



REPUBLIKA SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

www.mop.gov.si, e: gp.mop@gov.si
Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana
t: 01 478 74 00, f: 01 478 74 22

OVEN
14-05-2010



Številka: 35008-1/2009-IAO/113

Datum: 13. 5. 2010

Zadeva: Državni prostorski načrt za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline
– **Predstavitev optimizirane trase za idejni projekt**

V prilogi vam pošljamo zabeležko predstavitve optimizirane trase za idejni projekt od avtoceste A1 pri Novem mestu do priključka Maline, ki je potekala dne 22. 4. 2010, v prostorih Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor, Dunajska cesta 21, Ljubljana.

Lep pozdrav,

Irena OVEN
Irena OVEN
Višja svetovalka



M. Pavliha
Dr. Mitja PAVLIHA
GENERALNI DIREKTOR
DIREKTORATA ZA PROSTOR

Priloga:

– Zabeležka sestanka

Poslati po navadni pošti:

- ✓ {
- Mestna občina Novo mesto
 - Občina Metlika
 - Občina Semič
 - MzP
 - DRSC
 - DDC SI d.o.o.

BPM



Številka: 35008-1/2009-IAO/113

Datum: 13. 5. 2010

Z A B E L E Ž K A

predstavitve optimizirane trase za idejni projekt od avtoceste A1 pri Novem mestu do priključka Maline, ki je potekala dne 22. 4. 2010 z začetkom ob 10.00 uri, v prostorih Ministrstva za okolje in prostor, Direktorata za prostor. Drugi del sestanka je bil namenjen uskladitvi smernic Mestne občine Novo mesto v delu, ki se nanaša na kolesarski promet.

Prisotni:

- MO Novo mesto: župan Alojz Muhič, Jože Kobe, Mojca Tavčar, Izidor Jerala,
- Občina Metlika: poslanka in županja Renata Brunskole, Tjaša K. Murn, Vesna Muc,
- Občina Semič: župan Ivan Bukovec, Anton Malenšek,
- DRSC: Bojan Papler,
- ACER: Suzana Simič, Jelka Hudoklin, Radovan Nikić,
- DDC d.o.o.: Lidija K. Zagorc, Alja Kralj, Urša Papler, Simona Perme,
- PNZ d.o.o.: Andrej Jan, Igor Trdin,
- Aquarius d.o.o.: Leonida Šot Pavlovič,
- MOP, Direktorat za prostor: Barbara Radovan, Irena Oven.

Predstavitev optimizirane trase za idejni projekt

Namen seznanitve je bil, da se predstavijo rešitve, ki so pri načrtovanju optimizirane trase v največji možni meri upoštevale usmeritve iz smernic nosilcev urejanja prostora. Na določenih delih so bile usmeritve delno upošteevane, na nekaterih delih pa usmeritev ni bilo mogoče upoštevati. Med seznanitvijo so bila območja, kjer usmeritve niso bile povsem upošteevane, posebej izpostavljena.

Za celotno območje državne ceste se predlaga 4-pasovna cesta z vmesnim ločilnim pasom. 4-pasovna cesta je na podlagi prometne študije upravičena od priključka na avtocesto do priključka Poganci. Zaradi tehničnih zahtev pri načrtovanju ceste je 4-pasovna cesta potrebna tudi od priključka Cikava do priključka Maline.

Zahodna obvoznica je predvidena kot dvopasovna cesta z izvennivojskimi križanji.

V postopku priprave optimizirane trase je bilo, na podlagi smernice DARS, variantno obdelano priključevanje načrtovane ceste na avtocesto A2. Ugotovljeno je bilo, da v kolikor bi se načrtovana cesta priključila na avtocesto A2 pri Lešnici, med priključkoma Novo mesto vzhod in Lešnica ne bi zadostili kriterijem prometne varnosti za umeščanje priključkov na avtocesto, kot izhaja iz smernic DARS. Zaradi priključevanja načrtovane ceste na priključek Novo mesto vzhod, je bila opuščena trasa od Cikave do Lešnice. Pri tem je prišlo tudi do spremembe prečnega prereza nove ceste. Iz prvotno načrtovanih dveh dvopasovnih cest je načrtovana trasa skozi Mačkovec 4-pasovnica.

Mestna občina Novo mesto je izpostavila problem načrtovanja trase ceste na območju **Ločne** zaradi poteka trase preko stanovanjskega območja. Mestna občina je opozorila, da v bližini

tega stanovanjskega naselja v svojih prostorskih aktih že več desetletij ohranjajo koridor za cesto in predlagajo, da se prouči možnost, da bi trasa cesta potekala v tem koridorju. S strani projektanta je bilo pojasnjeno, da se s tem, ko je trasa načrtovane ceste predlagana na območju Mačkovca, ohranja novo načrtovana poslovna cona PSC Mačkovec-1 na račun rušitve štirih individualnih objektov, obenem pa je možno potek trase optimizirati tako, da bi bili vplivi na bližnje stanovanjske objekte čim manjši.

Predstavniki MONM so predlagali, da se traso na tem območju premakne v koridor planskega koridorja rezerviranega za traso nove ceste, kljub temu, da bi takšen potek pomenil spremembo OPPN za PSC Mačkovec-1.

MONM je predlagala, da se glede na pričakovane enakovredne prometne obremenitve na severni obvoznici in trasi tretje razvojne osi, severna obvoznica mesta priključi na državno cesto s krožiščem. Projektant je pojasnil, da pri načrtovanju križanja dveh cest ni možno upoštevati le obremenitev ceste, ampak tudi kategorizacijo cest, zato krožišče v tem primeru ni ustrezna rešitev.

