



Mestna občina **Novo mesto**

Občinska uprava

Urad za prostor
in razvoj

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
T: 07 39 39 202
F: 07 39 39 208

mestna.obcina@novomesto.si
www.novomesto.si

Številka: 350-20/2017 (601)

Datum: 29.8.2017

PROJEKTNA NALOGA

za izdelavo občinskega podrobnega prostorskega načrta za obvoznico Šmihel

1. OPIS OBSTOJEČEGA STANJA Z OBMOČJEM OBRAVNAVE

Skozi Novo mesto poteka del državne ceste R3 664, odsek 2501 Gaber – Uršna Sela – Novo mesto. Cesta od približno km 19.400 naprej poteka v območju naselja Novo mesto. Od km 19.400 do približno km 19.700 poteka v območju načrtovane stanovanjske soseske Urbanije, ki se ureja z Občinskim lokacijskim načrtom Mrvarjev hrib. Ob desni strani ceste je v smeri stacionaže na tem odseku predviden hodnik za pešce v širini 1,60m, ki se zaključi v priključku ulice Na Hribu na regionalno cesto (približno v km 19.680). Od km 19.920 naprej, ko cesta nivojsko prečka železniško progo Novo mesto – Metlika, poteka skozi strnjeno urbano strukturo stanovanjskih sosesk južnega dela Novega mesta (Regrške Košenice, Regrača vas in Šmihel) in jih povezuje s centrom Novega mesta. Nanjo se v več priključkih navezuje lokalno cestno omrežje oziroma ulični sistem Novega mesta. V približno km 21.620 odsek naveže na v letu 2010 zgrajeni del prestavljene Šmihelske ceste, ki poteka mino zdravstvenega kompleksa Novo mesto. Cesta je ena izmed pomembnih vpadnic v Novo mesto, po kateri poteka poleg notranjega in izvirno ciljnega prometa tudi precejšen delež tranzitnega prometa iz oziroma v smeri Bele Krajine, saj je najbližja cestna povezava med Novim mestom in Črnomljem. Vertikalni in horizontalni elementi ceste so na obravnavanem odseku zelo slabi in ne ustrezajo elementom regionalne ceste tretjega reda. Cesta je preozka in preglednost je minimalna ali pa je sploh ni. Pomanjkljiva je tudi oprema ceste. Enostranski pločnik je delno urejen le na območju pokopališča Šmihel, osnovne šole in cerkve, kolesarskih stez in javne razsvetljave na večjem delu ceste ni, neustrezno je tudi odvodnjavanje, na vozišču so vidne poškodbe (udarne jame, razpoke,...).

Najbolj moteč je nivojski prehod z železniško progo, potek ceste v dolžni cca 600m neposredno ob železniški progi in neustrezna je preglednost ter zožitev ceste približno v km 21.000, ki ne omogoča niti normalnega srečevanja dveh osebnih vozil. Potek ceste in gost promet skozi stanovanjski soseski Šmihel in Regrača vas predstavlja poseg v vitalne dele urbane strukture in oviro v nemotenem poteku daljinskega prometa. Pomembno je, da se tranzitni promet, ki poteka ob strnjeni pozidavi umakne iz naselja. Številna nesemaforizirana križišča ter neposredni priključki iz stanovanjskih objektov motijo prometni tok, širina vozišča je neustrezna, neustrezno je tudi nivojsko križanje z železniško progo. Promet po cesti je skozi naselje zaradi neustreznih elementov ceste iz prometno-varnostnih vzrokov nevaren.

Poleg navedenih slabih prometnih razmer na sami Šmihelski cesti, pa so zaradi lokacijsko neustrezne umeščenosti Šolskega centra Novo mesto v prostor in njegove slabe prometne navezanosti na mestno cestno mrežo prisotne tudi izredno slabe prometne razmere na širšem območju ŠC NM, ki generira velike količine peš prometa. Z obvoznice Šmihel je predviden nov dostop do Šolskega centra Novo mesto in sicer preko načrtovanega krožišča, ki bo izveden v

podvozu pod železniško progo Novo mesto – Metlika. S tem bo mogoče sedanji promet po Šegovi in sosednjih ulicah omejiti oziroma se bodo izboljšale prometne razmere na širšem območju.

Območje obravnave v OPPN torej obsega v severnem delu rekonstrukcijo ceste po obstoječi trasi, nato pa naprej proti jugu vse do navezave na DPN 3. razvojne osi novogradnjo ceste.

V območje obravnave z OPPN so vključene tudi vse potrebne lokalne cestne navezave na mestno cestno mrežo in povezave do stanovanjskih sosesk in sicer:

- cesta za Šmihel, ki poteka od stare Šmihelske ceste oziroma njenega križišča s Smrečnikovo ulico preko podvoza pod železnico in križanja z obvoznico Šmihel do Šolskega centra NM,
- cesta za Šolski center NM, ki poteka od nove ceste za Drsko (prikluček v km 0+450) južno od OŠ Dragotin Kette do Šegove ulice pri ŠC NM oziroma se v krožnem križišču naveže na cesto za Šmihel,
- cesta za Drsko, ki poteka od Ulice Slavke Gruma preko Šipčevega hriba do nove obvoznice Šmihel, na katero se priključi v krožnem križišču,
- cesta za romsko naselje, ki poteka od krožišča na novi obvoznici Šmihel do notranje ceste v romskem naselju Šmihel.

2. OPIS POTEKA OBVOZNICE IN LOKALNIH NAVEZAV

Potek obvoznice Šmihel

Obvoznica Šmihel ima izhodiščno točko v navezavi na krožnem križišču, ki je predmet državnega prostorskega načrta 3. razvojne osi - južni del. V nadaljevanju se od krožnega križišča usmeri do predvidenega krožnega krožišča, kamor se priključuje cesta za Drsko in cesta za romsko naselje. Nato obvoznica Šmihel od predvidenega krožnega krožišča, kamor se priključuje cesta za Drsko in cesta za romsko naselje poteka po zahodni strani železniške proge vse do krožnega križišča s cesto za Šmihel, ki je pozicionirano pod železniško progo Ljubljana - Novo mesto – Metlika. V nadaljevanju trasa poteka proti severu pod obstoječim viaduktom pod železniško progo (industrijski tir za Revoz) do obstoječe regionalne ceste R3-664/2501 Gaber – Uršna Sela – Novo mesto (Šmihelska cesta) v km 21,610. Predvidena je še rekonstrukcija regionalne ceste vse do v km 21+773. Skupna dolžina obvoznice Šmihel je cca 1500 m.

