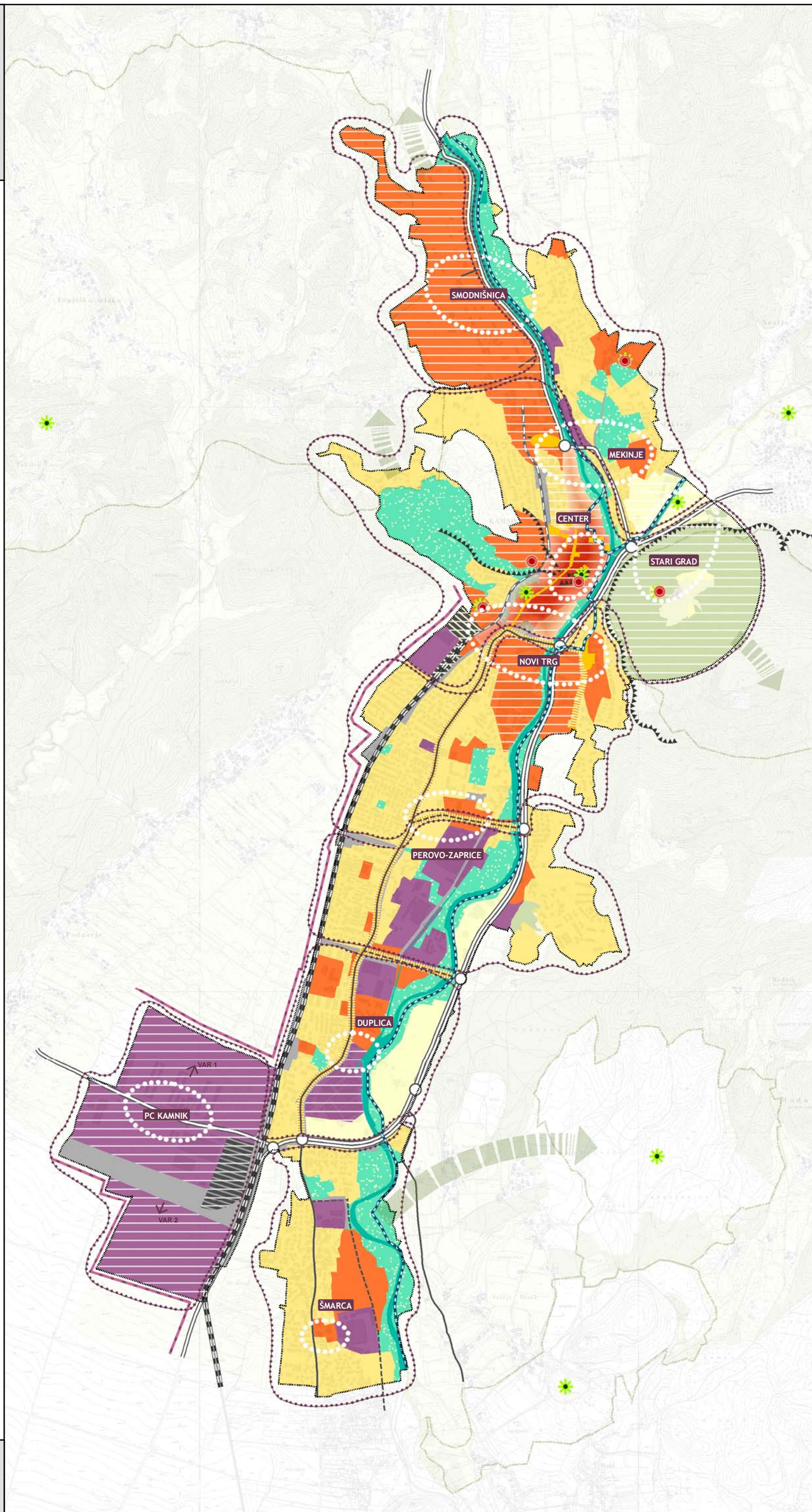
PROMET

-  VOZLIŠČE CEST
-  CENTRALNI POTNIŠKI TERMINAL
-  TOVORNI TERMINAL
-  DVOTIRNA ŽELEZNICA
-  KOMBINIRAN CESTNI IN TIRNI PROMET
-  DRŽAVNA CESTA - ŠTIRI PASOVNA OBLASTI
-  DRŽAVNA CESTA
-  OBČINSKA CESTA
-  PREDVIDENA OBČINSKA CESTA
-  REGISTER STAVB
-  GOZDNE POVRŠINE
-  KMETIJSKE POVRŠINE

M = 1:20.000

Naročnik: občina KAMNIK







Izvajalec: LOCUS d.o.o.



