REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 02
F: 01 478 81 23
E: gp.drsc@gov.si
www.dc.gov.si

V00071473

Mestna občina Novo mesto	Sig. zn.: 1901
Prejeto: 25.5.2012	Št. prilog:1
Št. zad.: **3505-5/2009**	
V seznanitev:	Vrednost:

Mestna občina Novo mesto
Seidlova 1

8000 Novo mesto

3505-5/2009

Številka: 37165-103/2006/102(902)
Datum: 17. 5. 2012

Zadeva: **3. razvojna os – južni del: odsek 1: od priključka AC A2 pri Novem mestu do priključka Maline**

Predaja elaborata preveritve priključevanja tretje osi na avtocesto pri Novem mestu

Skladno z dogovorom na izredni občinski seji Mestne občine Novo mesto, dne 10. 5. 2012, vam v prilogi posredujemo 1 izvod (1 mapa in 1CD) elaborata preveritve priključevanja tretje osi na avtocesto pri Novem mestu.
V fazi optimiziranja trase je bil glede na smernice nosilcev urejanja prostora izdelan elaborat preveritve priključevanja 3. osi na avtocesto A2 pri Novem mestu (Acer d.o.o., št. S-13/10, maj 2010), v katerem so bile preverjene tri možne lokacije priključevanja na AC (priključek Lešnica predlog iz ŠV, priključevanje na mestu obstoječega počivališča Starine in priključevanje na mestu obstoječega priključka Novo mesto Vzhod). Lokacije možnega priključevanja so bile preverjene iz gradbeno tehničnega, okoljskega, prometno - ekonomskega in prostorskega vidika.
Iz zaključka elaborata sledi, da je najustreznejša varianta priključevanja 3. osi na avtocesto A2 na lokaciji priključka Novo mesto Vzhod.

S spoštovanjem,

Pripravila:
Alja Kralj, univ.dipl.inž.grad.
DRI upravljanje investicij d.o.o.

Tomaž Willenpart, dipl.inž.grad.,
Višji svetovalec I
vodja Sektorja za investicije

Priloga: kot v tekstu
V vednost:
- MzIP, Direkcija RS za ceste, Tržaška 19, 1000 Ljubljana (mag. Gregor Ficko),
- MzIP, Direktorat za prostor, Litostrojska 54, 1000 Ljubljana (Irena Oven),
- DRI upravljanje investicij d.o.o., Kotnikova 40, 1000 Ljubljana (Franc Žagar, Alja Kralj, arhiv PDPVO)

DRŽAVNA CESTA NOVO MESTO – METLIKA – VINICA
3. razvojna os – južni del: odsek 1

PREVERITEV PRIKLJUČEVANJA 3. OSI NA AVTOCESTO A2 PRI NOVEM MESTU

Vrsta projektne dokumentacije:

Strokovne podlage za izdelavo DPN

Investitor:
Republika Slovenija
Ministrstvo za promet
Direkcija RS za ceste

Izdelovalec:

ACER
Prostorsko načrtovanje, projektiranje in varstvo okolja Novo mesto, d.o.o.

Novo mesto, maj 2010

Investitor:	**Republika Slovenija** **Ministrstvo za promet,** Direkcija RS za ceste
Vrsta in lokacija objekta:	Državna cesta Novo mesto – Metlika – Vinica 3. razvojna os – južni del odsek 1: od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje (novomeški obroč) do priključka Maline
Naslov naloge:	**PREVERITEV PRIKLJUČEVANJA 3. OSI NA AVTOCESTO A2 PRI NOVEM MESTU**
Številka projekta:	S-13/10
Izdelali:	*Preveritev s prostorskega vidika:* Acer Novo mesto d.o.o. *Gradbeno-tehnična preveritev:* PNZ d.o.o. Ljubljana *Preveritev z vidika okolja:* Aquarius d.o.o. Ljubljana *Prometno-ekonomska preveritev:* Omega consult , d.o.o. Ljubljana
Vodja naloge:	mag. Radovan Nikić, univ.dipl.inž.grad.
Sodelavki:	Suzana Simič, univ.dipl.inž.kraj.arh. Lucija Simončič, univ.dipl.inž.kraj.arh.
Izdelal: Direktorica:	ACER Novo mesto d.o.o. Suzana Simič
Datum:	maj 2010

VSEBINA:

TEKSTUALNI DEL

1	UVODNE OBRAZLOŽITVE	1
2	PREDLOG NAJUSTREZNEJŠEGA PRIKLJUČEVANJA	3
2.1	Predlog najustreznejšega priključevanja z gradbeno-tehničnega vidika	3
2.2	Predlog najustreznejšega priključevanja s prostorskega vidika	3
2.3	Predlog najustreznejšega priključevanja s prometno-ekonomskega vidika	4
2.4	Predlog najustreznejšega priključevanja z vidika okolja	5
2.5	Zaključek	6

GRAFIČNI DEL

1 Pregledna situacija, M 1: 25 000

2 Gradbena situacija, M 1: 5 000

3 Prikaz omejitev prostora, M 1: 10 000

4 Prikaz variant na OPN, M 1: 10 000

5 Prikaz GJI, M 1: 10 000

PRILOGE

Gradbeno-tehnična preveritev:
PNZ d.o.o. Ljubljana

Preveritev s prostorskega vidika:
Acer Novo mesto d.o.o.

Prometno-ekonomska preveritev:
Omega consult , d.o.o. Ljubljana

Preveritev z vidika okolja:
Aquarius d.o.o. Ljubljana

TEHNIČNI OPIS

Priključevanje tretje razvojni osi od Novega mesta do MMP Metlika na avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu

Gradbeno tehnična preveritev

Splošno

Zaradi slabih elementov obstoječih cest na območju med Novim mestom in Belo krajino in dokaj visokega povprečnega letnega dnevnega prometa (Novo mesto-Črnomelj nad 10.000 vozil/dan) predstavljajo obstoječe prometne povezave na tem območju omejitveni dejavnik na poti razvoja tega območja. Zaradi skoraj direktne smeri povezave med Novim mestom in Metliko so za obstoječo cesto na zelo razgibanem terenu uporabljeni horizontalni elementi, ki niso primerni za rang glavne ceste. Cestne krivine so izvedene s premajhnimi radiji, uporabljene so celo serpentine, kar po celotnem območju onemogoča izvedbo rekonstrukcijo obstoječih elementov ceste za potrebe nove sodobne glavne ceste. Vse naštete karakteristike obstoječe cestne povezave Bele Krajine z Novim mestom predstavljajo poleg omejitvenega razvojnega dejavnika še visok potencial prometno nevarnih odsekov.

Zaradi navedenih pomanjkljivosti obstoječega omrežja je ureditev nove cestne povezave na tem območju v Uredbi o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Ur. L. RS, št.54/03) opredeljena kot prostorska ureditev državnega pomena.

Na pobudo Ministra za promet se je z dopisom št. 2644-6/2005/79-0032000 dne 20.1.2006 začel postopek priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 (Ljubljana-Obrežje) pri Novem mestu in mednarodnim mejnim prehodom Metlika. V soglasju z Ministrom za promet je Minister za okolje sprejel Program priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu in MMP Metlika (Ur. L. RS, št 90/06).

V prvi fazi priprave državnega prostorskega načrta je bila izdelana študija variant s predlogom najustreznejše variante in usmeritvami za nadaljnje faze projektiranja. Obravnavana cesta je uvrščena v t.i. razvojni projekt tretje razvojne osi. Odsek od Novega mesta do MMP Vinica pa spada v južni del te razvojne osi. Južni del tretje razvojne osi pa je razdeljen na tri odseke:

- Odsek 1: od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline
- Odsek 2: od priključka Maline do MMP Metlika in priključka Črnomelj – jug
- Odsek 3: od priključka Črnomelj – jug do MMP Metlika

Nova cestna povezava je opredeljena kot dvopasovna z izven nivojskimi križišči in s projektno hitrostjo 100 (90) km/h. Glede na funkcijo pa je opredeljena kot daljinska cesta, glede na vrsto ceste pa kot glavna cesta oz. hitra cesta.

V fazi študije variant je bila izbrana varianta C, ki predstavlja potek nove ceste po vzhodnem koridorju mimo Novega mesta in se pri Pogancih prične vzpenjati ter se usmeri proti Vinji vasi, tam pa preide Gorjanško hribovje s predorom dolžine 3300m. Obravnavani odsek ceste pride na Belokranjsko stran Gorjancev na vzhodni strani naselja Maline in se zaključi z izven nivojskim priključkom Maline jugo vzhodno od samega naselja. Izbrana varianta predvideva še izvedbo zahodne obvoznice Novo mesto, ki poteka od avtocestnega priključka Novo mesto-zahod do priključka na novo cesto pri Pogancih. Na tej obvoznici so predvidena nivojska križanja z obstoječimi cestami. Poleg te pa je predvidena še povezovalna cesta Mačkovec-Cikava, povezovalna cesta Žabja vas ter povezovalna cesta Maline-Jugorje.

Trenutno je postopek priprave DPN-ja v fazi izdelave strokovnih podlag in ena izmed njih je idejni projekt ceste, v okviru katerega preverjamo tudi variante priključevanja ceste v 3. razvojni osi na dolenjsko avtocesto.

Opis problematike

Obstoječe prometne povezave na obravnavanem območju torej ne omogočajo sodobnega in varnega prometa in hkrati elementi ceste ne omogočajo ustrezne rekonstrukcije cest za sodoben in varen promet. Zato je predvidena nova cestna povezava od priključka na avtocesto A2 pri Novem mestu do mejnega prehoda Metlika.

V predhodni fazi študije variant je bil izbran koridor s potekom glavne trase po vzhodni strani Novega mesta do priključka Poganci. Ta izbrana varianta oz. predlog najustreznejše variante (PNV) je predvidevala priključevanje na dolenjsko avtocesto na Lešniških njivah severo-zahodno od naselja Lešnica z novim priključkom.

V fazi idejnega projekta so bile na podlagi pridobljenega geodetskega posnetka ter na podlagi pridobljenih smernic nosilcev urejanja prostora izdelane različne preveritve priključevanja ceste v 3. razvojni osi na dolenjsko avtocesto. Izdelane so bile tri variante priključevanja, ki so prikazane na pregledni situaciji in sicer:

- 1. optimizacija priključka Lešnica z optimizacijo trase ceste v koridorju PNV-ja,
- 2. priključevanje na mestu obstoječega počivališča Starine s preureditvijo izvoznih in uvoznih ramp le tega v kombiniran priključek s počivališčem ter navezavo glavne trase od Starin do Smolenje vasi,
- 3. priključevanje na mestu obstoječega priključka Novo mesto-vzhod s preureditvijo priključka in navezavo glavne trase od Mačkovca do Cikave v koridorju ki je bil v PNV-ju predviden za povezovalno cesto Mačkovec-Cikava.

Za vse tri variante priključevanja glavne trase 3. razvojne osi na dolenjsko avtocesto so bile izdelane gradbeno tehnične preveritve na podlagi omejitev v prostoru, ki so bile podane v smernicah nosilcev urejanja prostora z oceno investicijske vrednosti posamezne variante.

Opis variant priključevanja

Predhodne osnove za preveritev variant so:

Geodetski posnetek, preverjene variante priključevanja glavne trase 3. razvojne osi na dolenjsko avtocesto iz študije variant, podatki iz prometne študije iz faze študije variant za izbrano varianto, smernice nosilcev urejanja prostora ter problemska karta.

<u>Varianta 1: priključek LEŠNICA</u>

Najprej je bila preverjena in glede na geodetski posnetek nekoliko optimizirana izbrana varianta priključevanja iz študije variant. Priključek Lešnica je umeščen severo-zahodno od naselja Lešnica. Nahaja se na koncu krožnega loka R750 med dvema viaduktoma Mačkovec in Jelše od katerih je oddaljen z zadostno dolžino za umestitev izvoznih in uvoznih pasov, da ni potrebe po rekonstrukciji viaduktov. Priključek je umeščen med obstoječim priključkom Novo mesto-vzhod in počivališčem Starine. Od priključka NM-Vzhod je oddaljen 1700m medtem ko je od počivališča Starine oddaljen 1150m. Omenjene razdalje so merjene med začetki izvoznih radijev priključkov. Priključek Lešnica je zasnovan v oblik pentlje z rampami z elementi za hitrost 70km/h. Trasa od priključka Lešnica poteka z nadvozom nad avtocesto in mostom čez Krko dolžine 300m okrog vinogradniškega hriba Vinodol, severno od Smolenje vasi, kjer poteka v smeri jugo-zahoda in se čez potok Šajser usmeri proti jugu do Cikave. Gradbeno tehnični elementi trase so projektirani za hitrost 100km/h. Pri tej varianti je predvidena navezovalna cesta Mačkovec-Cikava s priključkom Drgančevje v obliki polovične deteljice, kot je prikazano na pregledni situaciji (enako kot v študiji variant). Za to varianto je predviden dvopasovni NPP trase do Cikave glede na podatke PLDP s prometne študije.

Varianta 2: priključek STARINE

Varianta priključevanja na mestu obstoječega počivališča Starine predvideva preureditev priključnih ramp za počivališče v kombiniran priključek s počivališčem. Uporabijo se lahko obstoječi izvozni pasovi in servisna cesta med AC in počivališčem, ki se podaljšajo na mestih kjer je predvidena dvopasovna rampa, ki se nato razcepi na smer 3. os ali počivališče Starine. Zaradi uporabe obstoječih izvozov in uvozov na AC se razdalje med sosednjimi priključki ne spreminjajo in so takšni kot so označeni na pregledni situaciji (3470m do priključka NM-Vzhod ter 2390m do priključka Kronovo). Gradbeno-tehnični elementi priključnih ramp so projektirani za hitrost 40 km/h. Za priključek pa je potrebno izvesti nov nadvoz nad avtocesto. Trasa ceste v 3. razvojni osi od priključka Starine poteka severno od Otočca ter prečka reko Krko med Otočcem in Lešnico z mostom dolžine 290m ter se priključi trasi s priključka Lešnica severo-vzhodno od Smolenje vasi. Gradbeno tehnični elementi trase so projektirani za hitrost 100km/h. Pri tej varianti je predvidena navezovalna cesta Mačkovec-Cikava s priključkom Drgančevje v obliki polovične deteljice, kot je prikazano na pregledni situaciji (enako kot v študiji variant). Za to varianto je predviden dvopasovni NPP trase do Cikave glede na podatke PLDP s prometne študije.

