



Številka: 350-0004/2024-151

Datum: 15. 7. 2025

ZADEVA: OBČINSKI PODROBNI PROSTORSKI NAČRT BRŠLJIN – OPPN Bršljin
PREDMET: STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV NA DOPOLNJEN OSNUTEK PROSTORSKEGA AKTA

Občinski podrobni prostorski načrti Bršljin (v nadaljnjem besedilu: OPPN) se pripravljajo na podlagi Sklepa o pripravi OPPN Bršljin (Dolenjski uradni list št. 8/24) za del centralnega območja z mešanimi dejavnostmi ob Ljubljanski cesti v mestni četrti Bršljin. Obravnavana je rekonstrukcija dela Ljubljanske ceste (LC 299261) z izvedbo podvoza Ulice Bršljin pod železniško progo Melika–Ljubljana pri sedanji glavni železniški postaji, vključno s prilagoditvijo priključnih cest in ureditvijo bližnje pozidave. Predel se na izvedbeni ravni trenutno ureja s starejšim ureditvenim načrtom, ki ga bo v svojem območju urejanja OPPN nadomestil.

Javna razgrnitev OPPN Bršljin je potekala od 20. 3. do vključno 23. 4. 2025 v prostorih Mestne občine Novo mesto, Urada za prostor in razvoj, Seidlova cesta 1, Novo mesto.

V sklopu javne razgrnitve je bila v sredo, 26. 3. 2025, v dvorani Občinskega sveta Mestne občine Novo mesto, Glavni trg 7 (Rotovž), izvedena javna obravnava, na kateri sta pripravljavec in izdelovalec prostorskega akta razgrnjeno gradivo podrobneje obrazložila in prisotnim podala dodatna pojasnila. Z javnim naznanilom je bila na krajevno običajen način seznanjena javnost in krajevna skupnost Bršljin.

Občinski svet Mestne občine Novo mesto je dopolnjen osnutek prostorskega akta obravnaval na 20. seji, dne 20. 3. 2025, in ga potrdil s sklepom št. 353.

Pred tem sta dopolnjen osnutek OPPN obravnavala tudi Odbor za okolje, prostor, komunalo in promet na 17. seji, dne 17. 3. 2025 ter Komisija za statut in poslovnik na 19. seji, dne 18. 3. 2025.

V času javne razgrnitve so bile k dopolnjenemu osnutku OPPN podane pripombe in predlogi, ki so v nadaljevanju obravnavane v naslednjih sklopih:

1. Pripombe in predlogi zasebnih lastnikov zemljišč;
2. Pripombe in predlogi sveta Krajevne skupnosti Bršljin;
3. Pripombe in predlogi odbora za okolje, prostor, komunalo in promet (OOPKP);
4. Pripombe in predlogi komisije za statut in poslovnik;
5. Pripombe in predlogi Občinskega sveta Mestne občine Novo mesto (1. obravnava);
6. Pripombe občinske uprave;
7. Pripombe iz javne obravnave.

V knjigo pripomb, ki je bila na vpogled v prostorih občine, ni bilo vpisanih pripomb. Vse prejete pripombe so bile posredovane pisno ali ustno na predstavitevah, sejah delovnih teles in v elektronski obliki.

Stališča so sestavni del spisa postopka priprave OPPN in se v pet delovnih dneh po zavzetju javno objavijo na oglasni deski Mestne občine Novo mesto (MONM), Seidlova cesta 1, Novo mesto, na spletni strani MONM (uradne objave) in na spletnem prostorskem portalu MONM.

V stališčih do pripomb je za vsako pripombo najprej podano stališče (opredelitev do pripombe), v nadaljevanju pa še obrazložitev, s katero se pojasni razlog za sprejem ali zavrnitev pripombe.

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 pripombe ni možno v celoti upoštevati, je podana obrazložitev;
- **Pripomba se smiselno upošteva**: pripomba se upošteva ob smiselni uporabi določil predpisov in zahtev pripombodajalca.
- **Pripomba je že upoštevana**; rešitev, na katero se pripomba nanaša, je že predvidena v OPPN, podana je obrazložitev, na kakšen način je upoštevana.
- **Pripomba je delno že upoštevana**; rešitev, na katero se pripomba nanaša, je delno že podana v OPPN, podana je obrazložitev, na kakšen način je upoštevana.
- **Pripomba se ne upošteva**; pripomba se ne upošteva, ker ni skladna z veljavno zakonodajo, cilji prostorskega načrtovanja, nadrejenimi akti, varstvenimi režimi ali drugimi utemeljenimi razlogi. V obrazložitvi je naveden strokovni ali pravni razlog neupoštevanja.
- **Pripomba se ne nanaša na vsebino OPPN**; pripomba se ne nanaša na vsebine, ki so predmet obravnave v prostorskem aktu.
- **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.
- **Pripombe so vsebinsko že obravnavane**: pripombe so identične ali zelo podobne tistim, ki so bile že presojane pri drugi točki dokumenta; zato se dodatna obravnava ne ponavlja, temveč se sklicuje na obstoječo obrazložitev.

Pri nekaterih pripombah in predlogih je stališče podano na več predhodno navedenih načinov.

1. PRIPOMBE IN PREDLOGI ZASEBNIH LASTNIKOV ZEMLJIŠČ

1.1 Avto Slak, d. o. o., Obrtniška ulica 51, 8210 Trebnje

1.1.1 Vrste dopustnih dejavnosti in programov (10. člen OPPN Bršljin):

V 10. členu OPPN Bršljin so navedene dopustne dejavnosti in programi v posameznih ureditvenih enotah, za katere želimo, da se v celoti ohranijo. Podajamo zgolj pripombe in predloge na dve izmed navedenih dejavnosti.

1.a)

V b) alineji 10. člena osnutka OPPN Bršljin je navedeno, da je v UE PO3 dopustna 47 - Trgovina na drobno, razen 47.3 - Trgovina na drobno z motornimi gorivi, v PO3 in PO6 pa še 47.8 - Trgovina na drobno z motornimi vozili, motornimi kolesi ter deli in opremo zanje.

Pripomba: Predlagana določba OPPN Bršljin pušča dvom, katere dejavnosti v UE PO3 so dopustne in katere ne. Iz predlagane določbe je možno razumeti, da je dovoljena 47 - Trgovina na drobno, razen 47.3 - Trgovina na drobno z motornimi gorivi in v PO 3 še 47.8 - Trgovina na drobno z motornimi vozili, motornimi kolesi ter deli in opremo zanje. Določbe torej vsebujejo notranje nasprotje in se jih lahko interpretira na način, da dejavnosti s šifro 47.3 in 47.8 niso dovoljene, kar posledično pomeni, da ni več dovoljena obstoječa glavna dejavnost podjetja AVTO SLAK, d. o. o.

Predlog: V b) alineji 10. člena naj se za ureditveno enoto PO 3 razumljivo in jasno definira dopustne dejavnosti, tako, da bo obstoječa dejavnost podjetja 47.8 – Trgovina na drobno z motornimi vozili, motornimi kolesi ter deli in opremo zanje dopustna tudi v bodoče.

1.b)

Po i) alineji 10. člena OPPN Bršljin so dopustne druge raznovrstne poslovne dejavnosti, pri čemer so dejavnosti iz rubrike 77 – Dajanje v najem in zakup dopustne samo v PO3 in PO6, od tega pa le dejavnosti s šifro 77.11 – Dajanje lahkih motornih vozil v najem in zakup.

Pripomba: Po predlagani določbi 10. člena v UE PO3 je dopustno oddajati v najem in zakup le motorna vozila, ne pa tudi poslovnih stavb oz. poslovnih prostorov, s čimer se spreminja oz. krči obstoječe dopustne dejavnosti v tem območju. Podjetje AVTO SLAK, d. o. o., že vrsto let oddaja v najem poslovne prostore v 1. nadstropju obstoječe stavbe, med drugim tudi za dejavnost registracije vozil, ki je dejavnost v neposredni povezavi in soodvisna od dejavnosti podjetja AVTO SLAK, d. o. o. Predlagana določba spreminja trenutno dovoljene dejavnosti ter preprečuje nadaljnjo nemoteno opravljanje dejavnosti podjetja in dejavnosti podjetij, ki najemajo poslovne prostore AVTO SLAK, d. o. o., v prihodnje. Eno od podjetij, ki najema poslovni prostor, se ukvarja z registracijo motornih

vozil, ki po osnutku OPPN Bršljin ni več navedena kot dopustna dejavnost, s čimer se odvzema možnost gospodarskega udejstvovanja trenutnemu najemniku 3 kot tudi podjetju AVTO SLAK, d. o. o., kot trenutnemu najemodajalcu poslovnega prostora za namen opravljanja registracije vozil.

Predlog: Predlagamo, da se 10. člen osnutka OPPN Bršljin dopolni na način, da je dopustna dejavnost oddajanja v najem poslovnih prostorov in poslovnih stavb, kot tudi, da je dopustna dejavnost registracije vozil.

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA / PRIPOMBA JE DELNO ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: V točki b) 10 člena odloka o OPPN se navede, da je dopustna: 47 Trgovina na drobno, razen: 47.3 Trgovina na drobno z motornimi gorivi. V rubriki: 47 Trgovina na drobno je avtomatično zajeta tudi podrubrika: 47.8 Trgovina na drobno z motornimi vozili, motornimi kolesi ter deli in opremo zanje, zato je ni potrebno posebej navajati.

Možnost oddajanja nepremičnin ureja točka g) 10. člena, po kateri je dopustno: M POSLOVANJE Z NEPREMIČNINAMI. V ta sklop sodi tudi rubrika: 68.2 Oddajanje in obratovanje lastnih ali najetih nepremičnin, kar omogoča nadaljevanje oddajanja poslovnih prostorov podjetja Avto Slak, d. o. o.

V točki i) 10. člena se dopustijo vse raznovrstne poslovne dejavnosti: O DRUGE RAZNOVRSTNE POSLOVNE DEJAVNOSTI in se jih več ne omejuje.

S tem se omogoča nadaljevanje obstoječih dejavnosti podjetja AVTO SLAK, d. o. o., in njegovih najemnikov.

1.1.2 Sprememba prometnih ureditev (13. in 14. člen OPPN Bršljin):

Ob rekonstrukciji Ljubljanske ceste in izvedbi novega podvoza ulice Bršljin pod železniško progo Metlika - Novo mesto - Ljubljana so načrtovane prilagoditve priključnih cest na rekonstruirane ceste. Iz prikaza ureditvene situacije – 1. faza in prikaza ureditvene situacije – 2. in 3. faza sta razvidna dva priključka dostopa na rekonstruirano Ljubljansko cesto. V ureditveni zasnovi – 2. faza urejanja je predvidena ureditev notranje dostopne ceste, primerne za občasno dostavo s tovornjaki za potrebe poslovnega programa v STAVBI 2, dostop v ozadje STAVBE 1 in do garaže pod STAVBO 2 (CESTA A in CESTA A1).

Pripomba: Načrtovane spremembe prometnih ureditev v UE PO3 ne zagotavljajo zadostnega manevrskega prostora za tovorna vozila za transport osebnih vozil ter otežujejo dostopnost do prodajnega in servisnega centra AVTO SLAK, d. o. o., za tovorna vozila. Ob dostavi in razlaganju tovornega vozila za prevoz osebnih vozil niso zagotovljene prometne površine za nemoten promet ostalih vozil znotraj PO3.

Izvoz, ki je predviden pri STAVBI 2, bi moral premostiti cca. 1,5 m višinske razlike med nivojem Ljubljanske ceste in dvoriščem podjetja, zaradi česar je izvedba izvoza na Ljubljansko cesto neizvedljiva. Prav tako je trenutno predviden izvoz pri STAVBI 2 umeščen izredno blizu STAVBE 2, v kateri je v kletni etaži salon VW in VW GV vozil.

Višina predvidnega uvoza v novo načrtovano garažo v STAVBI 2 ne omogoča dostopa za tovorna vozila za prevoz vozil kot tudi za vozila iz gospodarskega programa prodaje novih in rabljenih vozil. Prav tako ni jasen potek in ureditev obračališča za tovorna vozila znotraj STAVBE 2. Sprememba prometnih ureditev pa navsezadnje skoraj v celoti odvzema obstoječe parkirne površine, ki jih podjetje nujno potrebuje za parkiranje novih, rabljenih vozil, kot tudi vozil strank ter zaposlenih in za nemoteno opravljanje dejavnosti.

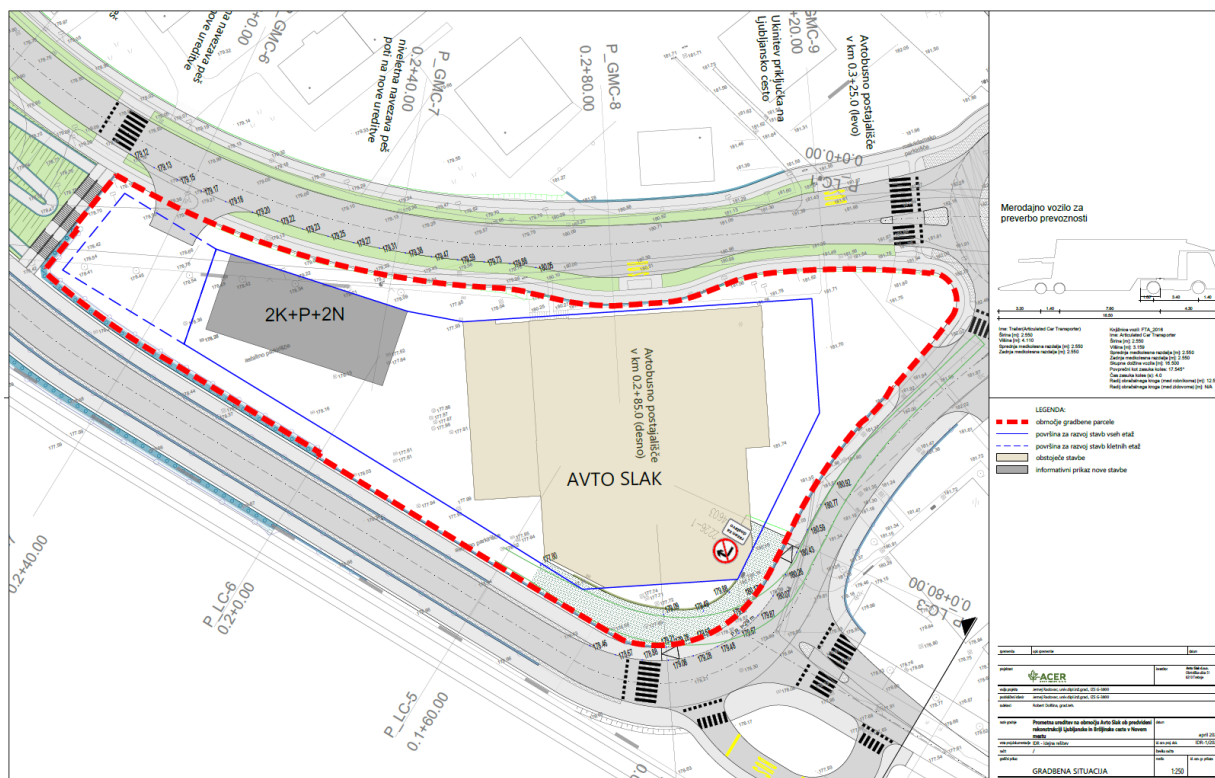
Načrtovana sprememba prometnih ureditev na PO3 ne zagotavlja ustrezne infrastrukture za nemoten potek dejavnosti podjetja in bi bistveno otežila nadaljnje opravljanje dejavnosti podjetja.

Predlog: Predlagamo ureditev službenega uvoza za tovorna vozila (za dostavo) iz Bršljinske ceste na južnem vogalu območja PO3, da bo omogočena krožna vožnja na gradbeni parceli v PO3 ter ohranitev uvoza-izvoza na skrajnem zahodu UE PO3, kot izhaja iz skice gradbene situacije – Prometna ureditev na območju AVTO SLAK ob predvideni rekonstrukciji Ljubljanske in Bršljinske ceste v Novem mestu, april 2025, podjetja ACER, d. o. o.

Obenem predlagamo in prosimo za premaknitev obstoječega uvoza-izvoza na Ljubljansko cesto čim bolj proti severozahodu (SZ) oz. čim bližje prehodu za pešce, da bo možno načrtovati dovolj veliko STAVBO 1, zagotoviti dovolj funkcionalnega zemljišča okoli novega objekta STAVBA 1 ter da bo moč

čim bolj ekonomično izkoristiti zemljišča v PO3. Predlagamo, da se prikaz priključkov na rekonstruirane ceste ter spremembe prometnih ureditev znotraj PO3 v celoti grafično in tekstualno povzame po skici gradbene situacije ACER. d. o. o, iz aprila 2025.

Na tem mestu prosimo in predlagamo za ponovno preučitev prestavitve stopnišča, ki bo potekalo od železniškega podhoda do Ljubljanske ceste in prehoda čez Ljubljansko cesto na zahodno (Z) stran predvidnega novega zelenega pasu za dostop koles do železniškega podhoda, da bi bilo možno uvoz/izvoz s PO3 na Ljubljansko cesto premakniti čim bolj na zahod (Z) PO3.



Slika: Skica gradbene situacije – Prometna ureditev na območju AVTO SLAK ob predvideni rekonstrukciji Ljubljanske in Bršljinjske ceste v Novem mestu, april 2025, ACER Novo mesto, d.o.o.

Stališče: PRIPOMBA SE DELNO UPOŠTEVA

Obrazložitev: Na območju UE PO3 se omogoči:

- ureditev službenega uvoza za tovorna vozila (za dostavo) z nove ulice Bršljin na južnem vogalu območja PO3,
- vzpostavitev notranje prometne povezave med novo ulico Bršljin in izvozom/uvozom na zemljišče Avto Slak, d. o. o., z Ljubljanske ceste,
- ohranitev uvoza-izvoza na skrajnem zahodu UE PO3. Predlog za spremembo prometnih ureditev v UE PO3, kot je prikazana v gradbeni situaciji (ACER Novo mesto, d. o. o., april 2025), bo preučen v fazi dopolnitve gradiva ter upoštevan v obsegu, ki omogoča izvedbo sprememb brez nesorazmernega posega v rešitve, opredeljene v že potrjenem idejnem projektu za rekonstrukcijo Ljubljanske ceste (IDP).

Stopnišče, ki povezuje železniški podhod z Ljubljansko cesto, je del načrtovane prometne in prostorske ureditve znotraj območja OPPN Bršljin. Rešitev je bila že v fazi priprave idejnega projekta (IDP) usklajena in preverjena kot strokovna podlaga za pripravo OPPN ter predstavlja sestavni del celovite ureditve območja, zato sprememba te rešitve ni možna.

1.1.3 Ohranitev obstoječe STAVBE 2 ter sprememba gradbene meje (13. in 14. člen OPPN Bršljin):

13. člen OPPN Bršljin za UE PO3 predvideva, da se do začetka izvajanja 2. faze urejanja dopusti ohranjanje obstoječih objektov in zunanjih ureditev, izvedejo pa se prilagoditve tistih zunanjih ureditev in prometnih priključkov, ki so potrebne zaradi rekonstrukcije cest iz prvega odstavka tega člena. Poleg tega je v tretji alineji 13. člena za UE PO3 izrecno predvideno, da se razen posegov, ki so potrebni zaradi rekonstrukcije cest iz prvega odstavka tega člena, na stavbah in zunanjih površinah do pričetka

izvajanja 2. faze urejanja dopuščajo rekonstrukcije, manjše rekonstrukcije, vzdrževanje in spremembe namembnosti.

V 14. členu OPPN Bršljin je predvideno, da se obstoječa STAVBA 2 preuredi pod pogoji:

- del stavbe na zahodni strani se poruši;
- vzdolž Ljubljanske ceste se lahko del stavbe dozida in nadzida z dvema nadstropjema;
- pritličje in prvo nadstropje, kot tudi nadzidano drugo in tretje nadstropje se nameni poslovni dejavnosti;
- v kletnem delu se uredi garaža za potrebe STAVBE 1 in STAVBE 2;
- ob STAVBI 1 se uredijo zunanja parkirišča za začasno parkiranje v obsegu 10-13 % vseh parkirnih mest za STAVBO 1;
- parkiranje za potrebe poslovnega programa v STAVBI 2 se uredi delno v garaži, delno pa na vzhodni ploščadi pred objektom.

Rušitve so prikazane na grafičnem načrtu št. 9. Prikaz rušitev, ohranjenih in predelanih stavb, dozidava in nadzidava pa na grafičnem načrtu št. 5.

Pripombe:

Opisane preureditve obstoječega objekta STAVBE 2 so predvidene brez interesa, pobude ali soglasja lastnika nepremičnine oz. podjetja AVTO SLAK, d. o. o., in bistveno posegajo v dosedanjo uporabo in namembnost obstoječega objekta, posledično pa tudi na samo dejavnost podjetja.

Pojasnjujemo, da je v obstoječi stavbi v kletni etaži prizidan in izgrajen komaj 3 leta star nov VW salon za osebna in gospodarska vozila, del kleti pa je namenjen avtoservisni dejavnosti. V pritličju STAVBE 2 del stavbe zavzemajo saloni vozil za znamke Seat, Škoda in Cupra, del stavbe pa je namenjen avtoservisni delavnici. V 1. etaži STAVBE 2 so poslovni prostori, ki se deloma oddajajo, deloma so v pripravi za vzpostavitev prostora za parkiranje vozil.

Obstoječa STAVBA 2 je zgrajena v skladu z veljavnim gradbenim dovoljenjem ter pogodbenimi zahtevami in standardi vseh zastopanih avtomobilskih znamk. Ti standardi so nujni, da lahko podjetje še naprej pooblaščen prodaja in servisira vozila ter se razvija. Predlagani OPPN pa brez kakršne koli pobude ali soglasja lastnika predvideva rušitev zahodnega dela stavbe in preureditev kletnih prostorov v garažo, s čimer bi bil na novo zgrajeni VW in VW GV salon dejansko uničen, znamka VW pa ukinjena na tej lokaciji. Poleg tega bi rušitve na vzhodni strani občutno zmanjšale salone za SEAT, Škodo in Cupro. Tak poseg bi podjetju odvzel ključne poslovne prostore, pomenil kršitev pogodbenih obveznosti do proizvajalcev in vodil do odpovedi franšiznih pogodb. Uveljavitev OPPN bi zato neposredno onemogočila nadaljnji razvoj podjetja in ogrozila njegovo temeljno dejavnost.