Cesta za Šmihel

Cesta za Šmihel poteka od Smrečnikove ulice, kjer se začne v mini krožnem križišču. Nato poteka do obvoznice Šmihel, kjer se nanjo priključi v krožnem križišču pod železniško progo Novo mesto – Metlika in se nadaljuje do Šolskega centra NM, kjer se zaključi v krožnem križišču. Cesta za Šmihel v krožnem križišču z obvoznico Šmihel predstavlja edino križanje z železniško progo. Na mestu križanja z železnico je predviden železniški nadvoz. Dolžina ceste je cca 360 m.

Cesta za Šolski center

Predviden potek se začne na cesti za Drsko v km 0+450. V nadaljevanju poteka vzporedno z OŠ Dragotin Kette in se nato smiselno zaključi v krožnem križišču na Šegovi ulici, kamor se priključuje tudi cesta za Šmihel. Obravnavana cesta je ena od dostopnih cest za Šolski center, hkrati pa je tudi dostop do območja, ki se vzpostavi med cesto za Šolski center in obvoznico Šmihel in je dolgoročno namenjen za poslovno storitveno dejavnost. Dolžina ceste je cca 300m.

Cesta za Drsko

Trasa se začne na ulici Slavka Gruma v mini krožnem križišču in na začetku služi tudi kot dostop za stanovanjsko naselje Šipčev hrib. Trasa poteka po terenu. Na zadnjem delu trase je s ceste za Drsko tudi prikluček za cesto za Šolski center. Cesta za Drsko se zaključi v krožnem križišču na obvoznici Šmihel. Vzdolžni potek je prilagojen terenu, vzdolžni nakloni pa so od 1,8 % do 8 %. Dolžina ceste je cca 460m.

Cesta za romsko naselje

Cesta za romsko naselje se začne na krožni poti v naselju in poteka do krožnega križišča na

Stran 3 od 14

2. PREDMET OBČINSKEGA PODROBNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA

Predmet občinskega podrobnega prostorskega načrta je določitev podrobnejših prostorsko izvedbenih pogojev za rekonstrukcijo in prestavitev dela Šmihelske ceste v Novem mestu (regionalne ceste R3 664/2501 Gaber – Uršna Sela – Novo mesto od km 21.620 do navezave na državni prostorski načrt 3. razvojne osi – južni del v nasprotni smeri stacionaže) – obvoznica Šmihel na podlagi že izdelanega in s strani DRSI potrjenega idejnega projekta - IDP OBVOZNICE ŠMIHEL, št. proj: P-2013/37, junij 2016, GPI d.o.o., vključno z vsemi lokalnimi cestnimi navezavami, ki so obdelane v IDP.

Poleg navedenega je predmet OPPN tudi določitev pogojev za ureditve, ki so se pokazale za potrebne in niso obdelane v IDP in sicer:

- za ureditev dostopa do pokopališča Šmihel, za gradnjo parkirišč on pokopališču in določitev lokacije EKO Otoka, saj je s predvideno obvoznicjo tangiran dostop do vhoda pokopališča, ki je sedaj urejen iz dostopne ceste, ki je niveletno višja od obstoječe Šmihelske in parkirišča ob dostopni cesti;
- za ureditev avtobusnega postajališča pri OŠ Šmihel v sklopu obračališča pri pokopališču Šmihel in ureditev parkirišč pri OŠ Šmihel (ker bo stara Šmihelska po izgradnji obvoznice slepa ulica do pokopališča, je v IDP predvideno na koncu novo obračališče, ki se podvaja z obračališčem pri OŠ, zato je smiselna ureditev enega obračališča in sicer na koncu stare Šmihelske ter ureditev avtobusnega postajališča za OŠ v niši na izhodu iz obračališča, v nadaljevanju pa še dostop do parkirišč za OŠ in pokopališče);
- za umestitev dodatnega AP na območju med krožiščem na obvoznici Šmihel pod železniško progo in mini krožiščem na stari Šmihelski cesti;
- za nadomestno gradnjo rušenih objektov na zemljiščih s par. št. 493/3, 493/4 in 423/2 k.o. vse Šmihel pri NM;
- za ureditev nadomestnega travnatega igrišča za nogomet ob romskem naselju Šmihel, saj se z gradnjo obvoznice Šmihel obstoječe igrišče delno poruši in odreže od naselja;
- za peš in kolesarsko povezavo od ceste za Šmihel (na desni strani) do novo načrtovanega železniškega postajališča Šmihel ob ŠC NM, ki naj poteka od krožišča v podvozu Šmihelske ceste pod železnico do novega železniškega postajališča po zemljiščih s parc. št. 428/5 in 428/6 obe k.o. Šmihel čim bližje železniški progi;
- za ureditev parkirišč za osebna vozila v okviru AP za ŠC NM ob cesti za Šmihel in cesti za Drsko;
- določitev pogojev za druge gradnje, ureditve in navezave, ki bodo tangirane z obvoznicjo Šmihel.

3. IZHODIŠČA ZA IZDELAVO PROSTORSKEGA NAČRTA

3.1 Pravna podlaga

Pravno podlago za pripravo prostorskega načrta določajo:

- Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08-ZVO-1B, 108/09 in 80/10-ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US in 14/15 – ZUUJFO), v nadaljevanju ZPNačrt,
- Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta (Uradni list št. 99/07), v nadaljevanju Pravilnik,
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 101/09 in nadalj.), v nadaljevanju OPN MONM.

Občinski prostorski načrt mora biti izdelan v skladu z zgoraj navedenimi pravnimi podlagami ter v skladu z drugo materialno zakonodajo.

3.2 Določila OPN MONM

Strateški del:

OPN v strateškem delu določa, da se (17. člen) omrežje državnih in občinskih cest prenove in da se na območjih naselij v njihovem okviru gradijo povezovalne ceste ter ustrezne ureditve za

pešce in kolesarje. Pri prenovi omrežja se uredijo tudi križišča z navezavami občinskih cest. Strateški del tudi določa, da se na območju Novega mesta zgradi obroč povezovalnih cest, ki se navezuje na potek bodoče trase ceste 3. razvojne osi. S sistemom povezovalnih cest se razbremenijo središče mesta in omogoči boljša povezanost v smeri temeljnih prometnih povezav ter gospodarskih con in ostalih območij medobčinskega, regionalnega ali nacionalnega pomena. Za zagotovitev kar najboljših povezav lokalnih središč in drugih naselij v občini s cesto v okviru 3. razvojne osi se izvedejo potrebne novogradnje in prenove lokalnega cestnega omrežja.