Varianta 3: priključek NM-VZHOD

Tretja varianta priključevanja glavne trase ceste v 3. razvojni osi predvideva preureditev obstoječega priključka NM-Vzhod ter navezavo glavne trase od priključka do Cikave po koridorju, ki je bil v PNV-ju predviden za povezovalno cesto Mačkovec-Cikava. Priključek NM-Vzhod se preuredi, kot je prikazano na pregledni situaciji z navezavo tako hitre ceste v 3. Razvojni osi na avtocesto kot z navezavo lokalne mreže na obe tranzitni cesti v enem vozlišču. S tem so možne povezave v prav vse želene smeri voznikov. Oddaljenost sosednjih priključkov ostane enaka kot je obstoječa. Priključek NM-Zahod je oddaljen 1725m, počivališče Starine pa 3470m. Elementi glavnega dela priključevanja hitre ceste v 3. Razvojni osi na avtocesto so prilagojeni hitrosti 50 km/h, medtem ko so za priključne rampe z lokalne cestne mreže na obe tranzitni cesti uporabljeni elementi za hitrost 40 km/h. Zaradi večjega PLDP-ja, ki je bil izračunan na tem koridorju med Mačkovcem in Cikavo ter generiranja prometa z Lešnice na smer NM-Vzhod, je za to varianto priključevanja predviden 4-pasovni NPP od priključka NM-Vzhod do Cikave. Ker povezovalna cesta Mačkovec-Cikava za to varianto odpade je za to varianto namesto priključka Drgančevje predviden priključek Cikava na mestu križanja glavne trase s Šentjernejsko cesto v obliki krožišča. Gradbeno tehnični elementi trase so projektirani za hitrost 100km/h.

Vrednotenje in predlog najustreznejše variante

Vse tri variante priključevanja so bile preverjene z gradbeno-tehničnega vidika. Same trase od priključka na dolenjsko avtocesto do nadaljevanja trase so si med seboj gradbeno – tehnično enakovredne, saj vse zadostijo kriterijem za projektno hitrost 100km/h. Razlike med variantami so opazne pri zasnovah priključevanja na avtocesto in pri posledicah zaradi različnih lokacij priključevanj na avtocesto.

Varianta 1 s priključevanjem na priključek Lešnice je z gradbeno tehničnega vidika zelo neugodna, saj pomeni izvedbo novega izven nivojskega priključka na dolenjski avtocesti na odseku med obstoječim priključkom NM-Vzhod in počivališčem Starine. Z izvedbo priključevanja glavne trase 3. razvojne osi na Lešnici se vzpostavi stanje s kar 4-imi zaporednimi izven nivojskimi priključki na dolenjski avtocesti na odseku od priključka NM-Zahod do počivališča Starine (priključki NM-Zahod, NM-Vzhod, Lešnice in počivališče Starine) z medsebojno razdaljo 1725, 1700 in 1150m. Takšna koncentracija priključkov na tako majhni medsebojni razdalji na tranzitni avtocesti je tako z gradbeno tehničnega kot s prometno varnostnega vidika neustrezna. Minimalne razdalje med priključki z gradbeno tehničnega vidika ureja TSC 03.343 za večnivojske priključke, ki predvideva izjemno še sprejemljivo minimalno razdaljo med dvema priključkoma 1100m, s posebnimi dodatnimi ukrepi. V primeru nizanja več priključkov na tako majhnih razdaljah pa se izjemne minimalne razdalje ne smejo uporabljati, ampak je potrebno priključke združevati, da se zagotovi primerno propustnost in prometno varnost na glavni smeri (avtocesti).

Varianta 2 s priključevanjem na lokaciji počivališča Starine je z gradbeno tehničnega in prometno varnostnega vidika ustrezna, saj na tranzitni avtocesti ne uvajamo novega priključka, ampak s preureditvijo uporabimo

obstoječe izvozne in uvozne priključne rampe na avtocesti. To pomeni da razdalje med priključki ostajajo nespremenjene to je 1725m in 3470m med priključki NM-Zahod, NM-Vzhod in Starine. Je pa ta varianta precej neugodnejša zaradi dolžine trase, saj je zaradi velikega deleža poteka trase vzporedno z obstoječo dolenjsko avtocesto precej daljša od ostalih dveh variant, s tem so povezani potrebni večji ukrepi na zemeljskih delih in večje so potrebe po dodatnih objektih na trasi. Varianta 2 je torej z gradbeno tehničnega vidika sprejemljiva glede gostote priključkov na dolenjski avtocesti, vendar je sam potek trase 3. razvojne osi od priključka skupnega poteka vseh variant pri Šentjernejski cesti zelo neugoden.

Varianta 3 s priključevanjem na dolenjsko avtocesto na mestu obstoječega priključka NM-Vzhod je z gradbeno tehničnega in prometno varnostnega vidika ustrezna, saj na tranzitni avtocesti ne uvajamo novega priključka, ampak s preureditvijo uporabimo obstoječe izvozne in uvozne priključne rampe na avtocesti in se stanje na le tej ne spreminja. Ta varianta je ugodna tudi s stališča poteka trase proti jugu, saj pomeni najkrajšo navezavo na tranzitno avtocesto, obenem pa omogoča ta lokacija priključka najkrajšo povezavo Bele krajine do Ljubljane (naj južnejša lokacija dolenjske avtoceste), sam potek trase pa je gradbeno tehnično zelo ugoden in zaradi kratke trase še ekonomičen. Pri tej varianti je zaradi podatkov iz prometne študije predviden 4 pasovni NPP glavne trase 3. razvojne osi do priključka Cikava

Izdelana je bila tudi investicijska ocena vseh treh variant, ki je pokazala da je varianta 3 kljub 4-pasovnemu NPP-ju najugodnejša, kar je logično saj je glavna trasa precej krajša obenem pa se izognemo dodatni povezovalni cesti Mačkovec-Cikava. Varianta 3 je najprimernejša tudi z vidika dolžine trase, saj pomeni najkrajšo navezavo na tranzitno avtocesto, obenem pa omogoča ta lokacija priključka najkrajšo povezavo Bele krajine do Ljubljane. S to varianto priključevanja ne dodajamo novega priključka na avtocesto A2 in s tem ne poslabšujemo prometno varnostnih razmer na njej zaradi tega tudi ni problemov z minimalnimi razdaljami med priključki po TSC-ju 03.343 za večnivojske priključke. Ob upoštevanju razdalje med bližnjim priključkom NM-Zahod 1725m pa je potrebno pozornost nameniti signaliziranju voznikov. Prav tako pri tej varianti ni za nobeno smer predvidenih prepletanj v samem priključku tako na rampah kot predvsem na glavnih smereh kar je s prometno - varnostnega vidika zelo ugodno. Zaradi teh lastnosti variante 3 zadostimo tudi kriterijem prometne varnosti za umeščanje priključkov na avtocesto, ki jih kot smernico navaja nosilec urejanja prostora - DARS.

Kot najprimernejša varianta priključevanja glavne trase ceste v 3. razvojni osi na dolenjsko avtocesto je z gradbeno tehničnega vidika predlagana varianta 3 s 4-pasovnim potekom glavne trase od rekonstruiranega priključka NM-Vzhod, ki se ga preuredi kot je prikazano na situaciji za navezavo tako hitre ceste kot tudi lokalne cestne mreže na avtocesto A2 do priključka Cikava, ki pomeni navezavo na Šentjernejsko cesto.

Datum:
Marec 2010

Pripravil:
Igor Trdin, u.d.i.g.

aquarius d.o.o. Ljubljana
Cesta Andreja Bitenca 68, Ljubljana
tel: 01 5187222 , 01 5187223 GSM: 041 688928 www.aquarius-lj.si
fax: 01 5187224 041 845639 info@aquarius-lj.si

Elaborat izbora priključevanja na dolenjsko avtocesto z vidika okolja

Ljubljana, maj 2010

Naslov projekta:	**Elaborat izbora priključevanja na dolenjsko avtocesto z vidika okolja**
Datum izdelave:	**maj 2010**
Št. pogodbe naročnika:	**2415-09-000772/0**
Naročnik:	**DRSC** **Tržaška cesta 19** **1000 Ljubljana**
Strokovni nadzor:	**DDC svetovanje inženiring** **Družba za svetovanje in inženiring d.o.o.** **Kotnikova 40** **1000 Ljubljana**
Pooblaščen zastopnik:	**Urša Papler, univ. dipl. inž. agr.**
Št. naloge izvajalca:	**1213 - 09**
Izvajalec:	**AQUARIUS d.o.o. Ljubljana** **Cesta Andreja Bitenca 68** **1000 Ljubljana**
Direktor:	**mag. Martin Žerdin, univ.dipl.biol.**
Odgovorna nosilka:	**Leonida Šot Pavlovič, univ.dipl.biol.**
Sodelavci:	**Barbara Jerman, univ.dipl.geog. in prof.zgod.** **Katja Vrabič, univ.dipl.inž.geol.** **Natalija Kamenšek, univ.dipl.biol.** **Matej Knapič, univ.dipl.inž.agr.** **Darja Crnek, u.d.i.k.a.**
Podizvajalec:	**IRGO consulting d.o.o.** **Slovenčeva 93** **1000 Ljubljana**
Nosilec naloge:	**Grega Juvan, univ.dipl.inž.geol.**

VSEBINA

1 UVOD *1*
2 USMERITVE ZA UMEŠČANJE *3*
2.1 VODE **3**
2.2 NARAVA **5**
2.3 KULTURNA DEDIŠČINA **6**
2.4 GOZD **10**
2.5 KMETIJSKE POVRŠINE **10**
2.6 KRAJINA **10**
3 IZBOR VARIANT *12*
4 VIRI IN LITERATURA *14*

1 UVOD

Predmet obravnavanega državnega prostorskega načrta so prostorske ureditve, povezane z gradnjo 3. razvojne osi – južni del: odsek 1, ki obsega državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline s pripadajočimi ureditvami.

Obstoječe prometno omrežje ob velikem prometu ne more več zagotavljati ustrezne prometne varnosti in postaja omejitveni dejavnik skladnega regionalnega razvoja tega območja. Funkcija nove prometne povezave bo predvsem povečati konkurenčnost območja ob razvojni osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter povečati integracijo prostora zunaj obstoječih panevropskih prometnih koridorjev - navezavo območja na AC sistem. V skladu z Uredbo o vrstah prostorskih ureditev državnega pomena (Uradni list RS, št. 54/03) je ureditev nove ceste opredeljena kot prostorska ureditev državnega pomena.

V Študiji variant s predlogom najustreznejše variante poteka državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško je bilo obravnavanih šest variant:
- V-vzhodna A
- V-vzhodna B
- V-vzhodna C
- V-zahodna D
- V-zahodna E
- V-zahodna F.

Variante so bile ovrednotene in medsebojno primerjane s prostorskega vidika in z vidika vplivov na okolje ter z gradbeno - tehničnega in prometno-ekonomskega vidika. Rezultati vrednotenja in primerjave variant so pokazali, da je med vsemi variantami po vseh štirih vidikih najprimernejša varianta V-vzhodna C.

Osnovne značilnosti izbrane 1. odseka izbrane variante:
Odsek se na severu prične na predvidenem razcepu Lešnica na avtocesti A2 Karavanke – Obrežje, ki leži vzhodneje od sedanjega avtocestnega priključka Novo mesto vzhod. Trasa prečka reko Krko in poteka po zahodni strani naselji Smolenja vas in Velika Cikava. V nadaljevanju poteka trasa nove ceste po vzhodni strani Novega mesta in prav tako po vzhodni strani obstoječe glavne ceste G2-105. Na območju Pogancev trasa nove cesta prečka obstoječo glavno cesto in v nadaljevanju poteka zahodno od glavne ceste G2-105. Na tem delu so predvideni trije izvennivojski priključki. Na priključek Drgančevje se navezuje povezovalna cesta do obstoječega avtocestnega priključka Novo mesto vzhod proti severu ter povezovalna cesta na regionalno cesto R2-419 proti Šentjerneju. Na območju Gotne vasi je predviden izvennivojski priključek Revoz in povezovalna cesta do obstoječe glavne ceste G2- 105. Na območju Pogancev pa je predviden izvennivojski priključek zahodne povezovalne ceste Novega mesta in glavne ceste G2-105. Zahodna povezovalna cesta poteka od obstoječega zahodnega priključka na AC Ljubljana – Obrežje, zahodno od Kamenc in Potočne vasi ter se nato približa tovarni Adria, poteka mimo Prečne ter stanovanjskega kompleksa Podbreznik. V nadaljevanju prečka reko Krko in se nato nadaljuje proti Regrškim Košenicam, nato pa trasa poteka južno od Sv. Roka ter se nadaljuje do Pogancev, kjer se priključuje na 3. razvojno os. Od Pogancev naprej se trasa tretje razvojne osi usmeri proti jugu in poteka po vzhodni strani mimo Koroške vasi, nato pa vzporedno z obstoječo glavno cesto do bližine Vinje vasi.

Severno od Vinje vasi trasa prečka obstoječo glavno cesto, kjer je na območju pred predorom predviden priključek Gorjanci in navezava do obstoječe glavne ceste G2-105. V nadaljevanju trasa po vzhodni strani obide Vinjo vas in se usmeri v predor dolžine 3,300 km pod vrhom Gorjancev. Iz predora pride vzhodno od vasi Maline, kjer je predvidena ureditev priključka Maline in povezovalne ceste od Malin do križišča z glavno cesto G2-105/0256 južno od naselja Jugorje.

V dokumentu sta preverjeni dve varianti priključka na avtocesto: varianta NM-vzhod (Mačkovec – Cikava) in varianta Lešnica, in sicer za sledeče segmente okolja:

1. Vode (površinske in podzemne vode)
2. Narava (flora, favna, HT, območja Natura 2000, zavarovana območja, EPO, NV)
3. Kulturna dediščina
4. Gozd
5. Kmetijske površine
6. Krajina

Segmenta Kakovost zraka in Obremenitev s hrupom nista primerjana. Pričakovati je namreč, da bo ta vpliv, ob upoštevanju usmeritev predlaganih v strokovnih podlagah, sprejemljiv.

2 USMERITVE ZA UMEŠČANJE

2.1 VODE

2.2.1. Površinske vode

Za celotni obravnavan odsek veljajo splošne usmeritve za zaščito površinskih vod, ki so opredeljene z zakonodajo oziroma so navedene v smernicah. Usmeritve se nanašajo na vse potencialne posege v površinske vode; prečkanja vodotokov, regulacije in območja poteka po poplavnih območjih.