Na območju priključka Poganci, je Mestna občina predlagala, da se prouči možnost priključevanja Belokranjske ceste.

MONM je prisotne seznanila z optimizacijo variante rekonstrukcije južnega dela Šmihelske ceste v Novem mestu, kjer DRSC po recenziji primerjalne študije pripravlja novo optimizirano varianto. Ta bo optimizirana tudi na podlagi podatkov prometne študije, ki jo za 3. os izdeluje Omega Consult (Izdelovalci bodo podatke izdelane v okviru prometne študije uporabili pri optimizaciji variante). Zato so predlagali, da se način priključevanja Šmihelske na navezovalno cesto 3. osi dokončno uskladi na podlagi izdelane optimizirane variante južne Šmihelske ceste (zagotovi DRSC in MONM).

MONM je predlagala proučitev dodatnega priključka na načrtovano državno cesto med priključkom Poganci in priključkom Gorjanci. S strani projektanta je bilo pojasnjeno, da zaradi neugodnega vzdolžnega nagiba terena na tem delu trase priključka ni možno umeščati v prostor. Priključevanje Gorjancev je omogočeno preko priključka Gorjanci, ki je lociran višje kot je bilo predvideno v študiji variant.

Variantno je bilo obdelano tudi območje Gorjancev, zaradi predloga, ki ga je navedla Občina Metlika v dopoljenih smernicah. Na sestanku je bilo pojasnjeno, da je bil predlog občine upoštevan v največji možni meri.

Kolesarski promet

MONM je bilo na sestanku pojasnjeno, da se njihova smernica v zvezi s kolesarskimi površinami ob zahodni obvoznici ne nanaša na ureditve državnega pomena. Smernico je možno upoštevati le v primeru, da MONM zagotovi ustrezne podlage iz katerih bo razvidna kolesarska mreža mesta in mesta križanja kolesarskih površin z novo traso zahodne obvoznice. Za ureditev kolesarskega omrežja na območju zahodne obvoznice, mora MONM posredovati strokovne podlage iz katerih bo jasno razvidno, kje so mesta prečkanj in vzporednih potekov, ki jih je potrebno upoštevati v DPN.

MONM je bila na sestanku tudi seznanjena s kriteriji za načrtovanje zahodne obvozne ceste saj je le ta v strokovnih podlagah načrtovana kot dvopasovna cesta z izvennivojskimi križanji, kar cesto dolgoročno ohranja kot obvozno cesto z enakomerno potovalno hitrostjo, zato je potrebno ponovno razmisliti o vzporednem poteku kolesarskih površin, ki bi jih bilo smiselno umeščati ob mestne ceste.

Ravno tako je bila MONM seznanjena tudi s problematiko poseganja na kmetijska zemljišča in arheološka območja, kar še dodatno lahko vpliva na sprejemljivost zahodne obvozne ceste, še posebej v kolikor se prečni prerez poveča kot je predlagano v smernicah MONM (5 m + 3 m).

MONM je na sestanku izpostavila tudi problem avtobusnih postajališč in sicer predlagajo, da se uskladi lokacije, kjer se bodo te predvidele v okviru rekonstrukcij obstoječih javnih cest na mestu novih priključkov.

V zvezi z avtobusnimi postajališči je bilo pojasnjeno, da so predmet DPN lahko le avtobusna postajališča, ki se porušijo in jih je potrebno nadomestiti. V kolikor se v DPN načrtujejo nova avtobusna postajališča je potrebno takšno smernico utemeljiti vsaj z obrazložitvijo in analizo potreb, ki jo pripravi MONM.

MONM je poudarila, da želi biti z načrtovanjem nove cestne povezave redno informirana. Menijo, da šest mesecev, kolikor je minilo od zadnje prejete informacije, predolgo in lahko vpliva na resne zamude pri projektu.

MOP DzP je pojasnil, da so vse občine v postopek priprave DPN vključene v večji meri, kot to od njih zahteva ZPNačrt. Vsekakor pa bo MONM seznanjena z optimizacijami, ki bodo narejene na podlagi podanih pripomb.

Občina Metlika in Občina Semič na predstavljeno optimizacijo predloga najustreznejše variante na področju njunih občin nista imeli pripomb. Ker je trasa načrtovane ceste na območju obeh občin optimizirana in usklajena, ni pričakovati sprememb do javne razgrnitve, predvideva pa se, da tudi do sprejetja uredbe.

Dogovori na sestanku:

1. Vsem občinam se posreduje optimizirano traso iz idejnega projekta, ki bo podlaga za pripravo DPN. Ker gre za delovno gradivo le-to ne sme biti namenjeno širši obravnavi, temveč interni seznanitvi občin. Predvsem gradivo ne sme biti podlaga za javne in medijske razprave, ki bi privedle do novih predlogov in preveritev. (Opomba: že posredovano dne 3.5.2010.)
2. Ko bodo narejene preveritve predstavitev optimizirane trase na območju Mačkovca ter priključevanja Belokranjske ceste na načrtovano novo cesto, bodo rezultati predstavljeni MONM.
3. MONM se seznanila z rezultati prometne študije, ki jo pripravlja podjetje Omega Consult, ko bo le ta zaključena.
4. MONM naroči strokovne podlage za kolesarski promet in strokovno utemelji potrebo po novih avtobusnih postajališčih.
5. MOP DzP za potrebe priprave strokovne podlage za kolesarski promet posreduje MONM idejne rešitve iz IDP za tretjo razvojno os na odseku priključka na AC A2 pri Novem mestu – priključek Maline.

Zapisala:

Irena Oven
Višja svetovalka