Podjetje AVTO SLAK, d. o. o., načrtuje postavitve avtodvigala za osebna vozila za dostop do 1. etaže STAVBE 2, v katerem bo predviden prostor za parkiranje vozil, kot tudi nadzidavo objekta z dodatnim nadstropjem. Prav tako proizvajalec in uvoznik pooblaščenih znamk skladno z zahtevanimi standardi zahtevata občasne posodobitve in prenove obstoječih poslovnih prostorov. Z določilom, da so v ureditveni fazi 1 možne le rekonstrukcije, manjše rekonstrukcije, vzdrževanja in spremembe namembnosti je nabor posegov v gospodarskem svetu, ki zahteva hitre prilagoditve, dozidave in rešitve za ohranitev nadaljevanja dejavnosti, izredno omejujoč in nepotreben. V želji po nadzidavi obstoječega objekta STAVBE 2 z dodatnim nadstropjem, postavitvi avtodvigala ter potrebi po zagotavljanju poslovnih prostorov, skladno z zahtevami standardov proizvajalca, kot tudi glede na z naše strani predlagano gradbeno mejo, nam omejitev gradbenih posegov na rekonstrukcijo, manjšo rekonstrukcijo, vzdrževanje in spremembo namembnosti onemogoča ohranjanje in povečanje uporabnosti STAVBE 2 ter zagotavljanje zahtevanih standardov za trenutno pooblaščenega znamke vozil.

Glede vprašanja hipnega pritoka vode in ponikanja le-te, ki je bilo izpostavljeno na skupnem sestanku z MONM dne 21. 3. 2025, pojasnjujemo, da imamo za celotno asfaltno površino pred VW salonom in za površine strehe od novozgrajenega VW salona že sedaj zakopano ponikalno polje, ki je bilo pogojeno z izdajo zadnjega gradbenega dovoljenja. Površina ravnih površin za meteorno vodo bo tudi v bodoče ista oz. celo nekoliko manjša za del zemljišča ob železnici, kjer je predvidena Bršljinska cesta. Pritok vode bo tudi v bodoče rešen tako, da so vse meteorne vode z našega zemljišča speljane v obstoječe ponikalno polje.

Predlog:

Glede na pojasnjeno predlagamo:

- ohranitev obstoječe STAVBE 2 z vsemi prizidavami (v kletni etaži in prvi etaži) tako v fazi 1 kot v fazi 2 in 3. Želimo ohranitev dosedanje uporabe in namembnosti poslovne STAVBE 2, saj je to bistveno za nemoteno nadaljevanje naše osnovne dejavnosti podjetja;
- možnost izgraditve dodatne etaže N2 (K + P + 2N), pri čemer naj bo etažna višina enaka višini N1. Nadzidava objekta naj se dovoli po celotni površini osnovnega dela objekta v N1 (brez nadzidave prizidkov);
- razširitev gradbene meje proti vzhodu, da se omogoči gradnjo avtodvigala in oblikovanje gradbene meje – površine za razvoj stavb vseh etaž okoli STAVBE 2 kot izhaja iz skice gradbene situacije ACER, d. o. o., april 2025;
- da je kadarkoli možna dozidava k obstoječemu objektu znotraj površine za razvoj stavb vseh etaž, kot izhaja iz gradbene situacije ACER, d. o. o., april 2025 (predvsem za potrebe izgraditve avtodvigala in morebitnih sprememb obstoječe stavbe za doseganje zahtevanih standardov proizvajalca);
- da so vsi gradbeni posegi na STAVBI 2 možni že v 1. ureditveni fazi in neodvisni od ostalih gradbenih posegov v UE PO3 in od poteka rekonstrukcije okoliških cest

Stališče: PRIPOMBA SE DELNO UPOŠTEVA

Obrazložitev: V UE PO3 se obstoječa STAVBA 2 ohrani. Na njej se dopusti izvedba prizidka in nadzidava z dodatnim nadstropjem, kot je predlagano v gradbeni situaciji podjetja ACER Novo mesto, d. o. o. (april 2025), vendar z nekoliko popravljeno mejo proti severu in vzhodu zaradi zagotavljanja skladnosti stavbnih mas objektov širšega območja. Na severu se v predlogu OPPN določi gradbena linija, ki je poravnana z obstoječo fasado avtosalona, proti vzhodu pa se za gradbeno mejo uporabijo ravne linije zaradi oblikovne skladnosti z okoliško stavbno tipologijo.

Posegi na STAVBI 2 so dopustni že v 1. fazi, pri čemer izvajanje posegov ne sme ovirati rekonstrukcije Ljubljanske ceste in ulice Bršljin.

1.1.4 Zasnova novega objekta - STAVBE 1 (14. člen OPPN Bršljin):

V 14. členu osnutka OPPN Bršljin je predvidena izgradnja nove poslovne stavbe STAVBA 1, z glavnim vhodom z Ljubljanske ceste, kletni del naj bo namenjen shrambam in kolesarnici, pritličje in višje etaže pa poslovnim programom.

Pripomba: Podjetje AVTO SLAK opravlja dejavnost prodaje in popravila motornih vozil, za kar potrebuje ustrezne poslovne prostore, dovolj parkirnih prostorov ter ustrezen manevrski prostor za občasno dostavo vozil. S predvideno STAVBO 1, v kateri naj bi bil kletni prostor namenjen shrambam in kolesarnici ter zunanjo ureditvijo, kot izhaja iz skice ureditve 2. in 3. faze, se podjetju AVTO SLAK, d. o. o., odvzema skoraj vse obstoječe parkirne površine, nova poslovna STAVBA 1 pa ne zagotavlja potrebnih poslovnih površin podjetja. Glede na potrebo po zagotavljanju dovolj velike površine za parkiranje novih, rabljenih vozil ter vozil strank, menimo, da bi bilo smotrnejše izkoristiti obstoječi prostor z izgraditvijo podzemne garaže v dveh etažah, gradnjo STAVBE 1 oz. prostor za razvoj STAVBE 1 pa definirati z gradbeno mejo, kot je prikazana površina za razvoj stavb vseh etaž in površina za razvoj stavb kletnih etaž iz prikaza gradbene situacije ACER, d. o. o., april 2025 ter opisno določiti pogoje nove STAVBE 1, 7 saj trenutno še ni znana potreba po umestitvi STAVBE 1 v sklop dejavnosti podjetja. Objekt iz prikaza gradbene situacije ACER, d. o. o., april 2025 je prikazan zgolj kot simulacija, pri čemer poudarjamo, da trenutno še niso znane potrebe podjetja po razvoju in umestitvi STAVBE 1. OPPN Bršljin predvideva oblikovanje dveh ločenih površin (PO3/1 in PO3/2). Ker pa je s temi pripombami in predlogi podan spremenjen interni promet znotraj PO3, menimo, da je oblikovanje dveh ločenih površin za razvoj stavb nepotreben in omejujoč, zato predlagamo, da se oblikuje en prostor, definiran z gradbeno mejo, kot izhaja iz prikaza gradbene situacije podjetja ACER, d. o. o., april 2025. Izvedba podzemnih garažnih prostorov bi bila zaradi hkratnega poteka in izvedbe gradbenih del, smotrna istočasno z izvedbo gradbenih del za rekonstrukcijo Ljubljanske ceste.

Predlagamo:

- grafično določitev ene gradbene meje v območju PO3, kot je razvidno iz gradbene situacije ACER, d. o. o., april 2025 (površina za razvoj stavb vseh etaž – modra polna črta in površina za razvoj stavb kletnih etaž – morda prekinjena črta);

- grafično določitev gradbene meje za izgradnjo podzemne garaže v dveh etažah (2K), kot je razvidno iz gradbene situacije ACER, d. o. o., april 2025 (površina za razvoj stavb vseh etaž – modra polna črta in površina za razvoj stavb kletnih etaž – morda prekinjena črta);
- grafično določitev gradbene meje za razvoj stavb vseh etaž 2K + P 2N (polna modra črta);
- opisno določitev možnosti razvoja stavb z etažnostjo 2K + P + 2N, brez natančne umestitve objekta in brez vnaprejšnjega definiranja dimenzij objekta, pri čemer je objekt iz priloge gradbene situacije ACER, d. o. o., april 2025, prikazan zgolj kot simulacija objekta;
- gradnja STAVBE 1 in podzemnih garaž naj bo možna že v 1. ureditveni fazi in neodvisna od gradbenih del na UE PO3 ter neodvisna od stanja STAVBE 2 ter gradbenih posegov na STAVBI 2, vendar možna hkrati z rekonstrukcijo okoliških cest.
- izvedba in uporaba kleti lahko poteka ločeno, časovno različno in po etapah od izvedbe in uporabe STAVBE 1 (npr. najprej se izvede in uporablja parkirišče v kleti, zgornji plato služi kot parkirišče, nato šele čez čas pa se izgradi nadzemljška etažnost oz. STAVBA 1.

Stališče: PRIPOMBA SE DELNO UPOŠTEVA

Obrazložitev: Pri ureditvi UE PO3 se investitorjev predlog o STAVBI 1 upošteva do te mere, ko ta ni v nasprotju z OPN in izpostavljenim značajem obravnavane lokacije v mestu. V tem smislu se gradbena meja in gradbena linija STAVBE 1 prilagodita potrebam dejavnosti na način, da to ne posega v celovitost prostorske zasnove širšega predela in ustreza specifičnemu kontekstu prostora. Sem pa sodijo:

- upoštevanje, da gre za območje centralnih dejavnosti in ne za industrijsko-servisni predel mesta;
- vzpostavitev skladne fasadne kulise vzdolž Ljubljanske ceste in primerne pojavnosti njenega obuličnega prostora, saj je to ena od glavnih mestnih ulic;
- medsebojna oblikovna in morfološka usklajenost stavb tega mestnega predela, kakor tudi primerna ureditev odprtih površin območja ob Ljubljanski cesti in železniški postaji;
- zagotavljanje dostopnosti, prometne varnosti, ohranjanja varovalnih pasov in funkcionalnosti javnih površin.

STAVBA 1, vključno s kletno garažo, je izvedljiva šele po izvedbi rekonstrukcije Ljubljanske ceste in ulice Bršljin, saj se meje UE PO3, kakor tudi pogoji prometnega priključevanja, prilagajajo novi ureditvi teh dveh ulic/cest.

1.1.5 Oporni zid:

Iz skice prikaza ureditvenega stanja v 2. in 3. fazi OPPN Bršljin je na vzhodnem (V), jugovzhodnem (JV) in južnem (J) predelu PO3 predviden oporni zid med ulico Bršljin in zemljiščem PO3.

Pripomba: Podjetje predlaga ureditev službenega uvoza za tovorna vozila iz Bršljinske ceste na južnem vogalu območja PO3, da bo omogočena dostava za tovorna vozila in krožna vožnja na gradbeni parceli v PO3. Predviden oporni zid za JV strani gradbene parcele pri STAVBI 2 ne more biti izveden, da bo omogočen interni promet po PO3.

Predlog: Oporni zid za JV strani gradbene parcele pri STAVBI 2 naj se odstrani, kot to izhaja iz skice gradbene situacije ACER, d. o. o., april 2025, da bo omogočen službeni uvoz in interni promet po PO3.

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Oporni zid na JV strani gradbene parcele pri STAVBI 2 se odstrani, da bo možna ureditev službenega uvoza z nove ulice Bršljin in internega prometa v območju PO3. Rešitev je preveril ACER Novo mesto, d. o. o., ki je izdelal tudi idejni projekt za rekonstrukcijo Ljubljanske ceste, in jo ocenil kot tehnično ustrezno. Sprememba ne vpliva na zasnovo javne prometne infrastrukture, omogoča nemoteno dostavo ter krožno vožnjo znotraj območja in je skladna s širšo prometno zasnovo.

1.1.6 Poslovni totemi (16. člen OPPN Bršljin):

OPPN Bršljin v 9. odstavku 16. člena med drugim določa, da je največje število dopustih totemov na stavbo 3, višina do 5 m, širina do 1,8 m.

Pripomba: Podjetje trenutno v obstoječi STAVBI 2 zastopa 5 znamk vozil (Cupra, VW, GV VW, Škoda in SEAT). Proizvajalec za vsako od pooblaščenih znamk predpisuje in zahteva postavitve poslovnega

totema, saj v nasprotnem primeru poslovni prostor ne dosega zahtevanih standardov za pridobitev in ohranitev znamke.

Predlog: Prosimo za spremembo glede največjega dopustnega števila poslovnih totemov na stavbo, in sicer na 5 na stavbo.

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Na podlagi pripombe se dopolni 16. člen OPPN tako, da največje dopustno število poslovnih totemov na posamezno stavbo ni več omejeno, če se nanašajo na dejavnosti, ki se dejansko izvajajo v stavbi in sama dejavnost zahteva uporabo totemov.

Totemi morajo biti umeščeni znotraj funkcionalnega zemljišča stavbe, ob prometnih površinah, oblikovno in višinsko usklajeni z arhitekturo objekta in prostorskim značajem območja. Postavitev totemov za dejavnosti, ki se na lokaciji ne izvajajo, ni dopustna. S tem se zagotavlja enotna in prostorsko primerna ureditev oglaševanja, ki ne povzroča vizualne preobremenitve prostora.

1.1.7 Zelene in zunanje površine (16. člen OPPN Bršljin):

Zelene površine znotraj PO3 so določene grafično, kot izhaja iz prikaza ureditvene situacije 2. in 3. faze. V 5. odstavku 16. člena odloka OPPN Bršljin je določeno, da se v PO3 in PO4 uredita parkovni ureditvi. V 8. odstavku 16. člena so določeni pogoji postavitve ograj in živih mej, pri čemer je določeno, da je v UE PO3 dopustna varnostna ograja do višine 1,2 m z vertikalnimi polnili vzdolž podvoza ulice Bršljin pod železniško progo in vzdolž stopnišča, ki povezuje Ljubljansko cesto s podvozom.

Pripomba: Predvidene zelene površine kot tudi oblikovanje parka, kot izhaja iz grafičnega dela prikaza ureditvene situacije 2. in 3. faze OPPN Bršljin, niso skladne z novim predlogom ureditve območja Avto Slak, podanim tekom javne razgrnitve.

Varnostna ograja je predvidena v višini 1,2 m le vzdolž podvoza ulice Bršljin pod železniško progo in vzdolž stopnišča. Tovrstna varnostna ograja ne zadostuje varnostnim elementom varovanja voznega parka podjetja, katerega pogojujejo zavarovalnice za sklenitev ustreznega zavarovanja za parkirišče. Zavarovalnice zahtevajo v celoti ograjeno varovano parkirišče z minimalno višino varnostne ograje 2,2 m.

Predlog:

- se zelene površine (FZP) ne določijo grafično, temveč naj se njihov delež v PO3 definira v tekstualnem delu odloka v odstotku 15 %;
- se ureditev parka odstrani iz PO3;
- je dopustna vzpostavitev sklenjene varnostne ograje do višine 2,2 m okoli celotnega parkirišča.

Stališče: PRIPOMBA SE SMISELNO UPOŠTEVA

Obrazložitev: V PO3 se pogoji za zelene površine prilagodijo predlogu nove ureditve območja Avto Slak na način, da se zadosti naslednjim zahtevam:

- upošteva se pomembnost zelenih površin v stiku z geološko podlago za uravnavanje mikroklimatskih razmer lokalnega okolja (senčenje, hlajenje in vlaženje ozračja, zadrževanje meteornih voda), nivoja podtalnice in ugodno počutje uporabnikov prostora. Teh naj bo 10 %;
- spoštuje se značaj lokacije ob eni od glavnih mestnih ulic in njenega prispevka k pojavnosti tega pomembnega mestnega prostora;
- do izvedbe STAVBE 1 s kletnim delom se zelenice v stiku z geološko podlago izvedejo kot razpršeni zeleni elementi znotraj nivojskega parkirišča: to vključuje drevesa med parkirnimi mesti, ozelenjene robove ob ograji, grmovne zasaditve ob dovozih in zelene pasove z možnostjo zadrževanja meteorne vode. Takšne ureditve ne ovirajo funkcionalnosti parkirišča, hkrati pa omogočajo osnovne učinke zelene infrastrukture: senčenje utrjenih površin, zmanjšanje pregrevanja, zadrževanje padavin in vizualno členitev prostora. Po izgradnji podzemne garaže se na njeni strehi uredi ozelenjeno nasutje, tako da bo skupni FZP na gradbeni parceli v UE PO3 15 %.

Z navedenimi pogoji za zelene površine se ohranja javni interes za kakovostno bivalno okolje in upošteva strokovna izhodišča za urejanje prostora, prilagojenega podnebnim spremembam, kot jih opredeljujejo nacionalne in evropske smernice s področja urejanja urbanih zelenih površin.

Vzpostavitev varnostne ograje višine do 2,2 m zaradi zavarovanja voznega parka ni skladna z značajem območja ob Ljubljanski cesti, ki je ena od glavnih mestnih ulic. Gre tudi za območje

centralnih dejavnosti in ne za industrijsko-servisni predel. Takšna ograja bi v tem pomembnem urbanem prostoru ustvarjala zaprt rob, negativno vplivala na javni prostor in prostorsko podobo območja. V urbanem okolju se varovanje lahko zagotavlja z drugimi, prostorsko sprejemljivejšimi ukrepi (npr. nižja ograja, nadzorovan dostop, tehnično varovanje, osvetlitev).

Ograja v predelu podvoza ulice Bršljin pod železniško progo je načrtovana zaradi zagotavljanja varnosti pešcev in se jo ohrani, visoka pa je lahko do 1,2 m.

1.1.8 Parcelacija in gradbene parcele (18. člen OPPN Bršljin):

V grafičnem delu OPPN načrt št. 10 so določene gradbene parcele z elementi zakoličbe in razmejitve javno/zasebno. Kjer je to potrebno, so za namene dostopov, parkiranja, parkovnih ureditev in otroških igrišč določene skupne gradbene parcele. Območje predvidene STAVBE 1 je označeno kot zasebna gradbena parcela PO3/1, območje STAVBE 2 po izvedenih rušitvenih delih in prizidkih kot območje PO3/2, med njima je predvidena skupna zasebna gradbena parcela.

Pripombe: Menimo, da skupne gradbene parcele zaradi predlagane spremenjene interne prometne ureditve znotraj PO3 ter vseh podanih predlogov, niso potrebne.

Predlog: Prosimo za spremembo grafičnega prikaza gradbenih parcel na način, da v PO3 ni skupnih zasebnih gradbenih parcel, temveč je režim gradbenih parcel in mej, povzet po skici gradbene situacije ACER, d. o. o., april 2025 (le ena gradbena parcela - rdeča črtkana črta in ena gradbena meja - modra polna in modra črtkana črta).

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Glede na novo ureditev v UE PO3 se več gradbenih parcel ukine in določi ena sama gradbena parcela. Skupna gradbena parcela v dopoljenem osnutku OPPN je bila opredeljena zato, da je bilo možno mešanje več vrst poslovnih programov in posledično več gradbenih parcel, od tega nekatere v skupni uporabi. V predlogu OPPN se na podlagi pripombe podjetja Avto Slak, d. o. o., na celotnem zemljišču v UE PO3 omogoči izvajanje enotne poslovne dejavnosti, zato je možno za UE PO3 določiti eno samo gradbeno parcelo, znotraj katere se objekti oblikujejo in locirajo ob upoštevanju lege ob eni od glavnih mestnih ulic in preostalega konteksta prostora.

1.1.9 Mirujoči promet – parkirišča (22. člen OPPN Bršljin):

V 5. odstavku 22. člena OPPN Bršljin je predvideno, da se v PO3 parkirišča v 1. ureditveni fazi prilagodijo rekonstruiranim cestam. V 2. in 3. ureditveni fazi so parkirna mesta načrtovana predvsem v podzemnih garažah, nekaj začasnih parkirišč pa na nivoju terena.

Pripomba ter predlog: Glede na podane predloge v tem dokumentu, prosimo za prilagoditev besedila na način, da se parkirna mesta prilagodijo rekonstruiranim cestam in dvoetažni podzemni garaži v vseh ureditvenih fazah in ne zgolj v 2. in 3. fazi.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Izvedba podzemnih parkirišč v UE PO3 pred rekonstrukcijo Ljubljanske ceste in ulice Bršljin ni možna, saj se bo zaradi prenove glavnih cest spremenila oblika gradbene parcele, na kateri bo podzemna garaža zgrajena, ravno tako tudi način prometnega priključevanja. Gradbene meje in linije novih objektov zahodno od obstoječega avtosalona (STAVBA 2) so tako prilagojene obliki nove gradbene parcele.

1.1.10 Faktor zazidanosti in faktor zelenih površin (14. člen odloka OPPN Bršljin):

Po 2. odstavku 14. člena OPPN Bršljin je v UE PO3 v 2. in 3. ureditveni fazi predviden faktor zazidanosti (FZ) do 40 % in faktor zelenih površin (FZP) minimalno 25 %.

Pripomba: Glede na predlagano in načrtovano izgradnjo podzemne garaže v dveh nivojih, predvideno površino za razvoj vseh stavb, kot tudi glede na potrebo podjetja po zagotavljanju primernih in dovoljšnjih poslovnih prostorov (avtosalonov, mehanične delavnice, pisarn...), prosimo za povečanje faktorja zazidanosti (FZ) na max. 70 % in zmanjšanje faktorja zelenih površin (FZP) na min. 15 %. S tovrstno spremembo bo zunanja ureditev v območju PO3 enotnejša in bolj homogena urejena v navezavi z območjem PO4.