Variante prečkajo vodotoke 1. reda (Krka) in potekajo v neposredni bližini vodotoka 2. reda (potok Lešnica). Na območju, kjer zahodna obvoznica prečka reko Krko, poteka trasa tudi po območju redkih poplav.

V nadaljevanju podajamo najbolj relevantne splošne usmeritve za zaščito površinskih vod.

SPLOŠNE USMERITVE ZA ZAŠČITO POVRŠINSKIH VOD

- Trasa predvidene državne ceste prečka številne vodotoke ali poteka vzporedno z njimi. Kjer ni prostorskih omejitev, je potrebno vse, na gradnjo ceste vezane ureditve (gradnja ceste, deviacije lokalnih cest in poti, gradnja novih in prestavitve obstoječih infrastrukturnih vodov, spremljajoči objekti in morebitne ograje...) načrtovati izven priobalnega zemljišča, ki sega pri vodotokih 1. reda 15 metrov, pri vodotokih 2. reda pa 5 metrov od zgornjega roba brežine vodotoka. Zunaj območja naselij sega zunanja meja priobalnih zemljišč pri vodotokih 1. reda najmanj 40 m od meje vodnega zemljišča (ZV-1A). Če prostorske omejitve tega ne dopuščajo, je v skladu s 37. členom Zakona o vodah (Ur. 1. RS, št. 67/02 (ZV-1), 57/08 (ZV-1A)) poseg na vodno in priobalno zemljišče za gradnjo objektov javne infrastrukture na krajših odsekih (prečkanje ali lokalno približevanje) dovoljen, če nima negativnih vplivov na vode in vodni režim.

- Vse predvidene premostitve vodotokov (državna cesta in deviacije ostalih cest) morajo biti izvedene tako, da bodo mostovi ali prepusti premostili struge v celoti, da ne bodo povzročali lokalnih zožitev v strugi vodotoka, svetla odprtina pa mora zagotoviti prevodnost 100-letnih visokih voda z varnostno višino, ki praviloma ne sme biti manjša kot 50 cm nad koto gladine Q100, kar mora biti v strokovnih podlagah (hidrološko, hidravlični analizi) projektne dokumentacije računsko dokazano in prikazano v grafičnih prilogah.

- V primeru, da se izvaja regulacija vodotoka mora biti načrtovana tako, da se prevodna sposobnost struge vodotoka ne bo zmanjšala. Načrtovati je potrebno odprt sonaraven profil in predvideti (tako po načinu kot obsegu) ustrezno protierozijsko zavarovanje.

- Glede na to, da je trasa državne ceste na posameznih odsekih predvidena na območjih, ki so poplavno ogrožena, je treba za ta območja kot obvezno strokovno podlago izdelati presojo vpliva načrtovane gradnje na vode in vodni režim (hidrološko-hidravlična analizo, karte poplavne ogroženosti). Vse, v lokacijskem načrtu načrtovane gradnje, morajo biti usklajene z rezultati te strokovne podlage.

Varianta NM –vzhod (Mačkovec Cikava)

Posegi:
- Prečkanje reke Krke (vodotok 1. reda) z mostom (L=235m)

USMERITVE: Za vse navedene posege veljajo splošne usmeritve

Varianta Lešnica

Posegi:
- Prečkanje reke Krke (vodotok 1. reda) z mostom (L=300m)

USMERITVE: Za vse navedene posege veljajo splošne usmeritve

2.2.2. Podzemne vode

Za celotni obravnavan odsek veljajo splošne usmeritve za zaščito podzemnih vod in vodnih virov pitne vode, ki so opredeljene z zakonodajo oziroma so navedene v smernicah. Usmeritve se nanašajo na vse potencialne posege v podzemne vode; potek po ali v bližini vodovarstvenega območja, potek po občutljivih vodonosnikih (kraški vodonosnik).

Trasa večinoma poteka po kraško-razpoklinskih vodonosnikih, ki so na tem območju zelo pogosti in se nahajajo v karbonatnih kamninah celotne jugovzhodne Slovenije. Po karti IAH so ta območja opredeljena kot obširni in visoko izdatni razpoklinski in kraški vodonosniki (IAH 2.A) oziroma lokalni vodonosniki, ali vodonosniki s spremenljivo izdatnostjo, ali obširni vendar največ srednje izdatni razpoklinski oziroma kraški vodonosniki (IAH 2.B). Na širšem območju Novega mesta poteka varianta tudi po izdatnih razpoklinskih vodonosnikih, ki ležijo pod slabo prepustnim pokrovom (IAH 3.3). Debelina neprepustnega pokrova ni znana. V primeru globljih vkopov lahko pride do odstranitve tega zaščitnega sloja.

<u>Variante ne prečkajo vodovarstvenih območij virov pitne vode.</u>

SPLOŠNE USMERITVE

- Projektna rešitev odvajanja in čiščenja padavinskih odpadnih voda z državne ceste mora biti usklajena z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Ur. l. RS, št. 47/05) in Uredbo o emisiji snovi in toplote pri odvajanju odpadnih voda v vode in javno kanalizacijo (Ur. l. RS, št. 47/05).

- Na odsekih, kjer trasa ceste poteka po območju kraških vodonosnikov in kjer je dnevno povprečje pretoka vozil večje od 6000 EOV/dan, je za padavinsko odpadno vodo potrebno zagotoviti zajetje v zadrževalniku padavinske odpadne vode ločeno od zalednih vod, ki nastajajo v zaledju trase (Uredba o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Ur. l. RS, št. 47/05)).

- Za potrebe določitve odvajanja padavinske vode, je potrebno natančneje opredeliti vodonosnike na obravnavanem območju z namenom ločitve občutljivejših kraških vodonosnikov od razpoklinskih. Po karti IAH (Hidrogeološka karta Slovenije, 2004) so namreč ta območja prikazana kot skupna enota.

Varianta NM –vzhod (Mačkovec - Cikava)

Posegi:

- Potek po območju lokalnih kraško/razpoklinskih vodonosnikov oz. območju vodonosnikov s spremenljivo izdatnostjo, ali območju obširnih vendar največ srednje izdatnih razpoklinskih oziroma kraških vodonosnikov (IAH 2.B).

USMERITVE: Za navedene posege veljajo splošne usmeritve.

Varianta Lešnica

Posegi:

- Potek po območju lokalnih kraško/razpoklinskih vodonosnikov oz. območju vodonosnikov s spremenljivo izdatnostjo, ali območju obširnih vendar največ srednje izdatnih razpoklinskih oziroma kraških vodonosnikov (IAH 2.B); ca. 85%
- Potek po območju manjših vodonosnikov z lokalnimi ali omejenimi viri podzemne vode (IAH 3.A); ca. 15%

USMERITVE: Za navedene posege veljajo splošne usmeritve

2.2 NARAVA (Rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi, Varovana območja – Natura 2000, zavarovana območja, Ekološko pomembna območja in naravne vrednote)

Varianta NM –vzhod (Mačkovec - Cikava)

Tangira:

- NV Krka (Id. 128)
- Natura 2000 SCI Krka (SI3000227)
- EPO Krka – reka (65100)

Na poteku trase čez Krko je predvidena premostitev, vendar v tej fazi IDP še niso določene stacionaže podpornih stebrov.

USMERITVE: če je možno naj se premostitev izvede brez podpornih stebrov v strugi Krke. Naravne brežine se ohranja v obstoječem stanju.

Varianta Lešnica

Tangira:

- NV Krka (id. 128)
- Natura 2000 SCI Krka (SI3000227)
- EPO Krka – reka (65100)

Na poteku trase čez Krko je predvidena premostitev, vendar v tej fazi IDP še niso določene stacionaže podpornih stebrov.

USMERITVE: če je možno naj se premostitev izvede brez podpornih stebrov v strugi Krke. Naravne brežine se ohranja v obstoječem stanju.

2.3 KULTURNA DEDIŠČINA

SPLOŠNE USMERITVE – PRAVNI REŽIMI VARSTVA

Za **kulturne spomenike** velja naslednji osnovni pravni režim varstva:

- **Zakon o varstvu KD:** Kulturne spomenike se ne sme odstraniti oz. rušiti. Izjemoma le, če na podlagi soglasja Ministrstva za kulturo ob izpolnitvi določenih pogojev. Za posege v območje kulturnega spomenika je potrebno pridobiti kulturnovarstveno soglasje, ki ga izda ZVKDS v skladu z aktom o razglasitvi. Pred izdajo soglasja je potrebno pridobiti kulturnovarstvene pogoje Zavoda.

Za **območja kulturnih spomenikov** velja naslednji osnovni pravni režim varstva:

- **Zakon o varstvu KD:** Za posege v območje kulturnega spomenika je potrebno pridobiti kulturnovarstveno soglasje, ki ga izda ZVKDS v skladu z aktom o razglasitvi. Pred izdajo soglasja je potrebno pridobiti kulturnovarstvene pogoje Zavoda.

Za **kulturno dediščino** velja naslednji osnovni pravni režim varstva:

- **Zakon o varstvu KD:** prepovedana je odstranitev (rušenje) registrirane kulturne dediščine, prepovedani so posegi v prostor ali načini izvajanja dejavnosti, ki bi prizadeli varovane vrednote območja ter prepoznavne značilnosti in materialno substanco, ki so nosilci teh vrednot, v okolici območij kulturne dediščine se uveljavlja nadzor nad posegi v prostor, ki bi utegnili negativno vplivati na območje kulturne dediščine (vplivno območje dediščine). Dovoljeni so posegi v prostor in prostorske rešitve, ki prispevajo k trajni ohranitvi dediščine ali zvišanju njene vrednosti, dediščino varujejo in ohranjajo na mestu samem (in situ). Izjemoma je dovoljeno na podlagi soglasja ministra kulturno dediščino odstraniti, če se ugotovi njena dotrajanost ali poškodovanost, ki je ni mogoče odpraviti z običajnim sredstvi, ali če dediščina ogroža varnost ljudi in premoženje, če je bila pred tem opravljena raziskava objekta in če raziskavo in odstranitev nadzoruje pristojna organizacija.

Za **vplivno območje kulturne dediščine** velja naslednji osnovni pravni režim varstva:

- **Zakon o varstvu KD:** Za posege v vplivnem območju je treba pridobiti kulturnovarstveno soglasje, če to obveznost določa prostorski akt. Kulturnovarstveno soglasje izda Zavod za varstvo kulturne dediščine v skladu s prostorskim aktom. Pred izdajo kulturnovarstvenega soglasja je treba pridobiti kulturnovarstvene pogoje Zavoda.

Za **arheološka najdišča** velja naslednji osnovni pravni režim varstva:

- **Zakon o varstvu KD:** za arheološka najdišča velja naslednji pravni režim varstva. Na arheoloških najdiščih je prepovedano: posegati v prostor na način, ki utegne poškodovati najdišče (npr. odkopavati in zasipavati teren, globoko orati, rigolati, meliorirati kmetijska zemljišča, graditi gozdne vlake, poglabljati rečno, jezersko in morsko dno, postavljati reklamne in druge table oziroma napise, itd.), postavljati zahtevne, manj zahtevne, nezahtevne ali enostavne objekte, graditi nadzemno in podzemno infrastrukturo, gospodarsko izkoriščati rudnine oziroma kamnine, izvajati takšno rabo tal, ki najdišču škoduje. Izjemoma so **dovoljeni posegi v najdišča**, ki **so** hkrati **stavbna zemljišča znotraj naselij**, in **v prostor robnih delov najdišč ob izpolnitvi naslednjih pogojev: če ni možno najti drugih rešitev, in če se na podlagi rezultatov opravljenih predhodnih arheoloških raziskav izkaže, da je zemljišče mogoče sprostiti za gradnjo.**

Splošne usmeritve smernic in mnenja:

- Arheološka najdišča: <u>če se po preveritvi izkaže, da ni drugih možnosti izpeljave trase, se dovoli poseg v robni del najdišča, kjer se izvede zaščitna arheološka izkopavanja z vsemi poizkopovalnimi postopki.</u>

POSAMEZNE USMERITVE

Varianta NM –vzhod (Mačkovec - Cikava)

Trasa tangira naslednja območja in objekte kulturne dediščine:

- **<u>9263 Trška gora – vinogradniško območje (kulturni spomenik)</u>**

Trasa poteka po območju kulturnega spomenika v dolžini cca 650 m. Kulturni spomenik – kulturna krajina je zavarovan z Odlokom* o razglasitvi naravnih znamenitosti in nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov v občini Novo mesto (Ur.l. RS, št 38/92). Za kulturni spomenik velja naslednji pravni režim varstva:

- **Odlok*:** režim varstva je naveden v Strokovnih osnovah za razglasitev naravnih znamenitosti ter kulturnih in zgodovinskih spomenikov (ZVNKD Novo mesto, oktober 1991). V Strokovnih zasnovah so navedeni le splošni pravni režimi varstva, predpisuje se predvsem varovanje v njihovi celovitosti in neokrnjenosti ter obveznost pridobitve soglasja pristojne službe v primeru poseganja vanj. <u>V pripravi je nov Odlok in bo v najboljšem primeru sprejet sredi naslednjega leta. V njemu gotovo ne bo več vinogradniškega območja Trška gora, ki je razvrednoteno (podatek posredoval g. Simič iz ZVKDS OE Novo mesto).</u>

- **Zakon o varstvu KD:** Za zavarovano kulturno krajino velja dodatni pravni režim varstva, ki predpisuje varovanje značilne rabe zemljišč, parcelacije, značilne

vegetacije, prostorskih dominant, odnosov med poselitvijo in odprtim prostorom, krajev spomina in značilnih topografskih imen.

USMERITEV: Za poseg v območje kulturnega spomenika Trške gore je potrebno pridobiti kulturnovarstveno soglasje, ki ga izda ZVKDS v skladu z aktom o razglasitvi. Obstaja verjetnost, da območje Trške gore v novem odloku o zavarovanju ne bo več KS. Potreben je usklajevalni sestanek z MK oz. pristojnim Zavodom.

- **15643 Novo mesto – arheološko najdišče Brezovica (arheološko najdišče)**

Trasa tangira arheološko najdišče cca 80 m od vzhodnega roba najdišča v dolžini cca 250m.

USMERITEV: V kolikor tehnično ni izvedljivo, da se trasa umakne iz območja arheološkega najdišča, je možen poseg v rob najdišča, ob predhodnih zaščitnih arheoloških izkopavanjih z vsemi poizkopovalnimi postopki.

- **22419 Novo mesto – Rifljeva domačija (stavbna dediščina)**

Trasa tangira vplivno območje kulturne dediščine na zahodnem delu in poteka po travniku v dolžini cca 80m.