V 18. členu - železniško omrežje pa strateški del OPN dopušča ureditev novih izvenmivojskih križanj železniške proge s cestnim omrežjem.

Izvedbeni del:

Obvoznica Šmihel je predvidena v izvedbenem delu OPN, kjer je njena trasa prikazana v variantah in sicer nekoliko drugače kot v IDP, saj v času sprejemanja OPN IDP še ni bil izdelan in je bila trasa določena na podlagi prvotne študije variant, ki pa se je v nadaljnjih fazah priprave dokumentacije optimizirala.



Slika 2: Prikaz poteka trase obvoznice Šmihel iz izvedbenega dela OPN (rdeče črtkano)

Trasa poteka preko zemljišč, ki po podrobnejši namenski rabi (PNR) iz OPN sodijo v območja prometnih površin (PC – površine cest, PŽ – površine železnic), območja stanovanj (SSs – urbana prostostoječa stanovanjska pozidava), območja centralnih dejavnosti (CD – območja centralnih dejavnosti, CDi – območja dejavnosti izobraževanja, vzgoje in športa), območja zelenih površin (ZS – površine za rekreacijo in šport, ZP – parki, ZD – druge urejene zelene površine), območja kmetijskih površin (K1 – najboljša kmetijska zemljišča, K2 – druga kmetijska zemljišča) in v območja gozdnih zemljišč (Gg – gozd gospodarskega pomena, Gpp – primestni gozd). Po dejanski rabi pa so zemljišča, po katerih je predvidena trasa obvoznice Šmihel, v naravi prometne in pozidane površine ter kmetijske in gozdne površine.

Gradnja gospodarske javne infrastrukture (GJI), vključno s priključki nanjo, med katero spada tudi gradnja obvoznice Šmihel s spremljajočimi ureditvami, je skladno s 6. odstavkom 73. člena OPN dopustna na vseh PNR, če ni v nasprotju z režimi varstva ali varstvenimi usmeritvami za ohranjanje varovanih območij varstva okolja in narave. Na vse območjih PNR je dopustna gradnja GJI skladno s PIP glede priključevanja objektov na GJI in grajeno javno dobro, skladno s PIP za posamezno PNR ali EUP, na območjih veljavnih OPPN pa skladno z določili OPPN.

4 Navezave na stična območja, ki se urejajo z občinskimi ali državnimi prostorskimi akti

Pri načrtovanju navezav na stična območja je potrebno upoštevati veljavne občinske podrobne prostorske načrte in državni prostorski načrt in sicer:

- na severu se cesta naveže na območje predhodno zgrajenega odseka Šmihelske ceste, ki se ureja z Odlokom o lokacijskem načrtu za Šmihelsko (Ljubensko) cesto v Novem mestu – rekonstrukcija oziroma novogradnja regionalne ceste R3-664, odsek 2501 od km 21,760 do km 22,250, uradno prečiščeno besedilo (UPB-1) (Uradni list RS, št. 63/08, 81/11),
- na zahodu bodo ureditve ceste za Drsko tangirale Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Šipčev hrib (Uradni list RS, št. 46/12) in Odlok o zazidalnem načrtu za osnovno šolo in vrtec Drska v Novem mestu (Uradni list RS, št. 20/94, 79/00),
- cesta za romsko naselje Šmihel bo posegla v Odlok o spremembah in dopolnitvah ureditvenega načrta Romsko naselje Šmihel (Uradni list RS, št. 6/06),
- na jugu pa se obvoznica Šmihel naveže na ureditve, ki so predvidene z Uredbo o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12) - v nadaljnjem besedilu: DPN.

5 Podatki o območjih varovanj in omejitev

Območje urejanja se nahaja na zemljiščih, ki so z vidika varovanja in omejitev opredeljeni kot:

- segment hidrologije: erozijsko območje – običajni zaščitni ukrepi;
- členitev gozdnega prostora: cona D – druga območja.

Na območju urejanja ni posebnih varovanj in omejitev. Te izhajajo predvsem iz segmenta infrastrukture, kjer so poleg prometnega omrežja tangirani še posamezni infrastrukturni vodi ter železniško omrežje, kjer je pri posegih v varovalne pasove potrebno zagotoviti pravilna prečkanja in zaščite.

Na območju urejanja ni naravnih vrednot, je pa z iztokom padavinskih voda izven območja urejanja tangirana naravna vrednota potok Težka voda.

Načrtovane ureditve (predvsem navezava na staro Šmihelsko z mini krožnim križiščem in navezava ter ureditve ob Šmihelskem pokopališču) bodo tangirale kulturno dediščino in sicer:

- vplivno območje kulturnega spomenika Novo mesto - Cerkev sv. Mihaela v Šmihelu, EŠD 2085,
- Osnovno šolo Šmihel, EŠD 15664 (danes konservatorij Friderika Barage)
- Kulturni spomenik in vlivno območje spomenika Novo mesto – Pomembnejši grobovi na pokopališču Šmihel, EŠD 8716.

4. STROKOVNE PODLAGE

4.1. Obstoječe in predhodno izdelane strokovne podlage

Izdelovalec mora pri načrtovanju upoštevati že izdelane strokovne podlage, ki so bile izdelane za umestitev trase obvoznice Šmihel v prostor in sicer:

1. Gradbeno tehnični elaborat variantnega poteka oziroma predstavitev regionalne ceste R3

- 664/2501 od okvirno km 19.920 do km 21.760 v Novem mestu (Acer Novo mesto d.o.o., št. proj.: IŠ-R3/2009, februar 2009);
2. Študija variant obvoznice Šmihel - Regrča vas (Acer Novo mesto d.o.o., št. proj.: IŠ-R3/2008, julij 2009);
 3. Gradbeno tehnični elaborat variantnega poteka oziroma predstavitve regionalne ceste R3 664/2501 od okvirno km 19.920 do km 21.760 v Novem mestu - 4. dodatna varianta (Acer Novo mesto d.o.o., št. proj.: IŠ-R1/2011, september 2011; v nadaljnjem besedilu: GTE);
 4. Dodatek k študiji variant obvoznice Regrča vas (Acer Novo mesto d.o.o., št. proj.: IŠ-R2/2011, september 2011; v nadaljnjem besedilu: ŠV);
 5. PGD projekt »Novogradnja regionalne ceste R3 664, odsek 2501 od km 21.760 do km 22.250, Šmihelska cesta v Novem mestu« (Ozzing d.o.o., Trbovlje, št. proj.: PGD 722/07, januar 2008);
 6. Občinski podrobni prostorski načrt Šipčev hrib (Uradni list RS št. 46/12);
 7. Strokovne podlage za širše območje urejanja OPPN Šipčev hrib (GPI d.o.o. Novo mesto, št. proj. OPPN 28/2010, februar 2010);
 8. Državni prostorski načrt za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline Državnim prostorskim načrtom za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu do priključka Malin (Uradni list RS, št. 102/12).
 9. Strokovne podlage za izdelavo DPN za državno cesto Novo mesto - Metlika - Vinica; 3. razvojna os - južni del odsek 1: od avtoceste A2 Ljubljana - Obrežje (novomeški obroč) do priključka Maline (IDP, št. proj.: 11-0341, PNZ d.o.o., Acer Novo mesto d.o.o., Dolenjska projektiva d.o.o. in Elea IC d.o.o., avgust 2010, dopolnitev junij 2012; v nadaljnjem besedilu: IDP za DPN);
 10. IDZ Rekonstrukcija in predstavitev dela Šmihelske ceste v Novem mestu R3 664/2501 Gaber – Uršna Sela – Novo mesto od navezave na državni prostorski načrt 3. razvojne osi do km 21.620 (št.proj.P-2013/37, november 2013);
 11. Geodetski načrt na območju »južne Šmihelske ceste« v Mestni občini Novo mesto;
 12. Geoplus d.o.o., št. proj.: 2012171, 20.7.2012, Geodetski načrt za 3. razvojno os - južni del, Flycom d.o.o., št. proj.: FLP07 -015-9 15.11.2010 z novelacijami,
 13. Idejne zasnove: Rekonstrukcija in predstavitev dela Šmihelske ceste v Novem mestu R3 664/2501 Gaber – Uršna Sela – Novo mesto od navezave na državni prostorski načrt 3. razvojne osi do km 21.620, izdelal GPI d.o.o. , idejna zasnova - dopolnitev variant, št. projekta: P-2013/37, Novo mesto, maj 2014 (v nadaljnjem besedilu: IDZ),
 14. **Idejni projekt REKONSTRUKCIJE IN PRESTAVITVE DELA ŠMIHELSEKE CESTE V NOvem MESTU (regionalne ceste R3-664/2501 Gaber - Uršna sela – Novo mesto od navezave na državni prostorski načrt 3. razvojne osi do km 21.620) – OBVOZNICA ŠMIHEL, št. proj.: P-2013/37, junij 2016, GPI d.o.o..** Kot sestavni del celotne IDP dokumentacije je izdelana še naslednja dokumentacija:
 - Kapacitetna analiza ključnih križišč za potrebe izdelave IDP rekonstrukcije in predstavitve dela Šmihelske ceste v Novem mestu (izdelal Prometnotehniški inštitut na FG, Univerza v Ljubljani, št.:010/2014; nadaljnjem besedilu: Kapacitetna analiza);
 - Idejne zasnove gradbenih konstrukcij – nadvoz in oporni zidovi, ki ga je izdelalo podjetje Kobi d.o.o. pod št. je 1175/2015;
 - Načrt krajinske arhitekture, št. IDp C 1/12/2015, izdelal KRAJINSKA ARHITEKTURA Janez Dolinar s.p.
 - Geološko geomehansko poročilo (izdelal MK inženiring pod št. D-1384-1, Ljubljana, november 2015);
 - Načrt dimenzioniranja voziščne konstrukcije (izdelal MK inženiring pod št. D-1384-2, Ljubljana, november 2015);
 - Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupne zaščite (izdelal Epi Spektrum pod št.: 2013-018/PHZ).

Za izdelavo OPPN se uporabijo že izdelane strokovne podlage, študije, raziskave in ekspertna gradiva, ki so bile izdelane za pripravo drugih občinskih prostorskih aktov. Izdelovalec je dolžan uporabiti tudi strokovne podlage nosilcev urejanja prostora, če bo tako določeno v smernicah za pripravo OPPN.

Že izdelane strokovne podlage za pripravo OPPN pridobi izdelovalec pri pripravljavcu, ostale strokovne podlage pa pri nosilcih urejanja prostora.

Za izdelavo OPPN se uporabijo:

- digitalni topografski in orto foto načrt (zagotovi MONM),
- podatke o obstoječih infrastrukturnih vodih in napravah ter načrti za njihovo rekonstrukcijo (pridobi izdelovalec od upravljavcev),
- podatke o naravnih lastnostih prostora in omejitvah glede varovanja,
- druge elemente obdelave (veljavne urbanistične rešitve sosednjih območij, prometne rešitve in študije),
- pobude, ki bodo izražene pri pripravi in izdelavi OPPN,
- **noveliran in dopolnjen digitalni geodetski načrt (zagotovi izdelovalec v okviru ponudbe, pri čemer mu bo na voljo geodetski načrt, ki je bil uporabljen za izdelavo IDP),**
- drugi podatki nosilcev urejanja prostora,
- Okoljsko poročilo za Občinski prostorski načrt MO Novo mesto, Chronos d.o.o., Ljubljana, 2009.

4.2 Posebne strokovne podlage in rešitve

Za ureditve, ki v IDP niso posebej obdelane, bodo pa z obvoznico Šmihel tangirane, se v fazi priprave OPPN izdelajo strokovne podlage s katerimi se podajo rešitve in prostorski pogoji zanje in sicer:

- Z novo traso obvoznice se poseže v obstoječe ureditve ob pokopališču Šmihel, ki jih je potrebno ustrezno urediti ali nadomestiti. S predvideno obvoznico se ukinja dostop do vhoda pokopališča, ki je sedaj urejen iz dostopne ceste, ki je niveletno višja od obstoječe Šmihelske in parkirišča ob dostopni cesti. V posebnih strokovnih podlagah za OPPN je potrebno projektno obdelati dostop do pokopališča in nadomestiti ukinjena parkirišča ter nadomestiti lokacijo za EKO otok, ki se ga ukinja na SZ strani pokopališča.
- Vkopna brežina za obvoznico je v IDP risana do obstoječega zidu pokopališča, kar ne sme ogroziti stabilnosti zidu, zato je potrebno predvideti ustrezne ukrepe.
- Na SV strani območja OŠ so predvidene nove ureditve - obračališče za avtobuse in parkirišča. Projektna rešitev obvoznice ni usklajena s projektom teh ureditev ob osnovni šoli oziroma se rešitve podvajajo. Ker bo stara Šmihelska po izgradnji obvoznice slepa ulica do pokopališča, je v IDP predvideno na koncu novo obračališče. Projektno se nam obračališče podvaja z obračališčem pri OŠ, zato je smiselna ureditev enega obračališča - na koncu stare Šmihelske ter ureditev avtobusnega postajališča za OŠ v niši na izhodu iz obračališča. V OPPN obvoznice mora biti predvideno tudi ustrezno priključevanje novo predvidenih parkirišč ob OŠ.
- Preveri naj se umestitev avtobusnega postajališča se na cesti za Šmihel in sicer med krožiščem na obvoznici Šmihel pod železniško progo in mini krožiščem na stari Šmihelski cesti v katerega se izteče Smrečnikova ulica.

