



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00

F: 01 478 81 39

E: gp.mzp@gov.si

www.mzp.gov.si

Številka: 35008-1/2009/368

Datum: 4. 6. 2012

Zadeva: DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA DRŽAVNO CESTO OD AVTOCESTE A2 LJUBLJANA–OBREŽJE PRI NOVEM MESTU DO PRIKLJUČKA MALINE

Zveza: STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV, PODANIH V ČASU JAVNE SEZNANITVE SPREMENJENIH REŠITEV IZ OSNUTKA DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA IN OKOLJSKEGA POROČILA, ki je potekala v času od 15. marca 2012 do 30. marca 2012

V gradivu so predstavljena stališča do pripomb z javne seznaitve državnega prostorskega načrta (v nadaljevanju DPN) za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. Na javni seznaitvi so bili na vpogled naslednji dokumenti:

- Državni prostorski načrt za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline. Spremembe ureditev glede na stališča do pripomb iz javne razgrnitve, ki jo je pod številko projekta J-05/10 v februarju 2012 izdelal Acer Novo mesto d.o.o. in so upoštevane v
- Okoljskem poročilu za 3. razvojno os – jug, 1. etapa: od AC A2 do priključka Maline, ki ga je pod številko projekta 1213-09 OP, februar 2012 (dopolnitev po javni razgrnitvi) izdelal Aquarius, d.o.o. Ljubljana.

V sklopu javne seznaitve je bila organizirana javna obravnava in sicer v prostorih zavoda Grm Novo mesto – Centru biotehnike in turizma, Sevno 13, Novo mesto.

V okviru javne seznaitve je imela javnost pravico do vpogleda v javno razgrnjene dokumente in dajanja pripomb in predlogov na rešitve iz razgrnjenega gradiva. Pripombe in predlogi so se lahko podajali na javni razpravi in pisno do 30. marca 2012 na poseben obrazec, ki je bil poslan po navadni pošti in na elektronski naslov Ministrstva za infrastrukturo in prostor (gp.mop@gov.si).

Na JO so bila postavljena tudi številna vprašanja; odgovore so na javni obravnavi podali projektanti, izdelovalci OP in strokovnih podlag, koordinator, investitor, izdelovalec DPN in drugi sodelujoči.

Razlaga kratic:

- DPN – državni prostorski načrt za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline
- ŠV – študija variant
- OPN – občinski prostorski načrt
- OPPN – občinski podrobni prostorski načrt
- OP – okoljsko poročilo
- AC – avtocesta Ljubljana–Obrežje
- PGD – projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja
- PZI – projekt za izvedbo
- MO Novo mesto – Mestna občina Novo mesto
- MzIP- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor

Pravne podlage:

- **ZUPUDPP** – Zakon o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/01)
- **ZVO** – Zakon o varstvu okolja (ZVO-1C, Uradni list RS, št. 39/06-UPB, 49/06-ZMetD, 66/06-odločba US, 33/07-ZPNačrt, 57/08-ZFO-1A, 70/08 in 108/09)
- **ZUreP** Zakon o urejanju prostora (Zakon o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1)
- **ZPNačrt** – Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B in 108/09)
- **ZGO – Zakon o graditvi objektov (ZGO-1C, Uradni list RS, št. 102/04-UPB, 14/05-popr., 92/05-ZJC-B, 111/05-odločba US, 93/05-ZVMS, 126/07 in 108/09)**
- Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS št. 73/05).

KAZALO:

I.	PREDLOGI ZA UREDITEV RAZCEPA LEŠNICA	5
I.1.	MESTNA OBČINA NOVO MESTO – OBČINSKI SVET (PREJETO Z DOPISOM, ŠT. 3505-9/2009-130 Z DNE 2. 4. 2012).....	5
I.2.	KRKA D.D. NOVO MESTO (PREJETO DNE 29.3.2012).....	5
I.3.	KRAJAN LOČNE (PREJETO DNE 30.3.2012).....	5
I.4.	IGOR ŠUŠTARŠIČ (PREJETO DNE 27.3.2012).....	5
I.5.	MIRO BERGER, NOVO MESTO (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	5
II.	PREDLOGI ZA VODENJE 3. RAZVOJNE OSI NA ZAHODNI STRANI NOVEGA MESTA IN UREDITEV RAZCEPA ZAGORICA	7
II.1.	ANDREJ KASTELIČ, ŽUPAN OBČINE MIRNA PEČ (PREJETO DNE 2.4.2012).....	7
II.2.	ALOJZ KNAPFELJ, ŽUPAN OBČINE STRAŽA (PREJETO Z DOPISOM, ŠT. 092-9/2012-2 Z DNE 2.4.2012)...	7
II.3.	OBČINA ŠENTRUPERT (PREJETO DNE 30.3.2012)	7
II.4.	ANTON MAVER, ŽUPAN OBČINE MOKRONOG TREBELNO (PREJETO DNE 2.4.2012)	7
II.5.	IVAN DRAGAN (PREJETO DNE 3.4.2012)	7
II.6.	SILVO MESOJEDEC, KS BUČNA VAS (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012): .	9
III.	PRIPOMBE PROTI UREDITVI ZAHODNE OBVOZNICE KOT 4-PASOVNE HITRE CESTE	10
III.1.	MO NOVO MESTO – OBČINSKI SVET (PREJETO Z DOPISOM, ŠT. 3505-9/2009-130 Z DNE 2. 4. 2012).....	10
III.2.	MO NOVO MESTO - PRIPOMBE NA UREDITEV ZAHODNE OBVOZNICE KOT 4-PASOVNE HITRE CESTE (6.4.2012).....	10
III.3.	JOŽE MALENŠEK (PREJETO DNE 30.3.2012).....	11
III.4.	JOŽE DERGANČ (PREJETO DNE 3.4.2012).....	11
III.5.	MO NOVO MESTO - PRIPOMBE NA POSAMEZNE UREDITVE NA ZAHODNI OBVOZNICI (6.4.2012)	13
III.6.	ADRIA MOBIL, D.O.O. NOVO MESTO (PREJETO DNE 30.3.2012)	14
III.7.	SLOBODAN NOVAKOVIČ (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	15
IV.	PRIPOMBE NA PREUREDITVE AC PRIKLJUČKOV	16
IV.1.	MO NOVO MESTO – OBČINSKI SVET (PREJETO Z DOPISOM, ŠT. 3505-9/2009-130 Z DNE 2. 4. 2012).....	16
IV.2.	KRAJEVNA SKUPNOST LOČNA-MAČKOVEC (PREJETO DNE 2.4.2012)	16
IV.3.	KRKA D.D. NOVO MESTO (PREJETO DNE 29.3.2012)	16
IV.4.	GOSPODARSKA ZBORNICA DOLENJSKE IN BELE KRAJINE (PREJETO DNE 30.3.2012).....	16
IV.5.	DARS D.D. SLUŽBA ZA PROSTORSKO NAČRTOVANJE (PREJETO DNE 30.3.2012)	16
IV.6.	DARS D.D. SLUŽBA ZA PROSTORSKO NAČRTOVANJE (PREJETO DNE 30.3.2012)	17
IV.7.	MO NOVO MESTO –HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012).....	18
IV.8.	UDELEŽENEC (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	19
IV.9.	ALBERT RAČEČIČ (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012).....	19
V.	PRIPOMBE NA POSAMEZNE UREDITVE NA OBMOČJU LOČNE IN MAČKOVCA	20
V.1.	IVAN DRAGAN, ERIKA KEBER, JANEZ PLANINŠEK, ALESSANDRO R. OLIVEIRA, DARJA SMILJIČ, DAMJAN SMILJIČ, MARIJA DRAGAN, VELIBOR SMILJIČ, ANTONIJA BANČIČ, TANJA BANČIČ OLIVEIRA (PREJETO DNE 30.3.2012)	20
V.2.	MO NOVO MESTO – HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012).....	21
V.3.	MO NOVO MESTO – HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012).....	21
V.4.	DAROVIC SANDI IN DAROVIC VLASTA (PREJETO DNE 2.4.2012).....	21
V.5.	ALBERT JORDAN - INICIATIVNI ODBOR - CIVILNE INICIATIVE (PREJETO DNE 2.4.2012)	21
V.6.	KRAJEVNA SKUPNOST LOČNA-MAČKOVEC (PREJETO DNE 2.4.2012)	22
V.7.	MO NOVO MESTO –HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012).....	23
V.8.	PLANINŠEK, KS LOČNA MAČKOVEC, CI TRŠKA GORA (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012).....	24
V.9.	IGOR ŠUŠTARŠIČ (PREJETO DNE 27.3.2012)	24
V.10.	MARIJAN LAPAJNE (PREJETO DNE 2.4.2012)	24
V.11.	JOŽE MALENŠEK (PREJETO DNE 30.3.2012).....	25
V.12.	MO NOVO MESTO –HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012).....	25
V.13.	DAROVIC SANDI IN DAROVIC VLASTA (PREJETO DNE 2.4.2012).....	26
V.14.	IVAN DRAGAN (PREJETO DNE 3.4.2012)	27
V.15.	SLOBODAN NOVAKOVIČ (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	27
V.16.	TOMAŽ SMOLIČ, KS MALI SLATNIK (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)....	27
V.17.	PRIMOŽ KOBE, ČIKAVA, KRKA (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012).....	27

VI.	PRIPOMBE NA POSAMEZNE UREDITVE PRI ČRMOŠNJICAH IN STOPIČAH, RAZCEP POGANCI	28
VI.1.	KRAJANI NASELJA ČRMOŠNJICE PRI STOPIČAH (PREJETO DNE 29.3.2012).....	28
VI.2.	KRAJANA STOPIČ (PREJETO DNE 2.4.2012)	28
VI.3.	KRAJANI STOPIČ (PREJETO DNE 2.4.2012)	29
VI.4.	MO NOVO MESTO (6.4.2012).....	29
VI.5.	PODJETNIKI NASELJA ČRMOŠNJICE PRI STOPIČAH (PREJETO DNE 30.3.2012)	29
VI.6.	KRAJANI NASELJA ČRMOŠNJICE PRI STOPIČAH (PREJETO DNE 29.3.2012).....	30
VI.7.	MO NOVO MESTO (6.4.2012).....	30
VI.8.	KRAJANI NASELJA ČRMOŠNJICE PRI STOPIČAH (PREJETO DNE 29.3.2012).....	30
VI.9.	KRAJANI NASELJA ČRMOŠNJICE PRI STOPIČAH (PREJETO DNE 29.3.2012).....	31
VI.10.	MARIJAN LAPAJNE (PREJETO DNE 2.4.2012)	31
VI.11.	KRAJEVNA SKUPNOST STOPIČE TER RESTAVRACIJA IN OKREPČEVALNICA PREPIH (PREJETO DNE 2.4.2012).....	31
VI.12.	DARS D.D. SLUŽBA ZA PROSTORSKO NAČRTOVANJE (PREJETO DNE 30.3.2012)	31
VI.13.	UDELEŽENEC (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	31
VI.14.	UDELEŽENEC (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	32
VII.	PRIPOMBE NA POSAMEZNE UREDITVE PRI MRVARJEVEM HRIBU IN REGRŠKIH KOŠENICAH	33
VII.1.	MO NOVO MESTO – OBČINSKI SVET (PREJETO Z DOPISOM, ŠT. 3505-9/2009-130 Z DNE 2. 4. 2012).....	33
VII.2.	ŽIVKOVIČ MERVAR JOŽICA (PREJETO DNE 30.3.2012)	33
VII.3.	KRAJEVNA SKUPNOST ŠMIHEL (PREJETO DNE 30.3.2012)	33
VII.4.	BURGER ALOJZIJ (PREJETO DNE 28.3.2012).....	33
VII.5.	AMALIJA PAPEŽ, KS BUČNA VAS (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	34
VIII.	PRIPOMBE NA POSAMEZNE DIKCIJE V UREDBI O DPN	35
VIII.1.	MO NOVO MESTO - SPLOŠNE PRIPOMBE (6. 4. 2012):.....	35
IX.	DRUGE PRIPOMBE (ODKUPI IN ODŠKODNINE, VARSTVO OKOLJA, POSTOPEK SEZNANITVE JAVNOSTI, POSPEŠITEV NADALJNJEGA POSTOPKA ...)	39
IX.1.	IGOR ŠUŠTARŠIČ (PREJETO DNE 27.3.2012)	39
IX.2.	MO NOVO MESTO – OBČINSKI SVET (PREJETO Z DOPISOM, ŠT. 3505-9/2009-130 Z DNE 2. 4. 2012).....	40
IX.3.	PETER ZALOKAR (PREJETO DNE 2.4.2012).....	42
IX.4.	TOMAŽ ZALOKAR (PREJETO DNE 2.4.2012)	42
IX.5.	GOSPODARSKA ZBORNICA DOLENJSKE IN BELE KRAJINE (PREJETO DNE 30.3.2012).....	42
IX.6.	DAROVIC SANDI IN DAROVIC VLASTA (PREJETO DNE 2.4.2012).....	43
IX.7.	IVAN DRAGAN (PREJETO DNE 3.4.2012)	45
IX.8.	KRAJEVNA SKUPNOST LOČNA-MAČKOVEC (PREJETO DNE 2.4.2012)	45
IX.9.	MO NOVO MESTO – HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012).....	47
IX.10.	JOŽE DERGANČ (PREJETO DNE 3.4.2012).....	47
IX.11.	KRAJEVNA SKUPNOST LOČNA-MAČKOVEC (PREJETO DNE 2.4.2012)	48
IX.12.	JOŽE MALENŠEK (PREJETO DNE 30.3.2012).....	48
IX.13.	SLOBODAN NOVAKOVIČ (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	48
IX.14.	JANKO KOŽELJ IZ MAČKOVCA (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	49
IX.15.	UDELEŽENEC (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	49
IX.16.	DARKO MALNAR, LOČNA (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	50
IX.17.	UDELEŽENEC (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012)	50
IX.18.	FRANCI BAČAR (PODANO NA JAVNI OBRAVNAVI SPREMENJENIH REŠITEV, 23.3.2012).NAPAKA! ZAZNAMEK NI DEFINIRAN.	

I. PREDLOGI ZA UREDITEV RAZCEPA LEŠNICA

I.1. MESTNA OBČINA NOVO MESTO – Občinski svet (prejeto z dopisom, št. 3505-9/2009-130 z dne 2. 4. 2012)

Občinski svet poziva pobudnika in pripravljavca državnega prostorskega načrta, da pred sprejemom državnega prostorskega načrta zaradi večje stopnje izvedljivosti projekta in družbene sprejemljivosti posebej ponovno proučita možnost spremembe rešitev načrtovanja priključevanja hitre ceste 3. razvojne osi na avtocesto A2 z razcepom pri Lešnici in možnost izvedbe povezovalne ceste Drgančevje – vzhodni priključek na avtocesto A2 v nivojskem poteku mimo Ločne in Mačkovca.

I.2. KRKA d.d. NOVO MESTO (prejeto dne 29.3.2012)

Oteženo bo funkcioniranje cestnih povezav med gradnjo.

Predlagana rešitev dejansko zahteva popolno rekonstrukcijo tako vzhodnega kot zahodnega avtocestnega priključka, kar pomeni, da bo funkcioniranje celotnega prometa med sicer fazno gradnjo močno oteženo, še posebej ob časovno bolj zahtevni rekonstrukciji vzhodnega priključka.

Temu bi se lahko izognili s spremembo lokacije vzhodnega priključka hitre ceste na avtocestni križ, s čimer bi ohranili ureditev obstoječega vzhodnega avtocestnega priključka.

I.3. KRAJAN LOČNE (prejeto dne 30.3.2012)

Lokacija umestitve tretje razvojne osi - vzhod skozi Ločno je zaradi predvidenega poteka tako tranzitne ceste (promet iz Hrvaške, Bosne na sever) skozi spalno naselje popolnoma nesprejemljiv in ruši minimalne standarde normalnega življenja. Krajanje naselja Ločna in Mačkovca smo odločno proti umestitvi predlagane ceste na tej lokaciji oz. trasi in zahtevamo premestitev trase na drugo lokacijo npr. na Lešnico ali drugo lokacijo, kjer cesta s tako veliko predvideno tranzitno prometno ne bo potekala skozi naselje.

Argumentacija, da trasa ceste skozi Lešnico ni sprejemljiva iz varnostnih razlogov (priključki) je čisto sprenevedanje, takih priključkov je v Sloveniji mnogo.

Naselje Ločna je že danes preobremenjena s škodljivimi vplivi na okolje zaradi bližine tovarne zdravil Krka, čistilne naprave, obstoječe ceste itd.

Umestitev tako tranzitne ceste skozi urbano spalno naselje je izven dosega zdrave pameti in je skregano z vsako normalno logiko. Nikakršna strokovna obrazlaga ne izniči navedenega dejstva.

I.4. IGOR ŠUŠTARŠIČ (prejeto dne 27.3.2012)

6. Kakšni so pravi razlogi za opustitev iskanja drugih tras in lokacij priključkov vzhodne trase 3. RO? Iz vsega zgoraj navedenega se, menim, lahko preprosto zaključí, da je prelociranje 3. razvojne osi s priključevanjem na AC Ljubljana-Bregana na obstoječi poziciji v Ločni na novo lokacijo nujno. Obdelati je potrebno še kakšno varianto, ki Novemu mestu ne bo povzročala nepotrebnih zastojev in gospodarske škode. Morda pa je boljši priključek/razcep Lešnica (ki je bil tudi obdelovan v začetnih variantah), ali pa še kakšen drugi. S tem se izognemo poteku 3. razvojne osi po obrobju Novega mesta, izognemo se rušenju obstoječih ureditev na vzhodnem priključku, izognemo se dolgotrajnejšemu prometnemu kolapsu v Novem mestu, prepričan pa sem, da bi bila takšna trasa tudi cenovno ugodnejša. Imam prav?

I.5. MIRO BERGER, NOVO MESTO (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Pri načrtovanju ceste je potrebno pogledati, kje so območja za razvoj mesta. V prikazanih rešitvah gre cesta skozi mesto in bo tu vedno ostala. Očitno so načrtovalci občino Novo mesto prepričali, da priključek Lešnica ni mogoč. Verjamem, da bo stroka našla rešitev. Opozarjam, da je OPN, ki upošteva Lešnico, še vedno veljaven in da je ta rešitev, ki spelje cesto izven mesta, ustrezna.

Stališče: se ne upošteva.

Izbor trase 3. razvojne osi, ki je predmet razgrnjenega gradiva, je temeljil na predhodni izdelani študiji variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve, v kateri je bila kot najustreznejša predlagana varianta Vzhodna-C, ki je bila tudi neposredno izhodišče za pripravo osnutka DPN (februar 2011) in razgrnjenega gradiva (podrobnejša razlaga je bila podana v stališčih do pripomb k osnutku DPN (februar 2011), ki so bila objavljena dne 4. 10. 2011 na spletni strani Ministrstva, pristojnega za prostor (št. 35008-1/2009-266, 22.9.2011).

Izdelan je bil elaborat Preveritev priključevanja 3. osi na avtocesto A2 pri Novem mestu (Acer Novo mesto d.o.o., št. S-13/10maj 2010), v katerem so bile preverjene tri možne lokacije priključevanja na AC (priključek Lešnica predlog iz ŠV, priključevanje na mestu obstoječega počivališča Starine in priključevanje na mestu obstoječega priključka Novo mesto Vzhod). Lokacije možnega priključevanja so bile preverjene iz gradbeno tehničnega, okoljskega, prometno - ekonomskega in prostorskega vidika.

Iz zaključka elaborata sledi, da je najustreznejša varianta priključevanja 3. razvojne osi na avtocesto A2 na lokaciji priključka Novo mesto Vzhod.

II. PREDLOGI ZA VODENJE 3. RAZVOJNE OSI NA ZAHODNI STRANI NOVEGA MESTA IN UREDITEV RAZCEPA ZAGORICA

II.1. ANDREJ KASTELIC, ŽUPAN OBČINE MIRNA PEČ (prejeto dne 2.4.2012)

Občina Mirna Peč predlaga, da se v predmetnem prostorskem načrtu predvidi nov priključek - razcep Zagorica, vključno z izgradnjo štiripasovne ceste po zahodni strani Novega mesta; kot je to podano v grafični prilogi in dokumentu skupine občanov KS Ločna-Mačkovec. S predlogom se sledi pospeševanju razvoja; regije (občin Dolenjske Toplice, Straža, Žužemberk in Mirna Peč, Mirna, Šentjernej, Mokronog - Trebelno), kot tudi večine gospodarskih subjektov Mestne občine Novo mesto, ki so locirani v njenem zahodnem delu.

Priloga: Dokument skupine občanov KS Ločna-Mačkovec, vključno z grafično prilogo

II.2. ALOJZ KNAPFELJ, ŽUPAN OBČINE STRAŽA (prejeto z dopisom, št. 092-9/2012-2 z dne 2.4.2012)

Že večkrat so bile predstavljene najustreznejše variante ceste v okviru 3. razvojne osi na odseku med AC A2 Ljubljana - Zagreb in mejo z R Hrvaško. Ker trenutno ni sredstev za izvedbo, predlagam, da se ponovno preveri odločitev o ustreznosti vzhodne variante ceste mimo Novega mesta.

Predlagam, da se projektira zahodna trasa 3. razvojne osi mimo Novega mesta v skladu s priloženo skico.

Utemeljitev:

1. Potek 3. razvojne osi (prometnice) naj poteka zahodno od Novega mesta, saj s tem skrajšujemo razdalje tako iz Bele Krajine, Straže, Dolenjskih Toplic in Žužemberka do Ljubljane in obratno.
2. Najmanj kar pričakujemo je enak status in izvedba zahodne in vzhodne variante poteka 3. razvojne osi mimo Novega mesta.
3. Gradnja zahodno od Novega mesta in Revoza naj bo prednostna (1. faza)
4. Predstavljen način izvedbe 3. razvojne osi za občine zahodno od Novega mesta se prometna navezanost na avtocestni križ v ničemer ne izboljšuje, zato pričakovanih razvojnih možnosti ne bomo dosegli.
5. Varianti gradnje državne ceste med AC A2 Ljubljana - Zagreb in mejo z R Hrvaško, se mora dodati še traso priključne ceste, ki bi potekala od novomeškega obročja po dolini reke Krke, do Straže in v nadaljevanju do Dolenjskih Toplic in Žužemberka ter bo imela izveden priključek na partizansko magistralo.
6. Podpiram prizadevanja Skupine občanov KS Ločna - Mačkovec

II.3. OBČINA ŠENTRUPERT (prejeto dne 30.3.2012)

Občina Šentrupert predlaga umestitev oziroma izgradnjo novega sodobnega priključka – razcep Zagorica, ki bo v okviru projekta »DPN – NM – Maline« omogočil nadaljnjo povezavo na priključek na traso 3. razvojne osi. S tem bi tudi občina Šentrupert nadaljevala pričete aktivnosti za uravnoteženo rešitev razvojnih potreb Mirenske doline.

II.4. ANTON MAVER, ŽUPAN OBČINE MOKRONOG TREBELNO (prejeto dne 2.4.2012)

Ocenjujemo, da je rešitev priključka v Mačkovcu neprimerna. Zato naj se izvede novo križišče, ki bo upoštevalo tudi smer Novo mesto - Mokronog - Celje, s ciljem uravnotežena razvojnih potreb.

II.5. IVAN DRAGAN (prejeto dne 3.4.2012)

(Zahtevam, da tekst objavite v celoti in s polnim imenom)

To so prednosti zahodne obvoznice

Znano je, da celotnega obročja ni možno zgraditi hkrati, zato podajam predlog za zahodno obvoznico s sodobnim razcepom Zagorica. Prednosti: ni potrebno rušiti priključkov NM vzhod in NM zahod; v času gradnje promet teče normalno; znebimo se Karteljevskega klanca, če se peljemo za Belo krajino; priključek Kamence ni potreben, ker lahko uporabimo priključek NM zahod.

Gospodarstvo: odlično prometno napajanje Bršljina in Mirne Peči.

Priključek Podbreznik: odlično napajanje gospodarskega inkubatorja, Adria Mobil, zaledja Prečne in poslovne cone Zalog, občine Straža in Žužemberka.

Priključek Brod: odlično predvsem za novo športno dvorano, odlično tudi za povezave Občine Dolenjske Toplice, Semič.

Priključek Regrške košenice združiti s priključkom Brod.

Priključek Poganci: odlično predvsem za Revoz, južni del NM in cono Cikava. Če zgradimo od priključka Poganci do Osredka štiripasovnico, zelo dobro pa bi bilo tudi z dvopasovnico.

Priključek Cikava: slabše, lahko bi se pripeljali čez cono Cikava ali pa se zgradi dvopasovnica.

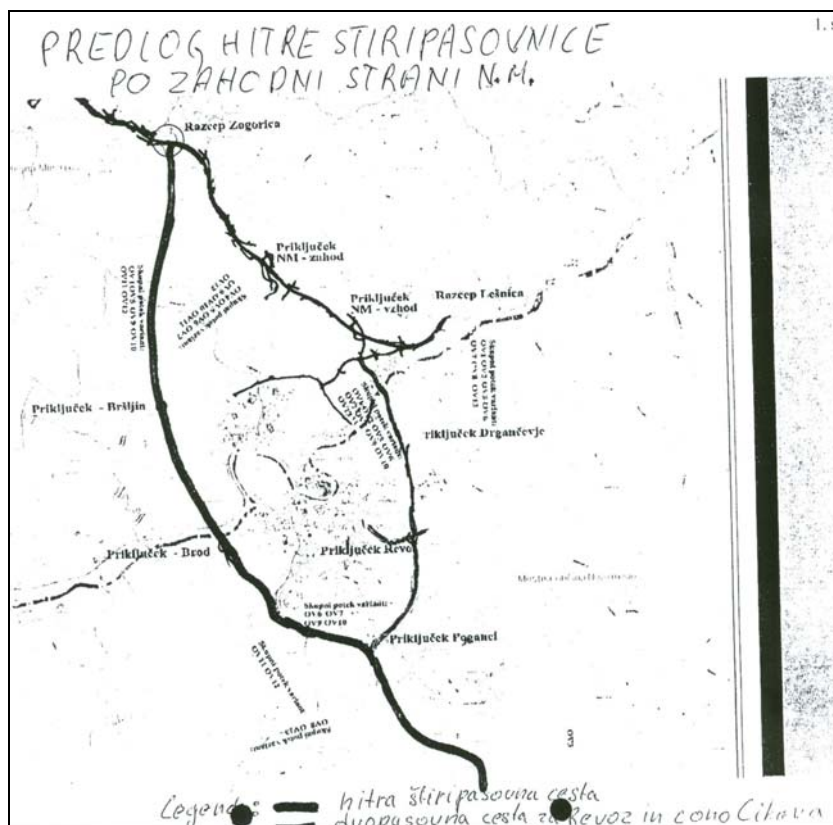
Priključek NM vzhod: v redu, pustiti pri miru.

S tem dobimo dve tretjini novomeškega obroča.