- **Zakon o varstvu KD:** V območjih stavbne dediščine velja dodatni pravni režim varstva, ki predpisuje ohranjanje naslednjih značilnosti objektov: tlorisna in višinska zasnova (gabariti), gradivo (substanca) in konstrukcijska zasnova, oblikovanost zunanjščine (členitev objekta in fasad, oblika in naklon strešin, kritina, stavbno pohištvo, barve fasad, fasadni detajli), funkcionalna zasnova notranjosti objektov in pripadajočega zunanjega prostora, komunikacijska in infrastrukturna navezava na okolico (pripadajoči odprti prostor z niveleto površin ter lego, namembnostjo in oblikovanostjo pripadajočih objektov in površin), prostorski kontekst, pojavnost in vedute (predvsem pri prostorsko izpostavljenih objektih - cerkvah, gradovih, znamenjih itd), celovitost dediščine v prostoru (prilagoditev posegov v okolici značilnostim stavbne dediščine).

- **Mnenje ZVKDS na Okoljsko poročilo (Oikos, 2009) št. 35002-22/2008, z dne 30.06.2008:** poseg v jugovzhodni, travniški del domačije je izjemoma možen na način, da se cesta čim bolj umakne od stavb domačije na parcelo 970/2 (možno tudi delno na parcelo 970/7) k.o. Bršljin in da se med cesto in domačijo zagotovi zeleni pas, v katerem se lahko s primerno vegetacijo oblaži negativne vplive ceste.

USMERITEV: Dovoljen je poseg na območje kulturne dediščine na lokacijo parcel 970/2 in 970/7, pod pogojem, da se zagotovi zelen pas za ublažitev negativnih posledic vpliva ceste. Na območju teh dveh parcel je možna umestitev tudi štiripasovnice.

Varianta Lešnica

Trasa tangira naslednja območja in objekte kulturne dediščine:

- **9263 Trška gora – vinogradniško območje (kulturni spomenik)**

Trasa poteka po območju kulturnega spomenika v dolžini 500 m. Kulturni spomenik – kulturna krajina je zavarovan z Odlokom* o razglasitvi naravnih znamenitosti in nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov v občini Novo mesto (Ur.l. RS, št 38/92). Za kulturni spomenik velja naslednji pravni režim varstva:

- **Odlok*:** režim varstva je naveden v Strokovnih osnovah za razglasitev naravnih znamenitosti ter kulturnih in zgodovinskih spomenikov (ZVNKD Novo mesto, oktober 1991). V Strokovnih zasnovah so navedeni le splošni pravni režimi varstva, predpisuje se predvsem varovanje v njihovi celovitosti in neokrnjenosti ter obveznost pridobitve soglasja pristojne službe v primeru poseganja vanj. V pripravi je nov Odlok in bo v najboljšem primeru sprejet sredi naslednjega leta. V njemu gotovo ne bo več vinogradniškega območja Trška gora, ki je razvrednoteno (podatek posredoval g. Simič iz ZVKDS OE Novo mesto).

- **Zakon o varstvu KD:** Za zavarovano kulturno krajino velja dodatni pravni režim varstva, ki predpisuje varovanje značilne rabe zemljišč, parcelacije, značilne vegetacije, prostorskih dominant, odnosov med poselitvijo in odprtim prostorom, krajev spomina in značilnih topografskih imen.

USMERITEV: Za poseg v območje kulturnega spomenika Trške gore je potrebno pridobiti kulturnovarstveno soglasje, ki ga izda ZVKDS v skladu z aktom o razglasitvi. Obstaja verjetnost, da območje Trške gore v novem odloku o zavarovanju ne bo več KS. Potreben je usklajevalni sestanek z MK oz. pristojnim Zavodom.

- **8696 Sevno na Trški gori – kozolec na Bajnofu (kulturni spomenik) in njegovo vplivno območje (EŠD 3008696)**

Trasa poteka po vzhodnem robu vplivnega območja kulturnega spomenika (EŠD 3008696) v s dolžini cca 250m. Kulturni spomenik je zavarovan z Odlokom* o razglasitvi naravnih znamenitosti in nepremičnih kulturnih in zgodovinskih spomenikov v občini Novo mesto (Ur.l. RS, št 38/92). Za kulturni spomenik velja naslednji pravni režim varstva:

- **Odlok*:** režim varstva je naveden v Strokovnih osnovah za razglasitev naravnih znamenitosti ter kulturnih in zgodovinskih spomenikov (ZVNKD Novo mesto, oktober 1991). V Strokovnih zasnovah so navedeni le splošni pravni režimi varstva, predpisuje se predvsem varovanje v njihovi celovitosti in neokrnjenosti ter obveznost pridobitve soglasja pristojne službe v primeru poseganja vanj.

- **Zakon o varstvu KD:** Za naselbinske spomenike velja dodatni pravni režim varstva, ki predpisuje varovanje morfološke zasnove in parcelacije naselja, javnih prostorov in njihove opreme, uličnih fasad in streh v njihovi materialni pojavnosti in barvni skladnosti, gabarite, meje in silhuete naselja.

- **Smernice ZVKDS (35002-24/2009/4, z dne 04.09.2009):** trasa ne sme ogrožati kulturnega spomenika in njegove podobe v prostoru.

USMERITEV: Za posege v območje kulturnega spomenika je potrebno pridobiti kulturnovarstveno soglasje, ki ga izda ZVKDS v skladu z aktom o razglasitvi. Pred izdajo soglasja je potrebno pridobiti kulturnovarstvene pogoje Zavoda.

Menimo, da z umestitvijo trase na vzhodni rob območja kulturnega spomenika sam spomenik – kozolec ne bo ogrožen, ob ustrezni krajinski ureditvi okolice trase, pa tudi njegovo podoba v prostoru. Potreben je predhoden usklajevalni sestanek z MK oz. pristojnim Zavodom.

- **21421 Novo mesto – arheološko najdišče Lešniške njive (arheološko najdišče)**

Trasa poteka čisto po vzhodnem robu arheološkega najdišča v dolžini cca 100 m, pri čemer je potek trase v dolžini cca 55 v nadvozu.

USMERITEV: optimizacija izbrane variante je pokazala, da se trasa ne more popolnoma izogniti arheološkemu najdišču. Zato je poseg v rob najdišča dovoljen, ob predhodnih zaščitnih arheoloških izkopavanjih z vsemi poizkopovalnimi postopki.

2.4 GOZD

OSNOVNE USMERITVE

Varianti navezave na dolenjsko AC ne tangirata varovalnih gozdov, gozdov s posebnim namenom in območij gozdov, kjer bi bile gozdne funkcije (proizvodne, socialne, ekološke) na prvi stopnji poudarjenosti.

2.5 KMETIJSKE POVRŠINE

SPLOŠNE USMERITVE

- Na poteku trase in dovoznih cest po zelo dobrem in odličnem kmetijskem prostoru naj se trasa čim bolj umakne od kmetijskih zemljišč.
- Trasa naj se čim bolj izogiba območjem HMO oz., če to ni tehnično izvedljivo, posega čim bolj na rob teh območij.

Varianta NM –vzhod (Mačkovec - Cikava)

Ni poseganja v HMO, veljajo splošne usmeritve.

Varianta Lešnica

- Stabilni namakalni sistem Grm: trasa tangira skrajni robni del namakalnega sistema

USMERITEV: trasa umakne proti vzhodu izven namakalnega sistema.

2.6 KRAJINA

SPLOŠNE USMERITVE

Varianta NM – vzhod in varianta Lešnica

Glede na krajinsko regionalizacijo Slovenije sodi območje med južne subpanonske regije (Dolina srednje Krke z obrobjem). Varianti prečkata dolino Krke. Dolina ob Krki ima veliko krajinsko vrednost, h kateri v veliki meri prispeva ohranjen tok Krke.

USMERITEV: zaporedje mostov čez Krko degradira vodni in obvodni prostor, prednost ima rešitev z manjšim številom prečkanj Krke. Premostitve naj se projektira v skladu z obstoječimi krajinskimi vzorci in uporabo avtohtonega materiala.

3 IZBOR VARIANT

POVRŠINSKE VODE
Prečkanje Krke je nekoliko ustreznejše pri varianti NM-vzhod, saj se območje nahaja v urbanizirani krajini. V primeru izbora variante Lešnica bi bilo prečkanje izvedeno na območju morfološko bolj naravno ohranjenih brežin Krke. Razlika je neznatna.

PODZEMNE VODE
Varianta NM–vzhod in varianta Lešnica v večjem delu potekata po lokalnih kraško–razpoklinskih vodonosnikih (IAH 2.B), zato sta ob upoštevanju zaščitnih ukrepov približno enako sprejemljivi.

NARAVA
Z vidika varstva narave je nekoliko sprejemljivejša varianta navezave na dolenjsko AC NM – vzhod, saj tangira območje NV, Natura in EPO Krka na najožjem delu. V primeru izbora variante Lešnica bi bilo prečkanje izvedeno na območju morfološko bolj naravno ohranjenih brežin Krke, vpliv na habitata vrst bi bil obsežnejši.

KULTURNA DEDIŠČINA
Obe varianti tangirata tri območja kulturne dediščine. Vendar je potrebno pri izboru variante upoštevati tudi v nadaljevanju podana dejstva. Varianta NM – vzhod poteka po območju KS Trška gora – vinogradniško območje, ki je v obstoječem stanju degradirano in v novem Odloku o zavarovanju ne več bo več razglašeno za kulturni spomenik ter po območju kulturne dediščine Rifljeve domačije, za katero je dalo ZVKDS pozitivno mnenje o umestitvi trase. Varianta Lešnica prav tako poteka po območju kulturnega spomenika Trška gora – vinogradniško območje, pri ostalih dveh območjih, ki jih tangira, pa poteka po skrajnem zahodnem robu. Z vizualnega vidika posega varianta Lešnica po pestrejšem in manj degradiranem območju. Razlika je neznatna.

GOZD
Z vidika varstva gozda je sprejemljivejša varianta NM – vzhod, ki posega v gozdne površine v najmanjšem obsegu, manj pa je sprejemljiva varianta Lešnica, ki posega v gozdne površine v večjem obsegu.

KMETIJSKA ZEMLJIŠČA
Z vidika varstva kmetijskih zemljišče je sprejemljivejša varianta NM–vzhod, ker poteka večinoma po območju zmerno dobre kvalitete kmetijskega prostora in ne tangira HMO. Manj sprejemljiva je varianta Lešnica, ki tangira zelo kvaliteten in najkvalitetnejši kmetijski prosto ter tangira manjši del HMO (namakalni sistem Grm).

KRAJINA
Z vidika ohranjanja krajinskih značilnosti je bolj sprejemljiva varianta NM – vzhod, ki sicer deloma poteka po območju Trške gore, vendar je njen potek večinoma po že degradiranem (avtocesta) in poseljenem območju. Manj sprejemljiva je varianta Lešnica, ki poteka po vinogradniškem območju Trške gore, posega v sklenjen gozdni otok in vizualno degradira okolico kozolca na Bajnofu.

Sprejemljivost navezave na dolenjsko AC po posameznih segmentih okolja

Segment okolja	Varianta NM - vzhod	Varianta Lešnica
Površinske vode	1	1
Podzemne vode	1	1
Narava	1	2
Kulturna dediščina	1	1
Gozd	1	2
Kmetijske površine	1	2
Krajina	1	2
SKUPAJ	**1**	**2**

Legenda: 1…bolj sprejemljiva, 2…manj sprejemljiva.

Z vidika varstva okolja je bolj sprejemljiva varianta navezave na dolenjsko AC varianta NM – vzhod, manj pa je sprejemljiva varianta Lešnica.

4 VIRI IN LITERATURA

- Navezave na dolenjsko AC – skupno za portal (dwg). PNZ, december 2009.
- Grafične priloge smernic ZRSVN 4.9.2009, št. dopisa 6-III-326/2-O-09/JB.
- Digitalni podatki objektov in območij kulturne dediščine. Oktober 2009. Ljubljana, INDOK center, Ministrstvo za kulturo.
- Digitalne podlage za segment narava, vode, gozd. 2008, 2009. Ljubljana, ARSO. URL: http://gis.arso.gov.si/
- Digitalni podatki o dejanski rabi tal in talnemu številu. 2009. Ljubljana, MKGP. URL: http://rkg.gov.si/GERK/
- Okoljsko poročilo. Domžale, OIKOS d.o.o.
- Smernice:
  - Dopolnitev smernic, Ministrstvo za kulturo, Maistrova 10, Ljubljana, št.: 814/2006-MK, z dne 03.10.2006 in dopolnitev št: 35002-24/2009/4 z dne 4.9.2009.
  - Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, št.: 3-111-331/2-O-06/AGP, z dne 13.10.2006 in dopolnitev smernic z dne 4.9.2009, št. dopisa 6-III-326/2-O-09/JB.
  - Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje, Urad za upravljanje z vodami, št.: 35001-660/2006, z dne 03.10.2006, dopolnitev z dne 14.9.2009, št. dopisa 35001-514/2009.
  - Zavod za gozdove Slovenije, OE Novo mesto, št.: 322-07-II-68/06, z dne 20.09.2006 in dopolnitev z dne 4.9.2009, št. dopisa 281-12/2009.
  - Zavod za ribištvo Slovenije, št.: 04-2-141/3, z dne 02.10.2006.

Tretja razvojna os, južni del: Novo mesto – Vinica

Povzetek elaboratov z vidika priključevanja
južnega dela 3. razvojne osi
na AC Karavanke – Obrežje

OMEGA consult

Ljubljana, april 2011

1 UVOD

Januarja 2010 je Omega consult, d.o.o., izdelal elaborat »Tretja razvojna os, južni del: Novo mesto – Vinica, Določitev faznosti in etapnosti na osnovi prometne in CBA analize, Mnenje o predlaganih AC priključkih«, ki podaja mnenje o predlaganih priključkih južnega dela 3. razvojne osi na AC Karavanke – Obrežje s prometnega vidika. Na podlagi tega elaborata ter na podlagi preveritev z gradbeno-tehničnega, okoljskega in prostorskega vidika, se je za najbolj optimalno rešitev (izmed variant na priključke NM vzhod, Lešnica in Starine) izkazalo priključevanje na AC priključku NM vzhod.