Zaradi nove obvoznice Šmihel bo potrebno porušiti stanovanjsko hišo na zemljišču 493/4 k.o. Šmihel pri NM, zato naj se v okviru preostale gradbene parcele določijo pogoji za nadomestno gradnjo na zemljiščih s par. št. 493/3, 493/4 in 423/2 k.o. vse Šmihel pri NM.

Ob železniški progi Novo mesto – Metlika se na levi strani proge v smeri proti Novemu mestu načrtuje gradnja novega železniškega postajališča za ŠC NM in širšo okolico, ki bo pripomoglo k razbremenitvi prometa na območju Drske, zato naj se na cesti za Šmihel (na desni strani) v OPPN načrtuje navezava za peš in kolesarski dostop do postajališča, ki naj poteka od krožišča v podvozu Šmihelske ceste pod železnico do novega železniškega postajališča po zemljiščih s parc. št. 428/5 in 428/6 obe k.o. Šmihel čim bližje železniški progi.

V okviru AP za ŠC NM ob cesti za Šmihel in cesti za Drsko naj se na prostih površinah v OPPN predvidi ureditev parkirišč za osebna vozila.

Z gradnjo obvoznice Šmihel se obstoječe nogometno igrišče za romsko naselje Šmihel na zemljišču s par. št. 550/15 k.o. Šmihel pri Novem mestu delno poruši in odreže od naselja, zato naj se določi nova lokacija za ureditev nadomestnega travnatiga igrišča za nogomet.

V okviru posebnih strokovnih podlag za OPPN in v OPPN je potrebno podati tudi rešitve za druge gradnje, ureditve in navezave, ki bodo tangirane z obvoznico Šmihel in se bodo pokazale za potrebne v času načrtovanja.

5. USMERITVE IN ZAHTEVE OBČINE ZA NAČRTOVANJE

Izdela naj se strokovna rešitev načrtovanih prostorskih ureditev, ki mora ob upoštevanju izdelanih strokovnih podlag in smernic nosilcev urejanja prostora vključevati rešitve za gradnjo in obratovanje novih ali rekonstruiranih objektov in omrežij prometne, energetske, komunalne in druge gospodarske javne infrastrukture s spremljajočimi objekti, objektov in ureditev, ki se načrtujejo kot ukrep varstva okolja, ohranjanja narave, varstva kulturne dediščine ter trajnostne rabe naravnih dobrin ter objektov za obrambo ter varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami ter rešitve za nadomestne gradnje objektov, ki se rušijo, v kolikor bodo predvidene na preostanku gradbenih parcel.

Z umestitvijo načrtovane ureditve v prostor se opišejo in prikažejo tudi vplivi načrtovane ureditve na urbane in krajinske strukture na širšem območju in njene povezave s sosednjimi območji. Strokovna rešitev naj vključuje prikaz vplivnega območja pričakovanih posameznih vrst vplivov načrtovanih objektov na okolico, ki se izdela v skladu s predpisi, ki določajo vsebino projektne dokumentacije.

5.1. Dopustne dejavnosti

V prostorskem načrtu se lahko v območju urejanja poleg izvajanja gospodarske javne infrastrukture predvidi tudi spremljajoče dejavnosti in bivanje.

Podrobneje se dovoljene dejavnosti določijo v OPPN skladno z Uredbo o standardni klasifikaciji dejavnosti (Uradno list RS, št. 69/07 in 17/08), ob smiselnem upoštevanju podrobnejših prostorskih izvedbenih pogojev, podanih v OPN MONM.

5.2. Usmeritve za načrtovanje in tehnične rešitve

Vse predvidene načrtovane ureditve morajo biti navezane na obstoječo ali kvalitetno in kvantitetno izboljšano ali na novo zgrajeno javno infrastrukturo. Zagotovljeni morajo biti vsi zakonski in podzakonski akti na področju urbanističnega načrtovanja in graditve objektov v Republiki Sloveniji s podzakonskimi akti v obliki pravilnikov ter normativi.

Predvsem je treba zagotoviti, da se ureditveno območje in tangirana sosednja območja funkcionalno povežejo.

Območje urejanja se lahko razdeli v manjše zaključene ureditvene enote, ki se jim določijo prostorski pogoji za gradnjo in druge ureditve.

Prostorski načrt naj določi prostorsko izvedbene pogoje v podrobnosti, ki bo omogočala izdajo gradbenega dovoljenja.

Arhitekturne, krajinske in oblikovalske rešitve prostorskih ureditev

V OPPN se za načrtovane prostorske ureditve podrobneje opredelijo rešitve in pogoji glede:

- funkcije in oblikovanja območja OPPN,
- funkcije in oblikovanja objektov in naprav,
- funkcije in oblikovanja zelenih in drugih javnih površin,
- lege in velikosti objektov na zemljišču z njihovo funkcionalno, tehnično in oblikovno zasnovo s pogoji za projektiranje,
- lege, zmožljivosti ter poteka objektov in omrežij gospodarske javne infrastrukture in grajenega javnega dobra s pogoji za projektiranje.

Pri določanju pogojev in rešitev iz prvega odstavka se smiselno uporabljajo določbe pravilnika, ki ureja vsebino, obliko in način priprave občinskega prostorskega načrta glede prostorskih izvedbenih pogojev in določbe izvedbenega dela veljavnega občinskega prostorskega načrta o

splošnih in podrobnejših prostorsko izvedbenih pogojih. Odstopanja od navedenih prostorsko izvedbenih pogojev morajo biti utemeljena v strokovnih podlagah.

