



Številka: 37165-263/2017 (902)  
Datum: 30.3.2021

številka projekta: 17-0087  
naziv projekta: Zahodna obvoznica Novo mesto

## B\_NATEČAJNA NALOGA

za projektni natečaj za mostova čez Krko (Z5-01) v okviru zahodne obvoznice Novega mesta

### 1 SPLOŠNO

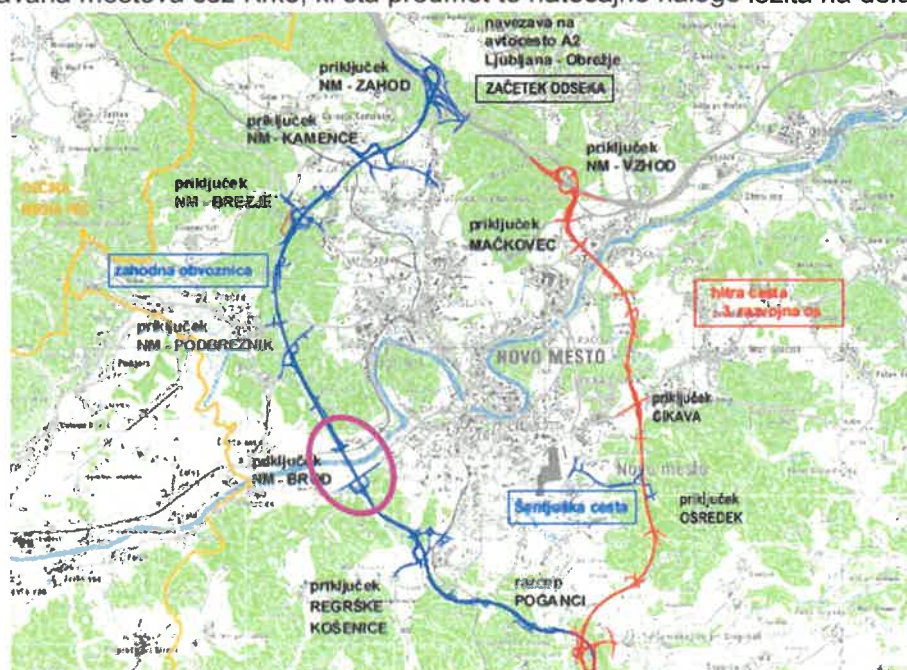
Trasa 3. razvojne osi–jug, od AC A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline, je vključena v Predlogu Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030.

Osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A2 Karavanke–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline pri Štrekljercu je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru t.i. tretje razvojne osi in s tem povečati njihovo konkurenčnost, s tem pa tudi možnosti za krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter povečanje prometne varnosti in izboljšanje kakovosti bivanja na širšem območju. Za gradnjo nove cestne povezave je bila leta 2012 sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Ur. l. št. 102/2012 in št. 70/17) – v nadaljevanju Uredba.

Nova prometna povezava zajema tudi zahodno obvozno cesto Novega mesta, ki je s protokolom št. 2431-17-001402, z dne 6. 10. 2017, razdeljena na tri faze:

- 1. faza: od priključka Brezje do priključka Regrške Košenice
- 2. faza: priključek Novo mesto zahod do priključka Brezje
- 3. faza: priključek Regrške Košenice do razcepa Poganci

Obravnavana mostova čez Krko, ki sta predmet te natečajne naloge ležita na delu 1. faze



Slika 1: Prikaz širšega natečajnega območja

V skladu s 3. odstavkom 24. člena Uredbe se za vse mostove čez Krko arhitekturne in krajinsko arhitekturne rešitve podrobneje določijo na podlagi rešitve, pridobljene z javnim natečajem (v nadaljevanju projektni natečaj). Natečajna rešitev pa mora vsebovati tudi urbanistično ter krajinsko arhitekturno oblikovanje obvodnega prostora Krke in obcestnega prostora cest, ki jih ti objekti prečkajo, ob tem pa zagotoviti najnižjo mogočo niveleto obeh mostov.

**Zahodna obvozna cesta je dvopasovnica s štirimi izvennivojskimi križišči (priključek Brezje, priključek Podbreznik, priključek Brod, priključek Regreške Košenice). Rešitve morajo biti take, da bo možna dograditev v štiripasovnico (končno stanje).**

**Predmet projektnega natečaja sta torej dva vzporedna premostitvena objekta – mostova na zahodni obvoznici Novega mesta preko reke Krke, medtem ko je predmet javnega naročila za izdelavo IDP, DGD in PZI samo en most na dvopasovnici. Pri tem je potrebno posebno pozornost posvetiti vodenju pešcev in kolesarjev preko mostov.**

Podrobnejše usmeritve za izdelavo IDP, PGD in PZI so podane v projektni nalogi za izdelavo projektne dokumentacije na nivoju IDP, PGD in PZI dveh mostov čez reko Krko na zahodni obvoznici Novo mesto.

## **2 NAMEN PROJEKTNEGA NATEČAJA**

Namen projektnega natečaja, ki ga razpisuje Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo v sodelovanju z ZAPS je pridobiti:

- strokovno najustreznejšo arhitekturno, krajinsko-arhitekturno, konstrukcijsko optimalno in urbanistično rešitev za mostova čez reko Krko. Natečajna rešitev mora vsebovati tudi urbanistično ter krajinsko-arhitekturno oblikovanje obvodnega prostora Krke, prostora pod mostnima konstrukcijama in obcestnega prostora zahodne obvoznice, ki jih ti objekti prečkajo, ob tem pa zagotoviti najnižjo mogočo niveleto mostu,
- zagotoviti vodenje pešcev in kolesarjev na mostovih, na osnovi predhodno izdelanih strokovnih podlag
- projektanta za izdelavo projektne dokumentacije na nivoju IDP, DGD in PZI za en most na dvopasovnici čez reko Krko

## **3 PREDMET PROJEKTNEGA NATEČAJA**

Predmet natečaja je izdelava predloga za celovito oblikovanje novih dveh mostov s skupno oznako Z5-01. Predlog mora vsebovati arhitekturno, krajinsko-arhitekturno in konstrukcijsko zasnovo mostov za vodenje prometa, kolesarjev in pešcev preko reke Krke ter urbanistično in krajinsko-arhitekturno oblikovanje obvodnega prostora Krke, prostora pod mostovoma in obcestnega prostora zahodne obvoznice.

Natečajne rešitve morajo prikazati celovito obravnavo širšega prostora ob Krki, kjer sta umeščena mostova. Rešitve naj upoštevajo veljavne standarde in normative ter določila in usmeritve opredeljene v Uredbi in smernicah nosilcev urejanja prostora (NUP). V rešitvah je treba upoštevati, da pod mostovoma naročnik ne dovoljuje ureditve parkirnih prostorov. Rešitve mostov je treba iskati izključno znotraj meje DPN.

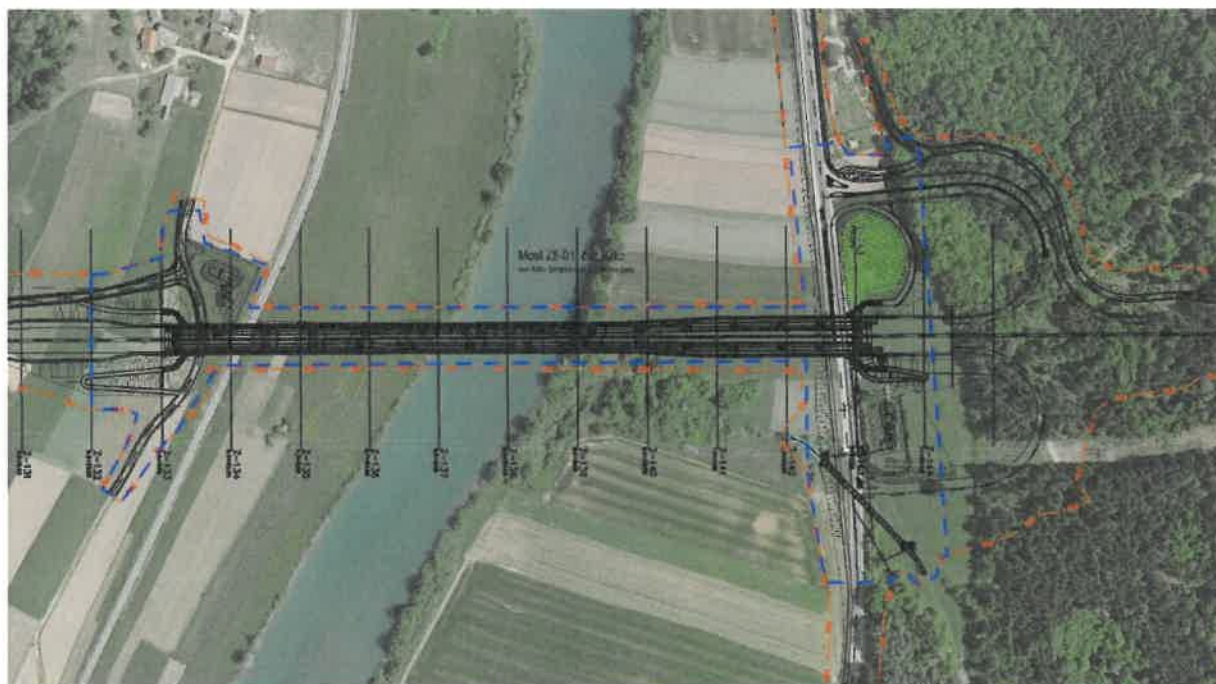
V območje projektnega natečaja je vključena širša ureditev območja mostov, zaradi prostorske povezanosti z ostalimi ureditvami obcestnega prostora ceste (protihrupne ograje, obcestna ograja, brežine, zadrževalni bazeni, podporni zidovi, brv ali druga konstrukcija za pešce in kolesarje,...) ter vpetosti mostov v lokalni prostor. Izbran natečajni predlog ureditev obvodnega in obcestnega prostora bo v največji meri upoštevan pri pripravi DGD in PZI za cesto, medtem ko bo z avtorjem izbrane natečajne rešitve podpisana pogodba za izdelavo DGD in PZI za most čez reko Krko, skladno z ločeno projektno nalogo in razpisnimi pogoji. Avtor nagrajene rešitve bo kot projektant moral pri projektiranju mostov upoštevati rešitve trase ceste iz DGD/PZI za cesto, ki je predmet ločenega javnega naročila ter sodelovati s projektantom ceste.