Prometno-ekonomsko preveritev variant priključevanja na AC na priključkih NM vzhod in Lešnica je Omega consult, d.o.o., predstavil maja 2010 v elaboratu »Tretja razvojna os, južni del: Novo mesto – Vinica, Določitev faznosti in etapnosti na osnovi prometne in CBA analize, 1. vmesno poročilo«. Na podlagi tega poročila se je s prometno-ekonomskega vidika potrdil izbor najugodnejše variante na priključek NM vzhod.

Povzetka obeh elaboratov sta v poglavjih 2 in 3.

2 MNENJE O PREDLAGANIH PRIKLJUČKIH S PROMETNEGA VIDIKA

Izdelan je bil elaborat »Tretja razvojna os, južni del: Novo mesto – Vinica, Določitev faznosti in etapnosti na osnovi prometne in CBA analize, Mnenje o predlaganih AC priključkih, Omega consult, Ljubljana, d.o.o., januar 2010«. Vsebina tega elaborata je predstavljena v nadaljevanju poglavja.

2.1 UVOD IN IZHODIŠČA

S prometnega vidika je bilo podano mnenje o treh predlaganih variantah priključevanja 3. razvojne osi Jug na AC A2 Karavanke – Obrežje. Mnenje je izdelano za variante, ki so bile na portal PNZ dane 29.12.2009.

Mnenje je izdelano na podlagi prometnih tokov iz 'Študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško', Acer, d.o.o., Novo mesto, 2008 (v nadaljevanju: ŠV).

Zaradi večjih sprememb priključevanja na obstoječo AC, kot so bila preverjena v ŠV, bi bilo za podrobnejšo analizo potrebno izdelati prometnoekonomsko vrednotenje, in sicer za potrditev upravičenosti optimirane variante C oziroma potrditev njenega izbora v primerjavi z ostalimi variantami iz ŠV.

2.1.1 Variante priključevanja 3. osi jug na obstoječo avtocesto

1. Varianta Priključek Novo mesto vzhod,
2. Priključek Lešnica z navezovalno cesto na rondo pri priključku Novo mesto vzhod,
3. Priključek Počivališče Starine z navezovalno cesto na rondo pri priključku Novo mesto vzhod.

2.2 MNENJE O PREDLAGANIH VARIANTAH AC PRIKLJUČKOV

Iz Novega mesta se prometni tokovi delijo na 2/3 v smeri Ljubljane in na 1/3 v smeri Zagreba.

2.2.1 Varianta Priključek Novo mesto vzhod

V primeru takšne rešitve priključevanja na AC-A2 je pričakovati na tem priključku cca. 2/3 vsega prometa, ki se na območju Novega mesta priključuje na AC, s tem da bi bila smer proti Ljubljani za cca. 70% močnejša kot smer proti Zagrebu.

Pri Varianti priključka NM Vzhod je pričakovati proti koncu planskega obdobja prometne tokove, za katere dvopasovna cestna povezava ne bo zadoščala. Za prometne tokove v smeri Ljubljane je ta varianta dolžinsko ugodnejša. Nekoliko manj ugodna je za tokove v smeri Zagreba.

2.2.2 Varianta Priključek Lešnica z navezovalno cesto na rondo pri priključku Novo mesto vzhod

V primeru takšne rešitve priključevanja na AC-A2 je pričakovati na tem priključku cca. 1/3 vsega prometa, ki se na območju Novega mesta priključuje na AC, s tem da bi bila smer proti Zagrebu nekoliko močnejša kot smer proti Ljubljani.

S prometnega vidika je prednost te variante, da je za cca. 1.200 m krajša pot v smeri Zagreba kot pri varianti Novo mesto Vzhod. Slabost te variante pa je priključevanje tokov v smeri proti Ljubljani, saj je pot v primerjavi s priključevanjem na priključku Novo mesto vzhod za cca. 2.600 m daljša.

Tudi če uporabnik pri tej varianti v smeri proti Ljubljani uporabi navezovalno cesto in priključek NM Vzhod, opravi za cca. 300 metrov daljšo pot kot pri varianti priključevanja 3. razvojne osi Jug na priključek NM Vzhod, pri čemer je pot preko navezovalne ceste in nivojskega križanja v rondoju tudi počasnejša od variante priključevanja na priključek Novo mesto Vzhod. Pri tem pa bo zaradi daljše povezave pričakovati odlive na navezovalno cesto zlasti v primeru cestninjenja.

2.2.3 Priključek počivališče Starine z navezovalno cesto na rondo pri priključku Novo mesto vzhod

V primeru takšne rešitve priključevanja na AC je pričakovati na tem priključku manj kot 1/4 vsega prometa, ki se na območju Novega mesta priključuje na AC, s tem da bi bila smer proti Zagrebu bistveno močnejša kot smer proti Ljubljani.

S prometnega vidika je prednost te variante za 1.600 m krajša pot za smer Zagreb kot varianta Novo mesto Vzhod. Slabost te variante pa je priključevanje tokov v smeri proti Ljubljani, saj je pot v primerjavi s priključevanjem na priključku Novo mesto Vzhod za cca. 5.100 m daljša.

Tudi če uporabnik pri tej varianti v smeri proti Ljubljani uporabi navezovalno cesto in priključek NM Vzhod, opravi za cca. 300 metrov daljšo pot kot pri varianti priključevanja 3. razvojne osi Jug na priključek NM Vzhod, pri čemer je pot preko navezovalne ceste in nivojskega križanja v rondoju tudi počasnejša od variante priključevanja na priključek Novo mesto vzhod. Pri tem pa bo zaradi daljše povezave pričakovati odlive na navezovalno cesto zlasti v primeru cestninjenja.

Pri priključevanju na počivališču Starine se bo zaradi prepletanja prometnih tokov s počivališča in 3. razvojne osi Jug poslabšala prometna varnost, otežilo pa se bo tudi vodenje prometa.

2.3 Predlog najustreznejšega priključevanja s prometno-ekonomskega vidika

Prometno-ekonomsko preveritev variant priključevanja na AC na priključkih NM–vzhod in Lešnica je Omega consult, d.o.o., predstavil maja 2010 v elaboratu »Tretja razvojna os, južni del: Novo mesto – Vinica, Določitev faznosti in etapnosti na osnovi prometne in CBA analize, 1. vmesno poročilo«. V tem poročilu so bile variante poteka 3. razvojne osi Jug zaradi ugotovljenih širših vplivov na koristi uporabnikov primerjane na celotnem Odseku I od AC A2 do priključka Maline, ne le na območju Novega mesta.

Gledano celotne poteke variant s priključevanjem na AC na priključkih NM–vzhod in Lešnica najvišjo stopnjo upravičenosti izkazuje potek na priključek NM–vzhod z interno stopnjo donosa 0,84% (z 2-pasovno etapo E3A) oziroma 0,79% (s 4-pasovno etapo E3A). Nekoliko slabša je varianta na priključek Lešnica z interno stopnjo donosa 0,53% (z 2-pasovno etapo E3A) oziroma 0,34% (s 4-pasovno etapo E3A).

Na podlagi tega poročila se je s prometno-ekonomskega vidika potrdil izbor najugodnejše variante na priključek NM–vzhod.

3 POVZETEK 1. VMESNEGA POROČILA DOLOČITVE FAZNOSTI IN ETAPNOSTI NA OSNOVI PROMETNE IN CBA ANALIZE

Izdelan je bil elaborat »Tretja razvojna os, južni del: Novo mesto – Vinica, Določitev faznosti in etapnosti na osnovi prometne in CBA analize, 1. vmesno poročilo, Omega consult, Ljubljana, d.o.o., maj 2010«. Povzetek tega elaborata v zvezi s priključevanjem južnega dela 3. razvojne osi na AC Karavanke – Obrežje je predstavljen v nadaljevanju poglavja.

3.1 UVOD

V 1. vmesnem poročilu naloge Določitev faznosti in etapnosti na osnovi prometne in CBA analize je bilo izdelano obremenjevanje prometnega omrežja z makroskopskim prometnim modelom v koničnih urah in na nivoju delovnega dne s kodiranimi križišči.

Izdelani so bili izračuni koristi uporabnikov po etapah ter prometno-ekonomskih upravičenosti etap oziroma njihovih kombinacij.

Preverjene etape oz. njihove kombinacije so predstavljene na Sliki 3.1.

Slika 3.1: Etape odseka 1 južnega dela 3. razvojne osi

3.2 REZULTATI PROMETNO-EKONOMSKEGA VREDNOTENJA VARIANT IN ETAP NA PODLAGI IZRAČUNA KORISTI UPORABNIKOV

Vrednotenje se izvaja s predpostavko izgradnje posamezne etape ali kombinacije etap v 4 letih 2012-2015 oziroma v 4 letih pred predajo investicije v promet.

Koristi uporabnikov so računane za obdobje od leta 2016 do 2035. Vrednosti investicij vključujejo DDV.

3.2.1 Vrednotenje smiselnih možnih variant celotnega poteka 3. razvojne osi Jug

Variante poteka 3. razvojne osi Jug so zaradi ugotovljenih širših vplivov na koristi uporabnikov v nadaljevanju v Tabeli 3.1 primerjane na celotnem poteku, ne le na območju Novega mesta.

Vrednotene in med seboj primerjane so naslednje variante 3. razvojne osi Jug:

1. Varianta na priključek NM Zahod: »E1+E4+E5«,
2. Varianti na priključek NM Vzhod: »E2A+E3A_2pas+E4+E5« in »E2A+E3A_4pas+E4+E5«,
3. Varianti na priključek Lešnica: »E2B_2pas+E3A_2pas+E4+E5« in »E2B_4pas+E3A_4pas+E4+E5«.

Omrežje brez investicije je primerjalno omrežje.

Tabela 3.1: Vrednotenje variant celotnega poteka 3. razvojne osi Jug

	Vrednost investicije	SV koristi	ISD
Etapa	**EUR**	**EUR**	
E1 + E4 + E5	269.757.330	136.333.805	0,65%
E2A + E3A_2pas + E4 + E5	282.137.599	145.779.545	0,84%
E2A + E3A_4pas + E4 + E5	289.562.594	148.385.438	0,79%
E2B_2pas + E3A_2pas + E4 + E5	281.840.440	140.317.614	0,53%
E2B_4pas + E3A_4pas + E4 + E5	300.948.934	145.656.772	0,34%

Gledano celotne poteke proučevanih variant najvišjo stopnjo upravičenosti izkazuje vzhodni potek mimo Novega mesta, in sicer potek E2A + E3A_2pas (varianta na obstoječ priključek Novo mesto vzhod z dvopasovno cesto med priključkoma Cikava in Poganci).

Sicer pa so variante z vidika prometnoekonomske upravičenosti primerljive med seboj, nekoliko slabši sta edino varianti na priključek Lešnica (E2B_2pas in E2B_4pas).

Preveritev priključevanja 3. osi na avtocesto A2 pri Novem mestu s prostorskega vidika

Izdelovalec: ACER Novo mesto d.o.o.

maj 2010

1. Uvod

Preveritev je pripravljena v sklopu iskanja optimalne trase 3.osi na njenem južnem delu, kot podlage za državni prostorski načrt v pripravi. Južni del trase, ki je vključen v državni prostorski načrt, poteka od Novega mesta do priključka Maline.

Pričujoča preveritev je pripravljena za začetni del trase (od mesta, kjer se 3.os priključuje na avtocesto A2 pri Novem mestu do priključka Cikava) in sicer za prostorski vidik. V preveritvi sta obravnavani dve varianti priključevanja 3.osi – južni del na avtocesto A2 pri Novem mestu z naslednjimi karakteristikami:

Varianta priključek Lešnica

Priključek Lešnica je umeščen severo-zahodno od naselja Lešnica. Priključek je umeščen med obstoječim priključkom Novo mesto-vzhod in počivališčem Starine. Od priključka NM-Vzhod je oddaljen 1700m , medtem ko je od počivališča Starine oddaljen 1150m. Priključek Lešnica je zasnovan v obliki pentlje z rampami z elementi za hitrost 70km/h. Trasa od priključka Lešnica poteka z nadvozom nad avtocesto in mostom čez Krko dolžine 300m okrog vinogradniškega hriba Vinodol, severno od Smolenje vasi, kjer poteka v smeri jugo-zahod in se čez potok Šajser usmeri proti jugu do Cikave. Gradbeno tehnični elementi trase so projektirani za hitrost 100km/h. Pri tej varianti je predvidena tudi navezovalna cesta Mačkovec-Cikava s priključkom Drgančevje v obliki polovične deteljice. Za to varianto je predviden dvopasovni NPP trase do Cikave glede na podatke PLDP s prometne študije.

Varianta priključek Novo mesto -vzhod

Ta varianta priključevanja predvideva preureditev obstoječega priključka NM-Vzhod ter navezavo glavne trase od tega priključka do Cikave po koridorju, ki je bil v prvotnih študijah predviden za povezovalno cesto Mačkovec-Cikava.

Priključek NM-Vzhod se preuredi z navezavo hitre ceste 3. razvojni osi na avtocesto in z navezavo lokalne mreže na obe tranzitni cesti v enem vozlišču. S tem so možne povezave v prav vse želene smeri voznikov. Priključek NM-Zahod je od tega priključka oddaljen 1725m, počivališče Starine pa 3470m. Elementi glavnega dela priključevanja hitre ceste v 3. razvojni osi na avtocesto so prilagojeni hitrosti 50 km/h, medtem ko so za priključne rampe z lokalne cestne mreže na obe tranzitni cesti uporabljeni elementi za hitrost 40 km/h. Za to varianto priključevanja je predviden 4-pasovni NPP od priključka NM-Vzhod do Cikave. Ker povezovalna cesta Mačkovec-Cikava za to varianto odpade, je za to varianto namesto priključka Drgančevje predviden priključek Cikava na mestu križanja glavne trase s Šentjernejsko cesto v obliki krožišča. Gradbeno tehnični elementi trase so projektirani za hitrost 100km/h.

V prostorskem vidiku sta bili varianti primerjani glede na njuno uspešnost pri povezovanju in navezovanju naselij, glede na urbani razvoj ter razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti. Regionalni vidik obeh variant je pri obeh variantah enak in ga zato ne opredeljujemo posebej za vsako izmed variant.

Slika 1: Širše območje priključka Lešnica

Slike 2-4: Širše območje priključka Novo mesto – vzhod

2. Preveritev variant glede na prostorski vidik

<u>Varianta priključek Lešnica:</u>

Povezovanje in navezovanje naselij: Z ureditvijo novih variant bodo urejene na novo ali pa preurejene obstoječe povezave med naselji. Vendar vseh, še posebej manjših navezav in dostopov ne bo mogoče ohranjati v zdajšnji meri. Najbolj bo v tem smislu prizadeto naselje Lešnica, ki bo zaradi vseh obstoječih in predvidenih ureditev na zahodni strani precej omejeno. Podobno se pričakuje tudi na severni strani Smolenje vasi, ki se na tem delu precej povezuje z vasjo Krka in z vinogradniškimi območji Cerovci, Vinodol in Griče, nova cestna povezava pa bi ta prostor fizično razdelila na dva dela.

