



Mestna občina **Novo mesto**

Župan

Seidlova cesta 1
8000 Novo mesto
T: 07 39 39 244
F: 07 39 39 269

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

Številka: 350-20/2017

Datum: 01. 10. 2019

OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT ZA OBVOZNICO ŠMIHEL

STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV iz javne razgrnitve dopolnjenega osnutka občinskega podrobnega prostorskega načrta za obvoznico Šmihel

Javna razgrnitev občinskega podrobnega prostorskega načrta za obvoznico Šmihel (v nadaljevanju OPPN) je potekala od 26. junija do vključno 16. avgusta 2019 v prostorih Mestne občine Novo mesto, Urada za prostor in razvoj, Seidlova cesta 1, Novo mesto. V sklopu javne razgrnitve je bila sklicana javna obravnava dne 15. julija 2019 v sejni dvorani Občinskega sveta Mestne občine Novo mesto, Glavni trg 7 (Rotovž) in dodatna javna obravnava dne 21. avgusta 2019 v KS Šmihel, Bajčeva ulica 20, 8000 Novo mesto.

V času javne razgrnitve so bile podane pripombe k razgrnjenemu dokumentu. Navedene so v nadaljevanju in so razdeljene na naslednje skope:

1. pripombe prispele po pošti ali elektronski pošti,
2. pripombe podane na javni obravnavi,
3. pripombe vpisane v knjigo pripomb,
4. pripombe in predlogi Odbora za okolje in prostor ter komunalno in promet,
5. pripombe in predlogi Občinskega sveta MONM (1. obravnava),
6. pripombe občinske uprave,
7. pripombe podane na dodatni javni obravnavi v KS Šmihel 21.8.2019.

V stališčih do pripomb je za vsako pripombo najprej podana opredelitev do pripombe (stališče), v nadaljevanju pa še obrazložitev stališča, če je potrebna. Stališča so podana na naslednje načine:

- **Pripomba se upošteva;** pripomba se upošteva pri pripravi OPPN v nadaljnjih fazah, po potrebi je obrazložen način upoštevanja pripombe.
- **Pripomba se delno upošteva;** če je v eni pripombi podanih več različnih pripomb in so le-te različno upoštevane.
- **Pripomba se ne upošteva;** pripomba je nesprejemljiva, obrazložen je razlog neupoštevanja.
- **Pripomba je že upoštevana;** rešitev, na katero se pripomba nanaša, je že podana v OPPN, podana obrazložitev, na kakšen način je upoštevana.
- **Na pripombo se poda pojasnilo;** kadar pripombodajalec ni podal konkretne pripombe, pač pa komentar na rešitve ali zahteval pojasnilo k razgrnjenim rešitvam, je na pripombo podano pojasnilo.
- **Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN;** pripomba se ne nanaša na vsebine, ki so predmet priprave prostorskega akta.

1. PRIPOMBE PRISPELE PO POŠTI ALI ELEKTRONSKI POŠTI

1.1

Kot bistvena ugotovitev je, da je tako zahteven dokument, ki ne tangira samo KS Šmihel, pač pa vpliva tudi na funkcijsko navezavo KS Drska. Ali je prav, da se prostorski dokument obravnava predvsem s krajanji po mnenju pripravljavca le prostorsko tangirane KS Šmihel.

Stališče: Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev: Prostorski akt je javen dokument, zato imajo zainteresirani v vsakem trenutku njegove priprave možnost dostopa do informacij bodisi preko Urada za prostor MONM ali preko spletne strani MONM. Prostorski dokument se skladno z zakonodajo tudi javno razgrne in predstavi vsej zainteresirani javnosti in ne le krajanom KS Šmihel, ki lahko v času javne razgrnitve podajo svoje pripombe in predloge. Javno naznanilo o javni razgrnitvi je bilo objavljeno na spletni strani MONM, na spletnem portalu KS Drska, KS Regrča vas in KS Šmihel, vodstvo navedenih pa še posebej pisno obveščeno o poteku javne razgrnitve dopolnjenega osnutka OPPN z namenom, da se krajane vseh treh KS posebej informira in povabi na javno obravnavo. Javnost in še posebej navedene KS so bile torej ustrezno in pravočasno obveščene o kraju in času javne razgrnitve ter javne obravnave dopolnjenega osnutka prostorskega akta.

1.2

Šmihelsko pokopališče je aktivno in mora imeti možnost enakovrednega dostopa za pešce in avtomobiliste iz mestne in zaledne strani. Predlagam ureditev parkirišča iz Lebanove ulice na prostih površinah, ki niso vključene v OPPN za uporabnike iz KS Drska in zaledja. Parkirne površine na severni strani OŠ Šmihel pa se naj predvidijo zunanjim površinam šole in ostalim uporabnikom. S tem se lahko ognemo porabi površin za krožno križišče.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Na severni strani pokopališča je po OPN predvidena ureditev parkovnih površin kot zelene bariere okrog pokopališča. Dopusten je le razvoj dejavnosti, namenjenih oddihu in drugim prostočasnim ter spremljajočim dejavnostim (kulturne, razvedrilne, izobraževalne in gostinske dejavnosti). Obremenjevanje Lebanove ulice kot stanovanjske ulice z dodatnim prometom, ki bi ga povzročili uporabniki (večjega) parkirišča, ni smiselno.



izsek namenske rabe iz OPN

Zaradi racionalne izrabe prostora je načrtovano le parkirišče med OŠ Šmihel in pokopališčem. Razlog je v tem, da se ta površina po možnosti izkoristi preko celega dne, v dopoldanskem času v večjem delu za parkiranje zaposlenih in obiskovalcev šole, v popoldanskem času pa pretežno za parkiranje obiskovalcev pokopališča, sicer pa tudi za parkiranje ostalih uporabnikov. Predvideno krožno križišče ima na tej lokaciji tudi funkcijo krožnega obračališča za (mestni, šolski) avtobus, zato je taka ureditev smiselna.

1.3

Predvideno krožno križišče pod železniško progo je zanimiva tehnična rešitev, vendar v danem reliefu malce problematična. S prestavitvijo krožnega križišča na vzhodno stran železniške proge se tehnični elementi izboljšajo, saj je cesta takšnega ranga, da je to potrebno.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Izhodišče za pripravo OPPN je recenziran Idejni projekt - Rekonstrukcija in prestavitev 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 (projekt št.: P-2013/37, junij 2016, izdelal: GPI d.o.o., Novo mesto).



prikaz variantnih rešitev krožnega križišča

Že pred tem projektom pa so bili izdelani:

- Študija variant obvoznice Šmihel - Regrča vas (Acer Novo mesto d.o.o., št. proj.: IŠ-R3/2008, julij 2009) in Dodatek k študiji variant obvoznice Regrča vas (Acer Novo mesto d.o.o., št. proj.: IŠ-R2/2011, september 2011)
- 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) in Gradbeno tehnični elaborat variantnega poteka oziroma predstavitev 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)
- Idejna zasnova - Rekonstrukcija in prestavitev 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 (projekt št.: P-2013/37, november 2013, dopolnitev maj 2014, izdelal: GPI d.o.o., Novo mesto)

V sklopu recenzirane projektne dokumentacije (Idejni projekt - Rekonstrukcija in prestavitev 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 (projekt št.: P-2013/37, junij 2016, izdelal: GPI d.o.o., Novo mesto)), ki je izhodišče in strokovna podlaga za pripravo OPPN, je bila izdelana tudi Kapacitetna analiza ključnih križišč za potrebe izdelave IDP rekonstrukcije in predstavitev dela Šmihelske ceste v Novem mestu, končno poročilo (izdelal: Prometnotehniški inštitut na, FGG, Univerza v Ljubljani, št.: PTI-010/2014, Ljubljana, april 2014). V elaboratu so na podlagi predhodno izdelanih prometnih študij, pridobljenih prometnih obremenitvah, predvidenih planskih rešitvah in terenskega ogleda preverili ustreznost in predlagali najbolj optimalno geometrijsko obliko vseh križišč na obvoznici Šmihel, vseh križišč pri navezovanju na obstoječe lokalne ceste in vseh priključkov.

Za lociranje križišča je bilo preverjenih več variant, izbrana pa je bila varianta, ki je najbolj optimalna, tudi s prostorskega in ekonomskega vidika. Premik križišča na vzhod bi namreč pomenil večji vpliv na urbanizirano območje, saj bi se s tem še bolj približal obstoječim stavbam, zato je manj sprejemljiv. Končna varianta krožnega križišča s priključnimi kraki ima predvidene ustrezne tehnične elemente, skladne s predpisi. Pri tem se zagotavlja tudi potreben svetli profil pod nadvozom regionalne železniške proge Novo mesto – Metlika in tudi ustrezno oblikovane brežine glede na poglobljen teren z upoštevanjem elaborata Geološko geomehansko poročilo, po recenziji (izdelal: MK inženiring d.o.o., št. D-1384-1, Ljubljana, junij 2016).

1.4

Predvideni dovoz do Šolskega centra Novo mesto (v nadaljevanju: ŠC NM) naj se uredi z navezavo na obstoječo Šegovo ulico brez krožnega križišča, z zadostnim številom parkirnih mest za avtobuse, ki pripeljejo učence v istem časovnem obdobju. Mestna avtobusna postaja bo tako dobila funkcijo prehodne ali izvorno ciljne postaje. S takšno rešitvijo bo razbremenjen peš promet šolarjev po obstoječih ulicah od AP (avtobusne postaje) do ŠC NM.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: V sklopu izdelane projektne dokumentacije Idejni projekt - Rekonstrukcija in prestavitev 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 (projekt št.: P-2013/37, junij 2016, izdelal: GPI d.o.o., Novo mesto) je bil izdelan tudi elaborat Kapacitetna analiza ključnih križišč za potrebe izdelave IDP rekonstrukcije in prestavitve dela Šmihelske ceste v Novem mestu, končno poročilo (izdelal: Prometnotehniški inštitut na, FGG, Univerza v Ljubljani, št.: PTI-010/2014, Ljubljana, april 2014). V njem so na podlagi predhodno izdelanih prometnih študij, pridobljenih prometnih obremenitvah, predvidenih planskih rešitvah in terenskega ogleda preverili ustreznost in predlagali najbolj optimalno geometrijsko obliko vseh križišč tako na obvoznici Šmihel, kakor tudi vseh križišč pri navezovanju na obstoječe lokalne ceste in vseh priključkov. Prostorsko gre sicer za omejeno lokacijo, vendar s predmetnim OPPN v resnici izboljšujemo prometno situacijo na širšem območju. Glede nato, da se za dostop do ŠC NM lahko kombinira uporaba osebnih vozil in javnega prometa (avtobus, železnica) z novimi (z OPPN za obvoznico Šmihel predvidenimi) postajališči, hkrati pa se povečujejo tudi površine za peš in kolesarski promet, menimo, da bo na voljo dovolj raznolikih možnosti dostopa do ŠC NM tako, da v končni fazi ne bo prihajalo do preobremenitev posameznega segmenta prometne infrastrukture.

1.5

Uvoz iz državne ceste na Lebanovo ulico je brez levega zavijalnega pasu. Enako je z izvozom iz Lebanove ulice na državno cesto.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Lebanova ulica ima funkcijo zbirne mestne ceste za manjšo sosesko, zato glede na dnevno število vozil sodi med malo prometne ceste. Južno od križišča obvoznice Šmihel z Lebanovo ulico je tako bolj smiselna gradnja umiritvenega otoka, saj prihajamo v bolj urbanizirano območje, hkrati pa je nekoliko naprej že predvidena gradnja zavijalnega pasu za prehod preko železniške proge na Westrovo ulico v okviru projekta PGD - 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). Na omenjenem zavijalnem otoku se zaradi bodoče semaforizacije železniškega prehoda pričakuje več vozil, se pravi, da je umirjanje prometa že prej nujno, da ne bi prihajalo do eventualnega naleta vozil v čakajočo kolono.

Na obvoznici Šmihel ob voziščni pas dodajamo tudi potrebne površine za pešce in kolesarje, ki praktično zasedejo še ves razpoložljiv prostor, ki je še možen na prostoru med železniško progo in obstoječo pozidavo. Ker se v sklopu gradnje obvoznice Šmihel križišče z Lebanovo rekonstruira tako, da bo omogočalo prometno varnost in preglednost, gradnja zavijalnih pasov ni potrebna oziroma ni smiselna, tudi zaradi zgoraj navedenih razlogov.