1.3
KONCEPT PROMETNEGA OMREŽJA
IN JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA KAMNIK

CESTNI PROMET

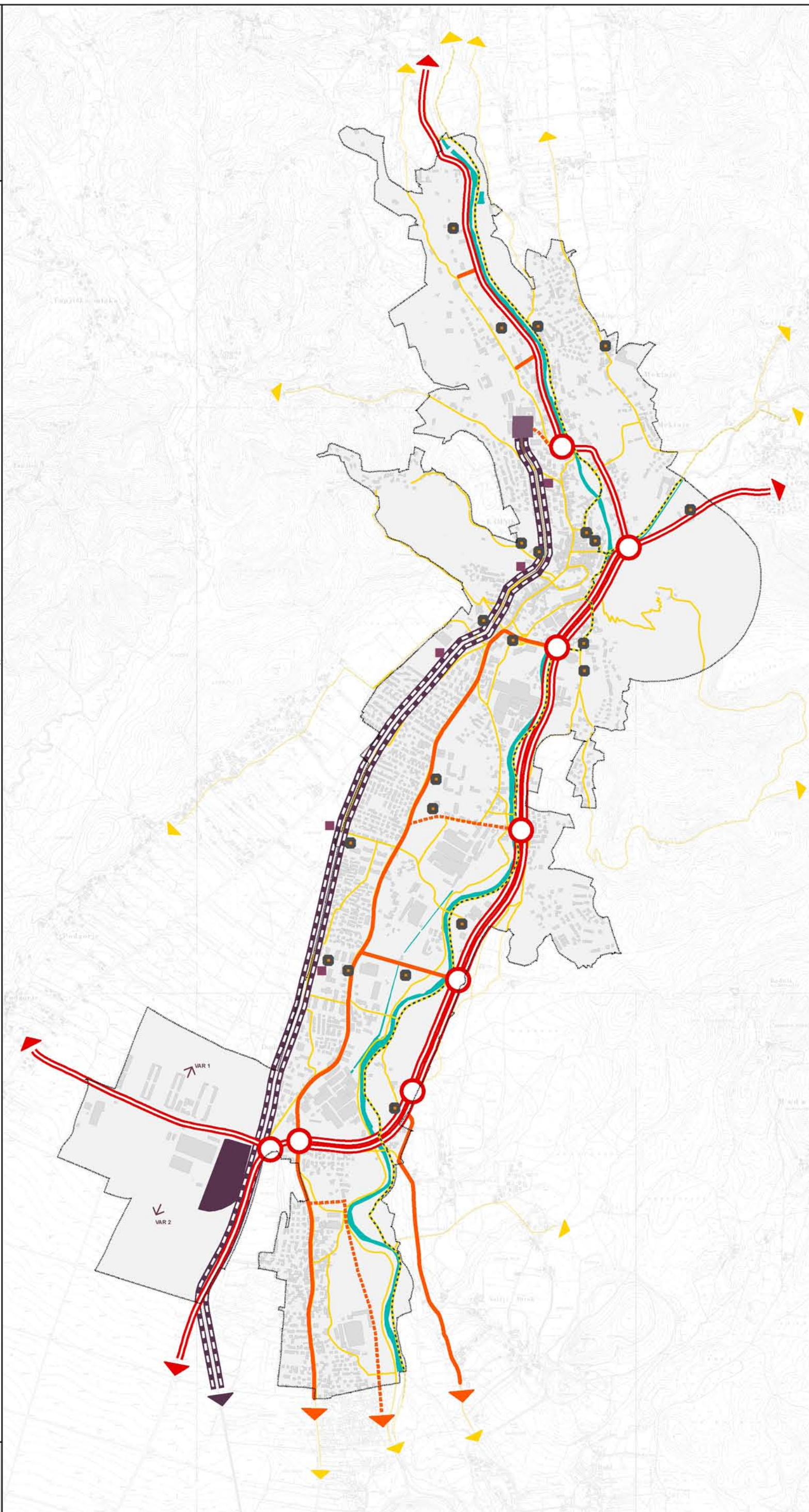
-  PARKIRIŠČE
-  VOZLIŠČE CEST
-  DRŽAVNA CESTA
ŠTIRI PASOVNA OBVOZNICA
-  DRŽAVNA CESTA
-  GLAVNA OBČINSKA CESTA
-  PREDVIDENA GLAVNA OBČINSKA CESTA

ŽELEZNIŠKI PROMET

-  ŽELEZNIŠKA POSTAJA
-  DVOTIRNA ŽELEZNICA

TERMINALI

-  CENTRALNI POTNIŠKI TERMINAL
-  TOVORNI ŽELEZNIŠKI TERMINAL
-  KOLESARSKA/PEŠ POT OB KAMNIŠKI BISTRICI
-  KOLESARSKA/PEŠ POT
-  KAMNIŠKA BISTRICA IN MLINŠČICE
-  REGISTER STAVB
-  NAVEZAVA NA OMREŽJA IZVEN OBČINE



M = 1:20.000

Naročnik: občina KAMNIK

Izvajalec: LOCUS d.o.o.