Apeliramo na možnost izgradnje zelenih streh na vseh objektih znotraj PO3, ki bi se štele v delež zahtevanih zelenih površin.

Predlog: Predlagamo, povečanje faktorja zazidanosti (FZ) na max. 70 % in zmanjšanje faktorja zelenih površin (FZP) na min. 15 % ter tekstualno določitev, da se možnost izgradnje zelene strehe v šteje v delež oz. faktor zelenih površin.

Stališče: PRIPOMBA SE DELNO UPOŠTEVA

Obrazložitev: Dvig FZ na 0,7 bi pomenil pretirano intenzivno pozidavo, neustrezno za ravnotežje z zelenimi površinami in bivalnim okoljem. Območje PO3 mora ohraniti določen delež zelenih površin tudi zaradi blaženja toplotnih učinkov in urbanega značaja soseske.

V OPN je za namensko rabo prostora CU določen FZ 0,5, FI pa 2. Za UE PO3 je skladno s kontekstom prostora in potrebami dejavnosti primerna gradnja s FI do 1,5, ob izvedbi podzemne garaže na zahodu UE PO3 pa FZ 0,6. FI je tako manjši kot to omogoča OPN, FZ pa večji na račun vkopane garaže, kar na širši prostor nima negativnega vpliva. Zelenic v stiku z geološko podlago je lahko še vedno 10 %, skupaj z ozelenjenim nasutjem na strehi pa najmanj 15 %. Nasutje na strehi garaže mora biti dovolj debelo, da je na njem možna rast grmovnic.

1.1.11 Predlog za odkup zemljišč znotraj PO3:

Pojasnilo in predlog: V času izvedbe ureditvene faze 1, podjetje izraža interes po odkupu vseh zemljišč znotraj PO3, ki so trenutno v lasti MONM, da bo območje PO3 delovalo kot zaključeno in enovito območje. Nekaj trenutnega zemljišča podjetja je predvideno za rekonstrukcijo Bršljinske ceste. Ob tem predlagamo enakovredno menjavo zemljišč znotraj PO3 po načelu m² za m² ter odkup preostalega zemljišča. Predlagamo, da se menjava in odkupi zemljišč izvedejo istočasno in že pred samo rekonstrukcijo cest, da bo podjetju omogočena realizacija predlogov (vzpostavitev 11 internega krožnega prometa, izgradnja podzemne garaže, pridobitev gradbenega dovoljenja za oporni zid ob Bršljinski cesti,), podanih v tem dokumentu. Čim prej odkup zemljišč predlagamo tudi iz razloga, da nam bo omogočena pridobitev gradbenega dovoljenja za oporni zid ob Bršljinski cesti in za podzemno garažo z vidika izpolnjevanja pogojev OPPN Bršljin (FZ, ZFP)...

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev:

Odkup oziroma menjava zemljišč v lasti Mestne občine Novo mesto znotraj območja PO3 je predmet obravnave v ločenem postopku, ki se ureja na podlagi interesov obeh pogodbenih strank ter v skladu z zakonodajo, ki ureja razpolaganje z občinskim premoženjem. Prostorski akt sam po sebi ne določa pogojev za prenos lastništva zemljišč, temveč le prostorske pogoje za načrtovane ureditve.

Predlog za menjavo zemljišč po načelu m² za m² in odkup preostanka je v načelu izvedljiv, če bodo izpolnjeni vsi formalni pogoji in bo dogovor potrjen z ustreznim pravnim aktom (npr. sklep občinskega sveta). Časovni okvir in uskladitev menjava/odkupa zemljišč pred začetkom rekonstrukcije Bršljinske ceste bosta predmet ločenega usklajevanja med investitorjem in MONM.

Prav tako bo v času priprave dokumentacije za gradbeno dovoljenje (za oporni zid, podzemno garažo ipd.) potrebno preveriti skladnost s pogoji OPPN, predvsem glede faktorja zazidanosti (FZ), faktorja zelenih površin (FZP) in ostalih prostorskih določil.

1.2	in
------------	-----------

Pojasnilo pripravljavca: V postopku so bile prejete pripombe [redacted] in [redacted] v dveh ločenih vlogah:

- kot del razprave na seji OOPKP (17. 3. 2025),
- ter kasneje kot skupne pripombe v dopisu lastnikov zemljišč na območju EUP P04 (točka 1.4)

Ker se del vsebin razlikuje, sta oba nabora pripomb vsebinsko ločeno obravnavana.

1.2.1 Pripombe na izhodišča za pripravo osnutka OPPN Bršljin:

Gradbena meja stavbe 4 (Polje harmonije) naj bo glede na predvideno višino objektov odmaknjena od meje naše oziroma skupne gradbene parcele vsaj 4-5 m (pripomba je bila podana že na predstavitvi izhodišč za pripravo osnutka OPPN na MONM 11. 7. 2024 in s katero se je strinjala tako predstavnica občine kot tudi [redacted] – priloga kopija maila).

Stališče: PRIPOMBA JE ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: Pripomba je bila že upoštevana pri pripravi dopolnjenega osnutka OPPN. V njem je bila nova stavba v območju Polja harmonije, d. o. o., (prej označena kot STAVBA 4, sedaj kot

STAVBA 3) umaknjena od meje zemljiške parcele pripombodajalca za več kot 4 metre. S tem je zagotovljen zahtevan odmik glede na predvideno višino objekta.

1.2.2 Naš objekt (stavba 5) podaljšati / povečati in premakniti stran od naše hiše (hiša 1) bližje stavbi 4. Odmik stavbe 5 naj bo enak odmiku stavbe 4 od meje gradbene parcele glede na višine objektov. (pripomba je bila podana že na predstavitvi izhodišč za pripravo osnutka OPPN na MONM 11. 7. 2024 in s katero se je strinjala tako predstavnica občine kot tudi [redacted] – priloga kopija maila).

Stališče: PRIPOMBA JE ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: V javno razgrnjenem dopolnjenem osnutku OPPN narisana STAVBA 4 (prej Stavba 5) upošteva navedeno zahtevo pripombodajalca, ki je bila podana na predstavitvi izhodišč 11. 7. 2024 na MONM.

1.2.3 Ploščad – trg na zahodni strani v enoti z oznako PS2/1 naj bo na nivoju Kolodvorske ulice. Bolj logično se nam zdi, da se odprt prostor ohrani na nivoju železniške postaje, kot pa na nivoju Ljubljanske ceste, saj bi bil v tem primeru trg manj zanimiv in prijazen do ljudi, ker bi bil na nivoju glavne ceste in krožišča, kjer je neprimerno bolj izpostavljen hrupu prometa. Z ureditvijo železniške postaje in izgradnjo ploščadi / trga na nivoju Kolodvorske ulice bi se ustvaril tudi prijeten ambient za vse potnike, ki potujejo z vlakom, in tudi prebivalce tega območja. Kolodvorska ulica bo s predlaganimi rešitvami postala slepa ulica za promet, zato bo tudi s tega vidika prijaznejša za ljudi. Potrebno pa bo predvideti tudi prostor za obračališča za mestni avtobusni promet ter avtobuse, ki prevažajo potnike v primeru del na železnici.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: V pripombi poimenovani trg v PS2/1 je bil kasneje preoblikovan v javni park v PO4 in zanj določena gradbena parcela z oznako PO4/1 (razvidna na karti: 10. Prikaz gradbenih parcel). Javni park, ki je lahko tudi v zasebni lasti, je v uporabi poslovnih objektov v PO4, zato sodi v sklop te ureditvene enote. Železniška postaja pa ima trg pred poslopjem postaje – Kolodvorski trg, za katerega je določena gradbena parcela z oznako ŽP/2 (prikazana na karti: 10. Prikaz gradbenih parcel). Višina parka v PO4/1 je določena tako, da ni velikih višinskih preskokov med Ljubljansko cesto in Kolodvorsko ulico. Višinska razlika med Ljubljansko cesto in Kolodvorsko ulico znaša cca 6 m. Da bi se izognili visokim opornim zidovom in neprehodnim skokom, je zasnova zunanje ureditve v UE PO4 prilagojena postopnemu zniževanju terena, kar omogoča terasasto oblikovanje zunanjih površin. Javni park v PO4/1 je tako umeščen na vmesno višinsko raven, 3 m pod Ljubljansko cesto in 3 m nad Kolodvorsko ulico. S tem se omogoči dobra dostopnost z obeh strani, vizualna povezava z mestnim vhodom pri železniški postaji in hkrati umikanje od neposrednega hrupa in prometa na Ljubljanski cesti. V OPPN je zagotovljena ustrezna peš povezava med Kolodvorsko ulico in območjem javnega parka.

Glede predloga za obračališče avtobusov pojasnjujemo, da prostorski akt sicer ne določa operativne organizacije nadomestnega železniškega prevoza, vendar že zagotavlja prostorske pogoje za obračanje avtobusov. V dopolnjenem osnutku OPPN je obračališče umeščeno ob križišču Ulice Bršljin in Kolodvorske ulice, kot je razvidno iz grafičnega dela akta. Lokacija je ustrezna tako s tehničnega kot funkcionalnega vidika, saj bo tam potekala tudi redna linija mestnega avtobusnega prometa. Uporaba tega prostora za potrebe nadomestnega železniškega prevoza je možna, če se za to pokaže potreba in dogovor s pristojnimi izvajalci prevoza.

1.2.4 V navezavi s prejšnjo pripombo se nam zdi zasnova skupne garaže nesprejemljiva tako višinsko kot tudi lastniško. Zavedamo se, da so to šele idejne zasnove, ki pa vseeno nakazujejo neke končne rešitve. Iz prikazanega primera vhoda v garažo na fotografiji (str.19 Strokovne podlage in idejna zasnova za ureditev območja v centralnem delu Bršljina) bi se ob Kolodvorski ulici ustvaril slepi zid garaže (tudi v primeru poraščenosti z rastlinjem), ki bi to ulico še dodatno vizualno zožil in ustvarjal občutek arhitekture iz 70ih let prejšnjega stoletja. Prav tako bi našo obstoječo hišo odrezal od zelenih površin na severozahodni strani in dodatno omejil dostop popoldanskemu soncu, saj je ohranitev naše hiše (faza 2) najverjetnejše stanje, ki bo ostalo tako še kar nekaj časa.

Stališče: PRIPOMBA JE ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: V dopoljenem osnutku OPPN, ki je bil javno razgrnjen, je skupna garaža v UE PO 4 opuščena, vzdolž Kolodvorske ulice pa sta načrtovana dva poslovna objekta. Nove garaže so skrite pod nivojem terena in namenjene posameznim stavbam.

1.2.5 Moti nas tudi predlagana rešitev rampe v garaži, saj v celoti leži na našem zemljišču in s tem zmanjšuje izkoristek našega dela garaže, medtem ko sosed s to rešitvijo pridobi maksimalni izkoristek svojega zemljišča na naš račun. Ne moremo se znebiti občutka, da so naše želje in interesi popolnoma podrejeni interesom nekoga drugega. Skupne gradbene parcele – kaj to pomeni glede števila lastnikov, deležev, ureditev in podobno? Bomo lastniki deležev na celotni parceli, tudi tistih, ki so zdaj v lasti Polja harmonije?

Garaže naj bodo zasnovane tako, da lahko funkcionirajo neodvisno, lahko s skupno rampo, a na drugi primernejši lokaciji (primer Acerjeve rešitve) glede na tempo izgradnje na zemljiščih lastnikov z možnostjo naknadne povezave - tako kot je zasnovana garaža Novi trg, kjer se dopušča možnost povezave z eventualno bodočo novo garažo (podatek dobili na MONM na sestanku 19. 7. 2024). Problem je tudi zaradi različnih načrtov lastnikov oz. investitorjev – časovno, finančno, projektno in drugo usklajevanje, ki lahko marsikaterega investitorja sploh odvrne od načrtov. Interes vseh nas, tudi občine pa je prav gotovo ta, da se prostor uredi arhitekturno in prostorsko. OPPN ne more pogojevati sodelovanja, če ima vsak lastnik svojih parcel drugačno vizijo, interes - gre za enakovredne stranke. Pričakujemo, da so garaže del projektov vsakega posameznega lastnika oz. investitorja in pri tem ni nujno, da se razširjajo na celoten prostor parcel (nad tem bi bil tudi problem rastja, predvsem dreves), temveč so lahko del same stavbe v kletih ali pa delno tudi v nivoju pritličja, nadstropja (primer stavba št. 89 v Bršljinu ob Kočevarjevi ulici). Komu bo garaža namenjena, je stvar lastnika, oz. investitorja. Ne more biti v OPPN določeno, da se določeno število parkirnih mest v privatni garažni hiši uporablja tudi za širšo javnost, razen če se s tem strinja lastnik in gre za skupen dogovor. Poleg tega politika MONM zagovarja trajnostni razvoj. V našem primeru gre za področje, kjer je predvidenih več postajališč mestnega prometa, na železniški postaji je narejeno parkirišče za kolesa, kjer bi lahko bila kolesa MO na izposajo. S tega vidika res ni potrebe po toliko parkirnih mestih za javnost (navedba na str. 23 – Strokovne podlage in idejna zasnova za ureditev območja v centralnem delu Bršljina).

Stališče: PRIPOMBA JE DELNO ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: V javno razgrnjenem dopoljenem osnutku OPPN so garaže zasnovane kot samostojne enote, umeščene pod posamezne stavbe. Zasnova omogoča neodvisno gradnjo in delovanje garaž, tudi etapno, glede na različne lastnike in razvojne načrte ter hkrati omogoča ureditev zelenih površin na delu zemljišč. Sosednja STAVBA 3 ima samostojen dostop do gradbene parcele in lastno rampo za nižje etaže garaže, zato ne posega na gradbeno parcelo pripombodajalca. Gradbene parcele in objekti na njih so v OPPN zasnovani tako, da je na vsaki od njih omogočena neodvisna gradnja v samostojnih etapah. Možnost javnosti namenjenih parkirnih mest v garažah v UE PO4 je prepuščena lastnikom garaž v primeru, da pride do presežka parkirnih mest.

Skupna rampa, ki je bila v fazi izhodišč za pripravo osnutka umeščena na zemljišče pripombodajalca, je bila v dopoljenem osnutku ukinjena, tako da ne posega več v njegovo gradbeno parcelo. Možnost javnosti namenjenih parkirnih mest je prepuščena lastnikom. S tem OPPN sledi tudi načelom trajnostne mobilnosti, saj območje omogoča uporabo mestnega prometa, koles in peš dostopov, kar lahko vpliva na zmanjšane potrebe po zasebnih parkiriščih.

V zvezi s podano pripombo je potrebno poudariti, da je ločitev poslovnih stavb s pripadajočimi garažami na gradbeno in izvedbeno samostojne enote smiselna, zato je bila skupna garaža v nadaljnjih fazah priprave OPPN opuščena, tako kot je pripombodajalec izrecno zahteval. Proti koncu javne razgrnitve je pripombodajalec svoje stališče glede skupne garaže spremenil in je predlagal, da se jo izvede (glej pripombo št. 1.4.6 - predlog skupne garažne hiše). Nova pripomba predstavlja odmik od predhodno izraženega stališča istega akterja. Glede na to, da se pripombi vsebinsko izključujeta, se v nadaljnjem načrtovanju ohranja rešitev, ki bolje zadosti urbanističnim in funkcionalnim kriterijem kakovostne prostorske ureditve območja, to je možnost gradbeno in časovno samostojne izgradnje posameznih poslovnih stavb in njihovih garaž, z optimalno arhitekturno zasnovo in primernimi zunanji ureditvami.

1.2.6 Prav tako si želimo, da imata stavbi 5 in 6 več možnosti dopustnih dejavnosti in ne le stanovanja ter poslovne dejavnosti. Dopusti naj se možnost dejavnosti tudi v nadstropjih, razpored dejavnosti po etažah naj bo fleksibilen in prepuščen investitorju. Dopusti naj se tudi možnost dejavnosti hotela in podobnih stavb za kratkotrajno bivanje. OPPN bo veljal daljše časovno obdobje, zato je potrebno zagotoviti čim večjo fleksibilnost programov v objektih, saj se zahteve s časom lahko bistveno spremenijo. Pričakujemo tudi, da idejna zasnova dopušča večjo fleksibilnost glede gabaritov novih

stavb 5 (npr. tako kot objekt 4, ki je podaljšan po eni stranici) in 6, pa tudi objekta, ki ga predlagamo ob Kolodvorski ulici, saj bi projektantom tako dali večjo možnost narediti dobro in zanimivo arhitekturo.

Stališče: PRIPOMBA JE DELNO ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: V javno razgrnjenem dopolnjenem osnutku OPPN je nabor poslovnih dejavnosti razširjen in omogoča med ostalim tudi izvedbo hotela. Zaradi mnenja Ministrstva za zdravje (št. 350-78/2024-4 z dne 9. 1. 2025) pa je stanovanja možno izvesti le pogojno. Velikost, oblika in lega stavb so poleg funkcionalnih zahtev prilagojene pomembnosti lokacije, formiranju javnega uličnega prostora in možnosti zagotavljanja spremljajočih ureditev (parkiranje, zelene in rekreativne površine, dostopi...). Izbor dopustnih dejavnosti v stavbah in po nadstropjih je prepuščen investitorju. Projektanti lahko znotraj dopustnih gradbenih linij in meja ter ob upoštevanju dopustne pozidanosti območja za stavbo objekt zasnujejo po svoje.

1.2.7 Ker je hiša 1 (obstoječ poslovno stanovanjski objekt) vsaj za nekaj časa najrealnejša opcija, bi želeli, da se ohrani možnost dozidave na desni strani skladno s strokovnimi podlagami, ki jih je izdelal Acer NM, d. o. o. (pripomba je bila podana že na predstavitvi izhodišč za pripravo osnutka OPPN na MONM 11. 7. 2024). Odločitev o kakovostni arhitekturi pa bi prepustili projektantom, ki so pri načrtovanju dolžni upoštevati bistvene zahteve, ki jim jih nalaga zakon. Sam projekt dozidave pa po razgovorih z različnimi profili gradbene stroke nikakor ne bi bil problematičen in tehnično zahteven, kot je navedeno v strokovnih podlagah in idejni zasnovi. Novi objekt bi bil namreč na svojem JV delu na obstoječem terenu v zemlji samo do višine cca 1,5m. Tudi tu se nam poraja vprašanje, zakaj ne bi bilo dopustno dodati k hiši, ki ni pod spomeniškim varstvom, prizidek, k železniški postaji, ki pa je pod spomeniškim varstvom, pa to ni problem?? Dejstvo je tudi, da če govorimo o »Kolodvorskem trgu«, da trg obkrožajo stavbe...Tudi tu bi bile dopustne dejavnosti lahko organizirane fleksibilno glede na lokacijo prostorov – na primer skladišča in galerija naše dejavnosti (naše podjetje LUMINUS, d. o. o., in Zavod Hiša Fotografije jih nujno potrebujeta) v prostorih, ki nimajo direktne osvetlitve in podobno, stanovanjski prostori južno in zahodno. Obstoječi objekt smo renovirali tako, da smo čim bolj ohranili njegovo originalno podobo kljub temu, da ni spomeniško zaščiten. In tudi v nadaljevanju gradnje na tem območju imamo interes po skladni urejenosti tega območja, saj tukaj edini bivamo in ustvarjamo.



Slika: Primer staro - novo.

Stališče: PRIPOMBA JE DELNO ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: V javno razgrnjenem dopolnjenem osnutku OPPN je izvedba prizidka k HIŠI 1 že omogočena – ob upoštevanju lastnosti razpoložljivega prostora, obstoječe grajene strukture, značaja javnih površin, ob katere se prizidek umešča, in nadrejenega prostorskega akta (OPN). Pri tem je skladno z 72. členom OPN o legi objektov potrebno stavbe višine do 14 m odmakniti najmanj 5 m od javne površine. Javno površino, pri kateri je potrebno paziti na ustrezen odmik, predstavlja predvsem Ljubljanska cesta. Od meje njene gradbene parcele je zaradi umeščanja v strm breg prizidek odmaknjen najmanj 6,5 m. Tak odmik od Ljubljanske ceste je nujen zato, da ni potrebna izvedba zahtevnega opornega zidu, saj leži cesta 6 m višje od pritličja prizidka. Prizidek se zato umesti v tisti

del brežine, ki ima še relativno nizek naklon. Prizidek ravno tako ne sme razvrednoti kakovostne pojavnosti glavne stavbe – HIŠE 1 in je s svojimi gabariti nadvladati, o čemer govorita 74. in 117. člen OPN. 117. člen OPN (Podrobnejši PIP za območja centralnih dejavnosti) določa, da se tlorisni gabariti, strehe in fasade stavb v območju centralnih dejavnosti oblikujejo tako, da se na gradbenih parcelah, ki mejijo na javne ceste in druge javne površine, vzpostavita berljiv prostorski red in prepoznavna ulična fasada. V tem primeru predstavlja javno površino, proti kateri se HIŠA 1 z novim prizidkom orientira, novi Kolodvorski trg pred poslopjem železniške postaje. Stavbe ob njem morajo tvoriti kakovostno fasadno kuliso, saj gre za pomembno vstopno točko v mesto, zato prizidek z velikimi gabariti k HIŠI 1 ni možen. Slednje je poudarjeno tudi v 74. členu OPN (Splošni PIP o velikosti in oblikovanju objektov), po katerem je potrebno pri dodajanju volumnov k osnovnemu tlorisni in višinski gabarit dodatka podrediti gabaritom osnovnega volumna. Dodani volumen ne sme presegati površine osnovnega tlorisa in višinskega gabarita osnovnega volumna. Neznačilne oblike dodanih volumnov (stolpiči, večkotniki,...) niso dopustne. Lega in gabariti prizidka k HIŠI 1 so tako v OPPN določeni z upoštevanjem teh omejitev.

V HIŠI 1 so poleg bivanja možne enako raznolike poslovne dejavnosti kot v celi UE PO4, k čemur sodi tudi možnost izvedbe galerije s pomožnimi prostori, v novem prizidku pa poslovne dejavnosti brez bivanja.

