BD projektiranje

BD projektiranje d.o.o. Novo mesto, Prešernov trg 14, p. Novo mesto
tel.: 05/9961071, fax: 05/9961072, E-pošta: bogdana.drazic@siol.net
matična št.:1695118, davč. št.: SI 42507987, trr.: 10100-0039045211

# OPPN ZA PROSTORSKO UREDITEV SKUPNEGA POMENA ZA REKONSTRUKCIJO KRIŽIŠČA BELOKRANJSKA CESTA V NOVEM MESTU NA CESTAH G2-105 IN R2-419 S ŠIRŠIM VPLIVNIM OBMOČJEM

## POVZETEK ZA JAVNOST

## osnutek

**Novo mesto, avgust 2008 - marec 2009**

# POVZETEK ZA JAVNOST

## Splošno

Križišče štirih mestnih cest, ki so obenem tudi državne - Kandijske, Belokranjske, Šentjernejske in Levičnikove (v nadaljevanju: križišče štirih mestnih cest) je prometno eno od najbolj obremenjenih križišč v Novem mestu. Obenem je križišče štirih mestnih cest umeščeno na vstopu v najožje mestno središče, za katero so značilni zgoščena mestna pozidava, centralni programi (tudi regionalnega pomena), predvsem pa gost pešaški promet. Rekonstrukcija križišča štirih mestnih cest zato ne zajema samo rešitve za ureditev motornih prometnih tokov, pač pa tudi ukrepe za obravnavo pešcev kot enakovrednega soudeleženca v prometu ter enega od bistvenih dejavnikov v ustvarjanju prave mestne podobe predela. Ravno tako vsebuje tudi usmeritve in pogoje za izvedbo ustrezne obcestne pozidave v smislu »mestnega portala«, saj je križišče štirih mestnih cest glavni vhod v središče mesta z vzhodne strani.

## Oblika in dimenzije križišča štirih mestnih cest

Koncept rekonstrukcije križišča z zaledjem sloni na treh izhodiščih:

1. na rezultatih gradiva Prometna študija in idejni projekt rekonstrukcije križišča cest G2-105 Novo mesto-Metlika in R2-419 Novo mesto-Šentjernej (Dr. Tomaž Maher in Topos d.o.o, 2004)(v nadaljevanju: študija-Maher-Topos), ki je bila revidirana in potrjena s strani Direkcije RS za ceste (v nadaljevanju: DRSC),
2. na vzporednem načrtovanju in izgradnji vzhodne obvoznice vključno z ureditvijo bližnjih sekundarnih mestnih cest in njihovega priključevanja na primarno cestno omrežje ter
3. na upoštevanju lokacije križišča na robu najožjega mestnega središča z vsem kar takšna lokacija v programskem in ostalem smislu pomeni.

ad 1) V okviru študije Maher-Topos sta bili primerjani varianti štirikrakega in krožnega križišča štirih mestnih cest; obe varianti sta bili za namene primerjave ustrezno projektirani in dimenzionirani. Študija je pokazala, da je s prometnega in ekonomskega vidika štirikraka varianta ustreznejša. Za rekonstrukcijo križišča štirih mestnih cest po varianti štirikrakega križišča je bil v okviru študije-Maher-Topos pripravljen idejni projekt, ki ga je potrdila tudi DRSC. Omenjeni idejni projekt je služil kot osnova za pripravo strokovnih podlag, idejne zasnove in OPPN.

ad 2) Strokovna podlaga-prometna študija za OPPN za prostorsko ureditev skupnega pomena za rekonstrukcijo križišča Belokranjska cesta v Novem mestu na cestah G2-105 in R2-419 s širšim vplivnim območjem (Appia, november 2008)(v nadaljevanju: študija-Appia) je pokazala, da je kljub rekonstrukciji križišča štirih mestnih cest v večje, zmogljivejše križišče, nujno potrebno izvesti tudi vzhodno obvoznico, saj bodo v nasprotnem primeru tudi zmogljivosti novega križišča kmalu presežene.

ad 3) Štirikraka oblika križišča štirih mestnih cest ravno tako ustreza zahtevam, ki jih postavlja lokacija na vstopu v najožje mestno središče, saj je primerna za varnejše odvijanje gostega pešaškega prometa (kar je potrdila tudi strokovna ocena prof. Maherja: Problematika navezave visokošolskega središča Novo mesto na primarno cestno mrežo, 2006). Istočasno ustreza oblikovnemu konceptu izvedbe ustrezne kulise mestnih poslovnih stavb na vstopu v mestno središče, kakor tudi vzpostavitvi funkcije klasične mestne ulice, ki sestoji iz povoznega cestišča, širokega pločnika oz. pohodnih površin namenjenim pešcem ter visokih mestnih objektov z reprezentančnimi fasadami tik ob teh pohodnih površinah. Štirikrako križišče je tako funkcionalno in oblikovno združljivo z zgoščeno mestno pozidavo in spremljajočim gostim peš prometom ter tako bolj mestotvorno od krožne oblike križišča.

## Stranske ceste v okviru ureditvenega območja

V območje OPPN so zajete tudi stranske oz. sekundarne-zbirne ceste zahodno od križišča štirih mestnih cest ter njihovi priključki na primarno cestno omrežje. Osrednja vloga sekundarnih cest je prometno napajanje poslovnih objektov zahodno od osrednjega križišča, združena s funkcijo zbirne ceste širšega zaledja, kar se nanaša predvsem na stanovanjsko območje Žibertovega hriba.

## Tipologija objektov in razporeditev programov znotraj območja urejanja

Ožje središče Novega mesta sekajo štiri vpadnice: Ljubljanska cesta na severu, Seidlova na severo-vzhodu, Topliška na zahodu in Kandijska cesta na vzhodu. Na njihovem vstopu v ožje mestno središče že nastajajo kompleksi poslovnih programov, z eminentnimi mestnimi stavbami.

Križišče “štirih mestnih cest” predstavlja v mentalni in funkcionalni podobi Novega mesta vstopno točko v ožje mestno središče iz vzhodne smeri - tako imenovana “vzhodna mestna vrata”. Na zahodni oz. »mestni« strani križišča je zato potrebno oblikovati visoke stavbe, sodobnega mestnega videza s poslovnimi programi centralnega tipa (trgovine, biroji, predstavništva, uprave poslovnih sistemov, ipd.) ter stanovanji v višjih etažah. Parkiranje se zagotovi v podzemnih garažah, čim več zunanjega prostora pa se ozeleni, vključno s čim večjo površino streh podzemnih garaž.




Prikaz druge faze zazidalne situacije - izsek