Priključka NM vzhod in NM zahod še nista stara 6 let. Ali sta nova priključka na vzhodu in zahodu sodobna in bosta sposobna za promet vsaj 50 do 100 let? Ali bo potrebna čez 6 let ponovna rekonstrukcija? Kam jih bo možno širiti (Qlandija)?

Navedite prednosti vzhodne obvoznice v tem smislu, kot sem jih jaz za zahodno obvoznico.

Prosim, da moja vprašanja vzamete resno. Kaj pa, če nekdo, ki razmišlja z zdravo kmečko pametjo, imam kaj prav? Priloga: grafična priloga – skica predlagane rešitve



Stališče: je smiselno že upoštevano. Skladno s sklepom Vlade RS z dne 24.6.2009 (št. 35000-7/2009/4) o začetku priprave državnega prostorskega načrta za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline je potek 3. razvojne osi načrtovan vzhodno od Novega mesta. Koridor 3. razvojne osi je bil določen že v študiji variant (2008), v kateri je bila kot najustreznejša izbrana varianta Vzhodna-C na podlagi obravnave z vseh vidikov (okoljskega, prostorskega, funkcionalnega in ekonomskega).

Ta trasa je bila optimizirana v strokovnih podlagah za ta DPN in je bila že razgrnjena kot strokovna podlaga za osnutek DPN (februar 2011).

V spremenjenih rešitvah je predstavljena rešitev zahodne obvoznice kot štiripasovnice z elementi hitre ceste in izvennivojskimi križanji (enako kot 3. razvojne osi na območju Novega mesta), ki se na avtocesto priključuje v (preurejenem) AC priključku Novo mesto Zahod. S to navezavo je omogočen hiter dostop do avtoceste iz južnega in zahodnega območja Novega mesta, iz sosednjih zahodno ležečih občin in iz širšega vplivnega območja.

Navezava južnega dela 3. razvojne osi na avtocesto v ničemer ne prejudicira poteka srednjega dela 3. razvojne osi (od Celja do Novega mesta) oziroma omogoča (po avtocesti) navezavo na katerokoli od variant, izmed katerih bo ena izbrana kot najustreznejša na srednjem delu 3. razvojne osi.

Faznost oz. etapnost izvedbe prostorskih ureditev, ki so predmet tega DPN, in njihovih posameznih delov bo določena po sprejetju uredbe o DPN na podlagi prometnih in drugih preveritev na način, da bo zagotovljena ustrezna ureditev prometnih tokov iz vseh smeri državnih prometnih povezav,

upoštevajoč specifičnosti urbaniziranega prostora Novega mesta. V uredbi o DPN pa se definira faznost gradnje zahodne obvoznice tako, da se ta v prvi fazi oz. etapi načrtuje kot dvopasovnica.

Gradnja 3. razvojne osi seveda ne predstavlja gradnjo celega odseka naenkrat, ampak po posameznih etapah. Vrstni red gradnje posameznih etap po pododsekih in prečnih profilih (dvopasovna, kasneje štiripasovna) pa bo določen s študijo izvedbe projekta in bo odvisen od različnih, predvsem prometno-ekonomskih parametrov.

Predlog II.2.5. za načrtovanje priključne ceste, ki bi potekala od novomeškega obroča po dolini reke Krke do Straže in v nadaljevanju do Dolenjskih Toplic in Žužemberka, z navezavo na partizansko magistralo, se ne upošteva, ker nima neposredne povezave z načrtovano 3. razvojno osjo.

Novo zasnovana priključka Novo mesto Vzhod in Novo mesto Zahod sta načrtovana za dolgoročne potrebe. Napoved prometa v Prometni študiji je narejena za 23 let (leto 2035 upošteva preseljen promet po izgradnji celotnega južnega dela 3. razvojne osi) in v tem času je kapaciteta obeh priključkov tudi v koničnih obdobjih več kot zadostna.

II.6. SILVO MESOJEDEC, KS Bučna vas (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012):

Ne strinjam se s tem, da se naš predlog podan na javni razgrnitvi o drugačnem poteku Z obvoznice mimo romskega naselja, ni upošteval.

Zanima me, zakaj naš predlog glede poteka zahodne obvoznice v stališčih do pripomb ni bil upoštevan. Predlagali smo namreč traso, ki bi potekala vzhodno od romskega naselja in bi bila ugodna tudi zato, ker bi bila cenejša.

Stališče: Potek trase vzhodno od romskega naselja se je v predhodnih preveritvah izkazal kot neprimeren, saj bi bila trasa v primerjavi s predlagano slabša, ker bi potekala prek gospodarske cone in območij, predvidenih za razvoj dejavnosti ter v neposredni bližini več poselitvenih območij. Trasa je na tem delu usklajena z rešitvami v veljavnem OPN MO Novo mesto.

III. PRIPOMBE PROTI UREDITVI ZAHODNE OBVOZNICE KOT 4-PASOVNE HITRE CESTE

III.1. MO NOVO MESTO – Občinski svet (prejeto z dopisom, št. 3505-9/2009-130 z dne 2. 4. 2012)

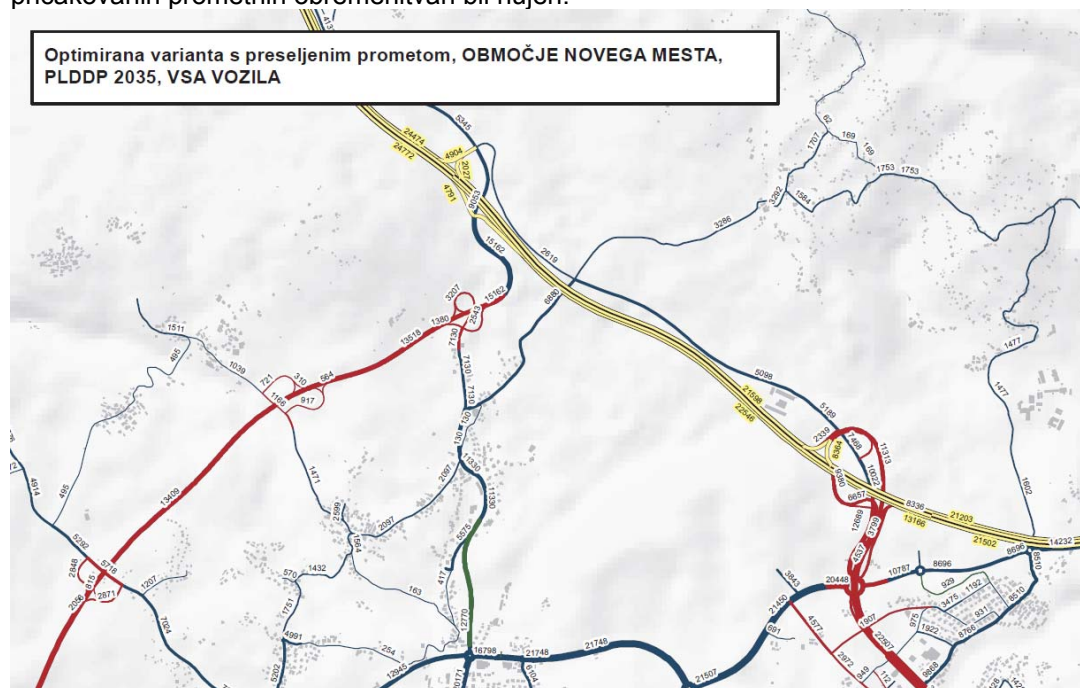
Glede na predstavljene spremenjene rešitve občinski svet ugotavlja, da gre za občutno povečanje investicije (predvsem zaradi izvedbe štiripasovne ceste po zahodu Novega mesta z izvennivojskimi priključki, ki je projektirana z elementi hitre ceste) in se zaradi tega gradnja časovno oddaljuje. Gradnja zahodne povezovalne ceste šele po letu 2035 je za Mestno občino Novo mesto nesprejemljiva, saj prometni podatki že danes izkazujejo preobremenjenost državnih cest, ki potekajo skozi Novo mesto, zato Občinski svet poziva pobudnika in pripravljavca državnega prostorskega načrta, da v smislu optimizacije projekta preučita možnost, da se zahodna povezovalna cesta izvede v dvo ali štiripasovni izvedbi ceste s slabšimi tehničnimi elementi (glavne ali regionalne ceste) ter nivojskimi križišči s ponovno umestitvijo priključka na Ljubljansko cesto s ciljem, da se izvedba celotnega obroča zagotovi čim prej, po možnosti sočasno.

III.2. MO NOVO MESTO - PRIPOMBE NA UREDITEV ZAHODNE OBVOZNICE KOT 4-PASOVNE HITRE CESTE (6.4.2012)

III.2.1. III.1 Zahodna obvozna cesta je s spremenjenimi rešitvami načrtovana v koridorju štiripasovne ceste. Takšna rešitev je skladna s pripombo Mestne občine Novo mesto k razgrnjenemu osnutku DPN iz aprila 2011 in stališčem Ministrstva za okolje in prostor v Stališčih in odgovorih na pripombe občin z dopisom št. 350008-1/2006-HŠ/216 z dne 6. 6. 2008 (zavzeto stališče, da bo na zahodni strani Novega mesta načrtovan koridor štiripasovne zahodne obvozne ceste). V obrazložitvi spremenjenih rešitev je na str. 12 navedeno, da je zahodna obvozna cesta načrtovana kot daljinska in ne kot povezovalna cesta. S spremembo funkcije in vrste te ceste in posledično izboljšanjem profila in drugih karakteristik zahodne obvozne ceste se poslabšuje njena ekonomska upravičenost, kar izhaja iz prometne študije in je zato njena gradnja predvidena ob koncu planskega obdobja kot 5. faza in to sočasno z izvedbo predora pod Gorjanci. Takšna rešitev je za občino popolnoma nesprejemljiva, saj ista prometna študija, dokazuje, da je zahodna obvozna cesta prometno upravičena že v prvih fazi izgradnje. Zato je nujno, da uredba o DPN dopusti možnost oz. toleranco pri izvedbi načrtovane zahodne obvozne ceste v dveh podetapah in sicer kot dvopasovno ali štiripasovno cesto in to varianto z nivojskimi ali izvennivojskimi priključki. Takšna rešitev je nujna tudi zato, ker danes zaradi spremenjenih gospodarskih razmer ne moremo z gotovostjo napovedati bodočih pogojev financiranja takšnih cest z vidika javnega proračuna, evropskih sredstev ali zasebnega kapitala, zato bi načrtovanje predrage ceste lahko odmaknilo njeno sicer nujno čimhitrejšo izvedbo. Tehnično poročilo PNZ d.o.o., na strani 30 navaja, da je obvozna zahodna cesta po funkciji povezovalna cesta, po vrsti ceste pa hitra cesta s trasnimi elementi za projektno hitrost 100 km/h. Primerjalno iz istega poročila izhaja, da ima zahodna obvozna cesta kritične elemente osi in nivelete ugodnejše od kritičnih elementov hitre ceste 3. razvojne osi. Predlagamo, da se v smislu optimizacije zahodne povezovalne ceste z DPN prouči možnost izvedbe te ceste z elementi glavne ceste (izvennivojski priključki) in elementi regionalne ceste (nivojski priključki) s projektno hitrostjo in ostalimi elementi za hribovit teren.

III.2.2. III.2 S spremenjenimi rešitvami zahodne obvozne ceste se zaradi opustitve priključka Ljubljanske ceste promet po povezovalni - zahodni obvozni cesti, ki je namenjen na nekdanjo H1 v smeri juga vodi na priključek Kamence in dalje po Ljubljanski cesti skozi mestni prostor. S tem se vodi po mestu nepotrebni tovorni promet in je zato rešitev nesprejemljiva. Prometno rešitev je treba optimizirati tako, da se zahodna obvozna cesta neposredno povezuje z nekdanjo H1 izven območja mesta, torej izven Ljubljanske ceste. Menimo, da bi bilo potrebno preveriti možnost umestitve krožnega križišča ob zahodnem priključku na avtocesto A2, v katerem bi se zbrali prometni tokovi Ljubljanske ceste in nekdanje H1 ter se navezali na zahodno povezovalno cesto in avtocesto A2 brez da potekajo po urbanem območju mesta. Na vsak način bi takšno krožno križišče moralo imeti priključek iz zahodne povezovalne ceste in izvoz na rampo zahodne povezovalne ceste za smer Zagreb. Če bi se pri proučitvi izkazalo, da je mogoče doseči primerne tehnične karakteristike vključevanja krožnega križišča v prometni sistem, potem predlagamo, da se priključek Kamence opusti. Spremenjena rešitev v prometni študiji ni preverjena, tako vsaj izhaja iz izreza – spodnje karte 5., kjer je razvidno, da se je preverila samo rešitev priključevanja Ljubljanske ceste v priključek zahodne povezovalne ceste. Pri proučitvi spremenjene rešitve zato ugotavljamo, da npr. (1) priključek deviacije Z1-

02b:LC796511 Dobrava na Ljubljansko cesto oz. njeno deviacijo Z1-02:R3651/0252 Bučna vas – Ždinja vas ni projektno obdelana ali prikazana v gradivu, (2) priključek Novo mesto vzhod, krak F na deviacijo Z102: R3651/0252 ni načrtovan kot T-priključek, ki bi na tem mestu ob pričakovanih prometnih obremenitvah bil nujen.



Karta 5: Izrez iz prometne študije

III.2.3. **III.3** V povezavi z gornjo točko (tč. 2) naj se DPN dopolni tako, da bosta mogoči izvedbi dvopasovne ceste po rešitvi iz javno razgrnjenega osnutka DPN in štiripasovne ceste po spremenjeni rešitvi na odseku od priključka NM Brezje do priključka zahodne obvozne ceste na avtocesto A2.

III.3. JOŽE MALENŠEK (prejeto dne 30.3.2012)

Zahodna obvoznica je potrebna samo kot mesta obvoznica, zato mora potekati nivojsko po robu mesta s krožišči, na katere se lahko naveže vsaka večja ulica. Znotraj predlaganega kroga novih cest v dolžini 20 km je samo 25 tisoč prebivalcev, v Ljubljani pa znotraj 37 km desetkrat več.

Priključitev na tretjo os se naj izvede nekje vzhodno od Revoza, s tem se izogne vsem nepotrebnim futurističnim viaduktom v Pogancih, ki so popolnoma nepotrebni in s tem pustimo še zadnje kose kmetijskega zemljišča pri miru.

Z upoštevanjem realnega stanja, je v tej fazi potrebna štiripasovnica le na trasi med Mačkovcem in priključkom tovarne Revoz, za vse ostale dele pa se naj izvede dvopasovnica z v načrtu predvideno možno dograditvijo na štiripasovnico in rezervacijo zemljišča za kasnejšo razširitev, kadar bo ta eventualno potrebna.

Tak pristop je po mojem mnenju realen in gotovo vsaj za polovico cenejši od danega predloga, zato je tudi možnost financiranja in s tem realizacije mnogo večja.

Moj predlog je tudi grafično obdelan na trasi med Metliko in Mokronogom in je po želji na razpolago.

III.4. JOŽE DERGANČ (prejeto dne 3.4.2012)

K predlogu gradiva, ki se nanaša na ureditev zahodne obvoznice kot štiripasovnice dajem naslednje pripombe:

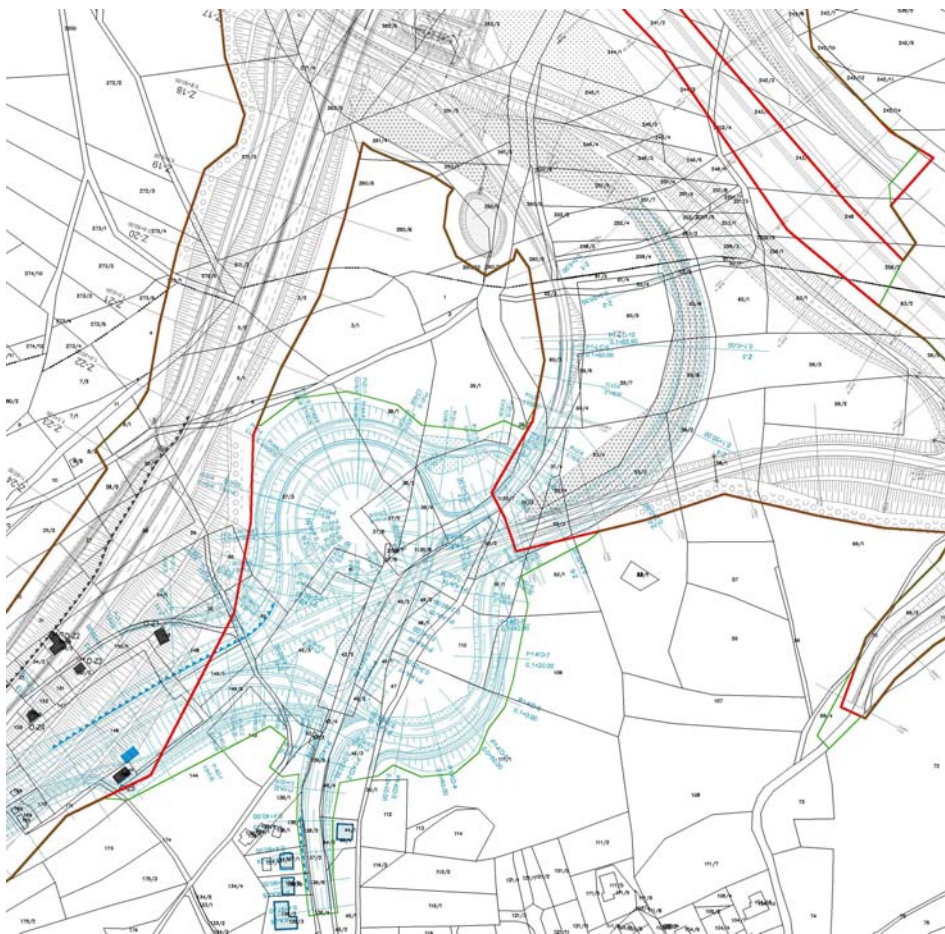
Načrtovane ureditve zahodne obvoznice kot štiripasovnice, namesto dvopasovne obvozne mestne ceste na zahodni strani Novega mesta, je strokovno neutemeljeno, z vidika prostorskega razvoja mesta povsem nesmotno in dolgoročno okoljsko škodljivo in ekonomsko neopravičljivo. To prepričljivo dokazujejo podatki o prometni upravičenosti variante 3. razvojne osi na vzhodni strani Novega mesta.

III.4.1. Načrtovanje zahodne obvoznice kot štiripasovnice ni predstavljeno kot alternativa vzhodni štiripasovni obvoznici in je z vidika prometno ekonomske upravičenosti (v primerjavi z vzhodno obvoznico) nesprejemljiva.

III.4.2.V stališčih do pripomb v tej javni seznantitvi naj pripravljavec državne prostorske ureditve javnost seznaniti s stroški načrtovanja zahodne obvoznice, ki so že nastali s pripravo DPN in ki bodo še nastali z načrtovanjem štiripasovnice namesto dvopasovnice. Načrtovanje štiripasovnice na zahodni strani mesta se izvaja na podlagi lahkotno sprejetega in strokovno povsem neutemeljenega stališča do pripomb v javni razgrnitvi dopolnjenega osnutka OPN. Očitno pa je, da je pripravljavec DPN s tem stališčem prostorskemu načrtovalcu (ki je stališče tudi predlagal), omogočil plačilo dodatnih stroškov za načrtovanje prostorske ureditve, ki z vidika prometno ekonomske upravičenosti ni sprejemljivo.

Stališče: se upošteva. Faznost oz. etapnost izvedbe prostorskih ureditev, ki so predmet tega DPN in njihovih posameznih delov bo določena po sprejetju uredbe o DPN na podlagi prometnih in drugih preveritev, na način, da bo zagotovljena ustrezna ureditev prometnih tokov iz vseh smeri državnih prometnih povezav, upoštevajoč specifičnosti urbaniziranega prostora Novega mesta. V uredbi o DPN pa se definira faznost gradnje zahodne obvoznice tako, da se ta v prvi fazi oz. etapi načrtuje kot dvopasovnica.

Meja območja DPN se na območju zahodne obvoznice določi tako, da bo v 1. fazi oz. etapi možna tudi izvedba priključka dvopasovne zahodne obvoznice na Ljubljansko cesto in da do izvedbe zahodne obvoznice kot štiripasovnice preureditev avtocestnega priključka Novo mesto Zahod ne ob potrebnja. Gradnja 3. razvojne osi seveda ne predstavlja gradnjo celega odseka naenkrat, ampak po posameznih etapah. Vrstni red gradnje posameznih etap po pododsekih in prečnih profilih (dvopasovna, kasneje štiripasovna) pa bo določen s študijo izvedbe projekta in bo odvisen od različnih, predvsem prometno-ekonomskih parametrov.



Slika: Prikaz območja DPN ob upoštevanju spremenjenih rešitev s prikazom rešitev, ki so bile javno razgrnjene (osnutek DPN, februar 2011). Meja DPN (rdeča linija), s katero je bila javnost seznanjen v marcu 2012 (seznanitev javnosti s spremenjenimi rešitvami) se razširi, tako da se v DPN vključi tudi območje (zelena linija), na katerem je bil načrtovan priključek dvopasovne zahodne obvoznice na Ljubljansko cesto (javna razgrnitev osnutka DPN, marec in april 2011). S tem je dana možnost faznosti gradnje - priključevanje dvopasovnice na Ljubljansko cesto in prek nje na priključek Novo mesto Zahod na obstoječo avtocesto A2 Ljubljana - Obrežje.

Umestitev krožnega križišča južno od AC priključka ni mogoča; zaradi prevelike bližine priključka Novo mesto Zahod na avtocesto A2 in neugodnih reliefnih razmer bi bilo prepletanje prometa iz avtoceste in iz lokalne mreže na predlagano krožno križišče neustrezno. Trasa zahode obvoznice je na tem delu v vzdolžnem nagibu 5,2%, kar lahko pomeni vzdolžne nagibe priključnih ram v krožno križišče do 8%, to pa je nesprejemljivo za ta nivo ceste in za tovorni promet, predvsem v zimskih razmerah.

Rešitev, prikazana v razgrnjenem gradivu, ne bo povzročila prekomernih prometnih obremenitev mestne mreže s tovornimi vozili, namenjenimi v cono Brezovica. Iz smeri Ljubljane bodo tovorna vozila v to cono dostopala direktno iz AC priključka Novo mesto Zahod.

Promet tovornih vozil, namenjenih iz smeri Metlika v cono Brezovica, bo lahko potekal na dva načina:

- z zahodne obvoznice preko priključka Kamence po povezovalni cesti (vzdolž katere je v OPN predvidena pozidava, zatem po Ljubljanski cesti, mimo Župnce), kar bo lahko zelo moteče za to mestno območje. Ta problem se lahko rešuje z vzpostavitvijo ustreznega režima, ki bo prepovedoval tovorni promet s priključka Kamence do cone skozi mesto;
- predvsem pa (z ustrežno prometno signalizacijo) po 3. razvojni osi do priključka Mačkovec in po regionalni cesti Karteljevo–Ločna.

III.5. MO NOVO MESTO - PRIPOMBE NA POSAMEZNE UREDITVE NA ZAHODNI OBVOZNICI (6.4.2012)

III.5.1. Rešitev priključevanja dostopne ceste iz priključka Kamence na Ljubljansko cesto z načrtovanim krožnim križiščem Velika Bučna vas na Ljubljanski cesti R3-651/0252 ni ustrezna, saj je predviden samo en pas na uvozu in izvozu iz krožnega križišča za smer Novo mesto center in za smer proti priključku Kamence. Glede na dejstvo, sta uvoza in izvoza prometno prevladujočo smeri, je treba na uvozu in izvozu dodati po en pas oziroma predvideti vsaj takšno rešitev, kot je obstoječa rešitev v krožnem križišču Zagrebške in Andrijaničeve ceste.

Stališče: se ne upošteva. V fazi izdelave strokovnih podlag je bila izdelana prometna študija, v kateri so z vidika prepustnosti preverjena vsa križišča. Na podlagi napovedi prometnih obremenitev pri zgrajenem celotnem obvoznem sistemu Novega mesta je bilo ugotovljeno, da bodo zadostovali enopasovni uvozi in izvozi krožnega križišča.

III.5.2. Rešitev načrtovanega krožnega križišča Velika Bučna vas na Ljubljanski cesti R3-651/0252 ni ustrezna tudi iz vidika zagotavljanja nadaljnje rabe obstoječih že zgrajenih objektov. Tako rešitev ne omogoča priključevanja poslovne stavbe v obratovanju na naslovu Markljeva cesta 2, saj stavba s priključkom glavnega dostopa danes gravitira na Ljubljansko cesto, s servisnim priključkom pa na ulico Dolenje Kamence. Situacijo je potrebno podrobneje proučiti tudi iz vidika izdanega gradbenega dovoljenja za to stavbo, ki naj ga izdelovalci pridobijo pri Upravni enoti Novo mesto. V naravi bi bilo, glede na višinsko razliko dvorišča te stavbe in Ljubljansko cesto za normalno obratovanje poslovne stavbe, potrebno predvideti peti krak iz krožnega križišča.

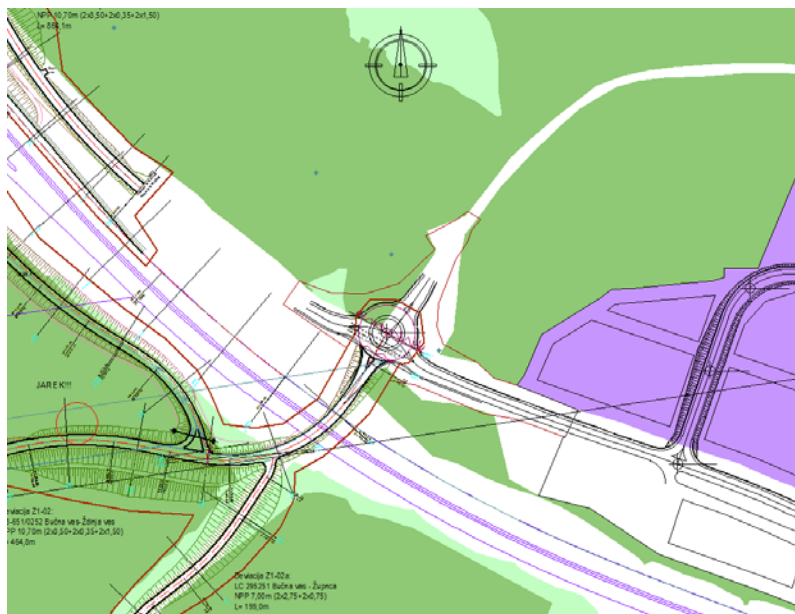
Stališče: se smiselno upošteva. Dostop do poslovne stavbe na naslovu Markljeva cesta 2 se zagotovi iz deviacije Z1-05, ki se kot krak iz krožnega križišča Velika Bučna vas odcepi za smer proti Dolenjim Kamencam, 15 m od ločilnega otoka na kraku. Deviacija poteka nivojsko 1 m nad terenom, zato se z nje izvede enojni uvoz do dvorišča poslovne stavbe in se zagotovi ustrezna širina za merodajno vozilo.

