



Mestna občina Novo mesto



Župan

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
tel.: 07 / 39 39 244, faks: 07 / 39 39 269
e-pošta: mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 430-3/2008-143 (1901)
Datum: 5. 5. 2010

Na podlagi 50. in 60. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08- ZVO-1 in 108/09) in 30. člena Statuta Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 96/2008 – UPB-2) je župan Mestne občine Novo mesto dne 05.05.2010 sprejel naslednji

sklep št. 1691

Zavzamejo se Stališča do pripomb in predlogov javnosti na dopolnjen osnutek Občinskega podrobnega prostorskega načrta za prostorsko ureditev skupnega pomena za rekonstrukcijo križišča Belokranjska cesta v Novem mestu na cestah GII-105 in RII-419 s širšim vplivnim območjem. Zavzeta stališča do pripomb in predlogov so sestavni del tega sklepa, ki se dan po sprejemu javno objavijo na oglasni deski Mestne občine Novo mesto, Oddelka za prostor, Seidlova 1, Novo mesto ter na spletni strani MONM.

 
Alojzij MUHIČ,
ŽUPAN

PRILOGA:

- stališča do pripomb in predlogov.

POSREDOVANO:

1. županu Mestne občine Novo mesto,
2. v.d. direktorja občinske uprave,
3. Oddelku za prostor,
4. arhivu.





Mestna občina Novo mesto



**Občinska uprava
Oddelek za prostor**

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
tel.: 07 / 39 39 281, faks: 07 / 39 39 282
e-pošta: mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 430-3/2008-143 (1901)
Datum: 5. 5. 2010

**ODLOK O OBČINSKEM PODROBNEM PROSTORSKEM NAČRTU
ZA PROSTORSKO UREDITEV SKUPNEGA POMENA ZA REKONSTRUKCIJO KRIŽIŠČA
BELOKRANJSKA CESTA V NOVEM MESTU NA CESTAH G2-105 IN R2-419 S ŠIRŠIM
VPLIVNIM OBMOČJEM**

Stališča do pripomb in predlogov iz javne razgrnitve

1. UVOD

V času med 9. julijem in 7. avgustom 2010 je bila izvedena javna razgrnitev dopolnjenega osnutka Občinskega podrobnega prostorskega načrta za prostorsko ureditev skupnega pomena za rekonstrukcijo križišča Belokranjska cesta v Novem mestu na cestah GII-105 in RII-419 s širšim vplivnim območjem (v nadaljevanju: OPPN-SP). Med tem časom je bila 4. avgusta 2010 organizirana javna obravnava, ki je potekala v Rotovžu. V času javne razgrnitve so bile izražene pripombe k dopolnjenemu osnutku OPPN-SP tako s strani Občinskega sveta, pristojnih odborov občinskega sveta kot tudi s strani gospodarskih družb, fizičnih oseb, krajevne skupnosti in zainteresiranih javnosti. Pripombe so prispele z redno pošto oz. so zapisane in zavedene v knjigo pripomb.

Dne 9. julija 2009 je dopolnjeni osnutek OPPN-SP po predhodni obravnavi na pristojnih odborih obravnaval Občinski svet MONM. Pripombe in predloge k dopolnjenemu osnutku OPPN-SP je občinski svet sprejel s sklepom.

Stališča do pripomb:

Stališča do posameznih pripomb sta pripravila strokovna služba za prostor na MO Novo mesto in izdelovalec BD projektiranje d.o.o., Novo mesto.

Vse pripombe so bile podrobno preučene in na tej podlagi so bila pripravljena stališča do pripomb, ki so podana v nadaljevanju. Na podlagi Dogovora o pripravi, sprejemu in financiranju priprave občinskega podrobnejšega prostorskega načrta za prostorsko ureditev skupnega pomena ter strokovnih podlag za rekonstrukcijo križišča Belokranjska cesta v Novem mestu na cestah G2-105 in R2-419 z dne 13.8.2007 je bil predlog stališč do pripomb in predlogov javnosti na dopolnjeni osnutek OPPN-SP predhodno posredovan v potrditev

Ministrstvu za promet in Ministrstvu za okolje in prostor. Ministrstvo za promet je predlog stališč potrdilo dne 20. januar 2010 z dopisom št. 2645-2972005/144-0031188, Ministrstvo za okolje in prostor pa dne 21. januar 2010 z dopisom št. 350-08-57/2005-BL.

Stališča so sestavni del spisa postopka priprave OPPN-SP in se naslednji dan po sprejemu Stališč javno objavijo na oglasni deski Mestne občine Novo mesto, Oddelka za prostor, Seidlova 1, Novo mesto ter na spletni strani MO NM. Stališča bodo javno objavljena do dneva sprejema predloga OPPN-SP.

2. OBRAZLOŽITEV NAČINA OBRAVNAVE PRIPOMB

V stališčih do pripomb je na začetku podana opredelitev do pripombe, v nadaljevanju pa so podane obrazložitve stališč. Stališča so opredeljena na te načine:

- **STALIŠČE: Pripomba se upošteva;** v tem primeru se pripomba upošteva pri pripravi OPPN-SP v nadaljnjih fazah; po potrebi je v stališču obrazložen način upoštevanja pripombe.

- **STALIŠČE: Pripomba se delno upošteva;** v tem primeru je v stališču podana obrazložitev, na kakšen način se pripomba upošteva in zakaj se ne upošteva v celoti.

- **STALIŠČE: Pripomba se smiselno upošteva;** v tem primeru je v stališču podana obrazložitev o načinu upoštevanja pripombe.

- **STALIŠČE: Pripomba je že upoštevana;** v tem primeru je v stališču obrazloženo, kje oz. na kakšen način je v dopolnjenem osnutku OPPN-SP vsebina, na katero se nanaša pripomba, že navedena.

- **STALIŠČE: Pripomba se ne upošteva;**

Če je pobuda nesprejemljiva, je stališču podana obrazložitev.

- **STALIŠČE: Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN-SP.** V tem primeru gre za vprašanja in pobude, ki niso predmet obravnave z OPPN-SP oz. se ne nanašajo neposredno na njegovo vsebino.

Kadar se več pripomb nanaša na enako ali podobno vsebino je to posebej navedeno pri posamezni pripombi.

3. OBRAZLOŽITEV UPORABLJENIH KRATIC

- MONM: Mestna občina Novo mesto
- OPPN-SP: Občinski podrobní prostorski načrt skupnega pomena
- EUP: enota urejanja prostora
- ZPNačrt: Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08-ZVO-1)
- OLN: Občinski lokacijski načrt (po ZUreP-1; Uradni list RS, št. 110/02 in 8/03)
- CPVO: celovita presoja vplivov na okolje
- DRSC: Direkcija RS za ceste

4. VSEBINA

V nadaljevanju so zbrane pripombe in predlogi k razgmljenemu dopolnjenemu osnutku prostorskega akta ter podana stališča z obrazložitvami v naslednjih sklopih:

Stališča so sestavni del spisa postopka priprave OPPN-SP in se naslednji dan po sprejemu Stališč javno objavijo na oglasni deski Mestne občine Novo mesto, Oddelka za prostor, Seidlova 1, Novo mesto ter na spletni strani MO NM. Stališča bodo javno objavljena do dneva sprejema predloga OPPN-SP.

2. OBRAZLOŽITEV NAČINA OBRAVNAVE PRIPOMB

V stališčih do pripomb je na začetku podana opredelitev do pripombe, v nadaljevanju pa so podane obrazložitve stališč. Stališča so opredeljena na te načine:

- **STALIŠČE: Pripomba se upošteva;** v tem primeru se pripomba upošteva pri pripravi OPPN-SP v nadaljnjih fazah; po potrebi je v stališču obrazložen način upoštevanja pripombe.

- **STALIŠČE: Pripomba se delno upošteva;** v tem primeru je v stališču podana obrazložitev, na kakšen način se pripomba upošteva in zakaj se ne upošteva v celoti.

- **STALIŠČE: Pripomba se smiselno upošteva;** v tem primeru je v stališču podana obrazložitev o načinu upoštevanja pripombe.

- **STALIŠČE: Pripomba je že upoštevana;** v tem primeru je v stališču obrazloženo, kje oz. na kakšen način je v dopolnjenem osnutku OPPN-SP vsebina, na katero se nanaša pripomba, že navedena.

- **STALIŠČE: Pripomba se ne upošteva;**

Če je pobuda nesprejemljiva, je stališču podana obrazložitev.

- **STALIŠČE: Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN-SP.** V tem primeru gre za vprašanja in pobude, ki niso predmet obravnave z OPPN-SP oz. se ne nanašajo neposredno na njegovo vsebino.

Kadar se več pripomb nanaša na enako ali podobno vsebino je to posebej navedeno pri posamezni pripombi.

3. OBRAZLOŽITEV UPORABLJENIH KRATIC

- MONM: Mestna občina Novo mesto
- OPPN-SP: Občinski podrobni prostorski načrt skupnega pomena
- EUP: enota urejanja prostora
- ZPNačrt: Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08-ZVO-1)
- OLN: Občinski lokacijski načrt (po ZUreP-1; Uradni list RS, št. 110/02 in 8/03)
- CPVO: celovita presoja vplivov na okolje
- DRSC: Direkcija RS za ceste

4. VSEBINA

V nadaljevanju so zbrane pripombe in predlogi k razgrnjenemu dopolnjenemu osnutku prostorskega akta ter podana stališča z obrazložitvami v naslednjih sklopih:

4.1 STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV OBČANOV, GOSPODARSKIH DRUŽB, ZAJNTERESIRANIH JAVNOSTI IN KRAJEVNE SKUPNOSTI:

- 01 Bobič J. in Vrščaj A.
- 02 Košmrlj F.
- 03 Krnc F. in Krnc Saje M.
- 04 Šinkovec J.
- 05 Vrbetič A.
- 06 KID d.o.o.
- 07 Revoz d.d.
- 08 TPV d.d.
- 09 Lapajne M.
- 10 KS Žabja vas

4.2 STALIŠČA DO PRIPOMB PODANIH NA JAVNIH OBRAVNAVAH (podanih pripomb ni bilo)

4.3 STALIŠČA DO PRIPOMB PRISTOJNIH ODBOROV OBČINSKEGA SVETA

4.4 STALIŠČA DO PRIPOMB OBČINSKEGA SVETA

4.5 STALIŠČA DO PRIPOMB OBČINSKE UPRAVE

4.1 STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV OBČANOV, GOSPODARSKIH DRUŽB, ZAJNTERESIRANIH JAVNOSTI IN KRAJEVNE SKUPNOSTI

01 Bobič J. in Vrščaj A.

Priključek naselja Žibertov hrib na novo krožišče pri bencinskem servisu na Levičnikovi cesti omogoča preusmeritev prometa iz omenjenega naselja proti centru mesta kar je dobra rešitev. Prometna povezava Žibertovega hriba je sedaj po Ul. Marjana Kozine, kjer je cesta ozka in ni pločnikov, poleg tega pa so zaradi pomanjkanja prostora pred nekaterimi hišami vozila večkrat parkirana ob robu ceste. V tem delu je sicer cona z omejitvijo hitrosti na 30 km/uro in z minimalno izvedbo ležečih policajev, vendar le redki vozniki upoštevajo omejitve, tranzitnega prometa pa je za takšno ulico in ureditev veliko. Zaradi naštetega je varnost pešcev, kolesarjev pa tudi voznikov na Ul. Marjana Kozine ogrožena.