1.2.8 Pričakujemo tudi, da se vrne možnost izgradnje objekta ob Kolodvorski ulici (strokovne podlage Acer) z dovolj velikim odmikom od naše hiše, saj menimo, da je izpostavljenost hrupu ob železniški postaji (slepi ulici brez tranzitnega prometa) za bivanje neprimerno manjša kot ob Ljubljanski ulici. Vsekakor pa se strinjamo, da bi bile dejavnosti v tej stavbi predvsem v pritličju na nivoju Kolodvorske kot dopolnitev vsebin železniške postaje, v višjih etažah pa odvisno od interesa investitorja. Glede na to, da bo Železniška postaja po preureditvi izgledala bistveno drugače, bi tudi bivanje v tem objektu bilo kvalitetno in prijazno.

Stališče: PRIPOMBA JE ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: V javno razgrnjenem dopolnjenem osnutku OPPN je ob Kolodvorski ulici že prikazana nova STAVBA 5 s poslovno dejavnostjo. Odmik STAVBE 5 od HIŠE 1 znaša dobrih 16 m. V STAVBI 5 je zaradi mnenj Ministrstva za zdravje in Slovenskih železnic bivanje dopustno le pogojno, če stanovanja s površino ne dosegajo polovico bruto površine stavbe in če je za vsako stanovanje, ki bi bilo obremenjeno s hrupom na najbolj izpostavljeni fasadi, tudi prostori na tih fasadi, zagotovljeno, da hrup ne presega 55 dBA za Ldvn oziroma 50 dBA za Lnoč.

1.2.9 Prikaz lastniške strukture v strokovnih podlagah ne ustreza dejanskemu stanju (parcela 464: MONM 49 % - 51 % in parcela 400: RS 88 % - 12 %).

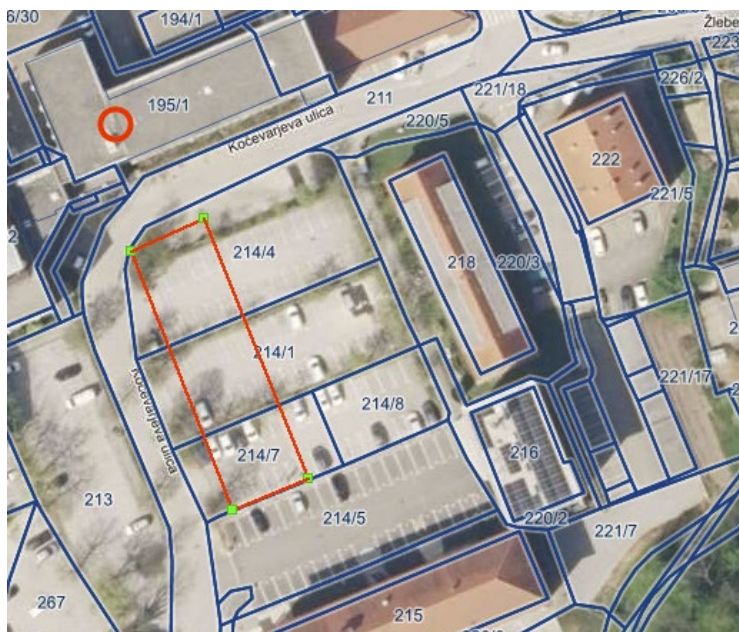
Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: V javno razgrnjenem dopolnjenem osnutku OPPN so bile že prikazane nove gradbene parcele, ki ustrezajo novim stavbam v UE PO4. Okviren prikaz obstoječega lastništva zemljišč je neobvezna, informativna vsebina strokovnih podlag, ki je bil pri določanju novih gradbenih parcel upoštevan le v grobih potezah, saj obstoječe zemljiške parcele ne omogočajo primerne izgradnje območja. Zato natančen izračun obstoječega lastništva zemljišč za ureditveno rešitev ne predstavlja bistvenega podatka. Konkretno je bila nova gradbena parcela (z oznako PO4/5) za objekte v lasti [redacted] v OPPN načrtovana z večjim posegom na parceli št. 464 in 400 k.o. Novo mesto, ki sta v pripombi omenjeni.

1.2.10 Predlagali bi tudi, da se območje OPPN razširi tudi na parcelo 483/1 na drugi strani ceste ob Kettejevem drevoredu, kjer bi dopustili izgradnjo manjšega objekta (tipa podeželska hiša) za kavarnico. S tem bi sprehajalci, obiskovalci, stanovalci lahko dobili prijeten prostor za druženje... zraven bi bilo lahko tudi otroško igrišče

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Predlagana širitev območja OPPN na parcelo št. 483/1, k.o. 1456 Novo mesto ni možna. Zemljišče se nahaja v vplivnem območju nepremičnega kulturnega spomenika lokalnega pomena Kettejev drevored (EŠD 7937), ki je varovan na podlagi Odloka o razglasitvi nepremičnih kulturnih spomenikov lokalnega pomena na območju Mestne občine Novo mesto (DUL št. 30/2016 in 29/2019). V skladu z varstvenimi pogoji in smernicami Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije



Slika: Prikaz umestitve poslovnega objekta na osrednji površini ob Kočevarjevi

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Predlog za ohranitev parkiranja na zgornjem platoju sedanjega osrednjega parkirišča ob Kočevarjevi ulici ter možnost umestitve poslovno-stanovanjske stavbe nad podzemno garažo ni skladen z urbanističnimi izhodišči in cilji OPPN, ki predvidevajo, da osrednji prostor postane kakovostna odprta javna površina, namenjena druženju, peš povezavam in lokalni skupnosti.

Načrtovana podzemna garaža z dvema etažama ustreza potrebam parkiranja za obstoječe stavbe in omogoča, da se nad njo uredi trg – javni odprti prostor, ki v tem delu Bršljina sicer manjka. Takšna zasnova omogoča postopno izboljšanje kakovosti bivalnega okolja ter vključitev novih vsebin v pritličja obstoječih stavb, kar OPPN omogoča (npr. trgovska, gostinska, storitvena dejavnost).

Umestitev nove stavbe nad garažo predstavlja odstopanje od predstavljene zasnove OPPN, s katero javnost ni bila seznanjena v fazi javne razgrnitve. Tako pomembna sprememba bi zahtevala ponovitev postopka javne razgrnitve in dodatna usklajevanja z lastniki zemljišč, kar bi povzročilo zamik sprejema OPPN in upočasnilo izvedbo nujnih prostorskih ureditev v območju.

1.4 Elektro Ljubljana, d. d., Polje harmonije, d. o. o., in

Pojasnilo pripravilavca: Dne 22. 4. 2025 je bil v okviru javne razgrnitve prejet skupni dopis lastnikov zemljišč na območju EUP P04: Elektro Ljubljana, d. d., Polje harmonije, d. o. o., in . Dopis vsebuje usklajene pripombe glede prostorske, prometne in programske zasnove območja.

Del vsebin se prekriva s predhodnimi pripombami z dne 17. 3. 2025 (glej točko 1.2), vendar so nekateri poudarki nasprotujoči. Zato sta bili obe vlogi obravnavani ločeno, stališča pa oblikovana na podlagi veljavnih prostorskih aktov, strokovnih podlag in načel kakovostnega prostorskega načrtovanja v smislu opredelitve najustreznejše ureditve obravnavanega prostora.

1.4.1 Ne strinjamo se s peš povezavo med Ljubljansko cesto in železniško postajo po zemljiščih v lasti

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Zadostne peš povezave v grajenem urbanem okolju skrajšujejo poti, spodbujajo hojo ter povečujejo dostopnost do vsebin znotraj območja urejanja. Predlagana peš povezava med Ljubljansko cesto in območjem PO4 omogoča pešcem krajši dostop do programov v zaledju poslovnih stavb, kakor tudi do načrtovane javne parkovne površine, ki je razvita na in okrog zemljišča v občinski lasti.

Gre za ključno povezavo do predvidenih vsebin v STAVBAH 3, 4, 5 in 6, kar izboljšuje dostopnost storitev in povečuje možnosti za aktivacijo pritličij s poslovnimi dejavnostmi. Povezava tudi omogoča,

da se nova gradbena parcela v območju sedanje družbe Polje harmonije, d. o. o. delno razbremeni zahtev glede deleža zelenih površin, saj parkovna ureditev v javni lasti kompenzira ta delež, kar je bilo potrjeno z mnenjem Ministrstva za naravne vire in prostor (št. 35034-207/2024-2560-3 z dne 14. 2. 2025).

1.4.2 Dogovorjeno je bilo, da bo omogočena gradnja poslovno-stanovanjskih objektov, kar pa iz dopoljenega osnutka ni razvidno. Navedeno je, da je dovoljena gradnja le poslovnih objektov. V OPPN naj se za celotno UE PO4 dovoli tudi gradnja 11220 - Tri - in več stanovanjske stavbe.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Stavbe v območju PO4 ležijo v predelu vpliva hrupa z Ljubljanske ceste in železnice. Zato je - izhajajoč iz mnenj Ministrstva za zdravje in Slovenskih železnic - izvedba stanovanj dopustna le pogojno:

- če stanovanja s površino ne dosega polovico bruto površine stavbe in
- če je za vsako stanovanje, ki bi bilo obremenjeno s hrupom na najbolj izpostavljeni fasadi, tudi prostori na tihih fasadah, zagotovljeno, da hrup ne presega 55 dBA za Ldvn oziroma 50 dBA za Lnoč. Ta pogoj je določen v 44. členu odloka o OPPN. Pri tem stališču velja enaka podrobnejša obrazložitev kot pri točki 1.5.2.

1.4.3 Dogovorjeno je bilo, da se v primeru ločenih kletnih parkirišč zagotovi tudi za STAVBO 3 uvoz s strani Železniške postaje. V dopoljenem OPPN-ju je za STAVBO 3 predviden uvoz v kletna parkirišča le s platoje objekta STAVBA 3. V OPPN naj se zagotovi varianta uvoza v kletno parkirišče tudi za STAVBO 3 s Kolodvorske ulice.

Stališče: PRIPOMBA SE DELNO UPOŠTEVA / NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: V OPPN se pod nivojem terena v pasu vzdolž Ljubljanske ceste opcijsko omogoči povezava podzemne garaže STAVBE 3 s podzemno garažo STAVB 4 in 5 ter s tem dostop do garaže STAVBE 3 tudi s Kolodvorske ulice. Izvedba povezave podzemnih garaž je odvisna od dogovora lastnika/ov gradbene parcele STAVBE 3 z lastnikom/i gradbene parcele STAVB 4 in 5 in ni nujna. Sicer pa je bilo s strani sedanjih lastnikov gradbene parcele STAVB 4 in 5 posebej izpostavljeno, da naj bodo podzemne garaže zasnovane tako, da lahko funkcionirajo neodvisno zaradi različnega tempa izgradnje na zemljiščih lastnikov ter z možnostjo njihove naknadne povezave (glej pripombo pod točko 1.2.5). Poudarjeno je bilo, da imajo lastniki oz. investitorji različne načrte ter da bi lahko časovno, finančno, projektno in drugo medsebojno usklajevanje marsikaterega investitorja od gradnje odvrnilo. Zato sodelovanje v OPPN ne more biti pogojeno. Ta pripomba je bila pri izdelavi OPPN upoštevana, ker je smiselna – za stavbe so oblikovane samostojne gradbene parcele, ki omogočajo neodvisno gradnjo ter obenem racionalen izkoristek prostora.

1.4.4 Prav tako se ne strinjamo, da poteka javna pot preko nepremičnine v lasti Polje harmonije do območja STAVBA 4 in STAVBA 5.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Možnosti priključevanja UE PO4 na novo ulico Bršljin so omejene in je potrebno za oskrbovanje tega relativno velikega stavbnega otoka izkoristiti oba možna priključka – enega prek Kolodvorske ulice, drugega pa v bližini krožišča z Ljubljansko cesto. Slednji omogoča dostop v notranjost UE PO4 na višji koti, kot je to možno s Kolodvorske ulice, ki leži 6 m nižje od Ljubljanske ceste. Na takšen način se lahko padec terena od Ljubljanske ceste do Kolodvorske ulice izvede postopno, brez velikih višinskih razlik in posledičnih opornih zidov, saj je osrednji del UE PO4 lahko urejen 3 m nižje od Ljubljanske ceste in 3 m višje od Kolodvorske ulice. Javna pot od priključka na ulico Bršljin pri krožišču tako omogoča višinsko primeren dostop do osrednjega predela UE PO4, oskrbovanje zaledja STAVB 3, 4, 5 in 6 in je potrebna tudi iz požarno-varnostnih in drugih varnostnih razlogov. Predstavlja tudi prometni in funkcionalni dostop do javne parkovne zelenice – ta med drugim omogoča lastnikom gradbene parcele STAVBE 3 (in ostalih stavb v UE PO4), da imajo na njej manj zelenih površin, kot to OPN nalaga. Zagotavlja tudi rekreativne površine, ki so v skladu z OPN obvezne kot spremljajoča ureditev za uporabnike STAVBE 3 in drugih stavb v enoti PO4. Skladno s 76. členom OPN (Splošni PIP o urejanju odprtih, zelenih in drugih površin) je namreč treba ob stavbah, v katerih je zaposlenih več kot 10 oseb, izvesti odprto zeleno površino z urbano opremo in z drevesi za senčenje, površine najmanj 50 m², razen v primeru, ko se stavbe, v katerih je zaposlenih več kot 10

oseb, nahajajo na območju, kjer so urejene javne zelene površine. Slednje je uporabljeno tudi v tem OPPN – zagotavljanje zelenih površin v sklopu javnega parka in ne razdrobljeno po posameznih gradbenih parcelah.

1.4.5 Ne strinjamo se z ureditvijo javnih parkov na »območju trikotnika«, saj je v neposredni bližini Kettejev drevored, ki nudi uporabnikom veliko naravnih zelenih površin višje kakovosti, kot so manjši parki stisnjeni med objekti.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Parkovna ureditev v "območju trikotnika" ni nadomestek za Kettejev drevored, temveč funkcionalna potreba za uporabnike novih stavb v UE PO4 – v skladu z OPN ter z državnimi predpisi o urejanju prostora ter z namenom zagotavljanja prostorsko logične in kakovostne urbane strukture. Po OPN morajo imeti večje stavbe v naselju – tako poslovne kot stanovanjske – za uporabnike objektov na svojih gradbenih parcelah zagotovljene zelene in rekreativne površine (glede potrebnih zelenih površin po OPN glej tudi obrazložitev pod točko 1.4.4.), in tudi sicer so funkcionalno premišljene zelenice v mestu znak dobrega urbanizma. Neracionalno je poskušati na vsaki posamezni gradbeni parceli stavb v UE PO4 urejati samostojne zelene in rekreativne površine, saj bi to privedlo do manjših stavb in majhnih razdrobljenih zelenic, ki jim je težko določiti uporabno funkcijo mimo okrasne. Tudi kakovost urbanega prostora s tem v veliki meri izgublja, saj se uporabne socialne zunanje površine krčijo, stavbe zmanjšujejo, razpoložljiva stavbna zemljišča pa slabše izkoristijo. Iz teh razlogov je smotrno potrebne zelene in rekreativne površine za stavbe v UE PO4 združiti v enotno, dovolj veliko ozelenjeno območje primerne oblike in k temu priključiti tudi zemljišče v občinski lasti. Na takšen način nastane ustrezna parkovna zelenica, ki lahko služi sproščanju, rekreaciji in socializaciji ljudi v PO4, pod pogojem, da je dostopna vsem in zato javna oziroma je lahko v zasebni lasti, a javno dostopna, kar se ustrezno regulira z odlokom. Vredno je tudi upoštevati, da k temu svoje zemljišče prispeva tudi občina (25 % od celotne gradbene parcele parka), kar manjša pritisk na lastnike gradbenih parcel stavb v UE PO4, da sami, v okviru svojih zemljišč, zagotovijo vse potrebne zelene in rekreativne površine. Gradbene parcele stavb so lahko zato v večji meri namenjene stavbam. Ravno tako občina prispeva del zemljišča za zaokrožitev gradbene parcele STAVB 4 in 5 (7 % od celotne gradbene parcele), ki tako dobi primerno obliko za gradnjo.

Eden od bistvenih ciljev tega OPPN je, da tako rekonstrukcija prometnega omrežja kot izgradnja novih stavb in ureditev odprtih površin dosegajo visok kakovostni nivo. Gre za pomembno lokacijo v mestu s pomembnim prometnim vozliščem in arhitekturne rešitve skupaj z zunanjimi ureditvami morajo biti dorasle ambiciozno načrtovani prometni infrastrukturi. Ozkogledim urbanističnim rešitvam v PO4 se je zato potrebno izogibati.

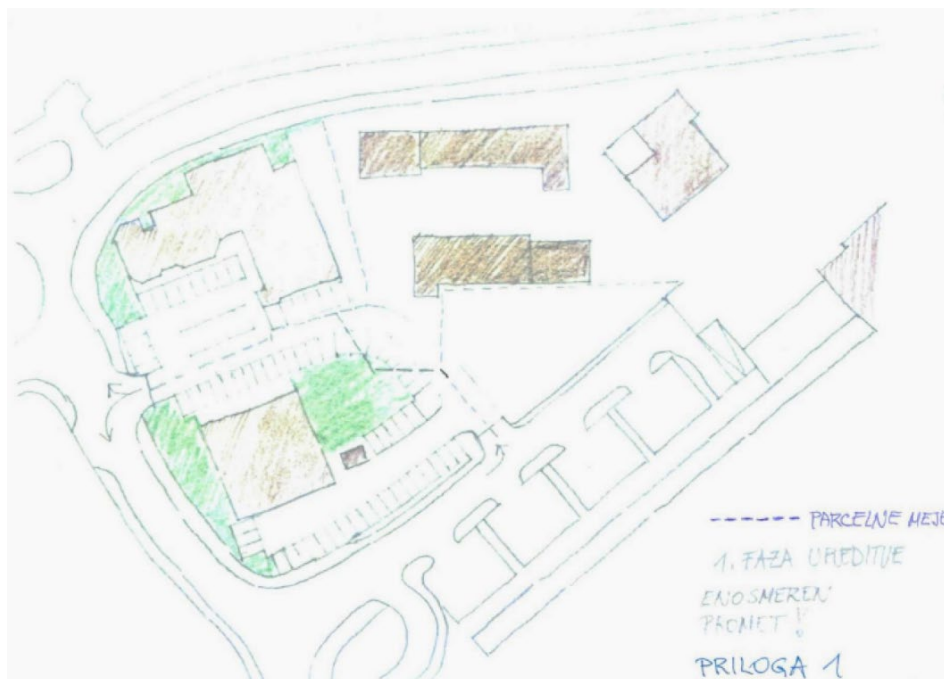
1.4.6 Ne strinjamo se z ureditvijo javnega parka. Na mestu brežine javnega parka naj se predvidi uvoz in izvoz v skupno garažno hišo, ki jo je mogoče izvajati po posameznih fazah - npr. glede na lastništvo parcel (garažna hiša je namenjena s STAVBAMI št. 3, 4, 5 in 6).

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Glej obrazložitvi k točkama 1.4.4 in 1.4.5 in dodatno obrazložitev v nadaljevanju. STAVBE 4, 5 in 6 imajo uvoze v garaže direktno s Kolodvorske ulice. STAVBA 3 ima samostojen dostop z ulice Bršljin, opcijsko pa tudi dodaten dostop skozi garažo STAVB 4 in 5, v kolikor bi kasnejša lastniška in dogovorna razmerja to dopuščala.

Iz navedenih razlogov posebna dostopna pot, ki bi se zajedala v osrednji del UE PO4 in bi s Kolodvorske ulice vodila v garaže vseh teh stavb, ni potrebna in bi predstavljala potratu dragocenega mestnega prostora. Odvzemala bi prostor stavbam, zelenicam in ostalim nujnim ureditvam ter predstavljala težavo pri premoščanju relativno velikih višinskih razlik (6 m med Ljubljansko cesto in Kolodvorsko ulico). Upoštevati je potrebno tudi dostop do parkirišč družbe Elektro Ljubljana, d. d., dokler STAVBA 6 ne bo zgrajena in neodvisno dinamiko gradnje na zemljišču Elektra Ljubljana, d. d., Pripombodajalec je v predhodni fazi priprave OPPN izrecno nasprotoval umestitvi skupne garaže ob Kolodvorski ulici, zaradi česar je bila ta iz osnutka odstranjena, kar je tudi predmet obstoječih rešitev v dopolnjenem osnutku. Nova pripomba predstavlja odmik od predhodno izraženega stališča istega akterja. Glede na to, da se pripombi vsebinsko izključujeta, se v nadaljnjem načrtovanju ohranja rešitev, ki bolje zadosti urbanističnim in funkcionalnim kriterijem kakovostne prostorske ureditve območja.

1.4.7 Ne strinjamo se z lokacijo uvoza za parkirišče stavbe na Ljubljanski cesti 7 (Elektro Ljubljana) v 1. fazi. Zahtevamo prestavitev na mejo parcel 450/4 in 451/9 (Priloga1). V času 1. faze bo uvoz služil tudi za potrebe interne enosmerne ceste med objektoma Elektro Ljubljana in Polje Harmonije. Lokacija uvoza v nadaljnjih fazah bo uvoz v garažno hišo. Pripomba v skici: predlog ureditve parkirišč Elektra v 1. fazi.



Slika: Priloga 1 - skica predloga ureditve parkirišč Elektra Ljubljana, d.d., v 1. fazi.

Stališče: PRIPOMBA SE DELNO UPOŠTEVA

Obrazložitev: Uvoz na sedanje zemljišče Elektra Ljubljana, d. d., v 1. fazi izvajanja OPPN se prestavi bližje meji parcele 451/9 in mora biti v celoti urejen na zemljišču Elektra Ljubljana, d. d., da ne bo oviral dinamike izgradnje na parceli št. 451/9 k.o. Novo mesto, ki ni v njegovi lasti. Skica ureditve začasnih parkirišč Elektra Ljubljana, d. d. se upošteva v tolikšni meri, da ne bo onemogočena izvedba bistvenega dela javnega parka (prva etapa izvedbe javnega parka), tudi v primeru, če bo Elektro Ljubljana, d. d., pristopil k izvajanju 2. faze oz. k izgradnji STAVBE 6 kasneje od ureditve parka.