1.4
KONCEPT URBANISTIČNEGA
IN ARHITEKTURNEGA OBLIKOVANJA

MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA KAMNIK

STRUKTURE MESTA

TRADICIONALNA STRUKTURA

- STRUKTURA MESTNEGA JEDRA
- STRUKTURA VAŠKEGA JEDRA

STRUKTURA DROBNEGA MERILA - D

- OPP - ORGANIZIRANA PROSTOŠTOJEČA POZIDAVA
- PP - PROSTOŠTOJEČA POZIDAVA

STRUKTURA SREDNJEGA MERILA - S

- VS - VEČSTANOVANJSKA GRADNJA

STRUKTURA VELIKEGA MERILA - V

- MP - MANJŠI POSLOVNI OBJEKTI
- VP - VEČJI POSLOVNI OBJEKTI

STRUKTURA OBMOČIJ OBJEKTOV Z JAVNIMI FUNKCIJAMI

- CENTRALNE DEJAVNOSTI
- POSEBNA OBMOČJA

POSAMIČNA STRUKTURA

- POZITIVNA DOMINANTA V PROSTORU
- IZRAZIT RELIEFNI ROB

OBLIKOVANJE PROSTORA

- CELOSTNO OBLIKOVANJE TRGOV IN ULIC
- TRG
- ZELENE POVRŠINE
- REKA KAMNIŠKA BISTRICA, MLINŠČICE

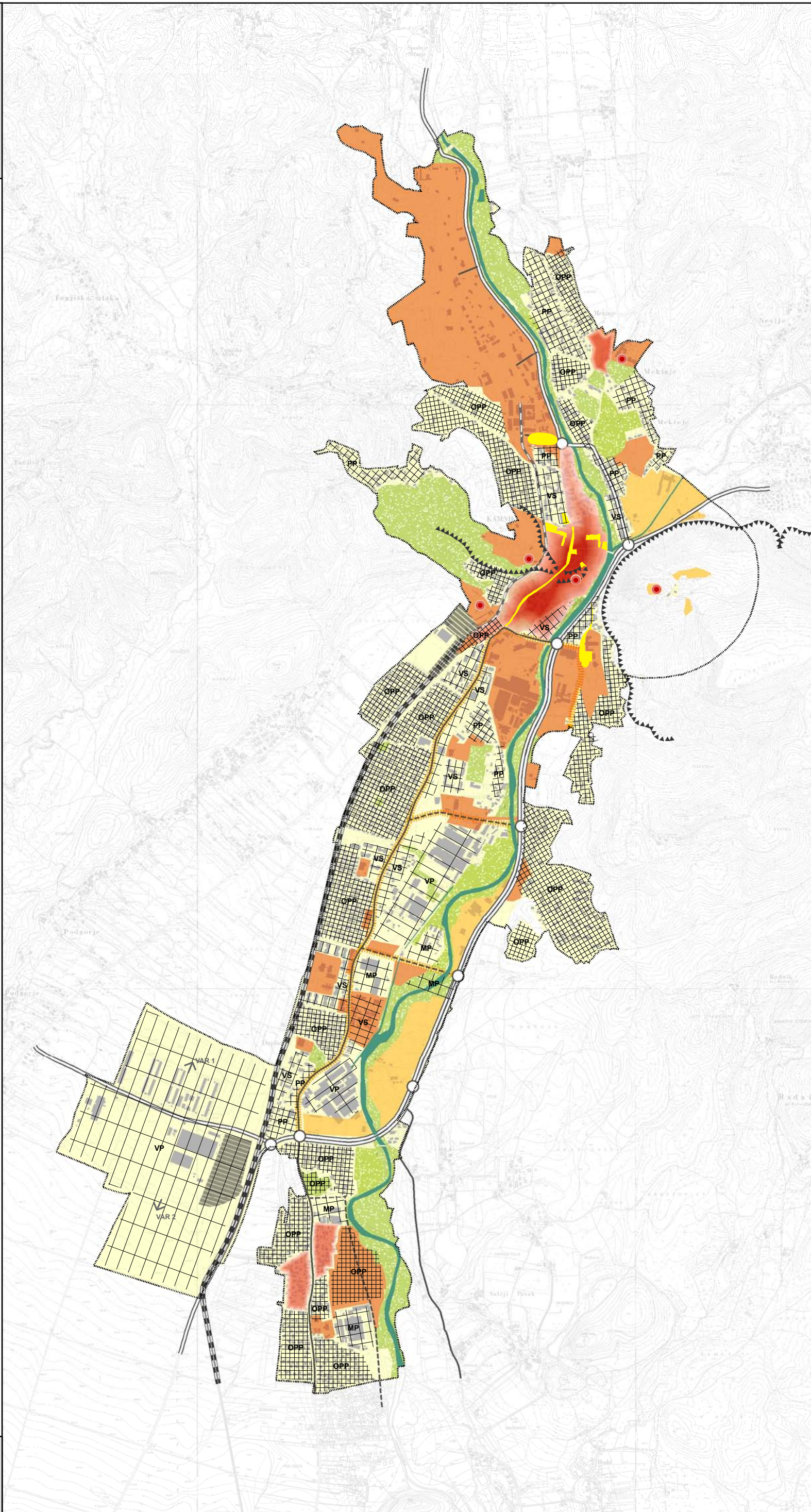
PROMET

- VOZLIŠČE CEST
- CENTRALNI POTNIŠKI TERMINAL