Že pri načrtovanju naselja Žibertov hrib, kjer je precej prebivalcev, je bil predviden priključek na Kandijsko cesto in ne na Ul. Marjana Kozine, vendar to zaradi osebnih interesov nekaterih posameznikov ni bilo izvedeno.

Zahtevamo, da se promet na tem delu uredi tako, da se na koncu Ul. Marjana Kozine (pred začetkom Jurčičeve ulice) cesta zapre za vozila in je prehod samo za pešce in kolesarje. Naselje Žibertov hrib (ulice Jurčičeva, Levstikova, Stritarjeva in Tavčarjeva) pa se priključijo na novo krožišče oz. novo oskrbovalno cesto, ki bo potekala vzporedno z Levičnikovo cesto.

S predlagano rešitvijo bi normalizirali in trajno uredili promet na tem območju, predvsem za zagotovili varnost občanov.

STALIŠČE 4.1.01: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: v predlogu OPPN-SP se navezava ceste JC1 (severne servisne ceste) na načrtovano krožišče pri kampusu ukine in se jo oblikuje kot slepo cesto z obračališčem, zato se tudi ureditveno območje OPPN-SP, ki tako ne bo obsegalo Stritarjeve ulice na Žibertovem hribu, zmanjša. Kljub temu je prometna navezava te ulice na Levičnikovo cesto določena že v OLN Univerzitetni kampus Novo mesto (Uradni list RS, št. 118/06, 64/08), ki je veljaven prostorski akt. Prometna zapora ulice Marjana Kozine na izteku v Levstikovo ulico se določi v fazi tehničnih projektov za navezavo Stritarjeve ulice na Levičnikovo cesto.

02 Košmrlj F.

S celostno rešitvijo urejanja prostora in prometnic znotraj območja urejanja OPPN se strinjamo, moti nas le prometna ureditev (režim) na mestu priključevanja javne poti JP799304 (priključek gostilne Pri Belokranjcu) na regionalno cesto R2-419/1203 Soteska – Novo mesto v sta. 14.3 + 71.00, saj je v projektirani rešitvi onemogočeno dostopanje iz obstoječe regionalne ceste iz smeri centra, tako do stanovanjskih kot tudi do poslovnih objektov v delu naselja, katerega javna pot napaja. V projektirani rešitvi je na mestu zaporne površine na mestu odpiranja zavijalnih pasov predviden prometni otok, kateri bo od voziščne površine deniveliran z robnikom in bo tudi fizično preprečeval dostop do javne poti iz smeri centra. S takšno rešitvijo se nikakor ne moremo strinjati, saj to za prebivalce pomeni, da v kolikor bomo želeli priti do svojih stanovanjskih hiš iz smeri centra, bomo morali v ta namen uporabiti lokalno zbirno cesto LZ299061, na katero se bomo v Kandiji priključevali iz regionalne ceste, pot bo potekala preko Jakčeve ulice in Ragovske ulice proti Ločni. Na vrhu hriba na mestu priključevanja Ulice Marjana Kozine se bo pot nadaljevala po lokalni zbirni cesti LZ299062 vse do Ragovega, preko priključka Ragovo pa se bomo priključevali na glavno cesto G2-105/255 Novo mesto (Krka –Revoz). Preko glavne ceste bomo prišli do predvidenega rekonstruiranega križišča v Žabji vasi, na katerem bomo zavili desno na regionalno cesto R2-419/1203 Soteska – Novo mesto, iz katere bomo šele lahko prišli do naših stanovanjskih objektov. Namesto sedanjih 587 m dolžine bomo tako morali narediti 2790 m, kar pomeni kar 2203 m več od sedanje prometne rešitve, kar za nas stanovalce ni sprejemljivo. Zavedamo se nujnosti rekonstrukcije križišča v Žabji vasi, saj trenutno stanje ni vzdržno, vendar bi želeli, da se poizkuša najti ugodnejša rešitev priključevanja vozil na obstoječo javno pot iz smeri centra Novega mesta.

Priključek desno-desni bi lahko preoblikovali in sicer v desno-desni z možnostjo uvoza iz regionalne ceste iz smeri centra, kar prometno ne predstavlja večje težave, otok se bi na sredini prekinil v gabaritih in z elementi, ki bi omogočali normalno manevriranje vozil, prav tako bi bilo možno ustvariti nišo za eno vozilo, katero bi se lahko v primeru vozil iz nasprotne smeri odmaknilo iz vozne površine in omogočilo vozilom, ki bi imelo smer vožnje naravnost proti krožišču nemoten prehod mimo priključevanja na javno pot. Glede na to, da število vozil iz obstoječe javne poti ni veliko, bi želeli tudi levi izvoz iz javne poti, za katerega se zavedamo, da predstavlja večjo prometno ogroženost, a navkljub vsemu, bi želeli da preučite tudi možnost izvoza levo na regionalno cesto v smeri proti križišču Žabja vas. Predlogi na rešitve so predstavljeni tudi v prilogah, ki so sestavni del tega dopisa.

STALIŠČE 4.1.02: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: dvignjeni otok se v predlogu OPPN-SP v prvi fazi izvedbe tega dokumenta spusti, da bo omogočen dostop z intervencijskimi vozili do stanovanjskih hiš SZ od križišča štirih mestnih cest. V drugi fazi izvedbe OPPN-SP, ko bodo v SZ vogalu križišča izvedeni novi poslovni objekti, bo dostop do njih zagotovljen prek servisne ceste JC1 (tudi za intervencijska vozila) in je zato otok na Kandijski cesti možno izvesti v dvignjeni obliki.

03 Krnc F. in Krnc Saje M.

1. Parcelna št. 1295, 1294/3 in 1294/5, vse k.o. Kandija: Na navedenih zemljiščih je sedež kmetije s pripadajočimi gospodarskimi objekti. Tu se tudi vrši kmetijska dejavnost. Iz osnutka OPPN-SP je razvidno, da se Kandijska cesta prične širiti na začetku najine parcele, zaradi česar bo onemogočen dostop na dvorišče s kmetijsko mehanizacijo. Že ob trenutni ureditvi Kandijske ceste z nekaterimi stroji s težavo zavijamo na cesto. Predlagava, da se cesta začne širiti od najinih parkirnih mest dalje oziroma od trenutno postavljene prometne table in se tako ohrani neovirano zavijanje iz Kandijske ceste na dvorišče kmetije. Celotna Kandijska cesta nima od lekarne do nas nobene kolesarske steze in na delu tudi samo en pločnik, zato meniva, da ne bi bilo nič narobe, če se kolesarska steza prične nekaj metrov naprej kot je to predvideno v osnutku načrta.

STALIŠČE 4.1.03.1: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: z rekonstrukcijo Kandijske ceste se obstoječi zavijalni radiji na domačijo Krnc ne spreminjajo, saj os ceste ostaja na isti lokaciji kot prej, pri uvozu na domačijo pa je predviden poglobljen pločnik, kakor tudi poglobljena kolesarska steza. Trenutno razpoložljivi radiji zavijanja na kmetijo se tako ohranjajo.

2. Predlagava, da se ob našem zemljišču zgradi oporni zid – škarpa, na katerega naj se pritrdi ograja (ta obstaja tudi že sedaj). Zdajšnji travnik oziroma sadovnjak ima namreč funkcijo ponikovalnice za meteorne vode. Ker se površina travnika po razširitvi ceste zmanjša, se posledično zmanjša tudi vpojna površina, in obstaja resna nevarnost pred vdorom meteorne vode v nižje ležeča gospodarska poslopja (senik, silosi).

STALIŠČE 4.1.03.2: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: višinska razlika med rekonstruirano Kandijsko cesto in travnikom domačije Krnc ni tako velika, da se ne bi mogla urediti z zatravljeno brežino, zato izvedba škarpe ni potrebna. Meteorne vode s Kandijske ceste se zadržujejo v okviru cestnega telesa.

3. Predlagava pomik obvozne ceste, ki naj bi potekala med najino kmetijo in TPV proti Belokranjski cesti, do nasipov ob Revoz-u.

STALIŠČE 4.1.03.3: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: pomik ceste JC2 proti zemljišču Revoza ni mogoč zaradi razširitve njihove lakirnice in posledičnih zunanjih ureditev.

4. Parcelna št. 243/4, k.o. Ragovo: Izgradnja ceste, ki bo po Žibertovem hribu povezovala Kandijsko cesto in Levičnikovo cesto, po najboljšem delu parcele tangira tudi parc.št. 243/4, k.o. Ragovo, ki je najina last, in je v naravi izredno kvalitetna njiva. Predlagava, da se trasa ceste pomakne bolj levo tako, da se ohrani najboljša kmetijska zemljišča in se za gradnjo ceste porabi okoliška zemljišča, ki so zemljišča slabše kakovosti in le slabo obdelana oziroma neobdelana.

STALIŠČE 4.1.03.4: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: cesta JC1 se izvede samo do konca predvidenih poslovnih objektov z obračališčem ob zaključku; njeno nadaljevanje med Žibertovim hribom in Levičnikovo cesto se ukine, s tem se zmanjša ureditveno območje OPPN-SP, sicer pa je navedena parcela tangirana z ureditvami, ki jih predpisuje že sprejeti OLN Univerzitetni kampus Novo mesto (Uradni list RS, št. 118/06, 64/08), ki je veljaven prostorski akt. Prometna zapora ulice Marjana Kozine na izteku v Levstikovo ulico se določi v fazi tehničnih projektov za navezavo Stritarjeve ulice na Levičnikovo cesto.