Če do izgradnje STAVBE 6 pride kasneje od ureditve bistvenega dela parka (prva etapa izvedbe javnega parka), se v kasnejši etapi izvedbe javnega parka realizira istočasno z izgradnjo STAVBE 6. V prvi etapi izvedbe parka se ohrani uvoz na parkirišča Elektra Ljubljana, d. d., 1. faze, v kasnejši etapi izvedbe javnega parka pa se ta uvoz ukine.

Predel Polja harmonije, d. o. o. ima že v 1. fazi zagotovljen dovoz z urejenega priključka na novo ulico Bršljin pri krožišču, zato je dodatni dostop s Kolodvorske ulice, ki leži 6 m nižje, prostorsko neučinkovit ter funkcionalno nepotreben in posega v načrtovani javni park.

Podzemne garaže za stavbe v UE PO4 so načrtovane z ločenimi uvozi in možnostjo postopne, neodvisne izgradnje. Predlagani dodatni dostop k temu ne prispeva in bi zmanjšal prostorsko učinkovitost ter kakovost odprtih javnih površin.

1.4.8 Ne strinjamo se z umestitvijo ceste - Ulice Bršljin ob stavbi Elektra Ljubljana. Iz predlaganih rešitev ni razviden odmik ceste od zaklonišča stavbe.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Novi potek ulice Bršljin s podvozom pod železniško progo je ključen element celovite rekonstrukcije prometnega omrežja (Ljubljanske ceste in priključnih cest), in je bil na sestankih in javni razgrnitvi že predstavljen tudi pripombodajalcu. Glede na prostorske razmere in obstoječe omejitve drugačna umestitev ulice ni izvedljiva.

V pripombi ni navedena točna lokacija obstoječega zaklonišča. V kolikor je to pod sedanjo stavbo Elektra Ljubljana, d. d., je odmik od nove ceste najmanj 5,7 m, pokrov jaška zaklonišča pa je na pločniku.

Odmik nove ceste od STAVBE 6 je prikazan na ureditveni situaciji 2. in 3. faze iz OPPN ter znaša v točki najbližji javni cesti (ulici Bršljin) 3,3 m.

1.4.9 Opredeli se le pomembne gradbene linije (GL) za oblikovanje ulične ureditve oziroma gradbene meje (GM), ki omejujejo stavbe proti javnemu ali pol javnem prostoru.

Stališče: PRIPOMBA JE ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: Gradbene linije in meje so v OPPN določene natančno, ker tako kompleksno območje, kot je UE PO4, zahteva usklajeno prostorsko zasnovo več stavb različnih investitorjev. Takšna določitev ravno tako omogoča:

- oblikovanje kvalitetnega uličnega prostora,
- uskladitev višin in volumnov stavb,
- zagotovitev zadostnih zunanjih in zelenih površin,
- upoštevanje sanitarno-higienskih pogojev glede na sosednje objekte ter
- optimalno prostorsko zasnovo podzemnih garaž.

Vse to je pomembno za usklajen in kakovosten urban razvoj območja. Kjer je to mogoče, pa OPPN znotraj posameznih gradbenih parcel omogoča tudi določeno mero fleksibilnosti. Pozidanost znotraj prikazanih gradbenih linij (GL) in gradbenih meja (GM) je lahko od 80 % do 100 %. Etažna višina, višina celotne stavbe ter višinske kote zunanjih ureditev lahko od (v grafičnem delu OPPN) predpisanih vrednosti odstopajo za $\pm 0,5$ m.

1.4.10 Višinsko dovoliti maksimalno višino objekta (v primeru dominantnega objekta STAVBA 3 opredeliti minimalno število etaž od Ljubljanske ceste npr. E6 pa do maksimalne etažnosti stavbe E9 → P+8).

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Višine stavb v UE PO4 so določene z upoštevanjem tako določil nadrejenega akta (OPN) kot kapacitete prostora in končne forme tega segmenta mestnega prostora, v katerem je medsebojna usklajenost gabaritov stavb pomembna. Zato je višina STAVBE 3 opredeljena na način: 3 kletne etaže + pritličje 1 + pritličje 2 + 3 nadstropja + terasa.

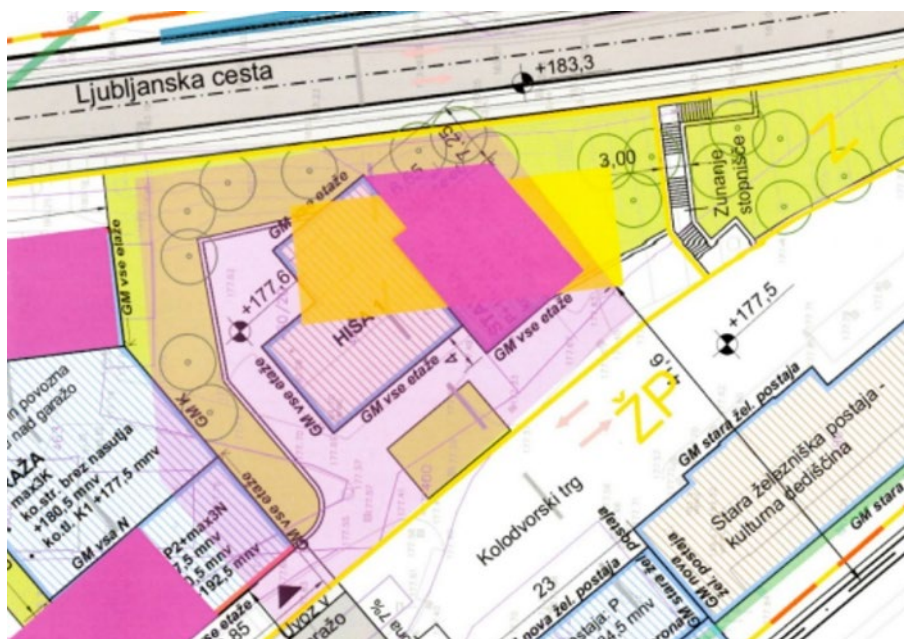
1.4.11 Prav tako naj se omogoči, da se STAVBA 3 in STAVBA 4 povežeta ter tvorita protihrupno bariero proti osrednjem notranjem trgu, ki bi ga tvorile že omenjeni stavbi ter STAVBA 6 in STAVBA 5.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Ureditev UE PO4 je zasnovana na način, da je v njej možna neodvisna gradnja posameznih objektov, zato so ti medsebojno ločeni, med njimi pa je umeščen javni park z dostopi z vseh treh cest. Dodaten razlog, da STAVBI 3 in 4 nista povezani v enoten objekt, je tudi negativni vpliv na osončenost hiše na drugi strani Ljubljanske ceste, ob Kettejevem drevoredu. Na to so lastniki te stavbe že opozorili. Javni park v sredini UE PO4 je glede hrupa dovolj odmaknjen od cest in zaščiten z obodnimi stavbami (čeprav ne gre za sklenjen niz), da ta ne predstavlja težave. Smiselno se upošteva tudi obrazložitev pod točko 1.2.5.

Višine stavb v UE PO4 so določene z upoštevanjem tako določil nadrejenega akta (OPN) kot kapacitete prostora in končne forme tega segmenta mestnega grajenega tkiva. Skladno s 74. členom OPN se pri določanju višine stavb poleg dopustne etažnosti upošteva tudi višinski gabarit kakovostnega oz. prevladujočega tipa obstoječih stavb v EUP oziroma v neposredni okolici, da nove stavbe ne bodo izstopale iz silhuete naselja in da bodo ustrezno izkoriščene terenske danosti. Ravno tako se skladno z devetnajstim odstavkom 74. člena v teh UE načrtuje kompleksna gradnja, ki krepi urbano potezo vzdolž Ljubljanske ceste, vizualno oblikuje izpostavljeno lokacijo ob novemu krožišču na Ljubljanski cesti in omogoča odpiranje novih povezav (tudi peš-poti in stopnišč) ter odprtih površin v prostoru (trgov, ploščadi parkov, igrišč).

1.4.12 STAVBA 4 in STAVBA 5 z vključeno garažno steno naj se od SZ roba HIŠE 1 odmakne vsaj za 20 m. Ob GM STAVBA 4 in STAVBA 5 naj se dovoli postavitev tudi nadstreškov za motorna vozila ter kolesa (Priloga 2).



Slika: Priloga 2.

Stališče: PRIPOMBA SE DELNO UPOŠTEVA / PRIPOMBA JE ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: Pri pripravi predloga OPPN se območje za gradnjo STAVBE 5 od HIŠE 1 lahko odmakne do te mere, da bo možna normalna izvedba garaže za STAVBI 4 in 5 in nemotena izvedba javnega parka, ob istočasno primernem dostopu do njega s Kolodvorske ulice. Na podlagi preveritve je možen odmik STAVBE 5 od HIŠE 1 cca 16 m.

Za parkirne potrebe HIŠE 1 je možno vzdolž STAVBE 5 izvesti garažo z ozelenjeno streho za cca 8-9 vozil.

1.4.13 Za potrebe reševanja stanovanjskega problema (v HIŠA 1 prebivajo trenutno 4 družine, ki nameravajo na tej lokaciji tudi ostati) naj se predvidi STAVBA 7P2 v večjih gabaritih, kateri se določi GL proti Ljubljanski cesti in GM proti Kolodvorskemu trgu. Stavba naj bo namenjena poslovno stanovanjski dejavnosti.

Stališče: PRIPOMBA JE DELNO ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: Pripomba je v delu, ki se nanaša na možnost izvedbe prizidka k HIŠI 1 in določitev njegove velikosti, vsebinsko enaka pripombi št. 1.2.7, zato veljata enako stališče in obrazložitev kot tam. Pri opredelitvi velikosti prizidka gre za upoštevanje odnosa do lastnosti razpoložljivega prostora, obstoječe grajene strukture, značaja javnih površin, ob katere se prizidek umešča, in nadrejenega prostorskega akta (OPN). Preplet navedenih zahtev, ki jim je potrebno zadostiti, je privedel do takšne lege in gabaritov prizidka, kot so prikazani v OPPN.

Glede stanovanjske namembnosti prizidka glej obrazložitev pod točko 1.5.2, kjer je obširno pojasnjeno, zakaj so stanovanja v UE PO4 dopustna le pogojno in v kakšnem obsegu. Bistveni razlog za omejitev stanovanjske rabe je hrup z Ljubljanske ceste in železnice, kar je navedeno v mnenjih Ministrstva za zdravje in Ministrstva za infrastrukturo.

1.4.14 Nesmiselno je omejevati število kletnih etaž, saj bo moral investitor glede na predvideno dejavnost v objektih upoštevati določila OPN-ja po ustreznem številu parkirnih mest, ki jih je potrebno zagotoviti.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Večina stavb v UE PO4 ima možnost izvedbe 3 podzemnih etaž, kar omogoča potrebna parkirišča za stavbe. Več etaž pod zemljo je konstrukcijsko, geološko in hidrološko zahteven poseg, strošek izkopa in gradnje pa se znatno poveča z vsako dodatno podzemno etažo. Omejitve za številne podzemne etaže predstavljata tudi seizmična aktivnost in dopustne obremenitve. Zato je v praksi podzemni del garaž običajno globok do 3 etaže. Glede na to, da v UE PO4 ne gre za načrtovanje

visokih stavb (nadzemni del ima poleg pritličja še 3 nadstropja in terasno etažo), je možno s tremi podzemnimi etažami zadostiti potrebi po parkirnih mestih.

1.4.15 Smiselno je dovoliti tudi povezovanje kletnih prostorov različnih stavb na »območju trikotnika«, saj se tako lahko racionalizira gradnje in zagotovi večje število parkirni mest v manj kletnih etažah, hkrati pa se lahko omogoči tudi sistem P+R v povezavi z javnimi prevozi (železnica, mestni potniški promet).

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Glede povezovanja podzemnih garaž je pripomba vsebinsko povezana s pripombo št. 1.2.5. V pripombi 1.2.5 je bilo izrecno izpostavljeno, da naj se garaže različnih objektov zasnujejo neodvisno druga od druge, kar naj omogoča samostojnost njihove izgradnje, z možnostjo kasnejše povezave. Takšna pripomba je smiselna in je bila pri ureditvi UE PO4 v OPPN tudi upoštevana. Nove stavbe in garaže so zasnovane samostojno, predvidena pa je tudi možnost njihove povezave – med garažo STAVBE 3 in STAVB 4 in 5 se lahko povezava izvede v pasu ob Ljubljanski cesti, ravno tako se lahko povežeta garaži STAVB 4 in 5 z garažo STAVBE 7F3. Izvedba povezav je stvar dogovora med investitorji.

V sklopu projektiranja stavb v UE PO4 in opredelitve njihovih konkretnih programov iz nabora dopustnih po tem OPPN se preveri višek parkirnih mest v njihovih garažah in omogoči parkiranje tudi zunanjim uporabnikom. Sem ravno tako sodi možnost uporabe za P&R.

1.4.16 Na »Območju trikotnika« bi bilo najbolj smiselno, da se zagotovi preplet poslovne dejavnosti in bivanja, saj bi tako celotno območje živelo 24 ur/dan. Hkrati pa bi lahko racionalno uporabili tudi zagotovljene parkirne površine.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Čeprav je bila v osnutku OPPN v UE PO4 predvidena tudi stanovanjska raba, je zaradi zahtevne situacije s hrupom z Ljubljanske ceste in železnice ter mnenj ministrstev za zdravje in infrastrukturo možnost stanovanj v tej UE dopustna le pogojno – ob zadostni protihrupni tehnični rešitvi pri projektiranju stavb in v obsegu, da se stavbe še vedno štejejo kot poslovne. Za podrobnejše pojasnilo glej še obrazložitev k točki 1.5.2.

1.4.17 Vsi objekti pa morajo glede na dejavnost oz. bivanje zagotavljati vse zakonsko določena merila (potresna varnost, požarna varnost, energetska učinkovitost, zaščita pred vlago, zaščita pred hrupom, trajnostni vidik, klimatski pogoji,...), ki jih zagotovimo z različnimi tehničnimi ukrepi.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

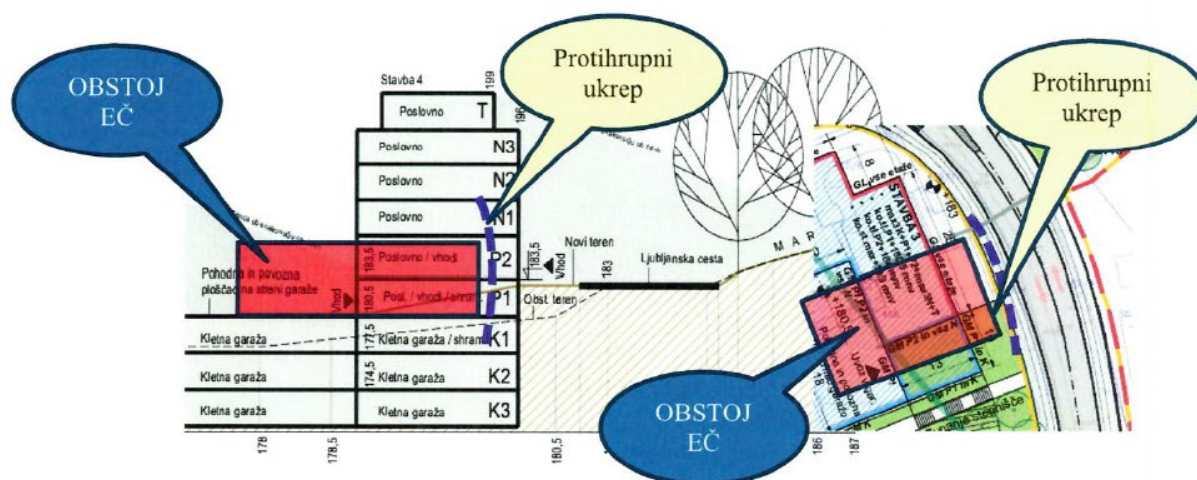
Obrazložitev: Zahteve, navedene v pripombi (npr. potresna in požarna varnost, zaščita pred hrupom, energetska učinkovitost ipd.), se urejajo na ravni projektne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo. OPPN določa prostorske pogoje za umestitev objektov (npr. gabarite, odmike, dostop, zunanjo ureditev) in ne posega v tehnične rešitve, ki se preverjajo in zagotavljajo v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja. Prostorske rešitve v OPPN pa so bile oblikovane ob upoštevanju možnosti, da se takšne zakonske zahteve v nadaljnjih fazah lahko ustrezno izpolnijo.

1.4.18 Pri 1. fazi izvedbe infrastrukture predlagamo, da se uredi za potrebe podjetja Elektro Ljubljana in Polje harmonije začasna dostopna pot iz smeri Kolodvorske ulice do platoja skupnih parkirišč ter potrebno število parkirnih mest, in sicer za Elektro Ljubljana 45 PM ter za Polje harmonija 25 PM (Priloga 1).

Stališče: PRIPOMBA JE DELNO ŽE UPOŠTEVANA

Obrazložitev: V 1. fazi je za objekt Polja harmonije, d. o. o., in objekt Elektra Ljubljana, d. d., zagotovljeno največje možno število parkirišč, ki jih razpoložljivi prostor v območju dopušča – 40 parkirišč za Elektro Ljubljana, d. d., in 20 parkirišč za Polje harmonije, d. o. o. Za parkirišča Polja harmonije, d. o. o., v 1. fazi zadošča direktni dostop z nove ulice Bršljin, zato dodaten dovoz s Kolodvorske ulice, ki je tudi višinsko problematičen, ni predviden. Takšen dodatni priključek bi oteževal bi tudi različno dinamiko izvedbe novih ureditev v 2. fazi in zmanjšal izkoristek površin namenjenih javnemu parku. Glej še obrazložitev pod točko 1.4.7, kjer je prikazan tudi grafični del pripombe.

1.4.19 Glede na širitev Ljubljanske ceste, posledično približevanje obstoječemu objektu Polje harmonije ter višinski razliki ca. 2,5 m naj se predvidi protihrupna zaščita v delu objekta, ki bo najbližje cesti. (spodaj je prikazana približna pozicija obstoječega objekta Polje harmonija in pa nov potek Ljubljanske ceste - prerez in tloris).



Slika: Približna pozicija obstoječega objekta Polje harmonija in pa nov potek Ljubljanske ceste - prerez in tloris.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Izvedba protihrupnih ograj v uličnem prostoru Ljubljanske ceste ni primerna, saj gre za eno od glavnih mestnih ulic. Stavbe, ki so nanizane vzdolž Ljubljanske ceste, morajo tvoriti arhitekturno in urbanistično kakovostno ulično fasado, ki ne sme biti zakrita z visokimi zidovi. Ravno tako se morajo te stavbe s svojimi programi aktivno odpirati proti ulici in ji zagotoviti socialno in gospodarsko dimenzijo, da ta ni zgolj prometni koridor. Zato je na njihovih fasadah predvidena pasivna protihrupna zaščita. Za podrobnejše pojasnilo glej še obrazložitev pod točko 1.5.4. Takšna rešitev je predvidena tudi po strokovni podlagi za hrup (Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov; PROVIA, d. o. o., februar 2024).

1.5

1.5.1 Pripomba na 3. odstavek 12. člena v delu, ki določa, da so v UE PO5 dopustne za HIŠO 2 enostanovanjske in dvostanovanjske stavbe: Obstoječa HIŠA 2, zgrajena leta 1911, je ves čas svojega obstoja v funkciji stavbe z več stanovanji (tretirana kot tri- in večstanovanjska stavba). V HIŠI 2 so v obstoječem stanju ves čas obstoja v funkciji 4 stanovanja (2 v pritličju in 2 v mansardi; vsa z ločenimi vhodi in ločenimi sanitarijami ter samostojnimi bivalnimi in nebivalnimi prostori). Rešitev dopolnjenega osnutka posega v obstoječo klasifikacijo objekta, saj zmanjšuje njeno razvrstitev iz tri- in večstanovanjske stavbe v nižjo oz. manjšo klasifikacijo (eno ali dvostanovanjsko stavbo), kar predstavlja nedopusten poseg v pridobljene pravice in status zgradbe. Glede na navedeno zahtevam, da se določba tretjega odstavka dopolni na način dopustitve tudi tri- in večstanovanjske stavbe za HIŠO 2.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Obstoječa stavba HIŠA 2, ki se nahaja v ureditveni enoti PO5, je v uradnih javno dostopnih evidencah evidentirana kot dvostanovanjski objekt. Določila OPPN temeljijo na razpoložljivih preverljivih virih.

Pripombodajalec ni predložil dokazil, ki bi potrjevala pravno veljaven status večstanovanjske stavbe – kot npr. gradbeno ali uporabno dovoljenje, odločbo o legalizaciji ali uradni vpis več kot dveh stanovanjskih enot v kataster stavb.

Tipologija obstoječe stavbe, njena zasnova in dokumentirani status v evidencah ne podpirajo razvrstitve med večstanovanjske stavbe. Zato je v OPPN HIŠA 2 obravnavana kot dvostanovanjski objekt, čemur sledijo tudi prostorska določila.

1.5.2 Pripomba na 8. člen in 4. odstavek 14. člena: UE PO5 je opredeljeno kot območje poslovnega objekta ob zaključku Klemenčičeve ulice, kjer je v primeru novogradnje (STAVBA 8) dovoljena stavba s poslovno namembnostjo ali kombinacijo obojega. Opozarjam, da je stavba HIŠA 2 v celoti klasificirana kot Stanovanjska stavba, zato tudi za primer novogradnje zahtevam najmanj enako namembnost torej, da je STAVBA 8 opredeljena kot stanovanjska stavba (tri-in večstanovanjska stavba) ali poslovno – stanovanjska stavba. Temu ustrezno naj se popravi poimenovanje ureditvene enote.