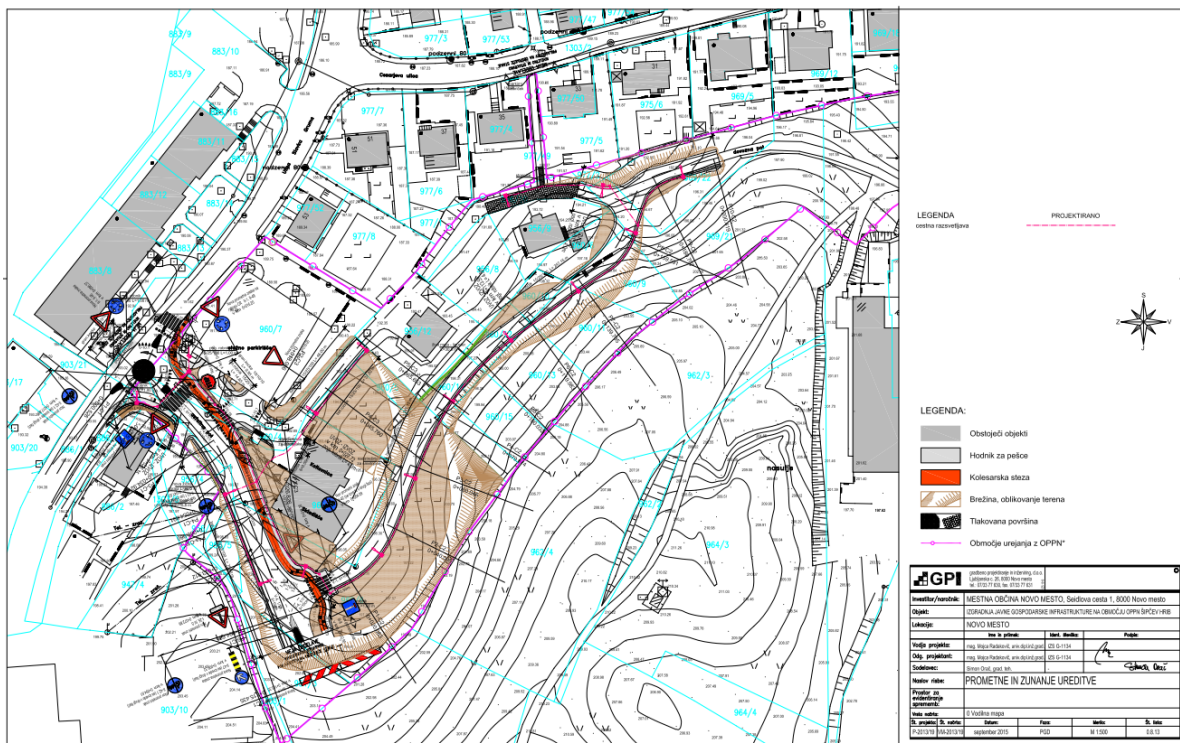
1.6

Priključevanje Ceste za Drsko tehnično ni obdelano. Ulico Slavka Gruma je potrebno navezati na novo cestno mrežo, ki bo omogočala boljšo prometno pretočnost na tem območju.

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Na območju, kjer se konča obravnava ceste za Drsko z OPPN obvoznice Šmihel in navezavo na Ulico Slavka Gruma je v vmesnem prostoru v veljavi Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Šipčev hrib (Uradni list RS, št. 46/12) v okviru katerega je obravnavano križišče ceste za Drsko in Ulice Slavke Gruma. Za omenjeno križišče je že izdelana projektna dokumentacija PGD - Izgradnja javne gospodarske infrastrukture na območju OPPN Šipčev hrib (GPI d.o.o., št. proj.: P-2013/19, Novo mesto, junij 2015).

Celoten potek Ceste za Drsko z navezavo na Ulico Slavka Gruma je tako projektno že obdelan, kar je v sivini prikazano tudi v grafičnem delu predmetnega OPPN, sam projekt ceste na območju OPPN Šipčev hrib pa je predstavljen še v tekstualnem delu predmetnega OPPN, in sicer pri prilogah v točki 3. STROKOVNE PODLAGE.



prikaz iz Vodilne mape PGD – Prometne in zunanje ureditve (list št. 0.8.13)

1.7

Cesta za ŠC NM ni potrebna. Vmesni prostor med predvidenima cestama ni opredeljen, za kmetijsko rabo pa izgubi svojo funkcijo, zaradi velikih nasipov. OŠ Dragotin Kette bo s predvidenim posegom obremenjena s hrupom.

Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Cesta je bila zasnovana že z namenom morebitne vizije bodočega razvoja na tem območju. Ker pa je zemljišče, na katerem je predvidena cesta za ŠC NM, trenutno še v kmetijski rabi in glede na to, da pozidava prostora med to cesto in obvoznico Šmihel še ni opredeljena, se cesta izključi iz obravnave z predmetnim OPPN, dolgoročno pa predlaga ohranitev koridorja za cesto v okviru sprememb in dopolnitev OPN. V primeru morebitne kasnejše opredelitve stavbnih zemljišč na tem območju, pa se omenjena trasa ceste ponovno prouči ter po potrebi tudi prikaže v novem podrobnem prostorskem aktu z ustreznimi pogoji gradnje in urejanja.

1.8

Krožno križišče pri romskem naselju bi moralo imeti krak z navezavo za naselje Regrča vas z odcepom za romsko naselje.

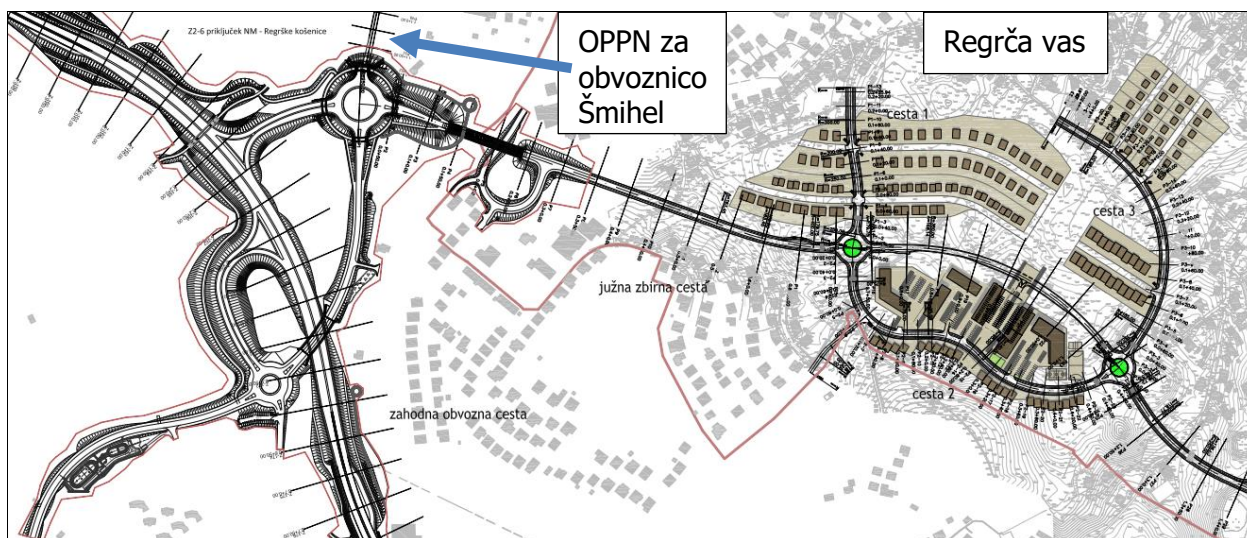
Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: MONM se trudi, da bi problematiko prometne varnosti in dostopnosti Regrče vasi, pa tudi siceršnjih urbanističnih razmer ter umestitve javnih programov na tem območju, v prihodnosti ustrezno rešila. Ker so tudičasne prometne rešitve velik finančen zalogaj je cilj, da se čim prej pride do končnih rešitev. Trenutno je za boljšo prometno dostopnost že načrtovana državna cesta, znana kot zahodna novomeška obvoznica (velja Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12, 70/17)), s katere je pri Regrških Košenicah predvidena navezava na predmetno obvoznico Šmihel ter tudi odcep proti Regrči vasi.



del območja DPN zahodno od Regrških Košenic in Regrče vasi (Vir: PISO)

V javnosti so bile tudi že predstavljene strokovne podlage z variantnimi rešitvami (na spodnji sliki) za razvoj prometnega omrežja na odseku med Regrškimi Košenicami in Poganci z gradnjo nove povezovalne ceste t.i. južne zbirne ceste. Ob njej je predvideno oblikovanje območja centralnih dejavnosti (z novim OPPN) z umestitvijo trgovin, gostinskih lokalov, lokalne tržnice, pošte, banke, zdravstvenih, osebnih in drugih storitvenih dejavnosti, centra krajevne skupnosti s knjižnico, osnovne šole z vrtcem, telovadnico in večnamensko dvorano ter doma starejših občanov in delno stanovanj. To hkrati pomeni, da so določeni načrti že narejeni, in da se širše območje razvija v taki smeri, da bodo v bodoče v tem delu Novega mesta poleg infrastrukture umeščeni tudi ustrezni programi za oskrbo prebivalcev ter druge dejavnosti, vključno z javnimi programi.



Izsek iz Gradbene situacije cest (list št. 4) Strokovnih podlag za širše območje južne zbirne ceste z navezavo na območje DLN, ki predstavlja le eno od variantnih rešitev (Acer Novo mesto d.o.o., št. J-9/13, januar 2014)

1.9

Površine za kolesarski in peš promet naj bi se ločile, če želimo imeti ustrezno kolesarsko mrežo državnega pomena.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Kolesarske in peš površine so umeščene v prostor tako, da zagotavljajo racionalno izrabo prostora. Po severnem delu obvoznice, skupaj s krožnim križiščem pod železniškim nadvozom, potekajo ločeno, na preostalih delih pa so predvidene kot večnamenske poti ustrezne širine, ki omogočajo varno

uporabo. V bodoče bodo povezane s širšo prometno mrežo občinskih in državnih kolesarskih poti, ki so načrtovane v Novem mestu.

Glede nato, da se za dostop do ŠC NM lahko kombinira uporaba osebnih vozil in javnega prometa (avtobus, železnica) z novimi (z OPPN za obvoznico Šmihel predvidenimi) postajališči, hkrati pa se povečujejo tudi površine za peš in kolesarski promet na celotnem območju, menimo, da bo na voljo dovolj raznolikih možnosti dostopa do ŠC NM tako, da ne bo prihajalo do preobremenitev posameznega segmenta prometne infrastrukture.

Projektna dokumentacija (Idejni projekt - Rekonstrukcija in prestavitev 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 (projekt št.: P-2013/37, junij 2016, izdelal: GPI d.o.o., Novo mesto)), ki je izhodišče za pripravo predmetnega OPPN je bila recenzirana, pridobljeni pa so tudi pogoji ter smernice pristojnih nosilcev urejanja prostora, med drugim tudi upravljavcev prometnih (ceste, železnica) omrežij. Njihove usmeritve so upoštevane v predmetnem OPPN.