04 Šinkovec J.

Želela bi vas spomniti na dogovor na svetu KS Majde Šilc v zvezi s cestno povezavo s cestno povezavo s cesto, ki bi potekala iz novo načrtovanega krožišča v Drgančevju v naselje na Žibertovem hribu. Takrat je bi sprejet sklep, da se naselje poveže z urejeno kolesarsko stezo in peš potjo, nikakor pa ne s cesto, ki bi že tako obremenjene ozke ceste, ki niso bile načrtovane kot ceste, pač pa ozke ulice, namenjene stanovalcem preobremenila in soseski, ki je mirno stanovanjsko naselje, zmanjšala kakovost bivanja. Cesta se v vaših predlogih ponovno pojavlja in menim, da gre za neupoštevanje že jasno izraženih mnenj.

Ravno tako menim, da je servisna cesta, ki jo načrtujete vzporedno v Levičnikovo cesto v takšni dolžini do krožišča v Drgančevju nepotrebna. V času recesije smo popolnoma neracionalni. Če objekti načrtovani v križišču potrebujejo servisno cesto je ta lahko več kot pol krajša.

Po vašem mnenju bo vzhodna obveznica pomembno razbremenila prometni kaos v tem delu in tedaj bo Levičnikova cesta le še mestna ulica in zato res ne vidim potrebe po dveh vzporednih cestah. Ali smo tako bogati, da to res zmoremo? Levičnikova cesta v križišču dobi raje še dodatni pas za zavijanje?

STALIŠČE 4.1.04: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: v predlogu OPPN-SP se navezava ceste JC1 (severne servisne ceste) na načrtovano krožišče pri kampusu ukine in se jo oblikuje kot slepo cesto z obračališčem, zato se tudi ureditveno območje OPPN-SP, ki tako ne bo obsegalo Stritarjeve ulice na Žibertovem hribu, zmanjša. Kljub temu je prometna navezava te ulice na Levičnikovo cesto določena že v OLN Univerzitetni kampus Novo mesto (Uradni list RS, št. 118/06, 64/08), ki je veljaven prostorski akt.

05 Vrbetič A.

1. V razgrnjeni dokumentaciji ni predvidena postavitve že obstoječe obvestilne table (totem z napisom HOTEL ter dva prometna znaka v križišču iz smeri Metlike in Ločne). Po rekonstrukciji ceste oziroma izgradnji pločnika je potrebno v prostor umestiti ekvivalentno signalizacijo.

STALIŠČE 4.1.05.1: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: investitor rekonstrukcije križišča Belokranjske, Kandijske, Levičnikove in Šentjernejske ceste je dolžan nadomestiti obstoječe obvestilne znake, ki bodo tekom izgradnje odstranjeni, kar se zapiše v odlok pod obveznosti investitorja rekonstrukcije križišča (70. člen odloka).

2. Iz ulice oziroma parkirišča pri Hotelu pri Belokranjcu je predvideno zavijanje desno-desno. Tu bi opozorili na pomanjkljivost, saj ni jasno kako bodo gostje hotela prišli na Belokranjsko cesto oziroma na avtocesto, obračališče namreč ni predvideno. Problem so predvsem avtobusi, avtodomi, vozila z večjimi prikolicami in tudi osebna vozila. Predlagamo, da se z OPPN predvidi parkirišča na p.št. 258/24 k.o. Ragovo. Kar bi v praksi pomenilo, da bi se vhod v hotel premaknil in sicer na cesto, ki vodi na Žibertov Hrib, parkirišče pa se tako formira izza stavbe s prenočišči. OPPN bi v tem primeru moral predvideti tudi razširitev priključka na cesto, ki vodi na Žibertov hrib, razširitev je možna. Ob tej rešitvi je z OPPN potrebno za hotel načrtovati ustrezno obvestilno signalizacijo.

STALIŠČE 4.1.05.2: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: Obstoječe parkirišče pri Hotelu pri Belokranjcu že danes ni urejeno kot parkirišče za avtobuse, vozila z večjimi prikolicami oziroma druga večja vozila. Takšna ureditev bi bila mogoča na podlagi projektne obdelave in izdanega upravnega dovoljenja za graditev. Pripravljaec OPPN-SP je po preveritvi pri krajevno pristojni Upravni enoti ugotovil, da takšno dovoljenje ni bilo izdano. Zato načrtovana rekonstrukcija Kandijske ceste ne bo poslabšala trenutnih možnosti za obračanje večjih vozil na obravnavanem parkirišču.

Predlagana rešitev z ureditvijo parkirišča z možnostjo obračališča na parc. št. 258/24 pa se bo podrobneje proučila in v kolikor ne bo prometno tehničnih zadržkov, tudi vključila v predlog OPPN-SP. Obvestilna signalizacija se bo na območju OPPN-SP lahko postavljala skladno s predpisi o postavljanju obvestilne signalizacije.

3. OPPN predvideva pomik ceste oziroma pločnika in kolesarske steze v neposredno bližino stavbe na Kandijski cesti 63, zato bo zaradi varnosti in samega izgleda potrebna postavitve ograje in verjetno tudi škarpe. OPPN bi moral predvidevati postavitev ograje, ki bi morala biti skladna (kovana) z izgledom hiše.

STALIŠČE 4.1.05.3: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: oblika nadomestne ograje je predmet dogovora med investitorjem rekonstrukcije ceste in prizadeto stranjo v fazi PGD oziroma pridobitvi zemljišč za gradnjo.

4. Opozarjamo še na pomanjkljivost v zvezi s seznanjanjem pri postopkih urejanja križišča. Prosimo, da nas pri urejanju oziroma pri vseh postopkih, ki se tičejo naših nepremičnin seznanjate skladno z zakonodajo, ki ureja to področje.

STALIŠČE 4.1.05.4: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: pripravljalec OPPN-SP je pri obveščanju javnosti in lastnikov parcel v okviru OPPN-SP ravnal v skladu z določili Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS št. 33/07).

06 KID d.o.o.

1. 11. člen, odstavek (3): določilo, ki določa svetlo višino objekta naj se briše oziroma preoblikuje.

Obrazložitev: Ker je v prvi fazi na območju UE MS-2 predviden objekt tipske gradnje, višina določena v odloku ne ustreza svetli višini objekta. V kolikor je potrebno določiti tako natančne parametre v odloku OPPN, naj se tekst preoblikuje tako, da upošteva naslednje podatke:

- svetla višina do spuščenega stropa 3.5 m
- svetla višina do stropa med 4.6 in 4.25 m
- višina objekta 5.5 m

STALIŠČE 4.1.06.1: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: v predlogu OPPN-SP se določitev višine za prvo fazo pozidave UE MS-2 popravi tako, da je mogoča izvedba tudi tipskega objekta trgovine Hofer.

2. V 25. členu je za UE PA-2 navedeno, da se na tem območju umeščajo parkirišča. Predlagamo, da se na UE PA-2 omogoči tudi gradnjo drugih objektov.

Obrazložitev: Z možnostjo umeščanja tudi drugih objektov na UE PA-2 se omogoči večja izraba prostora znotraj ureditvene enote in območja urejanja.

STALIŠČE 4.1.06.2: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: določilo glede pozidave UE PA-2 se v predlogu OPPN-SP ustrezno popravi.

3. 68. člen, odstavek (1) naj se preoblikuje oziroma dopolni tako, da se posamična ureditvena enota lahko izvaja fazno, če ureditev oziroma izvedeni del znotraj ureditvene enote predstavlja tehnološko in funkcionalno zaključeno celoto. Faznost znotraj ureditvene enote je možna pod pogojem, da se sočasno zagotovi izvedba predvidenih etap oziroma je zagotovljena izgradnja komunalne in prometne infrastrukture, ki je potrebna za obratovanje objekta.

Obrazložitev: Znotraj UE MS-2 ima zemljišče s parc. št. 1400/1, v izmeri 576 m², k.o. Kandija status javnega dobra državnega pomena. Zaradi pridobitve pravice graditi oziroma pridobitve gradbenega dovoljenja na tem območju, je potrebno izvesti postopek ukinitve statusa javnega dobra in pozneje pridobiti pravico graditi. Ker je to

dolgotrajni postopek, bi želeli, da se omogoči faznost izvedbe znotraj ureditvene enote oziroma, da se omogoči pridobitev gradbenega dovoljenja za zmanjšano območje.

V kolikor vzporedno z izvajanjem UE MS-2 ne bo prišlo tudi do izvedbe MS-1 in PA-2 se s predlagano dopolnitvijo 68. člena omogoči, da se cesta JC2 zgradi do uvoza na območje MS-2. Takšna izvedba funkcionalno zaključenih celot znotraj posamičnih etap omogoča racionalno izvedbo posegov v prostor in tudi enakomerno razporeditev stroškov med potencialne investitorje.

STALIŠČE 4.1.06.3: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: predlog OPPN-SP se popravi tako, da je možna fazna izvedba pozidave nekaterih UE.

4. Določilo 68. člena, odstavek (2), da se v I. fazi izvede rekonstrukcija križišča štirih mestnih cest (etapa A) ter delna izvedba servisne ceste JC2 (etapa B), časovno pogojuje izvedbo znotraj UE MS-2 in izvedbo servisne ceste JC2 z izgradnjo križišča štirih mestnih cest zaradi izboljšanja prometnih tokov v širšem območju urejanja. Predlagamo, da se prometna študija, ki jo je izdelalo podjetje APPIA (št. AP039-08-E, november 2008) dopolni z novimi vhodnimi podatki (poglavje T.4.1. Generacija), ki v študiji niso v skladu s predvideno pozidavo, kot je opredeljena v odloku dopolnjenega osnutka OPPN in ponovno preveri možnosti, za izvedbo etape B pred etapo A. V kolikor izvedba etape B (servisna cesta JC2) ne bo mogoča pred izvedbo rekonstrukcije križišča, naj se v odloku jasno določi, da je pridobitev gradbenega dovoljenja in izvajanje etap B in C mogoče, ne glede na etapo A. Da obratovanje etape B in C ni možno pred izvedbo A se veže na uporabno dovoljenje oziroma da je pridobivanje gradbenega dovoljenja in gradnja mogoča, ni pa možno za etapi B in C pridobiti uporabno dovoljenje pred rekonstrukcijo križišča štirih mestnih cest.