#### 4 NATEČAJNO OBMOČJE

Premostitve zahodne obvoznice Novega mesta je načrtovana na območje med naseljem Groblje in Češča vas na levem (severnem) bregu Krke ter med Brodom in Marofom na desnem bregu. Most prečka železniško progo na levem bregu, Krko in regionalno cesto Novo mesto – Straža na desnem bregu ter se nato priključi nanjo s priključnima krakoma.

Natečajno območje obsega 1. fazo: od priključka Brezje do priključka Regrške Košenice od profila Z131 v km 6,5+0,00 do Z147 v km 7,3+0,00.

Predlog za arhitekturno oblikovanje mostov Z5-01 na zahodni obvozni cesti čez Krko zajema tudi celovito krajinsko arhitekturno ureditev brežin in nasipov ob cesti, pod mostom ob reki Krki skladno z usmeritvami določenimi v sprejeti Uredbi o DPN. Celotna ureditev se mora načrtovati v območju opredeljenem v grafičnem delu DPN.



Slika 2: Prikaz natečajnega območja (Legenda: modra črta - natečajno območje, rdeča črta - območje DPN)

#### 5 IZHODIŠČA ZA PROJEKTI NATEČAJ

Na zahodni obvozni cesti ter na deviacijah kategoriziranih in nekategoriziranih cest se zaradi gradnje izvede: mostova Z5-01 čez Krko, za katera je treba predlagati konstrukcijsko, arhitekturno in krajinsko – arhitekturno rešitev.

**Mostova je treba načrtovati tako, da sta konstrukcijsko povsem ločena in da konstrukciji ne onemogočata pregledov in vzdrževanja vsake polovice mostu posebej. Peš in kolesarski prehod je lahko predlagan kot konstrukcijski element vezan (obešen) na glavno konstrukcijo prometnih mostov (kot je predlagano v prehodno izdelanem IDZ) ali kako drugače. Predlagana rešitev prehajanja pešcev in kolesarjev pa mora omogočati preglede in vzdrževanje mostov.**

S predlogom za oblikovanje mostov se sočasno predlaga urbanistično ter krajinsko arhitekturno oblikovanje obvodnega prostora Krke in obcestnega prostora ceste in cest, ki jih ti objekti prečkajo. Območje obsega ureditve od profila Z132 v km 6,5+50 do Z144 v km 7,1+50 in so vključene v območje DPN.

To so:

- zasaditve brežin ceste in obrežja Krke,
- ureditev ob zadrževalnih bazenih,
- ureditev pod mostoma,
- ureditev deviacij,
- ureditev varnih in funkcionalnih navezav na obstoječo cestno infrastrukturo.

**Mostova na zahodni obvozni cesti se niveletno in situativno navežeta na načrtovano niveleto zahodne obvoznice ceste** oz. na nivelete projektiranih deviacij in obstoječe cestne infrastrukture projektirane v strokovnih podlagah za DPN (Idejnem projektu 3. razvojna os – južni del, odsek 1: od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje do priključka Maline, št. 11-0341, PNZ d.o.o., Acer Novo mesto d.o.o., Dolenjska projektiva d.o.o. in Elea IC d.o.o., oktober 2010, dopolnitev junij 2012 - Priloga 1).

#### **5.1.1. Prostorska izhodišča**

Prostorska izhodišča za projektiranje so določena v Uredbi. Prostorski akti, ki mejijo na DPN v območju natečajne rešitve so:

- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Novo mesto,
- drugi prostorski akti, ki bodo sprejeti v času izdelave te naloge.

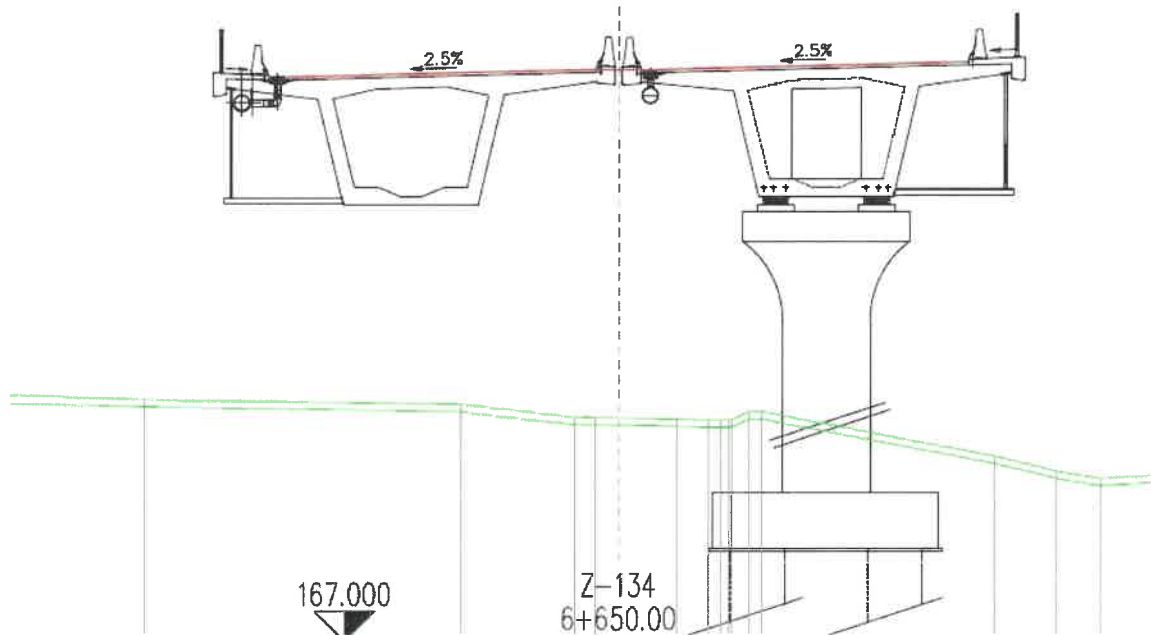
Vsi prostorski planski akti so dostopni na: <http://prostor.novomesto.si/si/obcinski-prostorski-akti/akti/?id=7820&p=1&s=4>.

#### **5.1.2 Predhodno izdelana dokumentacija**

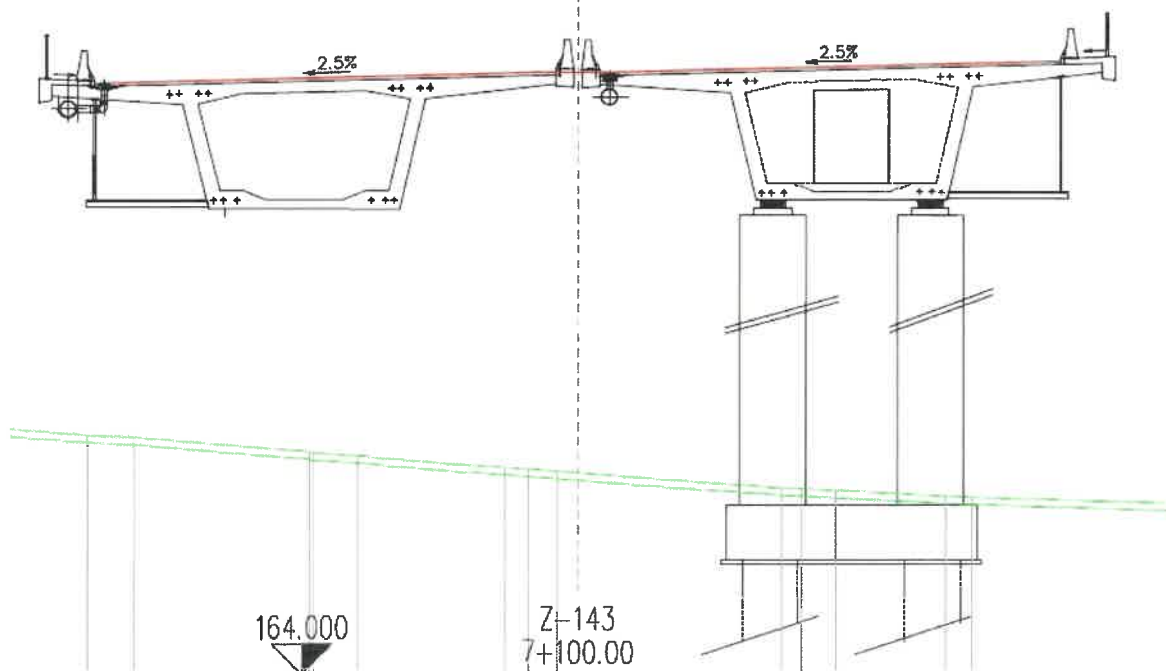
Strokovna izhodišča za projektni natečaj so podana v predhodno izdelani dokumentaciji:

- Uredbi o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od avtoceste A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu do priključka Maline (Uradni list RS, št. 102/12 in 70/17)
- Državnem prostorskem načrtu - DPN (Acer d.o.o. Novo mesto, proj. št. J-05/10, december 2012),
- Idejni projekt 3. razvojna os – južni del, odsek 1: od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje do priključka Maline (št. 11-0341, PNZ d.o.o., Acer Novo mesto d.o.o., Dolenjska projektiva d.o.o. in Elea IC d.o.o., oktober 2010, dopolnitev junij 2012
- Smernicah, mnenjih ter projektnih pogojih NUP oz. soglasodajalcev,
- Geološko–geotehničnem elaboratu (Geoinženiring d.o.o. Ljubljana, št. 9203/10),
- Hidrogeološkem elaboratu (Irgo consulting d.o.o. Ljubljana, št. ic 371/10),
- Hidrotehničnem poročilu za DPN za 3. razvojno os – južni del – odsek od AC A2 do priključka Maline, s kartami poplavne nevarnosti in kartami razredov poplavne nevarnosti (IZVO-R d.o.o., A61-FR/09, januar 2012),
- Okoljskem poročilu za 3. razvojno os – jug, 1. etapa: od AC A2 do priključka Maline, vključno z Dodatkom za varovana območja, Aquarius d.o.o. Ljubljana, december 2010 in dopolnitve: februar 2012, julij 2012, avgust 2012 in september 2012,
- Prometni in ekonomski analizi etap izgradnje - Končno poročilo (Omega consult d.o.o. Ljubljana, proj št. 24/12-PEV-Dol, maj 2013).

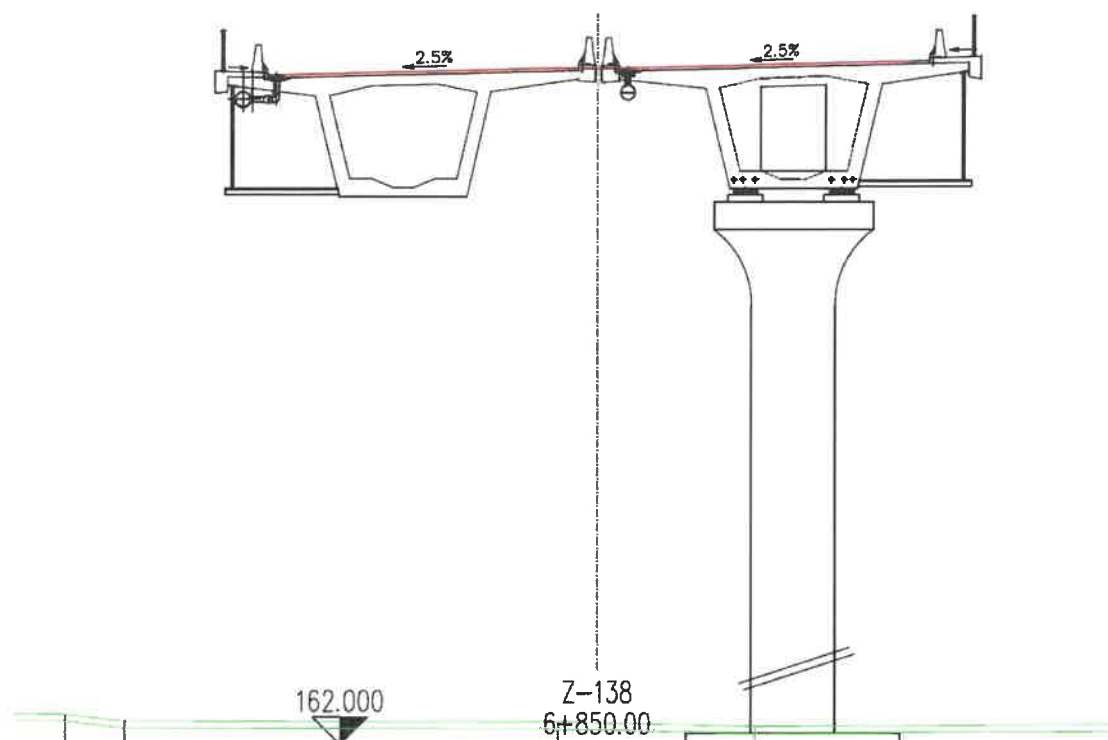
Most Z5-01: čez Krko  
 čez Krko, železnico in regionalno cesto  
 km 6.6+10.2 do km 7.1+01.7  
 L=491,5m



Most Z5-01: čez Krko  
 čez Krko, železnico in regionalno cesto  
 km 6.6+10.2 do km 7.1+01.7  
 L=491,5m





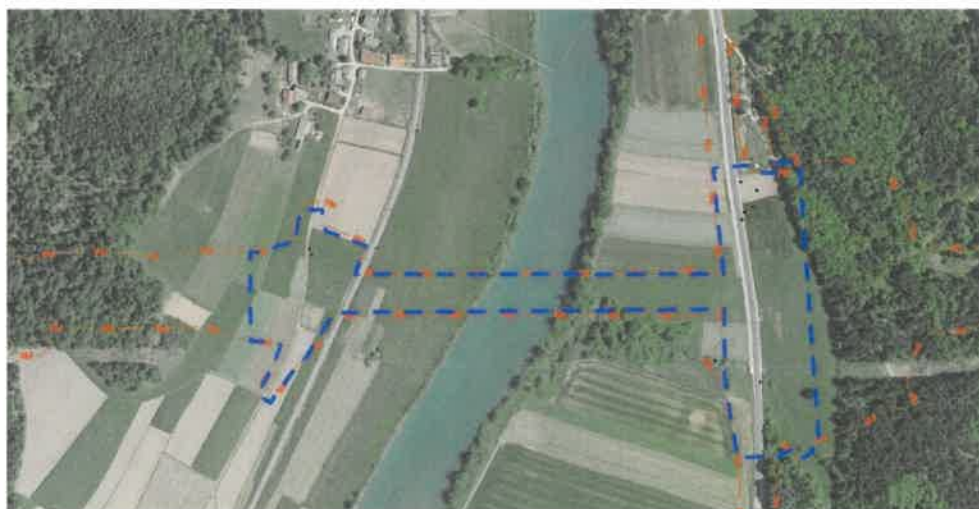


**Slika 3:** IDZ za most Z5-01 čez Krko izdelan kot podlaga za DPN / Prikaz prečnih prerezov obeh mostov – informativni prikaz.

## 5.2 Značilnosti natečajnega območja

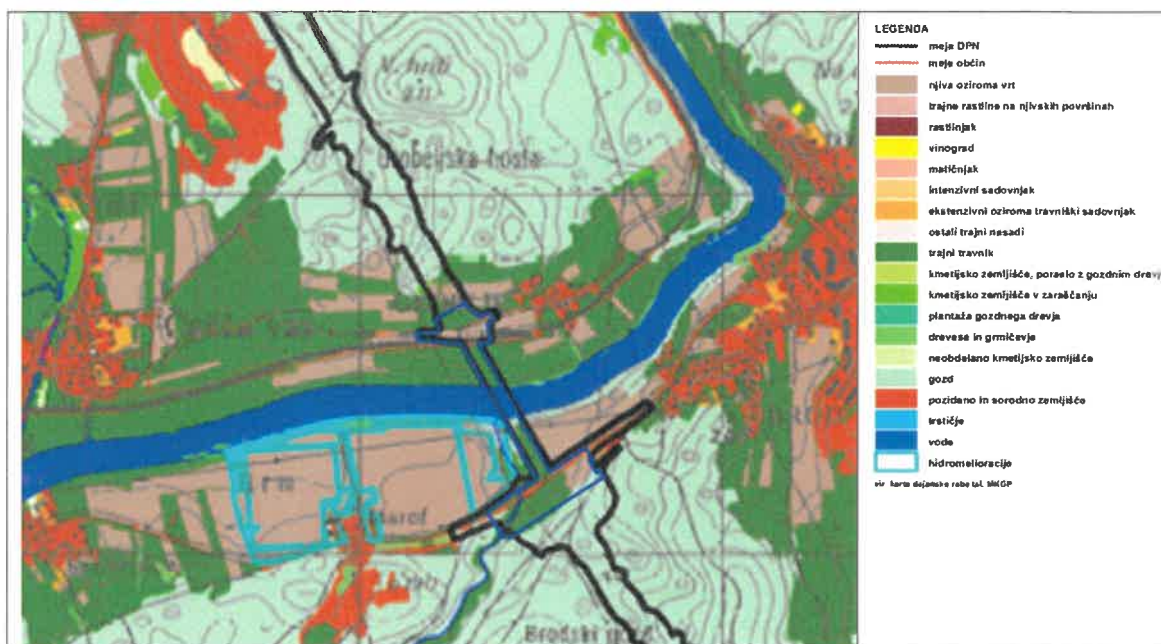
### 5.2.1 Lega območja

Dolina srednje Krke opredeljuje strukturo in smer širšega prostora. Relief obravnavanega območja je ustvarila reka Krka. Naplavna ravnica je obdana s pobočji, nekoliko bolj odprta je le proti severovzhodu. Razteza se na robu kraških pokrajin notranje Slovenije. Reka Krka ima posebno vlogo v mentalni sliki Dolenjske. Ohranjena naravna morfologija struge in obvodnega prostora, poplavne obvodne ravnice in z gozdom porasle strme stene ter brežine z obvodno zarastjo ustvarjajo slikovita vodna in obvodna prizorišča. Naravne krajinske značilnosti doline so mestoma nadgrajene z grajenimi objekti, ki skupaj z reko dajejo identiteto prostoru. Dolino srednje Krke na obravnavanem območju označujejo krajinski vzorci: drobno členjena kmetijska krajina na ravnini, vinogradi na gričevju, obvodna krajina in krajina z izrazitimi arhitekturnimi členi.