1.10

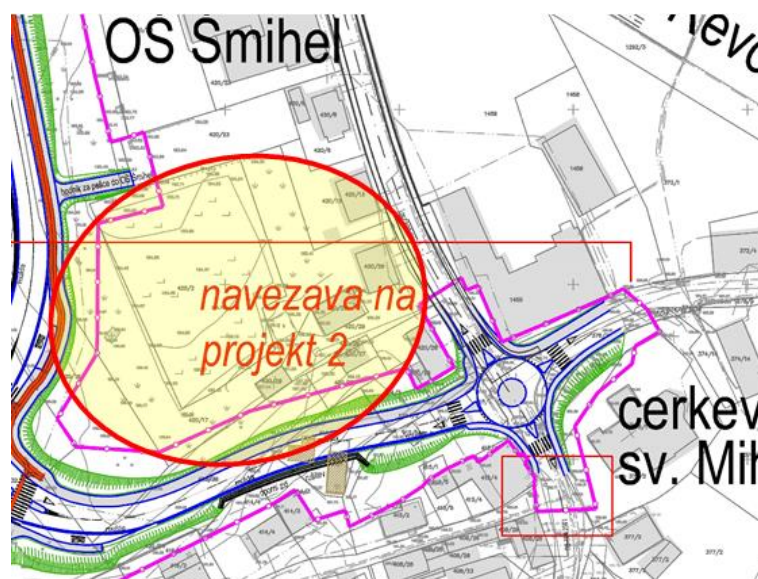
Zaradi velikih vkopov in nasipov so predvidene površine le delno zazelenjene. Vzdrževanje takšnih površin je težavno. Predlagam, da se površine hortikulturno uredijo. Prav tako se naj uredijo ostanki parcel, da ne bo prišlo do zaraščanja z grmovjem.

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Že v sklopu izdelane projektne dokumentacije Idejni projekt - Rekonstrukcija in prestavitev 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 (projekt št.: P-2013/37, junij 2016, izdelal: GPI d.o.o., Novo mesto), ki je izhodišče za predmetni OPPN, je bil pripravljen tudi IDP - Načrt krajinske arhitekture (izdelal: KRAJINSKA ARHITEKTURA Janez Dolinar s.p., št. PROJ. IDP C1/12/2015, Bistrica pri Tržiču, junij 2016). V njem je definiran način zasaditve in zatratitve površin ter urejanje brežin, ki se lahko v fazi projektiranja spremeni ali dopolni, če to pomeni optimizacijo rešitev. Navedeno obravnava 37. člen odloka OPPN, ki od vegetacije definira drevoredna drevesa, posamezna drevesa, drevesa za zasaditev v skupini, grmovnice, vzpenjavke, hkrati pa še vse ostale potrebne pogoje za zazelenitev območja OPPN.

1.11

Zemljiške parcele 420/2, 420/17, 420/18, 420/30 in 420/32 vse k.o. Šmihel pri Novem mestu, so v sedanjem stanju naravno ograjene, na severni strani parcele ograjuje ograja OŠ Šmihel, na južni strani parcele omejujejo oporni zidovi, na zahodni strani železnica, na vzhodni strani obstoječa pozidava; tako da je cel sklop parcel zaprt in tako rekoč ograjen, z izvedbo predvidene obvoznice pa se zemljiške parcele iz strani uporabnikov nove infrastrukture odprejo; zato lastnik omenjenih zemljiških parcel zahteva izvedbo ograje po celem tangiranem delu zemljiških parcel (npr. mrežna ograja višine 2,00 m), in sicer na celotni trasi med omenjenimi zemljiškimi parcelami in novo izvedeno obvoznico tako, da prostor še naprej ostane ograjen.

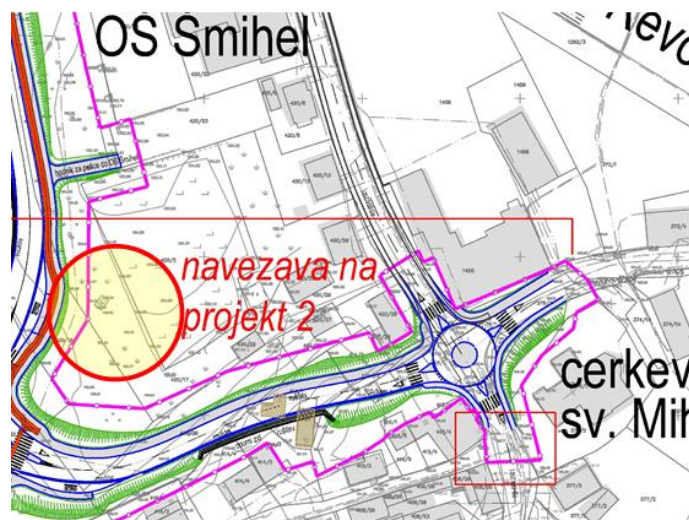


Stališče: Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN.

Obrazložitev: V 10. členu odloka (vrste gradenj in objektov) je možnost postavitve ograj v sklopu ureditvene enote UE A že predvidena, samo postavitve ograje pa se (po dogovoru z investitorjem) predvidi v fazi izdelave projektne dokumentacije oziroma se izvede po končani parcelaciji.

1.12

Na zemljiški parceli št. 420/17 k.o. Šmihel pri Novem mestu imam postavljen čebelnjak, zaradi izvedbe obvoznice bom moral le tega prestaviti na drugo lokacijo zato morajo biti kriti stroški prestavitve.



Stališče: Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN.

Obrazložitev: Lokacija čebelnjaka se nahaja izven območja OPPN. Stroški eventualne prestavitve čebelnjaka se lahko (po dogovoru z investitorjem) predvidijo v fazi izdelave projektne dokumentacije.

1.13

1.13.1

Na zemljiški parceli št. 420/28 k.o. Šmihel pri Novem mestu je zgrajena nova stanovanjska hiša. Predvidena rešitev predvideva izvedbo vkopa do stanovanjske hiše, kar je nedopustno. Lastnik omejenega objekta zahteva, da se ob zemljiških parcelah št. 420/28 in 414/2 izvede oporni zid, s postavitvijo ograje na njem. Ob enem velja pripomba, da je na podlogah načrta vrisana še stara stanovanjska hiša, ki je že več kot 5 let ni.

Predvidena izvedba obvoznice in povezovalnih cest posegajo v moja zasebna zemljišča, zmanjšujejo njihovo velikost, vrednost zaradi vseh vplivov ceste (onesnaževanje, hrup). V stanovanjskem objektu so ob predvideni novi dostopni cesti umeščeni bivalni prostori (v pritličju dnevna soba, kuhinja, jedilnica ter v mansardi otroške sobe), zato zahtevam postavitev protihrupne ograje na novo predviden oporni zid.



Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: V grafičnem delu se na omenjeni lokaciji vnese zadnje stanje objektov, hkrati pa doriše oporni zid. Možnost gradnje opornega zidu in ograje je sicer v 10. členu odloka (vrste gradenj in objektov) v sklopu ureditvene enote UE A že predvidena.

Gradnja opornega zidu in eventualna postavitve ustrezne ograje se (po dogovoru z investitorjem ter noveliranim elaboratu pasivne protihrupne zaščite – glej stališče v točki 2.10) predvidita v fazi izdelave projektne dokumentacije.

1.13.2

Lastnik omenjenega objekta zahteva obveznost oziroma dolžnost občine oziroma države za vzdrževanje omenjenega opornega zidu.

Stališče: Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN.

Obrazložitev: Za eventualno kasnejše vzdrževanje omenjenega zidu se dogovorita investitor in lastnik na podlagi končane parcelacije.

1.14

Za dostop na zemljiške parcele št. 420/17, 420/2, k.o. Šmihel pri Novem mestu se zahteva še en dostop iz novo predvidene občinske ceste, ki se zapre z vrati v ograji. Do zemljiških parcel je potreben dovoz s kmetijsko mehanizacijo (kombajn za žetje žita, dostop za dovoz drv) saj prek obstoječega priključka le ta ni možen zaradi obstoječe pozidave (razmik med obstoječim hlevom in senikom ne omogoča prevoznosti kombajna niti večje kmetijske mehanizacije).



Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Z vzhodnega kraka Ceste za Šmihel se predvidi dostop do omenjenih zemljišč na severni strani.

1.15

Rešitev po osnutku OPPN preprečuje kakršenkoli dostop na ostanek zemljiške parcele št. 420/32 k.o. Šmihel pri Novem mestu, zato lastnik zahteva zagotovitev in ureditev ustreznega dostopa do preostanka zemljišča. Kako bo zagotovljen dostop?

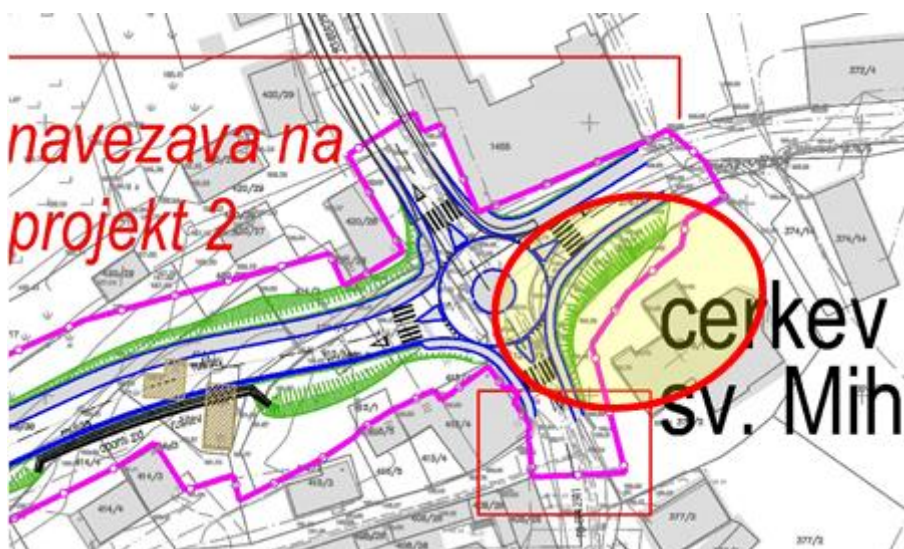


Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Z vzhodnega kraka Ceste za Šmihel se predvidi tudi dostop do omenjenih zemljišč na južni strani.

1.16

Poseg v območju župnijske cerkve v Šmihelu je z izvedbo (kot izhaja iz priložene skice) vkopa nesprejemljiv. Predvidi naj se kamniti oporni zid (gre za območje spomeniškega varstva), ki mora biti izveden iz kamnitih klad tako, da pri cerkvi ostane del funkcionalnega zemljišča, ki je nujen pri redni rabi objekta.

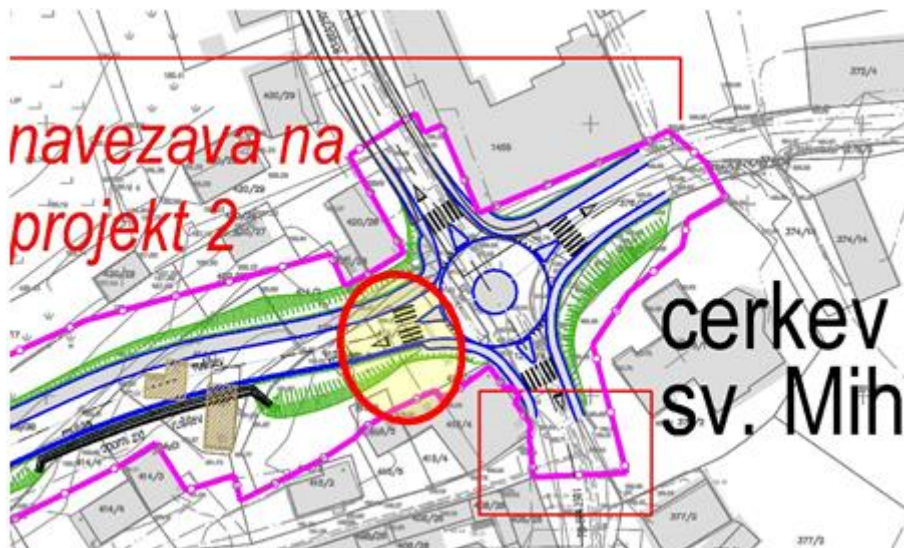


Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Namesto brežine se pri cerkvi sv. Mihaela predvidi kamnit oporni zid. Na projektno rešitev se pridobi tudi kulturnovarstveno soglasje.

1.17

Čemu služi prehod za pešce, če pešec stopi na zelenico izven hodnika za pešce? Širine hodnikov za pešce morajo biti po pravilniku o projektiranju cest in tehničnih specifikacijah na območju prehodov za pešce široki vsaj 2,00 m.



Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Hodnik za pešce na omenjeni lokaciji se podaljša tako, da je z njega omogočen varen dostop na prehod za pešce.