Obrazložitev: V prometni študiji v poglavju T.4.1. Generacija je kot vhodni podatek za analizo obremenitve prometnega omrežja v fazi izvedbe OPPN navedena izgradnja objektov na območju južno od Kandijske ceste in zahodno od Belokranjske ceste, v obsegu kot je predvideno v II. fazi. V razgrnjenem odloku dopolnjenega osnutka je v 68. členu, odstavek (2) predvidena izvedba prve faze pozidave, ki obsega zgolj izgradnjo UE MS-2 (z manjšo bruto etažno površino) in UE MS-1. Predlagamo, da se v ponovni preveritvi prometne študije upošteva, da bo v prvi fazi pred rekonstrukcijo križišča štirih mestnih cest prišlo le do realizacije izgradnje trgovskega objekta znotraj UE MS-2 (predvidoma leta 2010), v velikosti bruto tlorisne površine 1.478 m². Izgradnja objekta znotraj UE MS-1, bo glede na to, da zemljiško stanje ni usklajeno z mejo UE, izvedena predvidoma šele po letu 2010. Na podlagi takšne simulacije prihodnjega stanja v prostoru, se pripravi prometno rešitev priključevanja na Belokranjsko cesto, ki bi bila prometno tehnično izvedljiva tudi pred rekonstrukcijo križišča štirih mestnih cest. V kolikor dopolnjena prometna študija ne bo ovrgla v razgrnjenem odloku predlagane etapnosti, naj se za etapo B in C pripravi takšne podlage v odloku, da bo investitor lahko začel z gradnjo ne glede na etapo A, pri čemer bo uporabno dovoljenje lahko pridobil šele po izvedbi etape A.

STALIŠČE 4.1.06.4: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Dopolnjeni osnutek prostorskega akta nikjer ne določa, da se mora pred etapo B izvesti etapa A. Če bo investitor etape B zaprosil za gradbeno dovoljenje pred izvedbo etape A, bo moral pridobiti gradbeno dovoljenje in soglasje upravljavca državne ceste. V postopku izdaje soglasja upravljavca državne ceste bo izvedljivost etape B pred etapo A podrobneje proučena v projektni dokumentaciji, vključno s podrobnejšo prometno študijo in kapacitetno analizo.

07 Revoz d.d.

1. Ob vpogledu v javno predstavljen dopolnjeni osnutek »Občinskega prostorskega načrta za prostorsko ureditev skupnega pomena za rekonstrukcijo križišča Belokranjska cesta v Novem mestu, na cestah G2-105 in R2-419 s širšim vplivnim območjem« ugotavljamo: Izvedba nove ceste JC2 zahteva obsežen poseg v zemljišča podjetja Revoz, s čimer le ta izgubi zajetno število parkirnih mest, ki se delno nadomestijo s parkirnimi mesti na novo urejenem območju ob cesti JC2, vendar je to nadomestilo manjše od izgube. Da bi v čim večji meri nadomestili parkirna mesta predlagamo: Oporni zid, ki se predvidoma zaključi med profiloma 14-15 nove ceste JC2, naj se podaljša vsaj do profila 11. Teren za opornim zidom naj se poravna z razpoložljivim materialom do ustrezne višine, kar bo omogočalo nekaj dodatnih nadomestnih parkirnih mest. V opornem zidu med profiloma 11-12 predvideti stopnice za dostop iz parkirišča ob cesti JC2 do obstoječe pešpoti oziroma vhoda za zaposlene, ki se nahaja na tem območju. Izvedba nove ceste JC2 mora biti načrtovana tako, da bodo vplivi na uporabo površin (uporaba parkirišč) podjetja Revoz, čim manjši.

STALIŠČE 4.1.07.1: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: v predlogu OPPN-SP se oporni zid vzdolž ceste JC2 podaljša do profila 12, od koder naprej zaradi konfiguracije terena in višinske izravnave ni več potreben, kakor tudi izvedba stopnic ne. Izravnava terena na Revozovi strani do opornega zidu vzdolž JC2 je potrebno urediti znotraj LN za Revoz, saj je to zemljišče izven ureditvenega območja OPPN-SP. V OPPN-SP pa se predvidi možnost ureditve peš navezave od JC2 (od profila 12 naprej) in parkirišč do obstoječe pešpoti na Revozovem zemljišču.

2. Vsi stroški izvedbe nove ceste JC2 in vseh ostalih posegov, ki so potrebni za izvedbo, vključno z nadomestnimi parkirišči za podjetje Revoz, kakor tudi z vzpostavitvijo prvotnega stanja po posegih na zemljišča Revoza so breme investitorja. Pričakujemo, da se bodo vse naše pripombe upoštevale pri nadaljnji izdelavi obravnavanega OPPN.

STALIŠČE 4.1.07.2: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: pri načrtovanju ceste JC2 je bilo dejstvo, da morajo biti vplivi na uporabo površin Revoza čim manjši, že upoštevano. V predlogu OPPN-SP se pri obveznostih investitorja prostorske ureditve v enoti MS-2 (etapa B prve faze) navede, da je pogoj za pridobitev uporabnega dovoljenja prostorskih ureditev v enoti MS-2 (etapa B prve faze) predhodna pridobitev uporabnega dovoljenja za prostorsko ureditev parkirišč, določenih v

enoti PA-1, kot nadomestna parkirišča za zemljišča (parkirišča), ki bodo potrebna za izvedbo priključka JC-2 na G2.

08 TPV d.d.

1. TPV d.d. Novo mesto se ne strinja z dopolnjenim osnutkom OPPN rekonstrukcije križišča Belokranjska cesta v NM na cestah G2-105 in R2-419 s širšim vplivnim območjem, ker ne upošteva prometnih in logističnih obremenitev glavnega vhoda in dvorišča pred upravno stavbo TPV.

STALIŠČE 4.1.08.1: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: predlog OPPN-SP se dopolni s priključkom tovarne TPV na servisno cesto JC2. Na osnovi preveritve se prestavi priključek servisne ceste JC2 na Kandijsko cesto proti vzhodu za 10 m, kar omogoča ohranitev precejšnjega dela zunanjih manipulativnih površin v tem delu tovarniškega kompleksa.

2. V 2. fazi je načrtovana povezovalna servisna cesta JC2 s Kandijsko cesto po naših parcelah (1286/3, 1289 in 1294/4) z ukinitvijo obstoječega glavnega vhoda TPV. Načrtovana cesta JC2 ne vključuje nadomestne rešitve glavnega vhoda tovarnega in osebnega prometa za TPV.

TPV se že danes sooča s težavami pri zagotavljanju parkirnih mest za tovarne in osebne avtomobile, dodatno pa režim otežuje notranji transport direktno iz dvorišča TPV v Revoz, kateremu dobavljamo avtomobilske dele direktno na montažni trak, to je 90 kamionov / dan.

Zato zahtevamo, da se pri načrtovanju vključi ustrezna rešitev vhoda v TPV in zagotovi parkirna mesta, ki bi s takšno rešitvijo odpadla, na lokaciji med Kandijsko cesto od K7 km 14,2 + 91,44 do C3 km 14,3 + 49,44 in levi strani ceste JC2 U6 km 0,1 + 0,00.

Po naši presoji smo pripravili predlog za novi vhod in povezovalno cesto v kompleksu TPV (grafična priloga k pripombi).

STALIŠČE 4.1.08.2: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: na osnovi dodatne prometne preveritve, je bilo ugotovljeno, da v je okviru OPPN-SP možno predvideti priključevanje tovarne TPV na servisno cesto JC2, vendar je pri tem potrebno upoštevati dejstvo, da so servisna cesta JC2 ter priključka te ceste na Kandijsko in Belokranjsko že precej obremenjeni s prometom, ki ga generirajo predvideni programi v načrtovanih objektih JZ od križišča štirih mestnih cest. Celotna izvedba teh programov oz. objektov z dodanim prometom iz tovarne TPV je možna le pod pogojem, da sta izvedena dva priključka servisne ceste JC2 na primarno mestno cestno omrežje, ki bo ves ta promet prevzelo. En sam priključek servisne ceste JC2, kot je pokazala prometna študija, ne omogoča niti napajanja predvidenih novih programov, niti prevzema dodatnega prometa iz tovarne TPV.

V primeru, da se križišče JC2 in Kandijske umakne z dvorišča TPV ter zagotovi dostop do tovarne z JC2, se prostor sedanjega priključka tovarne na Kandijsko cesto izkoristi za parkirišča.

3. Opozarjamo na obremenitev križišča priključitve ceste JC2 na Belokranjsko cesto, ki mora upoštevati pretočnost ob dodatni transportni obremenitvi, zaradi umestitve novega glavnega vhoda TPV med U10 km 0,1 + 80,00 in U11 km 0,2 + 0,00, še posebno, če upoštevamo bodočo povezavo na vzhodno obvoznico.

Prometna in logistična obremenitev vhoda v TPV in parkirišča:

- Na glavnem vhodu v TPV je dnevno uvoz / izvoz 6 vlačilcev in 18 kamionov zunanjih dobaviteljev ter kupcev ter 80 do 100 osebnih parkirnih mest.
- Na drugem vhodu je poleg uvoza / izvoda osebnih avtomobilov prodaje in servisne službe za TPV Avto, še vhod za 20 vlačilcev in 10 kamionov zunanjih dobaviteljev in parkiranje 100 zaposlenih v proizvodnji.

STALIŠČE 4.1.08.3: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev:

Velja enaka obrazložitev kot pod točko 2, prvi odstavek.

4. Za celovito rešitev cestnih navezav in notranjih logističnih povezav na lokaciji TPV Novo mesto bomo izdelali podrobnejšo študijo in vam poslali pobudo za izdelavo OPPN TPV.

STALIŠČE 4.1.08.4: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: za ureditev tovarniškega kompleksa TPV v okviru OPPN lahko podjetje poda pobudo za pripravo OPPN na občini.