Rušitve

Z izgradnjo obvoznice Šmihel in ceste za Šmihel so predvidene rušitve stanovanjskega objekta Šegova ulica 120 in Šegova ulica 121. Poleg dveh stanovanjskih objektov se rušita še dva gospodarska objekta.

Cesta:

Pri določanju elementov trase in nivelete ceste je upoštevana projektna hitrost v naseljih $v_{proj}=50\text{km/h}$ in izven naselja $v_{proj}=70\text{km/h}$. $v_{proj}=50\text{km/h}$ je uporabljena tudi za vse priključke, razen za cesto Drska $v_{proj}=70\text{km/h}$.

Križanja z lokalnim cestnim omrežjem so na podlagi prometne študije in kapacitete analize predvidena v obliki krožišč. Na jugu se obvoznica Šmihel naveže na krožno križišče, ki je projektirano oziroma predvideno z DPN za 3. razvojno os, v približno km 20+820 je locirano krožno križišče s cesto za Drsko in cesto za romsko naselje, približno v km 21+235 je locirano krožišče v podvozu pod železniško progo s cesto za Šmihel. Krožno križišče je predvideno tudi na cesti za Šmihel ob ŠC NM, v katerega se priključi cesta za Drsko, mini krožno križišče je predvideno na stari Šmihelski cesti, v katerem se križajo Šmrečnikova ulica, cesta za Šmihel in stara Šmihelska cesta, v mini krožnem križišču pa se na Ulico Slavka Gruma priključi tudi cesta za Drsko.

Krožni križišči na obvoznici Šmihel imata premer $D_{zun} \geq 36\text{ m}$, $D_{otoka} \geq 18 + 2,0\text{ m}$ robnega pasu, širina voznega pasu v krogu 7,0 m. Na koncu ceste za Šmihel pri Šolskem centru ima krožno križišče premer $D_{zun} \geq 32\text{ m}$, $D_{otoka} \geq 14 + 2,0\text{ m}$ robnega pasu, širina voznega pasu v krogu 7,0 m. Mini krožno križišče na križišču ceste za Šmihel s Smrečnikovo ulico ima premer $D_{zun} \geq 20\text{ m}$, $D_{otoka} \geq 8\text{ m}$. V OPPN se obdela tudi priključek Lebanove ulice na obvoznico in vsi dostopi do zalednih zemljišč.

Normalni prečni profili so določeni v skladu s Pravilnikom o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10-ZCes-1) ter na podlagi zapisnikov in stališč MONM.

Potek tras predvidenih rešitev mora zagotavljati horizontalno in vertikalno preglednost ceste. Izbrani prečni prerezi ceste in izračunane razširitve v krivinah naj omogočajo na obvoznici Šmihel srečanje tovornega vozila s tovornim vozilom, na ostalih cestah pa srečanje avtobusa in osebnega vozila. NPP je določen v IDP, ki pa se lahko prilagodi glede na trenutno veljavno zakonodajo v času izdelave OPPN.

Z gradnjo obvoznice so predvideni naslednji objekti:

- NADVOZ železniške proge Novo mesto – Metlika v km 21+233.33.

Nadvoz služi prečkanju železniške proge nad krožnim križiščem Šmihelske in ceste med Smrečnikovo ulico in Šolskim centrom in izvennivojskemu prečkanju obvoznice Šmihel z železniško progo Novo mesto - Metlika. Nadvoz je zasnovan kot integriran okvir z dvema teoretičnima razponoma 39,0 m, z vmesno "V" podporo. Skupna dolžina prekladne konstrukcije, merjeno po osi tira, znaša 80.65 m, skupna dolžina z oporniki in vzporednimi krili vred pa 91.94 m. Pri določanju razpetin objekta je upoštevana tudi morebitno širitev krožišča v prihodnosti. Os železniške proge na objektu poteka v horizontalni zaokrožitvi z radijem okroglih 250 m, s konstantnim padcem nivelete 1.3 %. Pod prekladno konstrukcijo - ploščo nadvoza je zagotovljen potreben svetli profil višine 4.70 m.

- OPORNI ZIDOVI:

OPORNI ZID od km 21+086.818 do km 21+155.099,
OPORNI ZID od km 21+106.895 do km 21+189.244,
OPORNI ZID od km 21+278.838 do km 21+410.621,
OPORNI ZID od km 21+469.704 do km 21+493.108,
OPORNI ZID od km 21+543.241 do km 21+589.778,
OPORNI ZID od km 0+080.917 do km 0+127.010,
OPORNI ZID od km 0+276.460 do km 0+315.697.

Vsi naštetih oporni zidovi omogočajo vodenje ceste v pogojih, kjer ni možna izvedba naravnih brežin in podpirajo nasipno telo železniške proge ali zemljišča z objekti, kjer nastopa višji nivo tal.

V OPPN se lahko rešitve zidov še spremenijo glede na dodatne predvidene ureditve, ki so našteje v točki poglavju 4.2.

Mirujoči motorni promet:

Za vse predvidene dejavnosti in stanovanjske gradnje je treba v območju urejanja zagotoviti zadostno število parkirnih mest v skladu z veljavnimi normativi in določili OPN MONM.

Parkirišča naj se predvidijo tudi s sklopu preureditev ob pokopališču Šmihel, ob OŠ Šmihel in ob ŠC NM, to je ob Šegovi ulici v sklopu prometnih preureditev in ureditev AP za ŠC NM (ob cesti za Drsko in cesti za Šmihel).

Pešci in kolesarski promet:

Peš in kolesarski promet je predviden po pločniku, kolesarski stezi oziroma večnamenski poti, ki potekajo po celotni dolžini ob vozišču obvoznice Šmihel, ceste za Šmihel, ceste za Drsko in cesti za Šolski center. Ob cesti za romsko naselje je pločnik. Predvidena je tudi peš povezava med osnovno šolo Šmihel in obvoznico Šmihel.

Ob obvoznici Šmihel je predvidena v smeri stacionaže (od juga proti severu – od km 20+390 do km 21+174) ob levi strani večnamenska pot do krožnega križišča s cesto za Šmihel (v podvozu pod železnico), v nadaljevanju pa enostranska dvosmerna kolesarska steza in pločnik po desni strani vse do območja naselja (do Lebanove ulice) od koder je spet predvidena po desni strani do konca obdelave (do ulice Mirana Jarca) večnamenska pot zaradi utesnjenosti med železnico in obstoječo pozidavo. V območju krožnih križišč je predvidena enosmerna oziroma dvosmerna kolesarska steza in pločnik. Kjer prostor omogoča je predvidena med voziščem in večnamensko potjo, ki je namenjena za kolesarje in pešce, zelenica. Enak profil večnamenske poti z zelenico je predviden tudi ob cesti za Drsko, ki poteka po terenu. Ob cesti za Šmihel in cesti za Šolski center je predvidena večnamenska pot ob vozišču, ob cesti za romsko naselje pa pločnik.