**Slika 4:** Ortofoto natečajnega območja z označenim območjem novega mostu čez reko Krko

Trasa zahodne obvozne ceste na delu prečkanja preide iz urbaniziranega območja na levem bregu Krke na ravninski predel z ugodnim reliefom in strukturo tal.



Slika 5: Prikaz namenske rabe prostora

### 5.2.2 Območje ohranjanje narave

V širšem obravnavanem območju je večje število območij, ki imajo opredeljen status v skladu z Zakonom o ohranjanju narave. V nadaljevanju so izpostavljena ključna tangirana območja, podrobnosti in območja v vplivnem območju so razvidna iz Naravovarstvenih smernic. Tangirane so naslednje naravne vrednote: Krka (naravna vrednota državnega pomena, predlog za naravni spomenik, ev.št. 128 V), ekološko pomembna območja Krka - reka (65100) in posebna varstvena območja (omrežje Natura 2000) - SCI Krka (PosVO, SI 3000227).



Slika 6: Prikaz varstvenih režimov



### 5.2.3 Območje varstva kulturne dediščine

Na obravnavanem območju se nahajajo naslednja območja varstva kulturne dediščine: Novo mesto – Arheološko območje Grobeljska hosta (EŠD 8263), Novo mesto – Arheološko območje Trate (EŠD 3618) in Novo mesto - Arheološko najdišče Groblje (EŠD 8709). Kot izhaja iz DPN, načrtovana cesta posega v območji Novo mesto – Arheološko območje Grobeljska hosta (EŠD 8263), Novo mesto – Arheološko območje Trate (EŠD 3618).

Arheološko območje Grobeljska hosta (EŠD 8263): ob ekstenzivnem terenskem pregledu leta 2010 je bilo ugotovljeno, da ima območje povečan arheološki potenciala glede na najdbe odlomkov prazgodovinske lončenine in rimskodobnega gradbenega materiala ter strukturo (gomilo) vidno na LIDAR posnetku. Arheološko območje je na levi rečni terasi reke Krke, zahodno od Grobelj.

Arheološko območje Trate (EŠD 3618): ob ekstenzivnem terenskem pregledu leta 2010 je bilo ugotovljeno, da ima območje povečan arheološki potencial glede na najdbe žlindre. Arheološko območje je na desnem bregu Krke, za zahodnem obrobju Novega mesta.

Omilitveni ukrepi za ti dve območji so opredeljeni v okoljskem poročilu ter v 35. členu Uredbe o DPN. Arheološko območje – Novo mesto – Arheološko območje Groblje (EŠD 8709) je bilo evidentirano po sprejemu Uredbe o DPN. Glede na podatke Registra kulturne dediščine gre za stavbne ostaline verjetno rimsko dobne podeželjske vile ter ostanki prazgodovinske in visoko srednjeveške poselitve. Arheološko najdišče se širi od JV roba Grobeljske hoste na drugi breg reke Krke.

Za to območje bodo pridobljene podrobnejše usmeritve, pogoji ZVKDS OE Novo mesto in bodo natečajnikom posredovane naknadno



**Slika 7:** Prikaz natečajnega območja (Legenda: modra črta - natečajno območje, rdeča in sivomodra so območja kulturne dediščine iz RKD, stanje na dan 18. 2. 2021)

### 5.2.4 Vode in vodovarstvena območja

Osrednji vodotok severnega dela območja je reka Krka (vodotok 1. reda). Obrežja so porasla z obrežnim rastlinstvom. Visoke vode Krke se razmeroma pogosto razlivajo po obrečnih ravnicah, vendar ne na območju prečenja Krke. Rečna struga je povprečno široka 100 m. Na štiripasovni obvoznici Novo mesto premostitve cest ne posegajo neposredno v sama vplivna območja potokov, razen reke Krke. Zaradi globokih dolin in visoke nivelete ceste, ta ne vpliva na režim toka poplavne vode.

Obvodni pas je definiran od kote Q100 10m levo in 10m desno. V obvodnem pasu (zelenem pasu) ne sme biti podpor; ob bregu/obali pa mora biti prost prehod.



Območje desnega brega mostov poteka tik ob izlivu Škrjanškega potoka v reko Krko, zato se obvodni pas v tem delu poveča/razširi. (glej Natečajna podloge C/ C8 in C9).

Območje terase ob Krki je zakraselo. Desno brežino Krke na območju križanja tvori apnenčast skalni rob višine približno 7 m in povprečno strmino skoraj 45°, razgaljene apnenčaste skale imajo še večji nagib. Na območju pritoka Škrjanski potok so brežine manj strme.

Pas obrežne vegetacije obsega le območje brežine, njivske površine na ravnici ob brežini segajo do roba brežine. Območje brežine z vidika morfologije, razgibanosti in zaraščenosti predstavlja pomembno ločnico med njivskimi površinami z intenzivnim kmetijstvom in strugo reke Krke.

### **5.2.5 Območje poplav**

Izdelan je bil elaborat Hidrotehnično poročilo za DPN za 3. razvojno os - južni del – odsek od AC A2 do priključka Maline s kartami poplavne nevarnosti in kartami razredov poplavne nevarnosti (IZVO-R, projektiranje in inženiring d.o.o., julij 2010, januar 2012), v katerem je podrobneje analizirana poplavna nevarnost za to območje glede na trenutno stanje in glede na načrtovan poseg.

Trasa hitre ceste Novo mesto - Maline in štiripasovna obvoznica Novo mesto prečka potoke in Krko preko globokih dolin in niveletno dovolj visoko, da ne posega v same struge potokov.

Sama trasa ceste s premostitvami ne vpliva na vodni režim vodotokov in ne spremeni poplavnih območij Krke in pritokov.

### **5.2.6 Gospodarska javna infrastruktura**

Pri prečkanju reke Krke je treba ob načrtovanju mostov upoštevati predvideno gospodarsko javno infrastrukturo, ki bo potekala v mostni konstrukciji. Pri nadaljnjem projektiranju bo potrebno upoštevati projektne pogoje pristojnih nosilcev urejanja prostora.

### **5.2.7 Lastništvo**

Meja območja obdelave v projektnem natečaju je opredeljena z mejo DPN in obsega naslednje parcele:

#### **k.o. 1447 Gorenja Straža**

1901/1, 1901/2, 1902/1, 1902/2, 1904/2, 1905, 1906/1, 1906/2, 1907/1, 1907/2, 1910, 1912/2, 1913/1, 2231, 2233/3, 2250, 2252/4;