09 Lapajne M.

Križišče 4 mestnih cest je prometno eno od najbolj obremenjenih križišč v Novem mestu, govora je o tako imenovanih vzhodnih mestnih vratih in o potrebi umestitve eminentnih visokih mestnih stavb ob križišču. Iz obrazložitve je razumeti, da so v pritličjih poslovni programi centralnega tipa, v višjih pa stanovanja (govora je o mestnem portalu). OPPN temelji tudi na prometni študiji MAHER – TOPOS, ki daje absolutno prednost štirikrakemu križišču. Sekundarne zbirne ceste JC1, JC2 in JC 5 naj bi prevzele napajanje ureditvenega območja. Križišče cest JC1 in JC2 s Kandijsko cesto naj bi bilo približno vsa na sedanjem vhodu v upravo TPV s Kandijske ceste.

Kot projektant prenove večine objektov TPV in projektant novih objektov ob Kandijski cesti in stanovanjskega naselja Žibertov hrib sem bil konec julija 2009 prvič seznanjen z dopolnjenim osnutkom občinskega podrobnega prostorskega načrta za prostorsko ureditev skupnega pomena (v nadaljevanju OPPN – SP) za rekonstrukcijo križišča Belokranjske ceste v Novem mestu s širšim vplivnim območjem, ki ga je izdelalo podjetje BD projektiranje d.o.o. Nekaj dni kasneje je bil sklican sestanek za TPV v prisotnosti župana, vodstva TPV, strokovne službe

občine in projektanta BD d.o.o., kjer je bila podana tudi širša obrazložitev osnutka OPPN – SP.

1. Začudujoče, nestrokovno in skrb zbujujoče je, da občina in projektant BD do zdaj nikoli nista obvestila TPV, da se tukaj nekaj pripravlja, da bo na tovarniškem dvorišču TPV zgrajeno javno križišče predvidene sekundarne ceste JC2 s Kandijsko ulico. Tako naj bi javni promet proti HOFERJU potekal tudi preko tovarniškega dvorišča. Projektanti in predlagalci se niso niti toliko potrudili, da bi eventualno raziskali vpliv te ceste na poslovanje TPV in možnost priključka nanjo. Občina bi morala vedeti, v kakšnih okoliščinah deluje TPV na tej lokaciji, saj ji je to bilo že večkrat prezentirano. Zagotovo pa TPV ne more pristati na takšen način reševanja urbanističnih problemov. Po mojem mnenju TPV ne more in ne sme pristati na tak priključek, ker bo s tem ogrožena uspešnost poslovanja na tej lokaciji.

V kolikor bo sprejeto štirikrako glavno križišče v Žabji vasi verjamem, da mora biti približno prikazana oddaljenost križišča pri TPV od tistega v Žabji vasi, vendar naj ostane vstop za TPV samo tovarniški. Nobene realne potrebe ni za nadaljevanje JC2 proti Belokranjski cesti.

Sama rekonstrukcija vstopa v TPV naj se v 2. fazi izvede s širitvijo na vzhod proti spomeniku NOB in z rušitvijo stanovanjske stavbe ob spomeniku (predvideno v osnutku v 2. fazi). Ob tem je treba spomeniško področje NOB z eventualnim parkom ustrezno preurediti.

STALIŠČE 4.1.09.1: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: območje urejanja tega OPPN-SP se zaključuje ob robu severne servisne ceste, zato reševanje prometno-logističnih zahtev podjetja TPV ni celovito obravnavano v sklopu tega dokumenta. V ta namen se občina dogovarja s podjetjem TPV o pripravi novega prostorskega akta, v katerem bo zajeta ureditev celotnega območja tovarne TPV vključno s prometnimi dostopi. Glede svojih potreb in zahtev je podjetje TPV samo podalo svoje pripombe, v katerih je namesto obravnavanja priključka JC2 na Kandijsko kot privat priključka za TPV, postavilo druge zahteve. Te pripombe so obravnavane v stališčih do pripomb št. 4.1.08.

2. Na omenjenem sestanku z županom je bilo iz obrazložitve med pogovorom razbrati marsikaj, tudi o krožnem križišču je bilo govora (žal te variante MAHER – TOPOS nismo videli). Težko pa bi se vsak arhitekt ali urbanist strinjal z izjavo projektantke podjetja BD d.o.o. – če je krožišče, odpadejo vsi eminentni objekti?! Zagotovo je »eminentnost« mogoče doseči na več načinov, vsekakor pa ena sama ponujena rešitev tega ne zagotavlja, v bistvu je to tiranija v prostoru. S takimi razmišljanji se mi postavlja dvom o ponujeni rešitvi, tudi prometni rešitvi glavnega križišča, saj jo je ponudila samo ena stran.

STALIŠČE 4.1.09.2: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: V okviru že izdelanih strokovnih podlag za rekonstrukcijo obravnavanega križišča in priprave idejne zasnove rekonstrukcije križišča med glavno cesto G2-105 Novo mesto-Metlika in regionalno cesto R2-419 Novo mesto – Šentjernej (Topos d.o.o., junij

2004), je bila izdelana tudi Študija optimalne rešitve in dimenzioniranja križišča G-105 in R2-419 v Novem mestu (dr. Tomaž Maher, maj 2004) sta že bili pripravljeni dve varianti: varianta štirikrakega in varianta krožnega križišča. Obe varianti sta bili med seboj prometno in ekonomsko primerjani.

Primerjava je pokazala, da je rekonstrukcija obstoječega križišča v krožišče predlaganih dimenzij sicer nekoliko cenejša, vendar je njegova kapaciteta presežena še celo prej kot pri štirikraki varianti, katerega kapaciteta čez deset let, v kolikor ne bo zgrajena vzhodna obvoznica, ne bo več zadoščala prometnim zahtevam. Za večjo propustnost krožnega križišča bi bilo potrebno njegove dimenzije in število pasov povečati, kar močno zaostri varnostne razmere za prečkanje pešcev (potrebni bi bili nadhodi ali podhodi). Ne glede na to, bi bila tudi zmogljivost maksimalno dimenzioniranega krožišča čez deset let nezadostna, v primeru prometne preobremenjenosti, pa so krožišča neobvladljiva. Krožna oblika križišča ravno tako ne ustreza zahtevam, ki jih postavlja lokacija na vstopu v najožje mestno središče, saj ni primerno za varno odvijanje gostega pešaškega prometa. Študija je torej pokazala, da je ob 0,3% letni rasti prometa v 10 letnem obdobju, najoptimalnejša varianta z maksimalno dimenzioniranim klasičnim križiščem, kar pomeni, da se obstoječe križišče rekonstruira z dodatnimi desnimi zavijalnimi pasovi in s podaljšanimi levimi zavijalnimi pasovi. Na podlagi teh rezultatov je bil nato izdelan Idejni projekt rekonstrukcije križišča med glavno cesto G2-105 Novo mesto-Metlika in regionalno cesto R2-419 Novo mesto – Šentjernej (Topos d.o.o., september 2006 po reviziji) in variantne rešitve rekonstrukcije samega križišča niso več potrebne. Iz navedenega sledi, da se kot osnova za projektiranje vzame štirikraka varianta križišča, njegove natančne dimenzije pa preverijo v študiji z upoštevanjem vzporedne izvedbe vzhodne obvoznice.

Odločitev, da se kot osnova za načrtovanje rekonstrukcije križišča vzame štirikrako varianto križišča torej sloni izključno na ugotovitvi, da takšno križišče v nasprotju s krožnim križiščem zagotavlja pričakovano raven prometne usluge, je torej prometno tehnično ustrezno. To dokazuje tudi primerjava parametrov z vidika investicijskih stroškov, saj je ob upoštevanju vseh investicijskih stroškov, stroškov odškodnin in nakupov zemljišč, ocenjena vrednost krožnega križišča 654.536.230, 24 SIT (2.731.331 EUR) ugodnejša od ocenjene vrednosti klasičnega štirikrakega križišča, ki znaša 676.639.455,77 SIT (2.823.566 EUR) v valuti in po cenah brez DDV v novembru 2004.

3. Vse izjave iz povzetka za javnost – eminentne visoke mestne stavbe ob križišču in Kandijski ulici, mestni portal itd., samo usmerjajo rešitev problema k javnem natečaju, kjer bi dobili kopico rešitev in izbrali najboljše. Isto velja tudi za prometno rešitev, saj bi v sodelovanju z različnimi prometnimi strokovnjaki dobili tudi več uporabnih rešitev.

STALIŠČE 4.1.09.3: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: Odlok se dopolni z obvezo, da se za prostorske ureditve v drugi fazi v enotah MS-4, MS-3, MS-1 in MS-2 izvede arhitekturni natečaj. Mestni prostor je kompleksen organizem, in njegova obravnava zahteva interdisciplinarni pristop. Zahteva tudi upoštevanje načina dela in strokovne rešitve, ki jih posamezna stroka k reševanju problematike prostora prispeva. Prometni sektor deluje na osnovi preverjenih strokovnih metod, zato so rešitve, ki jih skozi svoje delo ponuja, dovolj verodostojno izhodišče za obravnavo prometnih težav, s katerimi se srečujemo v križišču štirih mestnih cest. Natečaji, ki so pri nas običajni, so časovno in finančno preveč omejeni, da bi lahko zagotovili dovolj obsežno in natančno

prometno preveritev vsake posamezne natečajne rešitve, ki jih predmetni problem zahteva, in ki bi bili na obravnavanem območju primerljivi s študijami in drugimi strokovnimi gradivi, ki so bili za rekonstrukcijo križišča štirih mestnih cest do sedaj izdelani ter na osnovi katerih temeljijo rešitve v tem OPPN-SP. Pomembno je dejstvo, da se z OPPN-SP načrtuje križišče državnih cest, ki je v pristojnosti države. Ker je javne investicije v državno prometno omrežje potrebno upravičiti z dolgoročnim zagotavljanjem zelene ravni prometnih storitev, ni mogoče razpisovati javnih natečajev za prometne ureditve, ki na podlagi izdelanih strokovnih preveritev ne omogočajo doseganja minimalne stopnje ravni prometnih uslug v obdobju za katerega se načrtujejo.