- TOVORNI TERMINAL
- DVOTIRNA ŽELEZNICA
- KOMBINIRAN CESTNI IN TIRNI PROMET
- DRŽAVNA CESTA - ŠTIRI PASOVNA OBVOZNICA
- DRŽAVNA CESTA
- OBČINSKA CESTA
- PREDVIDENA OBČINSKA CESTA
- REGISTER STAVB
- STAVBNE POVRŠINE

M = 1:20.000

Naročnik: občina KAMNIK










Izvajalec: LOCUS d.o.o.









1.5
KONCEPT ZELENEGA SISTEMA MESTA

MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA KAMNIK





PROSTORSKE MOŽNOSTI
ZA RAZVOJ JAVNIH POVRŠIN

-  POSEBNA OBMOČJA
-  CENTRALNE DEJAVNOSTI
-  OTROŠKO IGRIŠČE
-  POZITIVNA DOMINANTA V PROSTORU
-  TURISTIČNA ATRAKCIJA
-  MESTNO JEDRO
-  ČETRTRNO JEDRO
-  TRG
-  CELOSTNO OBLIKOVANJE TRGOV IN ULIC















ŠPORTNO REKREATIVNE POVRŠINE

-  ZELENE POVRŠINE
-  TURISTIČNO REKREACIJSKO OBMOČJE
-  NAVEZAVA NA TURISTIČNO REKREACIJSKO OBMOČJE
-  REKA KAMNIŠKA BISTRICA, MLINŠČICE
-  GLAVNA KOLESARSKA POVEZAVA
-  PEŠ POVEZAVA