III.5.3. Problematična je tudi izvedba deviacije Z1-04a, ki onemogoča dosedanje rabo stanovanjske stavbe na naslovu Markljeva cesta 1, kjer je dvorišče posebej prilagojeno za dostop invalidni osebi. Pri spremembi rešitve naj se upošteva tudi projekt izvedenih del za rekonstrukcijo Ljubljanske ceste, ki je v arhivu upravljalca državne ceste.

Stališče: se upošteva. Za dostop do stanovanjske stavbe na naslovu Markljeva cesta se od cestnega dostopa preko deviacije Z1-04a tik za priključkom na Ljubljansko cesto izvede enojni uvoz do dvorišča omenjene stanovanjske stavbe z ustreznimi elementi za klančine za funkcionalno ovirane osebe.

III.5.4. Na priključku deviacije zahodne obvozne ceste iz smeri Ljubljane na nekdanjo H1 v križišču za Ždino vas, naj se predvidi izvedba krožnega križišča, kot je bil prometno utemeljen v strokovnih podlagah za načrtovanje OPPN Gospodarska cona Na Brezovici (prometno študijo je izdelal dr.

Mahe, študijo je novembra 2011 na spletnem strežniku občine prevzela Direkcija RS za ceste). Situacija je prikazana na spodnji karti 6.



Karta 6: Krožno križišče na nekdanji H1

Stališče: se upošteva. Krožno križišče se prikaže v DPN; povzamejo se rešitve iz gradiva, ki ga je posredovala MO Novo mesto. Krožno križišče zgradi MO Novo mesto.

III.5.5. Z uredbo o DPN naj se prepove izvedba varovalne ograje ob zahodni povezovalni cesti, ker je nesprejemljivo, da bo celotni obroč načrtovanih cest s sklenjeno varovalno ograjo objel mesto. V obrazložitvi spremenjenih rešitev ni pojasnjeno ali so bile pri načrtovanju varovalne ograje rešitve preverjene v smislu zagotavljanja prehodnosti prostora.

Stališče: se ne upošteva. Ker gre pri štiripasovni zahodni obvoznici z izvennivojskimi priključki za rang hitre ceste, je obvezna postavitve varovalne ograje ob cestnem telesu za zagotavljanje varnosti na prometnici. Za dvopasovno cesto varovalna ograja ni potrebna. V fazi izdelave strokovnih podlag je bilo preverjeno, če bo omogočena migracija divjadi. Na podlagi zahtev iz okoljskega poročila sta v ta namen razširjena dva podvoza Z3-03 in Z3-07 na širino 15 m za prehod divjadi. Prav tako bo možno prehajanje pod viaduktoma Bršljin in Petelinec ter mostom čez Krko.

III.5.6. Ob javni razgrnitvi niso bile predstavljene strokovne podlage, s katerimi bi se potrdila ali ovrgla tangenca trase zahodne obvozne ceste z opuščenim odlagališčem komunalnih odpadkov v bližini romskega naselja Brezje in Žabjek.

Stališče: Načrtovane ureditve omenjeno deponijo tangirajo. V fazi izdelave strokovnih podlag so bile v območju omenjene deponije izdelane geološko geomehanske raziskave, katere rezultate se upošteva pri izvedbi objekta. Posebnih omejitev za poseganje na to območje po geološkem poročilu ni.

III.5.7. Predlagamo, da se deviacija dostopne ceste Z1-11c razširi na način, da se na deviaciji lahko srečata dve osebni vozili.

Stališče: Se upošteva. Deviacija bo razširjena na dvopasovni normalni prečni profil za prevoznost ob srečanju dveh merodajnih vozil.

III.6. ADRIA MOBIL, D.O.O. NOVO MESTO (prejeto dne 30.3.2012)

Potek trase - zahodna obvoznica na zemljišču gospodarske družbe Adria Mobil je nesprejemljiv, saj zmanjšuje že tako premajhne površine za skladiščenje gotovih produktov in parkiranje osebnih vozil. S posegom trase na zemljišče gospodarske družbe Adria Mobil se ruši osnovni koncept tehnološke

manipulacije skladiščenja gotovih produktov in ogroža normalno poslovanje gospodarske družbe Adria Mobil.

Območje DPN po spremenjenih rešitvah še vedno sega v območje ZN Adria, v naravi pa prekriva del obstoječih parkirnih mest za osebna vozila, za skladiščenje gotovih produktov, skladišče nevarnih snovi v obratovanju in nekatere infrastrukturne ureditve.

Iz same grafike spremenjenih rešitev ni razvidno, ali se navedeni objekti ohranijo, odstranijo oziroma ali je na njih dopustna izvedba investicijsko vzdrževalnih del, rekonstrukcija oziroma morebitne dograditve pod pogoji veljavnega zazidalnega načrta Adria.

Kot gospodarska družba si ne moremo privoščiti neznank pri obravnavi navedenih objektov, ki lahko vplivajo na samo organizacijo proizvodnje in s tem na poslovanje družbe.

Zahtevamo, da pred nadaljnjo pripravo DPN rešitve na tehnični ravni uskladite z nami.

Stališče: rešitve v DPN pripombo že upoštevajo, tako da razen posega v odprte (parkirne, skladiščne) površine ne bodo potrebne nobene rušitve. Trasa je na tem območju načrtovana skladno z rešitvami v OPN MO Novo mesto; večji odmiki trase niso mogoči, ker je območje omejeno s koridorjem daljnovoda. Pripomba se upošteva, tako da se meja območja DPN prilagodi, s čimer bo območje DPN na območju tovarne Adria Mobil čim manjše. V uredbo o DPN se doda določilo, da se v fazi PGD posegi na območju Adrie Mobil v okviru toleranc optimizirajo, s ciljem čim manjšega posega na območje tovarne.

III.7. SLOBODAN NOVAKOVIČ (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Glede OPPN Ždinja vas me zanima, kako so predvidene ureditve in odvijanje prometa na tem območju.

Stališče: odgovori na vprašanja so bili podani na javni obravnavi. Rešitve so razvidne iz razgrnjenega gradiva.

IV. PRIPOMBE NA PREUREDBE AC PRIKLJUČKOV

IV.1. MO NOVO MESTO – Občinski svet (prejeto z dopisom, št. 3505-9/2009-130 z dne 2. 4. 2012)

Občinski svet nasprotuje rešitvi v razgrnjenem gradivu spremenjenih rešitev državnega prostorskega načrta, ki ne omogoča navezave vzhodnega priključka mestne cestne mreže v Mačkovcu neposredno na avtocesto A2 v smeri Ljubljane in rešitvi, ki poslabšuje navezavo nekdanje ceste H1 pri Ždinji vasi v smeri Ljubljanske ceste in zahteva, da pobudnik in pripravljavec državnega prostorskega načrta spremenita rešitve tako, da bosta oba priključka na avtocesto A2 in priključki na opuščeno cesto H1 pri Ždinji vasi, funkcionalno in prometno omogočala vse dosedanje prometne tokove.

IV.2. KRAJEVNA SKUPNOST LOČNA-MAČKOVEC (prejeto dne 2.4.2012)

Vsebinsko spremenjene rešitve, ki poleg obsega, spreminjajo tudi funkcioniranje prostora, opredeljenega znotraj OPN Novo mesto:

- Vodenje prometa iz vzhodnega dela Novega mesta, oziroma iz območja Otočca, Lešnice, Mačkovca in Ločenskega mostu v smeri Ljubljane nima direktnega sestopa na AC v priključku Novo mesto vzhod, ampak se vodi preko regionalne ceste R2-448; odsek Karteljevo – Ločna (prejšnja H-1) in se v rekonstruiranemu priključku Novo mesto zahod v Karteljevem priključku na AC. Ob tej prometnici je umeščena gospodarska cona Ždinja vas, v kateri je opredeljen program intenzivne prometne gostote (kamionski terminal z objekti in površinami za dejavnost prometa, transporta, logistike, prodaje gospodarskih vozil in servisov, ter dejavnosti zaščite in reševanja, vključno s površinami za parkirna mesta za tovorna vozila in priklopna vozila in površinami za njihovo vzdrževanje.
- Tudi promet po AC, namenjen v gospodarsko cono Ždinja vas iz smeri Ljubljana, se vodi preko priključka Novo mesto zahod, po lokalni cesti L 295251 Bučna vas-Ždinja vas, od tam pa na omenjeno regionalno R2-448. Iz opisanega sledi, da sta dejansko regionalna cesta R2-448 in del lokalne ceste L-295251 prevzele vlogo avtocestnih priključkov, kar pa iz prometnih ozirov predstavlja totalni absurd. Postavlja se namreč vprašanje, kako obvladovati in zagotavljati prometni režim in varnost prometa na prometnici mešanega prometa. Na njej bo sočasno ob gostem prometu težkih tovornih vozil in osebnih vozil potekal tudi promet gradbene mehanizacije, kmetijskih strojev, motornega in kolesarskega prometa, kakor tudi peš prometa, katerega smer je že tradicionalna pohodniška pot na zahodno pobočje Trške gore.

IV.3. KRKA d.d. NOVO MESTO (prejeto dne 29.3.2012)

Krka d.d., Novo mesto ima do predlagane rešitve naslednje zadržke: Predlagana rešitev glede na sedanjo ureditev pomeni korak nazaj, saj ukinja za nas najbolj ugodno lokacijo avtocestnega priključka v smeri proti Ljubljani. Po novem predlogu bi dejansko funkcioniral le en priključek na avtocesto v smeri Ljubljane na lokalni ravni. Na vzhodnem avtocestnem priključku vključevanje na avtocesto v smeri Ljubljani ne bo več možno, tako da se bo moral celoten promet voditi po lokalni cesti do zahodnega priključka (zaradi nove poslovno-logistične cone preko krožišča in križišč).

IV.4. GOSPODARSKA ZBORNICA DOLENJSKE IN BELE KRAJINE (prejeto dne 30.3.2012)

V Krki, tovarni zdravil, d.d., Novo mesto imajo do predlagane rešitve za državno cesto od priključka na avtocesti A2 pri Novem mestu do priključka Maline, naslednje zadržke:

1. Predlagana rešitev glede na sedanjo ureditev pomeni korak nazaj, saj ukinja za njih najbolj ugodno lokacijo avtocestnega priključka v smeri proti Ljubljani.
2. Oteženo bo funkcioniranje cestnih povezav med gradnjo.

IV.5. DARS d.d. SLUŽBA ZA PROSTORSKO NAČRTOVANJE (prejeto dne 30.3.2012)

Avtocestna baza Novo mesto je locirana ob AC A2 poleg priključka Novo mesto vzhod, od koder je tudi izhodišče vseh poti rednega vzdrževanja in intervencij. Posebej pa naj poudarim logistiko izvajanja zimske službe, ki mora imeti odprte vse smeri priključevanja na AC. Dosedanje funkcioniranje baze se je izkazalo, da je bila lokacija premišljeno izbrana. Iz razgrnjenih dokumentov povzemamo, da je z umestitvijo nove tretje razvojne osi v prostor predvidenih nekaj ukrepov, s katerimi se vzdrževalni avtocestni bazi poslabšuje lokacijski položaj. Iz teh razlogov izhajata tudi spodnji prvi dve pripombi. Nekaj predlogov pa je splošnih za lažje vzdrževanje hitre ceste.

IV.5.1. Priključek Novo mesto-vzhod: Dostop območja na AC A2 med priključkoma NM-vzhod in NM-zahod v smeri Ljubljane je zaradi ukinitve priključevanja na sedanjem obstoječem priključku NM-V v smeri Ljubljane onemogočen. Podaljša se odzivni čas za vozila vzdrževanja, saj se podaljša razdalja dostopanja za približno 15 km. Obravnavani odsek med priključkoma NM-V in NM-Z je cel v klancu in je urejen s pasom za počasna vozila. Po dosedanjih izkušnjah je to prvi klanec, ko se prične pozimi ustavljati tranzitni promet v smeri Ljubljane zaradi slabe zimske opreme. Intervencije vzdrževalcev so tu pogoste in po sedANJI ureditvi je to dostopno v nekaj minutah, saj je AC baza locirana tik v priključku NM-V.

Predlagamo, da se ohrani polni priključek, vključno s priključevanjem proti Ljubljani, kar bo omogočalo nemoteno priključevanje in vzdrževanje.

IV.5.2. Priključek Novo mesto-zahod: Podobno kot velja za priključek Novo mesto-vzhod velja tudi za Z2-1 priključek Novo mesto-zahod. V tem priključku vzdrževalcem ni omogočeno priključevanje v smeri proti Obrežju. Za vzdrževanje se podaljšajo obračalne poti plužnih skupin v zimskem času in intervencijske poti v ostalih letnih časih. To pomeni tudi daljši odzivni čas in večje stroške.

Predlagamo, da se tudi v priključku Novo mesto-zahod poišče rešitev za priključevanje v smeri Obrežja, da lahko na priključku plužne skupine normalno obračajo.

Stališče: se upošteva. V avtocestnem priključku Novo mesto Vzhod se uredi navezava priključka Mačkovec na avtocesto v vse smeri, torej tudi za smer Ljubljana. Izvede se krak za smer proti Ljubljani severno od avtoceste direktno iz obstoječe regionalne ceste R2-448 Karteljevo–Ločna, kjer se izvede nivojsko T-križišče. Krak za smer proti Ljubljani se situativno in niveletno naveže na krak D, ki se iz 3. razvojne osi iz smeri Metlike priključuje na avtocesto A2 v smeri proti Ljubljani. Na avtocesti se izvede dvojni pospeševalni pas, od katerega se levi po 250 m nadaljuje v pas za počasna vozila, ob njem pa se izvede nov 250 m. pospeševalni pas.

Avtocestni priključek Novo mesto Zahod se korigira, tako da se uredi nova navezava na ta priključek za smer Obrežje iz kraka F na krak B (smer Obrežje). V razgrnjenem gradivu prikazani enosmerni krak F priključka Novo mesto Zahod, ki se za podvozom Z3-01 razširi na dva pasova, se na tem delu preuredi v dvosmerni priključni krak z vmesnim ločilnim pasom širine 1,5 m, tako kot na preostalih dvoslovnih rampah v priključkih na štiripasovni zahodni obvoznici. S tem se na stiku kraka F z deviacijo Z1-02 Ljubljanske ceste izvede nivojsko T-križišče, ki omogoča navezavo iz Ljubljanske ceste na krak F. Tik pred štiripasovno zahodno obvoznico se od kraka F odcepi krak G (smer Obrežje), ki se v loku z elementi za hitrost 40 km/h tangentno priključi na krak B in se s 150 m dolgim pospeševalnim pasom nanj priključi. Vozila se z deviarane Ljubljanske ceste tako lahko po priključitvi na krak B priključujejo na avtocesto v smeri Obrežja direktno v priključku Novo mesto Zahod.

Med gradnjo bo funkcioniranje cestnih povezav v določenem obsegu res moteno, saj se ni mogoče izogniti. Vendar pa bodo tudi med gradnjo omogočene funkcionalne povezave. Podrobnejše ureditve prometa med gradnjo bodo določene s študijo etapnosti in faznosti gradnje.

IV.6. DARS d.d. SLUŽBA ZA PROSTORSKO NAČRTOVANJE (prejeto dne 30.3.2012)

IV.6.1. Vzdolžni sklon priključnega kraka: V bodočem priključku Novo mesto-vzhod na kraku P1C je na nadvozu velik vzdolžni sklon 6 %. Ker je to objekt izražamo velike pomisleke glede zimskega vzdrževanja in prometa na njem. To je potencialno mesto zastojev in nesreč.

Stališče: Zaradi zagotavljanja ustreznih navezav tako na avtocesto kot na lokalno cestno mrežo je izvedba priključnih ramp na tako zgoščenem prostoru res lahko problematična. Po pravilniku o projektiranju cest je maksimalni vzdolžni nagib priključne rampe izvennivojskega priključka lahko do 6 %. Glede izpostavljene problematike zimskega vzdrževanja je bila opravljena ponovna preveritev razgrnjenih rešitev; ugotovljeno je bilo, da je objekt umeščen ob objekt visoke gradnje (Qlandia) in ne na vremensko izpostavljeno mesto, zato je rešitev manj problematična. Med obratovanjem bo potrebno redno posipavanje in pluženje za zagotavljanje ustrezne prevoznosti vozilom.

IV.6.2. Odvodnjavanje podvoza v priključku Novo mesto-vzhod: Iz razgrnjenih dokumentov je sklepati, da bo v priključku Novo mesto-vzhod v podvozu 3-03 na kraku pod deviacijo 1-1 neugodno odvodnjavanje, če bo nivo nižji od okoliškega. Črpališča, kar vidimo edino možno rešitev, so zopet kritična točka. Ponavadi črpalke odpovedo v največjih nalivih.

Stališče: Projektne preveritve so pokazale, da z odvodnjavanjem podvoza 3-03 ne bo težav z zastajanjem vode, ker se bo to odvedlo gravitacijsko do nižje ležeče kanalizacije, ki je predvidena v hitri cesti.

IV.6.3. Zadrževalni bazeni: Zadrževalni bazeni morajo biti vsi dostopni za tovorna vozila in mehanizacijo, ki je potrebna za čiščenje bazenov. Iz tega razloga je potrebno zagotoviti ustrezne dostope. Zadrževalni bazeni v krožiščih pa niso ustrezne lokacije za vzdrževanje, še posebej ne v turbo krožiščih.

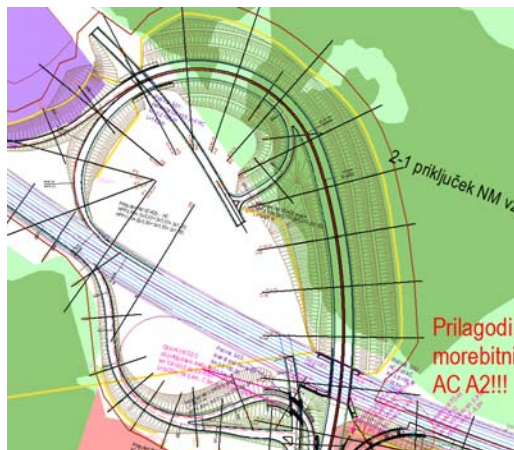
Stališče: Zadrževalni bazen v krožnem križišču Poganci bo ukinjen. Odvodnjavanje tega dela trase bo urejeno kanalizacijsko proti razcepu Poganci.

IV.7. MO NOVO MESTO –HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012)

IV.7.1. Spremenjena rešitev priključka hitre ceste 3. osi na avtocesto A2 v Mačkovcu ne omogoča več neposredne navezave mestne cestne mreže (glavne ceste G2-105) in državne regionalne ceste R2-448 (v nadaljevanju: nekdanje H1) na avtocesto A2 v smeri Ljubljane in prometni tok iz smeri Novega mesta vodi po nekdanji cesti H1 do priključka na avtocesto A2 zahod. Takšna rešitev je nesprejemljiva, saj bi se ves prometni tok iz vzhodnega dela mesta, ki se usmerja v smer Ljubljane na avtocesto A2, vodil do zahodnega priključka na avtocesto. Nekdanja cesta H1 je glede tehničnih elementov še vedno prometno zelo pomembna, zato jo ni smiselno obremenjevati s prometom, ki je usmerjen na avtocesto. Odsek nekdanje H1 med vzhodnim in zahodnim priključkom na avtocesto je prometno in logistično tudi zelo pomemben, saj tu že obratuje vzdrževalna avtocestna baza, v Gospodarski coni Na Brezovici pa je načrtovana lokacija za preselitev gasilske službe, reševalne službe in službe za civilno zaščito iz centra Novega mesta. Lokacija je bila izbrana zato, ker po obstoječi navezavi omogoča navedenim službam najkrajše dostopne čase do območij intervencij. Gospodarska cona Na Brezovici je pretežno namenjena logistično transportnemu terminalu in sorodnim dejavnostim vezanim na tovorni promet. Zaradi navedenih razlogov se mora rešitev v DPN spremeniti tako, da bo funkcionalno in prometno omogočila vse dosedanje prometne tokove.

Stališče: V avtocestnem priključku Novo mesto Vzhod se uredi navezava priključka Mačkovec na avtocesto v vse smeri, torej tudi za smer Ljubljana. Izvede se krak za smer proti Ljubljani severno od avtoceste direktno iz obstoječe regionalne ceste R2-448 Karteljevo–Ločna, kjer se izvede nivojsko T-križišče. Krak za smer proti Ljubljani se situativno in niveletno naveže na krak D, ki se iz 3. razvojne osi iz smeri Metlike priključuje na avtocesto A2 v smeri proti Ljubljani. Na avtocesti se izvede dvojni pospeševalni pas, od katerega se levi po 250 m nadaljuje v pas za počasna vozila, ob njem pa se izvede nov, 250 m dolg pospeševalni pas.

IV.7.2. Tudi sicer spremenjena rešitev kaže pomanjkljivosti, saj je priključek Novo mesto Krak A na nekdanjo H1 projektiran tako, da omogoča varno zavijanje desno, zavijanje v levo v smeri Novega mesta, pa je glede na pričakovani promet na H1 neustrezen. Projektirati bi bilo treba T križišče.



Stališče: se upošteva. Križišče bo preurejeno v klasično T-križišče.

IV.8. UDELEŽENEC (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Kako bo potekal promet iz Trebnjega po stari cesti v Novo mesto?

Stališče: Promet iz smeri Trebnjega proti Novem mestu bo potekal po regionalni cesti R2-448 Karteljevo–Ločna do priključka Novo mesto Zahod ali do priključka Novo mesto Vzhod. V območju priključka Novo mesto Zahod je do Novega mesta možen dostop po deviaciji Z1-02 Ljubljanske ceste preko obstoječega pokritega vkopa nad avtocesto A2 in naprej po Ljubljanski cesti. V območju priključka Novo mesto Vzhod pa je možen dostop do Novega mesta po deviaciji 1-1 skozi obstoječi avtocestni podvoz do krožnega križišča Mačkovec, kjer je predvidena ureditev odcepa Zagrebške ceste do krožnega križišča (»Tabletka«) in naprej do Šmarješke ceste.

IV.9. ALBERT RAČEČIČ (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Pri gradnji avtoceste se žal ni razmišljalo o navezavah 3. razvojne osi.

Menim, da so priključki 3. razvojne osi tehnično nedodelani, predvsem pa manjka navezava Mačkovca na avtocesto proti Ljubljani; sedaj predlagana rešitev ni ustrezna tudi za primere

preusmeritev prometa ob prometnih nesrečah. Ne morem si predstavljati, da bi se vsa vozila priključevala za smer Ljubljana šele v Karteljevem. Če že, predlagam vzporedno cesto, ki bo omogočala promet ločeno od daljinskega.

Posamezni odseki se zapirajo zaradi prometnih nesreč in promet je takrat preusmerjen, vendar imamo od NM do Trebnjega dobro cesto. Predlagam, da se trasa severno od vzdrževalne AC postaje loči in priključi na Mačkovci, s tem bi se razbremenilo krožno križišče Mačkovec pri Qlandii. Tudi promet iz Ljubljane, kot je sedaj rešen, ni ustrezno speljan.

Stališče: V avtocestnem priključku Novo mesto Vzhod se uredi navezava priključka Mačkovec na avtocesto v vse smeri, torej tudi za smer Ljubljana. Izvede se krak za smer proti Ljubljani severno od avtoceste direktno iz obstoječe regionalne ceste R2-448 Karteljevo–Ločna, kjer se izvede nivojsko T-križišče. Krak za smer proti Ljubljani se situativno in niveletno naveže na krak D, ki se iz 3. razvojne osi iz smeri Metlike priključuje na avtocesto A2 v smeri proti Ljubljani. Na avtocesti se izvede dvojni pospeševalni pas, od katerega se levi po 250 m nadaljuje v pas za počasna vozila, ob njem pa se izvede nov 250 m dolg pospeševalni pas. Izvedba regionalne ceste severno od avtoceste do krožnega križišča pri Lešnici ni upravičena, ker bi s tem poslabšali razmere na območju Otoške ceste med tremi krožnimi križišči, saj bi vsa vozila za smer iz Novega mesta proti Ljubljani vozila skozi vsa tri krožna križišča. Zato bi bilo v vsakem primeru treba izvesti direkten dostop iz krožnega križišča Mačkovec skozi obstoječi AC podvoz do Karteljevske ceste R2-448 in z novim krakom na avtocesto A2 za smer proti Ljubljani.

V. PRIPOMBE NA POSAMEZNE UREDITVE NA OBMOČJU LOČNE IN MAČKOVCA

V.1. IVAN DRAGAN, ERIKA KEBER, JANEZ PLANINŠEK, ALESSANDRO R. OLIVEIRA, DARJA SMILJIĆ, DAMJAN SMILJIĆ, MARIJA DRAGAN, VELIBOR SMILJIĆ, ANTONIJA BANČIČ, TANJA BANČIČ OLIVEIRA (prejeto dne 30.3.2012)

Po preverjenih informacijah glede umestitve 3. razvojne osi v prostor je le-ta bistveno večja od pomena za tranzit Bihača, BIH in južne Dalmacije preko odcepa Novigrad med mestom Karlovac in Bosiljevo, saj Privredna komora Karlovac želi s priključkom Novigrad na 3. razvojno os preko Novega mesta in nadalje preko Karavank v severno Evropo.

Nedopustno je, da slabo prometno situacijo v Novem mestu rešujemo s 3. razvojno osjo (štiripasovno tranzitno cesto), ki pomeni rešitev za tranzit ne pa za prometne tokove Novega mesta.

Pri tem s predlaganim priključkom na AC Novo mesto – vzhod ustvarimo pravi prometni kaos ter ukinjamo dostop lokalnega prometa iz Novega mesta na priključek avtoceste Novo mesto – vzhod proti Ljubljani in ga preusmerjamo mimo novega tovornega terminala Ždinja vas do priključka Novo mesto – zahod.

Ugotavljamo, da je s to prometno ureditvijo na isti cesti, ki povezuje NM preko avtoceste v Ljubljano, istočasno lahko znajdejo vsi kmetijski stroji, motokultivatorji tovornjaki iz tovarne zdravil Krka, kar bo v prometnih konicah pomenilo velike zastoje oz. prometni infarkt.

Zato vam kot bistveno boljšo rešitev, katera že obstaja v prometnih študijah prejšnjih let, predlagamo razcep oz. odcep v Zagorici ali Lešnici, s tem pa predstavljamo potek 3. osi na zahodni del Novega mesta ter razbremenimo Novo mesto vsega tranzita.

Zlasti pomembno pri tej rešitvi pa so naslednje prednosti:

1. da je ta 3. razvojna os umeščena v prostor najmanj za naslednjih 100 let.
2. S to predlagano rešitvijo ohranimo priključka Novo mesto – zahod in Novo mesto – vzhod v enaki obliki, se izognemo nepotrebnim velikim stroškom za rušenje (ocena 10 milijonov €) in preureditev obstoječih priključkov.

3. za bistveno manjšo investicijo se lahko zgradi novi že planirani razcep Zagorica ali Lešnica.