Javne ceste in pripadajoča križišča je potrebno načrtovati v skladu z veljavnimi zakoni, pravilniki in tehničnimi specifikacijami. Krovni pravilnik, ki opredeljuje med drugim tudi plansko obdobje (10. člen) za novogradnje in rekonstrukcije križišč predstavlja Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/2005). Poleg planske dobe mora projektant pri načrtovanju upoštevati zahtevano prepustnost križišča, ki je opredeljena v 12. členu istega pravilnika. Na koncu planske dobe je z izbranim tipom križišča (utemeljeno z izračunom po metodologiji HCM) potrebno zagotoviti naslednje nivoje uslug:

- NU=D, ki je predpisan za rekonstrukcije priključkov in križišč daljinskih cest (AC, HC, GC),
- NU=E, ki je predpisan za rekonstrukcije priključkov in križišč na povezovalnih (GC, RC), zbirnih (RC, LC) in dostopnih cestah (LC, LP).

Za potrebe določitve optimalne ureditve križišča se predhodno izdelava prometna študija, kjer so obdelane različne variante in scenariji. Kot rezultat prometne študije predstavlja osnovo za projektiranje optimalna geometrija križišča, ki jo je projektant v nadaljnjih fazah dolžan upoštevati. Iz zgoraj navedenega izhaja, da je tip in oblika križišča določena (izračunana!) na podlagi predvidenih prometnih obremenitev na koncu planske dobe in le tega ni možno izdelati na osnovi nekega natečaja, ki bi opredelil več možnih rešitev. Praviloma predstavlja takšna študija strokovno podlago za izdelavo OPPN-ja in morebitne izdelave natečajev.

4. Priključek nasproti TPV. Cesta JC1 naj bo samo priključna (napajalna) za vse objekte severozahodno od eventualnega štirikrakega križišča v Žabji vasi. Cesta naprej pod naseljem Žibertov hrib ni potrebna, ravno tako priključek naselja Žibertov hrib proti bencinski črpalki OMV. Ta cesta degradira ves prostor med Žibertovim hribom, zareže grobo v lep prostor doline nasproti črpalke in predstavlja pravo nasilje v prostoru. Cesta tudi vnaša dodatni hrup v stanovanjsko naselje Žibertov hrib. Ta prostor je v perspektivi možno veliko pametneje uporabiti upam tudi, da se bodo tej povezovalni cesti JC1 stanovalci Žibertovega hriba energično uprli. Poleg vsega je cesta umeščena v dokaj strm teren, kjer bi bili potrebni neprijetni oporni zidovi in nasipi – torej zelo draga cesta in oblikovno sporna. Stanovanjsko naselje s tem izgubi tudi skoraj ves zeleni pas, ki ga loči od zelo obremenjene Levičnikove ceste.

STALIŠČE 4.1.09.4: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: severna servisna cesta JC1 se v predlogu OPPN-SP zaključi kot slepa cesta z obračališčem na koncu območja poslovno-stanovanjskih objektov.

5. Poslovno stanovanjski objekti v predlogu OPPN – SP so umeščeni preblizu državnih cest, strokovna javnost pogreša med objekti in cesto več urejenega parterja. Zlasti ob Kandijski cesti nastaja zelo ozek koridor, skoraj soteska, kar bo za stanovanja v nadstropjih zelo neprijetno (hrup, odmev, izpušni plini itd). Mimogrede povedano, stanovanja ob tako obremenjenih cestah niso primerna iz zdravstvenih razlogov. V bližini je tudi industrija, Revoz, lakirnica...).

STALIŠČE 4.1.09.5: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: v območju goste mestne pozidave, kamor spada obravnavani predel, je potrebno racionalno razpolagati s prostorom in ga čim bolj smotrno izkoristiti tako, da so zagotovljene tudi vse spremljajoče, nujno potrebne površine (prometni dostopi, parkiranje, manipulacija in druge servisne površine) in ne le goli poslovni ali stanovanjski objekti. Istočasno je treba upoštevati, da so servisne površine internega značaja in ne spadajo v kvalitetno obravnavan mestni ulični prostor, zato jih je potrebno obdržati v ozadju parcel, vzdolž ulice pa umeščati programe in objekte, ki zagotavljajo ustrezno javno ponudbo in primerno ulično fasado. Takšen način obravnavanja zgoščenega mestnega prostora je že dolgo poznan, ena od njegovih prednosti pa je, da je funkcionalna in oblikovna delitev na ulični prostor, ki pripada javnosti in pešcem ter notranje dvorišče, ki pripada zaposlenim in stanujočim v objektu zelo jasna in je svojo uporabnost na omejenem mestnem prostoru skozi zgodovino mest že nesporno dokazala. Ob križišču štirih mestnih cest smo se soočili z znano težavo gosto pozidanega mestnega prostora, ko so parcele majhne, prostor pa zahteva višjo gostoto, zato smo se reševanja zadanega problema lotili na preizkušeni način. Mnenja smo, da je potrebno prostor med cestiščem in glavnimi fasadami objektov nameniti predvsem pešcem, da je potrebno parkirišča in druge servisne dejavnosti obdržati v ozadju parcel, ter da bo na tak način predvsem Kandijska cesta pridobila na svoji urbani podobi.

6. Osnutek OPPN – SP tudi umešča povsem neprimerno športno igrišče neposredno med cesto JC1 in Levičnikovo cesto, kar kaže na oblikovne in vsebinske zadrege predlagatelja in projektanta. Ravno tako je na južni strani kompleksa umeščeno otroško igrišče in parkec med Belokranjsko cesto in cesto JC2 in neposredno ob parkirnem prostoru. Za nameček je igrišče umeščeno še v neposredni bližini črpalke Petrol.

STALIŠČE 4.1.09.6: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: kot je bilo že večkrat omenjeno, se na obravnavani lokaciji srečujemo z gosto pozidanim mestnim prostorom, v katerem je potrebno vsako površino racionalno izkoristiti za ureditve, ki jih posamezni programi zahtevajo. Košarkarsko igrišče in zelenica s klopmi v tesno pozidanem prostoru je splošen pojav zahodnjaških mest.

7. Upam, da bo občinski svet ta osnutek zavrnil in dal občinski upravi nalogo, da pripravi nov osnutek z izvedbo javnega natečaja.

STALIŠČE 4.1.09.7: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: Odlok se dopolni z obvezo, da se za prostorske ureditve v drugi fazi v enotah MS-4, MS-3, MS-1 in MS-2 izvede arhitekturni natečaj. Teorija urbanističnega načrtovanja

sicer pozna več različnih metod oz. pristopov k urejanju mestnega prostora, ki so vsi odvisni od problemov, ki se jih tekom načrtovanja poskuša rešiti: socialni, inženirski, ekonomski, oblikovni, ekološki, simbolni ipd.. (glej: Concepts of Urban Design, D. Gosling & B. Maitland). Javni natečaji, ki so pri nas v praksi, so tako ena od metod ureditve mestnega prostora ter poudarjajo oblikovni in programski vidik, manj pa se ukvarjajo s prometnim in interesi lastnikov parcel. Pri natečaju dobimo enkratno rešitev, ki ni rasla in se spreminjala na osnovi dogovarjanja s posamezniki, javnostjo in sprotne strokovnega preverjanja, kot ga reševanje kompleksne urbane problematike velikokrat zahteva. Kot smo že v stališču št. 4.1.09.3 omenili, je v konkretnem primeru rešitev prometno preobremenjenega križišča štirih mestnih cest ključnega pomena, tej ob bok pa lahko takoj postavimo še potrebe lastnikov zemljišč in firm v okviru OPPN-SP oz. na robu OPPN-SP. Javni urbanistični natečaj je za reševanje obeh problemov neprimeren, saj ne zagotavlja dovolj podrobnih prometnih študij in zanemari dogovarjanje, pogajanje in usklajevanje s potrebami lastnikov parcel in podjetij, ki so bile v našem primeru večkrat nasprotujoče ter so se običajno pojavile šele potem, ko je bila lastnikom zemljišč posamezna varianta urbanistične rešitve predstavljena. V kolikor želimo, da postane posamezen urbanističen akt izvedljiv, je potrebno glede rešitev, ki jih ponuja, doseči konsenz ter ga na tak način ohraniti v okviru realno dosegljivega.

10 KS Žabja vas

1. Potrebno je izvesti pločnik pred hotelom Belokranjec ter širši uvoz s Kandijske na lokalno cesto na SZ strani križišča štirih mestnih cest.

STALIŠČE 4.1.10.1: Pripomba je že upoštevana oz. se upošteva.

Obrazložitev: pločnik pred gostiščem Belokranjec je predviden; razširi se uvoz na lokalno cesto s Kandijske ceste.

2. Opozarjajo na slabo dostopno lokalno cesto SZ od križišča štirih mestnih cest.

STALIŠČE 4.1.10.2: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: za lažjo dostopnost na lokalno cesto SZ od križišča štirih mestnih cest s Kandijske ceste se razširi uvoz na lokalno cesto ter v prvi fazi izvede takšna rešitev ločilnega otoka, da omogoča dostop intervencijskih vozil.

3. Predlagajo ponovno preveritev zavijalnih radijev in dolžino zavijalnih pasov na glavnih cestah.

STALIŠČE 4.1.10.3: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: zaradi zagotovitve ustreznih zavijalnih radijev pri dostopu na obstoječe parcele in lokalne poti v sklopu izvedbe prve faze rekonstrukcije križišča se v okviru predloga OPPN-SP predvidijo širši uvozi na ta območja. Dolžine zavijalnih pasov so bile določene s prometnimi študijami, zato njihova ponovna preveritev ni potrebna.

4. Omogočiti je potrebno dostop do travnikov na SZ strani križišča štirih mestnih cest ter ustrezno širino priključka dostopne ceste na Kandijsko.

STALIŠČE 4.1.10.4: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: velja enaka obrazložitev kot pri stališču 4.1.10.2.

5. Zanima jih rešitev za Grobnico padlih med NOB.

STALIŠČE 4.1.10.5: Pripomba se upošteva.

2. Obrazložitev: v skladu z dogovorom s pristojno kulturo-varstveno ustanovo, grobnica padlih med NOB ne premika na drugo lokacijo, ampak ostaja v neposredni bližini sedanje lokacije. V OPPN-SP se prikaže okvirna površina namenjena grobnici padlih med NOB. V času rekonstrukcije se bo vršil kulturnovarstveni nadzor, na podlagi katerega se bodo izvajala dela prilagoditve območja grobnice. Spomenik se med deli odstrani in deponira na varno mesto. Vsi posegi v grobnico (vključno s prestavitvijo) se vršijo pod nadzorom pristojne kulturo-varstvene ustanove. V OPPN-SP se označita območje za ureditev prostora za spomenik in območje za nadzor. Podrobnosti se uredijo v PGD pod pogoji pristojne kulturo-varstvene ustanove.