1.18

Hodnik za pešce do OŠ Šmihel je smiselno zamakniti saj le ta cilja na območje parkirišč za osebna vozila, smiselno ga je prestaviti do ograje igrišča, tako da je izhod iz hodnika na dostopno cesto parkirišča ne pa direktno v parkirane avtomobile.

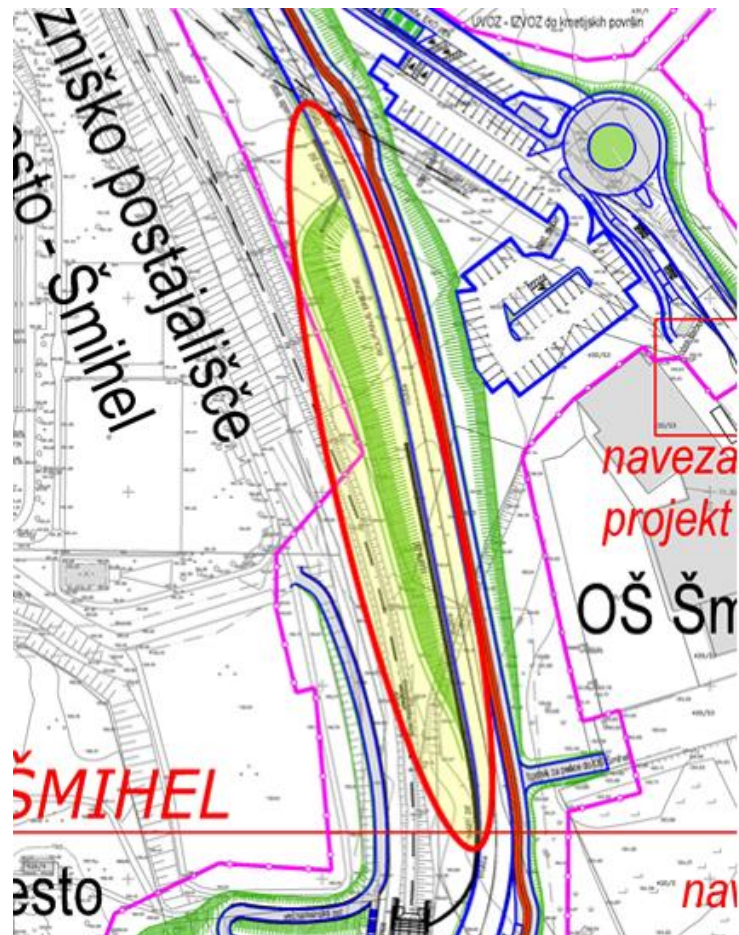


Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Hodnik za pešce se prestavi tako, da se naveže na vmesno dostopno cesto parkirišča za avtomobile.

1.19

Tehnična rešitev ob opornem zidu pod železniško progo z asfaltno muldo tehnično ni sprejemljiva. Predlagam, da se ob predvidenem zidu izvede asfaltirana berma z robnikom v širini min. 1,00 m, v bermi pa se izvede vtočne jaške z vtoki pod robnikom ter meteorni kanal. Izven območja zidu naj se predvidi asfaltna koritnica.



Stališče: Pripomba se delno upošteva.

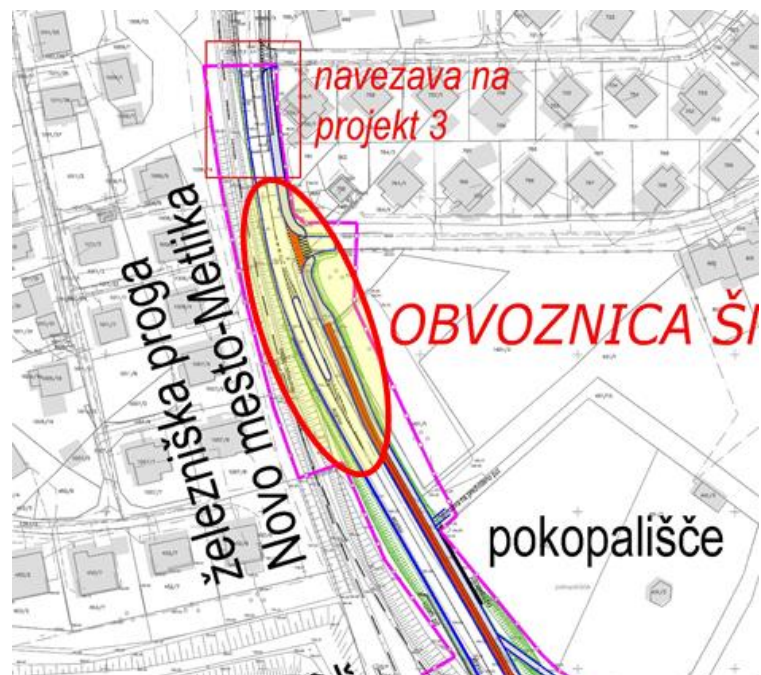
Obrazložitev: Projektna dokumentacija (Idejni projekt - Rekonstrukcija in prestavitev dela Šmihelske ceste v Novem mestu R3 664/2501 Gaber-Uršna Sela-Novo mesto od navezave na državni prostorski načrt 3. razvojne osi do km 21.620 (projekt št.: P-2013/37, junij 2016, izdelal: GPI d.o.o., Novo mesto)), ki je izhodišče za pripravo predmetnega OPPN je bila recenzirana, pridobljeni pa so tudi pogoji ter smernice pristojnih nosilcev urejanja prostora, med drugim tudi upravljavcev prometnih (ceste, železnica) omrežij. Glede na to, da odlok OPPN v 45. členu definira dopustna odstopanja od podanih rešitev*, se v fazi projektiranja rešitve ponovno preveri ter predlaga nove, boljše rešitve, nanje pa pridobi pozitivna mnenja oziroma soglasja.

**(2) Odstopanje od funkcionalnih, oblikovalskih in tehničnih pogojev za gradnjo, določenih v tem odloku, je mogoče tudi v primeru, da se v fazi priprave projektne dokumentacije ali med gradnjo oziroma pri nadaljnjem podrobnejšem proučevanju območja urejanja pojavijo utemeljeni razlogi in pridobijo rešitve, ki so primernejše in omogočajo racionalnejšo rabo prostora zaradi lastništva zemljišč, ustrežnejše tehnološke, okoljevarstvene, geološko-geomehanske, hidrološke, prostorske in ekonomske rešitve ali zaradi drugih utemeljenih razlogov.*

(3) Odstopanja ne smejo spreminjati načrtovanega videza območja, ne smejo poslabšati bivalnih in delovnih razmer na območju urejanja oziroma na sosednjih območjih, prav tako pa tudi ne smejo biti v nasprotju z javnimi interesi in veljavnimi predpisi. Z njimi morajo soglašati pristojni upravljavci oziroma nosilci urejanja prostora, v katerih delovno področje spadajo odstopanja.

1.20

Čemu je namen izvedbe prometnega otoka pred uvozom na Lebanovo ulico (označeno na skici)? Gre za ulico znotraj naselja, kjer je omejitev hitrosti 50 km/h, zato otok ni upravičen. Predlagam, da se za Lebanovo ulico izvede levo-zavijalni pas iz smeri centra mesta.



Stališče: Pripomba se ne upošteva.
Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.5.

1.21

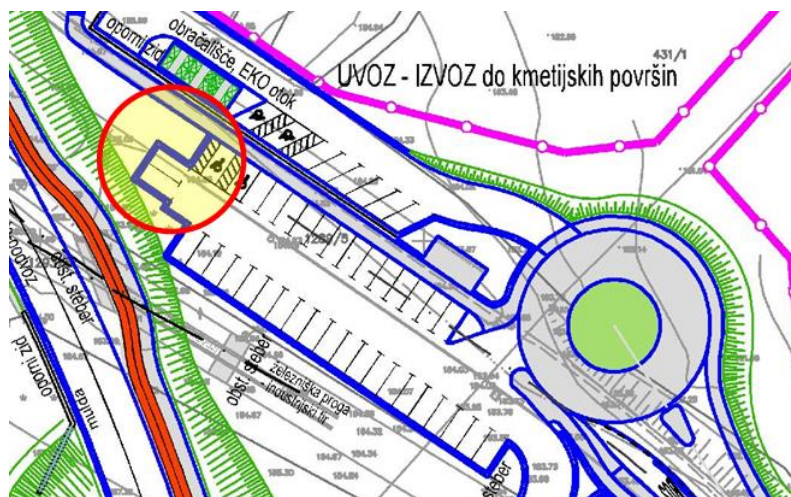
Ureditev prvega niza parkirišč ob pokopališču (označeno na skici) ni sprejemljiva, saj vozila parkirajo pod kotom, pri čemer vozilo težko obrnejo glede na to da je ulica slepa, zato predlagam ureditev parkirišč pravokotno na smer vožnje, da bo omogočeno lažje obračanje vozil iz parkirišča. Obračališče pri EKO otoku po velikosti ne ustreza za obračanje komunalnega vozila?



Stališče: Pripomba se delno upošteva.
Obrazložitev: Na koncu omenjene parkirne površine je predvideno obračališče, ki naj bi omogočalo obračanje avtomobilov ter ustreznega smetarskega vozila. Površina se poveča s premikom eko otoka tako, da bo obračanje še lažje.

1.22

Dve parkirni mesti na koncu niza obojestranskih parkirišč (kot označeno na skici) sta težje uporabna, saj vozila iz njih težje izvažajo, zato predlagam, da se izvede raje še dva pravokotna parkirna mesta v podaljšku dveh parkirnih mest za invalidne osebe, pri čemer vozila lažje obračajo.

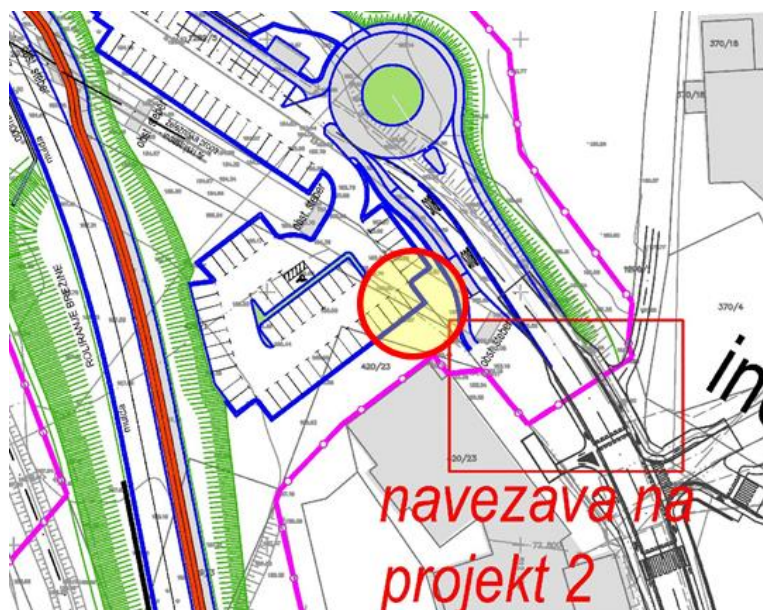


Stališče: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: Omenjeni parkirni mesti se ukine, v podaljšku parkirnega mesta za invalidne osebe pa zaradi prostorske omejenosti doda le eno parkirno mesto za invalidne osebe.

1.23

Smiselno bi bilo, da se iz parkirišča (označeno na skici) izvede peš dostop direktno na hodnik za pešce proti osnovni šoli, ne da pešci hodijo prek parkiranih avtomobilov ali nazaj prek krožnega križišča, saj pešec vedno išče najkrajšo možno pot (npr. peš prehod namesto vogalnega parkirnega mesta).



Stališče: Pripomba se upošteva,

Obrazložitev: Grafični del se dopolni tako, da se vriše peš povezava s parkirišča na predviden pločnik. Pri tem se odstrani eno parkirno mesto, sosednjega pa nameni parkiranju invalidov.

1.24

1.24.1

Smiselno bi bilo, da se do ŠC NM izvede kolesarsko stezo od predvidenega krožnega križišča ne pa površino za mešani promet pešca in kolesarjev. ŠC NM obiskuje dnevno cca 3500 – 4000 dijakov in študentov. Izvedba dostopa za pešce in kolesarje kot mešana površina (označeno na skici) je iz tega stališča nedopustno.



Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Glede nato, da se za dostop do ŠC NM lahko kombinira uporaba osebnih vozil in javnega prometa (avtobus, železnica) z novimi (z OPPN za obvoznico Šmihel predvidenimi) postajališči, hkrati pa se povečujejo tudi površine za peš in kolesarski promet, menimo, da bo na voljo dovolj raznolikih možnosti dostopa do ŠC NM tako, da ne bo prihajalo do preobremenitev posameznega segmenta prometne infrastrukture.

Na konkretni lokaciji smo prostorsko tudi precej utesnjeni, zato je bila izbrana rešitev, ki je z vidika racionalne rabe prostora primernejša. V končni fazi pa je večnamenska pot široka 3 m (2,5 m + 0,5 m varovalni pas), kar bi po moralo omogočati varno uporabo.

1.24.2

V sklopu ureditve bi bilo smiselno, da se predvidi še površine za parkiranje koles (nadstrešnica).

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Na grafičnem delu so bile tovrstne površine že označene v sklopu obeh parkirišč (pri pokopališču in ŠC NM), njihovo ureditev pa opredeljuje tudi 19. člen odloka, ki določa ureditev parkirnih mest za kolesa in druga enosledna vozila na vseh javnih parkiriščih (vsaj 20% od števila PM, vendar ne manj kot 2 PM), ki se lahko zaščitijo pred vremenskimi vplivi.

1.25

Cesta za ŠC NM je predvidena (označeno na skici) v nasipu višine cca. 10 m, obenem pa je cesta vzporedna novo predvideni državni cesti in od nje oddaljena le 70 m. Za predstavo je višina nasipa kot bi se vozili po slemenu malo večje enostanovanjske hiše. Ob enem velja poudariti, da v kolikor se izvede ta cesta, bodo parcele med obema cestama neuporabne za kmetijsko rabo in je smiselno spremeniti njihovo namembnost v zazidljive, poleg dejstva o višini nasipa ceste za ŠC NM pa je skoraj nemogoče, da se obstoječi teren vzdolž predvidene ceste izravna z nasipom v debelini cca 10 m.



Stališče: Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.7.

1.26

Kaj se zgodi s parcelami, ki jih predvidena obvoznica razdeli na polovico? Npr. parcela št. 528/2 k.o. Šmihel pri Novem mestu.

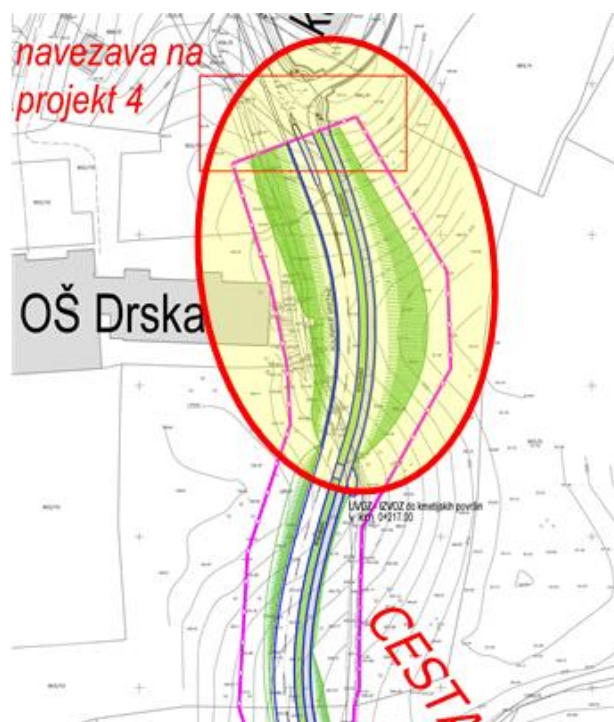


Stališče: Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev: 38. člen odloka OPPN že vsebuje določilo, da se med gradnjo in po njej zagotovi neoviran dostop do sosednjih kmetijskih zemljišč. Po ponovnem pregledu grafičnega dela ugotavljamo, da za območje med regionalno železniško progo, traso obvoznice, Cesto za romsko naselje in igriščem, na območju kjer leži tudi omenjena parcela, ni bil definiran dostop. Navedeno se dopolni v grafičnem delu OPPN z dostopom s Ceste za romsko naselje, eventualne drugačne rešitve (usklajene z lastniki zemljišč) pa se prikažejo v projektni dokumentaciji.

1.27

Predvidena rešitev v osnutku OPPN glede poteka ceste ob OŠ Drska je iz stališča hrupne obremenitve prostora (označeno na skici) slaba. OŠ Drska danes leži na obrobju naselja in ni izpostavljena hrupu. Z umestitvijo predvidene ceste s potekom v vkopu se bo hrupna onesnaženost okolja na območju OŠ Drska močno poslabšala, zato bi bila dolgoročno veliko bolj sprejemljiva varianta s pokritim vkopom, ki bi bistveno zmanjšal predvideno hrupno obremenitev.



Stališče: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: Rešitev s pokritim vkopom predstavlja ekonomsko dražjo rešitev. Poleg tega je bil že v sklopu izdelave idejnih rešitev izdelan elaborat Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupne zaščite za rekonstrukcijo in prestavitev del Šmihelske ceste v Novem mestu (izdelal: Epi Spektrum, št.: 2013-018/PHZ, Maribor, december 2015, dopolnjeno junij 2016), v katerem je definiran predlog protihrupnih ukrepov:

zmanjšanje emisije hrupa na viru z uporabo absorpcijske obrabne plasti vozišča;

ukrepi s sanacijo zvočne izolirnosti oken varovanih prostorov na devetih stavbah na naslovih Šegova ulica 118, Ulica Mirana Jarca 20, Bajčeva ulica 10, 8, 6 in 4, Šmihel 12 in 8 ter Smrečnikova ulica 60.

Izvedba protihrupnih ograj v navedenem elaboratu ni bila predvidena, prav tako pa niso bili predvideni posebni ukrepi pri OŠ Drska.

Natančen obseg vseh ukrepov (npr. zamenjava oken, eventualna postavitvev protihrupne ograje ipd.) na preobremenjenih stavbah se določi pri izdelavi projektne dokumentacije, in sicer v noveliranem elaboratu pasivne protihrupne zaščite, pri čemer se dodatno izmeri zvočno izolirnost obstoječih oken. To pomeni, da se bo lahko kasneje v sklop objektov s protihrupnimi ukrepi, v primeru ugotovljenih prekomernih vplivov, vključilo tudi dodatne objekte. Z navedenim se dopolnijo tudi določila 31. člena (varstvo pred prekomernim hrupom) odloka.

1.28

Odvodnjavanje ceste v nizkem nasipu z muldo (označeno na skici) verjetno ni potrebno, saj se voda iz vozišča lahko izpušča na teren.



Stališče: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.19.

1.29

Odvodnjavanje ceste v območju vkopa (označeno na skici) je bolj smiselno z asfaltno koritnico ali z vtokom pod robnikom, enako velja za vse odseke, tudi za odsek ceste za Drsko in povezavo od krožnega križišča pod železniško progo do krožnega križišča pri DŠD Novo mesto ter ob cesti od krožnega križišča pri cerkvi sv. Mihaela do krožnega križišča pod železniško progo (na območju je oporni zid zato asfaltna mulda ob njem ni smiselna).



Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.19.

1.30

Ali je smiselna sprememba obstoječega trikrakega križišča na krožno križišče? Obstoječa državna cesta se bo prekategorižirala v občinsko, državno cesto bo zamenjala nova obvoznica, s tem bo glavna prometna tokov prešla na novo državno cesto, promet na obstoječi cesti pa bo bistveno upadel. Gre za križišče znotraj naselja, ki v prihodnosti ne bo imel velike prometne obremenitve, v primeru 4 krakega križišča bi bili posegi na zemljiške parcele bistveno manjši, na delu obstoječega makadamskega parkirišča pa bi se lahko pridobilo nekaj parkirnih mest, ki so še kako potrebna za cerkev in gostilno, ki sta v neposredni bližini.

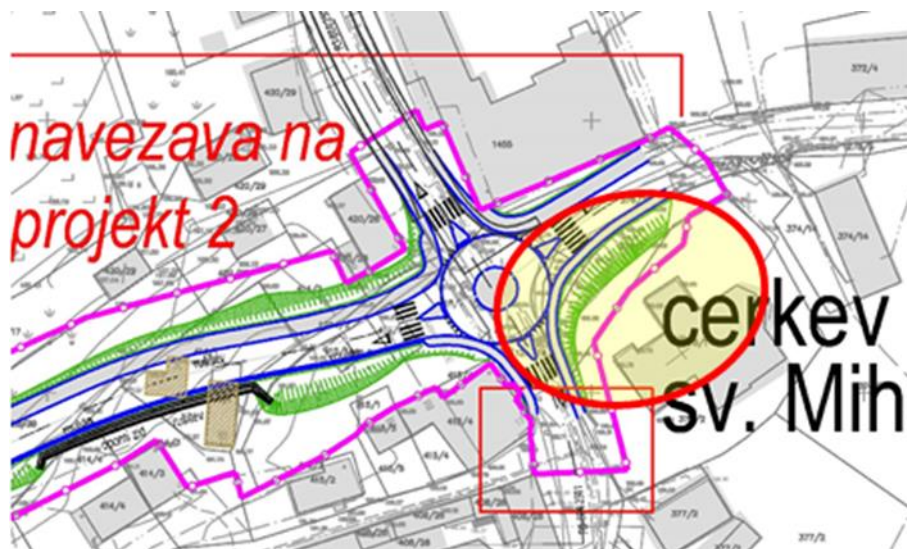
Stališče: Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev: V sklopu izdelane projektne dokumentacije Idejni projekt - 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 (projekt št.: P-2013/37, junij 2016, izdelal: GPI d.o.o., Novo mesto) je bil izdelan tudi elaborat Kapacitetna analiza ključnih križišč za potrebe izdelave IDP rekonstrukcije in predstavitve dela Šmihelske ceste v Novem mestu, končno poročilo (izdelal: Prometnotehniški inštitut na, FGG, Univerza v Ljubljani, št.: PTI-010/2014, Ljubljana, april 2014). V njem so na podlagi predhodno izdelanih prometnih študij, pridobljenih prometnih obremenitvah, predvidenih planskih rešitvah in terenskega ogleda preverili ustreznost in predlagali najbolj optimalno geometrijsko obliko vseh križišč tako na obvoznici Šmihel, kakor tudi vseh križišč pri navezovanju na obstoječe lokalne ceste in vseh priključkov. V sklopu omenjene kapacitetne študije je bila preverjena tudi varianta s semaforiziranim štirikrakim križiščem (K4). Analiza je pokazala, da bi iz kapacitetnega vidika lahko v varianti 4 in 5 v idejnem projektu delovalo tudi brez semaforja. Vendar so v študiji opozorili, da so težave v zvezi s preglednostjo (objekti ob križišču), ki lahko odločilno vplivajo na prometno varnost. Glede na to, da semafor ni optimalna rešitev, je bil podan predlog, da se križišče ureja kot mini krožno križišče kot najbolj optimalna rešitev.

1.31 Župnija Novo mesto-Šmihel

Poseg v območju župnijske cerkve v Šmihelu je z izvedbo (kot izhaja iz priložene skice) vkopa nesprejemljiv. S posegom bo odstranjena brežina in odkopan oporni kamniti zid, ki je star več kot 100 let in sedaj ni viden in je zasut z zemljo.

Predvidi naj se kamniti oporni zid (gre za območje spomeniškega varstva), ki mora biti izveden iz kamnitih klad tako, da pri cerkvi ostane del funkcionalnega zemljišča, ki je nujen pri redni rabi objekta.



Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.16.

2. PRIPOMBE PODANE NA JAVNI OBRAVNAVI

2.1

Dostop na ureditveno enoto UE B, kjer je predvidena rušitev stanovanjske hiše in nadomestne gradnja naj se prestavi proti zahodu, tako da bo potekal po zahodnem robu ureditvene enote, oziroma po zahodnem robu parcel 493/3 in 423/2 obe k.o. Šmihel pri Novem mestu.

Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Potek dostopne ceste se spremeni tako, da poteka vzdolž zahodnega roba omenjenih parcel.

2.2

Navezava območja preko krožnega križišča pod progo in preko krožnega križišča na jugu na zahodno obvoznico ni dorečena, saj je Ulica Slavka Gruma slepa ulica. KS Drska oziroma to območje je prometno zelo obremenjeno in navezave na obstoječo cesto Slavka Gruma ni predvidena oziroma tako kot je prikazana preko mini krožnega križišča ni ustrezna. V ta projekt je potrebno vključiti tudi ustrezno tehnično rešitev za navezavo Drske oziroma Ulice Slavka Gruma na obvoznico Šmihel.

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Soseska Drska predstavlja največjo sosesko v Novem mestu. Številni stanovalci se s svojimi vozili lahko navezujejo na širšo prometno mrežo le na Topliški cesti (vpadnici iz smeri Dolenjskih Toplic) ali pa preko železniškega prehoda na Westrovi ulici (pri zdravstvenem kompleksu), kar pa močno obremenjuje cestni sistem, predvsem pa obstoječe stanovanjske ulice.

Na koncu Ulice Slavka Gruma se nahajata OŠ in vrtec Drska. Krožno križišče na odcepu za Šipčev hrib je na tem mestu smiselno zaradi lažje pretočnosti vozil, hkrati pa še dodatno umirja promet v smeri proti šoli in vrtcu. Za urejanje prometne in ostale infrastrukture na tem delu je bila izdelana projektna dokumentacija PGD - Izgradnja javne gospodarske infrastrukture na območju OPPN Šipčev hrib (GPI d.o.o., št. proj.: P-2013/19, Novo mesto, junij 2015). Glede na to, da do realizacije še ni prišlo, se lahko kasneje, če bi prišlo do novih izhodišč, temu ustrezno novelira navedeno projektno dokumentacijo z novimi tehničnimi rešitvami. Glej tudi stališče v točki 1.6.

2.3

Dostop do pokopališča Šmihel preko krožišča pri pokopališču oziroma slepega kraka bivše Šmihelske ni sprejemljiv.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: V sklopu recenzirane projektne dokumentacije (Idejni projekt - Rekonstrukcija in prestavitev 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 (projekt št.: P-2013/37, junij 2016, izdelal: GPI d.o.o., Novo mesto)), ki je izhodišče za pripravo OPPN, je bila izdelana tudi Kapacitetna analiza ključnih križišč za potrebe izdelave IDP rekonstrukcije in prestavitve dela Šmihelske ceste v Novem mestu, končno poročilo (izdelal: Prometnotehniški inštitut na, FGG, Univerza v Ljubljani, št.: PTI-010/2014, Ljubljana, april 2014). V elaboratu so na podlagi predhodno izdelanih prometnih študij, pridobljenih prometnih obremenitvah, predvidenih planskih rešitvah in terenskega ogleda preverili ustreznost in predlagali najbolj optimalno geometrijsko obliko vseh križišč na obvoznici Šmihel, vseh križišč pri navezovanju na obstoječe lokalne ceste in vseh priključkov.

V sklopu omenjene kapacitetne analize je bilo preverjeno tudi oblikovanje dodatnega križišča (z oznako PR2) z obvoznice pri pokopališču. Ugotovljeno je bilo, da umestitev križišča ne bi bila smiselna in tudi ni tehnično izvedljiva. V omenjeni kapacitetni analizi je bil ta priključek obravnavan kot nesemaforiziran s posebnim pasom za leve zavijalce iz smeri centra Novega mesta, ki bistveno ne vpliva na samo odvijanje prometnih tokov v celoti. Dodatno nesemaforizirano križišče na odprti trasi pa je lahko prometno varnostno slabša rešitev, saj se poveča število konfliktnih točk, posebno pri vključevanju na obvoznico. Zaradi preprečitve naleta v stoječe vozilo, bi bilo potrebno na obvoznici Šmihel predvideti pas za leve zavijalce. Ta bi segal tudi v območje odprtine pod obstoječim viaduktom pod železniško progo (industrijski tir za Revoz), vendar širina med stebri ne omogoča umestitve dodatnega pasu. Prav tako na obravnavanem priključku zaradi stebrov viadukta ni zagotovljena zadostna preglednost pri priključevanju na obvoznico Šmihel.

Oblikovanje priključka z obvoznice pri pokopališču tako ni bilo predvideno. V že tako omejen prostor med regionalno železnico, industrijski tir, pokopališče ter OŠ Šmihel je tako bolj smiselno in racionalno umestiti prepotrebne parkirne površine, površine za (mestni, šolski) avtobus ter krožno križišče v funkciji krožnega obračališča. Dostop do pokopališča se zato zagotavlja le preko slepega kraka, saj omogoča dosti bolj varen in prometno tehnično ustrežnejši dostop. Ne glede na to, pa imajo pešci in kolesarji še vedno možen dostop direktno z obvoznice. Glavni prometni tokovi, predvsem tranzit, se tako nekoliko odmaknejo od pokopališča, prostor pa sprostijo in nameni za parkiranje različnih uporabnikov (pokopališče, OŠ Šmihel, cerkev, ŠC NM itd.) preko celotnega dne.

2.4

Krožno križišče pod progo z objektom kot je predviden je zahtevna izvedba, ker gre za gradnjo pod prometom, zato je treba predvideti kako bo izvedba potekala.

Stališče: Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN.

Obrazložitev: Potek izvedbe gradnje bo predviden v projektni dokumentaciji.

2.5

2.5.1

Naveza iz južne strani ŠC NM. Za katere koristnike ŠC NM je namenjena Cesta za ŠC NM?

Stališče: Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev: Predvidena je bila za vse koristnike ŠC NM, ki prihajajo z južne strani na območje ŠC NM.

2.5.2

Navezava za ŠC NM je predvidena direktno preko krožišča pod progo in je ta cesta – Cesta za ŠC NM iz ceste za Drsko nepotrebna, saj predstavlja vzporedno še eno cesto, tudi teren je zelo neugoden - vrtače, ceste poteka na visokih nasipih.

Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.7.

2.6

Kaj bo z zemljišči med novo Šmihelsko cesto in Cesto za ŠC, ki po OPN ni stavbno zemljišče in se ga z umeščanjem še ene ceste popolnoma razvrednoti? Kmetijska zemljišča je treba ohranjati in zato naj se cesta opusti in izključi iz OPPN.

Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.7.

2.7

Krožno križišče pod progo rabi širok pas. Po ZN za ŠC NM je bil predviden podvoz, ki je imel problematičen vzdolžni sklon, ki bo z umeščanjem krožišča (ki rabi več prostora) še slabši.

Stališče: Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.3.

2.8

Objekt (krožno krožišče pod progo) teh dimenzij je finančno takšen zalogaj, da če hočemo, da se ta cesta sofinancira, je potrebno najti racionalnejšo rešitev in ne da se načrtuje takšno rešitev kot je predvidena, ker je investicija vsaj kot pol Šmihelskega mostu.

Stališče: Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.3.

2.9

Ker je gradnja druge faze obvoznice Šmihel časovno oddaljena, naj se za boljšo prometno dostopnost Regrče vasi predvidi začasno navezavo na obvoznico Šmihel oziroma na obstoječo Šmihelsko cesto v okviru tega projekta.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.8.

2.10

Med protihrupne ukrepe naj se vključi tudi stanovanjski objekt Bajčeva ulica 2.

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Izdelan je elaborat Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupne zaščite za rekonstrukcijo in prestavitev del Šmihelske ceste v Novem mestu (izdelal: Epi Spektrum, št.: 2013-018/PHZ, Maribor, december 2015, dopolnjeno junij 2016), v katerem je definiran predlog protihrupnih ukrepov:

zmanjšanje emisije hrupa na viru z uporabo absorpcijske obrabne plasti vozišča;

ukrepi s sanacijo zvočne izolirnosti oken varovanih prostorov na devetih stavbah na naslovih Šegova ulica 118, Ulica Mirana Jarca 20, Bajčeva ulica 10, 8, 6 in 4, Šmihel 12 in 8 ter Smrečnikova ulica 60.

Izvedba protihrupnih ograj v navedenem elaboratu ni bila predvidena.

Natančen obseg vseh ukrepov (npr. zamenjava oken, eventualna postavitve protihrupne ograje ipd.) na preobremenjenih stavbah se določi pri izdelavi projektne dokumentacije, in sicer v noveliranem elaboratu pasivne protihrupne zaščite, pri čemer se dodatno izmeri zvočno izolirnost obstoječih oken. To pomeni, da se bo lahko kasneje v sklop objektov s protihrupnimi ukrepi, v primeru ugotovljenih prekomernih vplivov, vključilo tudi dodatne objekte. Z navedenim se dopolnijo tudi določila 31. člena (varstvo pred prekomernim hrupom) odloka.

2.11

Ob mini krožišču na stari Šmihelski cesti, kjer se stikata ulica Šmihel in Smrečnikova ulica je ob stanovanjski stavbi na zemljišču s parc. št. 420/28 in na zemljišču parc. št. 414/2 obe k.o. Šmihel pri Novem mestu potrebno predvideti namesto vkopnih brežin oporni zid, da se manj posega v tangirane parcele.

Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.13.

2.12

Cesta za Drsko (cesta za ŠC NM op.p.), ki ravno tako tangira naše parcele, poteka v cca 10 m nasipu, kar je nesprejemljivo, cesta poteka vzporedno s Šmihelsko v majhni oddaljenosti in je vprašanje, če je potrebna.

Stališče: Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.7.

2.13

Cesta za Drsko pomeni velik poseg v Šipčev hrib. V eni od prejšnjih variant je bilo predvideno, da cesta poteka v pokitem vkopu. Zakaj se pokriti vkop opušča?

Stališče: Na pripombo se poda obrazložitev.

Obrazložitev: Rešitev s pokritim vkopom predstavlja ekonomsko dražjo rešitev.

2.14

S projektom se predvideva ukinitve železniškega prehoda na Bajčevi. Peš povezava med Šegovo in Bajčevo ulico na mestu obstoječega železniškega prehoda bi se morala ohraniti.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Predvidena obvoznica se na lokaciji sedanjega železniškega prehoda med Bajčevo in Šegovo ulico spusti za okrog 5 m na nižjo točko tako, da je v vmesnem prostoru predvidena kombinacija vkopne brežine in opornega zidu. Zaradi velike višinske razlike in glede na to, da se v bližini nahaja krožno križišče pod železniškim nadvozom, je na tem območju bolj smiselna uporaba peš in kolesarskih poti na Cesti za Šmihel za dostop do ŠC NM.

2.15

Ukinja se nivojski železniški prehod do romskega naselja. Peš prehod bi se moral ohraniti.

Stališče: Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN.

Obrazložitev: Predlog je terensko sprejemljiv, ohranjanje prehoda za pešce in kolesarje pa smiselno. Kljub temu bo na predlagano rešitev potrebno predhodno dobiti pozitivno mnenje oziroma soglasje upravljavca železniške proge.

3. PRIPOMBE VPISANE V KNJIGO PRIPOMB

3.1

Ob Šolskem centru je premalo parkirišč za avtobuse. Živim v tem kraju in vem, da ko otroci gredo iz šole je potrebno imeti najmanj 30 parkirišč.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.4.

3.2

Pred železniško postajo Šmihel urediti peš nadvoz nad železniške tire in omogočiti peš hojo učencem po Šmihelski cesti. To je predvideval že ureditveni načrt iz leta 1979.


Stališče: Pripomba se ne upošteva.


Obrazložitev: Rešitev prostorsko in ekonomsko ni več smiselna. Uporabniki ŠC NM imajo za prevoze na voljo novo železniško postajališče, poleg tega bo pri ŠC NM urejen tudi avtobusni promet oziroma postajališče. V končni fazi bodo vse površine za pešce in kolesarje na omenjenem območju urejene ob Cesti za Šmihel in ob obvoznici. Pešci in kolesarji pa bodo tudi v bodoče še vedno lahko uporabljali dostop po drugih ulicah v naselju (npr. po Šegovi ulici) tako, da ni realne potrebe po gradnji nadvoza.