Priključevanje 3.osi na območju Lešnice je z vidika povezovanja in navezovanja naselij manj ustrezno do ustrezno.

Poleg same 3.osi bo urejena tudi povezovalna cesta od predvidenega priključka Drgančevje na 3.osi do navezave na obstoječe krožišče v Mačkovcu. Trasa te povezovalne ceste omogoča navezovanje obstoječih in predvidenih stanovanjskih območij, zato je sprejemljiva z vidika povezovanja in navezovanja naselij.

zaključek

Urbani razvoj: Trasa se od avtoceste A2 odcepi zahodno od naselij Lešnica in Žihovo Selo. Trasa fizično ne posega v prostor teh dveh naselij ter ohranja potencialne razvojne možnosti naselja, kot so predvidene v občinskem prostorskem načrtu (OPN) za Mestno občino Novo mesto. Ustrezno se ohranja tudi območje naselja Mali Slatnik. Trasa se neposredno približa naselju Smolenja vas na njegovi severni strani. S prisotnostjo trase se bodo močno povečali vplivi na naselje, vendar trasa ne povozi površin, ki so v OPN predvidene za širitev naselja. Trasa fizično sicer ne posega v naselje Smolenja vas, vendar se bodo z njeno prisotnostjo bistveno spremenili (poslabšali) zelo kvalitetni bivalni pogoji za naselje, ki je zdaj obdano s kmetijskimi površinami, živicami in manjšimi gozdnimi površinami, ki sestavljajo privlačno in kvalitetno krajinsko sliko območja.

Ureditev priključka Lešnica vključuje tudi ureditev povezovalne ceste od predvidenega priključka Drgančevje na 3.osi do navezave na obstoječe krožišče v Mačkovcu. Trasa te

povezovalne ceste je skladna s potekom, kot je predviden v OPN, zato je sprejemljiva z vidika vplivov na urbani razvoj.

Varianta priključka Lešnica je z vidika vplivov na urbani razvoj ustrezna. Še največji vpliv je pričakovati na območju Smolenje vasi, vendar pa zaradi ureditve nove ceste urbani razvoj naselja (glede na rešitve v OPN) ne bi bil bistveno omejen.

Razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti: Območje Lešnice je del občutljivega krajinskega prostora, ki predstavlja zaledje Novega mesta in predvsem Otočca kot turističnega središča, katerega osrednji motiv je reka Krka. S prečkanjem tega prostora (predvidena je ureditev viadukta) bo dolgoročno zmanjšan sicer velik potencial in privlačnost prostora za razvoj prostočasnih dejavnosti vzdolž reke Krke, ki daje temu prostoru odločilen pečat.
Varianta posega tudi v območje Drgančevja in Šajserja - gozdov s posebnim namenom, kjer je poudarjena rekreacijska funkcija, saj gre za zaledje Novega mesta. Rekreacijski potencial bo zmanjšan, ker se z novo cesto tu predvideva ureditev priključka Drgančevje.
Vplivi na razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti so pri tej varianti veliki, zato je ta varianta priključevanja s tega vidika manj ustrezna.

<u>Varianta priključek Novo mesto –vzhod:</u>

Povezovanje in navezovanje naselij: Z ureditvijo nove trase 3.osi na območju priključka Novo mesto-vzhod bodo naseljem ob njej omogočene tudi navezave nanjo in ohranjene obstoječe povezovalne poti med njimi. Predvidena hitra cesta na tem delu poteka denivelirano glede na obstoječe prometne povezave. Za dostop iz 3.osi na obstoječe in predvideno prometno omrežje v že veljavnih prostorskih aktih Mestne občine Novo mesto (Občinskega lokacijskega načrta Poslovno-storitvena cona Mačkovec–1) so predvidene priključne rampe na hitro cesto na obstoječe krožno križišče, ki se ga rekonstruira, ustrezno poveča) . Na preostalem območju Ločna - Mačkovec so predvidene ureditve centralnih dejavnosti , dopuščena so tudi stanovanja. Zato se bodo morale nove prometne in ostale ureditve prilagoditi situativnemu in niveletnemu poteku trase 3.osi.

Naselji Ločna in Mačkovec bosta še naprej povezani s Šmarješko cesto, ki jo 3.os prečka z nadvozom. Prav tako se tudi dostop iz Novega mesta preko Grabna do vasi Krka ohranja z ureditvijo podvoza pod 3.osjo.

Povezovanje in navezovanje naselij je pri tej varianti ustrezno.

Urbani razvoj: Trasa načeloma sledi konceptu prostorskega razvoja Novega mesta. Poteka pretežno v urbanem oz. suburbanem prostoru, ki je zelo intenzivno izrabljen in na katerem so nekatere ureditve že izvedene, nekatere večje ureditve se ravnokar izvajajo, nekatere pa so predvidene v sprejetem OPN. Umestitev 3. osi v ta prostor bo močno zaznamovala podobo območja, za katerega je v OPN določeno, da mora postati kakovostna vstopna točka v mesto. Zaradi obstoječe in načrtovane intenzivne izrabe prostora (nakupovalni centri, poslovne cone, industrija, pa tudi prisotnosti obstoječih stanovanjskih območij) in zaradi prepleta različnih vrst prometa na tem delu je problematika umeščanja in funkcioniranja tovrstnega novega infrastrukturnega objekta zelo kompleksna. Predvidena rešitev je funkcionalno zahtevna, saj se na majhnem prostoru mešajo ureditve avtoceste, 3. osi in mestne ceste.

Na obravnavanem območju veljajo določila Občinskega prostorskega načrta Mestne občine Novo mesto (OPN MONM, Uradni list RS, št. 101/09) , Lokacijskega načrta za avtocesto na odseku Hrastje – Lešnica (Uradni list RS, št. 16/03) in Občinskega lokacijskega načrta Poslovno-storitvena cona Mačkovec–1 (Uradni list RS, št. 107/06).

Obravnavana varianta na odseku severno od reke Krke odstopa od koridorja vzhodne povezovalne ceste, ki je predviden v veljavnem OPN Mestne občine Novo mesto in prinaša v prostor mesta nove zahteve (izvennivojska križanja) ter s tem zahteva spremembo meril in pogojev za urbanistično urejanje mesta, ki so uveljavljena v OPN.
Na območju južno od avtoceste je trasa predvidena v vkopu in bo povzročila zasedbo prostora, namenjenega centralnim dejavnostim, vplivala bo na funkcionalna razmerja v prostoru in zahtevala preoblikovanje načrtovanih prometnih in urbanističnih ureditev.

Trasa 3. osi južno od devijacije 1-12 posega na kmetijski prostor, kjer je dolgoročno predvidena namenska raba za centralne dejavnosti, zato je njen potek sprejemljiv. Za tu predvidene programe bližina takšne ceste ni moteča.

V nadaljevanju trasa prečka obstoječo stanovanjsko pozidavo Ločna, ki je v OPN predvidena za ohranitev in manjšo razširitev. Trasa 3.osi je na tem delu v OPN predvidena kot povezovalna cesta in bolj vzhodno, kjer je tudi ohranjen koridor. Pri tej varianti pa koridor predvidene 3.osi poseže v samo naselje in ga deloma uniči; potrebne bodo rušitve stanovanjskih objektov. Preostali del naselja Ločna bo močno okrnjen. Tudi območje stanovanjske pozidave ob reki Krki, južno od Šmarješke ceste bo zaradi poteka v neposredni bližini stanovanjskih objektov razvrednoteno.

Varianta priključevanja 3.osi na priključek Novo mesto – vzhod ima po tej predvideni ureditvi nekatere prednosti, ob tem pa tudi precejšnje negativne vplive na urbani razvoj območja Ločna –Mačkovec. Zato v zaključku tega poglavja predlagamo nekatere optimizacijske ukrepe, s katerimi se njena sprejemljivost precej izboljša.

Slika 5: Prikaz poteka trase na karti namenske rabe prostora (OPN MONM, 2009)

Razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti: Varianta razen na območju Drgančevja in Šajserja ne posega na območja, ki so predvidena za razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti. Delno posega v območje Drgančevja in Šajserja - gozdov s posebnim namenom, kjer je poudarjena rekreacijska funkcija, saj gre za zaledje Novega mesta, vendar bo rekreacijski potencial manj prizadet kot pri varianti Lešnica, ki na tej lokaciji predvideva priključek Drgančevje. Varianta je z vidika vplivov na razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti ustrezna.

Predvsem zaradi negativnih vplivov, ki nastajajo na urbani razvoj obravnavanega območja, predlagamo, da se trasa **optimizira - korigira** tako, da se izvedejo naslednje projektne preveritve in spremembe:

- Preveriti je treba premik trase (od avtoceste do obstoječega krožišča na devijaciji 1-12) in spremljajočih ureditev bolj proti zahodu, na območje NM/12-OPPN-e, ki je še v neurbani rabi in bodoča raba še ni podrobneje definirana (zdaj je tu gozd).
- Trasa in vse pripadajoče ureditve bi se morale izogniti posegu v območje NM/12-OPPN-b, ki je že v izgradnji. Poseg je možen le v taki meri, da ne bo zahteval rušitev objektov in ureditev.
- Zagotoviti je treba čim manjši fizični poseg v prostor, da se ohranjajo ostale površine.
- Predlagana ureditev združitve obstoječega avtocestnega priključka za Novo mesto in priključka 3.osi na avtocesto A2 ter navezava na obstoječe in predvideno mestno cestno omrežje je zelo zahtevno. Preverijo naj se še druge rešitve, ki bi izboljšale

funkcionalne povezave obstoječega in predvidenega cestnega omrežja na celotnem območju Ločna – Mačkovec.

- Pri podrobnejšem načrtovanju trase in vseh spremljajočih ureditev je treba preveriti funkcionalno ustreznejšo prometno navezavo iz območja Mačkovca v smer Bele krajine.
- Na območju naselja Ločna, v katerega trasa neposredno poseže (potrebne bodo rušitve), bodo bivalne kvalitete bistveno poslabšane, zato naj trasa 3.osi kolikor je mogoče, povzame koridor prej načrtovane trase povezovalne ceste.
- Traso je treba, še pred posegom na stanovanjsko območje NM/12-f, na območju naselja Ločna, premakniti bolj vzhodno in približati oz. umestiti v koridor, ki je v OPN varovan za povezovalno cesto, na območje **NM/12**. Gre za prostor**,** ki je v urbani rabi – trgovina, servisi ipd., vendar so tu centralne dejavnosti, pri katerih sam potek trase načeloma ni nesprejemljiv, če se izvedejo ustrezni omilitveni ukrepi in podrobnejše ureditve ceste in vseh pripadajočih ureditev glede na obstoječo in načrtovano pozidavo območja.
- Južno od Šmarješke ceste trasa zahteva rušitev stanovanjskih objektov, zato se predlaga premik trase v koridor načrtovane navezovalne ceste na območju **NM/12-h.** Ta koridor je označen v OPN in rušitev objekta je v tem koridorju tu že predvidena.
- Glede na to, da gre za zahtevno traso, je za vse njene elemente pomembno zagotoviti pazljivo oblikovanje. Posebno pozornost je treba posvetiti ustreznemu prečkanju reke Krke in oblikovanju trase (niveleta čim bolj usklajena z okoliškim terenom) in mostu tako, da bo prostor Ločne in vstopa v naselje Krka čim manj obremenjen oz. degradiran.

3. Zaključek primerjave tras priključevanja 3.osi na avtocesto A2 pri Novem mestu

<u>Varianta priključek Lešnica:</u>

Z ureditvijo nove ceste ne bo mogoče v celoti zagotoviti navezav in dostopov, kot so bili urejeni doslej. Še najbolj to velja za območje vasi Lešnica in Smolenja vas, zato je povezovanja in navezovanja naselij pri tej varianti manj ustrezno do ustrezno.
Ob tem predvidena trasa fizično ne posega v naselja v bližini, prav tako ne posega v površine, ki so v OPN predvidene za poselitev, zato je glede vplivov na urbani razvoj ustrezna.
Vplivi na razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti (še posebej v dolini Krke, na območju Lešnice in Žihovega Sela) so pri tej varianti veliki, zato je ta varianta priključevanja s tega vidika manj ustrezna.

Pri varianti priključevanja na Lešnici je treba upoštevati tudi dejstvo, da je v primeru ureditve 3.osi na tej lokaciji predvidena tudi ureditev povezovalne ceste na lokaciji od krožišča v Mačkovcu na devijaciji 1-12 pa vse do priključka Drgančevje. S tem se pojavi vprašanje smotrne rabe prostora, saj dobimo na razmeroma majhnem prostoru dve močni novi prometnici namesto ene same. Prav zaradi takih pomislekov in siceršnjih ocen je ta varianta v celoti ocenjena kot manj ustrezna s prostorskega vidika.

Varianta priključek Novo mesto –vzhod:

Povezovanje in navezovanje naselij je pri tej varianti ustrezno.

Trasa načeloma sledi konceptu prostorskega razvoja Novega mesta, vendar je v konceptu predvidena ureditev povezovalne ceste kot dvopasovne ceste z nivojskimi priključki. Z umestitvijo 3. osi (štiripasovnica , izvennivojski priključki) bo močno zaznamovano območja, za katerega je v OPN določeno, da mora postati kakovostna vstopna točka v mesto. Obravnavana varianta je še posebej problematična na območju Ločna, ki je v OPN predvidena za ohranitev in manjšo razširitev. Varianta razen na območju Drgančevja in Šajserja ne posega na območja, ki so predvidena za razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti, zato je z vidika vplivov na razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti ustrezna.

Za to varianto so, predvsem zaradi poteka na območju naselja Ločna, predvidene optimizacije poteka trase 3.osi (premik trase bolj vzhodno) in ostalih funkcionalnih povezav z obstoječim in predvidenim cestnim omrežjem kakor tudi optimizacije oblikovnih projektnih rešitev (niveletni potek, uporaba kvalitetnih oblikovalskih elementov in rešitev za objekte in podobno).

Z upoštevanjem teh optimizacij bi bila varianta priključevanja 3.osi na lokaciji Novo mesto – vzhod na avtocesto A2 ustreznejša kot varianta priključka Lešnica.