6. Zanimajo jih protihrupni ukrepi.

STALIŠČE 4.1.10.6: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: v sklopu izvedbe prve faze rekonstrukcije križišča štirih mestnih cest, ko obstoječa pozidava pri križišču deloma ostaja, so predvidene protihrupne ograje, kar se projektno obdela v PGD in v študiji protihrupnih ukrepov za PGD.

4.2 STALIŠČA DO PRIPOMB PODANIH NA JAVNI OBRAVNAVI

Na javni obravnavi pripomb ni bilo podanih.

4.3 STALIŠČA DO PRIPOMB PRISTOJNIH ODBOROV OBČINSKEGA SVETA: Odbor za okolje in prostor ter Odbor za komunalo in promet

1. Odbora predlagata, da se za primer, da ne bodo realizirane predvidene servisne oz. stranske ceste predvidi alternativne prometne rešitve.

STALIŠČE 4.3.1: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: OPPN-SP se pripravlja z namenom realizacije servisnih oz. dostopnih cest JC1 in JC2. Rešitev je predvidena v fazah in etapah, ki bodo v času realizacije načrtovanih prostorskih ureditev omogočale dostopnost do vseh zemljišč v območju urejanja.

2. Z namenom pridobitve čim bolj kakovostne arhitekturne rešitve v okviru ureditvenega območja, odbora predlagata, da se za dokončno ureditev posameznih enot in celote razpiše arhitekturni natečaj, ne da bi s tem ogrožali potencialne investitorje.

STALIŠČE 4.3.2: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Odlok se dopolni z obvezo, da se za prostorske ureditve v drugi fazi v enotah MS-4, MS-3, MS-1 in MS-2 izvede arhitekturni natečaj.

4.4 STALIŠČA DO PRIPOMB OBČINSKEGA SVETA

4.4.1 T. Levičar:

1. Organizirati arhitekturni natečaj in v tem smislu odpreti pogoje v OPPN-SP.

STALIŠČE 4.4.1.1: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: arhitekturni natečaj za izvedbo objektov se v predlogu OPPN upošteva. Glede na pomembnost lokacije in zaradi tega potrebe po vzpostavitvi kvalitetnega mestnega uličnega prostora vzdolž Kandijske ter delno vzdolž Belokranjske in Levičnikove ceste ter zaradi stiske s prostorom, morajo določena urbanistična izhodišča v OPPN ostati. Le-ta zagotavljajo primeren dostop do stavb in manipulacijo v ozadju parcel (kar je bilo preverjeno tudi s prometnega vidika v prometni študiji), medtem ko so glavne fasade objektov obrnjene proti glavnim ulicam. Tako lahko nastane klasična mestna ulica z dovolj širokim pločnikom in kvalitetno ulično kuliso, ki jo zagotavljajo glavne fasade objektov, medtem ko so vse servisne površine, parkiranje in dostava organizirani v ozadju stavb in niso vidne z ulične strani. Mentalna in funkcionalna vloga prostora v smislu javnega in privatnega je s takimi urbanističnimi določili jasno dorečena, kar je glede na zahtevne pogoje lokacije potrebno.

Odlok se dopolni z obvezo, da se za prostorske ureditve v drugi fazi v enotah MS-4, MS-3, MS-1 in MS-2 izvede arhitekturni natečaj.

2. V odlok zapisati normativ glede parkirnih površin.

STALIŠČE 4.4.1.2: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: v OPPN-SP se zapiše določilo, da se za dimenzioniranje parkirnih površin upoštevajo določila OPN.

3. Glede na to, da je obravnavana cesta nek vstop v mestno središče, bi morala biti gradnja na takem območju ambiciozna še iz kakšnih drugih aspektov kot so gabariti in programska podoba.

STALIŠČE 4.4.1.3: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Zaradi zagotavljanja višje kakovosti arhitekturnega oblikovanja pomembnih mestnih stavb se odlok dopolni z obvezo, da se za prostorske ureditve v drugi fazi v enotah MS-4, MS-3, MS-1 in MS-2 izvede arhitekturni natečaj.

4. V OPPN-SP določiti standard energetske učinkovitosti objektov, izrabe deževnice.

STALIŠČE 4.4.1.4: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Standard energetske učinkovitosti objektov določa država v predpisih, ki veljajo na celotnem območju Republike Slovenije. OPPN-SP bi lahko določil ostrejšše standarde, ki pa glede na pravkar novelirane državne predpise ne vidimo vsebinskih razlogov.

5. Predvideti parkirna mesta za kolesa in stojna mesta za zabojnike za smeti.

STALIŠČE 4.4.1.5: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: v OPPN-SP je določeno, da se servisne površine zagotavljajo v ozadju objektov, kar zajema tudi parkirišča za kolesa in zabojnike za smeti; lokacija se podrobneje opredeli v nadaljnjih fazah projektiranja.

6. Določiti, v katerih etažah bodo lahko stanovanja ter njihovo orientacijo glede na prometnice.

STALIŠČE 4.4.1.6: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: v predlogu OPPN-SP se podrobneje določi, da se morebitna stanovanja lahko izvedejo v najvišjih etažah objektov.

7. Sprašuje se o smiselnosti izvedbe pritličnega objekta v prvi fazi ureditve UE MS-2 in nato kasneje gradnje v etažah, meni, da imajo potrebe prebivalcev mesta prednost pred željami investitorjev. V prvi fazi mora biti podoba tega prostora usmerjena na končno podobo, ne pa da se to dela po fazah.

STALIŠČE 4.4.1.7: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: v prvi fazi ureditve UE MS-2 je predviden pritlični montažni trgovski objekt konkretnega investitorja - Hofer, ki se kasneje odstrani in nadomesti z več-etažno stavbo. Potrebe prebivalcev mesta, kar predstavlja širši javni interes so nedvoumno upravičene, ob upoštevanju iniciative lastnika parcel (v tem primeru podjetja Hofer) je predlagana fazna ureditev območja, ki je izvedljiva kompromisna rešitev.

4.4.2 I. Gril

Kakšna bi bila cena kasnejše preureditve rekonstruiranega križišča v krožišče, saj meni, da je krožišče primernejše.

STALIŠČE 4.4.2: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: v preteklih letih je bilo križišče štirih mestnih cest podrobno obravnavano različnih strokovnih gradivih, ki so pokazala, da je štirikraka klasična zasnova križišča za obravnavano primernejša od krožne; rešitev je potrdil tudi upravitelj cest-DRSC.

V okviru že izdelanih strokovnih podlag za rekonstrukcijo obravnavanega križišča in priprave idejne zasnove rekonstrukcije križišča med glavno cesto G2-105 Novo mesto-Metlika in regionalno cesto R2-419 Novo mesto – Šentjernej (Topos d.o.o., junij 2004), je bila izdelana tudi Študija optimalne rešitve in dimenzioniranja križišča G-105 in R2-419 v Novem mestu (dr.Tomaž Maher, maj 2004) sta že bili pripravljeni dve varianti: varianta štirikrakega in varianta krožnega križišča. Obe varianti sta bili med seboj prometno in ekonomsko primerjani.

Primerjava je pokazala, da je rekonstrukcija obstoječega križišča v krožišče predlaganih dimenzij sicer nekoliko cenejša, vendar je njegova kapaciteta presežena še celo prej kot pri štirikraki varianti, katerega kapaciteta čez deset let, v kolikor ne bo zgrajena vzhodna obvoznica, ne bo več zadoščala prometnim zahtevam. Za večjo propustnost krožnega križišča bi bilo potrebno njegove dimenzije in število pasov povečati, kar močno zaostri varnostne razmere za prečkanje pešcev (potrebni bi bili nadhodi ali podhodi). Ne glede na to, bi bila tudi zmogljivost maksimalno dimenzioniranega krožišča čez deset let nezadostna, v primeru prometne preobremenjenosti, pa so krožišča neobvladljiva. Krožna oblika križišča ravno tako ne ustreza zahtevam, ki jih postavlja lokacija na vstopu v najožje mestno središče, saj ni primerno za varno odvijanje gostega pešaškega prometa. Študija je torej pokazala, da je ob 0,3% letni rasti prometa v 10 letnem obdobju, najoptimalnejša varianta z maksimalno dimenzioniranim klasičnim križiščem, kar pomeni, da se obstoječe križišče rekonstruira z dodatnimi desnimi zavijalnimi pasovi in s podaljšanimi levimi zavijalnimi pasovi. Na podlagi teh rezultatov je bil nato izdelan Idejni projekt rekonstrukcije križišča med glavno cesto G2-105 Novo mesto-Metlika in regionalno cesto R2-419 Novo mesto – Šentjernej (Topos d.o.o., september 2006 po reviziji) in variantne rešitve rekonstrukcije samega križišča niso več potrebne. Iz navedenega sledi, da se kot osnova za projektiranje vzame štirikraka varianta križišča, njegove natančne dimenzije pa preverijo v študiji z upoštevanjem vzporedne izvedbe vzhodne obvoznice.

Odločitev, da se kot osnova za načrtovanje rekonstrukcije križišča vzame štirikrako varianto križišča torej sloni izključno na ugotovitvi, da takšno križišče v nasprotju s krožnim križiščem zagotavlja pričakovano raven prometne usluge, je torej prometno tehnično ustrezno. To dokazuje tudi primerjava parametrov z vidika investicijskih stroškov, saj je ob upoštevanju vseh investicijskih stroškov, stroškov odškodnin in nakupov zemljišč, ocenjena vrednost krožnega križišča 654.536.230, 24 SIT (2.731.331 EUR) ugodnejša od ocenjene vrednosti klasičnega štirikrakega križišča, ki znaša 676.639.455,77 SIT (2.823.566 EUR) v valuti in po cenah brez DDV v novembru 2004.

4.4.3 J. Šinkovec

Meni, da je za prebivalce Žibertovega hriba sprejemljiva navezava na Levičnikovo cesto samo v obliki pešpoti in kolesarske steze, saj meni, da bo drugačna rešitev povzročila dodatno prometno obremenitev ulice Marjana Kozine, kar je nesprejemljivo.