3.3

Predlagam, da se predvidena intervencijska pot izboljša tako, da bo omogočila krožni promet po naselju in priključevanje stanovanjskih objektov preko zemljišč parc. št. 547/11, 547/14 in 546/2 vse k.o. Šmihel pri Novem mestu.



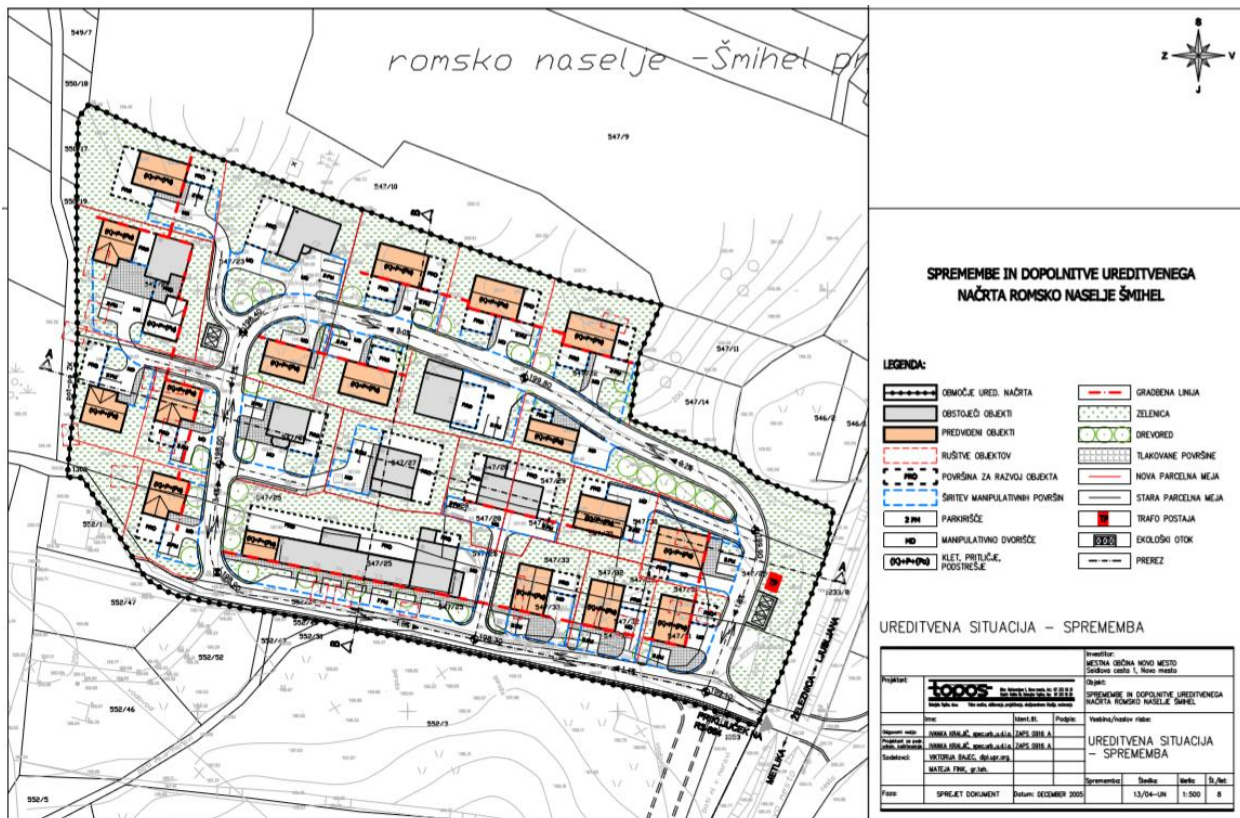
 PRIKLOUČEVANJE

 nova knjižna cesta namestiti interakcijske poti

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Omenjena zemljišča po namenski rabi niso stavba, ampak kmetijska in gozdna, zato gradnja stanovanjskih stavb tam ni možna. Tudi v veljavnem prostorskem aktu - Odlok o spremembah in dopolnitvah ureditvenega načrta Romskega naselja Šmihel (Uradni list RS, št. 6/06), ki velja v romskem naselju, ta zemljišča niso zajeta oziroma predvidena za urejanje.

Predvidena interventna pot poteka mimo nove lokacije igrišča, z ustreznim odklikom od železniške proge ter se nato naveže na končno stanje cest v naselju, ko je to predvideno v veljavnem ureditvenem načrtu.



Ureditvena situacija (št. lista 8.) ureditvenega načrta (Vir: <http://prostor.novomesto.si/si/obcinski-prostorski-akti/>)

3.4

Sem lastnik zemljišč parc. št. 1451/1 in 1451/2 k.o. Šmihel pri Novem mestu. Zemljišči sta v kmetijski rabi, danes je urejen dostop iz Šmihelske ceste. S prostorskim načrtom naj se določi rešitev dostopanja do navedenih zemljišč.

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Na omenjeni parceli ne bo možno dostopanje z nove obvoznice, pač pa je to možno z Lebanove ulice. Zemljišče s parc. št. 1451/2, k.o. Šmihel pri Novem mestu namreč meji na parcelo javne ceste (zbirne mestne ceste LZ, odsek 299141 Lebanova ulica) tako, da se dostop lahko vrši preko le-te.

3.5

Ali bo reklamni pano, ki je legalno postavljen na moji parceli 1451/2 k.o. Šmihel pri Novem mestu, lahko ostal oziroma ali se bo moral prestaviti.

Stališče: Na pripombo se poda pojasnilo.

Obrazložitev: Omenjeni pano je lociran na območju OPPN. Pri gradnji bo morda prišlo le do manjšega premika. Na parceli se lahko ohranjajo le legalno postavljeni objekti, razen če bi odstranitev zahteval kateri od pristojnih soglasodajalcev oziroma mnenjedajalcev (npr. upravljavec ceste, kulturnovarstveniki,...). Nov odlok OPPN sicer dopušča postavitve novih objektov za oglaševanje, vendar le površine do vključno 3 m² in višine do vključno 3 m z upoštevanjem občinskih predpisov o oglaševanju ter omejitev v varovalnem pasu javne ceste (10. člen odloka). Za postavitve se pridobi tudi druga potrebna mnenja oziroma soglasja.

4. PRIPOMBE IN PREDLOGI ODBORA ZA OKOLJE IN PROSTOR TER KOMUNALO IN PROMET

4.1 Alenka Muhič

Avtobusno postajališče na lokalni cesti od križišča pod železnico proti Smrečnikovi in Šmihelski cesti takoj za križiščem naj se prestavi bližje naselju (bližje križišču - križišču s staro Šmihelsko cesto) in Smrečnikovo ulico; s tem bi bil večji učinek.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Rešitev prostorsko ni sprejemljiva, saj bi se s postajališčem preveč približali obstoječim stavbam, ki bodo že sedaj bolj izpostavljene hrupu. Lokacija predvidenega avtobusnega postajališča je še vedno dovolj blizu za dostop do obstoječih objektov.

4.2 Andrej Resman

Pri Domu starejših občanov naj se predvidijo dodatna parkirišča.

Stališče: Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN.

Obrazložitev: Parkirne površine pri DSO so predmet druge projektne dokumentacije.

4.3 Tomaž Levičar

Na cesti za Drsko se na križišču s cesto za ŠČ NM predlaga semafor.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Na podlagi stališča v točki 1.7 se cesta za ŠČ NM ukine. Upravičenost namestitve semaforja se prouči v primeru, če bo gradnja omenjene cestne povezave ponovno vključena v pripravo tega ali drugega prostorskega akta na tem območju.

5. PRIPOMBE IN PREDLOGI OBČINSKEGA SVETA MONM (1. OBRAVNAVA)

5.1 Uroš Lubej

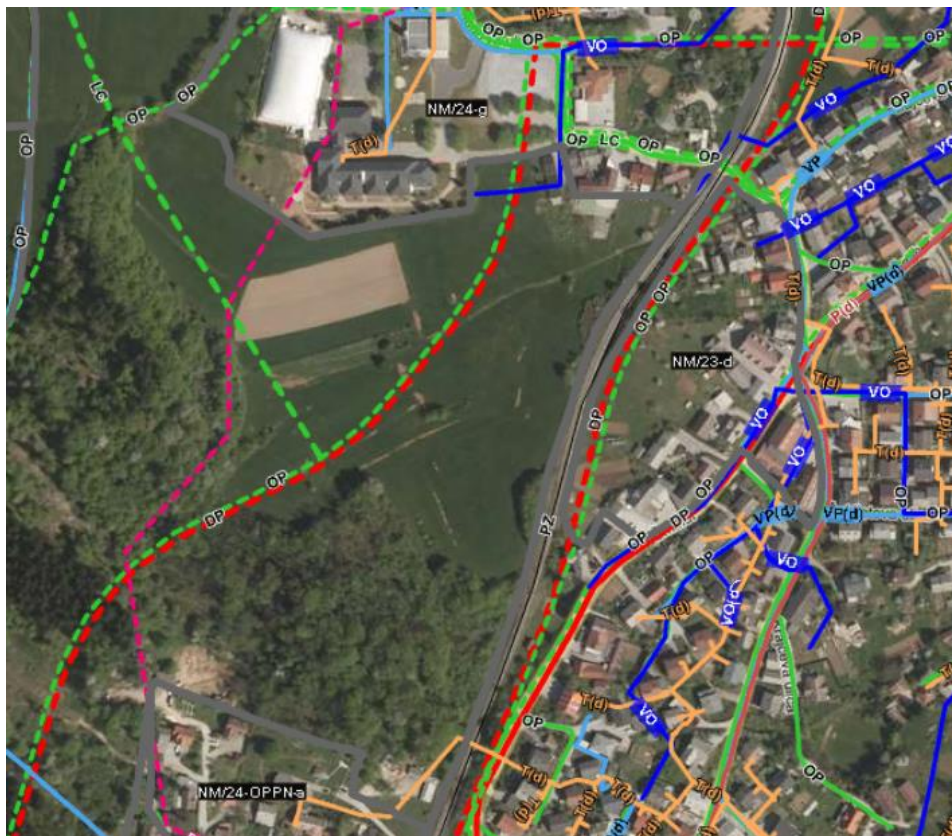
Na strani 30 se v grafičnem delu ne vidi kolesarskih stez, zato predlog, da se to do naslednjic popravi.

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Iz grafičnega dela je v legendi razvidno, kako so prikazani pločniki, večnamenske poti in kolesarske steze. Samo v severnem delu trase obvoznice s krožnim križiščem pod železniškim nadvozom imata pločnik in kolesarska steza ločen potek (rdeča šrafura za kolesarsko stezo), medtem ko je na preostalem delu s skupnim potekom (večnamenska pot) uporabljena siva šrafura.

5.2 Uroš Lubej

V OPN je predvidena kolesarska pot tudi ob železnici na južni strani od OŠ Šmihel proti Regrškim Košenicam in upa, da se s to predvideno rešitvijo ta kolesarska pot ne ukinja.



izsek iz izvedbenega dela OPN – Prikaz gospodarske javne infrastrukture

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Predhodne idejne rešitve so vključevale preverbe več možnih potekov tras obvoznice s priključnimi cestami. V OPN je bilo tako vrisanih več variant poteka nove obvoznice Šmihel in nekoliko drugačen potek, medtem ko se je kasneje (v fazi iskanja idejnih rešitev v idejnem projektu) pokazala končna oziroma optimalna rešitev poteka trase, ki je sedaj predmet OPPN. Vzhodna trasa obvoznice (vzhodno od železnice) tako ne bo realizirana, saj se ni izkazala za optimalno. Ob njej so bile seveda predvidene tudi površine za kolesarje. Glede na to, da je trasa obvoznice v primerjavi s shematskim prikazom v OPN, v predmetnem OPPN nekoliko drugačna, to posledično pomeni, da je tudi potek kolesarskih poti nekoliko spremenjen, v vsakem primeru pa upoštevan. Z rešitvami kolesarskega omrežja v predmetnem OPPN dopuščamo povezave kolesarskih poti na širše (mestno) omrežje, tudi v smeri oziroma do Regrških Košenic.

5.3 Alenka Muhič

Na kraku od krožišča proti Smrečnikovi naj se avtobusno postajališče postavi čim bližje naselju.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točkah 4.1.