PRIDELOVALNE IN GOZDNE POVRŠINE

-  GOZDNE POVRŠINE
-  KMETIJSKE POVRŠINE
-  OHRANJANJE GOZDNEGA ROBA
-  OHRANJANJE KMETIJSKEGA ROBA

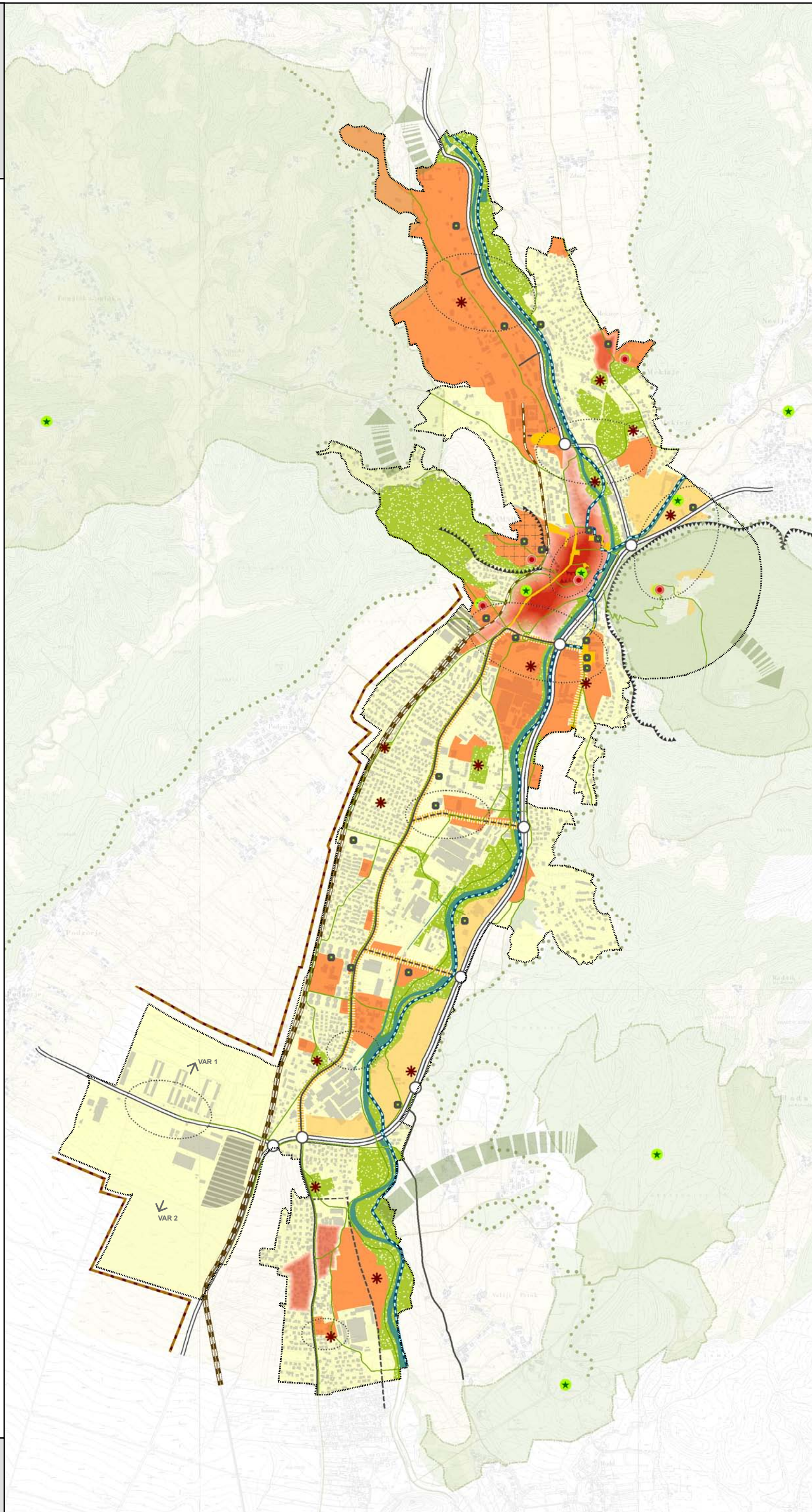
PROMET

-  VOZLIŠČE CEST
-  CENTRALNI POTNIŠKI TERMINAL
-  TOVORNI TERMINAL
-  DVOTIRNA ŽELEZNICA
-  KOMBINIRAN CESTNI IN TIRNI PROMET
-  DRŽAVNA CESTA - ŠTIRI PASOVNA OBVOZNICA
-  DRŽAVNA CESTA
-  OBČINSKA CESTA
-  PREDVIDENA OBČINSKA CESTA
-  POMEMBNEJŠA PARKIRIŠČA
-  IZRAZIT RELIEFNI ROB
-  POKOPALIŠČE
-  REGISTER STAVB
-  STAVBNE POVRŠINE

M = 1:20.000

Naročnik: občina KAMNIK

Izvajalec: LOCUS d.o.o.