V primeru predlagane rešitve in rušitvenih del na priključki Novo mesto – vzhod povzročite težave dostopa. Ta varianta je že usklajena tudi z županom MO NM, z 90 % strokovne javnosti Novega mesta, z vso populacijo Novega mesta in delno tudi že s projektanti DPN. Vse te naše rešitve bomo posredovali tudi ministru za kmetijstvo in okolje in ministru za infrastrukturo in prostor.

V kolikor rešitve za prestavitev trase skozi Ločna – Mačkovec ne upoštevate, boste:

1. z vsemi gradbenimi posegi boste povzročili pravi infarkt prometnih tokov do tovarne Krka in Revoz, po strokovnih ocenah za najmanj eno leto.
2. ter kar je tudi nedopustno, da boste najuspešnejšemu slovenskemu podjetju Krki odvzeli direktni dostop na avtocesto preko vzhodnega priključka, kar je po zagotovilih tovarne zdravil Krka skrajno neresno in popolnoma nesprejemljivo.

V izogib težavam zaradi povzročanja onesnaženja in nobenih ukrepov za znižanje emisij, se boste s predstavitvijo 3. razvojne osi proti zahodu izognili kazni mednarodnih inštitucij zaradi neupoštevanja mnenja civilnih skupnosti kot osnove demokracije.

Prometne raziskave so pokazale, da bo 70 % prometa, ki bo prišel iz BIH preko Hrvaške usmerjen proti Zahodu in nadalje proti Severu Evrope, zato je naš predlog povsem utemeljen.

3. razvojna os se priključi na obstoječo avtocesto preko mirenske doline v Trebnjem, kar je še ena potrditev, da je ves promet usmerjen proti Zahodu.

Za zmanjšanje emisij, kakor tudi hrupa po omenjeni novi varianti, pa dodatno predlagamo uporabo najnovejših tehnologij in rešitev s tega področja na cestah v območju mest in naselij Novega mesta. Predlagamo zgledovanje po inovatorju s tega področja www.colas.com oz. uporabo produkta Nanosoft, ki pomeni inovativnejšo rešitev s področja materialov, ki zmanjšujejo hrup, pri čemer v kombinaciji z ostalimi produkti omogočajo tudi manjšo obrabo gum ter posledično emisij prašnih delcev v okolje.

Stališče: Podrobni odgovori glede vplivov na okolje so podani v stališčih do pripomb IX.8 (glede vplivov na zrak) in IX.14 (glede hrupnih obremenitev). V razgrnjenih rešitvah je predvidena zaključna plast asfalta za zmanjšanje hrupa.

V.2. MO NOVO MESTO – HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012)

Rešitev priključevanja državne ceste G2-105 v krožno križišče Mačkovec iz smeri Zagrebške ceste ni ustrezna, saj je predviden samo en pas na uvozu in izvozu iz krožnega križišča. Glede na predvidene prometne obremenitve je treba na uvozu in izvozu dodati po en pas oziroma predvideti vsaj takšno rešitev, kot je obstoječa rešitev v krožnem križišču Zagrebške in Andrijaničeve ceste.

Stališče: se upošteva. V fazi izdelave strokovnih podlag je bila izdelana prometna študija, ki je pokazala, da dvopasovni uvozi v krožno križišče Mačkovec v planski dobi niso potrebni in je ustrezna prevoznost zagotovljena z enopasovnimi uvozi in izvozi. Glede na predvideno gradnjo 3. razvojne osi po odsekih pa lahko pride na tem krožnem križišču začasno do povečanja prometa in glede na to, da je obstoječe krožno križišče (»Tabletka«) na Zagrebški cesti izvedeno z dvopasovnimi uvozi in izvozi, je bila preverjena rešitev z dvopasovnimi uvozi in izvozi na krakih Zagrebške in Otoške ceste v krožno križišče Mačkovec. Preveritev je pokazala, da je takšna rešitev ustrezna in bo tudi načrtovana.

V.3. MO NOVO MESTO – HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012)

Predlagamo, da se razširi podvoz 3-04 Ločna v širino profila, kot je določen v veljavnem občinskem prostorskem načrtu za sekundarne mestne ceste (10 m).

Stališče: se smiselno upošteva v PGD v okviru toleranc, ki so že navedene v uredbi o DPN.

V.4. DAROVIC SANDI IN DAROVIC VLASTA (prejeto dne 2.4.2012)

V.4.1. Ne strinjam se s predlagano umestitvijo in rešitvami.

Ne strinjam se s predlagano umestitvijo in rešitvami poteka 3. razvojne osi v urbano območje Novega mesta, posebej naselja Ločna.

V.4.2. Zahtevam ponovno vrednotenje in umeščanje trase hitre ceste skozi NM.

Zahtevam ponovno vrednotenje in umeščanje trase hitre ceste, saj v predlogu ni bilo upoštevano, da bo imela cesta funkcijo povezave v evropskem cestnem omrežju. Omenjeno novo dejstvo je potrebno vključiti v študijo primerljivosti tras, okoljsko poročilo in študije variant TER TAKO PONOVO PREUČITI IN VREDNOTITI UMEŠČANJE ceste na odseku od Pogancev do priključka na AC.

Stališče: se ne upošteva. Skladno s sklepom Vlade RS z dne 24.6.2009 (št. 35000-7/2009/4) o začetku priprave DPN za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline je potek 3. razvojne osi načrtovan vzhodno od Novega mesta. Ta odločitev je temeljila na predhodno izdelanih študijah variant, v katerih je bil predlog najustreznejše rešitve strokovno utemeljen.

V.5. ALBERT JORDAN - INICIATIVNI ODBOR - CIVILNE INICIATIVE (prejeto dne 2.4.2012)

V.5.1. Zahtevek naslovniku, da uskladi spremenjene ureditve v Mačkovcu nove navezave Poslovno-storitvene cone, Mačkovec 1. A-jug, v državnem prostorskem načrtu – DPN za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, z Odlokom občinskega lokacijskega načrta – OLN, Poslovno-storitvena cona Mačkovec – 1 (Ur. l. RS št. 107/2006) ter odlokom o spremembah in dopolnitvah občinskega lokacijskega načrta Poslovno-storitvena cona Mačkovec 1 (Ur. l. RS št. 62/2010), v tekstualnem in pa grafičnem delu.

Kot član 15. članskega INICIATIVNEGA ODBORA – CIVILNE INICIATIVE, na zahtevo ostalih 14. članov iniciativnega odbora – civilne iniciative – organizirane javnosti, s podporo 236 zbranih podpisov polnoletnih prebivalcev pravilno oz. poslovno sposobnih NASELJA POD TRŠKO GORO in 3 pravnih oseb okolja v podporo peticiji, za zadevo občinski lokacijski načrt – OLN, Poslovno – storitvena cona Mačkovec 1, vlagam, pri naslovniku pisni zahtevek, da uskladi spremenjene ureditve v Mačkovcu nove navezave Poslovno – storitvene cone, Mačkovec 1.A-jug, v državnem prostorskem načrtu – DPN za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, z Odlokom občinskega lokacijskega načrta – OLN, Poslovno-storitvena cona Mačkovec – 1 (Ur. l. RS št. 107/2006) ter odlokom o spremembah in dopolnitvah občinskega lokacijskega načrta Poslovno-storitvena cona Mačkovec 1 (Ur. l. RS št. 62/2010), v tekstualnem in pa grafičnem delu.

DOKAZ:

- Podpisi članov od 1 do 15 INICIATIVNEGA ODBORA – CIVILNE INICIATIVE, fotokopija 1x priložen,
- peticija na Občinski lokacijski načrt, Poslovno-storitvena cona, Mačkovec – 1, fotokopija 1x priložena,
- podpisi za peticijo na Občinski lokacijski načrt, Poslovno-storitvena cona, Mačkovec – 1, od zap. št. 1.-239, na straneh 1-13, fotokopija 1x priloženi,
- vpogled na spremenjene ureditve v Mačkovcu, prikaz spremenjenih rešitev – ureditvena situacija št. 2.1 objekt DPN za državno cesto OD AVTOCESTE a2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline,
- vpogled v Odlok občinski lokacijski načrt - OLN, Poslovno-storitvena cona, Mačkovec – 1, (Ur. l. RS št. 107/2006), tekstualni in grafični del,
- vpogled v Odlok o spremembah in dopolnitvah občinskega lokacijskega načrta – OLN, Poslovno-storitvena cona Mačkovec 1 (Ur. l. RS št. 62/2010), v tekstualnem in pa grafičnem delu

Stališče: se upošteva. Potek navezovalne ceste Poslovno-storitvene cone, Mačkovec 1.A-jug se spremeni, posledično se izvede zaščita plinovoda. Kolesarska navezava iz K2 do K2a, ki je bila prikazana v razgrnjenem gradivu, se ukine, kolesarji pa se vodijo ob južni strani deviacije regionalne ceste R2-448 (deviacija 1-2) z dvosmerno kolesarsko stezo.

Meja DPN se optimizira v smislu čim manjšega poseganja DPN na območje občinskega prostorskega izvedbenega akta, pri čemer se smiselno upošteva tudi dejansko stanje na terenu (že izvedene prostorske ureditve). Na deviaciji 1-2 se meja DPN skrajša do območja med profiloma D2-7 in D2-8, oziroma kjer je še omogočen profil štiripasovnice in je možna ustrezna navezava na OPPN. S tem se tudi omogoči ureditev dodatnega prehoda za pešce v okviru OPPN za območje »Rondo«. Meja DPN na stiku dostopne ceste do PSC Mačkovec 1.A-jug in ceste za novo naselje se skrajša na rob voznega pasu ceste za naselje.

V.5.2. Hkrati pa INICIATIVNI ODBOR – CIVILNE INICIATIVE s pooblastili o organizirani javnosti sporoča naslovniku oz. podaja pripombo, da brezpogojno vztraja pri vseh amandmajskih določenih vezanih na naselje POD TRŠKO GORO, pravno veljavnega – izvedbenega prostorskega akta, Odloka o občinskem lokacijskem načrtu - OLN, Poslovno-storitvena cona, Mačkovec – 1, (Ur. l. RS št. 107/2006), ki predstavlja s pogajanjem dosežen sporazum med Mestno občino Novo mesto, Občinsko upravo, Oddelek za prostor – pripravljavec OLN, Seidlova cesta 1, 8000 Novo mesto kot samoupravno lokalno skupnostjo oziroma takratnim županom g. Kovačič Boštjanom in lokalnim prebivalstvom naselja Pod Trško goro, kar pomeni, da določil v predhodno navedenem izvedbenem prostorskem aktu ni možno spreminjati in dopolnjevati enostransko s spreminjanjem spremenjenih rešitev z državnim prostorskim načrtom – DPN za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, brez soglasja INICIATIVNEGA ODBORA– CIVILNE INICIATIVE s pooblastili organizirane javnosti ne sprejema nobenih spremenjenih ureditev oziroma rešitev v Mačkovcu nove navezave – Poslovno – storitvene cone, Mačkovec 1.A-jug iz krožišča K2-a pri Qlandi-i ampak brezpogojno vztraja in sprejema samo ureditve oziroma rešitve skladne s pravno veljavnim izvedbenim prostorskim aktom, Odlokom o občinskem lokacijskem načrtu - OLN, Poslovno-storitvena cona, Mačkovec – 1, (Ur. l. RS št. 107/2006).

S tem je v zadevi navedeni predmetni zahtevek utemeljen in v potrebnem obsegu obrazložen, od naslovnika pa INICIATIVNI ODBOR – CIVILNE INICIATIVE zahteva, da ga sprejme in jo v časovnem roku 15. Dni o tem tudi pisno obvesti.

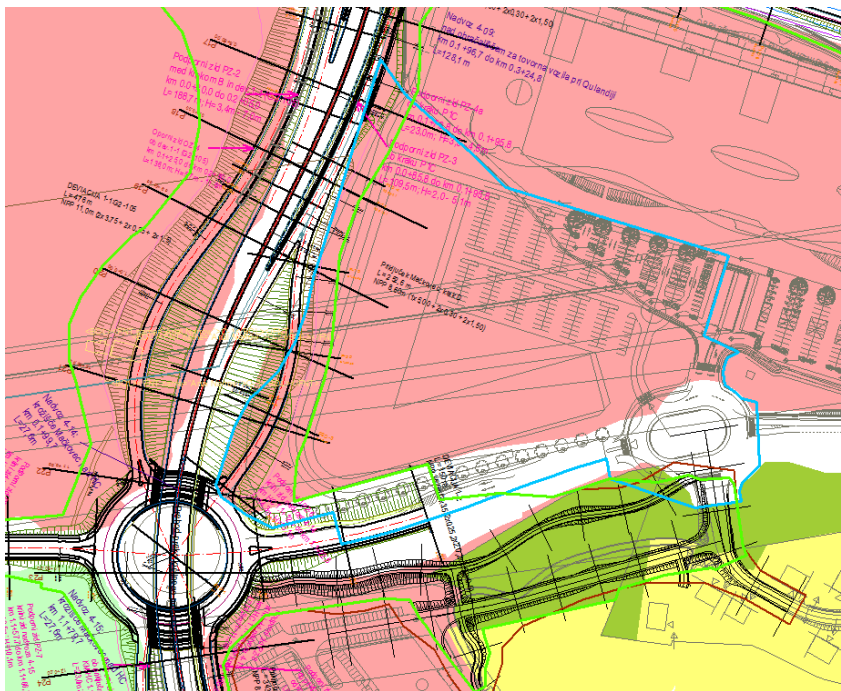
V.6. KRAJEVNA SKUPNOST LOČNA-MAČKOVEC (prejeto dne 2.4.2012)

S spremenjeno rešitvijo priključevanja območja občinskega lokacijskega načrta (OLN poslovno – storitvena cona Mačkovec-1) se bistveno spreminja območje urejanja DPN. To krepko vpliva na funkcioniranje območja naselja Mačkovec (Pod Trško goro) in omogoča tranzit prometa skozi tipično urbano naselje. Nesprejemljivo je, da DPN za 3. razvojno os posega v območje urejanja legalno sprejetega dokumenta (OLN Mačkovec iz leta 2006). Zagotovo intencija zakona o umeščanju državne infrastrukture v prostor ni bila le zgolj najhitrejše sprejemanje prostorskih aktov za izvedbo tovrstnih objektov, temveč je zakonodajalec prav gotovo ob tem želel spoštovati interese vseh subjektov, ki na posreden ali neposreden način upravičeno izražajo in ščitijo svoje interese. Način in postopek, po katerem se sprejema DPN na območju Ločne in Mačkovca, kot tudi predstavljene rešitve, pa nasprotno predstavljajo eklatanten primer posiljevanja legalno in pravno veljavnih sprejetih prostorskih

dokumentov lokalne skupnosti, ki se ji v tem primeru odreka pravico do uveljavljanja demokratično izražene volje, izkazane v sprejetem OLN.

V.7. MO NOVO MESTO –HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012)

Predlagamo, da se meja DPN v območju Otoške ceste in krožnega križišča K2a za Qlandio uskladi z mejo OPPN Poslovno storitvena cona Mačkovec 2 v pripravi, kot je bila predlagana v pobudi Vladi RS za izdajo soglasja za načrtovanje prostorskih ureditev lokalnega pomena št. 350-47/2010-29 z dne 6.3.2012. Predlagana meja je prikazan s svetlomodro linijo na spodnji karti 3.



Karta 3: Predlagana meja OPPN Poslovno storitvena cona Mačkovec 2

Stališče: delno že upošteevano, delno pa se smiselno upošteva.

S spremenjenimi rešitvami se na območju, za katerega je v veljavi Odlok o občinskem lokacijskem načrtu - OLN, Poslovno-storitvena cona, Mačkovec - 1 (Ur. l. RS št. 107/2006), v največji možni meri že ohranjajo in upoštevaajo rešitve iz tega OLN.

V delu, v katerem je to potrebno za realizacijo prostorskih ureditev, načrtovanih s tem DPN, se z uredbo o DPN ta OLN spremeni in dopolni.

Pripomba se smiselno upošteva na način, da se v uredbi o DPN v prehodnih določbah navede, da se določila Odloka o OLN Poslovno-storitvena cona Mačkovec - 1 ter njegovih sprememb in dopolnitev 1/2 uporabljajo za gradnjo načrtovanih cest do izdaje gradbenega dovoljenja za gradnjo hitre ceste, načrtovane z DPN.

V uredbi o DPN se tudi določi, da je do pridobitve gradbenega dovoljenja za gradnjo hitre ceste dopustna gradnja dostopne ceste za priključevanje Poslovno-storitvene cone Mačkovec 1/2 (cone I.A-jug).

V uredbi o DPN se med obveznostmi investitorjev in izvajalcev določi tudi, da se v primeru, da se gradnja dostopne ceste iz krožnega križišča K2 na glavni cesti G2 105/0254 do cone I.A-jug ne izvede do pridobitve gradbenega dovoljenja za gradnjo nadomestnega dostopa do cone, določenega s to uredbo (iz krožnega križišča K2a na regionalni cesti R2 448/1512), je investitor Poslovno-storitvene cone I.A-jug dolžan dostop do cone izvesti skladno s prostorsko ureditvijo po uredbi. Če investitor Poslovno storitvene cone I.A-jug dostopno cesto od krožnega križišča K2 na glavni cesti G2 105/0254 do cone I.A-jug izvede do pridobitve gradbenega dovoljenja za gradnjo nadomestnega dostopa do cone, je nadomestni dostop od krožnega križišča K2a na regionalni cesti R2 448/1512 do cone dolžan izvesti investitor hitre ceste.

Meja DPN se optimizira v smislu čim manjšega poseganja DPN na območje občinskega prostorskega izvedbenega akta, pri čemer se smiselno upošteva tudi dejansko stanje na terenu (že izvedene prostorske ureditve).

V.8. PLANINŠEK, KS LOČNA MAČKOVEC, CI TRŠKA GORA (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Zanimajo me razlogi, da se 3. razvojna os vodi po vzhodni strani Novega mesta. Menim, da je edina sprejemljiva trasa 3. razvojne osi potek po zahodnem delu z »y« priključkom (odcep Zagorica), ki pride do Pogancev. S tem bi se v Novem mestu rešili vsega tovornega prometa, ki pride iz Hrvaške in Bosne proti severu Evrope. Ni logično, da se ves ta promet vodi čez Karteljevski klanec. Rešitve ocenjujem kot izjemno zakomplicirane in zato neustrezne.

Napovedujem revizijo postopka.

Želim izvedeti za razlog, da je območje Ločne - Mačkovca ostalo brez priključka na AC za smer proti Ljubljani.

Zanima me finančna ocena ter kdaj bo pričetek gradnje.

Glede cone 1A jug je bil sprejet OLN, ki je predvideval priključek iz križišča K2a na cono 1A jug, s tem DPN je rešitev spremenjena in sicer se posega v spalni del naselja, kar je nedopustno. Ali ni bilo pridobljeno soglasje od MONM?

Želim, da se zapisnik z javne razgrnitve posreduje na KS in CI Trška gora, ki je zbrala 240 podpisov proti načrtovanim ureditvam.

Zanima me, ali je bilo spregledano, da je od krožišča »tabletk« do K2 dvopasovna cesta in ne 4-pasovna? Glede na sedanje prometne obremenitve bi tu morali predvideti štiripasovnico.

Stališče: odgovori na vprašanja so bili podani na javni obravnavi. Ponovne preveritve so pokazale, da štiripasovnica med krožnima križiščema Mačkovec in »Tabletk« ni upravičena. Glede na pripombo MO Novo mesto pa se v tem DPN predvidi štiripasovni uvoz v krožno križišče Mačkovec na kraku Zagrebške in Otoške ceste, s čimer bo dolgoročno omogočena ureditev štiripasovnice.

V.9. IGOR ŠUŠTARŠIČ (prejeto dne 27.3.2012)

V.9.1. Kateri so pravi razlogi umestitve 3. RO v samo NM?

Da bo popolnoma jasno: nisem proti 3. razvojni osi, Bela krajina potrebuje dobro cestno povezavo do centra Slovenije, ampak za njih bi zadoščala tudi dvopasovna cesta, s štiripasovno pa pač rešujemo transportne in ostale probleme zahodne Evrope in Hrvaške ter BIH. Res nisem krajinski arhitekt, ampak le arhitekt (krajinski arhitekti si namreč nekako jemljejo pravico, da so edini poklicani za umeščanje raznih idej v prostor), ampak voditi v večjem delu tranzitno avtocesto, kar 3. razvojna os vsekakor je, v bližino centra, v prometno še kako živo in obremenjeno obrobje Novega mesta, je velika napaka, ki nam je ne bodo odpustile naslednje generacije Novomeščanov. S tem je namreč povsem onemogočena širitev tega dela Novega mesta na vzhod (pa že sedaj s tem posegom odrežete lep del mesta od celote)- pa pri tem lahko mirno odpadejo debate predstavnika Acerja, da »desno od predvidene 3. razvojne osi v OPN-ju ni nič pobarvanega rumeno, vijoličasto, pa še kako drugače«. Tudi v Ljubljani so mislili tako, pa so peljali obroč preozko okoli centra, pa v Novem mestu smo/so mislili, da bo Revoz večno na obrobju mesta. Kje imamo garancijo, da ne bo imel novi OPN, ki bo vsekakor potreben čez nekaj let ali kakšno desetletje, nekaj zadreg tudi pri prehodu čez novo AC na vzhodu?

V.10. MARIJAN LAPAJNE (prejeto dne 2.4.2012)

Aprila 2011 sem podal obširne poglede na traso 3. razvojne osi – tekstovno in grafično s priloženo novo shemo širšega prostora pod naslovom: Drugačen pogled na traso 3. razvojne osi od Mačkovca do Cikave. Upam, da to mapo še imate in ne bom ponavljal svojih pogledov.

Tematika je bila objavljena tudi v regionalnem mesečniku Park, št. 2, letnik 14, april 2011. Poleg mojih stališč je uredništvo objavilo v istem članku tudi pogled MO NM – navajam celotno izjavo, katero je podal gospod Izidor Jerala.

V delu prispevka g. Jerala pričakuje, da bodo načrtovalci skrbno preučili naše predloge in predloge naših ljudi.

Na moje izčrpne predloge sem dobil odgovor – Stališče: Se smiselno upošteva. Ko podrobno preučim tekst, preidem do zaključka – kaj pa se upošteva, oziroma, da se nič ne upošteva. Površen odgovor na resne pripombe – z levo roko. Pa po vrsti:

1. Po novem predlogu most čez Krko iz dolžine 190 m naraste na 300 m, kar bo pravi mastodont v občutljivem okolju doline Krke. Tudi natečaj ne bo pomagal zmanjšati monstruma, poleg tega pa zagotovo vemo, da se bo iskala najcenejša rešitev.

Po mojem obstoječem predlogu, da gre 3. razvojna os pod niveleto Šmarješke ceste, ne razumem trditev, da bo treba rekonstruirati levo in desno od križanja v skupni dolžini 600 m. Zavajanje!

2. Niste prikazali projektne preveritve, da predlagana rešitev s spuščanjem nivelete v Mačkovcu in pri vasi Krka ni sprejemljiva, zato smatram, da je to pavšalna trditev.
Vprašanje ob tem: Koliko stane most 140 m dolžine po mojem predlogu z višino 5,5 m nad gladino Krke in koliko most dolžine 300 m, 21 m nad gladino?
Pa vprašanje primerjave stroge racionalnosti s počutjem krajanov Ločne – Mačkovca in vseh škodljivih vplivov?
3. Žal mi je vseh krajinskih arhitektov, ki so sodelovali pri trasi na področju Šajserja, saj očitno ne razumejo vloge potencialnega parka za Novo mesto in za soseščino univerzitetnega središča, zato vztrajam pri opisanem odmiku vsaj 300 m.

Zaključek: Trasa obvoznice v Mačkovcu je bila prisiloma prekvalificirana v 3. razvojno os (v bistvu avtocesta), zato so krajani v bistvu žrtve, ki niso vedeli, ko so postavljali domove, da se bo po dolgih letih tako izšlo. Zato – v kolikor bo trasa 3. razvojne osi ostala na tem mestu – priporočam krajanom Ločne Mačkovca, da v nobenem slučaju ne pristanejo na niveleto hitre ceste, ki so 10 m nad Šmarješko cesto, na nasipe, ki ločujejo in na visoki most, ki je tujek v tem prostoru. Edina sprejemljiva rešitev v tem slučaju je vkop hitre ceste in prekritje, saj je treba bolj misliti na ljudi kot samo na uspešne inženirske rešitve.

Pa še primerjava: Koliko manj stane nizki most in koliko je manj potrebno denarja za krajši predor po predlogu inženirja Malenška. Investirajte to razliko za rešitve, ki bodo bolj prijazne za ljudi v Krajevni skupnosti Ločna Mačkovec.

Priloga: fotokopija članka iz mesečnika Park, št. 2, letnik 14, april 2011: »Pričakujemo, da bodo načrtovalci skrbno preučili naše predloge in predloge naših ljudi«.

V.11. JOŽE MALENŠEK (prejeto dne 30.3.2012)

Da se ta problem reši je potrebno na obstoječi AC med priključkom N.m. zahod in priključkom N.m. vzhod predvideti križišče AC in tretje razvojne osi za smer Metlika in smer Mokronog (Celje), kar je tehnično vsekakor možno. Krak proti Metliki tako ne tangira obstoječega priključka pri Qlandiji, njegovo funkcioniranje ne bo moteno in odpade tudi nepotreben nov lokalni priključek za nov trgovski center, ki se lahko priključuje direktno na že puščen krak obstoječega krožišča.

Niveleto ceste proti reki Krki je potrebno tako spustiti (delno vkopati), da prečka obstoječo Šmarješko cesto izpod njenega sedanjega nivoja, ter voditi dalje po znižanem mostu dolgem le 90 m namesto predvidenih 300m, rešitev, katero jo že nekajkrat predstavil arhitekt M. Lapajne. Na ta način se Ločna tudi izogne dodatnem hrupu in onesnaževanju zraka.

V nadaljevanju mora potekati cesta po že znani trasi B2 preko Podgorja z več priključki - to vsebinsko pomeni razvojna in prečkati greben Gorjancev z predorom krajšim od 1,5 km. Izdelovalci predvidevajo predor dolžine kar 3,5 km, kar je popolna neumnost.

V.12. MO NOVO MESTO –HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012)

Predlagamo, da se dodatno optimizirajo rešitve med profiloma hitre cesti 3. osi P30 in P34, da bo obcestni prostor oblikovan skladneje glede na bližino zavarovane kulturne dediščine in točke prehoda hitre ceste na predvideni most preko Krke. Načrtovani podporni zidovi za ta občutljivi prostor previsoki, zato naj se podaljša most do profila P30 ali poišče druga primerna oblika za znižanje podpornih zidov.