STAVBA 8 predvideva etažnost max K+P+max 2N. Že v fazi osnutka je bila podana pripomba na etažnost, ki je glede na prej zapisano niste upoštevali.

V fazo javne razgrnitve predlagam torej poslovno-stanovanjsko stavbo etažnosti vsaj K + P + 3N. S tem bo možno zadostiti tudi kriteriju 10. odstavka 44. člena, ki določa umeščanje stanovanj, ki ne presegajo polovico bruto površine stavbe.

Etažnost utemeljujem s tem, da je v neposredni okolici več večstanovanjskih objektov takšne etažnosti in bi bila takšna gradnja v skladu z obstoječo večstanovanjsko pozidavo na Klemenčičevi ulici. Glede na vsesplošno pomanjkanje takšnih stavb ter ustreznih zazidljivih zemljišč na primernih lokacijah z ustrežno infrastrukturo za tovrstne stavbe, bi bila dovolitev takšne gradnje na tej lokaciji za nadaljnji razvoj tega območja zagotovo smiselna oziroma celo nujna ter v skladu z načrtovano ureditvijo, ki krepi mestni značaj centralnega dela Bršljina, za katerega so značilni mešana raba prostora in zgoščena gradnja.

Za novogradnjo je predpisan 5 m odmik, bistveno večji kot bo odmik ceste do obstoječe hiše, ki se ji približa, s čimer bo pri novogradnji hrup lažje obvladljiv. Novogradnja bo smiselna le v primeru, da bo možno vsem dosedanjim stanovalcem v obstoječih stanovanjskih enotah v HIŠI 2 zagotoviti nadomestne (nove) stanovanjske enote v Stavbi 8.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: STAVBA 8 iz UE PO5 se nahaja neposredno ob Ljubljanski cesti, kjer je po strokovni podlagi za hrup (Študija obremenitve s hrupom in predlog protihrupnih ukrepov; PROVIA, d. o. o., februar 2024) ugotovljena prekomerna obremenitev s hrupom. Čeprav so bile v osnutku OPPN načrtovane protihrupne rešitve, je Ministrstvo za zdravje v svojem mnenju (št. 350-78/2024-4 z dne 9. 1. 2025) opozorilo, da gradnja stavb z varovanimi prostori v takem območju ni sprejemljiva. S sklicevanjem na Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju so poudarili, da je treba zagotoviti bivalno okolje brez negativnih vplivov na zdravje in počutje ljudi. Skladno s to uredbo je priporočeno, da se zmanjšuje število prebivalcev, ki so hrupu v bivalnem okolju izpostavljeni nad 55 dBA za L_{dn} in 50 dBA za L_{noč}. Nadalje so navedli, da pogoji za zdravo bivalno okolje odgovarjajo pogojem za območje II. stopnje varstva pred hrupom. Iz teh razlogov je bila v OPPN za nove stavbe možnost stanovanj v predelu Ljubljanske ceste (in Kolodvorske ulice) umaknjena in omogočena zgolj pogojno, če se kasneje dokaže, da je možno hrup v stanovanjih znižati na predpisano mero.

Poleg tega je UE PO5 zajeta v območje urejanja državnega prostorskega načrta za železnico v pripravi (Državni prostorski načrt za nadgradnjo železniške proge št. 80 državna meja – Metlika – Ljubljana na odseku Novo mesto – Ivančna Gorica) (DPN), saj se območje urejanja OPPN z njim delno prekriva. Ministrstvo za infrastrukturo je v svojem mnenju za področje železnic navedlo (mnenje št. 350-362/2024/16-02411700, z dne 13. 3. 2025), naj se v območju DPN v pripravi ne načrtuje novih objektov za dejavnosti, občutljive za hrup in vibracije oz. se predvidi ustrezne zaščitne ukrepe in obveznosti izvedbe le-teh s strani investitorjev tovrstnih objektov. To je dodaten razlog, da so v OPPN stanovanja v nekaterih predelih dopustna le pogojno.

Etažnost STAVBE 8 mora biti prilagojena zmožnostim velikosti gradbene parcele za zagotavljanje parkirnih mest, kakor tudi zelenih in drugih zunanjih ureditev. Gradbena parcela STAVBE 8 je majhna in je na njej možno zagotavljati samo zunanja parkirnišča (po preveritvi približno 6 PM; okvirno je to na vsako etažo po 2 parkirni mesti.) Ob upoštevanju potrebnega števila parkirnih mest in drugih prostorskih zahtev je dopustna etažnost stavbe P+2N, kar omogoča realno izvedbo in skladnost z normativi iz OPN. Upoštevat je potrebno, da mora gradbena parcela hkrati omogočati tudi zelene površine, še posebej, če bodo v stavbi vendarle tudi stanovanja.

1.5.3 Pripomba na 6. odstavek 21. člena, ki določa, da se priključek Klemenčičeve ulice na Ljubljansko cesto z rekonstrukcijo slednje ukine, ohrani pa se le povezava za pešce. Prav tako je iz grafičnih prikazov predvidene ureditve razvidno, da se v okviru rekonstrukcije Ljubljanske ceste posega na južni del zemljišča na parc št. 270/3, k.o. Novo mesto in da se ukinja obstoječ cestni priključek s

Klemenčičeve ulice na Ljubljansko cesto, ki poteka vzhodno ob stanovanjski hiši ter predstavlja dostop do predmetnih lastnih nepremičnin.

S predlagano rešitvijo se ne strinjam in predlagam, da se obstoječi cestni priključek, ki poteka vzhodno ob stanovanjski hiši, s Klemenčičeve ulice na Ljubljansko cesto ohrani in s tem ohrani obstoječi dostop ter da se dovoli ohranitev obstoječih dveh reklamnih panojev na zemljiščih.

V celoti nasprotujem kakršnemukoli posegu na parc. št. 270/3 in 269/1, obe k.o. 1456-Novo mesto, saj je bila za potrebe rekonstrukcije ceste z izgradnjo kolesarske steze v preteklosti že izvedena parcelacija, skladno s katero sta bili ravno za ta namen posebej odmerjeni parceli št. 269/2 in 270/4, obe k.o. 1456-Novo mesto, ki jih pa občina do zdaj še ni odkupila.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: *Prometno tehnične zahteve ne omogočajo ohranitve cestnega priključka Klemenčičeve ulice na rekonstruirano Ljubljansko cesto, saj se njen morebitni priključek nahaja že v območju novega krožišča z razvrstilnimi pasovi in avtobusnim postajališčem, zato je neizvedljiv. Namesto tega je predvidena peš povezava z Ljubljansko cesto.*

Z OPPN je potrebno zagotoviti oblikovno kakovost uličnega prostora Ljubljanske ceste, ki je ena od glavnih mestnih ulic, zato so samostojni reklamni panoji ukinjeni, saj so neskladni z zasnovo kakovostnega javnega prostora. Po OPPN je na fasade stavb s poslovnim programom dovoljeno nameščati oznake in napise za poslovne programe, ki se nanašajo izključno na poslovne programe v stavbi, ne prekrivajo oken prostorov drugih dejavnosti in so oblikovno skladni s fasado objekta. Oznake so lahko tudi svetlobne, vendar diskretne, da ne povzročajo svetlobnega onesnaženja.

Na parcelo št. 270/3, k.o. 1456-Novo mesto, se v skrajnem jugovzhodnem vogalu posega zaradi rekonstrukcije Ljubljanske ceste, na parceli št. 269/1 pa zunanjih posegov ni.

1.5.4 Pripomba na 20. odstavek 21.člena: predlagam, da se v alineji ZID 19 nad AB konzolnim zidom zgradi protihrupne ograje, ki bi omilila prekomerni vpliv prometa (hrup, smrad) do višine 1,8 m.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: *Ljubljanska cesta je ena od glavnih ulic v mestu, zato je treba vzeti v obzir tudi njen socialni in gospodarski značaj, ne le prometnega. Iz tega razloga predvideva OPPN vzdolž Ljubljanske ceste arhitekturno kakovostno zasnovan stavbni niz z aktivnimi fasadami (le-te odpirajo programe v stavbah proti ulici, največkrat s pomočjo zasteklitev, čitljivo opredeljenih vhodov, programskega prelivanja na ulice, kot so to gostinske mize pred fasado stavbe, ipd.). Le-te ne smejo biti zakrite s protihrupnimi zidovi. Tudi v Študiji obremenitve s hrupom in predlogu protihrupnih ukrepov (PROVIA, d. o. o., februar 2024) je zaradi značaja obravnavanega območja predvidena izvedba pasivne protihrupne zaščite. Kot pravi študija, je v mestnem okolju postavitvev protihrupnih ograj manj zaželena zaradi pomanjkanja prostora ter omejitev višine protihrupnih ograj (max. višina 2,2 m). Tako bi s postavitvijo protihrupnih ograj (kjer bi bilo sploh mogoče) dosegli zelo omejen učinek z vidika zmanjšanja obremenitev s hrupom, pojavile bi se težave z razpoložljivim prostorom, prav tako bi posegli v krajinsko sliko samih mestnih ureditev.*

Na predlagani lokaciji nad ZID 19 ni predvidena postavitvev protihrupne ograje, ker bi ta posegla v kakovostno zasnovan javni prostor in zaprla poglede na fasade ob ulici. Poleg tega bi bila zaradi višinske postavitve nad konzolo protihrupna ograja še posebej izrazita in vizualno moteča. Predlagana pasivna zaščita (npr. zvočno izolirana okna, prisilno prezračevanje) je v tem mestnem kontekstu primernejša in bolj učinkovita glede na razpoložljivi prostor.

1.6

1.6.1 Protihrupna zaščita – zahteva po dodatnih pojasnilih

Za naš objekt je predvidena pasivna protihrupna zaščita. Iz načrtov je razvidno, da bo novo cestišče (kolesarska in vozna steza) potekalo zelo blizu našega objekta.

Na tej osnovi želimo prejeti jasna pojasnila:

- Kje natančno in na kakšen način bo izvedena pasivna zaščita?
- Ali se bo ta zaščita nanašala zgolj na menjavo oken/fasade ali tudi na druge ukrepe?
- Zakaj je bila izbrana le pasivna zaščita, glede na to, da bo novo cestišče zelo blizu našega objekta (manj kot 5 metrov), kar lahko pomeni prekomerno obremenjenost z zunanjim hrupom ?
- Ali je bila aktivna zaščita (npr. protihrupna ograja) sploh predvidena, analizirana in nato zavrnjena – in zakaj?

- e) Kako študija hrupa naslavlja vpliv na zunanje bivalne površine (dvorišče, terasa, vrt), ki z vidika pasivne zaščite ostajajo popolnoma nezaščitene?

Menimo, da bi bila glede na neposredno bližino cestišča kombinacija pasivne in aktivne zaščite bolj smiselna, in vas prosimo, da zadevo ponovno preučite oz. utemeljite vašo odločitev z dodatnimi strokovnimi podatki.

Zanima nas tudi, kaj bo storjeno, da v času rekonstrukcije cestišča in gradnje novih elementov ne bo prišlo do neželenih posledic na naših parcelah (poškodbe, posedanja, spremembe obstoječe postavitve ipd.). Priloženi izsek iz načrtov ne prikazuje nobenih fizičnih ovir, ki bi preprečevale neposreden vpliv hrupa, kar nas skrbi.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *Potrebna izolativnost vgrajenega stavbnega pohištva se v sklopu elaborata pasivne protihrupne zaščite določi na podlagi merodajnih vrednosti kazalcev hrupa na fasadah stavb v planskem letu 2048, podanih v prilogi P5 iz omenjene študije.*

- a) *Lokacija in izvedba pasivne protihrupne zaščite: Pripravi se elaborat pasivne protihrupne zaščite za stavbe z varovanimi prostori, ki so predvidene v študiji hrupa. Izdelovalec elaborata opravi izmere stavbnega pohištva ter varovanih prostorov. Na podlagi obremenitev s hrupom po pretečeni planski dobi ter podatkov s terenskega ogleda izračuna minimalno zvočno izolativnost stavbnega pohištva, da ne bodo presežene mejne vrednosti hrupa v notranjih prostorih. Če se ugotovi, da je zvočna izolativnost obstoječih elementov stavbnega pohištva prenizka, se predpiše njegova menjava. V kolikor imajo elementi stavbnega pohištva v obstoječem stanju zadostno zvočno izolativnost, zamenjava ni potrebna. Lokacije posega bodo tako znane po izdelavi elaborata pasivne zaščite, ki temelji na podatkih iz študije hrupa.*
- b) *Ukrepi v okviru pasivne protihrupne zaščite: Pasivna protihrupna zaščita se praviloma nanaša predvsem na menjavo elementov stavbnega pohištva (okna, balkonska vrata ipd.), kadar njihova zvočna izolativnost ni zadostna.*
- c) *Utemeljitev izbire pasivne protihrupne zaščite: V študiji hrupa so bile upoštevane načrtovane prostorske in infrastrukturne rešitve. Pri izdelavi predloga protihrupnih ukrepov se sledi smernici za dimenzioniranje pasivne protihrupne zaščite (Strokovne podlage za operativni program varstva pred hrupom ob AC v Republiki Sloveniji – Zvezek 3: Usmeritve za načrtovanje in izvajanje ukrepov varstva pred hrupom cestnega prometa – pasivna zaščita, izdelal JV Epi Spektrum, d. o. o., & PNZ, d. o. o., & A-Projekt, d. o. o., št. 2018-026b/IMS, december 2019) ter smernici za dimenzioniranje aktivne protihrupne zaščite (Strokovne podlage za operativni program varstva pred hrupom ob AC v Republiki Sloveniji – Zvezek 2: Smernice za načrtovanje in izvajanje ukrepov varstva pred hrupom cestnega prometa – Ukrepi na viru in aktivni ukrepi, izdelal JV Epi Spektrum, d. o. o., & PNZ, d. o. o., & A-Projekt, d. o. o., št. 2018-015/IMS, december 2019). Aktivna protihrupna zaščita (protihrupna ograja) se predvidi v primeru izpolnjevanja pogojev upravičenosti iz navedene smernice. V kolikor ta ni ekonomsko upravičena, se predvidi izvedba pasivne protihrupne zaščite.*
- d) *Presoja možnosti aktivne protihrupne zaščite: Možnost izvedbe aktivne protihrupne zaščite se analizira na podlagi več dejavnikov, kot so: (1) okolje, v katerem se predvideni gradbeni poseg nahaja (mesto, podeželje ipd.), (2) gostota okoliške pozidave, (3) prostorska možnost umestitve ukrepov v okolje (na voljo mora biti zadosti prostora), (4) omejitve glede višin protihrupnih ograj v občinskih prostorskih aktih, (5) zagotavljanje preglednosti za priključevanje na cesto, (6) ščitenje zadostnega števila stavb z varovanimi prostori (na območjih goste poselitve morajo biti ščitene vsaj tri stavbe z varovanimi prostori). Zato se v mestnem okolju (pomanjkanja prostora ob cesti, omejitev glede višine ograj, slaba učinkovitosti zaradi bližine zaščitenih stavb, moteč vpliv na podobo prostora), kjer se ščiti manjše število stavb, predlaga pasivna zaščita.*
- e) *Kako študija hrupa naslavlja vpliv na zunanje bivalne površine (dvorišče, terasa, vrt), ki z vidika pasivne zaščite ostajajo popolnoma nezaščitene? Protihrupni ukrepi se dimenzionirajo na podlagi obremenitev s hrupom na fasadah stavb z varovanimi prostori. Zunanje bivalne površine so v OPPN načrtovane v ozadju stavb ob Ljubljanski cesti in niso neposredno izpostavljene hrupu z ulice. Rekonstrukcija Ljubljanske ceste stanja na ohranjenih obstoječih zunanjih bivalnih površinah ne poslabšuje.*

Glej tudi obrazložitev k točki 1.5.4., kjer je podrobneje opisano, zakaj protihrupni zidovi vzdolž Ljubljanske ceste niso možni.

1.6.2 Promet skozi Kettejev drevored – predlog za zaježitev

Naša hiša je neposredno ob Kettejevem drevoredu, ki deluje kot sprehajalna pot, in tako jo tudi uporablja večina prebivalcev. Na tej poti se pogosto zadržujejo sprehajalci, otroci, psi in kolesarji. Kljub temu se tam pojavljajo občasni avtomobilski in pogostejši motorni promet, kar ogroža varnost.

Zato predlagamo:

- jasno prometno zaporo ali fizično preprečitev dostopa za motorna vozila, razen za interventna vozila. Zavedamo se, da je trenutno že postavljena fizična zapora v obliki avtomatiziranih dvižnih stožcev, vendar to ni zadostno, saj lahko manjša vozila še vedno dostopajo mimo;
- označitev PEŠ območja.

Stališče: PRIPOMBA SE NE NANAŠA NA VSEBINO OPPN / NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *Pripomba se nanaša na konkretno izvedbo tehničnih ukrepov izven območja urejanja OPPN in zato ni predmet tega prostorskega akta. Pobuda za dodatne ukrepe prometnega umirjanja (npr. dodatna fizična zapora, bolj učinkovita označitev območja za pešce) bo posredovana pristojni občinski službi, ki upravlja z občinskimi cestami in prometno signalizacijo.*

1.6.3 Vpliv na dostop in infrastrukturo

Glede na načrtovane spremembe nas skrbi tudi:

- a) Kakšen bo dostop do naše hiše/parcele med gradnjo in po njej?
- b) Ali bodo potekali posegi na komunalni infrastrukturi (voda, elektrika, kanalizacija) na ali ob naši parceli?
- c) Kakšna bo časovnica del in ali bomo o njej pravočasno in uradno obveščeni?

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

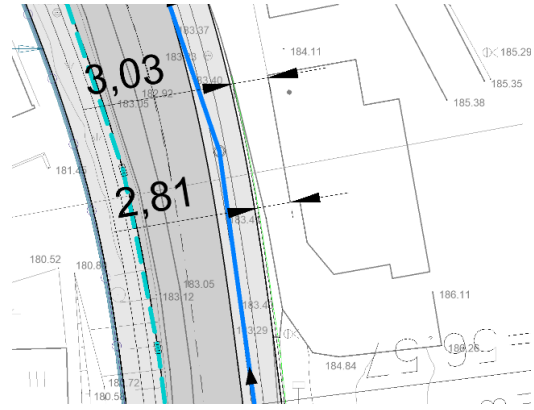
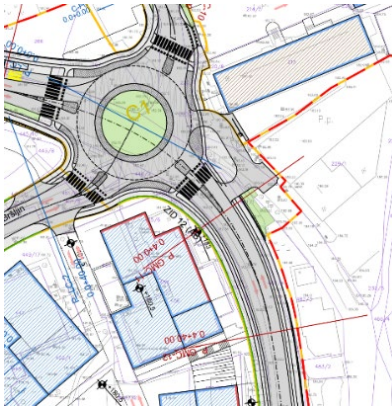
Obrazložitev:

- a) *Dostop do hiše/parcele med gradnjo in po njej: Predvidena ureditev ne posega na obstoječi dovoz do parcele. V vseh fazah gradnje bo izvajalec dolžan zagotoviti dostop do obstoječih stanovanjskih objektov. Natančna organizacija dostopa bo določena v fazi priprave projektne dokumentacije (PZI) in usklajena z izvajalcem ter lastniki ob gradnji.*
- b) *Posegi na komunalni infrastrukturi: V okviru rekonstrukcije Ljubljanske ceste je v cestišču predvidena tudi prenova komunalnih vodov. Na območju parcele 482/3, k.o. Novo mesto, je predvidena rekonstrukcija elektroenergetskega voda po obstoječi trasi.*
- c) *Časovnica del in obveščanje: Časovnica izvedbe bo znana po sprejemu OPPN in izdelavi projektne dokumentacije. Pred pričetkom gradbenih del bodo lastniki objektov v vplivnem območju o poteku del pravočasno in uradno obveščeni v skladu s standardno prakso MONM.*

1.6.4 Zahteva za dodatna pojasnila in načrte

Prosimo za:

- Načrt v merilu, ki prikazuje natančno umestitev ceste in zaščitnih elementov v neposredni bližini naše hiše.
- Odgovore na zgoraj navedena vprašanja v pisni obliki.
- Kontakt osebe za nadaljnja pojasnila ali možnost sestanka.
- Za boljšo predstavo prilagamo dva izseka projektne dokumentacije, ki prikazujeta neposredno bližino naše hiše in predviden potek nove prometne ureditve.



Sliki: Izseka iz projektne dokumentacije.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Obravnava pripomb na dopolnjen osnutek OPPN poteka v skladu z določbami Zakona o urejanju prostora (ZUreP-3). Vse pripombe, podane v času javne razgrnitve, se obravnavajo enakovredno in se nanje odgovarja v uradnem dokumentu s stališči do pripomb. Ta dokument bo po zaključku postopka javno objavljen in je namenjen zagotavljanju preglednosti, enakopravne obravnave vseh pobud ter pravne sledljivosti postopka priprave OPPN.

Ker gre za uradni akt in ne za individualni upravni postopek, se odgovori ne podajajo v obliki zasebne ali neposredne korespondence z vlagatelji pripomb. Vsebine, ki se nanašajo na fazo izvedbe OPPN (npr. časovnice, obveščanje med gradnjo, operativna vprašanja), bodo predmet nadaljnje komunikacije v fazi priprave projektne dokumentacije in izvedbe. V tej fazi bodo prebivalci tudi pravočasno obveščeni o konkretnih posegih, terminih izvedbe in pristojnih kontaktnih osebah.

Vpogled v projektno dokumentacijo bo omogočen po sprejemu OPPN in zaključeni izdelavi dokumentacije.

1.7 Topos, d. o. o., Kočevarjeva ulica 1, Novo mesto

S pripombami so se pisno strinjali tudi solastniki poslovne stavbe Kočevarjeva 1: Fibran, d. o. o., Biro Bonus, d. o. o., Valmer, d. o. o., in .

1.7.1 Izpeljava hodnika za pešce v nadaljevanju naj upošteva obstoječo površino za njegovo ureditev (ob ploščadi pred stavbo Kočevarjeva ulica 1), saj je bolj smiselna. Mnenja smo, da je potrebno ohraniti obstoječe ureditve s funkcionalnimi površinami pred stavbo, tudi parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje, saj gre za javno stavbo (v vzhodnem delu stavbe je AJPES, izpostava Novo mesto).