1 UVODNE OBRAZLOŽITVE

Preveritev priključevanja trase 3. razvojne osi (južni del, odsek 1) na avtocesto A2 v bližini Novega mesta je pripravljena v okviru določanja optimalnega poteka trase v začetnih fazah priprave državnega prostorskega načrta.

V sklopu priprave državnega prostorskega načrta je bila že izdelana Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu in mejo z Republiko Hrvaško (Acer Novo mesto, št. proj. ŠV-S/3-07, junij 2008), v kateri je bilo ovrednotenih in medsebojno primerjanih 6 variant trase celotne poteze 3. razvojne osi na odseku južno od priključka na avtocesto v Novem mestu. Variante so bile primerjane s prostorskega vidika in z vidika vplivov na okolje ter z gradbeno - tehničnega in prometno-ekonomskega vidika. Rezultati vrednotenja in primerjave variant so pokazali, da je med vsemi variantami po vseh štirih vidikih najprimernejša varianta V-vzhodna C, ki je vključevala priključek 3.osi na Lešnici in navezavo povezovalne ceste na območju obstoječega priključka Novo mesto – vzhod. Taka varianta je bila prikazana tudi v osnutku DPN (ACER Novo mesto, julij 2009).

Osnutek DPN – gradivo za pridobitev dopolnitve smernic:
Na podlagi sklepa Vlade RS št. 35000-7/2009/4 z dne 24.6.2009. ki opredeljuje aktivnosti za izdelavo DPN za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline in navaja tudi nosilce urejanja prostora, ki podajo smernice za načrtovane prostorske ureditve in mnenja, ter na podlagi javno dosegljivih podatkov o prostoru je bil v juliju 2009 izdelan osnutek DPN za 3. razvojno os – južni del: odsek 1 od ACA2 do priključka Maline (Acer Novo mesto, d.o.o., julij 2009) kot gradivo za pridobitev dopolnitve smernic za 3. razvojno os – južni del: odsek 1.

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, je v avgustu 2009 nosilce urejanja prostora pozvalo, da v 30 dneh podajo dopolnitev smernic za pripravo državnega prostorskega načrta in projektne pogoje ter posredujejo strokovne podlage.

V dopolnitvah smernic družbe DARS z dne 9.9.2009, št. dopisa 351/D-129/06-PDP/VD-301 je bilo zapisano, da je treba na podlagi izhodišč študije »Kriteriji za določitev razdalj med priključki na avtocesti« (Omega consult d.o.o, Ljubljana, julij 2007) je potrebno po vseh kriterijih, dokazati ustreznost in upravičenost umestitve novega avtocestnega priključka »Lešnica«.

V fazi priprave strokovnih podlag za DPN je bila glede na dopolnitev smernice DARS o upoštevanju študije »Kriteriji za določitev razdalj med priključki na avtocesti« (Omega consult d.o.o, Ljubljana, julij 2007) izdelana gradbeno-tehnična preveritev variant priključevanja 3. razvojne osi od Novega mesta do MMP Metlika na AC A2 Ljubljana-Obrežje pri Novem mestu (PNZ d.o.o., marec 2010). V preveritvi so bile preverjane 3 možne lokacije priključevanja:

- priključek Lešnica,
- priključevanje na mestu obstoječega počivališča Starine,
- priključevanje na mestu obstoječega priključka Novo mesto-vzhod.

Na MOP DP je bil dne 9.3.2010 organiziran usklajevalni sestanek (št. zapisnika: 35008-1/2009-IAO/103), na katerem so bile DARS, d.d. predstavljene možne rešitve priključevanja. Na sestanku je bil potrjen predlog, da se v nadaljevanju načrtuje predlagana preureditev obstoječega priključka NM – vzhod, preko katerega se na AC priključi trasa 3. razvojne osi.

Na podlagi gradbeno-tehnične rešitve so izdelani tudi elaborati preveritve priključevanja s prostorskega vidika, z vidika okolja in s prometno-ekonomskega vidika in sicer samo za dve varianti: varianta priključek Lešnica *(varianta iz študije variant)* in varianta priključek na območju sedanjega priključka Novo mesto – vzhod *(varianta potrjen na usklajevanju z DARS).*

V pričujočem elaboratu so priložene preveritve s štirih vidikov (z gradbeno-tehničnega vidika, s prostorskega vidika, z vidika okolja in s prometno-ekonomskega vidika). Preveritve so izdelali: Gradbeno-tehnična preveritev, PNZ d.o.o. Ljubljana, marec 2010, Elaborat priključevanja na dolenjsko avtocesto z vidika okolja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, maj 2010), Povzetek elaboratov z vidikov priključevanja južnega dela 3.razvojne osi na AC Karavanke – Obrežje (Omega consult , d.o.o. Ljubljana, maj 2010) in Preveritev s prostorskega vidika, (Acer Novo mesto d.o.o., maj 2010).

Opis obravnavanih variant

Varianta priključek Lešnica

Priključek Lešnica je umeščen severo-zahodno od naselja Lešnica. Nahaja se na koncu krožnega loka R750 med dvema viaduktoma Mačkovec in Jelše od katerih je oddaljen z zadostno dolžino za umestitev izvoznih in uvoznih pasov, da ni potrebe po rekonstrukciji viaduktov. Priključek je umeščen med obstoječim priključkom Novo mesto-vzhod in počivališčem Starine. Od priključka NM-Vzhod je oddaljen 1700m medtem ko je od počivališča Starine oddaljen 1150m. Omenjene razdalje so merjene med začetki izvoznih radijev priključkov. Priključek Lešnica je zasnovan v oblik pentlje z rampami z elementi za hitrost 70km/h. Trasa od priključka Lešnica poteka z nadvozom nad avtocesto in mostom čez Krko dolžine 300m okrog vinogradniškega hriba Vinodol, severno od Smolenje vasi, kjer poteka v smeri jugo-zahoda in se čez potok Šajser usmeri proti jugu do Cikave. Gradbeno tehnični elementi trase so projektirani za hitrost 100km/h. Pri tej varianti je predvidena navezovalna cesta Mačkovec-Cikava s priključkom Drgančevje v obliki polovične deteljice, kot je prikazano na pregledni situaciji (enako kot v študiji variant). Za to varianto je predviden dvopasovni NPP trase do Cikave glede na podatke PLDP s prometne študije.

Varianta priključek Novo mesto -vzhod

Tretja varianta priključevanja glavne trase ceste v 3. razvojni osi predvideva preureditev obstoječega priključka NM-Vzhod ter navezavo glavne trase od priključka do Cikave po koridorju, ki je bil v PNV-ju predviden za povezovalno cesto Mačkovec-Cikava.

Priključek NM-Vzhod se preuredi, kot je prikazano na pregledni situaciji z navezavo tako hitre ceste 3. razvojni osi na avtocesto kot z navezavo lokalne mreže na obe tranzitni cesti v enem vozlišču. S tem so možne povezave v prav vse želene smeri voznikov. Oddaljenost sosednjih priključkov ostane enaka kot je obstoječa. Priključek NM-Zahod je oddaljen 1725m, počivališče Starine pa 3470m. Elementi glavnega dela priključevanja hitre ceste v 3. razvojni osi na avtocesto so prilagojeni hitrosti 50 km/h, medtem ko so za priključne rampe z lokalne cestne mreže na obe tranzitni cesti uporabljeni elementi za hitrost 40 km/h.

Zaradi večjega PLDP-ja, ki je bil izračunan na tem koridorju med Mačkovcem in Cikavo ter generiranja prometa z Lešnice na smer NM-Vzhod, je za to varianto priključevanja predviden 4-pasovni NPP od priključka NM-Vzhod do Cikave. Ker povezovalna cesta Mačkovec-Cikava za to varianto odpade je za to varianto namesto priključka Drgančevje predviden priključek Cikava na mestu križanja glavne trase s Šentjernejsko cesto v obliki krožišča. Gradbeno tehnični elementi trase so projektirani za hitrost 100km/h.

2 PREDLOG NAJUSTREZNEJŠEGA PRIKLJUČEVANJA

2.1 Predlog najustreznejšega priključevanja z gradbeno-tehničnega vidika

Varianta s priključevanjem na **priključek Lešnice** je z gradbeno tehničnega vidika zelo neugodna, saj pomeni izvedbo novega izven nivojskega priključka na dolenjski avtocesti na odseku med obstoječim priključkom NM-Vzhod in počivališčem Starine. Z izvedbo priključevanja glavne trase 3. razvojne osi na Lešnici se vzpostavi stanje s kar 4-imi zaporednimi izven nivojskimi priključki na dolenjski avtocesti na odseku od priključka NM-Zahod do počivališča Starine (priključki NM-Zahod, NM-Vzhod, Lešnice in počivališče Starine) z medsebojno razdaljo 1725, 1700 in 1150m. Takšna koncentracija priključkov na tako majhni medsebojni razdalji na tranzitni avtocesti je tako z gradbeno tehničnega kot s prometno varnostnega vidika neustrezna. Minimalne razdalje med priključki z gradbeno tehničnega vidika ureja TSC 03.343 za večnivojske priključke, ki predvideva izjemno še sprejemljivo minimalno razdaljo med dvema priključkoma 1100m, s posebnimi dodatnimi ukrepi. V primeru nizanja več priključkov na tako majhnih razdaljah pa se izjemne minimalne razdalje ne smejo uporabljati, ampak je potrebno priključke združevati, da se zagotovi primerno propustnost in prometno varnost na glavni smeri (avtocesti).

Varianta s priključevanjem na dolenjsko avtocesto **na mestu obstoječega priključka NM-vzhod** je z gradbeno tehničnega in prometno varnostnega vidika ustrezna, saj na tranzitni avtocesti ne uvajamo novega priključka, ampak s preureditvijo uporabimo obstoječe izvozne in uvozne priključne rampe na avtocesti in se stanje na le tej ne spreminja. Ta varianta je ugodna tudi s stališča poteka trase proti jugu, saj pomeni najkrajšo navezavo na tranzitno avtocesto, obenem pa omogoča ta lokacija priključka najkrajšo povezavo Bele krajine do Ljubljane (naj južnejša lokacija dolenjske avtoceste), sam potek trase pa je gradbeno tehnično zelo ugoden in zaradi kratke trase še ekonomičen. Pri tej varianti je zaradi podatkov iz prometne študije predviden 4 pasovni NPP glavne trase 3. razvojne osi do priključka Cikava

2.2 Predlog najustreznejšega priključevanja s prostorskega vidika

Varianta priključek Lešnica:

Z ureditvijo nove ceste ne bo mogoče v celoti zagotoviti navezav in dostopov, kot so bili urejeni doslej. Še najbolj to velja za območje vasi Lešnica in Smolenja vas, zato je povezovanja in navezovanja naselij pri tej varianti manj ustrezno do ustrezno.
Ob tem predvidena trasa fizično ne posega v naselja v bližini, prav tako ne posega v površine, ki so v OPN predvidene za poselitev, zato je glede vplivov na urbani razvoj ustrezna.

Vplivi na razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti (še posebej v dolini Krke, na območju Lešnice in Žihovega Sela) so pri tej varianti veliki, zato je ta varianta priključevanja s tega vidika manj ustrezna.

Pri varianti priključevanja na Lešnici je treba upoštevati tudi dejstvo, da je v primeru ureditve 3.osi na tej lokaciji predvidena tudi ureditev povezovalne ceste na lokaciji od krožišča v Mačkovcu na devijaciji 1-12 pa vse do priključka Drgančevje. S tem se pojavi vprašanje smotrne rabe prostora, saj dobimo na razmeroma majhnem prostoru dve močni novi prometnici namesto ene same. Prav zaradi takih pomislekov in siceršnjih ocen je ta varianta v celoti ocenjena kot manj ustrezna s prostorskega vidika.

Varianta priključek Novo mesto –vzhod:

Povezovanje in navezovanje naselij je pri tej varianti ustrezno.

Trasa načeloma sledi konceptu prostorskega razvoja Novega mesta, vendar je v konceptu predvidena ureditev povezovalne ceste kot dvopasovne ceste z nivojskimi priključki. Z umestitvijo 3. osi (štiripasovnica , izvennivojski priključki) bo močno zaznamovano območja, za katerega je v OPN določeno, da mora postati kakovostna vstopna točka v mesto. Obravnavana varianta je še posebej problematična na območju Ločna, ki je v OPN predvidena za ohranitev in manjšo razširitev. Varianta razen na območju Drgančevja in Šajserja ne posega na območja, ki so predvidena za razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti, zato je z vidika vplivov na razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti ustrezna.
Za to varianto so, predvsem zaradi poteka na območju naselja Ločna, predvidene optimizacije poteka trase 3.osi (premik trase bolj vzhodno) in ostalih funkcionalnih povezav z obstoječim in predvidenim cestnim omrežjem kakor tudi optimizacije oblikovnih projektnih rešitev (niveletni potek, uporaba kvalitetnih oblikovalskih elementov in rešitev za objekte in podobno).

Z upoštevanjem teh optimizacij bi bila varianta priključevanja 3.osi na lokaciji Novo mesto – vzhod na avtocesto A2 ustreznejša kot varianta priključka Lešnica.

2.3 Predlog najustreznejšega priključevanja s prometno-ekonomskega vidika

Prometno-ekonomsko preveritev variant priključevanja na avtocesto A2 na priključkih NM vzhod in Lešnica je Omega consult, d.o.o., predstavil maja 2010 v elaboratu »Tretja razvojna os, južni del: Novo mesto – Vinica, Določitev faznosti in etapnosti na osnovi prometne in CBA analize, 1. vmesno poročilo«.

V tem poročilu so bile variante poteka 3. razvojne osi – južni del zaradi ugotovljenih širših vplivov na koristi uporabnikov primerjane na celotnem Odseku I od avtoceste A2 do priključka Maline, ne le na območju Novega mesta.

Gledano celotne poteke variant s priključevanjem na avtocesto na priključkih NM–vzhod in Lešnica najvišjo stopnjo upravičenosti izkazuje potek 3.osi na priključek NM–vzhod z interno stopnjo donosa 0,84% (z 2-pasovno etapo E3A) oziroma 0,79% (s 4-pasovno etapo E3A). Nekoliko slabša je varianta na priključek Lešnica z interno stopnjo donosa 0,53% (z 2-pasovno etapo E3A) oziroma 0,34% (s 4-pasovno etapo E3A).

Na podlagi tega poročila je s prometno-ekonomskega vidika najugodnejša varianta 3.osi s priključevanjem na priključek NM–vzhod.