Stališče: V strokovnih podlagah, izdelanih v predhodnih fazah priprave tega DPN, je bila obravnavana in medsebojno primerjana vrsta različnih variant. Med drugimi je bila obravnavana tudi varianta B2, ki je potekala po območju pod Gorjanci (podgorjansko območje) v bližini naselij Šentjošt, Stopiče, Orehek, Brezovica pri Stopičah, Veliki Cerovec. Izkazalo se je, da varianta B2 odpira nov prometni koridor, ki ni bil usklajen s takrat predvidenimi in danes že sprejetimi prostorsko planskimi odločitvami o cestnem obroču okoli Novega mesta. Navezovalna cesta do območja tovarne Revoz in navezava na južno obvozno cesto Novega mesta bi bila namreč pri tej varianti bistveno daljša od sedaj predlagane. Varianta B2 se je prav tako izkazala kot neprimerna zaradi poteka v neposredni bližini manjših naselij in območij razpršene poselitve podeželja pod Gorjanci, kjer potekajo le številne lokalne cestne povezave; 3. razvojna os bi hkrati potekala v velikem odmiku od večjih naselij, ki so se izoblikovala ob obstoječi glavni cesti G2-105. Kot bolj smiselne so se izkazale variante v koridorju obstoječe glavne ceste G2-105, varianta B2 pa zato niti ni bila navedena v programu priprave tega državnega prostorskega načrta kot ena od možnih variant, ki so bile kasneje predmet primerjav v študiji variant. Rešitve poteka 3. razvojne osi, ki je predmet tega DPN, zagotavljajo ustreznejše rešitve na območju

Novega mesta, hkrati pa omogočajo navezavo naselij na podgorjanskem območju prek razcepa Poganci in izvennivojskega priključka Gorjanci.

Predlog izvedbe mostu v krajši dolžini in poteku nivelete pod obstoječo Šmarješko cesto je neustrezen. Na območju Šmarješke ceste to pomeni potek 3. razvojne osi v vsaj 8 m globokih vkopih ter niveleto ceste na mostu le 2 m nad gladino stoletne vode reke Krke. Če pri tej višini nivelete ceste nad gladino reke upoštevamo še debelino konstrukcije, ki znaša pri zahtevanih dveh stebrih v strugi reke 2,8 m na najtanjšem delu konstrukcije (na sredini razpetine), se znajdemo s konstrukcijo celo pod koto stoletne vode reke Krke, kar pa ni sprejemljivo s stališča zagotavljanja poplavne varnosti. Prav tako bi bilo potrebno upoštevati še varnostni odmik (1 m) spodnjega roba konstrukcije mostu od kote stoletne vode reke Krke. Poleg navedenih pomanjkljivosti je bila ob preverjanju možnosti umestitve trase 3. razvojne osi pod Šmarješko cesto preverjena tudi varianta z dvigom oz denivelacijo Šmarješke ceste. V tem primeru se pojavi problem zagotavljanja navezav na obstoječe uvoze in priključka na območju 100 m pred traso 3. razvojne osi in za njo, kar je tudi neustrezno. Ob poteku 3. razvojne osi pod Šmarješko cesto je trasa 3. razvojne osi od AC A2 pa do reke Krke v globokih vkopih /8-15 m), kar pomeni ogromne količine zemeljskih del.

Poleg vseh navedenih neustreznosti poteka 3. razvojne osi pod Šmarješko cesto je neustrezen še globalni niveletni potek. Nivo avtoceste A2, na katero se 3. razvojna os naveže, je na koti 197,50 m. Nivo Šmarješke ceste na križanju s 3. razvojno osjo je 174 m. Ob izvedbi 3. razvojne osi pod Šmarješko cesto pomeni niveleto 3. razvojne osi na koti 167 m. Levi breg reke Krke je na nivoju 183 m in se proti jugu dviguje. Ob poteku pod Šmarješko cesto bi se 3. razvojna os od navezave na AC A2 od kote 197,50 m do reke Krke spustila za 30 m na koto 167 m in se nazaj povzpela na koto 183 m. Takšen potek je za izvedbo novih cest neustrezen, saj pomeni ogromno izgubljenih višin za vsa vozila in s tem tudi povečanje vplivov na okolje, v katerem bi takšna cesta potekala. Še zlasti je takšen niveletni potek neprimeren za nivo hitre ceste, ki je na tem delu predviden. Višina mostu 21 m na gladino reke Krke je torej definirana z višino prečkanja Šmarješke ceste na desnem bregu reke in lokalne ceste do naselja Krka na levem bregu. Zaradi tehnologije gradnje mostu in navezav na obstoječo cestno mrežo preko krožnega križišča Mačkovec je potrebno zagotoviti ustrezno višino nivelete hitre ceste na tem območju. Dodatne preverite so pokazale možnost znižanja nivelete mostu za 2 m ob drugačni zasnovi mostu, vendar to pomeni določene izgube višine in drugačen izgled mostu v prostoru, kar bo predmet javnega natečaja. V uredbi o DPN se predvidi izvedba javnega natečaja za oblikovanje mostu in se natančno določijo določila – robni pogoji za natečajne rešitve, s ciljem, da se poiščejo rešitve za čim nižjo niveleto mostu in za zagotovitev kakovostne urbanistične in arhitekturne rešitve.

Umestitev priključka 3. razvojne osi na avtocesto A2 med obstoječa priključka Novo mesto Zahod in Novo mesto Vzhod je povsem neustrezna. Že obstoječa priključka, ki se nahajata na medsebojni oddaljenosti 1700 m sta si preblizu oz. je njuna medsebojna razdalja na spodnji meji dopustnega. Ob velikih prometnih obremenitvah, ki se predvidevajo na 3. razvojni osi, je umeščanje novega priključka na takšnem odseku s stališča zagotavljanja ustrezne prevoznosti in s tem prometne varnosti na avtocesti neprimerno. Prav tako je problematično ustrezno vodenje prometa s prometno signalizacijo, kar zopet vpliva na prometno varnost.

V.13. DAROVIC SANDI IN DAROVIC VLASTA (prejeto dne 2.4.2012)

V.13.1. Zahtevam zmanjšanje ureditvenega območja in dolžino deviacije 1-3 Ločna in ukinitve povezave med naseljem Ločna in PSC Mačkovec.

Zahtevamo zmanjšanje ureditvenega območja in dolžino deviacije 1-3 Ločna in ukinitve povezave med naseljem Ločna in PSC, saj se preveč približa naselju. Potrebno je onemogočiti povezavo naselja Ločna z PSC cono Mačkovec. Ker so za napajanje cone predvidene drugačne rešitve se lahko deviacija 1-3-ukine, ker bo v nasprotnem primeru promet skozi naselje Ločna povečal, s tem pa se bo poslabšala prometna varnost in bivalne razmere v naselju. Glede na to, da signalizacije, ki omejuje promet skozi naselje v večini primerov vozniki ne upoštevajo je potrebno, v primeru da povezava, ostane izvesti fizične ovire, ki preprečujejo prehod iz cone skozi naselje in potem naprej na obvoznico. Glede na zapletene prometne rešitve v območju priključevanja hitre ceste na AC, lahko pričakujemo, da se bo povečal promet iz vzhoda proti zahodu (na zahodni priključek za LJ) skozi samo naselje (vozniki bodo iskali bližnjico predvsem v času prometnih konic), kar pa ni sprejemljivo zaradi lokalne ceste, ki ni zgrajena za tako frekvenco prometa, kot tudi zaradi same varnosti stanovalcev predvsem otrok, ker je cestišče zelo ozko. Te težave lahko rešite zgolj z ukinitvijo povezave in s tem zagotovite varnost v naselju, ki je že tako degradirano.

Stališče: se ne upošteva. S spremenjenimi rešitvami glede na rešitve v osnutku DPN (februar 2012) se je območje načrtovanih ureditev v Mačkovecu zelo zmanjšalo, bistveno je zmanjšan tudi poseg na kmetijska zemljišča. S to cesto se nadomešča lokalna povezava, ki bo prekinjena zaradi načrtovanih ureditev, kar je skladno s predpisi v DPN treba zagotoviti. Dimenzije podhoda se prilagodijo profilu sekundarne ceste, ki je opredeljen v veljavnem OPN MO Novo mesto.

V.13.2. Z DPN naj se določijo končne rešitve napajanja za PSC Mačkovec.

Z DPN naj se določijo končne rešitve napajanja za PSC Mačkovec 1/2 (cona 1.A –jug), začasne rešitve zgolj povečujejo stroške izgradnje. V tem DPN se ne sme dopustiti možnost za ureditev začasnega priključka za poslovno storitveno cono Mačkovec 1/2 (cona 1.A –jug) za obdobje pred izgradnjo. Ureditve, ki so predmet tega DPN, na tem območju morajo biti končne, saj Poslovno storitvene cone še ni v gradnji, zemljišča za dovoz in napajanje cone še niso pridobljena, in glede na stanje še ne bodo (postopek razlastitve je ustavljen, parcelacija ni izvedena). Glede na to, je smiselna le trajna rešitev za poslovno storitveno cono, saj je le ta še vedno v postopku sprememb in dopolnitev. Začasna rešitev bo dodatno povečala stroške gradnje, s tem pa tudi nenamensko porabo sredstev. Do predloga o napajanju cone naj se opredeli tudi računsko sodišče, saj se z možnostjo začasnega dostopa povečuje vrednost nepremičnine na območju DPN, kar pa je v neskladju z zakonom, obenem pa gre za nenamensko porabo davkoplačevalskega denarja.

Stališče: se ne upošteva. S tem DPN se načrtuje končna rešitev navezave Poslovne cone Mačkovec, dopusti pa se tudi izvedba začasne navezave za obdobje do izgradnje prostorskih ureditev, ki so predmet tega DPN.

V.14. IVAN DRAGAN (prejeto dne 3.4.2012)

Zahtevam, da se prometno napajanje Poslovne cone Mačkovec – cona 1-a jug izvede s podvozom preko deviacije 1-12 na regionalni cesti R2-448, odsek 1512, in sicer v bližini krožišča K2 – in sicer iz cone rondo.

Stališče: se ne upošteva. Takšna rešitev bi pomenila vodenje prometa po funkcionalnih površinah Poslovne cone Mačkovec 2 (cona Rondo), poleg tega bi zahtevala prečkanje in torej prestavitev (ali vsaj zaščito) plinovoda.

V.15. SLOBODAN NOVAKOVIČ (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Izpostavil bi krožišče K1. Ugotavljam, da je na tej točki kar 15 prometnih tokov, projektna hitrost je 40-50km/h; 3. razvojna os ima predvideno omejitev 100 km/h. Menim, da se bo promet, ki bo namenjen na to krožišče, ustavljal že na mostu. Zaradi ustavljanja prometa bo na tem območju več prasnih delcev, ki jih povzročajo gume; te rešitve so zato – glede na neposredno bližino naselja – neustrezne.

V.16. TOMAŽ SMOLIČ, KS Mali Slatnik (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Kako bo potekal promet mimo vasi Krka in priključka Cikava ter kakšni so predvideni ukrepi proti hrupu, ter kakšna je nivoleta krožnega križišča?

V.17. PRIMOŽ KOBE, Cikava, Krka (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Kakšna je višina mostu v bližini vasi Krka? Ali je upoštevana oddaljenost od najbližjih hiš oziroma, ali je upoštevano zazidljivo območje, ki je v OPN Novo mesto zarisano tik ob trasi? Nekaj hiš je namreč manj kot 40-50 m oddaljenih od 3. osi. Bistveno ugodneje bi bilo, če bi bila nivoleta mostu čez Krko nižana (in bi na križanju malo poglobili tudi cesto, ki vodi v vas Krka).

Zakaj je hitra cesta na območju Cikave dvignjena nad krožišče?

Stališče: odgovori na vprašanja so bili podani na javni obravnavi. Rešitve so razvidne iz razgrnjenega gradiva.

VI. PRIPOMBE NA POSAMEZNE UREDITVE PRI ČRMOŠNJICAH IN STOPIČAH, RAZCEP POGANCI

VI.1. KRAJANI NASELJA ČRMOŠNJICE PRI STOPIČAH (prejeto dne 29.3.2012)

Krajani naselja Črmošnjice pri Stopičah ugotavljamo, da se z umestitvijo predvidenih cest v prostor na območju naselja Črmošnjice pri Stopičah poslabšajo prometne in življenjske razmere za tukajšnje prebivalce in podjetnike. Na tem prostoru ob občinski cesti št. 793791 živi preko 40 gospodinjstev in deluje 8 podjetnikov. Približno 3,5 ha velik še nepozidan prostor v tem delu naselja pa je v občinskih prostorskih planih rezerviran za gradnjo poslovno-stanovanjskih objektov.

Ugotavlja se, da predvideni poseg v prostor jemlje direktno priključevanje občinske ceste št. 793791 na G2, kar je bilo do sedaj zagotovljeno. V novo krožišče je predvideno nekakšno nelogično priključevanje preko deviirane ceste LC 295131. To pa ne omogoča varnega in najbolj pogostega prometnega toka v smeri proti Novemu mestu. Istočasno se z novo ureditvijo posega do samega vogala stanovanjskega objekta Črmošnjice pri Stopičah 9, kar bo za objekt med gradnjo predstavljalo nevarnost poškodb, po gradnji pa povečan hrup in vibracije zaradi prometa ter nevaren izhod iz hiše direktno na cesto.

Predvideno priključevanje naselja na daljinske ceste poslabšuje obstoječe stanje in ne upošteva tovornega prometa, ki se odvija za gospodarske in gospodinske potrebe. Večina prometa se odvija v smeri Novega mesta. Za dejavnosti, ki jih opravljajo podjetniki, je pogost tovorni promet s priklopniki. Takšen promet imajo firme Akrobat d.o.o., Stador AC d.o.o., SPC Krevs s.p.. Tovorni in osebni promet pa imajo tudi ostali podjetniki Štangelj Peter s.p., Komljanec Vlado s.p., Jančar Tine s.p., Športni studio Nina s.p., Avtomoto servis Iztok Luzar s.p.. Ureditev, ki nima direktnega priključevanja občinske ceste št. 793791 v krožišče takšnega prometa ne omogoča oz. vsaj varnega ne.

Samo priključevanje lokalne ceste 295131 ni smiselno direktno v krožišče, saj se ji zelo poslabšajo vertikalni elementi. Na vprašanje ob javni seznanitvi s projektom v Novem mestu smo dobili odgovor od projektanta, da je naklon deviacije lokalne ceste 295131 Z1-154a 10 %. Za priključevanje omenjene ceste na cesto G2 je že izdelan projekt št. 172/06 z dne marec 2007. Izdelalo ga je podjetje STIA. Zemljišča za gradnjo so že odkupljena od lastnikov. Tudi rušenje objektov ne bi bilo potrebno v primeru priključevanja na mestu, ki ga predvideva omenjeni projekt Rekonstrukcije priključka lokalne ceste.

Ugotavlja se, da se s predvideno ureditvijo ukineta dve avtobusni postajališči. Ena je ob G2 v smeri Metlike, druga ob LC 295131 v smeri Stopič.

Peš promet in kolesarski promet postaja na tem prostoru nemogoč. Čeprav je naselje tesno povezano med sabo in si krajani že leta prizadevamo za izgradnjo pločnika med delom naselja lociranega ob G2 in naseljem lociranim ob občinski cesti 793791, sedanja ureditev še bolj otežuje peš in kolesarski promet. Kolesarji so še posebej prisotni zaradi kolesarskega servisa, ki deluje v naselju.

V središču krožišča je projektiran zadrževalni bazen za odvodnjavanje vode iz vozišča. Stojeca voda povzroča smrad in leglo komarjev. Poleg tega pa je tudi vzdrževanje takšnih objektov sredi krožišča zelo oteženo ali pa se niti ne izvaja zaradi nedostopnosti. Zaradi tega lokacija zadrževalnega bazena ni primerna.

Glede na gornje ugotovitve prizadeti krajani naselja Črmošnjice pri Stopičah podajamo sledeče predloge in pripombe na razgrnjeno dokumentacijo:

1. Sprojektira naj se priključevanje občinske ceste 793791 direktno v krožišče, kjer je že predvideno priključevanje G2 – odsek 0256, deviacija Z1-14A LC 295131 in krak E razcepa Poganci. Tako bo iz občinske ceste 793791 omogočeno normalno zavijanje v vse smeri vožnje.
2. Priključevanje lokalne ceste 295131 na cesto G2 naj se izvede po projektu, ki ga je izdelalo podjetje STIA, d.o.o., št. 172/06, v marcu 2007. S tem se omogoči normalno priključevanje ceste 793791 v krožišče.

VI.2. KRAJANA STOPIČ (prejeto dne 2.4.2012)

Zgroženo ugotavljam in se absolutno ne strinjam s prostorskim načrtom za državno cesto od priključka na avtocesto A2 pri Novem mestu do priključka Maline, ki grobo posega v najin življenjski prostor in najino lastnino. To se nanaša na cestni odsek, ki poteka preko najine parcele št. 2086/4, iz Stopič proti krožišču v Črmošnjicah (Akrobat) in s tem se bivanjske razmere zelo poslabšajo (vibriranje zaradi prometa, hrup, slabši zrak) ter možnost nesreč zaradi prevelikega naklona cestišča, ki znaša 10% (spolzko cestišče). Predlagam oziroma zahtevam, da se zgradi še eno krožišče, kjer se lokalna cesta

iz Stopič priključi na G2-105 - avtobusno postajališče Malenšek v Črmošnjicah. To krožišče pa naj se poveže s krožiščem pri Akrobatu.

Že pred časom naj bi MO Novo mesto odkupila zemljišča okoli avtobusne postaje Malenšek. Tako bi se tudi stroški izgradnje drugega krožišča zmanjšali, saj ni potrebe po rušenju stanovanjskih objektov in odkupu dodatnih zemljišč.

VI.3. KRAJANI STOPIČ (prejeto dne 2.4.2012)

Predlagana rešitev krožišča in priključevanja občinske ceste 793791 na G2 preko deviirane ceste LC 295131, predstavlja drastičen poseg v kakovost in varnost našega bivanja na naslovu Črmošnjice pri Stopičah 9. Z novo ureditvijo se posega do samega vogala našega stanovanjskega objekta, Črmošnjice pri Stopičah 9, občinska cesta 793791 pa bo potekala neposredno ob naših spalnih prostorih.

Izvedba predlagane rešitve bo za objekt med gradnjo predstavljala nevarnost poškodb, po gradnji pa bo povečan hrup in vibracije zaradi prometa ter nevaren izhod iz hiše direktno na cesto.

Poleg tega je v središču krožišča projektiran zadrževalni bazen za odvodne vode iz vozišča. Stojeca voda povzroča smrad in je hkrati pravo leglo komarjev, kar bo dodatno poslabšalo našo kakovost življenja.

Glede na gornje ugotovitve prizadeti stanovalci stanovanjskega objekta Črmošnjice pri Stopičah 9, podajamo sledeče predloge in pripombe na razgrnjeno dokumentacijo:

Predlagamo, da se priključevanje lokalne ceste 295131 na cesto G2 izvede po projektu, ki ga je izdelalo podjetje STIA d.o.o. št. 172/06 v marcu 2007 in za katerega so že bila odkupljena zemljišča. S tem se omogoči normalno priključevanje ceste 793791 v krožišče, ohrani se obstoječa oddaljenost navedene ceste od spalnih prostorov našega stanovanjskega objekta, predvideno krožišče pa ostane na primerni oddaljenosti od našega stanovanjskega objekta.

VI.4. MO NOVO MESTO (6.4.2012)

V naselju Dolnja Težka voda je s spremenjenimi rešitvami umestitve krožnega krožišča prišlo do precejšnjih sprememb. Kljub temu, da bo prometna situacija izboljšana, predlagamo, da rešitev s krožnim križiščem optimizirate glede bližine stanovanjskih objektov.

VI.5. PODJETNIKI NASELJA ČRMOŠNJICE PRI STOPIČAH (prejeto dne 30.3.2012)

Podjetniki naselja Črmošnjice pri Stopičah ugotavljamo, da se s predvideno ureditvijo prometa v sklopu gradnje 3. razvojne osi poslabšuje dostop do naših poslovnih prostorov.

Predvideno priključevanje naselja na krožišče v Črmošnjicah pri Stopičah poslabšuje obstoječe stanje in ne upošteva tovarnega prometa, ki se odvija za gospodarske potrebe. Večina prometa se odvija v smeri Novega mesta ali Bele Krajine. Za dejavnosti, ki jih opravljamo podjetniki je pogost tovorni promet s priklopniki in prikolicami. Takšen promet imajo firme Akrobat d.o.o., Stador AC d.o.o., SPC Krevs s.p., Ostali tovorni in osebni promet pa imajo tudi ostali podjetniki Štangelj Peter s.p., Komljanec Vlado s.p., Jančar Tine s.p., Športni studio Nina s.p., Avtomoto servis Iztok Luzar s.p.. Ureditev, ki nima direktnega priključevanja občinske ceste št. 793791 v krožišče takšnega prometa ne omogoča oz. vsaj varnega ne. Zavijanje iz smeri Črmošnjic v Novo mesto je za priklopnike ob predlagani rešitvi nemogoče in tudi prometno nevarno. Takšen manever tovarnega vozila s priklopnikom predstavlja prečno zapiranje ceste v kraku krožišča. Ravno tako problematično je zavijanje iz Stopič v naselje Črmošnjice pri Stopičah, kjer delujejo podjetja s podpisniki. Tudi stranke ne bodo navdušene nad slabim dostopom kar lahko povzroči padanje prometa. Podjetniki iz naselja Črmošnjice pri Stopičah zahtevamo, da se uredi direktni priključek v krožišče. Krožišče pa mora biti urejeno tudi s prehodi za kolesarje in pešce.

Stališče: se smiselno upošteva. Obstoječa dostopna cesta v naselje se direktno naveže na krožno krožišče, rešitve se ustrezno prilagodijo. Navezava iz krožnega križišča na Stopiče se črta; za navezavo Stopič na G2-105 bo zagotovljena na podlagi že izdelane projektne dokumentacije (PZI-172/06, Stia d.o.o. Novo mesto, april 2007), ki se v DPN upošteva kot obstoječe stanje. Meja DPN se smiselno zmanjša. Kot je to predvideno že v razgrnjenem gradivu, se objekti domačije ob krožnem križišču odkupijo, protihrupni ukrepi pa se preverijo in po potrebi redefinirajo.

Zadrževalni bazen za odvodnjavanje vode z vozišča, ki je bil v razgrnjenem gradivu načrtovan v središču krožnega križišča, se ne predvidi; odvodnjavanje bo rešeno kanalizacijsko proti razcepu Poganci.

Avtobusna postajališča se preuredijo oz. prilagodijo novim rešitvam cest. Do avtobusnih postajališč bodo urejene pešpoti.

VI.9. KRAJANI NASELJA ČRMOŠNJICE PRI STOPIČAH (prejeto dne 29.3.2012)

Upoštevajo naj se merila, da se stanje na terenu ne poslabša pač pa se ob novogradnji razmere z javno infrastrukturo izboljšajo, kar naj bi prineslo prebivalcem napredek. Maksimalno naj se upoštevajo vsi ukrepi za zmanjševanje vplivov prometa na naselje (hrup, vibracije, emisije, voda,...).

Priloga: Zapisnik sestanka krajanov

Stališče: smiselno že upoštevano. Ureditve, načrtovane s tem DPN, upoštevajo vse predpise s področja urejanja prostora, graditve objektov in varstva okolja. Uredba o DPN na podlagi zahtev iz okoljskega poročila določa obveznosti za izvedbo omilitvenih ukrepov za zmanjšanje vplivov na okolje v času gradnje in med obratovanjem načrtovanih ureditev. Poleg tega uredba o DPN nalaga investitorjem in izvajalcem obveznost odprave poškodb, ki bi nastale v času gradnje.

VI.10. MARIJAN LAPAJNE (prejeto dne 2.4.2012)

V celoti podpiram trase, ki jih je predlagal inženir Malenšek, so bolj naravne, vključujejo pa v razvojno os tudi severno stran Gorjancev – Podgorje. Trasa se tudi izogne področju Pogancev, kjer so morali projektanti 3. razvojne osi zato razstreliti celoten hrib in načrtovati nesmiselne priključke. Tudi zahodna obvoznica se bi tako po Malenškovi zamisli pametneje priključila na 3. razvojno os, ravno tako kot obstoječa Gorjanska cesta. Na zahodni obvoznici so zadostna navadna krožišča za priključevanje obstoječih cest in niso potrebne tako drage rešitve, ki jih ne bomo zmogli, pa tudi potrebne niso.

Način, kako ing. Malenšek obravnava sečišče avtoceste Ljubljana – Zagreb s 3. razvojno osjo in smer proti Celju je blagodejen na Ločno in Mačkovec, saj ne posega drastično v že pravkar zgrajene ceste.

Stališče: v pripombi je izražena podpora pripombam J. Malenška; stališča so podana v stališčih na pripombe J. Malenška.

VI.11. KRAJEVNA SKUPNOST STOPIČE TER RESTAVRACIJA IN OKREPČEVALNICA PREPIH (prejeto dne 2.4.2012)

Prosimo, da se priključek izvede na stiku sedanje državne ceste Novo mesto - Metlika, na odseku med naselji Dolnja Težka voda in Koroška vas z načrtovano novo državno cesto.

Gravitacijsko območje predlaganega priključka: Gornja Težka voda,, Dolnja Težka voda, Plemberk, Koroška vas, Jurna vas, Dolenje Lakovnice, Gorenje Lakovnice, Jama, Rakovnik, Mihovec, Pristava in Podgrad. Ta priključek bo uporabljalo cca 1500 prebivalcev omenjenih vasi.

PS: v neposredni bližini je tudi gostinski objekt "Restavracija Prepih", ki zaposluje 24 ljudi in bi bila velika škoda, da bi turisti obšli mimo, če ne bo priključka in s tem upad gostov in seveda bi bilo potrebno odpuščati zaposlene.

S krajevno skupnostjo krajanj vztrajamo pri ponovni proučitvi tega problema "odcepa".

VI.12. DARS d.d. SLUŽBA ZA PROSTORSKO NAČRTOVANJE (prejeto dne 30.3.2012)

Razcep Poganci: Službeni priključek za normalno vzdrževanje razcepa Poganci bi bil smiselni tudi južno od tega Razcepa in to z možnostjo prehoda iz ene strani HC na drugo. Možnost priključevanja vidimo iz počivališča na desni strani HC preko nadvoza 4-04 pri Prepihu. Tam pa bi bilo potrebno iz deviacije 1-18 po občinski gozdni poti urediti priključevanje na traso v smeri Novega mesta.

Stališče: se smiselno upošteva. Meja DPN se razširi, tako da se zagotovi ustrezno območje za kasnejšo ureditev ustrezne poti za potrebe vzdrževanja.

VI.13. UDELEŽENEC (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Ali je predviden priključek na 3. razvojno os tudi med razcepom Poganci in priključkom Gorjanci? Zakaj ni predviden priključek pod Vinjo vasjo?

Rondo v Črmošnjicah bi bilo treba prestaviti 200 m proti severu, ker bi bil s tem rešen problem prometa, ki je danes posledica prehitevanja vozil na glavni cesti s prevozi skozi vas.