Avtobusna postajališča

Avtobusno postajališče je predvideno ob obvoznici Šmihel za krožnim križiščem s cesto za Šmihel v smeri Novega mesta v km 21+280 in v smeri Uršnih sel v km 21+194. Več avtobusnih postajališč je predvidenih v okviru Šolskega centra v območju krožnega križišča na koncu ceste za Šmihel.

Poleg navedenih AP, predvidenih v IDP pa se v OPPN dodatno preveri in umesti še AP ob cesti za Šmihel in sicer na desni strani med krožiščem na obvoznici Šmihel pod železniško progo in mini krožiščem na stari Šmihelski cesti v katerega se izteče Smrečnikova ulica.

Na SV strani območja OŠ Šmihel so predvidene nove ureditve - obračališče za avtobuse in parkirišča. Projektna rešitev obvoznice ni usklajena s projektom teh ureditev ob osnovni šoli oziroma se rešitve podvajajo. Ker bo stara Šmihelska po izgradnji obvoznice slepa ulica do pokopališča, je v IDP predvideno na koncu novo obračališče. Projektno se nam obračališče podvaja z obračališčem pri OŠ, zato je smiselna ureditev enega obračališča - na koncu stare Šmihelske ter ureditev avtobusnega postajališča za OŠ v niši na izhodu iz obračališča. V OPPN obvoznice mora biti predvideno tudi ustrezno priključevanje novo predvidenih parkirišč ob OŠ.

Krajinske ureditve:

Krajinske ureditve in zasaditve obcestnega prostora se povzamejo iz elaborata Načrt krajinske arhitekture št. IDP C1/12/2015, ki je bil izdelan v sklopu IDP.

Z ureditvijo obcestnega prostora naj se z vnosom vegetacijskih elementov mehko členi gradbeno tehnični poseg v teren in s tem ustvari razmere, da cestno telo v krajini ne bo tujek.

V sklopu zasaditve se predvidi:

- Posamezna – soliterna nova drevesa s poudarjeno volumsko krošnjo, npr. hrasti, ki poleg členitvene funkcije, delujejo tudi kot orientacijske točke, s pomočjo katerih se bodo uporabniki bolje znašli v prostoru;
- Drevoredne poteze vzdolž odsekov, ki potekajo skozi urbanizirano območje: npr. ob žel. progi nasproti pokopališča in dalje od krožnega križišča pod žel. progo v bližini Šolskega

centra. Izenačena oblika krošenj oblikuje od daleč zaznavno, zeleno volumsko potezo, ki daje temu odseku obcestnega prostora poseben značaj, istočasno pa prikriva železniški nasip.

- Gruče manjših dreves v nasipnih in vkopnih brežinah, ki so locirane so tako, da vidno skrajšujejo presek brežine.
- Skupine grmovnic v spodnjem ali zgornjem pasu brežine dovolj odmaknjene od roba cestne bankine. V urbanem območju se v območju križišč predvidi tudi cvetoče grmovnice, sajene v enojnih nizih, ki nakazujejo parkovni značaj ureditve obcestnega prostora.
- Strižena živa meja se predvidi v ločilnem zelenem zelenem pasu med cesto in kolesarsko stezo in pločnikom.
- V osrednjih otokih krožnega križišča pri Šolskem centru in na obvozni cesti Šmihel se predvidi zasaditev večjega drevesa v centru in manjših dreves z oblikovano krošnjo v oseh cest z nizkimi posameznimi grmovnicami v parterju. Zunanji pas otoka naj bo zaradi boljše preglednosti zatravljen.

V otoku križišča pod žel. progo se predvidi le zatravite, dopustna je saditev prekrovnih grmovnic, trajnic ali sezonskega cvetja.

- Oporni zidovi na poteku cestne trase ob železniški progi naj bodo z zgornje ali spodnje strani preraščeni z vzpenjalkami.

Na odseku, kjer trasa preseka gozdni sesto, je treba vzpostaviti nov gozdni rob. V vrstni sestavi drevja naj bodo zastopani listavci: hrasti, jeseni, javorji ipd. Med grmovnicami naj bodo zastopane leske, kaline, dobrovite, dreni, medvejke, petprstniki ipd.

Kanalizacija:

Padavinska voda se z obvoznice in ostalih prometnih površin odvaja po posebni padavinski kanalizaciji v potok Težka voda ali poterenu. V skladu z Uredbo o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih vod v vode in javno kanalizacijo (Uradni list RS, št. 47/05, 45/07, 79/09 in 64/12) bo potrebno, glede na obstoječ in planiran PLDP, odpadno padavinsko vodo z vozišča na obvoznici Šmihel odvodnjavati preko lovilca olj. Obstoječi kanalizacijski vodi, ki bodo tangirani se po potrebi rekonstruirajo.

Tangence z infrastrukturnimi vodi:

Na območju obdelave bodo tangirani naslednji vodi:

- kanalizacija za odvod odpadnih voda;
- vodovod;
- plinovod;
- podzemni in nadzemni elektro vodi;
- TK vodi in KKS vodi.

Ob predvideni izgradnji obvoznice, priključnih cest in križišč bo potrebna prestavitev oziroma rekonstrukcija obstoječih komunalnih vodov ter ustrezna zaščita komunalnih vodov. V OPPN naj se določijo pogoji za prestavitev oziroma rekonstrukcijo komunalnih vodov.

Protihrupni ukrepi:

Za izvedbo protihrupnih ukrepov je bil v sklopu IDP izdelan Elaborat obremenitev okolja s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov.

Območja varstva pred hrupom na območju obvoznice Šmihel in v njeni okolici so določena v skladu s 106. členom OPN MONM /4/. V vplivnem območju obvoznice je večina površin za stanovanjsko pozidavo razvrščena v III. območje varstva pred hrupom, v II. območje so razvrščene naslednje prostorske enote: NM/24-b (območje južno od OŠ Drska) NM/24-g (SB - dijaški domovi, Šegova ulica 115), NM/23-a, NM/22-b, NM/22-c (SB - Dom starejših občanov Šmihel 1). Proizvodne, infrastrukturne in kmetijske površine so v celoti razvrščene v IV. območje varstva pred hrupom.