#### **k.o. 1455 Bršljin**

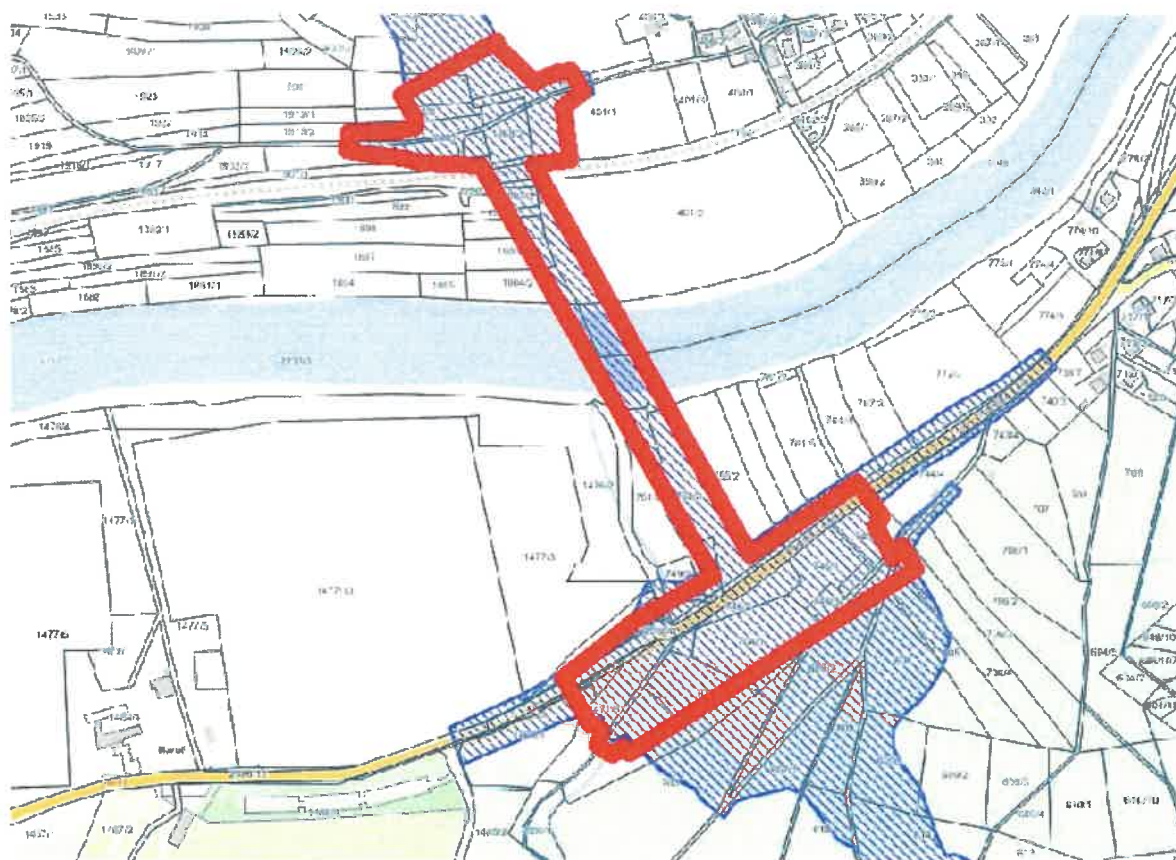
401/2, 1149

#### **k.o. 1484 Šmihel pri Novem mestu**

700, 702, 703, 704/1, 704/2, 740/3, 740/4, 740/5, 740/6, 743/3, 743/4, 744/3, 744/4, 744/5, 744/6, 745/1, 745/2, 745/1, 745/2, 746/1, 746/2, 746/3, 748/1, 748/2, 749/2, 749/3, 749/4, 751/1, 751/2, 752/1, 752/2, 755/1, 755/2, 758/3, 758/4, 758/5, 758/6, 761/5, 761/6, 764/3, 764/4, 764/7, 764/8, 767/3, 767/4, 772/3, 772/4, 774/7, 774/8, 1323/1, 1328/6, 1328/10, 1328/16, 1328/17, 1342/1

#### **k.o. 1493 Veliki Podljuben**

1465/6, 1470/3, 1470/5, 1477/13, 2086/4, 2086/6, 2086/7, 2086/8, 2086/12, 2109/1



Slika 8: Prikaz območja projektnega natečaja na DKN (modra šrafura / območja DPN, rdeča črta / natečajno območje)

#### 5.2.8. Podatki o hidroloških značilnostih lokacije

Mostova z oznako Z5-01 bosta prečkala celotno nižinsko območje doline Krke vključno z železniško progo. Na obravnavanem območju je Krka pod vplivom Seidlovega jezua v Novem mestu, katerega preliv je na koti 182,30 m n.m.

##### Hidrološki podatki

Značilne vode količine Krke v prerezu mostu so  $Q_{100} = 297 \text{ m}^3/\text{s}$ . Podatki so povzeti po hidrološkem elaboratu Hidrotehničnega poročila za Študijo variant Državne ceste med AC A2 Ljubljana – Obrežje z Republiko Hrvaško (684-FR/07).

##### Gladine visokih vod

Na podlagi hidravličnih analiz so določene gladine visokih vod Krke. Z upoštevanjem višje vrednosti pretoka je gladina  $Z = 166,04 \text{ m n.m.}$  Z upoštevanjem nižje vrednosti pretoka pa je gladina na koti  $Z = 165,7 \text{ m n.m.}$  Ob zadnji visoki vodi je bila gladina Krke na koti  $\sim 165,70 \text{ m n.m.}$

##### Pogoji prečkanja

Prečkanje je predvideno s 491,50 m dolgima mostovoma. Največ dve vmesni podpori sta postavljeni v strugi Krke izven pasu priobrežne zarasti. (glej natečajni podlogi C8 in C9) Hidravlični vpliv stebrov je zanemarljiv. Med gradnjo je zaradi začasnih delovnih platojev in dela v strugi pričakovati dodatni vpliv. Delo se bo verjetno izvajalo pod vplivom zaježitve Seidlovega jezua. Zaradi tega ni pričakovati večjih erozijskih sil, je pa pričakovati povečane hidrostatične tlake.

### **5.2.9 Geološko – geomehanski podatki**

Prostor vzdolž tega dela trase obvozne ceste je bil, še pred zasnovo objekta, preiskan s petimi vrtinami (oznake NMO-10 do NMO-14).

Po podatkih vrtin se ugotavlja, da je prostor tik nad levim bregom prekrit s tankim pokrovom trdne gline, pod njo je do globine ca 3,5 m plast razmočenega peska in drobnega proda. Takšne površinske razmere veljajo za pas terena širine največ 30 m. V zaledju levega brega je zelo položno pobočje prekrit s 7–8 m debelimi plastmi težko gnetne do trdne gline, ki je v spodnjih delih različno gruščnata, razmočena in razmehčana. V podlagi je različno globoko zakrasel zgornje jurski apnenec z vložki apnene breče. Na nasprotni desni strani reke je skalna masa na površini le v ozkem pasu tik ob bregu, južna zaledja pa so prekrita z 1 – 2 m debelim glinenim pokrovom preko relativno manj zakrasele apnenčaste podlage. Podzemna voda je v globini vodostaja v strugi Krke.

Po idejni rešitvi je na stacionaži obvozne ceste km ca 6,610 – km ca 7,100 predviden most skupne dolžine 491,50 m. Objekt je zasnovan preko 14 polj dolžine 26,0 m do 40,0 m. Podpori št. 6 in 7 sta locirani v strugo Krke. Priključni nasipi so visoki 9 – 10 m. Temeljne blazine opornikov so zasnovane nad terenom na priključnem nasipu, vmesne podpore naj bi bile temeljene ca 2,0 – 2,5 m pod terenom.

Pri določitvi globine in načina temeljenja upoštevamo ugotovljene debeline zemljinskega pokrova nad skalno osnovo, zakraselost skalne podlage in tudi dejstvo, da je v skalni masi težko izvesti pilote. Zato naj se, poleg variante temeljenja na pilotih, na levi strani reke in v njeni strugi upošteva tudi varianta temeljenja v vodnjakih.

Dno pilotov ali vodnjakov naj glede na sedanji teren sega v naslednje globine:

- opornik št. 0; 10 m
- podpora št. 1; 10 m
- podpore št. 2, 3 in 4; 8 m
- podpora št. 5; 7 m
- podpori št. 6 in 7; 5 m pod dno struge
- podpora št. 8, 9, 10, 11, 12, 13 in 14; 3 m.

Ob temeljenju na pilotih se kole upošteva kot stoječe in zato je pri nosilnosti možno računati le z deležem nosilnosti pod konico. Za kol  $\phi$  150 cm se mejno nosilnost oceni na  $Q_u = 15000$  kN. Vodnjaki bodo enako vpeti v trdno skalno maso, za katero se projektno nosilnost lahko oceni na  $r_d = 1300$  kPa.

Zaradi zakraselosti podlage in zahtevnosti objekta naj se za višjo fazo projektiranja vzdolž objekta predvidi izdelavo še vsaj osmih vrtin globine po 20 m in vrtanje dveh vrtin globine 15 m s splava na Krki.

### **5.2.10 Potresna ogroženost**

Pri dimenzioniranju konstrukcij se upošteva nova karta potresnih nevarnosti. Obravnavano območje se uvršča v 7. do 8. stopnjo seizmične intenzitete po EMS lestvici (European Macroseismic Scale).





## 6 USMERITVE ZA PRIPRAVO NATEČAJNIH REŠITEV

### 6.1 Mostova čez Krko

Projektni natečaj mora podati arhitekturno, krajinsko arhitekturno in konstrukcijsko izhodišče za objekt:

- Mostova čez Krko Z5-01 na zahodni obvozni cesti.

### 6.2 Tehnične značilnosti mostov čez Krko

Podatki so povzeti po strokovnih podlagah izdelanih v postopku priprave DPN. **Mostova ter ostale ureditve se morajo v celoti navezati na traso zahodne obvozne ceste (ločen postopek) oz. na obstoječo cestno infrastrukturo z zagotavljanjem vodenja pešcev in kolesarjev iz mostov na deviacije.**

#### 6.2.1 Projektna hitrost

Projektna hitrost na zahodni obvozni cesti znaša 100 km/h.

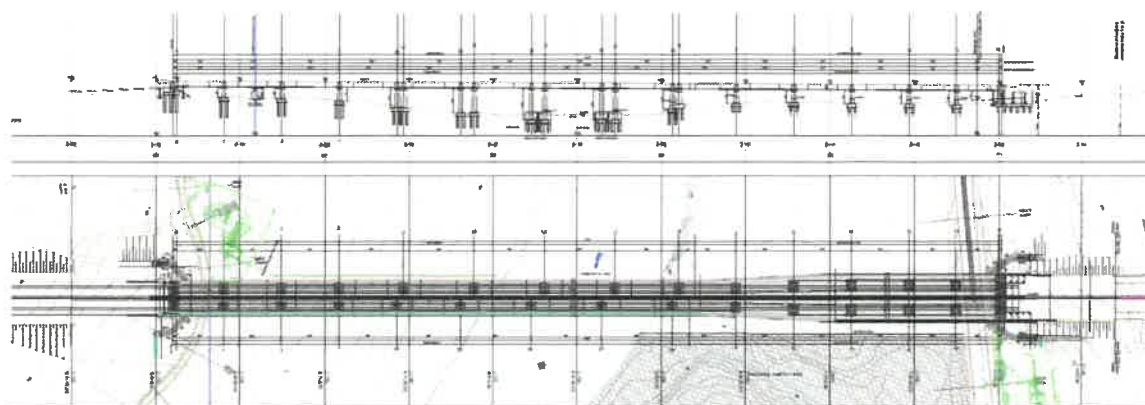
#### 6.2.2. Cestni elementi in normalni prečni profil (NPP) za mostova, čez Krko