Stališče: Dodaten priključek med razcepom Poganci in priključkom Gorjanci ni predviden. Predvideno je obojestransko počivališče. Umestitev priključka pod Vinjo vasjo je neustrezna, saj je niveleta hitre ceste na tem območju v nagibu 5,5 % in bi bile priključne rampe v prevelikih vzdolžnih nagibih do 8 %. Umestitev krožnega križišča pri Črmošnjicah 200 m severno je neustrezna zaradi umestitve

navezovalne ceste proti razcepu Poganci, ki bi v tem primeru potekala še v veliko večjih vkopih (25 m). Prav tako bi bile na tej lokaciji potrebne dodatne rušitve objektov.

VI.14. UDELEŽENEC (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Kakšni bodo vplivi hrupa v naselju Vinja vas, saj predlog vaščanov, da bi šla cesta okoli hriba, ni bil upoštevan?

Stališče: Na širšem območju Vinje vasi bo obremenitev s hrupom zaradi obratovanja državne ceste največja pri osamelem objektu razpršene gradnje Vinja vas 1, ki leži v oddaljenosti 32 m od osi državne ceste tik ob obstoječi glavni cesti G2-105 Novo mesto–Metlika. Za zaščito te stavbe je v DPN predvidena postavitve protihrupne ograje dolžine 128 m in višine 2.0 m. Po postavitvi ograje bo obremenitev s hrupom pri tej stavbi leta 2035 dosegala v nočnem času, do 47 dB(A), kar je 8 dB(A) manj kot je mejna vrednost v nočnem obdobju (55 dB(A)).

Strnjena stanovanjska pozidava v naselju Vinja vas leži v oddaljenosti 230 m in več od osi ceste, pri najbolj izpostavljenih stavbah (Vinja vas 39, 39a in 40) pa bo obremenitev s hrupom v nočnem času manjša od 47 dB(A), v dnevnem času manjša od 54 dB(A), torej občutno pod mejnimi vrednostmi. Za naselje Vinja vas dodatni protihrupni ukrepi niso potrebni. Ustrezno zmanjšanje obremenitve s hrupom zagotavlja že sam pokriti vkop, ki je predviden jugovzhodno od naselja, na podlagi sprejetih stališč do pripomb k osnutku DPN (februar 2011) pa je na območju načrtovane izravnave oz. nasutja terena pod vasjo predvidena izvedba nasipa, ki bo gosto zasajen z gozdno vegetacijo, zaradi česar bodo vplivi prometa še dodatno zmanjšani.

VII. PRIPOMBE NA POSAMEZNE UREDITVE PRI MRVARJEVEM HRIBU IN REGRŠKIH KOŠENICAH

VII.1. MO NOVO MESTO – Občinski svet (prejeto z dopisom, št. 3505-9/2009-130 z dne 2. 4. 2012)

Občinski svet predlaga, da se zaradi varstva bivalnega okolja v območju Regrških Košenic in Mrvarjevega hriba prouči možnost vodenja trase štiripasovne zahodne obvoznice Novega mesta zahodnejše proti naselju Boričevo.

VII.2. ŽIVKOVIČ MERVAR JOŽICA (prejeto dne 30.3.2012)

Sem lastnica ekološke kmetije na Škrjančah pri Novem mestu, s krajevnim imenom "Na hribu", kmg-mid:100481121. Ugotovila sem, da so projektanti tudi zahodni krak ceste spremenili v štiripasovnico. Predlagan potek hitre ceste bo z njeno realizacijo povzročila degradacijo sedaj naravnega okolja, saj je cesta predvidena v globokih vkopih. Mnenja sem, da bo imel promet tudi negativne vplive na bivalno okolje, problematičen pa bo tudi z vidika kvalitetne pridelave hrane na kmetiji, kar bi lahko imelo za posledico izgubo statusa ekološke kmetije.

Glede na navedena dejstva predlagam, da se celotna trasa premakne cca 300 m južneje na prehod doline v pobočje proti Boričevem.

VII.3. KRAJEVNA SKUPNOST ŠMIHEL (prejeto dne 30.3.2012)

Glede spremembe načrta, da se iz dvopasovnice - hitre ceste, uredi štiripasovnica, posredujemo predlog, da se umakne cesta izven naselij in kmetijskih površin, ker se predvidena trasa posledično preveč približuje naseljem Urbanja in Košenicam glede na traso med Škrjančami in Boričevem po gozdu.

Stališče: se ne upošteva. Pripomba se nanaša na rešitev, ki je že bila predstavljena na javni razgrnitvi od 3. 3. 2011 do 4. 4. 2011.

Štiripasovna zahodna obvoznica je na tem območju umeščena med koridorja železnice Novo mesto-Metlika in daljnovoda in tako predstavlja najmanjši možen poseg v okolje. Koridor poteka obvoznice je usklajen s koridorjem, ki je predviden v veljavnem OPN. Skladno s smernicami nosilcev urejanja prostora je na tem območju trasa umeščena na območje, na katerem na najkrajši dolžini prečka najboljša kmetijska zemljišča (jih je več) in obenem dovolj odmaknjena od naselij, kjer pa se le - tem približa, so predvideni omilitveni ukrepi. Premik trase bolj zahodno proti naselju Boričevo ni mogoč, saj bi se morala trasa v tem primeru zaradi zagotavljanja ustreznega poteka spremeniti na daljšem odseku in bi se posledično zelo približala kraški jami Rupa na Brodu, kar ni sprejemljivo tako z vidika poseganja v bližino naravne vrednote kot z vidika zagotavljanja stabilnosti temeljnih tal pod cestnim telesom. Prav tako premik trase proti zahodu na tem odseku ni ekonomsko upravičen, saj obstoječi potek ob upoštevanju ustreznih gradbeno tehničnih elementov predstavlja najkrajšo povezavo od Broda preko Regrških Košenic ob železnici do Pogancev. Potek zahodnejše bi pomenil občutno podaljševanje trase zahodne obvoznice in podaljševanje priključnih cest iz Novega mesta v priključku Regrške Košenice (Šmihelska cesta in Južna povezovalna cesta).

VII.4. BURGER ALOJZIJ (prejeto dne 28.3.2012)

Sem lastnik parcel 1041/1 in 1041/2 v katastrski občini 1485 Gotna vas, skozi kateri je planirana povezovalna zahodna obvozna cesta Novega mesta (zahodna obvoznica).

Parcela je vrednotena kot kmetijsko zemljišče s katerim preživljam svojo družino. Na parceli kjer naj bi šla cesta imam status kmeta za pridelavo intenzivnih kultur - vrtnin, sadja, zelenjave. Za omenjeno dejavnost imam pridobljen status kmeta.

Lastnik omenjenih parcel sem že od leta 1974, ko ceste v načrtih še ni bilo. Pred zazidalnim načrtom Regrške košenice, sem bil že vseljen z družino v svojo hišo (od oktobra 1976). Pri zazidalnem načrtu Regrške košenice me je arhitekt obravnaval kot črnograditelja, čeprav sem imel vsa gradbena dovoljenja izdana v maju leta 1974.

Pri razgrnitvi zazidalnega načrta Regrške košenice v letu 1980, ko se je omenjena obvoznica prvič pojavila v načrtih, sem večkrat podal ustni ugovor, a tega do sedaj niste upoštevali.

Želim in prosim, da si projektant vzame čas in ogleda teren. S priključkom na obvozno cesto iz naselja Regrča vas se mi uniči komplet obdelovalna zemlja in s tem je ogrožena moja družina za obstoj preživetja kmetijske dejavnosti.

Z oceno zemljišča v katastru spadam v obrtniško cono.

Na javni obravnavi dne 22.3.2012 je projektant Andrej Jan obljubil, da bo prišel na teren. Dogovor terenskega ogleda je mogoč na tel. 041 866 962.

Stališče: se smiselno upošteva. Meja območja DPN se v bližini omenjenih zemljišč nekoliko razširi, tako da se v fazi PGD omogoči manjša optimizacija priključevanja navezave južne povezovalne ceste, s čimer se poseg na zemljišča vrtnarije čim bolj zmanjša. V uredbo se doda določilo, da se v fazi PGD posegi na območju vrtnarije optimizirajo s ciljem čim manjšega posega na območje pridelovalnih površin.

VII.5. AMALIJA PAPEŽ, KS Bučna vas (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Naša pripomba glede poteka zahodne obvoznice ni bila upoštevana. Krajanje Bučne vasi si prizadevamo, da bi potek zahodne obvoznice potekal tako, da bi romsko naselje ostalo zunaj obroča obvoznice. S takim potekom, kot je načrtovan, se Romi ne bodo več širili proti zahodu temveč proti središču mesta oz. proti Potočni vasi in Bučni vasi. Menim, da bi v takih primerih bilo potrebno v večji meri upoštevati mnenja ljudi.

Krajanje Bučne vasi bomo še naprej nasprotovali umestitvi, nasprotovali pa bi tudi priključku Zagorica, ker bi ta Romsko naselje še bolj »stisnil« k mestu.

Stališče: Predlagani potek štiripasovne zahodne obvoznice ni mogoč, saj bi z zamikom trase v območju priključka Novo mesto Brezje proti vzhodu dobili manj ustrezne elemente hitre ceste. Prav tako bi se zmanjšal kot prečkanja železniške proge Trebnje–Novo mesto in doline Bršljinskega potoka in bi se s tem podaljšal viadukt Bršljin, ki zdaj poteka pravokotno na traso železnice in dolino prečka na najožjem delu. Prav tako je obstoječa trasa umešana ob koridor daljnovoda in je s tem najmanjši poseg na kmetijska zemljišča. Z umikom trase proti vzhodu se poseg na kmetijska zemljišča drastično poveča. V območju južno od priključka Novo mesto Brezje bi trasa s premikom proti vzhodu posegala v območje Ministrstva za obrambo RS, kar pa ni dopustno glede na smernice tega ministrstva.

VIII. PRIPOMBE NA POSAMEZNE DIKCIJE V UREDBI O DPN

VIII.1. MO NOVO MESTO - SPLOŠNE PRIPOMBE (6. 4. 2012):

- VIII.1.1. Javno razgrnjene so bile samo spremenjene rešitve prikazane na grafičnih načrtih (ureditvene situacije) s tekstualno obrazložitvijo. Bistvena sestavina spremenjenih rešitev bi poleg grafičnega dela morala biti tudi spremenjena uredba, ki pa razgrnjenemu gradivu ni bila priložena, zato se do spremenjenih rešitev uredbe o DPN nismo mogli opredeliti. Občina bo lahko zavzela končno stališče oz. mnenje do spremenjenih rešitev po seznanitvi s spremenjenimi rešitvami tekstualnega dela DPN (uredba). Zlasti je to treba upoštevati glede pripomb, ki jih je občina podala z mnenjem v aprilu 2011 in je bila s stališči sprejeta odločitev, da se upoštevajo in sicer:
- VIII.1.2. V območju urejanja z DPN je potrebno določiti usmeritve za določanje podrobnejše namenske rabe zemljišč, ki se po predaji ceste v uporabo prikaže v prikazu stanja prostora. V povezavi s 5. členom Uredbe iz osnutka DPN 2011 o rabi zemljišč je v grafičnem delu DPN treba vrisati kategorije območij rabe iz 5. člena uredbe o DPN.
- VIII.1.3. Dodatno je treba proučiti vse stavbe, ki so z DPN predvidene za rušenje. Zemljišča, na katerih te stavbe stojijo, in zemljišča, na katerih so urejene površine, ki tem stavbam služijo, naj se vključijo v ureditveno območje DPN. V primerih, kadar so zemljišča na katerih stojijo stavbe predvidene za rušenje, in zemljišča, na katerih so urejene površine, ki tem stavbam služijo, takšna, da je na njih na podlagi določil veljavnih občinskih prostorskih aktov dopustna in možna gradnja »nadomestnih stavb«, naj se v uredbi o DPN določijo pogoji, ki takšno gradnjo omogočajo.
- VIII.1.4. Uredba o DPN naj dopusti gradnjo objektov namenjenih javni rabi na površinah pod viadukti, pod mostovi in na drugih uporabnih površinah ureditvenega območja DPN, če je takšna gradnja skladna z določili veljavnih občinskih prostorskih aktov in ne onemogoča izvedbe prostorskih ureditev načrtovanih z DPN.

Stališče: se upošteva.

- VIII.1.5. V DPN je treba na podlagi prometne študije določiti takšno faznost oz. etapnost in dinamiko izgradnje načrtovanih cest, da bo obstoječe in predvidoma rekonstruirano ali dograjeno prometno omrežje zagotavljalo primerno stopnjo prometnih uslug do izgradnje celotnega načrtovanega omrežja ter hkrati omogočalo čim hitrejšo sklenitev cestnega obroča. Rešitve naj se določijo na podlagi mezoskopskega prometnega modela za območje Novega mesta. Ekonomska vrednotenja morajo vključevati tudi stroške zagotavljanja primerne stopnje prometnih uslug na obstoječem prometnem omrežju do izgradnje načrtovanih ureditev z DPN, zato naj se ekonomsko vrednotijo samo tiste variante faznosti in dinamike izgradnje cest 3. osi, za katere je s prometno študijo na podlagi mezoskopskega prometnega modela dokazano, da zagotavljajo zadosten nivo prometnih uslug na obstoječem prometnem omrežju v Novem mestu. Nesprejemljiva so ekonomska vrednotenja faze gradnje samo hitre ceste po vzhodni strani Novega mesta brez hkratne fazne izvedbe zahodne obvozne ceste, saj DPN ni določil alternativne rešitve za vodenje prometa preko obstoječe prometne mreže v centru Novega mesta, ki je že danes preobremenjena.

Stališče: se upošteva. Uredba se dopolni, tako da se določi, da se načrtovana gradnja izvaja v funkcionalno zaključenih celotah, pri čemer se zagotovi funkcionalnost cestnega omrežja, v katerem bodo obstoječe in rekonstruirane ali novozgrajene ceste zagotavljale primerno stopnjo prometnih uslug do izgradnje vseh ureditev, načrtovanih s tem DPN.

Gradnja 3. razvojne osi seveda ne predstavlja gradnje celega odseka naenkrat, ampak po posameznih etapah. Vrsten red gradnje posameznih etap pa bo določen s študijo izvedbe projekta, in bo odvisen od različnih, predvsem prometno-ekonomskih parametrov.

- VIII.1.6. Ponovno predlagamo, da naj se v uredbi o DPN določi obveznost investitorja, da pred začetkom gradnje cest določi in izvede ukrepe na obstoječem cestnem omrežju v takšnem obsegu, da se prometna varnost zaradi graditve cest načrtovanih z DPN ne bo poslabšala. Pri zavzetju stališč je bila pripomba razumljena kot pripomba, ki se nanaša na obveznost saniranja poškodb v času gradnje in obveznost, da se zagotavlja prometna varnost v času gradnje. Bistveni del pripombe se nanaša na obveznost investitorja, da vnaprej in pravočasno izvede ukrepe na obstoječem prometnem omrežju, da bo to sposobno prevajati dnevne in pričakovane prometne obremenitve v času gradnje. Iz končnega poročila študije Določitev faznosti in etapnosti na osnovi prometne in CBA analize, Omega consult, januar 2012 (v nadaljevanju: prometna študija) namreč izhaja, da bo že v letu 2015 ob predpostavki izvedenih več investicij v rekonstrukcijo državnih in občinskih cest, prometna obremenitev v Novem mestu presegla zmogljivost rekonstruiranega omrežja.

Stališče: je že upoštevano v uredbi o DPN, ki določa obveznost saniranja vseh poškodb na cestnem omrežju. Ukrepi za zagotavljanje prometne varnosti med gradnjo bodo skladno s predpisi načrtovani v PGD.

- VIII.1.7. Ponovno predlagamo, da naj se v povezavi z zgornjo pripombo (pod tč. I.2.1) kot obveznost investitorja določi pravočasna razširitev tistih odsekov državnih cest, ki po napovedih prometne študije dosegajo vrednosti, ki upravičujejo načrtovanje štiripasovne ceste v planski dobi.

Stališče: se ne upošteva. Prometna študija za končno stanje s 3. razvojno osjo (ko bodo izvedene vse ureditve, načrtovane s tem DPN), ki vključuje vzhodno in zahodno obvozno cesto, ne izkazuje potrebe po širitvi državnih cest. V tem DPN so že predvidene vse rešitve, ki so potrebne glede na izdelane strokovne podlage. Glede na podane pripombe je bosta v krožnem križišču za smer Zagrebske in Otoške ceste načrtovana dvopasovna uvozna oz. izvoza.

- VIII.1.8. Ponovno predlagamo, da naj se v uredbi o DPN dopusti gradnje priključkov na vse ceste, ki so načrtovane v območju DPN (razen na hitro cesto 3. osi in zahodno obvozno cesto), če je njihova gradnja strokovno preverjena, ni v nasprotju z določili veljavnih občinskih prostorskih aktov in ne onemogoča izvedbe načrtovanih prostorskih ureditev z uredbo o DPN. V uredbi o DPN je treba določiti pogoje priključevanja obstoječih oziroma načrtovanih občinskih kategoriziranih in nekategoriziranih cest na ceste, ki se načrtujejo v območju DPN. Zavzeto stališče do pripombe je bilo, da se ta ne upošteva. Ker se izkazuje, da se bo zaradi več priključevanj treba vsakič posebej obračati na Vlado Republike Slovenije za izdajo soglasja k načrtovanju priključka občinske ceste v območju DPN (npr. priključevanje v krožno križišče K2a na Otoški cesti, ali priključevanje predvidene rekonstruirane južne Šmihelske ceste na območju Regrških košenic), ponovno predlagamo, da se uredba dopolni tako, da se za načrtovanje takih priključevanj ne bo pridobivalo soglasje Vlade republike Slovenije, seveda če so za to predhodno izpolnjeni predlagani pogoji.

Stališče: se upošteva. 10. člen ZUPUDPP dopušča gradnjo gospodarske javne infrastrukture in javnih cest na območju DPN, ob pogoju, da se pridobijo ustrezna soglasja. V uredbi o DPN se doda določilo, da se na cestah, ki po določilih oz. izvedbi tega DPN ne bodo državne ceste, lahko izvedejo še drugi priključki.

- VIII.1.9. Ponovno predlagamo, da naj pripravljavec DPN že izdane smernice Mestne občine Novo mesto za pripravo DPN in pogoje in pripombe iz tega dopisa šteje kot pogoje za podrobnejše načrtovanje predloga najustreznejše rešitve. Pri navedbah občinskih predpisov se med podrobnejše pogoje za načrtovanje štejejo tudi njihove spremembe in dopolnitve oziroma novo pripravljene občinski prostorski načrti, ki so bili uveljavljene po datumu izdanih smernic. Seznam spremenjenih in dopolnjenih oziroma novo prostorskih načrtih smo vam skupaj z digitalnim zapisom posredovali z dopisom št. 3505-5/2009-120 dne 6.3.2012. Dodatno so bile na 13. redni seji občinskega sveta sprejete spremembe in dopolnitve občinskega lokacijskega načrta Poslovno storitvena cona Mačkovec 1/2 (cona I.A-jug), ki bodo uveljavljene po objavi v Uradnem listu RS predvidoma do konca meseca aprila 2012. Uredba o DPN naj se spremeni in dopolni tako, da bodo obravnavani občinski prostorski akti pravilno navedeni glede sprememb, dopolnitev ali razveljavitev.

Stališče: izdelana projektna dokumentacija zadostuje za raven obdelave oz. podrobnosti, v kateri so izdelane rešitve v DPN.

Krožišče:
Velika Bučna vas

Devijacija Z1-04:
R3 651/0250 Ljubljanska cesta
NPP 14.50m (2x3.25+2x0.25+2x0.25)
C-201-1-1=28.20m
Podporni Ob devijaciji
km 0.0+75
L=60m; H=1.50m

Devijacija Z1-04:
Dostopna cesta
NPP 6.00m (1.50+2x0.75+2x0.75)

Stališče: se upošteva.

VIII.1.12. V območju DPN ostajajo nekateri objekti, ki niso predvideni za rušenje. Tem objektom bo treba določiti prostorsko izvedbene pogoje glede gradenj (o investicijsko vzdrževalnih delih, rekonstrukcijah, odstranitvah, novogradnjah), enako velja za vsa tista stavbna zemljišča, ki so v območju DPN, ne bodo pa po izvedeni gradnji območje cestnega sveta, ampak bodo ostala v zasebni lasti in rabi, ki ni namenjena prometu.

Stališče: se upošteva.

IX. DRUGE PRIPOMBE (ODKUPI IN ODŠKODNINE, VARSTVO OKOLJA, POSTOPEK SEZNANITVE JAVNOSTI, POSPEŠITEV NADALJNEGA POSTOPKA ...)

IX.1. IGOR ŠUŠTARŠIČ (prejeto dne 27.3.2012)

IX.1.1. Kaj bo z obstoječim OLN v Ločni, ki je veljaven?

To, da je umestitev vzhodne trase 3. razvojne osi skladna z vsemi prostorskimi načrti na območju Ločne, kar je v svoji razlagi predvidenega posega navajala predstavnica Acerja, ne drži, kajti pri umestitvi nove trase ni upoštevan izdelan in veljaven OLN za ta del Novega mesta. Z umestitvijo vzhodnega kraka avtocestne 3. razvojne osi v Ločno, s čimer se v večjem delu povozi OLN, se vsekakor izrazito poslabšajo bivalne razmere stanovalcev tega dela mesta tudi zato, ker bo za napajanje južnega dela poslovne cone Ločna potrebno narediti nov velik nasip, ki bo segal v bližino stanovanjskih objektov, da bo lahko izvedena nova dovozna cesta, ki se bo nahajala v zelenem pasu po OLN. Tukaj pa je tudi zadrega MO Novo mesto, ki je brez potrebe pokleknila pred državnimi interesi, zaradi katerih mora verjetno spremeniti tudi veljaven OLN, s katerim bo bistveno poslabšala razmere za bivanje v Ločni. Imam prav? Ali pa se morda MO Novo mesto hoče elegantno rešiti novih zapletov in vse skupaj pokriti kar z DLN-jem?

Stališče: Veljavni OLN oz. spremembe in dopolnitve OLN, ki so trenutno še v pripravi, bodo s sprejetjem uredbe o DPN spremenjene in dopolnjene.

IX.1.2. Ali lokalni promet v NM res potrebuje turbo krožišče?

Da umestitev 3. razvojne osi v Ločno ni prava rešitev, pokaže tudi veliko, komplicirano in izvedbeno zelo drago »turbo« krožišče. Takšno krožišče bi bilo za relativno majhno Novo mesto ob boljši umestitvi 3. razvojne osi povsem nepotrebno.

Stališče: V območju Mačkovca je predvideno klasično dvopasovno krožno križišče z dvopasovnimi uvozi in izvozi na Zagrebško in Otoško cesto. Ostali izvozi in uvozi so enopasovni. Prometna študija, ki je bila izdelana v fazi izdelave strokovnih podlag, je pokazala, da je krožno križišče ustrezno za predvidene prometne obremenitve v planski dobi.

IX.1.3. Ali je bila narejena Preverba pretočnosti prometa mimo nove poslovne cone v Ždinji vasi?

Novemu mestu je s predvidenim posegom na vzhodnem priključku praktično odvzeta neposredna priključitev prometa v smer proti Ljubljani, saj je priključek voden na priključek Karteljevo po trasi nekdanje avtoceste bratstva in enotnosti. Ob tej trasi pa je že predvidena izgradnja transportno logističnega centra Novega mesta z več novimi križišči, krožišči in generiranjem večjega števila predvsem tovornih vozil, ki bodo v to cono zavijala iz obstoječe AC, kot tudi iz nove 3. razvojne osi. Ali je bil pri izdelavi OPPN in preverbi pretočnosti prometa za novo poslovno cono v Ždinji vasi upoštevan tudi sedaj »nov« promet proti Ljubljani iz vzhodnega priključka, torej lokalni novomeški promet na priključek Karteljevo in tudi promet »novih« tovornjakov (iz 3. razvojne osi), ki bodo koristili usluge nove cone za počitek in servisiranje vozil?

Stališče: Glede na to, da je izdelan podroben prometni model za širše območje Novega mesta, ki vključuje družbeno-ekonomsko napoved in napoved prometnega povpraševanja, omogoča relativno hitro in kvalitetno preverjanje sprememb načrtovanih etap v danem trenutku. Ta prometni model je že bil uporabljen za podrobne prometne preveritve na območju Mačkovca (OPPN Mačkovec 1a, 1b in 1c ter variante krožnega križišča K2a) in Ždinje vasi (gospodarska in turistična cona).

V avtocestnem priključku Novo mesto Vzhod se uredi navezava priključka Mačkovec na avtocesto v vse smeri, torej tudi za smer Ljubljana. Izvede se krak za smer proti Ljubljani severno od avtoceste direktno iz obstoječe regionalne ceste R2-448 Karteljevo–Ločna, kjer se izvede nivojsko T-križišče. Krak za smer proti Ljubljani se situativno in niveletno naveže na krak D, ki se s 3. razvojne osi iz smeri Metlike priključuje na avtocesto A2 v smeri proti Ljubljani. Na avtocesti se izvede dvojni pospeševalni pas, od katerega se levi po 250 m nadaljuje v pas za počasna vozila, ob njem pa se izvede nov, 250 m dolg pospeševalni pas.

IX.1.4. Kako in za koliko časa bo oviran promet v Novem mestu zaradi predvidene vzhodne trase 3. RO?

Prometne razmere v NM kažejo, da na vzhodnem priključku na avtocesto LJ-Obrežje že sedaj v prometnih konicah prihaja do zastojev in to vse od krožišča »tabletk« , do krožišča ob AC in nato do semaforjev za dovoz na AC. Nova ureditev bo to stanje verjetno še poslabšala. Prometni nesreči, ki sta se pred časom istočasno zgodili v okolici priključka Mačkovec na AC sta pokazali, da blokada, oziroma otežitev priključevanja na AC pomeni prometni kolaps za ta del mesta in posledično za večji del Novega mesta. Ker je predvideno vodenje 3. razvojne osi po trasi obstoječega priključka in je potrebno poleg izgradnje nove štiripasovnice rekonstruirati še celotno sedanjo ureditev priključevanja na AC, si lahko samo predstavljamo, kaj bo to pomenilo v času gradnje za ta del Novega mesta in posledično, zaradi večje prometne obremenitve na Karteljevo, praktično celotni severni del Novega mesta. Ker pa je Novo mesto relativno majhno, se vsak tak zastoj takoj odrazi vse do centra Novega mesta. Ali je kdo izračunal, koliko časa je potrebno za uničenje sedanje ureditve priključevanja na AC Ljubljana- Obrežje, izgradnjo 3. razvojne osi, turbo krožišča...? Koliko časa bo Novo mesto brez vzhodnega priključka na AC in brez najbolj ugodne prometne povezave do prometno živahnega nakupovalnega centra? Kolikšna bo cena te gradnje- mislim tudi na gospodarsko škodo industrijskih gigantov- Revoz, Krko?

Stališče: Ovire v odvijanju prometa zaradi gradnje načrtovanih ureditev bodo odvisne od faznosti gradnje in pogojev v danem trenutku, ko se bo začelo graditi. Naročena je izdelava študije etapnosti in faznosti gradnje odseka 3. razvojne osi od navezave na avtocesto A2 do priključka Maline, ki bo pokazala, kdaj bo upravičeno graditi posamezne odseke ceste.