Obvoznica Šmihel bo v letu 2035 najbolj obremenjena v južnem delu, kjer bo gostota prometa dosegala do 15.470 vozil/dan, na ostalih odsekih obvoznice bo dnevni pretok dosegal med 9.880 in 11.950 vozil/dan. Obremenitev s hrupom v letu 2035 bo zaradi prometa po obvoznici Šmihel povzročala preseganje mejnih vrednosti kazalcev hrupa pri 9 stavbah z varovanimi prostori, kritične vrednosti ne bodo presežene.

Ker bodo mejne vrednosti kazalcev hrupa za III. območje varstva pred hrupom presežene je v študijo obremenitve s hrupom vključena idejna zasnova protihrupnih ukrepov. Ta obsega ukrepe za zmanjšane emisije ceste kot vira hrupa ter predlog ukrepov na stavbah za zaščito varovanih prostorov v preobremenjenih stavbah, in sicer.

- zmanjšanje emisije hrupa na viru z uporabo absorpcijske obrabne plasti vozišča. Kot osnovni ukrep za zmanjšanje emisije hrupa je predvidena preplastitev obrabne plasti vozišča z delno absorpcijsko prevleko SMA po celotni glavni trasi obvoznice. Ukrep je že vključen v rešitev IDP /1/;
- ukrepi na stavbah pri skupno 9 stavbah z varovanimi prostori (Šegova ul. 118, Ul. Mirana jarca 20, Bajčeva ul. 10, 8, 6 in 4, Šmihel 12 in 8 ter Smrečnikova ul. 60). Ukrepi na stavbah obsegajo sanacijo zvočne izoliranosti oken varovanih prostorov v preobremenjenih stavbah. Izvedba protihrupnih ograj ni predvidena.

Vplivi in povezave s soslednjimi enotami urejanja prostora:

Z umestitvijo načrtovane ureditve v prostor naj se opišejo in prikažejo vplivi načrtovane ureditve na urbane in krajinske strukture na širšem območju in njene povezave s soslednjimi območji ter določijo rešitve in pogoji za zmanjšanje negativnih in okrepitev pozitivnih vplivov.

Dopustna odstopanja od načrtovanih rešitev in prostorskih pogojev:

V OPPN naj se določijo pogoji glede odstopanja od načrtovanih rešitev in prostorskih pogojev.

5.3 Roki in faznost izdelave

Izbrani izdelovalec prične z izdelavo strokovnih podlag takoj po podpisu pogodbe z naročnikom oziroma po predaji že izdelanih strokovnih podlag izdelovalcu s strani naročnika.

Priprava OPPN bo potekala v naslednjih rokih in fazah:

- izdelava strokovnih podlag: 25 delovnih dni po podpisu pogodbe med pripravljavcem in izdelovalcem;
- izdelava osnutka OPPN: 15 delovnih dni; pridobitev smernic nosilcev urejanja prostora (v nadaljevanju: NUP) in odločbe o morebitni potrebnosti izvedbe celovite presoje vplivov na okolje (v nadaljevanju: CPVO): pridobi pripravljavec, 30 dni rok za NUP;
- izdelava dopolnjenega osnutka OPPN: 15 delovnih dni po pridobitvi vseh smernic;
- v primeru potrebne izvedbe CPVO izdelava okoljskega poročila (naroči pripravljavec), ki se skupaj z dopolnjenim osnutkom OPPN posreduje na ministrstvo, pristojno za okolje, da preveri njegovo ustreznost;
- izvedba javne razgrnitve z objavami v uradnih in lokalnih glasilih, javno obravnavo in prvo obravnavo na občinskem svetu: izvede pripravljavec, čas trajanja 30 dni;
- priprava predloga stališč do pripomb in predlogov z javne razgrnitve, javne obravnave in obravnave na občinskem svetu: 15 delovnih dni po prejemu pripomb in predlogov;
- zavzetje stališč do pripomb in predlogov s strani župana;
- izdelava predloga OPPN: 15 delovnih dni po zavzetju stališč;
- pridobitev mnenj NUP: pridobi pripravljavec, 30 dni rok za NUP;
- izdelava usklajenega predloga OPPN: 10 delovnih dni po pridobitvi mnenj;
- druga obravnava usklajenega predloga OPPN na občinskem svetu in sprejem;
- objava odloka v uradnem glasilu;
- izdelava sprejetega prostorskega akta: 10 delovnih dni po sprejemu na občinskem svetu;
- arhiviranje sprejetega prostorskega akta.

V kolikor bo Ministrstvo za okolje in prostor v fazi pridobivanja smernic pisno sporočilo pripravljavcu, da je za OPPN potrebno izvesti celovito presojo vplivov na okolje, se izvedba presoje vključi v faze izdelave OPPN, pri čemer se roki smiselno podaljšajo. Okoljsko poročilo v primeru izvedbe CPVO zagotovi naročnik.

5.4. Oblika gradiva

Vse gradivo se izdelava v analogni in digitalni obliki, skladno z določili predpisov o prostorskem načrtovanju. V vsaki fazi izdelave prostorskega dokumenta se gradivo pripravi in odda naročniku tudi v digitalni obliki (na zgoščenki), in sicer tekst v .doc in .pdf formatu, grafika v .dwg

in pdf. formatu ali drugih formatih po dogovoru s pripravljavcem. Digitalna in analogna oblika dokumenta morata biti med seboj skladni.

Število analognih izvodov posameznih faz je naslednje:

- posebne strokovne podlage in rešitve iz točke 4.2 te projektne naloge (2 izvoda)
- osnutek OPPN kot gradivo za pridobitev smernic nosilcev urejanja prostora (1 izvod)
- dopolnjen osnutek OPPN za javno razgrnitev (2 izvoda)
- predlog stališč do pripomb, podanih v času javne razgrnitve (1 izvod)
- predlog OPPN v skladu s stališči do pripomb (1 izvod)
- usklajeni predlog OPPN za sprejem (2 izvoda)
- kompletiran sprejet dokument z vsemi prilogami (5 izvodov)
- povzetek za javnost za fazo javne razgrnitve (15 izvodov, format A3).

Pripravila:


Mojca Tavčar
podsekretarka




dr. Iztok Kovačič,

vodja Urada za prostor in razvoj