1.6
LOKALNI ENERGETSKI KONCEPT

MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA KAMNIK

ELEKTROENERGETSKO OMREŽJE

RAZDELILNA TRANSFORMATORSKA POSTAJA

TRANSFORMATORSKA POSTAJA

MALA HIDROELEKTRARNA

110 kV DALJNOVOD

20 kV DALJNOVOD

20 kV KABLOVOD

PLINOVODNO OMREŽJE

MAGISTRALNI PLINOVOD

MESTNO JEDRO

REGISTER STAVB

PROMET

VOZLIŠČE CEST

DVOTIRNA ŽELEZNICA

KOMBINIRAN CESTNI IN TIRNI PROMET

DRŽAVNA CESTA -
ŠTIRI PASOVNA OBVOZNICA

DRŽAVNA CESTA

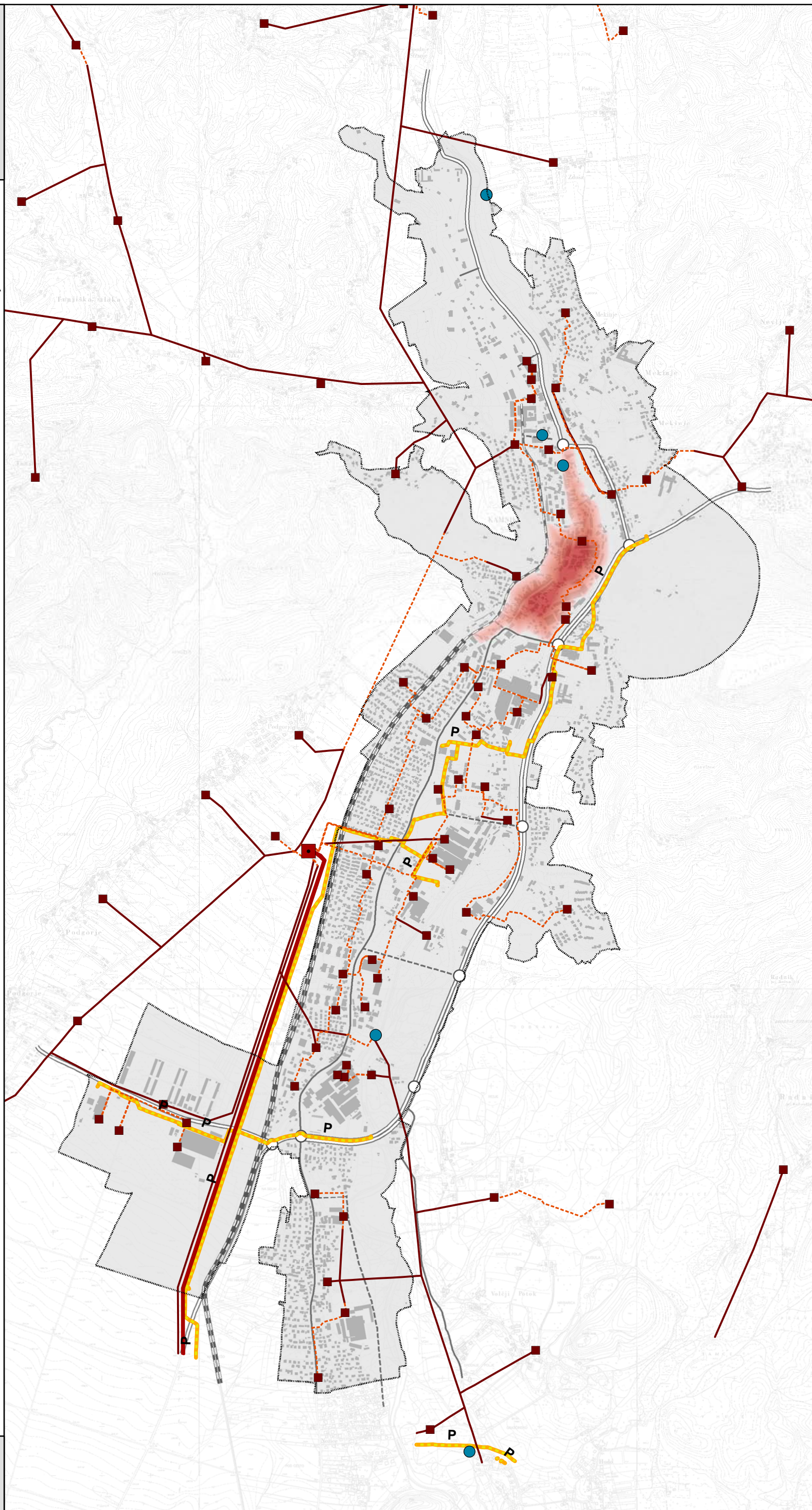
OBČINSKA CESTA

PREDVIDENA OBČINSKA CESTA

M = 1:20.000

Naročnik: občina KAMNIK

Izvajalec: LOCUS d.o.o.



URBANISTIČNI NAČRT MESTA KAMNIK
KONCEPTUALNI DEL

1.7
KONCEPT OPREMLJANJA Z
GOSPODARSKO JAVNO
INFRASTRUKTURO TER KONCEPT
PROSTORSKIH UREDITEV, KI SE
NANAŠAJO NA VARSTVO OKOLJA

MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA KAMNIK

KOMUNALNE ODPRADNE VODE

KANALIZACIJSKO OMREŽJE

NAVEZAVA NA CČN DOMŽALE - KAMNIK

VODOVODNO OMREŽJE

VODOVODNO OMREŽJE

PREDVIDENO VODOVODNO OMREŽJE

MESTNO JEDRO

REGISTER STAVB

PROMET

VOZLIŠČE CEST

DVOTIRNA ŽELEZNICA

KOMBINIRAN CESTNI IN TIRNI PROMET

DRŽAVNA CESTA -
ŠTIRI PASOVNA OBVOZNICA

DRŽAVNA CESTA

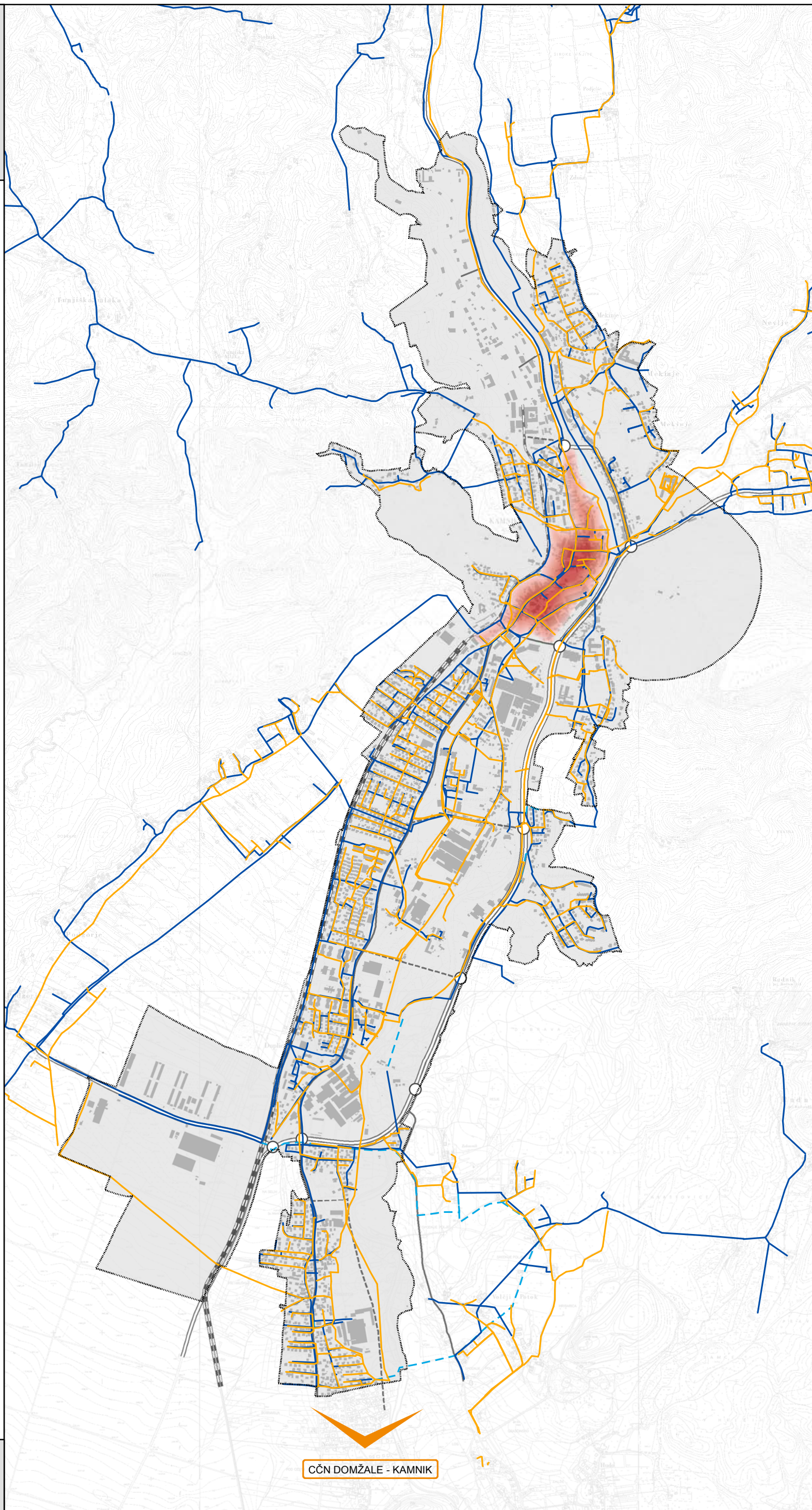
OBČINSKA CESTA

PREDVIDENA OBČINSKA CESTA

M = 1:20.000

Naročnik: občina KAMNIK


Izvajalec: LOCUS d.o.o.



CČN DOMŽALE - KAMNIK





7.