Mostova premoščata reko Krko in obstoječo cesto na enem bregu reke. Opis in osnovne karakteristike so povzeti iz idejne zasnove, izdelane v sklopu strokovnih podlag za DPN:

- os objekta poteka v premii in v vertikalnem konveksnem radiju  $R = -2250$  m,
- na objektu poteka zahodna obvoznica NM,
- pod objektom poteka reka Krka, žel. Proga NM-Zalog-Straža, dev. 1-10,
- stacionaža zahodne obvoznice NM: od km 6.6.+10.20 do km 7.1+01,70,
- kot križanja:  $90^\circ$ ,
- dolžina objekta: 491,50 m,
- širina objekta: 14,40 m,
- prečni sklon ceste je konstanten 2,5% čez celoten objekt.
- NPP na objektu:
  - hodnik z ograjo in BVO (betonska varnostna ograja) 1,50 m
  - varnostna širina 0,50 m
  - vozišče 2x3,50 do 3x3,50 do 10,50 m
  - var. širina BVO (betonska varnostna ograja) 0,90 m
  - robni pas 2x0,50 1,00 m
  - skupaj: 10,90 m do 14,40 m**

V projektu IDZ, ki je bil osnova za izdelavo DPN, sta pod zunanjimi konzolami predvideni obešeni kolesarska steza in steza za pešce. Ta rešitev ni obvezujoča – natečajniki lahko predlagajo drugačno rešitev, ki mora omogočati vodenje pešca in kolesarja skladno z veljavnimi pravilniki, omogočati nemoteno vzdrževanje in pregledovanje konstrukcij/objektov mostov.

- NPP pod objektom:
  - struga reke Krke cca 100 m,
  - žel. Proga NM-Zalog-Straža 5,00 m
  - dev. 1-10 10,30 m



**Slika 10:** Informativni prikaz vzdolžnega in situacijskega poteka mostu Z5-01 iz strokovnih podlag za DPN (ni obvezujoče izhodišče za natečajno rešitev)

### 6.3. Protihrupne ograje

Na mostovih ni predvidenih protihrupnih ograj.

### 6.4 Podporni zid

V območju mostov ni predvidenih podpornih zidov.

### 6.5 Zadrževalni bazen

Na območju projektnega natečaja sta predvidena 2 zadrževalna bazena. Natečajna rešitev mora podati izhodišča za krajinsko ureditev v območju zadrževalnih bazenov, ki se bo projektno v celoti obdelal v projektu trase zahodne obvoznice.

	lokacija	volumen
<b>ZZB-LO-17</b>	km 6.600 – km 6.700	287,91
<b>ZZB-LO-18</b>	km 7.100 – km 7.150	89,31

### 6.6 Deviacije ceste

Na območju projektnega natečaja se nahajajo naslednje deviacije:

- Z1-09
- Z1-9a
- Z1-10a
- Z1-10

#### Deviacija Z1-09

Deviacija Z1-09 poljske poti dolžine 239m spremeni potek obstoječe poljske poti in omogoča prehajanje zahodne obvoznice NM pod mostom Z5-01 ter dostope do kmetijskih zemljišč. Deviacija poteka pravokotno na zahodno obvoznico od zahoda proti vzhodu in je pomaknjena proti železnici glede na obstoječe stanje. Niveletno poteka deviacija skoraj po obstoječem terenu z rahlim nadvišanjem. V prvem delu je 2,3% vzpon, ki se v zaključku deviacije prevesi v 2,5% spust. Vsi uporabljeni elementi deviacije so primerni za prevoznost merodajnih vozil. Deviacija ima predvideno makadamsko vozišče širine 3,50m in bankini širine 0,75m. Treba je zagotoviti in projektno rešiti navezavo ramp za pešce in kolesarje z mostu na deviacijo.

#### Deviacija Z1-09a

Deviacija Z1-09a gozdne poti dolžine 575m omogoča dostope do kmetijskih in gozdnih zemljišč, ki so prekinjeni zaradi izvedbe zahodne obvoznice NM. Deviacija poteka vzporedno z zahodno



obvoznico NM tik ob njeni levi brežini in v smeri naraščanja stacionaže zahodne obvoznice NM. Niveletno poteka deviacija prilagojena poteku ob brežini zahodne obvoznice. Najprej se po navezavi na deviacijo Z1-08c vzpne z nagiboma 2 in 4%, ki se na sredini prevesita v 4 in nato 6% spust do navezave na deviacijo Z1-09. Vsi uporabljeni elementi deviacije so primerni za prevoznost merodajnih vozil. Deviacija ima predvideno makadamsko vozišče širine 3,50m in bankini širine 0,75m. Treba je zagotoviti in projektno rešiti navezavo ramp za pešce in kolesarje z mostu na deviacijo.

#### **Deviacija Z1-10a**

Deviacija Z1-10a gozdne poti dolžine 171m omogoča dostope do kmetijskih in gozdnih zemljišč, ki so prekinjeni zaradi izvedbe priključka NM-Brod. Deviacija se naveže na deviacijo Z1-10 in poteka vzporedno s krakom A priključka NM-Brod ob desni nasipni brežini. Niveletno poteka deviacija v stalnem vzponu 1,6% in prav tako kot krak A prečka Škrjanški potok s škatlastim prepustom Z3-12. Vsi uporabljeni elementi deviacije so primerni za prevoznost merodajnih vozil. Deviacija ima predvideno makadamsko vozišče širine 3,50m in bankini širine 0,75m.

#### **Deviacija Z1-10**

Deviacija Z1-10 dolžine 650m spremeni potek regionalne ceste R2-419 (Topliške ceste) na območju sotočja Škrjanškega potoka in reke Krke. Deviacija poteka od zahoda proti vzhodu pravokotno na zahodno obvoznico NM pod katero prehaja z mostom Z5-01. Deviacija poteka situativno praktično po poteku obstoječe regionalne ceste z minimalno korekcijo proti reki Krki. Niveletno je potek Topliške ceste z deviacijo Z1-10 precej izboljššan, saj deviacija poteka v precej manjši depresiji ko obstoječa ceste. Začne se z navezavo na obstoječe stanje v 0,6% spustu, ki se prevesi v 2% spust do prehoda pod mostom Z5-01. Za njim se deviacija vzpne z nagibom 3,5%, ki se zmanjša na 0,69% v območju navezave na obstoječe stanje. Vsi uporabljeni elementi deviacije so primerni za hitrost 70 km/h z zmanjšanjem hitrosti v območju križanj s kraki priključka NM-Brod. Deviacija ima predvideno asfaltno vozišče širine 2x3,50m. Poleg vozišča je ob njem skoraj po celotni dolžini deviacije predvidena obojestranska enosmerna kolesarska steza in hodnik za pešce skupne širine 2,75m z varnostnim odmikom 1,00m. Od križišča s krakoma C in D priključka NM-Brod naprej je na levi strani deviacije dvosmerna kolesarska steza, na desni strani pa samo hodnik za pešce z ustrezno navezavo na obstoječe stanje. Bankini sta široki 0,50m. Treba je zagotoviti in projektno rešiti navezavo ramp za pešce in kolesarje z mostu na deviacijo (Topliška cesta).

Natečajna rešitev mora podati izhodišča za krajinsko oblikovanje obcestnega prostora v območju deviacij, ki se bo projektno obdelala v projektu trase.

### **6.7 Arhitekturno in krajinsko – arhitekturne usmeritve**

#### **6.7.1 Splošne usmeritve za načrtovanje rešitev**

Območje projektnega natečaja je širše, kot je projektna obdelava mostov in zajema dele, kjer je ureditev nujna z vidika celovitega oblikovanja rešitev, ki morajo delovati kot celota. Pri oblikovanju mostov je treba upoštevati izjemno krajinsko vrednost območja ob upoštevanju naravovarstveno izjemno občutljivega prostora Krke.

#### **6.7.2 Usmeritve in priporočila za oblikovanje mostov**

- Rešitve morajo biti skladne z določili Uredbe o DPN.
- Pri načrtovanju je treba upoštevati izhodišča podana v predhodno izdelanih strokovnih podlagah (hidrologija, geologija, narava, kultura,...).
- Cestna mostova naj s svojo pojavnostjo in likovnimi značilnostmi povežeta ambiente na obeh bregovih Krke.
- **Nova mostova naj bosta oblikovana in zasnovana sodobno.**
- Konstrukcijska zasnova mora omogočiti potek infrastrukturnih vodov in upoštevati tehnične značilnosti zahodne obvoznice.
- Površinski sloj na mostovih zahodne obvoznice je asfalt.
- Površinski sloj na premostitvah za kolesarje in pešce določijo natečajniki ob upoštevanju vseh veljavnih pravilnikov in smernic za tovrstne objekte.