5.4 Alenka Muhič

Pri OŠ Šmihel naj se predvidita vsaj dve avtobusni postajališči.

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Iz grafičnega dela OPPN je razvidno, da sta pri krožnem križišču-obračališču severno od OŠ Šmihel predvideni dve mesti za hkratno ustavljanje avtobusov.

5.5 Maja Žunič Fabjančič

V sodelovanju s krajevno skupnostjo naj se organizira predstavitev krajanom z namenom seznanitve in uskladitve z lokalnim prebivalstvom.

Stališče: Pripomba je že upoštevana.

Obrazložitev: Dne 21.8.2019 je bila izvedena dodatna javna obravnava v KS Šmihel.

5.6 mag. Franc Bačar

Upoštevajo naj se poimenovanja iz Odloka o ulicah v naselju Novo mesto, v nasprotnem primeru pa se naj popravi Odlok o ulicah; Šmihelska cesta leži med Zdravstvenim domom in bolnico, pri cerkvi Šmihel pa je Ulica Šmihel, ne pa Šmihelska cesta; pri pripravi dokumenta naj se predvidijo poteki novih ulic ali pa spremembe poteka sedanjih ulic, ter da se pravočasno pred podelitvijo hišne številke za prvo stavbo na taki ulici, ta dokument ustrezno sprejme in novelira.

Stališče: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev:

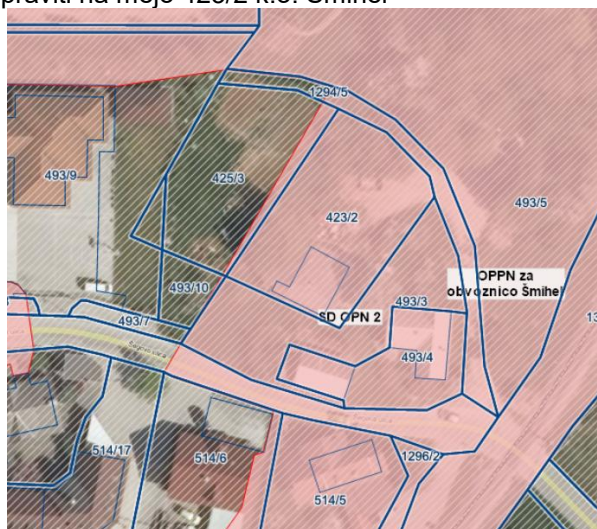
V OPPN se natančneje opredelijo poimenovanja »Šmihelska cesta« in »Ulica Šmihel«.

Poimenovanje ulic pa se ne določa v OPPN, ampak z drugim občinskim odlokom, in sicer Odlokom o ulicah v Novem mestu (Uradni list RS, št. 32/93, 94/02, 92/07, 62/10 in 77/10 –tehn.popr., 112/13).

6. PRIPOMBE OBČINSKE UPRAVE

6.1

Mejo OPPN je potrebno popraviti na mejo 423/2 k.o. Šmihel



Stališče: Pripomba se upošteva.

6.2

V preambuli odloka naj se popravi navedba Statuta MONM in sicer: Statut Mestne občine Novo mesto – UPB1 (Dolenjski uradni list št. 14/19).

Stališče: Pripomba se upošteva.

6.3

V 1. členu odloka naj se zamenja sklic na OPN z naslednjim:

Uradni list RS, št. 101/09, 37/10 - teh.popr., 76/10 - teh.popr., 77/10 - DPN, 26/11 - obv.razl., 4/12 - teh.popr., 87/12 - DPN, 102/12 - DPN, 44/13 - teh.popr., 83/13 - obv.razl., 18/14, 46/14 - teh.popr., 16/15 in Dolenjski uradni list, št. 12/15, 15/17 - obv.razl., 13/18 - obv.razl., 15/18 in 16/18.

Stališče: Pripomba se upošteva.

6.4

V 6. člen naj se doda novi 5) odstavek z naslednjim besedilom:

»5) V primeru odstopanj od navedenih parcelnih številke v tem členu ali kasnejših sprememb parcelnih številke se upošteva grafičen prikaz ureditev in tangiranih parcel.«

Stališče: Pripomba se upošteva.

6.5

V 10. členu naj se pri navedbi dopustnih objektov doda še 11210 Dvostanovanjske stavbe.

Stališče: Pripomba se upošteva.

6.6

Na območju OPPN naj se dopusti urejanje površin in nadstrešnic za parkiranje koles ter skulptur v krožiščih, skladno s tem pa se naj dopolnita tudi 10. in 11. člen oziroma, kjer je v odloku to potrebno. V odloku je sicer to že predvideno (UEA3) vendar pa na grafiki ni prikazano.

Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Na grafiki sta bili dve tovrstni površini za parkiranje koles prikazani v sklopu obeh parkirišč, vendar nista bili dovolj razvidni, zato se ju označi bolj pregledno. Določila odloka se dopolni tudi za možnost umestitve skulptur.

6.7

Preuči in po možnosti dopusti naj se ohranitev oziroma ureditev prehodov za peš in kolesarski promet na lokacijah obstoječih nivojskih železniških prehodov, ki se ukinjata in sicer na:

6.7.1

- Bajčevi ulici in

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 2.14.

6.7.2

- ulici Pot v gaj.

Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 2.15.

6.8

Iz mini krožišča - obračališča pri Šmihelskem pokopališču naj se predvidi ustrezen utrjen dostop do zemljišča s parc. št. 431/1 k.o. Šmihel pri Novem mestu za intervencijsko vozilo, saj to zemljišče služi kot zasilno- začasno pristajališče helikopterjev (heliport) za potrebe urgence SB Novo mesto.

Stališče: Pripomba se delno upošteva.

Obrazložitev: Dostop do začasnega pristajališča se ustrezno opredeli, in sicer kot utrjen dostop (uvoz – izvoz) do kmetijskih površin, tudi za potrebe urgence Splošne bolnice Novo mesto. Ker je krožno križišče oziroma obračališče predvideno v nasipu, se dovoz uredi na terensko bolj sprejemljivo obstoječo pot (javno dobro) nekoliko naprej, s predvidenega parkirišča pri pokopališču.

6.9

V 16. členu naj se v 5) odstavku besedica »poslovne« nadomesti z besedico »glavne«.

Stališče: Pripomba se upošteva.

6.10

V 17. členu naj se korigira navedba o potrebnih rušitvah in uskladi z dejanskim stanjem. Na parceli 414/1, k.o. Šmihel pri Novem mestu je ena stavba že porušena (preveri naj se na terenu).

Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Objekt na zahodni strani zemljišča s parc. št. 414/1, k.o. Šmihel pri Novem mestu je že porušen, kar se upošteva v določilih predmetnega OPPN.

6.11

V 14. členu je navedeno, da so javne površine prikazane na grafičnem listu 6- Načrt parcelacije, vendar pa dejansko niso grafično posebej prikazane in navedene v legendi načrta, zato naj se tekstualni in grafični del uskladi, dodata pa naj se še nov tretji in četrti odstavek z naslednjim besedilom:

»3) Gradnja cest in vseh ostalih objektov gospodarske javne infrastrukture ter drugih ureditev na javnih površinah določenih s tem odlokom je v javnem interesu. V javnem interesu so tudi vsi začasni posegi na zemljišča, ki bodo potrebni za izgradnjo javnih površin v času gradnje.

(4) Za potrebe razlastitve in omejitve lastninske pravice v javno korist so v območjih javnih površin, dopustne delitve in drugi geodetski postopki vseh zemljiških parcel, ki so potrebne za gradnjo javnih cest in druge infrastrukture, namenjenih izvajanju gospodarskih javnih služb.«

Stališče: Pripomba se upošteva.

Obrazložitev: Javne površine obsegajo območje UE A in UE D.

6.12

Cesta za ŠC naj se oddeli v samostojno gradbeno parcelo oziroma opusti, ureditve krožišča pri ŠC NM in parkirišča ter navezava na Šegovo ulico (slepi krak) pa naj se priključijo gradbeni parceli A1 oziroma A4, kar je bolj smiselno.

Stališče: Pripomba se upošteva.

6.13

V drugem odstavku 44. člena so določene etape za gradnjo regionalne ceste s pripadajočimi lokalnimi ureditvami, zato naj se 29 odstavek preoblikuje:

»2) Podrobnejša opredelitev poteka gradnje **regionalne – državne ceste**, z osnovnimi etapami in podrobnejšimi fazami se določi v projektni dokumentaciji, okvirno pa bo potekala na naslednji način:

- 1. etapa: gradnja severnega dela obvoznice Šmihel z železniškim nadvozom in cesto za Šmihel z vsemi spremljajočimi ureditvami pri ŠC NM in navezavo na Šegovo ulico,
- 2. etapa: gradnja južnega dela obvoznice Šmihel do navezave na DPN s cesto za romsko naselje.«

Stališče: Pripomba se upošteva.

6.14

45. člen naj se dopolni s četrtem odstavkom in sicer:

»4) Pri izvedbi javnih cest in drugih prostorskih ureditev načrtovanih s tem odlokom, je zaradi zagotavljanja funkcionalnosti gradnje in uporabe navedenih prostorskih ureditev v času gradnje ali času fazne izvedbe investicij, dopustno z brežinami in drugimi ukrepi za prilagoditev raščnemu reliefu in začasnimi infrastrukturnimi ureditvami posegati tudi na površine drugih gradbenih parcel izven območja gradbene parcele na kateri je prostorska ureditev načrtovana oziroma območja urejanja.«

Stališče: Pripomba se upošteva.

6.15

V 53. členu naj se črta alineja a) saj z OPPN ne spreminjamo DPN-ja, temveč se le navezujemo na rešitve v okviru toleranc DPN. Uskladitev in navezava rešitev iz tega OPPN na rešitve iz DPN se naj navede oziroma dopiše v 7.členu, ki govori o posegih izven območja OPPN.

Stališče: Pripomba se upošteva.

7. PRIPOMBE PODANE NA DODATNI JAVNI OBRAVNAVI DO OPPN V KS ŠMIHEL 21.8.2019

7.1

Pri pokopališču naj se omogoči zavijanje desno direktno na Šmihelsko cesto.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 2.3.

7.2

Cesta za ŠC NM od ceste za Drsko do ŠC NM ni potrebna.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Glej stališče v točki 1.7.

7.3

Krožišče za navezavo romskega naselja na novo Šmihelsko cesto naj se prestavi proti jugu in tako skrajša in poceni cesto do romskega naselja Šmihel.

7.3

Krožišče za navezavo romskega naselja na novo Šmihelsko cesto naj se prestavi proti jugu in tako skrajša in poceni cesto do romskega naselja Šmihel.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Cestno omrežje je zasnovano na podlagi veljavnih predpisov (Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1, 36/18), Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste (Uradni list RS, št. 86/09, 109/10 – ZCes-1)), ki določajo na kakšni oddaljenosti so lahko med seboj razporejena križišča, da je še vedno zagotovljena prometna varnost, prevoznosti, stabilnosti in preglednost (npr. glede na polje preglednosti in minimalno zaustavitveno razdaljo v odvisnosti od projektne hitrosti in nagiba nivelete ceste, glede na prometne obremenitve in kategorijo ceste...). S prestavljanjem krožnega križišča proti jugu bi le-tega preveč približali krožnemu križišču predvidenem v DPN, kar bi poslabšalo navedene pogoje za uporabnike prometnega omrežja.

7.4

Igrišče pri romskem naselju naj bo manjše in asfaltno.

Stališče: Pripomba se ne upošteva.

Obrazložitev: Obstoječe igrišče skušamo v enakovredni velikosti in izvedbi nadomestiti na novi lokaciji. Ker gre za nogometno igrišče, je zanj najprimernejša travnata izvedba.

7.5

Dostop do Doma starejših občanov je niveleto neustrezen za gasilsko vozilo, zato naj se izboljša in določi še dodatna intervencijska pot.

Stališče: Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN.

Obrazložitev: Dostop do Doma starejših občanov se bo oziroma se rešuje z drugo projektno dokumentacijo.

Stališča do pripomb in predlogov pripravila:

GPI, d.o.o.

Oddelek za okolje in prostor



mag. Gregor Macedoni
župan