1.8
KONCEPT PODROBNEJŠE
NAMENSKE RABE


 MEJA URBANISTIČNEGA NAČRTA KAMNIK

PODROBNEJŠA NAMENSKA RABA

OBMOČJA STAVBNIH ZEMLJIŠČ

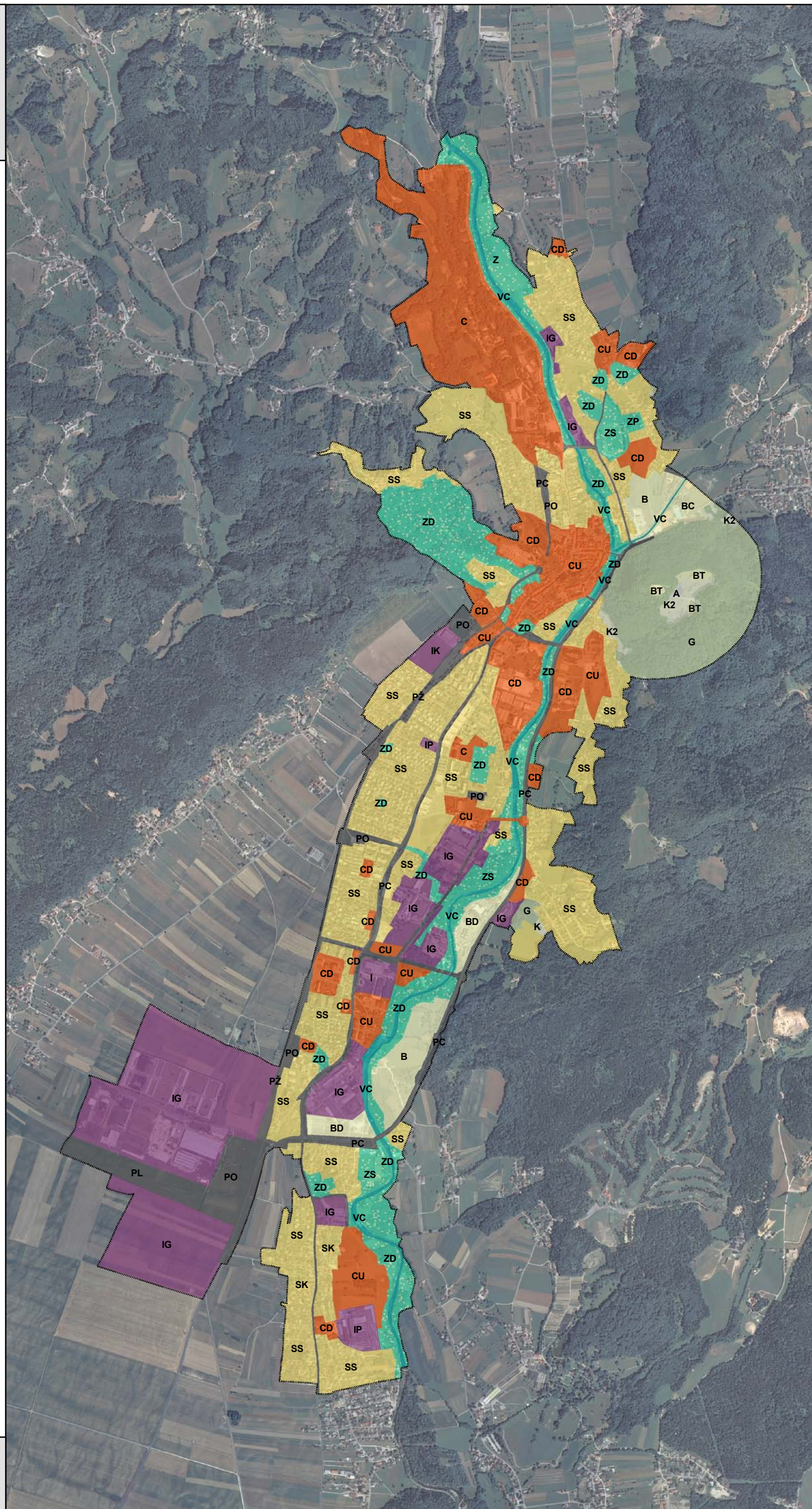
-  S - OBMOČJA STANOVANJ
SS - STANOVANJSKE POVRŠINE
SK - POVRŠINE PODEŽELSKEGA NASELJA
-  C - OBMOČJA CENTRALNIH DEJAVNOSTI
CU - OSREDNJA OBMOČJA CENTRALNIH DEJAVNOSTI
CD - DRUGA OBMOČJA CENTRALNIH DEJAVNOSTI
-  I - OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI
IP - POVRŠINE ZA INDUSTRIJO
IG - GOSPODARSKE CONE
IK - POVRŠINE Z OBJEKTI ZA KMETIJSKO PROIZVODNJO
-  B - POSEBNA OBMOČJA
BT - POVRŠINE ZA TURIZEM
BD - POVRŠINE DRUGIH OBMOČIJ
BC - ŠPORTNI CENTRI
-  Z - OBMOČJA ZELENIH POVRŠIN
ZS - POVRŠINE ZA ODDIH, REKREACIJO IN ŠPORT
ZP - PARKI
ZD - DRUGE UREJENE ZELENE POVRŠINE
-  P - OBMOČJA PROMETNIH POVRŠIN
PC - POVRŠINE CEST
PŽ - POVRŠINE ŽELEZNIC
PL - LETALIŠČA
PO - OSTALE PROMETNE POVRŠINE

OBMOČJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ

-  K1 - NAJBOLJŠA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA
-  K2 - DRUGA KMETIJSKA ZEMLJIŠČA

OBMOČJA GOZDNIH ZEMLJIŠČ

-  G - GOZDNA ZEMLJIŠČA



M = 1:20.000

Naročnik: občina KAMNIK

Izvajalec: LOCUS d.o.o.