- Premostitev reke Krke se lahko izvede z maksimalno dvema podporama v strugi.
- Podpore mostov na brežinah Krke morajo biti izven območja obvodnega pasu, ki je definirano v Podlogi C8 in C9, pri čemer je na tem območju dovoljena izvedba temeljev pod koto terena in posegi v času gradnje, ni pa dovoljena postavitev (začasnih delovnih) podpor.
- Peš in kolesarski promet je treba voditi tako, da bodo omogočene ustrezen širine in varnost tako ob izgradnji samo ene mostne konstrukcije, kot kasneje ob izgradnji obeh. Za peš in kolesarsko prehajanje veljajo enake prostorske omejitve kot za prometna mostova.
- Obstoječa vegetacija se ohrani v največji možni meri.
- Nova zasaditev se izvaja z avtohtonimi vrstami.
- Objekta morata biti čimbolj transparentno oblikovana.
- Pri načrtovanju mostov je treba upoštevati kote stoletnih poplavi voda  $Q_{100} = 166,04$  m z varnostno višino ter traso zahodne obvoznice in deviacij, vključno s kotami obstoječih cest.
- Natečajno območje se nahaja na registriranem arheološkem najdišču. Skladno z Uredbo (35. člen) je potrebno poseg zmanjšati na najmanjšo mogočo površino, ki še omogoča gradnjo. Če se med arheološkimi raziskavami ali izvedbo del odkrijejo arheološke ostaline, bo potrebno rešitve skladno z varstvenim režimom prilagodijo tako, da dediščina ne bo ogrožena. Za območje EŠD 8709 bodo pridobljene podrobnejše usmeritve, pogoji ZVKDS OE Novo mesto, ki bodo natečajnikom posredovane naknadno.

### **6.7.3 Usmeritve za osvetlitev območja**

- Osvetlitev naj bo zasnovana celovito in hkrati skladno s potrebami. Osvetlitev naj bo funkcionalna in nevpadljiva.
- Na mestih, kjer je to smiselno, naj se predvidi ambientalna osvetlitev.
- Koncept osvetlitve mora upoštevati Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (Uradni list RS, št. 81/07, 109/07, 62/10 in 46/13) in Uredbo o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17 in 64/19).

### **6.7.4 Usmeritve za naravno in kulturno dediščino**

Naravna in kulturna dediščina naj bo vključena v zasnovo na način, da se bodo lahko izrazile in poudarile njene kvalitete in vrednosti. Usmeritve za kulturno dediščino so podane v 35. členu Uredbe, usmeritve za naravno dediščino pa v 36. členu Uredbe.

### **6.7.5 Usmeritev za ozelenitev**

- Predvidi naj se koncept urejanja ozelenitve celotnega območja projektnega natečaja. Naravna območja naj ohranijo svoj značaj.
- Ozelenitev posameznih območij naj sledi funkcionalnim zahtevam po senčenju ali pa za zagotavljanje prostorskih poudarkov oz. kot bariera v prostoru. Prilagojena naj bo potrebam prostora in naj upošteva vedutno vrednost posameznih ambientov.
- Obvodne ureditve ob Krki naj se urejajo na način, ki zadostuje funkcionalno tehničnim zahtevam in hkrati obvodni prostor ustrezno renaturirajo, glede na varstvene statusse.
- Nove in obstoječe poti naj se povežejo med sabo in oblikovno uskladijo.
- Predvidi naj se primerna utrđitev in ozelenitev površin. Kvalitetno dnevno naj se ohrani in po potrebi dopolni.
- Ureditve naj bodo zadržane in naj ohranijo obstoječe zelene površine.

### **Usmeritve za ureditev ob zadrževalnem bazenu**

- Ob zadrževalnem bazenu je projektirana varovalna ograja.
- Ob zadrževalnem bazenu se predvidi zasaditev močvirskih in hidrofilnih rastlin.

### **6.7.6 Investicijska vrednost**

V sklopu priprave natečajne rešitve je treba izdelati tudi oceno investicijske vrednosti po glavnih postavkah. Podloga za pripravo ocene investicijske vrednosti se nahaja v prilogi te natečajne naloge (Podloga 7).

Orientacijska neto vrednost gradbenih del je :

- Za oba mostova na zahodni obvozni cesti Z5-01: 1.200 EUR/m<sup>2</sup> (brez DDV)

## **7 PODROBNEJŠI PODATKI O PROSTORSKIH AKTIH**

### **7.1 Državni prostorski akti**

Za območje projektnega natečaja velja Uredba o DPN.

#### **7.1.1 Določila uredbe o DPN na katera morajo biti natečajniki še posebej pozorni**

Natečajniki so dolžni v celoti preučiti določila Uredbe o DPN. V nadaljevanju še posebej opozarjamo na naslednja določila Uredbe o DPN ([povezava https://www.uradni-list.si/1/content?id=111051](https://www.uradni-list.si/1/content?id=111051)):

#### **16. člen Uredbe o DPN-nasipi**

- Nasipi se na odsekih z glino gradijo z naklonom brežin do 1:2 z bermami širine 3 m na vsakih 8 m višine nasipa, merjeno od vrha nasipa. Brežine s strmejšim naklonom se ojačajo z izvedbo armirane zemljine.
- Nasipi iz grušča apnenca in dolomita se gradijo z naklonom brežin do 1 : 1,5. Brežine s strmejšimi nakloni se ojačajo z izvedbo armirane zemljine, do naklona 1:1 pa lahko s kamnito oblogo.

#### **17. člen Uredbe o DPN-vodne ureditve**

- Premostitev se izvede tako, da svetla odprtina zagotavlja prevodnost 100-letnih visokih voda z varnostno višino vsaj 50 cm. Struga potoka se mora premostiti brez lokalnih zožitev v strugi vodotoka.
- Navezava načrtovanih vodnih ureditev na obstoječe brežine se izvede brez lokalnih zožitev ali razširitev, ob zaključku obrežnih zavarovan se dno struge utrdi s talnimi pragovi.
- Obsežna rast se čim bolj ohranja.
- Vse vodne ureditve in ureditve brežin se načrtujejo sonaravno s prevladujočo uporabo kamna. Lesa in vegetativne zaščite.
- Ureditve na priobalnem zemljišču se načrtujejo tako, da izvajalcu javne službe omogočajo prehod vzdolž vodotoka za izvedbo vzdrževalnih del.

#### **23. člen Uredbe o DPN krajinsko oblikovanje**

- Predlagana ureditev mora vključevati tudi oblikovalske rešitve v zvezi s preoblikovanjem reliefa, rešitve v zvezi z urejanjem in ozelenjevanjem brežin vkopov in nasipov ter drugih prostih površin v obcestnem prostoru, ter rešitve v zvezi z urejanjem vodotokov in oblikovanjem protihrupnih in varovalnih ograj ter protihrupnih nasipov.
- Relief se na urbanih območjih prilagodi obstoječim in načrtovanim ureditvam na stičnih območjih. Na območjih odprte krajine se relief oblikuje v skladu za naravnimi reliefnimi oblikami z doslednim vertikalnim zaokroževanjem konkavne in konveksne krivine brežin ter zveznim oblikovanjem prehodov brežin nasipov in vkopov v obstoječi relief, tako da se zagotovi čim naravnejši videz obcestnega prostora.



- Cestni objekti se krajinsko oblikujejo, tako da se blažijo učinki tehničnih značilnosti posega in da objekti niso vidno moteči pri pogledih s ceste in bivalnih območij.
- Zasaditve se oblikujejo tako, da se zagotavlja vpetost ureditve v prostor, oblikuje vozniku prijeten in pregleden obcestni prostor, zagotavljajo razgledi ter zakrivanje vidno motečih posegov z drugih naselij ob trasah načrtovanih cesti.
- Zasaditve se morajo na urbanem območju prilagajati obstoječim in načrtovanim ureditvam na stičnih območjih, v čim večji meri se uredijo zelene bariere med obstoječo in predvideno pozidavo ter cestami.
- Utrditve brežin vkopov in nasipov, na katerih ne bosta mogoča humuziranje in zatravitev, se izvajajo z gradbenimi elementi in biološkoinženirskimi ukrepi, kot so popleti, rastna pulpa, biotorkret.
- Protihrupne ograje ob hitri cesti se izvedejo v transparentu
- Oporni in podporni zidovi ter kamnite zložbe se v odprti krajini čim bolj ozelenijo s plezalkami in pokrovnimi rastlinami avtohtonih vrst, v urbanem prostoru pa tudi z uporabo drugih vrst, tako da se zasaditve prilagodijo pomenu, oblikovanju in rabi prostora na stiku za načrtovanimi ureditvami.
- Na območju premostitvenih objektov se struge vodotokov izvedejo čim bolj sonaravno, tako da se zavarujejo s kamnitimi oblogami in uporabo lesa ter vegetativnega zavarovanja. Brežine se oblikujejo s povzemanjem oblik naravnih vodotokov in zatravijo ter na zgornjih delih zasadijo z avtohtonimi grmovnimi in drevesnimi vrstami.