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Danes se javni peš promet mimo stavbe Kočevarjeva 1 odvija deloma po javnem, deloma po zasebnem zemljišču. Za normalno odvijanje prometa je potrebno vzdolž Kočevarjeve ulice in mimo stavbe Kočevarjeva 1 urediti povezan hodnik za pešce v sklopu javne ceste in ukiniti parkirišča pred vhomom v stavbo, saj ne omogočajo ustreznega vključevanja vozil v promet na javni cesti. Ta parkirišča se nahajajo v krivini ceste, razpoložljivi prostor, njihova lega in zasnova pa ne omogočajo upoštevanja cestno-prometnih predpisov.

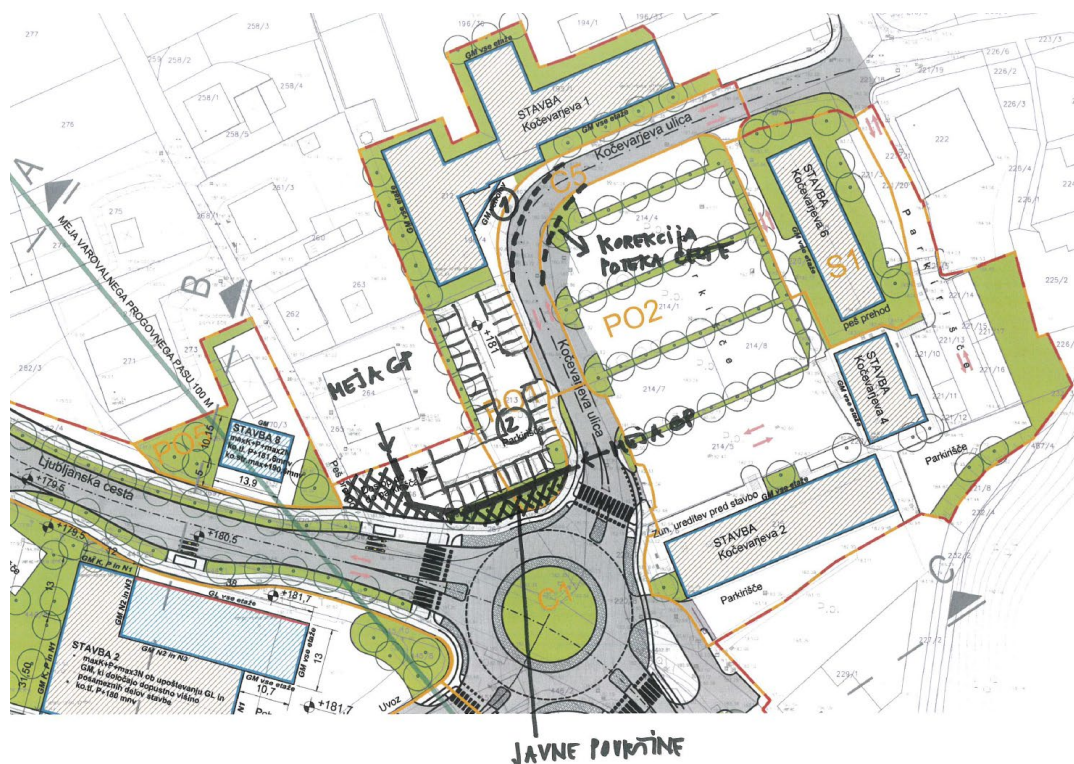
1.7.2 Na zemljišču s parc. št. 213, k.o. Novo mesto, je sedaj 34 parkirnih mest, na zemljišču s parc. št. 196/4, k.o. Novo mesto, (pred vhomom v stavbo) pa še 5 parkirnih mest. S predvidenimi ureditvami se število parkirnih mest zmanjša (površina ob vhomu v stavbo in na mestu uvoza). Z novimi rešitvami je potrebno zagotoviti vsaj enako število parkirnih mest, kot jih sedaj pripada stavbi, in sicer na zemljiščih s parc. št. 266 in 267, obe k.o. Novo mesto, kot je bilo to predvideno v fazi priprave OPPN. Parkirna mesta naj bodo del ene gradbene parcele, pri čemer naj bodo zelene površine in drevored ob cesti del javne površine, ki jo vzdržuje Mestna občina Novo mesto.

Stališče: PRIPOMBA SE DELNO UPOŠTEVA

Obrazložitev: Zelene površine bodo vključene v ureditveno enoto UE C1, ki obsega Ljubljansko cesto in z njo povezane ureditve. Parceli št. 266 in 267, k.o. Novo mesto, sta vključeni v prometno ureditev,

vezano na rekonstrukcijo Ljubljanske ceste. Na delu zemljišč, ki ne bo potreben za cesto, bo urejeno parkirišče, in sicer na samostojni gradbeni parceli. Ureditev javnih prometnih in zelenih površin, vključno z drevoredom, je predvidena v sklopu občinskih javnih površin, njihovo vzdrževanje pa ostaja v pristojnosti Mestne občine Novo mesto.

1.7.3 Vse potrebne ureditve, vključno s pridobitvijo zemljišč za izvedbo nadomestnih parkirnih mest bremenijo investitorja.



Slika: Priloga - Izsek iz ureditvene situacije dopolnjenega osnutka s prikazom pripomb.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Prezem stroškov ter izvedba predvidenih ureditev bo predmet ločenih dogovorov, skladno s pravnimi podlagami in pristojnostmi.

1.8 Polje harmonije, d.o.o., Ljubljanska cesta 3, 8000 Novo mesto

Pojasnilo pripravljavca: Pripombe družbe Polje harmonije, d. o. o., so vsebinsko enake pripombam, ki so bile skupaj z Elektro Ljubljana, d. d. ter in podane kot skupne pripombe lastnikov zemljišč v enoti urejanja P04 (glej točko 1.4).

Stališče: PRIPOMBE SO VSEBINSKO ŽE OBRAVNAVANE

Obrazložitev: Ker so pripombe enake, kot že obravnavane pripombe v točki 1.4, nanje tukaj ne odgovarjamo posebej. Obravnavane so bile skupaj z ostalimi in presojane v okviru prostorskih možnosti, zakonodaje in javnega interesa.

Za podrobnosti glej stališča in obrazložitve pri točki 1.4.

2. PRIPOMBE IN PREDLOGI KRAJEVNE SKUPNOSTI BRŠLJIN

2.1 Svet KS Bršljin podaja pobudo k podrobnemu načrtu OPPN Bršljin za ureditev dostopa do Medičeve ulice. Na predstavitvi smo ugotovili, da v načrtu ni predvidene povezave do Medičeve ulice in je v krožišču puščen slepi krak. Predlagamo sočasno ureditev tudi dostopa do industrijske cone na Medičevi ulici, saj je sedanji dostop skrajno neprimeren. Cesta je preozka za težka tovorna vozila, avtobuse in dostavna vozila. Na omenjeni ulici ni pločnika, cesta je nepregledna, nevzdrževana, z eno besedo neurejena. Poleg naštetega pa cesta še 2x prečka nezavarovan železniški prehod.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Predlagana ureditev dostopa do Medičeve ulice je razumljiva, saj se obstoječe prometne razmere v tem delu prostora že dalj časa kažejo kot problematične. Vendar se Medičeva ulica nahaja izven območja urejanja predmetnega OPPN, ki se osredotoča na rekonstrukcijo Ljubljanske ceste z izgradnjo podvoza ulice Bršljin in Foersterjeve ulice pod železniško progo ter ureditev pripadajoče pozidave.

Na MONM je bila leta 2010 že izdelana projektna dokumentacija PZI (R8/2028) za rekonstrukcijo občinske ceste LZ 299251, Ulica Bršljin v Nm, s strani družbe ACER Novo mesto, d. o. o., ki je zajel tudi omenjeni odsek ceste Bršljin od Vavpotičeve ulice do križišča s Straško cesto. Projekt bo za izvedbo treba novelirati. Glede na trenutno plansko dinamiko pa v letu 2026 izvedba še ni predvidena. Pobuda Sveta Krajevne skupnosti bo zabeležena in posredovana Oddelku za investicije kot pomembna iztočnica pri načrtovanju prioritet na področju prometne infrastrukture. Vključitev ureditve Medičeve ulice v prihodnje investicijske načrte bo predmet strokovnih in finančnih presoj v okviru razpoložljivih sredstev občinskega proračuna.

2.2 Istočasno pa na vas naslavljamo vprašanje, kaj je s sanacijo ceste Bršljin med uvozom na Vavpotičevo ulico in križiščem pri Čefidlju?

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Obravnavani cestni odsek med uvozom na Vavpotičevo ulico in križiščem pri gostilni Čefidelj leži izven območja urejanja predmetnega OPPN, zato ni predmet prostorskega načrtovanja v tem aktu. Sanacija tega dela Bršljinske ceste se načrtuje in bo izvedena ločeno, v okviru samostojnega projekta urejanja občinske infrastrukture.

Trenutno potekajo premoženjsko-pravni postopki za pridobitev potrebnih zemljišč, ki bodo omogočili pripravo ustrezne prometne ureditve, vključno s površinami za pešce in kolesarje. Zaključek teh postopkov je pogoj za nadaljevanje priprave projektna dokumentacije in izvedbo sanacije. Glede na trenutno fazo postopka natančen časovni okvir izvedbe še ni določen.

3. PRIPOMBE IN PREDLOGI ODBORA ZA OKOLJE, PROSTOR, KOMUNALO IN PROMET

Pojasnilo pripravljavca: Odbor za okolje, prostor, komunalno in promet je dopolnjeni osnutek OPPN obravnaval na 17. redni seji dne 17. 3. 2025. Na seji so člani odbora podali več ustnih in pisnih pripomb:

3.1 Boštjan Pucelj

Koliko parkirnih mest je predvidenih v parkirni hiši ob Foersterjevi ulici?

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Zmogljivost podzemne garaže ob Foersterjevi je ocenjena na okoli 80 parkirnih mest.

3.2 Tomaž Levičar

3.2.1 Vprašanje, kateri so instrumenti, ki bi lahko privabili investitorje na območje. Izrazil je dvom, da se bo območje razvijalo, če se investitorjem ne bo omogočilo zadostne fleksibilnosti. Območje po njegovem mnenju potrebuje prenovu.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Zasnova OPPN omogoča razvoj območja z jasno določenimi pogoji, ki so usklajeni s prostorskimi cilji in javnim interesom. Predvideni so fleksibilni tipi rabe ter možnost etapne gradnje.

3.2.2 Kako je poskrbljeno za varnost pešcev in kolesarjev ob glavni cesti in novih priključkih?

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: V sklopu OPPN je predvidena izgradnja peš in kolesarskih povezav vzdolž glavnih prometnic ter zagotavljanje prehodnosti območja z izgradnjo podhoda oziroma nadvoza, kjer je to potrebno. Na novo urejeni priključki bodo projektirani skladno z zahtevami prometne varnosti.

Pojasnilo pripravljavca: V okviru razprave je Tomaž Levičar povzel bistvene pripombe [redacted], ki se nanašajo na njegove nepremičnine, odmike med stavbami, obseg prometnih površin, način uporabe parkirnih podzemnih površin. Te pripombe so bile predložene tudi v pisni obliki (Prilogo 2 zapisnika seje odbora) in so v tem dokumentu obravnavane kot individualne pripombe lastnika v točki 1.2.

3.3 Mihael Drašler

3.3.1 Vprašanje, ali se lahko podzemne garaže uporabijo kot zaklonišča v primeru vojne nevarnosti.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Podzemne garaže, kot so načrtovane, niso v celoti zasnovane kot zaklonišča v skladu z veljavno zakonodajo s področja varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, morajo pa imeti ojačane prve plošče. Za zagotovitev ustrezne zaščite bi bilo potrebno ločeno načrtovanje zaklonišč skladno s predpisi Uprave RS za zaščito in reševanje.

3.3.2 Vprašanje glede terminologije: zaklonišče ali zaklonilnik?

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Terminološko razlikovanje med »zakloniščem« in »zaklonilnikom« je določeno v podzakonskih aktih in normativih, kjer se zaklonilniki nanašajo na osnovno zaščito pred udarom in zasutjem, zaklonišča pa na zaščito pred širšim spektrom nevarnosti.

3.3.3 Ali je odvodnjavanje podvoza urejeno?

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Odvodnjavanje podvozov je predvideno z izgradnjo padavinskega kanala. Pri dimenzioniranju kanala za območje podvoza na Bršljinski cesti in Foersterjevi ulici je upoštevana 10-letna povratna doba + 14-% povečanje. Ustrezno zajemanje in odvod površinske vode s cestišča v padavinski kanal bo zagotovljeno z izvedbo ustreznega števila cestnih požiralnikov, kar bo podrobneje obdelano v fazi PZI projektne dokumentacije.

3.4 Rok Račič

3.4.1 Vprašanje, kako visok bo podvoz pod železnico in ali je možna dograditev dodatne kletne etaže pri nekaterih objektih.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Višina podvoza je določena z minimalnimi zahtevami za podvoz pod železniško progo, skladno s predpisi o železniški infrastrukturi in znaša cca 5,3 m.

3.4.1 Ali je možna dograditev še ene kletne etaže med objektoma pri [redacted] ?

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: V novi STAVBI 7F3 je možno izvesti 3 podzemne etaže. Več kot 3 kleti je drag in zahteven poseg. Za večje število podzemnih etaž bi bilo potrebno z geološko in hidrološko študijo preveriti, ali je to sploh možno. Tri kletne etaže so za stavbo, visoko 2P+3N+terasa, razumna rešitev.

3.5 Peter Kostrevc

3.5.1 Vprašanje, ali bi postavitve prometnih znakov lahko ovirala izvajanje zimske službe.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Prometno signalizacijo bo mogoče postaviti tako, da ne bo ovirala delovanja zimske službe. Pri izvedbi signalizacije se bodo upoštevale tehnične smernice in operativne potrebe rednega vzdrževanja cest.

3.5.2 Vprašanje, ali je iz rondoja možen neposreden dostop do določenih obstoječih objektov (Avto Slak, Polje Harmonije).

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: Dostop do objektov je omogočen preko ustrezno načrtovanih priključkov in internih cest znotraj območja OPPN. Direktni priključki na rondo niso načrtovani zaradi prometno varnostnih razlogov.

3.5.3 Pripomba glede označitve objekta 3 kot dominantnega objekta – predlaga, da bi bil ta objekt višinski poudarek (npr. P+8), podobno kot v območju BTC.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

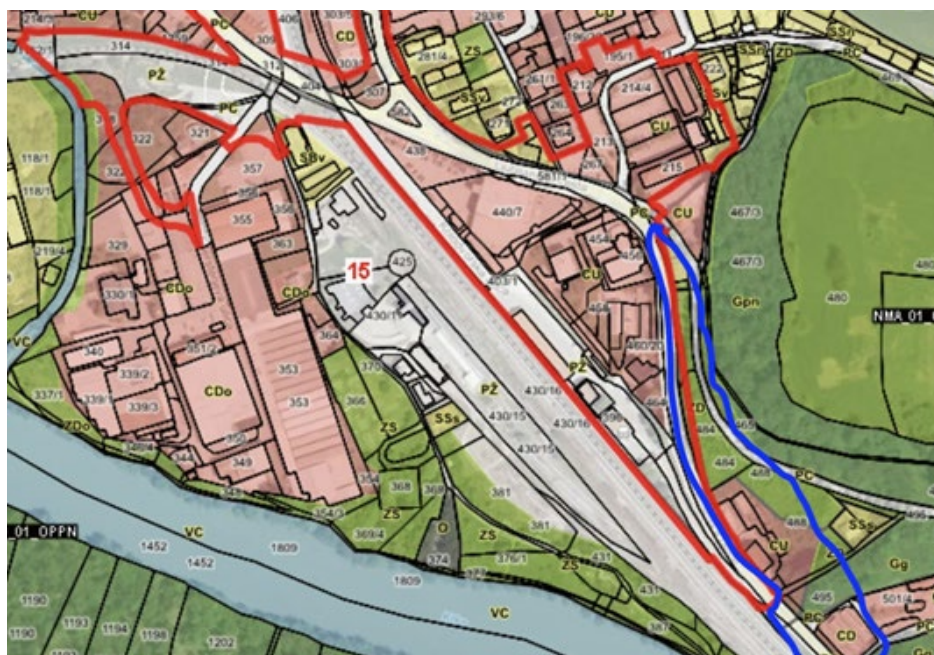
Obrazložitev: Višinski gabariti objektov v OPPN so določeni skladno z urbanistično zasnovo, ki predvideva ohranjanje vizualnega ravnovesja območja in ne posega v dominantno silhueto hriba Marof.

Pojasnilo pripravljavca: V okviru razprave so bili poleg ustnih pripomb in mnenj članov odbora predložene tudi pisne pripombe:

- Boštjana Puclja - kot Priloga 2 predložene sklepu seje OOPKP. Obravnavane so v točki 3.6;
- _____ in _____; pripombe so bile kot Priloga 2 predložene sklepu seje OOPKP. Odbor jih ni formalno sprejel kot svoje, vendar so bile kot del dokumentacije vključene v postopek in so v tem dokumentu obravnavane kot individualne pripombe zasebnih lastnikov (točka 1.2).

3.6 Boštjan Pucelj (pisne pripombe)

3.6.1 Območje tega OPPN naj se razširi do križišča z Zwitterovo ulico in naj obsega vse območje nad Ljubljansko cesto do pešpoti na Marof. Gre za neposredno vplivno območje, ki zelo tangira vse ukrepe, ki so povezani s tem OPPN in jih ni mogoče rešiti ločeno, tako prometno kot namensko. Prilagam skico smiselno predvidenega območja (dodatno območje je označeno z modro barvo).



Slika: Skica smiselno predvidenega območja.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: *Predlog o razširitvi območja OPPN presega namen in cilje tega prostorskega akta. OPPN obravnava prostorsko ureditev znotraj opredeljenega območja, širše prometne in prostorske povezave pa je smiselno reševati v okviru drugega OPPN, kjer bo omogočena celostna obravnava območja Marofa.*

3.6.2 Predvidi naj se podhod (izven nivojsko) za pešce in kolesarje pod Ljubljansko cesto na lokaciji med stavbo železniške postaje proti Arheološkemu parku Marof (v neposredni bližini obstoječih stopnic). Arheološki park Marof je zasnovan kot velik regionalni arheološki park, kjer predstavlja lokacija železniške postaje dobre vstopno točko za večje skupine obiskovalcev. Glede na reliefno strukturo je to tudi tehnično enostavno izvedljivo. Na območju nekdanje sedaj propadle delavnice ob Ljubljanski cesti, ki predstavlja degradirano območje z ruševinami, bi lahko bila idealna vstopna točka tega arheološkega parka (kljub temu, da je bila zasnova predvidena na drugi lokaciji, je ta veliko bližje in logistično bolj smiselna). Tako se lahko v celoti uredi dostop, parkiranje za namen tega parka ter se ne rine avtobuse po Koštialovi oz. ustvarja nove parkirne površine na sedaj zelenih površinah.