2.4 Predlog najustreznejšega priključevanja z vidika okolja

površinske vode
Prečkanje Krke je nekoliko ustreznejše pri varianti NM-vzhod, saj se območje nahaja v urbanizirani krajini. V primeru izbora variante Lešnica bi bilo prečkanje izvedeno na območju morfološko bolj naravno ohranjenih brežin Krke. Razlika je neznatna.

podzemne vode
Varianta NM–vzhod in varianta Lešnica v večjem delu potekata po lokalnih kraško–razpoklinskih vodonosnikih (IAH 2.B), zato sta ob upoštevanju zaščitnih ukrepov približno enako sprejemljivi.

narava
Z vidika varstva narave je nekoliko sprejemljivejša varianta navezave na dolenjsko AC NM – vzhod, saj tangira območje NV, Natura in EPO Krka na najožjem delu. V primeru izbora variante Lešnica bi bilo prečkanje izvedeno na območju morfološko bolj naravno ohranjenih brežin Krke, vpliv na habitata vrst bi bil obsežnejši.

kulturna dediščina
Obe varianti tangirata tri območja kulturne dediščine. Vendar je potrebno pri izboru variante upoštevati tudi v nadaljevanju podana dejstva. Varianta NM – vzhod poteka po območju KS Trška gora – vinogradniško območje, ki je v obstoječem stanju degradirano in v novem Odloku o zavarovanju ne več bo več razglašeno za kulturni spomenik ter po območju kulturne dediščine Rifljeve domačije, za katero je dalo ZVKDS pozitivno mnenje o umestitvi trase. Varianta Lešnica prav tako poteka po območju kulturnega spomenika Trška gora – vinogradniško območje, pri ostalih dveh območjih, ki jih tangira, pa poteka po skrajnem zahodnem robu. Z vizualnega vidika posega varianta Lešnica po pestrejšem in manj degradiranem območju. Razlika je neznatna.

gozd
Z vidika varstva gozda je sprejemljivejša varianta NM – vzhod, ki posega v gozdne površine v najmanjšem obsegu, manj pa je sprejemljiva varianta Lešnica, ki posega v gozdne površine v večjem obsegu.

kmetijska zemljišča
Z vidika varstva kmetijskih zemljišče je sprejemljivejša varianta NM–vzhod, ker poteka večinoma po območju zmerno dobre kvalitete kmetijskega prostora in ne tangira HMO. Manj sprejemljiva je varianta Lešnica, ki tangira zelo kvaliteten in najkvalitetnejši kmetijski prosto ter tangira manjši del HMO (namakalni sistem Grm).

krajina
Z vidika ohranjanja krajinskih značilnosti je bolj sprejemljiva varianta NM – vzhod, ki sicer deloma poteka po območju Trške gore, vendar je njen potek večinoma po že degradiranem (avtocesta) in poseljenem območju. Manj sprejemljiva je varianta Lešnica, ki poteka po

vinogradniškem območju Trške gore, posega v sklenjen gozdni otok in vizualno degradira okolico kozolca na Bajnofu.

Z vidika varstva okolja je bolj sprejemljiva varianta navezave na dolenjsko avtocesto A2 varianta NM – vzhod, manj pa je sprejemljiva varianta Lešnica.

2.5 Zaključek

Glede na ugotovitve najustreznejšega priključevanja 3.razvojne osi po posameznih vidikih (gradbeno-tehnični vidik, prostorski vidik, prometno-ekonomski vidik in vidik varovanja okolja) se kot ustreznejša kaže varianta priključevanja 3.osi na avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje na lokaciji obstoječega priključka Novo mesto – vzhod.

LEGENDA

Varianta - priključek Lešnica

- hitra cesta
- povezovalna cesta

Varianta - priključek Novo mesto vzhod

- hitra cesta

Trasa iz študije variant

- hitra cesta
- povezovalna cesta

naročnik

Republika Slovenija
Ministrstvo za promet
Direkcija RS za ceste

izvajalec

ACER
Prostorsko načrtovanje, projektiranje in varstvo okolja Novo mesto, d.o.o.

študija

PRIMERJAVA PRIKLJUČEVANJA 3. RAZVOJNE OSI
NA AVTOCESTO A2 PRI NOVEM MESTU

naslov karte

PREGLEDNA SITUACIJA

S-13/10	maj 2010	merilo: 1: 25 000	list št.: 1

NAVEZAVA NA AVTOCESTO A2
LJUBLJANA - OBREŽJE
Most čez Krko
L=300m
Most čez AC
L=90m
PRIKLJUČEK
LEŠNICA
TRASA
HITRE CESTE IZ
ŠTUDIJE VARIANT
VARIANTA -
PRIKLJUČEK LEŠNICA
Rondo
CIKAVA
TRASA POVEZOVALNE
CESTE IZ ŠTUDIJE VARIANT
Most čez potok
Šajser L=90m
Viadukt
L=85m
VARIANTA -
PRIKLJUČEK NOVO
MESTO VZHOD
PRIKLJUČEK
NM-VZHOD
Podvoz
L=45m
Nadvoz
L=35m
Most čez Krko
L=230m
Nadvoz
L=30m
Nadvoz
L=20m
Podporni zid
L=80m
Podvoz
L=30m
Podvoz
L=25m
Podporni zid
L=80m
LEGENDA
Varianta - priključek Lešnica
hitra cesta
povezovalna cesta
Varianta - priključek Novo mesto vzhod
hitra cesta
Trasa iz študije variant
hitra cesta
povezovalna cesta
naročnik
Republika Slovenija
Ministrstvo za promet
Direkcija RS za ceste
izvajalec
ACER
Promotion and Engineering, projektiranje in svetovanje d.o.o. Novo mesto
študija
PRIMERJAVA PRIKLJUČEVANJA 3. RAZVOJNE OSI
NA AVTOCESTO A2 PRI NOVEM MESTU
naslov karte
GRADBENA SITUACIJA
S-13/10
maj 2010
merilo: 1: 5 000
list št.: 2

LEGENDA

Varianta - priključek Lešnica

- hitra cesta
- povezovalna cesta

Varianta - priključek Novo mesto vzhod

- hitra cesta

Trasa iz študije variant

- hitra cesta
- povezovalna cesta

- KULTURNA DEDIŠČINA
- NARAVNA VREDNOTA
- EKOLOŠKO POMEMBNO OBMOČJE
- NATURA 2000
- GOZD S POSEBNIM NAMENOM / PRIMESTNI GOZD
- REDKA OBMOČJA POPLAVLJANJA

naročnik

Republika Slovenija
Ministrstvo za promet
Direkcija RS za ceste

izvajalec

ACER
Prometno načrtovanje, projektiranje in svetovanje
cikoija Novo mesto, d.o.o.

študija

PRIMERJAVA PRIKLJUČEVANJA 3. RAZVOJNE OSI
NA AVTOCESTO A2 PRI NOVEM MESTU

naslov karte

PRIKAZ OMEJITEV PROSTORA

S-13/10	maj 2010	merilo: 1: 10 000	list št.: 3

LEGENDA

2. PREGLEDNA KARTA OBČINE S PRIKAZOM OSNOVNE NAMENSKE RABE IN KLJUČNIH OMREŽIJ GOSPODARSKE JAVNE INFRASTRUKTURE

- Meja občine

OBMOČJA OSNOVNE NAMENSKE RABE PROSTORA
- I. STAVBNO ZEMLJIŠČE
- II. GOZDNA ZEMLJIŠČA
- IV. VODA
- V. OSTALA ZEMLJIŠČA

KLJUČNA OMREŽJA PROMETNE INFRASTRUKTURE
- Avtoceste in hitre ceste z priključki
- Glavne železniške proge
- Lokalne ceste
- Kolesarske poti
- Železnice

KLJUČNA OMREŽJA GOSPODARSKE JAVNE INFRASTRUKTURE
- Prenosni cevovodi za pitno vodo
- Prenosni cevovodi za odpadno vodo
- Prenosni elektroenergetski vod
- Prenosni plinovodi

3. PRIKAZ OBMOČIJ ENOT UREJANJA PROSTORA, OSNOVNE OZIROMA PODROBNEJŠE NAMENSKE RABE PROSTORA IN PROSTORSKIH IZVEDBENIH POGOJEV

- Meja občine
- Meja območja enote urejanja prostora

OBMOČJA PODROBNEJŠE NAMENSKE RABE PROSTORA

OBMOČJA STAVBNEGA ZEMLJIŠČA
- **E Območja stanovanj**
  - SS Stanovanjska površina
  - SSv Urbana prostorsko stanovanjska površina
  - SSm Urbana zmerno stanovanjska površina
  - SSv Urbana vedno stanovanjska površina
  - SSn Urbana stanovanjska površina manjših tipologij
  - SB Stanovanjska površina za posebne namene
  - SBc Urbana vedno/zmerno prostorska za posebne namene
  - SBm Stanovanjska prostorsko prostorska za posebne namene
  - SK Površina podeželskega naselja
  - SKk Površina podeželskega naselja
  - SKe Površina kmetij
  - SKg Površina kmetijskih objektov
  - SP Površina počitniških hiš
- **B Območja centrskih dejavnosti**
  - BC Osrednja območja centrskih dejavnosti – mestno jedro Novega mesta
  - BD Območja verskih dejavnosti
  - BK Območja dejavnosti izobraževanja, raziskav in kulture
  - BZ Območja zdravstva
  - BK Območja kulturnih dejavnosti
  - BV Območja verskih objektov s pripadajočim ureditvenim
- **C Območja proizvodnih dejavnosti**
  - IP Površine za industrijo
  - IG Površine za skladnost in preskusna tesa
  - IO Gospodarske cone
  - IK Površine za proizvodnjo in storitve
  - IZ Površine za energetsko proizvodnjo
- **K Prostora obrnjeja**
  - KO Površine za turizem
  - KD Površine drugih dejavnosti
  - KT Turistic zone
- **R Območja javnih površin**
  - RC Površine za rekreacijo in šport
  - RP Park
  - RS Površine za vitalizacijo
  - RZ Drugo urejene zelene površine
  - RN Zelene obvodne površine
  - RO Pokopališče
- **P Območja prometnih površin**
  - PC Površine cest
  - PŽ Površine železnic
  - PL Letališče
  - PO Drugo prometne površine
- **O Območja energetske infrastrukture**
- **G Območja tehnične infrastrukture**
- **T Območja za potrebe obrambe v vojsku**
- **A Površine razpršene poselitve**
  - Nz Površine razpršene poselitve za kmetijske dejavne
  - Nd Površine razpršene poselitve za osamele kmetije
  - Nt Površine razpršene poselitve
  - Nv Površine razpršene poselitve z vinogradniškim območjem
  - Nc Zdravstvo in vzreja tekn z vinogradniškim območjem

Posajalsne parcelca, zemljišča pod stavbo (vsem obmalj stavbnih zemljišč) Kataster stavb na obmalju stavbnih zemljišč

OBMOČJA KMETIJSKIH ZEMLJIŠČ
- K1 **Najboljša kmetijska zemljišča**
- K2 **Druga kmetijska zemljišča**

OBMOČJA GOZDNIH ZEMLJIŠČ
- G1 **Gozdna zemljišča**
  - GJ Gozd gospodarskega pomena
  - GV Gozd s posebnim namenom, primarni gozd
  - GO Gozd s posebnim namenom
  - GP Primerni gozd
  - GN Gozd s posebnim namenom – rezervat
  - GR varovalni gozd

OBMOČJA VODA
- V **Površinske vode**
  - VC Celinske vode

OBMOČJA DRUGIH ZEMLJIŠČ
- N1 **Območja naravnih surovin**
  - NE Površine nadzemnega eksploatacijskega prostora
- Z **Območja za potrebe obrambe zunaj naselij**

PROSTORSKI IZVEDBENI POGOJI
- Regulacijska linija

OBMOČJE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA
- Meja območja enote urejanja prostora - območje DPN

4. PRIKAZ OBMOČIJ ENOT UREJANJA PROSTORA IN GOSPODARSKE JAVNE INFRASTRUKTURE

- Meja občine
- Meja območja enote urejanja prostora
- Kataster stavb

oznaka	prednost	Prometna infrastruktura
		Avtoceste in hitre ceste z priključki
		Glavne železniške proge
		Lokalne ceste in javne poti
		Kolesarske in druge poti
		Železnice

oznaka	prednost	Komunikacijsko- vod in energetski vod, vod drugega infrastrukturnega ali drugega gospodarskega javnega omrežja
		Cevovod za pitno vodo (pitš)
		Cevovod za odpadno vodo (pitš)
		Elektroenergetski vod (pitš)
		Plinovod (pitš)
		Komunikacijski vod (d)

OBMOČJE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA
- Meja območja enote urejanja prostora - območje DPN

LEGENDA

Varianta - priključek Lešnica
- hitra cesta
- povezovalna cesta

Varianta - priključek Novo mesto vzhod
- hitra cesta

Trasa iz študije variant
- hitra cesta
- povezovalna cesta

naročnik

Republika Slovenija
Ministrstvo za promet
Direkcija RS za ceste

izvajalec

ACER
Prometno načrtovanje, projektiranje in varstvo okolja Novo mesto, d.o.o.

študija

PRIMERJAVA PRIKLJUČEVANJA 3. RAZVOJNE OSI NA AVTOCESTO A2 PRI NOVEM MESTU

naslov karte

PRIKAZ VARIANT NA OPN

S-13/10	maj 2010	merilo: 1: 10 000	list št.: 4

LEGENDA

Varianta - priključek Lešnica

- hitra cesta
- povezovalna cesta

Varianta - priključek Novo mesto vzhod

- hitra cesta

Trasa iz študije variant

- hitra cesta
- povezovalna cesta

VODI GOSPODARSKE JAVNE INFRASTRUKTURE	OBSTOJEČE	PLANIRANO
VODOVOD		
KANALIZACIJA		
ELEKTROENERGETSKO OMREŽJE		
PLINOVOD		
ELEKTRONSKE KOMUNIKACIJE		

naročnik

Republika Slovenija
Ministrstvo za promet
Direkcija RS za ceste

izvajalec

ACER
Prostorsko načrtovanje, projektiranje in varstvo okolja Novo mesto, d.o.o.

študija

PRIMERJAVA PRIKLJUČEVANJA 3. RAZVOJNE OSI
NA AVTOCESTO A2 PRI NOVEM MESTU

naslov karte

PRIKAZ GJI

S-13/10	maj 2010	merilo: 1: 10 000	list št.: 5