#### **24. člen Arhitekturno oblikovanje prometnih površin in cestnih objektov ter oblikovanje ograj in cestne razsvetljave Uredbe o DPN**

- Mostova, deviacije, priključki, križišča ter cestna oprema in protihrupni objekti se oblikujejo v skladu s sodobnimi načeli oblikovanja ter v skladu z urbano in krajinsko podobo prostora.
- Konstrukcije mostov ter ograj, cestne razsvetljave in druge urbane opreme na teh objektih se oblikujejo tako, da se zagotovi prepoznavnost objektov in ureditev, ter se prilagodijo oblikovanju mestnega prostora Novega mesta.
- Konstrukcije mostov in viaduktov se načrtujejo tako, da se zagotovijo čim enostavnejše oblike in čim večja transparentnost objektov.
- Mostovi čez Krko se oblikujejo kot sestavni del mestnega prostora in sklenjenega obroča obvoznih cest, zagotovi se med urbane opreme. Konstrukcije vseh mostov čez Krko se izvedejo s po največ dvema podpornima stebroma v strugi reke Krke; podpore se ne načrtujejo na brežinah struge.
- Arhitekturne in krajinskoarhitekturne rešitve za vse mostove se podrobneje določijo na podlagi rešitve, pridobljene s projektnim natečajem. Natečajna rešitev mora vsebovati tudi urbanistično ter krajinskoarhitekturno oblikovanje obvodnega prostora Krke in obcestnega prostora hitre ceste in cest, ki jih ti objekti prečkajo, ob tem pa zagotoviti najnižjo mogočo nivoletost mostov.
- Oporni in podporni zidovi se izvedejo kot armiranobetonski zidovi, kamnita zložba, kamnita obloga ali zložba iz škarpnikov, odvisno od ugotovitve predhodno opravljenih geoloških raziskav in terenskih razmer. Oporni in podporni zidovi, ki so enostavni ali nezahtevni objekti, se obdelajo z naravnimi materiali in ozelenijo.
- Tihe dilatacije se izvedejo na cestnem mostu čez Krko.
- Odbojne ograje so kovinske. Izjemoma se dopustijo betonske ograje v kombinaciji s protihrupnimi ograjami in ob podporah mostov.
- Varovalna žična ograja višine najmanj 2,20 m se postavi vzdolž hitre ceste in zahodne obvoznice. Potek ograje se prilagodi poteku trase hitre ceste in ramp na priključkih ter terenu in se odmakne od nožice ali vrha nasipa oziroma zunanjega roba jarka za 1,00 m do 2,00 m ter na bermah vkopov poteka ob zunanjem robu berme ali pod vrhom vkopne brežine.
- Oblikovanje drogov in svetilk cestne razsvetljave se prilagodi značilnostim urbanističnih ureditev in urbane opreme na stičnih območjih. Zagotovi se medsebojna usklajenost oblikovanja elementov cestne razsvetljave in druge urbane opreme (ograj, oznak idr.) na zahodni obvoznici in hitri cesti od avtoceste do priključka Poganci.

### **35. člen Uredbe o DPN, Kulturna dediščina**

- Kulturna dediščina se med gradnjo varuje pred poškodovanjem in uničenjem. Podatki o kulturni dediščini so razvidni iz obveznih prilog državnega prostorskega načrta. Investitor zagotovi ukrepe za varstvo kulturne dediščine.
- Investitor na območju državnega prostorskega načrta, kjer načrtovane ureditve segajo v območje registriranega arheološkega najdišča, pred pridobitvijo okoljevarstvenega ali kulturnovarstvenega soglasja zagotovi predhodne arheološke raziskave za vrednotenje arheološkega potenciala.
- Pri gradnji na območju registriranega arheološkega najdišča se poseg zmanjša na najmanjšo mogočo površino, ki še omogoča gradnjo. Če se med arheološkimi raziskavami ali izvedbo del odkrijejo arheološke ostaline, se rešitve skladno z varstvenim režimom prilagodijo tako, da dediščina ne bo ogrožena.

### **36. člen Uredbe o DPN, Ohranjanje narave**

Posegi v območja Nature 2000 so:

- SCI Krka: premostitve vodotokov se načrtujejo z izvedbo podpor, ki so od zgornjega roba brežin odmaknjene vsaj za 10 m. Krka se premosti z največ dvema podporama v strugi. Brežine Krke se ohranjajo, kjer pa to ni mogoče, se sonaravno uredijo tako, da je omogočena rast vodnega in obvodnega rastlinja.
- Območje pod mostovi, viadukti in podhodi v odprti krajini ne smejo biti površine za shranjevanje gradbene opreme in strojev, kmetijskih strojev in drugih vozil, prav tako pod mostom, viaduktom in podhodom ne smejo biti nameščene ograje ali ovire, ki bi preprečevale prehod živali.

### **39. člen Uredbe o DPN, Varstvo voda**

- Zaradi izvajanja ureditev, se vodni režim, vključno z režimom odtoka visokih voda, ne sme poslabšati. Prav tako ne sme biti ogrožena stabilnost vodnih in priobalnih zemljišč ter onemogočena obstoj in razmnoževanje vodnih in obvodnih organizmov.
- Zasipavanje na območju vodnih in priobalnih zemljišč ter na območju poplav ni dovoljeno.
- Zaradi ureditvenih posegov se pretok vode in njegova dinamika, kakovost vode, raznovrstnost habitatov in biološka raznovrstnost ne smejo bistveno spremeniti.
- Odvodnjavanje cestišč se uredi tako, da se v strugo reke Krke in pritokov ter v ponikalnice spušča le čista oziroma ustrezno prečiščena padavinska voda tako, da ne vsebuje nevarnih in škodljivih snovi. Na sistem odvodnjavanja se ne priključi noben iztok sanitarno-fekalne ali druge onesnažene (tehnološke) vode. V zadrževalnikih padavinske odpadne vode se za čiščenje vode uporabljajo koalescentni lovilniki olj.
- Iztočni objekt iz zadrževalnih bazenov ne sme segati v pretočni profil vodotoka in mora biti oblikovan v naklonu brežine (z vgrajeno povratno zaklopko) s koto dna iztoka na spodnjem delu brežine. Na območju izpusta se zagotovi ureditev struge vodotoka, s katero se zagotovi protierozijska zaščita.

### **7.2 Pogoji, usmeritve in mnenja nosilcev urejanja prostora**

Mnenja in smernice nosilcev urejanja prostora so sestavni del DPN.

Za območje arheološkega najdišča bodo pridobljene podrobnejše usmeritve in pogoji ZVKDS OE Novo mesto, ki bodo natečajnikom posredovane naknadno.

## 8 FOTOGRAFIJE NATEČAJNIH AMBIENTOV



**Slika 11.1:** Slika v območju prečnega prereza



**Slika 11.2:** Pogled na desnem bregu proti NM dolvodno





**Slika 11.3:** Pogled na levem bregu proti Srebrničam gorvodno



**Slika 11.4:** Pogled na levem bregu proti NM dolvodno



**Slika 11.5:** Pogled na levem bregu proti Srebrničam gorvodno

## 9 NATEČAJNE PODLAGE IN PRILOGE

### 9.1 Natečajne podlage C (natečajne podlage so v koordinatnem sistemu RS – D48/GK)

C1\_DOI

C2\_Geodetski načrt z natečajnim območjem (\*.dwg),

C3\_Vzdolžni profil DPN (\*.dwg)

C4\_SHEMA obveznih pogledov,

C5\_Fotografije obveznih pogledov 1,2 in 3

C6\_Tabela za oceno investicijske vrednosti (\*.xcl)

C7\_SHEMA plakatov (\*.pdf)

C8\_Situacija s prikazom omejitev pri načrtovanju mostnih podpor ob prečkanju reke Krke (\*.dwg)

C9\_Prečni prerez Krke na lokaciji mostu Z5-01 s prikazom območja omejitev pri načrtovanju mostnih podpor ob prečkanju reke Krke (\*.dwg)

### 9.2 Natečajne priloge D

D1\_Državni prostorski načrt-DPN (Acer d.o.o. Novo mesto, proj. št. J-05/10, december 2012), (.pdf)

D2\_Geološko-geotehnični elaborat (GI ZRMK. Ljubljana, št. 11-0341-2003573), (.pdf)

D3\_Hidrotehnično poročilo za DPN za 3. razvojno os – južni del – odsek od AC A2 do priključka Maline, s kartami poplavne nevarnosti in kartami razredov poplavne nevarnosti (IZVO-R d.o.o., A61-FR/09, januar 2012), (.pdf)

D4\_Okoljsko poročilo za 3. razvojno os – jug, 1. etapa: od AC A2 do priključka Maline, vključno z Dodatkom za varovana območja, Aquarius d.o.o. Ljubljana, december 2010 in dopolnitve: februar 2012, julij 2012, avgust 2012 in september 2012, (.pdf)

D5\_Izveček za zahodno obvoznico iz Idejnega projekta 3. razvojna os – južni del, odsek 1: od avtoceste A2 Ljubljana – Obrežje do priključka Maline (št. 11-0341, PNZ d.o.o., Acer Novo mesto d.o.o., Dolenjska projektiva d.o.o. in Elea IC d.o.o., oktober 2010, dopolnitev junij 2012)

#### Izdelovalec natečajne naloge:

Stane Stanković, univ. dipl. inž. grad.

DRI upravljanje investicij d.o.o.

#### Konzultant:

Stane Stanković, univ. dipl. inž. grad.

DRI upravljanje investicij d.o.o.

#### Projektant:

( žig in podpis ponudnika )

**Opomba :**

Potrditev natečajne naloge s strani komisije Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo ne pomeni hkrati obveze Republike Slovenije, da tudi financira vsa v projektu predvidena dela. V kolikor je predvideno sofinanciranje, bodo deleži sofinanciranja določeni v skladu z Zakonom o cestah, predvsem deleži prometno-tehničnih ureditev, ki se nanašajo na lokalni promet pešcev, kolesarjev, dostopnost do posameznih lokacij, komunalnih in drugih zadev itd.

**Komisija za potrjevanje projektnih nalog na Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo:**

**Tomaž Willenpart, dipl. inž. grad.**

**mag. Alenka Potrč, univ. dipl. inž. grad.**

**Karmen Praprotnik, mag. posl. ved.**

**Aleš Gedrih, inž. grad.**



**Datum potrditve:**

30-03-2021

**Žig:**



**Mestna Občina Novo mesto se s predlogom natečajne naloge strinja:**

**Ime in priimek (S TISKANIMI ČRKAMI)**

mag. GREGOR MACEDONI

**Podpis:**



**Datum potrditve:**

30.3.2021

**Žig:**