IX.2. MO NOVO MESTO – Občinski svet (prejeto z dopisom, št. 3505-9/2009-130 z dne 2. 4. 2012)

Na podlagi Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08-ZVO-1B, 108/2009, 80/2010-ZUPUDPP (106/2010 popr.), 43/2011-ZKZ-C), Zakona o umeščanju prostorskih ureditev državnega pomena v prostor (Uradni list RS, št. 80/2010 in 106/2010 popr.) ter 16. člena Statuta Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 96/2008 – UPB2) je Občinski svet Mestne občine Novo mesto na 13. seji dne 29. 3. 2012 po seznaitvi z informacijo o javni seznaitvi s spremenjenimi rešitvami državnega prostorskega načrta za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (državna cesta 3. razvojne osi) sprejel sklep

I. Občinski svet Mestne občine Novo mesto se je na 13. seji dne 29. 3. 2012 seznanil z Informacijo o javni seznaitvi s spremenjenimi rešitvami državnega prostorskega načrta za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (državna cesta 3. razvojne osi), ki poteka od 15. 3. 2012 do 30. 3. 2012.

II. Po seznaitvi z informacijo o spremenjenih rešitvah državnega prostorskega načrta za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje Občinski svet Mestne občine Novo mesto na spremenjene rešitve državnega prostorskega načrta za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (državna cesta 3. razvojne osi) podaja naslednja stališča in pripombe:

IX.2.1. Občinski svet podpira prizadevanja Ministrstva za infrastrukturo in prostor, da bi bil državni prostorski načrt sprejet čim prej.

Stališče: izraženo je mnenje. Po terminskem planu je predvideno sprejetje uredbe o DPN v oktobru 2012.

IX.2.2. Občinski svet zahteva od pripravljavca in pobudnika, da bodo rešitve državnega prostorskega načrta čim bolj skladne z rešitvami veljavnega občinskega prostorskega načrta, saj so bile rešitve občinskega prostorskega načrta usklajene z ministroma pristojnima za promet in prostor v oktobru 2009.

Stališče: se smiselno upošteva, v obsegu, kolikor bo to mogoče glede na rešitve prostorskih ureditev, ki so predmet tega DPN. Za potrebe načrtovanja so bili pridobljeni občinski prostorski akti in so v največji možni meri upoštevani, vendar je potrebno poudariti, da se načrtuje državna cesta in sicer skladno z veljavno zakonodajo ter z usmeritvami vseh nosilcev urejanja prostora.

- IX.2.3. Občinski svet pričakuje, da bodo vsi odgovorni v nadaljevanju poiskali takšne rešitve, da bo čim manj prizadeto in moteno okolje.

Stališče: se upošteva oz. je že upoštevano. Uredba o DPN določi vse potrebne ukrepe in pogoje, s katerimi bo zagotovljena predpisana stopnja varstva okolja med gradnjo in obratovanjem načrtovanih prostorskih ureditev. V okviru priprave DPN je bilo izdelano okoljsko poročilo, ki upošteva Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje. Na Okoljsko poročilo so bila pridobljena pozitivna mnenja varstvenih ministrstev in s strani ministrstva, pristojnega za okolje, Sektorja za celovito presojo vplivov na okolje obvestilo o ustreznosti okoljskega poročila, kar izkazuje, da je izdelano skladno z veljavno zakonodajo in da vsebuje vse potrebne vsebine.

- IX.2.4. Rešitve državnega prostorskega načrta naj se optimizirajo v skladu z rešitvami veljavnega občinskega prostorskega načrta in predlogov strokovnih služb občinske uprave Mestne občine Novo mesto.

Stališče: Za potrebe načrtovanja so bili pridobljeni občinski prostorski akti in so v največji možni meri upoštevani, vendar je potrebno poudariti, da se načrtuje državna cesta in sicer skladno z veljavno zakonodajo ter z usmeritvami vseh nosilcev urejanja prostora.

Po javni razgrnitvi, ki je potekala od 3. 3. 2011 do 4. 4. 2011, so potekala usklajevanja s strokovno službo občinske uprave MO Novo mesto in nato še predstavitev stališč do pripomb in predlogov z javne razgrnitve v delu, ki so se nanašala na pripombe, ki jih je podala MO Novo mesto. Strokovne službe MO Novo mesto so bile prisotne na sestanku 3. 6. 2011 v prostorih območne enote DRSC v Novem mestu, ko so se usklajevale rešitve ZN Mačkovec 1/2, 26. 5. 2011 v prostorih družbe Acer, 28. 10. 2011 v prostorih družbe DRI, 3. 11. 2011 pa v prostorih družbe Omega consult. Vse pripombe in predlogi strokovne službe MO Novo mesto so bile v največji možni meri upoštevane pri načrtovanju.

Dne 13. 3. 2012 so bili predstavniki MO Novo mesto vključno z županom prisotni na MzIP, Direktorata za prostor pri predstavitvi rešitev po javni razgrnitvi in pred javno seznanitvijo spremenjenih rešitev občinam Novo mesto, Semič in Metlika.

- IX.2.5. V času javne obravnave so bila izrečena številna mnenja občanov, nekatera tudi medsebojno nasprotujoča, ki spremenjenim rešitvam državnega prostorskega načrta nasprotujejo. Občinski svet pričakuje, da bodo pobudniki in pripravljavec državnega prostorskega načrta skrbno preverili možnost spremembe rešitev na način, da se čim bolj približajo v letu 2009 že usklajenim rešitvam z javnostjo v okviru rešitev veljavnega občinskega prostorskega načrta.

Stališče: se smiselno upošteva, v obsegu, kolikor bo to mogoče glede na rešitve prostorskih ureditev, ki so predmet tega DPN. Za potrebe načrtovanja so bili pridobljeni občinski prostorski akti in so v največji možni meri upoštevani, vendar je potrebno poudariti, da se načrtuje državna cesta in sicer skladno z veljavno zakonodajo ter z usmeritvami vseh nosilcev urejanja prostora.

Pripombe in predlogi občanov so bili ustrezno analizirani, podana so bila stališča ter ustrezno popravljene projektne rešitve.

- IX.2.6. Občinski svet poziva pobudnika in pripravljavca državnega prostorskega načrta, da predlagane rešitve skrbno prilagodi minimalno zahtevani interni stopnji donosnosti oziroma prometni in ekonomski učinkovitosti, ki je v danem gospodarskem trenutku zahtevana.

Stališče: je že upoštevano. Prometna in ekonomska učinkovitost 3. razvojne osi je izkazana v elaboratu: Določitev faznosti in etapnosti na osnovi prometne in Cost-benefit analize (Omega consult d.o.o., januar in avgust 2011, po recenziji januar 2012). V tem elaboratu je obravnavano končno stanje, ki služi predvsem za rezervacijo prostora, da se bo končno stanje sploh lahko realiziralo. Elaborat izkazuje, da je prioriteten potek trase po vzhodni strani Novega mesta. Gradnja 3. razvojne osi seveda ne predstavlja gradnje celega odseka naenkrat, ampak bo izvedena v posameznih etapah (pododsekih) in v različnih prečnih profilih (dvopasovna, kasneje štiripasovna). Vrsten red gradnje posameznih etap pa bo določen s študijo izvedbe projekta, in bo odvisen od različnih, predvsem prometno-ekonomskih parametrov.

IX.3. PETER ZALOKAR (prejeto dne 2.4.2012)

V osnutku DPN za državno cesto od AC priključka A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, ki je bil razgrnjen v Novem mestu 16.3.2011 in za katerega je dne 22.3.2012 potekala javna seznaitve s spremembami, je predvidena rušitev moje stanovanjske hiše Šmarješka cesta 38 (parc. št. 972/14, k.o. Bršljin). Poleg te stanovanjske hiše imam na tem območju v lasti še manjši gospodarski objekt ter zemljišče v pasu vse do reke Krke.

Zaradi posega v moje parcele z rešitvijo nove štiripasovnice oziroma njene neposredne bližine, tudi preostanek mojih parcel na tej lokaciji ne bo več uporaben. Zaradi poteka nove ceste so na tem delu neposredno ob novi cesti na vseh mojih parcelah povsem onemogočeni bivalni pogoji, hkrati pa je tudi zemljišče povsem razvrednoteno in neuporabno.

Iz vsega zgoraj navedenega zato zahtevam, da se mi odkupi vsa zemljišča in objekte v moji lasti (tj. parc. št. 972/14, 972/16 in 972/8, vse k.o. Bršljin) in se mi zagotovi nadomestno nepremičnino in zemljišča na enakovredni lokaciji.

Stališče: se upošteva.

IX.4. TOMAŽ ZALOKAR (prejeto dne 2.4.2012)

Pri osnutku DPN ugotavljam, da bo bodoča štiripasovna državna cesta oddaljena od mojega stanovanjskega objekta le dobrih 20 m. Moj stanovanjski objekt Šmarješka cesta 34 na parc. št. 937/8, k.o. Bršljin, naj bi glede na razgrnjeni osnutek ostal tako rekoč tik ob mostu ob zadrževalnem bazenu za vodo.

Ugotavljam, da mojih pripomb k osnutku DPN za državno cesto od AC priključka A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, ki sem jih posredoval z dopisom dne 31.3.2011 v okviru sprememb niste upoštevali.

Zato ponovno opozarjam, da bodo zaradi poteka nove štiripasovnice neposredno ob mojem stanovanjskem objektu, tu onemogočeni bivalni pogoji, poleg tega pa taka rešitev pomeni, da postane moj objekt in zemljišče okoli njega povsem razvrednoten. Naj poudarim še, da se predmetni stanovanjski objekt Šmarješka cesta 34 uporablja za oddajo stanovanj v najem, zato zahtevam, da v kolikor mojega stanovanjskega objekta ne odkupite in mi zagotovite nadomestno nepremičnino, da mi zagotovite ves čas gradnje ustrezne pogoje za opravljanje dejavnosti (tj. ustrezen dostop, parkirišča za moje stranke, ustrezne pogoje za bivanje ter ustrezno sanacijo objekta, ki bi nastali zaradi gradbišča neposredno ob mojem stanovanjskem objektu) oziroma mi povrnite izpad odhodka zaradi oviranja dejavnosti – oddaja stanovanj v najem.

Stališče: se smiselno upošteva. Omenjeni objekt z gradnjo načrtovanih objektov in ureditev ne bo neposredno prizadet, zato ni predviden za odkup. Upošteva pa se zahteva, povezana s časom gradnje, tako da se zagotovijo ustrezen dostop, parkirišča za stanovalce, ustrezni pogoji za bivanje ter ustrezna sanacija objekta, če bo potrebna zaradi negativnih vplivov gradnje načrtovanih ureditev oziroma se povrne izpad odhodka zaradi oviranja dejavnosti – oddaje stanovanj v najem.

IX.5. GOSPODARSKA ZBORNICA DOLENJSKE IN BELE KRAJINE (prejeto dne 30.3.2012)

Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine že od samega začetka aktivno sodeluje pri aktivnostih za čim hitrejši pristop k izgradnji južnega dela 3. razvojne osi. V času javne seznaitve s spremenjenimi rešitvami DPN smo pridobili mnenja naših članov, ki vam jih v strnjeni obliki posredujemo.

IX.5.1. Zmogljivost in kakovost cestnega omrežja v naši regiji je neustrezna glede na potrebe gospodarstva in prebivalstva ter onemogoča skladen regionalni razvoj. Območja s slabo prometno povezavo izgubijo svoj razvojni potencial, kar je primer Bele krajine (Secop kompresorji d.o.o., Črnomelj, selitev montažnih linij na Slovaško). S selitvijo in odpuščanji se je pričel odliv kadra in s tem slabša konkurenčnost tega dela regije.

IX.5.2. Južni del 3. razvojne osi bo omogočil bistveno boljše izkoriščanje proizvodnih, storitvenih, rekreacijskih in turističnih zmogljivosti prostora. Poleg tega bo nova cesta omogočila bistveno varnejši in hitrejši dostop na obstoječe avtocestno omrežje.

Stališče: izraženo je mnenje.

- IX.5.3. V družbi Revoz d.d. podpirajo čim hitrejši pristop k izgradnji južnega dela 3. razvojne osi. Nova sodobna cestna povezava jim bo omogočila hitrejši dostop na obstoječo avtocestno omrežje, pri tem pa razbremenila sedanje mestne prometnice. V družbi Revoz d.d. poudarjajo, da v povprečju dnevno vstopi in izstopi v Revoz d.d. približno 270 tovornih vozil, ki pogosto povzročajo prometne zastoje zaradi slabe prepustnosti obstoječe cestne povezave. Zelo velik pomen pa bo imela nova načrtovana štiripasovnica tudi pri dnevni migraciji delovne sile, saj veliko zaposlenih prihaja iz Bele krajine. Omogočen bo lažji in varnejši dostop in manj motenj v proizvodnji zaradi celoletne prevoznosti. Od ponujenih možnih rešitev Revoz d.d. podpira tisto, ki bo omogočila čim hitrejši pričetek izgradnje. Hitrost izgradnje štiripasovnice po vzhodni strani oziroma vzhodno od Novega mesta in naprej proti Beli krajini, je za Revoz d.d. zelo pomembna, saj v začetku leta 2014 načrtuje zagon proizvodnje novih modelov vozil. Urejena in sodobna infrastruktura bo pomemben dejavnik konkurenčnosti Revoza tudi v prihodnje. Dejstvo je, da se v Revozu d.d., predvsem ob hitrih prilagoditvah proizvodnje povečanim potrebam trga, soočajo s pomanjkanjem delovne sile. Pomembno število zaposlenih so v preteklosti našli tudi v Zasavju, zaradi česar so vzpostavili tudi redne avtobusne povezave. Kljub vsem prizadevanjem jim večjega števila zaposlenih s tega območja, zaradi slabih prometnih povezav, ni uspelo pridobiti.

Stališče: izraženo je mnenje, ki potrjuje ustreznost načrtovanih ureditev.

- IX.5.4. Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine podpira rešitev, ki bo omogočila čim hitrejši začetek izgradnje ob upoštevanju varnostnih in okoljskih standardov. Podpiramo vse postopke, ki bodo omogočili zelo hiter začetek izgradnje južnega dela 3. razvojne osi. Zagovarjamo načelo dobrega gospodarja in fazno gradnjo na tistih delih, ki v tem trenutku še niso ekonomsko upravičeni, a se zavedamo, da bo do izvedbe le-teh prišlo v naslednjih letih. Gospodarstvo regije pričakuje, da bo DPN za prvi odsek južnega dela 3. razvojne osi sprejet v planiranem roku do letošnjega poletja. Prav tako pričakujemo, da se bo takoj po sprejemu pospešeno pristopilo k pripravam na začetek izgradnje. V nadaljevanju pričakujemo še pospešitev priprave projektnih podlag za drugi in tretji odsek južnega dela 3. razvojne osi. Gospodarska zbornica Dolenjske in Bele krajine poziva vse odgovorne, da v skladu s svojimi pooblastili izvedejo vse aktivnosti za čim hitrejši začetek izgradnje južnega dela 3. razvojne osi in pospešitev projektiranja in umeščanja v prostor za ostale odseke.

Stališče: Sprejem uredbe o DPN je predviden v oktobru 2012. Preostali del pripombe se nanaša na 2. odsek 3. razvojne osi, ki ni predmet tega DPN.

IX.6. DAROVIC SANDI IN DAROVIC VLASTA (prejeto dne 2.4.2012)

- IX.6.1. Zahtevam, da se v DPN vključi tudi stavbišče parcela št. 927/4, k.o. Bršljin.
Zahtevam, da se v DPN vključi tudi stavbišče parcela št. 927/4, k.o. Bršljin, kjer se nahaja stanovanjska hiša (trenutno delno porušena). Za omenjeno stavbišče zahtevamo zamenjavo za enakovredno stavbišče.

Stališče: se smiselno upošteva. Načrtovane ureditve sicer ne posegajo na to zemljišče, v razgrnjenem gradivu pa je že predviden odkup kozolca (O-4). Predvidi se tudi odkup ruševine na zemljišču s parc. št. št. 927/4, k.o. Bršljin in zato se to zemljišče tudi vključi v DPN. Odškodnine niso predmet DPN, ampak se urejajo v postopkih, ki sledijo po sprejetju uredbe o DPN. V okviru postopka odkupov zemljišč za potrebe gradnje gospodarske javne infrastrukture lahko lastnik zemljišča skladno s 105. člena ZUreP-1 zahteva namesto plačila odškodnine dodelitev enakovredne nadomestne nepremičnine. Primarnost nadomestila v naravi je v ZUreP-1 posebej določena v primerih, ko se odkupi del stavbe, ki ga zavezanec uporablja za stanovanje, ali ko so predmet odkupa oz. razlastitve nepremičnine, ki so osnovna sredstva za opravljanje poklicne ali kmetijske dejavnosti lastnika oz. razlastitvenega zavezanca. Investitor tudi v primerih, ko niso podani pogoji za primarnost nadomestila v naravi, skuša zagotoviti dodelitev nadomestne nepremičnine, pri čemer vključi v postopek dodelitve lokalno skupnost oz. Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov RS, saj Direkcija RS za ceste (če je ta investitor) zemljišč, razen tistih, ki v naravi predstavljajo državno cesto, nima v upravljanju.

Ravno tako ima lastnik zemljišča skladno z 99. členom ZUreP-1 pravico, da, v kolikor bi z odkupom oz. razlastitvijo dela njegovih nepremičnin zanj izgubila gospodarski pomen tudi lastninska pravica na ostalem delu njegovih nepremičnin, zahteva, da investitor oz. razlastitveni upravičenec prevzame v last tudi te nepremičnine.

Odškodnina za zemljišče je določena individualno s strani sodno zapriseženih cenilcev skladno s 105. členom ZUreP-1, pri čemer uporabljajo strokovne standarde za področje ocenjevanja nepremičnin, poleg slednjih se upošteva tudi namembnost zemljišča pred uveljavitvijo prostorskega akta, ki je podlaga za razlastitev (DPN, OPN, OPPN), kakor tudi dejansko stanje nepremičnine.

IX.6.2. Iz DPN naj se izloči parcela 927/15, k.o. Bršljin, kozolec naj ostane ali se premakne na parcelo 928/3, k.o. Bršljin.

Iz DPN naj se izloči parcela 927/15, k.o. Bršljin, saj se na parceli nahaja kozolec toplar (oznaka O-5 stavba 42), ki je nujno potreben za shranjevanje krme na kmetiji Darovic (KMG-MID 100351246). Kozolec je del kmetije in se uporablja za skladiščenje krme iz travnikov v neposredni bližini. V primeru, da to ni možno zahtevamo, premik kozolca na parcelo št. 928/3 k.o. Bršljin.

Stališče: se smiselno upošteva. Predvidena je rušitev vseh objektov v sklopu kmetije. V postopkih po sprejetju uredbe o DPN se z lastnikom sklene dogovor, da se kozolec namesto rušitve prestavi.

IX.6.3. Zahtevam, da se DPN zmanjša na minimum in se ohrani kmetijska zemljišča, katerih lastnik sem.

Zahtevam, da se območje DPN zmanjša na minimum in ohrani kmetijska zemljišča posebej na območju naše kmetije. Kmetijsko gospodarstvo Darovic je registrirano v RKG z številko KMG-MID 100351246 in imamo v obdelavi 20,69 ha kmetijskih zemljišč.

Omenjen predlog posega na naša kmetijska zemljišča in sicer 928/3, 928/1, 927/2, 927/15, 927/16 in 931, ki so sestavni del kmetije, ki mi predstavlja delovno mesto in vir dohodka za preživetje in opravljanje kmetijske dejavnosti. Površine so v GERK evidenci. Glede na to, da v okolici ni novih nadomestnih kmetijskih zemljišč, prav tako se na račun zmanjševanja kmetijskih površin ne vzpostavljajo in omogočajo nove kmetijske površine, predlagamo ohranitev obstoječih kmetijskih površin, ki zagotavljajo normalo funkcioniranje naše kmetije, kar nam bo umestitev tretje razvojne osi na območju Ločne – Mačkovca onemogočila in grobo posegla v pravico kmetovanja.

Stališče: je smiselno že upoštevano. Skladno s stališči do pripomb iz javne razgrnitve osnutka DPN (februar 2011), ki so bila objavljena dne 4. 10. 2011 na spletni strani Ministrstva, pristojnega za prostor (št. 35008-1/2009-266, 22.9.2011), so posegi na kmetijska zemljišča na tem območju bistveno zmanjšani. Po podatkih evidence ministrstva, pristojnega za kmetijstvo, razpolaga KMG-MID 100351246 z 19,29 ha kmetijskih zemljišč, znotraj meje DPN pa se nahaja 2,19 ha kmetijskih zemljišč. Glede na predstavljene podatke o površinah kmetijskih zemljišč funkcioniranje kmetije ne bo zelo prizadeto oz. onemogočeno.

IX.6.4. Od MOP zahtevam ponovno izdelavo okoljskega poročila, kjer bo upoštevano stanje okolja (prašnih delcev) v letu 2010 in 2011.

Od MOP zahtevam, da se ponovno izdelava okoljskega poročila vključno z njegovo revizijo in ugotovitvijo pristojnega ministrstva, da je okoljsko poročilo ustrezno, ki bo vključevalo dejansko stanje in meritve ARSO za leto 2010, posebej za naše območje, ter predvidelo vse dejavnike tveganja, oz. bo okoljsko poročilo vsebovalo vse vsebine, ki so predpisane v Uredbi, tudi za poselitveno območje Ločne in Mačkovca, predvsem za najbližje stanovalce. Okoljsko poročilo mora povzemati dejansko stanje in upoštevati podatke za leto 2010 in natančno predvideti vse dejavnike tveganja in ukrepe, posebej za območje Ločne in Mačkovca, v okoljskem poročilu morajo biti zajeti tudi vsi vplivi na zdravje ljudi tudi v času gradnje. V okoljskem poročilu je potrebno upoštevati povečanje emisije prašnih delcev zaradi drugačnega statusa hitre ceste (evropski koridor) in rezultatov meritev za leto 2010. V spremembah DPN se sklicujeta na dopolnitev okoljskega poročila 2012, ki pa ni bila objavljena na spletni strani, s tem grobo kršite zakonodajo.

Stališče: se delno smiselno upošteva. OP je izdelano skladno z veljavno zakonodajo in je bilo v postopku celovite presoje vplivov na okolje ocenjeno kot ustrezno. Glede na podane pripombe v času javne seznaitve s spremenjenimi rešitvami bo dopolnjeno z rezultati meritev delcev PM_{10} v letih 2010 in 2011 (podrobnejša obrazložitev je podana v stališču k pripombi IX.8.). Dopolnjeno OP bo DzP posredoval na Ministrstvo za kmetijstvo in okolje, Direktorat za okolje; skladno z Zakonom o varstvu okolja mora biti pred sprejemom uredbe o DPN pridobljena odločba Ministrstva za kmetijstvo in okolje, Direktorata za okolje, da so vplivi načrtovanega posega sprejemljivi.

Za vse načrtovane prostorske uredite bo v fazi izdelave projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja izdelano poročilo o vplivih na okolje, ki bo strokovna podlaga v postopku presojanja vplivov na okolje; zahteve iz tega poročila bodo upoštevane v projektni dokumentaciji in ob izvedbi načrtovanih ureditev.

Okoljsko poročilo (Aquarius, d.o.o. Ljubljana, februar 2012) sicer res ni bilo objavljeno na spletni strani, je pa bilo javno razgrnjeno v prostorih MO Novo mesto in na MzIP, Direktoratu za prostor ceste, s čimer je zadoščeno zakonskim zahtevam.

IX.7. IVAN DRAGAN (prejeto dne 3.4.2012)

Zahtevam tudi, da se parcele št. 920/2, 920/3, 920/5 in 920/9 izvzeme – izbriše iz DPN. Parcele so vse k.o. Bršljin in sva z ženo solastnika. Za 3. os jih ne potrebujete.

Stališče: se smiselno upošteva. Trasa dostopne ceste do PSC Mačkovec I.A–jug se korigira, tako da se v največji možni meri izogne posegom na omenjena zemljišča.

IX.8. KRAJEVNA SKUPNOST LOČNA-MAČKOVEC (prejeto dne 2.4.2012)

3._Vsebinske pripombe na Okoljsko poročilo za 3. razvojno os – jug; 1. etapa: Od AC A2 do priključka Maline:

V okoljskem poročilu (ki ni bilo objavljeno na spletu skupaj z ostalimi dokumenti) je pri opisu obstoječega stanja okolja pravilno ugotovljeno, da trasa skoraj v večini poteka v Uredbi o kakovosti zunanjega zraka v območju onesnaženosti zraka SI3 in je razvrščeno v II. stopnjo onesnaženosti zraka. Izjema je območje občine Novo mesto, ki je uvrščeno v območje SI32 in je zaradi prekomerne onesnaženosti zraka z delci PM_{10} uvrščeno v I. stopnjo onesnaženosti. To dejstvo Okoljsko poročilo v nadaljevanju ne upošteva, obravnava celotno traso kot enovito področje, kjer ugotavlja, da vrednosti ostajajo v dovoljenih mejah. Tudi končni sklep je temu primeren, vendar ni ustrezen. Smatramo, da bi moralo biti v Okoljskem poročilu območje Novega mesta, v skladu z oceno SI32 - I. stopna onesnaženosti, izločeno iz splošne ocene ostale trase, obravnavano na podlagi zahtev za to stopnjo in kot tako tudi ovrednoteno.

Stališče: se upošteva oz. je delno že upoštevano.

Območje MO Novo mesto je bilo skladno s Sklepom o določitvi podobmočij zaradi upravljanja s kakovostjo zunanjega zraka, Ur. list RS, št. 58/2011, razvrščeno v I. stopnjo onesnaženosti zraka zaradi prekomerne onesnaženosti zraka z delci PM_{10} v letu 2011. Preostala območja ob državni cesti so razvrščena v II. stopnjo onesnaženosti, na katerem je raven delcev PM_{10} in ozona višja od predpisane mejne vrednosti in nižja od vsote mejne vrednosti in vrednosti sprejemljivega preseganja.

Meritve onesnaženosti zraka z delci PM_{10} se na območju Novega mesta izvajajo od leta 2010. V letu 2010 je povprečna letna koncentracija bila $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in je bila nižja od mejne letne koncentracije ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$), medtem ko je bila mejna dnevna koncentracija ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) presežena 60-krat. V skladu z Uredbo o kakovosti zunanjega zraka (Ur. list RS št. 11/2009, je dovoljeno število preseganj mejne dnevne koncentracije 35-krat v koledarskem letu. V letu 2011 so bile izmerjene še višje koncentracije – povprečna letna koncentracija je bila $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mejna dnevna vrednost pa je bila presežena 70-krat. Do preseganj mejne dnevne koncentracije prihaja izključno v obdobju med oktobrom in marcem, torej med kurilno sezono, ko povprečne mesečne koncentracije dosega tudi do $59 \mu\text{g}/\text{m}^3$, medtem ko v poletnih mesecih povprečne mesečne koncentracije praviloma ne presegajo $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Prevladujoči vir onesnaževanja zraka z delci PM_{10} so drobna kurišča, predvsem zaradi uporabe lesa, biomase in fosilnih goriv ter zastarelih kurilnih naprav, dodatni viri so tudi večji industrijski obrati, v manjši meri pa promet. Na povečano koncentracijo delcev PM_{10} v zraku vpliva tudi resuspenzija (ponoven dvig) delcev s prometnih površin, kar se pojavlja predvsem v daljših sušnih obdobjih.