Stališče: PRIPOMBA SE NE NANAŠA NA VSEBINO OPPN

Obrazložitev: *Predmetni OPPN ni namenjen obravnavi zasnove arheološkega parka ali določitvi njegove glavne vstopne točke. Celostna obravnava dostopa, logistike in spremljajoče infrastrukture parka, vključno z ustreznimi dostopi in parkirnimi površinami, bo predmet priprave drugega OPPN, ki bo upošteval celovite prostorske, funkcionalne in prometne vidike območja. Podhodi so za uporabnike neprijetni, na Ljubljanski cesti pa je možno v prihodnje izvesti tudi dodatno nivojsko prečkanje za pešce, zato podhod ni potreben. Gre za mestno ulico in ne za goli prometni koridor.*

3.6.3 Območje tega OPPN naj se razširi proti vzhodu po celotnem koridorju Ljubljanske ceste do križišča s Seidlovo cesto. Del Ljubljanske ceste, ki poteka od trenutno predvidenega OPPN-a in Seidlove ceste, je na eni strani omejena z železniško progo, na drugi strani pas strmo brežino hriba Marof. Vmes so samo tri namenske lokacije - degradirano območje nekdanjih obrtnih delavnic (Ljubljanska cesta 12-16), uvoz na Zwitrovo ulico ter sklop poslovnih objektov (Ljubljanska cesta 4-8). Vse ostalo je samo bulvar, ki bi ga bilo smiselno celostno urediti do križišča s Seidlovo cesto. Da bi lažje zadevo čim prej celostno uredili, predvsem prometno, bi bilo smiselno že sedaj to urediti. Tako bi lažje uskladili vse ustrezno dokumentacijo, za sanacijo te ceste, kar bi pomenilo, da bi Novo mesto dobilo varno, sodobno in smiselno urejeno vstopno cesto v center mesta. V kolikor se tega ne uredi, bi dodate OPPN samo podaljšal rekonstrukcijo te ceste in izgradnjo ustrezne kolesarske infrastrukture, ki na tem delu manjka.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: *Rekonstrukcijo Ljubljanske ceste do Šmihelskega mostu obravnava idejni projekt, ki je podlaga tudi za ta OPPN. Za odsek od priključka Kočevarjeve do Šmihelskega mostu je izdelana projektna dokumentacija za izvedbo, saj se bodo dela v prvi fazi izvajala kot investicijska vzdrževalna dela v javno korist na javnih zemljiščih in pridobitev gradbenega dovoljenja ni potrebno, sicer pa se prostorsko odsek ureja z UN centralnega dela Bršljina. Na obravnavanem odseku IDP predvideva fazno izvedbo celostne prometne in kolesarske ureditve. Usklajevanje prometnih rešitev in ureditev na širšem območju poteka vzporedno s pripravo OPPN ter ne vpliva na njegovo izvedbo.*

3.6.4 Na tem delu OPPN na Ljubljanski cesti naj se izvede cestna kolesarska infrastruktura, tako kot je sedaj narejena na že zgrajenem odseku pri BTC-ju. To pomeni obojestransko kolesarsko stezo z drevoredom (drevored, kjer prostor to dopušča) in ne kakšne ostale kvazi variante ali mešane večnamenske poti. Gre za eno najbolj obremenjeno vstopno cesto v center mesta in morajo biti rešitve dolgoročne in sprejemljive tako za pešce kot kolesarje.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *Ureditev celotne cestne in kolesarske infrastrukture na tem odseku je predmet že izdelane projektne dokumentacije (IDP), ki predvideva fazno ureditev, skladno z veljavnimi standardi in možnostmi prostora. Konkretna izvedba bo usklajena z obstoječimi rešitvami na drugih odsekih Ljubljanske ceste, upoštevajoč prostorske omejitve in tehnične možnosti.*

3.6.5 Vprašanje - kakšna bo ureditev za pešce med ulico Bršljin in npr. do "samskega doma". Je predvidena kakšna bližnjica, ker sicer bodo ljudje hodili čez prog.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *Prehod za pešce bo omogočen v sklopu ureditve nadvoza železniške proge. Dodatne bližnjice čez progo niso predvidene zaradi zagotavljanja varnosti.*

3.6.6 Predviden uvoz v bližini Ljubljanske ceste 18 naj se ukine. Z rekonstrukcijo je potrebno vse take uvoze odstaviti in poiskati primernejše rešitve. Uvoz za ta objekt se lahko naredi po obstoječih cestah znotraj stanovanjske soseske, eventualno pa se lahko zgradi nov priključek na severnem robu parcele 1456 277 (in naprej na 268/1), rekreativno igrišče pa se eventualno poveča za enako površino proti zahodu. Morda bi bilo tudi smiselno, da bi v ta OPPN vključili celotno stanovanjsko sosesko Klemenčičeve ulice, da bi smiselno uredili prometne povezovalne površine znotraj te soseske.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: *Predlog za ukinitvev predvidenega uvoza v bližini Ljubljanske ceste 18 ni utemeljen. Uvoz je načrtovan kot funkcionalen dostop do obstoječega bloka in omogoča prometno varno priključitev na Ljubljansko cesto. Vključitev Klemenčičeve ulice v območje OPPN presega namen in obseg akta, katerega osnovni cilj je urejanje konkretnega območja in predvidenih posegov.*

3.6.7 Z realizacijo projekta Lj-Nm 52min bo dolgoročno velik interes za P+R. Koliko je predvidenih parkirnih mest ob železniški postaji v fazi 1, fazi 2 in fazi 3? Npr. parkirna hiše v Grosuplju ponuja 222 parkirnih mest v ta namen.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *V okviru načrtovanega P&R sistema ob železniški postaji je zaenkrat v sklopu OPPN predvidenih cca 40 parkirnih mest. Število parkirnih mest je določeno glede na prostorske omejitve in predvideno fazno ureditev območja. V bližini železniške postaje in na zemljišču Slovenskih železnic se s tem OPPN načrtuje tudi parkirna hiša s cca 80 parkirnimi mesti. Dodatne parkirne površine za P&R se bodo iskale v sklopu priprave DPN za nadgradnjo dolenske železnice.*

4. PRIPOMBE IN PREDLOGI KOMISIJE ZA STATUT IN POSLOVNIK

Pojasnilo pripravljavca: Komisija za statut in poslovnik je dopoljnjeni osnutek OPPN obravnavala na 19. seji dne 18. 3. 2025. Na seji je ustne pripombe podal en član komisije.

4.1 Marko Dvornik

4.1.1 Kako so upoštevani principi trajnostne mobilnosti, predvsem glede železnice in kje je mišljen kakšen P+R sistem?

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *OPPN upošteva usmeritve trajnostne mobilnosti z navezavo na železniško postajo Bršljin, vključevanjem peš in kolesarskih poti ter usmerjanjem parkirnih površin v robne dele območja in podzemne objekte. Lokacija ob železniški progi omogoča razvoj P+R sistema, vendar parkirišče ni načrtovano kot samostojen objekt znotraj območja OPPN, temveč kot del širšega prometnega sistema mesta.*

Glej tudi obrazložitev k pripombi št. 3.6.7.

4.1.2 Glede navezave Bršljinske na Ljubljansko, ki je v konicah praktično zasedena, ga zanima, zakaj ni dodatnega pasu za desni zavijalec, na način, kot je pri Mercator centru ter, kako se to načrtuje; to krožišče ne upošteva kolapsa prometa, ki je dvakrat na dan in meni, da takšna rešitev ni dobra.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *Projektirana ureditev krožišča Ljubljanska-Kočevarjeva-Kolodvorska omogoča varno vključevanje iz smeri Bršljina na Ljubljansko cesto. Kapacitetna analiza v popoldanski konici planskega leta 2048 pokaže, da so nivoji uslug na vseh krakih krožišča znotraj dopustnih meja – kar pomeni, da je krožišče ustrezno za predvidene prometne obremenitve v planskem letu 2048. Ureditev ločenega pasu za desni zavijalec bi sicer nekoliko izboljšala pretočnost na kraku krožišča iz smeri Bršljina, vendar bi taka rešitev zahtevala rušitev obstoječega objekta, kar v trenutni fazi ni prostorsko niti investicijsko utemeljeno. Poleg tega rekonstrukcija Ljubljanske ceste in izgradnja novega krožišča*

ne vplivata bistveno na tranzitne prometne tokove, ki potekajo po Ljubljanski cesti. Za dolgoročno razbremenitev tega dela mesta, vključno z navezavo iz Bršljina, je ključna izgradnja obvoznice Novega mesta v okviru tretje razvojne osi, ki bo prevzela večji del tranzitnega prometa.

5. PRIPOMBE IN PREDLOGI OBČINSKEGA SVETA – 1. OBRAVNAVA

Pojasnilo pripravljavca: Na 20. seji Občinskega sveta Mestne občine Novo mesto, ki je potekala dne 20. 3. 2025, so bili v okviru 1. obravnave dopolnjenega osnutka OPPN podani naslednji vsebinski predlogi ter pripombe svetnic in svetnikov, skladno s sklepom, da so le-ti sestavni del pripomb in predlogov iz javne razgrnitve ter javne obravnave.

5.1 Marko Dvornik

Pripombe, vezane na trajnostno mobilnost (P+R) in zasnovo krožišča, je svetnik Dvornik podal že na seji Komisije za statut in poslovnik.

Glej poglavje 4.1 – pripombe Komisije za statut in poslovnik.

5.2 Sara Tomšič

V zvezi s krožiščem pri Novoteksu izpostavlja, da ima to dva slepa kraka, pri čemer eden vodi proti stanovanjskim hišam. Zanima jo, ali je takšna zasnova običajna in ali so kraki prometno utemeljeni.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *Slepa kraka krožišča predstavljata infrastrukturno rezervo za bodoče faze razvoja območja. Sta del dolgoročne prometne zasnove, ki predvideva širše povezave znotraj urbanega tkiva. Rešitev je prometno smiselna in omogoča fazno izvedbo z minimalnimi kasnejšimi posegi.*

5.3 Silvo Mesojedec

Zanima ga, kaj je predvideno z objektom »Osolnik« ob Ljubljanski cesti, saj je v zelo slabem stanju.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *Objekt »Osolnik«, t.j. objekt na parceli št. 486, k.o. 1456 Novo mesto, leži izven območja urejanja predmetnega OPPN. Akt zato ne določa njegove prenove, odstranitve ali druge prostorske ureditve.*

Objekt je v zasebni lasti, morebitna prihodnja raba pa bo predmet ustreznih prostorskih, investicijskih ali lastniških postopkov, ki niso del tega akta.

5.4 mag. Adolf Zupan

Izpostavlja potrebo po čimprejšnji izvedbi nekaterih ukrepov zaradi vedno večjega prometa, povezanega s stanovanjskim razvojem. Zanima ga, ali je mogoča hitrejša izvedba vsaj nekaterih infrastrukturnih ureditev.

Stališče: NA PRIPOMBO SE PODA POJASNILO

Obrazložitev: *Izvedba infrastrukturnih ureditev v okviru OPPN bo fazna in odvisna od dinamike investicijskega vlaganja, vključno s pridobitvijo zemljišč in projektne dokumentacije. Občina si prizadeva za usklajevanje infrastrukturnih ukrepov s potrebami razvoja, pri čemer bo prioriteta obravnava tistih ureditev, ki neposredno vplivajo na pretočnost in varnost prometa.*

5.5 Peter Kostrevc

5.5.1 Opozarja, da se po prostorskem aktu nekatere zelene površine na zasebnih zemljiščih namenjajo za javno rabo, kar povzroča nezadovoljstvo med lastniki. Predlaga iskanje kompromisne rešitve.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: *Umeščanje zelenih površin za javno rabo je sestavni del celovite urbanistične zasnove območja in temelji na strokovnih podlagah ter ciljnih trajnostnega prostorskega razvoja. Rešitve so bile*

tekom priprave prostorskega akta usklajevane z lastniki, kjer je bilo to mogoče in smiselno v okviru širšega javnega interesa. V primerih, kjer soglasja ni bilo mogoče doseči, bo občina razmerja urejala v skladu z veljavno zakonodajo in ob upoštevanju javne koristi. V nadaljnjih fazah (priprava projektne dokumentacije, menjave zemljišč ipd.) si bo občina prizadevala iskati rešitve, ki bodo čim bolj uravnotežile javni interes in upravičene interese posameznih lastnikov.

5.5.2 V zvezi z višinskimi gabariti objektov opozarja, da so objekti bivše Kočevarjeve višinsko poravnani, zato predlaga, da se določi dominanta, ki bi vizualno izstopala.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Urbanistična zasnova ne predvideva zelo izrazite dominante v območju, saj gre za prostor ob vznožju hriba Marof, kjer bi poudarjena vertikala rušila naravno silhueto prostora. Višinski gabariti so usklajeni s kulturno krajinskim značajem in funkcionalnimi potrebami prostora.

6. PRIPOMBE OBČINSKE UPRAVE – Oddelka za okolje in prostor

6.1 Pripomba (po uradni dolžnosti): pri pripravi dopolnjenega osnutka OPPN ni bil obravnavan in prikazan obstoječi objekt avtomehanične delavnice Makoma na zemljišču parc. št. 309, k.o. 1456 Novo mesto, za katerega je bilo izdano gradbeno dovoljenje št. 351-1153/2013-12 z dne 21. 8. 2013 in uporabno dovoljenje št. 351-620/2014-6 z dne 25. 4. 2014.

Za objekt je treba določiti pogoje urejanja ter ga prikazati v grafičnem delu OPPN kot obstoječi objekt, z upoštevanim horizontalnim gabaritom:

- 7,63 m x 12,03 m (stavba na stiku z zemljiščem),
- 9,18 m x 12,03 m (projekcija najbolj izpostavljenih delov).

Nadzidava objekta in prizidava v pritličju nista bili izvedeni na podlagi veljavnih dovoljenj in sta v nasprotju z določili veljavnega ureditvenega načrta. Taka gradnja tudi ni skladna z ustaljeno prakso urejanja robov območij z javno infrastrukturo.

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Ker je bil objekt avtomehanične delavnice Makoma pri pripravi OPPN pomotoma izpuščen iz grafičnega prikaza in vsebinske obravnave, čeprav ima veljavno gradbeno in uporabno dovoljenje, bo v OPPN prikazan kot obstoječ, z upoštevanim horizontalnim gabaritom:

- 7,63 m x 12,03 m (tloris na stiku z zemljiščem),
- 9,18 m x 12,03 m (projekcija najbolj izpostavljenih delov).

Nadzidava (K+P+1) in prizidava v pritličju nista predmet veljavnega dovoljenja, zato v OPPN ne moreta biti obravnavani kot legalni obstoječi gradnji. Glede na umestitev objekta tik ob parcelno mejo z območjem železniške infrastrukture se navedeni posegi ne priznajo kot dopustni.

Kljub temu, da je pritlični del legalen, dodatni posegi niso skladni z določili OPN MONM, ki kot nadrejeni prostorski akt določa odmike objektov od meje gradbene parcele in načelo vzdrževanja s svojega zemljišča.

V OPPN se zato vključi prikaz obstoječega pritličnega objekta na podlagi pravnomočnega gradbenega in uporabnega dovoljenja.

6.2 Dopolnitev splošnega določila za obstoječe objekte

V OPPN so sicer v posameznih členih opredeljeni pogoji za ravnanje z obstoječimi objekti, vendar predlagamo dopolnitev z dodatnim splošnim določilom, ki bo veljalo za vse obstoječe objekte, ki ostajajo v prostoru in niso predvideni za odstranitev, tudi če niso izrecno obravnavani v posameznih členih akta.

Določilo naj določa, da so na takih objektih dopustni:

- vzdrževalna dela,
- rekonstrukcije,
- spremembe namembnosti,
- prizidave,

če so skladni z ostalimi določbami OPPN ter veljavno zakonodajo in ne ovirajo izvedbe rešitev, predvidenih z OPPN.

Predlagamo, da se to vključi kot samostojen člen z naslovom »Posegi na obstoječih objektih«, s čimer bodo za vse obstoječe objekte, tudi tiste, ki morda niso posebej navedeni ali grafično prikazani, veljala osnovna pravila OPN glede dopustnih posegov.

Stališče: PRIPOMBA SE SMISELNO UPOŠTEVA

Obrazložitev:

V odloku so pri vrstah del in gradenj dopustni vzdrževanje, rekonstrukcije, spremembe namembnosti in prizidave tudi za obstoječe objekte.

Za ureditve, ki v tem OPPN niso posebej določene, se uporabljajo določila občinskega prostorskega načrta (OPN MONM), kot hierarhično višjega akta. Navezava na OPN se ustrezno navede tudi v odloku o OPPN.

6.3 Dvostranski drevored ob Ljubljanski cesti: rastiščni pogoji in trajnostna zasaditev

Zaradi pomanjkljivega opisa načrtovanja drevoreda predlagamo, da se v odloku OPPN natančneje določijo minimalni pogoji za kakovostno zasaditev in dolgoročno vitalnost dreves. Javne ureditve ob mestnih vpadnicah morajo slediti najvišjim standardom trajnostnega urejanja prostora in ne smejo biti prepuščene zgolj projektni razlagi v nadaljnjih fazah.

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA

Obrazložitev: *Tekstualni del odloka (16. in 17. člen) se smiselno dopolni tako, da se določi:*

- *Strokovna podlaga: Zasaditvena zasnova mora biti sestavni del projektne dokumentacije (DGD/PZI) za krajinsko ureditev in mora temeljiti na strokovni presoji rastiščnih pogojev, ki jo pripravi usposobljen krajinski arhitekt ali arborist.*
- *Rastiščni pogoji: Sadilna mesta morajo zagotavljati ustrezno sestavo tal, drenažo, dovod vode in zaščito koreninskega sistema pred zbitjem tal (npr. s strukturnim substratom). Tla morajo biti v stanju, ki omogoča razvoj naravne koreninske cone brez trajnih konstrukcijskih ovir (kot so temeljni elementi, beton, asfalt).*
- *Neprekinjen stik s tlemi: Drevesa morajo biti zasajena v tla z neposrednim stikom z raščeno ali izboljšano podlago. Prepovedana je uporaba korit ali konstrukcijskih zasaditev, ki onemogočajo normalen razvoj korenin.*
- *Drevesni ritem: Zasaditev mora biti sklenjena in ritmična, z razmikom med drevesi, ki omogoča razvoj naravne krošnje brez prekrivanja.*
- *Čas izvedbe: Drevored se mora izvesti sočasno z gradnjo javne infrastrukture ob Ljubljanski cesti in ne v kasnejših fazah.*

6.4 Dopolnitev določila glede prestavitve prenosnega plinovoda P461

Na podlagi mnenja Plinovodi, d. o. o., z dne 14. 2. 2025, v katerem upravljavec prenosnega plinovoda P461 pogojuje izdajo pozitivnega mnenja z izdelavo strokovnega elaborata izvedljivosti prestavitve plinovoda, predlagamo dopolnitev 28. člena odloka. Dopolnitev naj določa, da je prestavitev plinovoda pogojena z izdelavo ustrezne strokovne podlage in pridobitvijo soglasja upravljavca v nadaljnjih fazah izdelave projektne dokumentacije za gradnjo.

S tem se omogoči nadaljevanje postopka sprejema OPPN, pri tem pa se prestavitev ne izvaja brez potrditve izvedljivosti.

Predlog dopolnitve 28. člena (nov peti odstavek):

»(5) Prestavljanje obstoječega prenosnega plinovoda P461 je dopustno le ob predhodni potrditvi izvedljivosti na podlagi ustrezne strokovne podlage, izdelane v sodelovanju z upravljavcem prenosnega sistema. Brez soglasja upravljavca prestavitev ni dopustna. Dokončne tehnične rešitve se določijo v nadaljnjih fazah projektiranja.«

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA

Obrazložitev: *Območje urejanja OPPN deloma posega v varovalni pas prenosnega plinovoda P461 v upravljanju družbe Plinovodi, d. o. o. Predvidena je prestavitev plinovoda, pri čemer je upravljavec v podanem mnenju pogojeval pozitivno mnenje z izdelavo strokovnega elaborata izvedljivosti.*

Ker omenjeni elaborat do sprejetja prostorskega akta ni predviden, se v odlok doda določilo, ki prestavitev pogojuje s potrjeno izvedljivostjo in soglasjem upravljavca.

S tem se preprečijo morebitni kasnejši konflikti v fazi projektiranja ali izvedbe, hkrati pa se omogoči nadaljevanje postopka sprejema prostorskega akta. Predlagana rešitev je skladna z načelom pravne

varnosti, postopkovno prakso ter strokovnimi smernicami za usklajevanje prostorskih aktov z infrastrukturnimi nosilci urejanja prostora.

6.5 Izvedejo naj se nomotehnični in redakcijski popravki tekstualnega in grafičnega dela OPPN, vključno z njuno povezljivostjo. Izvedejo naj se prilagoditve grafičnega in tekstualnega dela OPPN zaradi stališč do pripomb povsod, kjer je to potrebno in ne zgolj v členu ali v grafičnem prikazu, ki je omenjen v pripombi.

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA.

Obrazložitev: Pripomba je smiselna, ker bo treba zaradi prejetih pripomb poseči v več delov OPPN, ki so s posamezno pripombo povezani. V tem smislu bodo izvedeni potrebni popravki in dopolnitve tako grafike kot teksta.

6.6 Omogoči se uporaba OPN v delih, ki jih OPPN ne pokriva.

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA

Obrazložitev: V praksi se je pokazalo, da je v določenih primerih potrebno OPPN dopolniti z določili iz OPN. OPN MONM je napisan dovolj na splošno, da to omogoča.

6.7 Pri ureditvah, kjer rekonstrukcija Ljubljanske ceste in priključnih cest ni pogoj, naj se omogoči izvajanje posegov neodvisno od nje.

Stališče: PRIPOMBA SE UPOŠTEVA

Obrazložitev: Čeprav je rekonstrukcija Ljubljanske ceste eden od bistvenih posegov, ki jih ta OPPN ureja, ne sme omejevati izvajanja ureditev, ki z rekonstrukcijo niso pogojene in le-te ne ovirajo.

7. Pripombe z javne obravnave

V okviru javne obravnave dopolnjenega osnutka OPPN, ki je potekala dne 26. 3. 2025, so udeleženci zastavili več vprašanj in podali naslednji pripombi:

7.1 Na območju železniške postaje je premalo parkirišč – predlog je, da se na vzhodnem delu, kjer se bodo sprostile večje površine, predvidijo dodatne parkirne kapacitete.

Stališče: PRIPOMBA SE NE UPOŠTEVA

Obrazložitev: V območju ŽP Novo mesto so predvidene parkirne površine za potrebe potniške postaje v okviru tega OPPN v obsegu, kot to dopuščajo prostorske možnosti. Dodatna parkirišča za potrebe uporabnikov železnice bodo preučena in verjetno dodatno načrtovana v sklopu državnega prostorskega načrta za nadgradnjo dolenjske železniške proge, ki je v pripravi.

7.2 Na ulici Bršljin naj se prepove promet za tovorna vozila na odseku od Makome do priključka Medičeve, kot je urejeno že sedaj.

Stališče: PRIPOMBA SE NE NANAŠA NA VSEBINO OPPN

Obrazložitev: Določanje prometnega režima na javnih cestah, konkretno na ulici Bršljin, ni predmet obravnave v OPPN. Omejitev tovornega prometa se lahko določi s prometno signalizacijo v kasnejših fazah po izvedenih ureditvah predvidenih s tem OPPN s strani upravljavca ceste zaradi različnih razlogov, kot npr. obremenitev ceste (masa, dolžina), zaradi obremenjevanja okolja s hrupom,.... V fazi izdelave projektne dokumentacije za gradnjo in izvedbo podvozov ter rekonstrukcije ulic Bršljin in Foersterjeva se lahko povzame obstoječa prometna ureditev, s katero so že določene tovrstne omejitve, v kolikor bo to potrebno in upravičeno.

Opomba pripravljavca:

Vprašanja in pobude, podane na javni obravnavi, niso bile formalno vpisane v knjigo pripomb, ampak so bile zabeležene s strani občinske uprave med razpravo. Seznam ni nujno popoln, saj je možno, da

posamezne pobude niso bile zabeležene ali so bile podane neformalno, brez predstavitve z imenom. Kljub temu so bila vsa vsebinsko pomembna vprašanja obravnavana in so, kjer je bilo to mogoče, že upoštevana pri pripravi stališč in dopolnitvah prostorskega akta.

Stališča do pripomb in predlogov pripravili:

BD projektiranje, d. o. o., Prešernov trg 14, Novo mesto, 8000 Novo mesto

Oddelek za okolje in prostor MONM

Mojca Tavčar
vodja Oddelka za okolje in prostor

dr. Iztok Kovačič
vodja Urada za razvoj in prostor

doc. dr. Jana Bolta Saje
direktorica občinske uprave