STALIŠČE 4.4.3: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: v predlogu OPPN-SP se navezava ceste JC1 (severne servisne ceste) na načrtovano krožišče pri kampusu ukine in se jo oblikuje kot slepa cesto z obračališčem, zato se tudi ureditveno območje OPPN-SP, ki tako ne bo obsegalo Stritarjeve ulice na Žibertovem hribu, zmanjša. Kljub temu je prometna navezava te ulice na Levičnikovo cesto določena že v OLN Univerzitetni kampus Novo mesto (Uradni list RS, št. 118/06, 64/08), ki je veljaven prostorski akt.

4.4.4 D. Smrke

1. Predlaga primerjavo rešitev s standardi, določenimi za nove soseske, iz predloga OPN.

STALIŠČE 4.4.4.1: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: OPPN-SP vsebuje rešitve, ki so že usklajene s standardi iz OPN.

2. Predlaga ponovno preveritev dolžine zavijalnega pasu iz smeri Krka-Cikava.

STALIŠČE 4.4.4.2: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: v prometni študiji za OPPN-SP so bile dimenzije križišča vključno z dolžinami zavijalnih pasov preverjene in ustrezajo pogojem po katerih je možno OPPN-SP izvajati.

3. Ima pomislek glede stanovanj - cena stanovanj ne bo pokrila stroškov rušitev, bolj primeren je hotel.

STALIŠČE 4.4.4.3: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: stanovanja so v OPPN-SP podana kot možnost – niso obvezna. Investitorji bodo sami presodili smotrnost investiranja v stanovanja. Glede na dovoljene dejavnosti po odloku OPPN-SP je možna tudi izvedba hotela.

4.4.5 C.S. Zajc:

Predlaga izvedbo podzemnih garaž.

STALIŠČE 4.4.5: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: v OPPN-SP je parkiranje predvideno predvsem v podzemnih garažah.

4.4.6 A. Zupan

1. Meni, da je dodaten promet na ulici Marjana Kozine nesprejemljiv.

STALIŠČE 4.4.6.1: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: v predlogu OPPN-SP se navezava ceste JC1 (severne servisne ceste) na načrtovano krožišče pri kampusu ukine in se jo oblikuje kot slepa cesto z obračališčem, zato se tudi ureditveno območje OPPN-SP, ki tako ne bo obsegalo Stritarjeve ulice na Žibertovem hribu, zmanjša. Kljub temu je prometna navezava te ulice na Levičnikovo cesto določena že v OLN Univerzitetni kampus Novo mesto (Uradni list RS, št. 118/06, 64/08), ki je veljaven prostorski akt.

2. Sprašuje, kakšen bi bil strošek občine, če bi se križišče štirih mestnih cest izvedlo v krožni obliki;

STALIŠČE 4.4.6.2: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: rekonstrukcija križišča štirih mestnih cest je državna investicija in občine ne bo finančno bremenila, razen v deležu izvedbe hodnikov za pešce in kolesarskih stez. Jo je pa

potrebno izpeljati čim prej, saj po izgradnji vzhodne obvoznice ceste, ki tvorijo križišče štirih mestnih cest, ne bodo več državne in rekonstrukcija križišča ne bo več skrb države, pač pa občine - v tem primeru bo tudi investicija občinska.

Odločitev, da se kot osnova za načrtovanje rekonstrukcije križišča vzame štirikrako varianto križišča torej sloni izključno na ugotovitvi, da takšno križišče v nasprotju s krožnim križiščem zagotavlja pričakovano raven prometne usluge, je torej prometno tehnično ustrezno. To dokazuje tudi primerjava parametrov z vidika investicijskih stroškov, saj je ob upoštevanju vseh investicijskih stroškov, stroškov odškodnin in nakupov zemljišč, ocenjena vrednost krožnega križišča 654.536.230, 24 SIT (2.731.331 EUR) ugodnejša od ocenjene vrednosti klasičnega štirikrakega križišča, ki znaša 676.639.455,77 SIT (2.823.566 EUR) v valuti in po cenah brez DDV v novembru 2004.

4.4.7 A. Turk

1. Podpira rešitve iz OPPN in opredelitev predmetnega območja kot pomembne vstopne točke v mesto ter podpira izboljšave, ki jih predlaga T. Levičar ob upoštevanju potrebnih kompromisov glede na čas in prostor.

STALIŠČE 4.4.7.1: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: glej obrazložitev stališč pod 4.4.1.1 od 4.4.1.6.

2. Meni, da je bila štirikraka oblika rekonstruiranega križišča štirih mestnih cest v preteklosti dovolj dobro utemeljena.

STALIŠČE 4.4.7.2: Pripomba je upoštevana.

Obrazložitev: strokovna preveritev najustreznejše oblike in dimenzij rekonstruiranega križišča štirih mestnih cest je bila v preteklosti dovolj izčrpna in podrobna.

3. Podpira predlagano povezavo Žibertovega hriba z Levičnikovo cesto, saj se s tem dviguje kvaliteta dostopa do območja in predlaga preveritev možnosti izvedbe priključka še pred realizacijo krožišča za kampus.

STALIŠČE 4.4.7.3: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: kot pri stališču 4.4.6.1. Izvedba povezave pred realizacijo krožnega križišča pri Kampusu ni možna.

4.5. STALIŠČA DO PRIPOMB OBČINSKE UPRAVE:

1. 6. člen: Zaradi boljše preglednosti je treba natančneje opisati, v katerih podpoglavjih so predpisani pogoji za projektiranje in gradnjo za vsako od ureditvenih enot.

STALIŠČE 4.5.1: Pripomba se upošteva.

2. 7. člen: Podrobneje naj se opredeli možnost izvedbe objektov v ureditvenih enotah v 1. in 2. fazi oziroma določi etape v posameznih fazah.

STALIŠČE 4.5.2: Pripomba se upošteva.

3. 9. člen: Podrobneje naj se opredeli, v katerih nadstropjih so možna stanovanja.

STALIŠČE 4.5.3: Pripomba se upošteva.

4. 8. 9., 10. in povezani člani: Še enkrat naj se preverijo in uskladijo določila o dopustnih dejavnostih, dopustnih delih in gradnjah ter dopustnih objektih glede na namen . Pri tem naj se smiselno upošteva rešitve, kot jih za območje določa predlog OPN (oktober 2009).

STALIŠČE 4.5.4: Pripomba se upošteva.

5. 11. člen: Ponovno naj se preveri največjo višino objektov ter se jo bolj pregledno in natančneje opredeli.

STALIŠČE 4.5.5: Pripomba se upošteva.

6. 13. člen in 22. člen: Orientacija objektov naj se opredeli podrobneje.

STALIŠČE 4.5.6: Pripomba se upošteva.

7. 14. člen: Ponovno naj se preverijo nekatere zunanje ureditve (otroška igrišča, parkirišča, drevoredi...). Zunanje ureditve naj se smiselno opredelijo glede na določila predloga OPN (oktober 2009).

STALIŠČE 4.5.7: Pripomba se upošteva.

8. 23. člen: Natančno naj se opredeli število parkirnih mest. Smiselno naj se upoštevajo določila predloga OPN (oktober 2009).

STALIŠČE 4.5.8: Pripomba se upošteva.

9. 27. člen: Dodajo naj se nove ureditvene enote v skladu z grafičnim delom oz. UE v tekstu uskladiti z grafiko.

STALIŠČE 4.5.9: Pripomba se upošteva.

10. Točka 4.2: Določila glede prometne infrastrukture naj se dopolnijo glede na dogovor z DRSC-jem in sicer:
- Vsi prisotni so se strinjali, da je gradivo – dopolnjeni osnutek OPPN-SP, primerno za javno razgrnitev in obravnavo in ga bo MP v najkrajšem času z dopisom potrdilo.

- MONM bo v času javne razgrnitve oziroma do priprave predloga OPPN- SP zagotovila recenzijo Prometne študije (št. AP039-08-E, november 2008, APPIA d.o.o.) in dopolnila Idejno zasnovo (št. proj. IDZ-293/09, marec 2009, Stia d.o.o.) še s prečnimi prerezi.
- Za fazo predloga OPPN-SP je potrebno pripraviti obrazložitev upoštevanja smernic, ki jih je podal MP-DRSC na osnutek OPPN-SP oziroma obrazložitev, kje so bile upoštevane smernice in kje/zakaj ne.
- V gradivu zasaditev dreves ni ustrezna, zato ga je potrebno korigirati tako, da zasaditev ne bo posegala v cestno telo oziroma morajo biti drevesa vsaj 2m od roba pločnika ter izven koridorja infrastrukturnih vodov (po predpisih mora biti odmik debla drevesa od roba ceste minimalno 2m, zasaditev dreves ne sme biti nad komunalnimi vodi ter v preglednem trikotniku križišč).
- Pripombe na gradivo- OPPN-SP, ki jih je posredovala DRSC oziroma DDC (DN: 15-07/42, iks: 21596/UB z dne 12.6.2009) in so priloga tej zabeležki bo MONM smiselno upoštevala pri pripravi predloga OPPN-SP.

STALIŠČE 4.5.10: Pripomba se upošteva.

11. 50. člen: Člen se dopolni s semaforizacijo v 2. fazi.

STALIŠČE 4.5.11: Pripomba se upošteva.

12. 68. člen: Tekst naj se uskladi s prometno študijo glede na faznost predvidenih gradenj.

STALIŠČE 4.5.12: Pripomba se upošteva.

13. 67. člen: Po tem členu se ustrezno preštevilči naslove poglavij in pravilno doda številke členov.

STALIŠČE 4.5.13: Pripomba se upošteva.

14. Poglavje VIII. PARCELACIJA IN GRADBENE PARCELE: Razumljiveje naj se opredeli tekst glede določitev parcel za javne ceste.

STALIŠČE 4.5.14: Pripomba se upošteva.

15. Poglavje VELIKOST DOPUSTNIH ODSTOPANJ OD FUNKCIONALNIH, OBLIKOVALSKIH IN TEHNIČNIH REŠITEV naj se zapiše razumljiveje.

STALIŠČE 4.5.15: Pripomba se upošteva.

16. Besedilo odloka naj se smiselno uskladi glede pojmov, rešitev in pogojev z določili predloga OPN (oktober 2009) tudi v drugih poglavjih. Besedilo odloka se čimbolj

skrajša, da bo bolj pregledno in razumljivo. Ustrezno se dopolnijo določila v zvezi z obveznostmi investitorja.

STALIŠČE 4.5.16: Pripomba se upošteva.




Alojzij MUHIČ,
ŽUPAN