V OP sta ocenjeni skupna emisija za promet značilnih onesnaževal in emisija toplogrednih plinov zaradi prometa na širšem območju za dva scenarija: brez izgradnje državne ceste in z njeno

izgradnjo. Dodatno je v poročilu ocenjena tudi onesnaženost zraka z delci PM_{10} in dušikovim dioksidom v bližini pomembnejših prometnic. Odsek državne ceste med priključkom Mačkovec in Cikava, ki bo potekal mimo stanovanjske pozidave ob Šmarješki cesti, bo leta 2035 po oceni obremenjen v povprečju s 26.300 vozili/dan, delež tovornih vozil bo 11%. Pri takšni prometni obremenitvi bo računsko ocenjena (metoda MluS) dodatna onesnaženost zraka z delci PM_{10} zaradi prometa po hitri cesti dosegala na letni ravni v razdalji 50 m od osi ceste $1.7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ali 4% mejne letne koncentracije, v oddaljenosti 100 m pa $1.1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, kar prestavlja 3% mejne letne vrednosti. Neposredni vpliv obratovanja državne ceste na onesnaženost zraka z delci PM_{10} med obratovanjem bo torej občutno pod mejnimi vrednostmi.

Skupna onesnaženost zraka (ozadje in državna cesta) bo visoka zaradi visoke onesnaženosti ozadja. V osnovnem okoljskem poročilu, ki je bilo izdelano v času izdelave študije variant (Oikos, junij 2008) je pri oceni skupne onesnaženosti zraka v letu 2035 za ozadje upoštevana nižja povprečna letna koncentracija delcev PM_{10} ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$), kot je na območju Novega mesta dejansko izmerjena v zadnjih dveh letih (nad $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Razlog temu je obveza države, da zmanjša onesnaženost zraka z delci PM_{10} na sprejemljivo in z zakonodajo predpisano raven. Zaradi razvrstitve območja MO Novo mesto v I. stopnjo onesnaženosti zraka je namreč država v sodelovanju z lokalno skupnostjo za to območje dolžna pripraviti sanacijski program za zmanjšanje emisij delcev PM_{10} , s čimer se bo dolgoročno zmanjšala tudi povprečna onesnaženost zraka z delci PM_{10} . Ocenjeno je, da bi bilo za zagotavljanje ustrezne kakovosti zraka praktično v vseh večjih poselitvenih območjih v Sloveniji potrebno zmanjšati povprečno letno koncentracijo delcev PM_{10} za 5 do $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na leto, kar velja predvsem za zimsko obdobje, ko je onesnaženost zraka z delci PM_{10} za skoraj trikrat večja kot v poletnih mesecih.

V dopolnjenem okoljskem poročilu bo vključena tudi ocena koncentracij delcev v okolici ceste ob upoštevanju večje onesnaženosti ozadja. Na območju med priključkom Mačkovec in prečkanjem Krke se državna cesta približa stanovanjski pozidavi ob Šmarješki cesti do približno 50 m, v 100 m pasu na območju zahodno od hitre ceste ležijo skupno štiri stavbe, na območju vzhodno od ceste pa 6 stanovanjskih stavb. Ocenjeno število preseganj mejne dnevne vrednosti na najbolj obremenjenem odseku državne ceste med Mačkovcem in Cikavo pri različnih koncentracijah ozadja je v skladu z metodologijo Mlus naslednje:

- pri ozadju $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bi brez dodatnega prometa bila mejna dnevna koncentracija presežena 18 krat na leto. Z upoštevanjem prometa po državni cesti bi v razdalji 50 m od osi bila mejna dnevna vrednost presežena 20 krat, v razdalji 100 m pa 18 krat, kar je v zakonsko predpisanih mejah,
- pri ozadju $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bi brez dodatnega prometa bila mejna dnevna koncentracija presežena 30 krat na leto. Med obratovanjem hitre ceste bi bila v tem primeru v razdalji 50 m od osi mejna dnevna vrednost presežena 34 krat, v razdalji 100 m pa 30 krat, kar je tik pod mejo dovoljenega števila preseganj;
- pri ozadju $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ je ocenjeno število preseganj brez dodatnega prometa 50 krat na leto in že presega zakonsko predpisano sprejemljivost. Med obratovanjem hitre ceste bi bila v tem primeru v razdalji 50 m od osi mejna dnevna vrednost presežena 54 krat, v razdalji 100 m pa 51 krat.

Obratovanje državne ceste bo v neposredni okolici prometnice sicer delno povečalo obstoječo onesnaženost zraka, a se razmere glede na zatečeno stanje ne bodo bistveno poslabšale (do največ $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na letni ravni). Za izboljšanje kakovosti zraka na širšem območju Novega mesta bo potrebno v prvi fazi zmanjšati emisije delcev PM_{10} iz malih in srednjih kurilnih naprav, ki so glavni viri prekomerne onesnaženosti zraka z delci PM_{10} . Pripravo in izvedbo teh ukrepov je v skladu z zakonodajo dolžna izvesti država v sodelovanju z občino. Dodatni ukrepi za zmanjšanje emisije delcev PM_{10} z državne ceste bodo obsegali ustrezno čiščenje vozniških površin za zmanjšanje resuspenzije delcev s tal, na območju med priključkom Mačkovec in mostom čez Krko pa je smiselna tudi delna omejitev hitrosti vožnje. Večje povečanje onesnaženosti zraka z delci PM_{10} je pričakovati med samo gradnjo državne ceste, za to obdobje pa bo potrebno izvajati učinkovito in redno protiprašno zaščito z vseh površin odprtih gradbišč, s transportnih poti in vozil, gradbenih naprav in spremljajočih objektov, izvesti začasne zaščitne ograje v bližini stanovanjske pozidave, upoštevati predpisane emisijske standarde za gradbeno mehanizacijo ter ustrezno časovno omejiti gradbena dela.

Glede na to, da natančnih podatkov o obstoječi onesnaženosti zraka na območju Ločne in Mačkovca ni, bo investitor na Ministrstvo za kmetijstvo in okolje, ARSO podal pobudo za postavitve mobilne merilne postaje za meritve onesnaženosti zraka z delci PM_{10} na območju ob Šmarješki cesti. Kontinuirane meritve onesnaženosti zraka z delci PM_{10} bo na območju Mačkovca treba izvajati v celotnem obdobju intenzivnih gradbenih del, meritve pa bo treba izvesti tudi po pričetku obratovanja državne ceste.

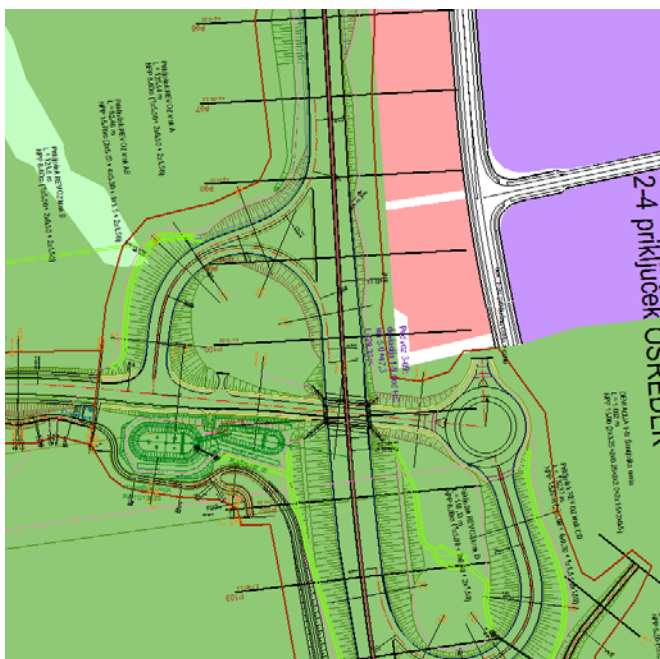
Natančnejša ocena onesnaženosti zraka z delci PM₁₀ med gradnjo in obratovanjem državne ceste bo izdelava v okviru poročila o vplivih na okolje v fazi pridobivanja okoljevarstvenega soglasja, ko bodo natančneje opredeljeni tudi vsi potrebni omilitveni ukrepi.

IX.9. MO NOVO MESTO – HITRA CESTA PO VZHODU NOVEGA MESTA (6.4.2012)

IX.9.1. II.7 Rešitve hitre ceste 3. osi v poteku ob Gospodarski coni Ždinja vas posegajo v samo načrtovano cono na način, da na nekaterih karejih gradnja funkcionalno ne bo več mogoča, DPN pa se ne opredeljuje, kaj je s preostankom za lastnike sicer uporabnih zemljišč. Meja naj se zato korigira oziroma poišče druga ustrezna rešitev ali v uredbi predpiše podrobnejše pogoje.

Stališče: DPN v ničemer ne posega v območje OPPN za gospodarsko cono Ždinja vas.

IX.9.2. II.8 Menimo, da je krožno križišče na Šentjoški cesti v priključku Osredok za priključevanje Gospodarske cone Cikava in Revoza neustrezno dimenzionirano (premajhno), saj bo tu prisoten visok delež tovornih vozil. Priključna cesta v cono (dev. 1-9a), kot je razvidno iz spodnje karte 4., ni izvedena zvezno glede na načrtovano cesto v gospodarski coni.



Karta 4: Stik z gospodarsko cono Cikava

Stališče: se smiselno upošteva. Preveritve kažejo, da so dimenzije ustrezne. Navezava iz krožnega križišča na cestno mrežo PIC Cikava se črtkano prikaže kot nadaljevanje navezave (zvezen potek).

IX.10. JOŽE DERGANC (prejeto dne 3.4.2012)

V javni razgrnitvi ni bilo predstavljeno okoljsko poročilo, ki bi zahodno obvoznico obravnavalo kot štiripasovnico (avtocesto) in jo vrednotilo z vidika varstva okolja in zlasti varstva narave. Zato razgrnjeno gradivo ne ustreza strokovnim in zakonskim merilom prostorskega načrtovanja ter ravnanja z okoljem.

Stališče: je že upoštevano. Okoljsko poročilo (Aquarius, d.o.o. Ljubljana, februar 2012) sicer res ni bilo objavljeno na spletni strani, je pa bilo javno razgrnjeno v prostorih MO Novo mesto in na MZIP, Direktoratu za prostor, s čimer je zadoščeno zakonskim zahtevam.

IX.11. KRAJEVNA SKUPNOST LOČNA-MAČKOVEC (prejeto dne 2.4.2012)

1. Krajevna skupnost Ločna – Mačkovec izpostavlja dilemo, ali smo pri obravnavanem spremenjenem osnutku državnega prostorskega načrta priča novim variantam državne ceste, ker se je do sedaj, tako v osnutku iz leta 2011, kot tudi v gradivu »seznanjanje javnosti s spremenjenimi rešitvami«, uporabljala ednina »za državno cesto«. V osnutku se za vzhodno traso uporablja naziv hitra cesta kot štiripasovnica, za zahodni potek trase pa se uporablja naziv zahodna obvoznica – povezovalna cesta kot dvopasovnica. Na podlagi te ugotovitve se vsiljuje zaključek, da v priloženem gradivu spremenjenih rešitev ni možno trditi, da gre za minimalne spremembe ampak se s pričujočimi rešitvami spreminja obseg meje urejanja (ureditveno območje)! To velja predvsem za obseg posega v prostor s traso zahodne obvoznice kot štiripasovnice. Tudi za vse vsebine navedene v prilogi javnega naznanila – povzetka za javnost v točkah 1, 2, 3, 4, in 6 izhaja, da gre za bistvene spremembe območja urejanja.

Stališče: izraženo je mnenje z ugotovitvijo, da ne gre za majhne spremembe rešitev glede na tiste, ki so bile prikazane v osnutku DPN, ki je bil javno razgrnjen v letu 2011. Ugotovitev je pravilna; ker so na podlagi sprejetih stališč so pripomb k osnutku DPN nekatere rešitve načrtovane z velikimi spremembami, ki spreminjajo tudi obseg območja DPN, se je koordinator odločil za seznanitev javnosti s spremenjenimi rešitvami.

IX.12. JOŽE MALENŠEK (prejeto dne 30.3.2012)

Na predložene odgovore na pripombe iz javne razprave za DPN NM - Maline, ki so razstavljeni na MO Novo mesto in novi predstavitvi 22. 3.2012, lahko ugotovim predvsem to, da izdelovalci dokumentacije in isti tudi pripomb pripravili samo manjše popravke in s tem samo branijo svoja stališča, niso pa pripravljeni za bistvene vsebinske spremembe, zato še enkrat ponavljam na kratko moje pripombe dane po lanski javni razpravi.

Izdelovalci bi se morali vsekakor v idejni rešitvi držati Odloka o strategiji prostorskega razvoja Slovenije l. 2004, kjer je predvidena prečnica - Tretja razvojna os na trasi med avstrijsko Koroško mimo Slovenj Gradca, Celja, Novega mesta in Metlike z priključkom na hrvaško AC pri Karlovcu, kar so popolnoma ignorirali.

Ta zahteva ni bila upoštevana že pri gradnji dosedanje AC Lj. - Zg. zato imamo sedaj neuporaben priključek Mačkovec za navezavo tretje razvojne osi in dve civilni iniciativi proti sedaj predlaganim rešitvam, ki bosta gotovo blokirali nadaljnji postopek.

Stališče: izraženo je mnenje z ugotovitvijo, da gre za le majhne spremembe rešitev glede na tiste, ki so bile prikazane v osnutku DPN, ki je bil javno razgrnjen v letu 2011.

Pripomba glede upoštevanja Strategije prostorskega razvoja Slovenije je upoštevana, saj predlagane rešitve sledijo določilom tega državnega strateškega prostorskega akta glede poteka in pomena 3. razvojne osi. Hkrati se načrtovane rešitve navezujejo na obstoječe stanje v prostoru (zgrajena avtocesta s priključki).

IX.13. SLOBODAN NOVAKOVIČ (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

1. Zanima me, zakaj javno naznanilo ni bilo objavljeno na krajevno običajen način, v časopisu Dolenjski list. Rok za podajo pripomb je prekratek. Moje pripombe na Stališča do pripomb in predlogov z javne razgrnitve so bile že posredovane na Ministrstvo za infrastrukturo in promet v okviru pripomb KS Ločna - Mačkovec.
2. Ne strinjam se s predstavljenimi rešitvami in z vodenjem postopka seznanitve javnosti s spremenjenimi rešitvami, saj menim, da ne gre le za majhne spremembe in da gre za spreminjanje meja osnutka DPN

Stališče: Javno naznanilo je bilo objavljeno na krajevno običajen način in sicer v časopisu Dolenjski list, dne 8. 3. 2012. Na podlagi sprejetih stališč do pripomb in predlogov (št. 35008-1/2009-266 z dne 22.9.2011) so se nekatere rešitve spremenile, ob tem je prišlo tudi do spremembe meje DPN. Iz tega razloga se je koordinator skupaj s pobudnikom in naročnikom odločil, da javnost seznani s spremenjenimi rešitvami v času javne seznanitve, ki je trajala 14 dni, hkrati pa so bile spremenjene rešitve predstavljene tudi na javni obravnavi. Na tak način je bila javnosti omogočena konkretna seznanitev s spremenjenimi rešitvami.

IX.14. JANKO KOŽELJ iz Mačkovca (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Zanima me potek navezav iz avtoceste do Mačkovca. Izpostavil bi okoljske in prometne obremenitve avtocestnega priključka glede na to, da se bo nanj navezoval promet iz hitre ceste, pa tudi iz tovarne Krka, čistilne naprave ipd. Umestitev 3. razvojne osi v ta del se mi zdi nelogična. Trasa na tej lokaciji je po mojem nedopustna (uničena pokrajina, znižana vrednost nepremičnin). Zanima me, kaj je z odcepom Lešnica in zakaj ni predviden. Zanimajo me profili ceste in vrednosti emisij, hrupa. Zanima me tudi, kako bo možno na take rešitve pridobiti pozitivno mnenje CPVO?

Stališče: potek navezav z avtoceste do Mačkovca je razviden iz grafičnih prilog gradiva, ki je bilo javno razgrnjeno in sta bila tudi obrazložena na javni obravnavi.

Podatki o ocenjeni obremenitvi okolja med obratovanjem državne ceste so podrobneje razvidni iz strokovnih podlag k DPN (Okoljsko poročilo, Študija obremenitve s hrupom s predlogom protihrupne zaščite). Osnovni podatki o kakovosti zraka so podani v odgovoru na pripombo IX.8, v nadaljevanju pa so podane osnovne informacije o ocenjeni obremenitvi s hrupom na območju stanovanjske pozidave na Mačkovcu.

Na območju med priključkom Mačkovec in prečkanjem Krke se državna cesta približa stanovanjski pozidavi ob Šmarješki cesti zahodno od ceste do oddaljenosti 40 m, vzhodno pa do oddaljenosti 55 m, medtem ko je pozidava v zaselku Krka od osi ceste oddaljena več kot 105 m. Najbližje stavbe v zaselku Pod Trško Goro so od osi državne ceste oddaljeni 140 m. V 100 m pasu na območju zahodno od hitre ceste ležijo skupno štiri stavbe, na območju vzhodno od ceste pa 6 stanovanjskih stavb.

Za zmanjšanje obremenitve s hrupom na območju stanovanjske pozidave ob Šmarješki cesti na levem bregu Krke in naselja Krka na desnem bregu reke je v DPN predvidena izvedba dveh protihrupnih ograj v skupni dolžini 1.404 m: na vzhodni strani državne ceste v dolžini 794 m, na zahodni strani pa v dolžini 610 m. Višine vseh ograj so 2 m. Dodatno je za zmanjšanje emisije hrupa predvidena uporaba absorpcijske obrabne plasti vozišča, na mostu čez Krko pa izvedba protihrupnih dilatacij. Posebna dodatna protihrupna zaščita za zaselek Pod Trško Goro ni potrebna.

Z upoštevanjem predvidenih protihrupnih ukrepov bo obremenitev s hrupom pri najbolj izpostavljenih stavbah ob Šmarješki cesti leta 2035 v višjih etažah stavb dosegala v nočnem času do največ 50 dB(A), kar je 5 dB(A) manj od mejne vrednosti. V ostalih obdobjih dneva bo obremenitev s hrupom glede na mejne vrednosti še nižja. Na območju Pod Trško Goro bo zaradi obratovanja državne ceste pričakovana obremenitev s hrupom v nočnem času največ 48 dB(A), na območju pozidave Krka pa 46 dB(A).

Uredba o DPN vključuje vse potrebne ukrepe in pogoje, s katerimi bo zagotovljena zakonsko zahtevana stopnja varstva okolja med obratovanjem načrtovanih prostorskih ureditev. Ukrepi za zmanjšanje vpliva na okolje med gradnjo bodo natančneje definirani v poročilu o vplivih na okolje na podlagi določitve organizacije gradbišča, v sklopu katerega bo natančneje opredeljen obseg in terminski plan gradnje, določena količina izkopnega in gradbenega materiala ter ocenjena gostota dodatnih prevozov tovornih vozil za potrebe gradnje. Okoljevarstveno soglasje bo možno pridobiti le ob pogoju, da bo izvajalec in upravljavec ceste upošteval in izvedel vse potrebne omilitvene ukrepe, s katerimi bo vpliv gradnje in obratovanja državne ceste v okviru zakonsko predpisanih vrednosti, hkrati pa se bo zavezal k rednem nadzoru nad stanjem okolja.

IX.15. UDELEŽENEC (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Zanimajo me mejne vrednosti emisij, emisije, hrupne obremenitve ter, višinski potek trase in vodenje prometa.

Stališče: Mejne koncentracije onesnaževal zraka in mejne ravni hrupa so podrobneje razvidne iz Okoljskega poročila, zato so v nadaljevanju podane le osnovne informacije o zakonsko predpisanih vrednostih.

Za cestni promet so značilne predvsem emisije dušikovih oksidov in delcev PM₁₀, za ti dve onesnaževali pa sta predpisani mejni letni koncentraciji (40 µg/m³ za NO₂ in PM₁₀), za delce PM₁₀ dodatno mejna dnevna koncentracija (50 µg/m³) z dovoljenim 35x preseganjem mejne dnevne koncentracije v koledarskem letu, za dušikov dioksid pa mejna urna koncentracija (200 µg/m³), ki je lahko presežena 18x v koledarskem letu. Mejne vrednosti za emisije onesnaževal iz cestnega prometa niso posebej predpisane.

Obremenitev s hrupom se vrednosti glede na stopnjo varovanja posameznega območja, glede na vir hrupa in glede na obdobje dneva. Vsa stanovanjska območja ob državni cesti so razvrščena v III.

stopnjo varstva pred hrupom. V skladu z zakonodajo s področja varstva pred hrupom se vrednoti celotna obremenitev s hrupom, ki je posledica obratovanja več infrastrukturnih virov in naprav, ter obremenitev zaradi obratovanja posameznega vira hrupa. Mejne vrednosti za skupno obremenitev v III. območju so 59 dB(A) v nočnem in 69 dB(A) v celodnevem obdobju, za posamezno cesto dan 65 dB(A), večer 60 dB(A), noč 55 dB(A) in celodnevno obdobje 65 dB(A).

Obseg protihrupnih ukrepov za vas Krka in naselje Velika Cikava je podrobneje naveden v odgovorih na pripombe IX.14 in IX.17.

Višinski potek trase in vodenje prometa sta razvidna iz grafičnih prilog gradiva, ki je bilo javno razgrnjeno in sta bila tudi obrazložena na javni obravnavi.

IX.16. DARKO MALNAR, Ločna (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Menim, da je 3. razvojna os zelo dobro načrtovana v Pogancih.

V Novem mestu so bile obremenitve s polutanti zraka v l. 2010, 2011 večkrat presežene. Menim, da so podatki, uporabljeni v okoljskem poročilu, podcenjeni. Zanima me, kako bo krajanom Ločne zagotovljeno, glede na ves promet, ki bo tukaj potekal, zdravo okolje?

Kako bo v zagotovljeno ugodno bivalno okolje na območju Žibertovega hriba?

Menim, da bi potek ceste na Lešnico rešil vse probleme do Cikave in Revoza.

Ves promet iz območja vzhodno od Novega mesta danes poteka preko Ločne v Novo mesto, saj druge povezave ni, zato bi bilo treba zgraditi priključek Lešnica.

Stališče: se upošteva oz. je delno že upoštevano.

Odgovor glede kakovosti zraka je podan v odgovoru na pripombo IX.8. Obseg protihrupnih ukrepov za vas Krka in naselje Velika Cikava je podrobneje naveden v odgovorih na pripombe IX.14 in XI.17.

Uredba o DPN vključuje vse potrebne ukrepe in pogoje, s katerimi bo zagotovljena predpisana stopnja varstva okolja med gradnjo in obratovanjem državne ceste. Za območje stanovanjske pozidave ob Šmarješki cesti in zaselka Krka je predvidena izvedba dodatne protihrupne zaščite, obseg omilitvenih ukrepov med gradnjo pa bo podrobneje določen v poročilu o vplivih na okolje pred fazo pridobivanja okoljevarstvenega soglasja. Okoljevarstveno soglasje bo možno pridobiti le ob pogoju, da bo izvajalec in upravljalac ceste upošteval in izvedel vse potrebne omilitvene ukrepe, s katerimi bo vpliv gradnje in obratovanja državne ceste v okviru zakonsko predpisanih vrednosti, s čimer bodo zagotovljeni tudi ustrezni bivalni pogoji. Med izvedbo in obratovanjem državne ceste je za območje stanovanjske pozidave v Ločni in Mačkovcu predvideno redno spremljanje vplivov na kakovost zraka in obremenitev s hrupom ter izvedba dodatnih omilitvenih ukrepov v primeru z meritvami ugotovljenega preseganja zakonsko predpisanih vrednosti.

IX.17. UDELEŽENEC (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Glede na to, da bo cesta pri Cikavi speljana precej visoko, menim, da bo v dolini večji ropot. Že sedaj so prebivalci podvrženi hrupu prometa iz gospodarske cone. Menim, da če bi bila cesta speljana na nižji nivolet, da bi bilo manj hrupa.

Stališče: Na območju naselja Cikava je glede na predlagano projektno rešitev hitre ceste in priključevanja predvidena ustrezna protihrupna zaščita. Protihrupni ukrepi so predvideni ob robovih hitre ceste, priključnih ramp, krožnega križišča in deviacije.

Potek nivelete državne ceste na območju priključka Cikava je pogojen s potekom ceste severno in južno od predvidenega priključka. Zaradi ocenjene prekomerne obremenitve s hrupom na območju naselja Velika Cikava in pozidave ob Šentjernejski cesti je v DPN predvidena postavitve štirih protihrupnih ograj: na viaduktu državne ceste v dolžini 253 m in višine 2.0 m, na območju ob kraku D priključka Cikava v dolžini 192 m in višine 2.0 m ter dve ograji ob deviaciji 1-7 Šentjernejske ceste v skupni dolžini 129 m in višine 2.5 m. Skupna dolžina predvidenih protihrupnih ograj na območju priključka Cikava tako dosega 574 m.

Dodatno je za dve stanovanjski stavbi Velika Cikava 13 in Šentjernejska 41, ki ležita neposredno ob deviaciji 1-7 Šentjernejska cesta (obstoječa regionalna cesta R2-419) in jih s predvidenimi ograjami v višjih bivalnih etažah ni možno zadostno zaščititi, predvidena pasivna protihrupna zaščita bivalnih prostorov, ki obsega sanacijo zvočne izoliranosti oken. Z upoštevanjem predvidenih protihrupnih ukrepov bo obremenitev s hrupom na območju naselja Cikava v času obratovanja državne ceste, priključka Cikava in rekonstruirane Šentjernejske ceste v zakonsko predpisanih mejah.

IX.18. FRANCI BAČAR (podano na javni obravnavi spremenjenih rešitev, 23.3.2012)

Predstavljene rešitve so kompromis. Izpostavil bi problem prometa, ki ga povzroča tovarna Krka, saj je promet precej vezan na konice. Zanima me, ali so predvidene rešitve ustrezne, saj se sistem mestnega obroča na severu spaja s H1?

Stališče: Vse predvidene rešitve so s prometnega vidika ustrezne. Preverjene so bile s prometno študijo, in sicer tako na nivoju delovnega dne kot na nivoju koničnih ur.


mag. Tanja BOGATAJ
NAMESTNICA GENERALNEGA DIREKTORJA
DIREKTORATA ZA PROSTOR




Boštjan RIGLER
V.D. GENERALNEGA DIREKTORJA
DIREKTORATA ZA INFRASTRUKTURO