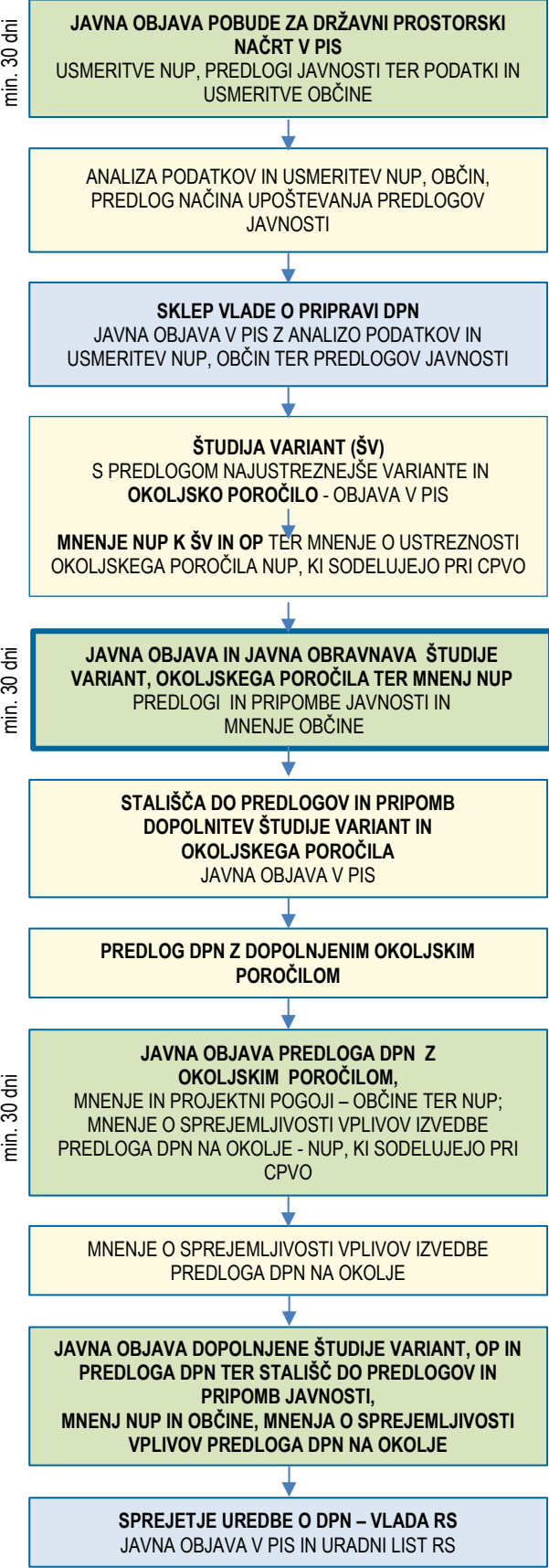


A. POSTOPEK PRIPRAVE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTOVANJA



LEGENDA:

DPN državni prostorski načrt
NUP nosilci urejanja prostora
PIS prostorski informacijski sistem
min. 30 dni trenutna faza v postopku priprave DPN
min. 30 dni faza vključevanja javnosti
min. 30 dni faza izdelave dokumentacije
min. 30 dni faza sprejetja na Vladi RS

B. CILJI IN NAMEN DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA

Študija variant je pripravljena kot del postopka priprave državnega prostorskega načrta (v nadaljnjem besedilu: DPN) za obvozno cesto Ribnica, s katerim bo zagotovljena umestitev te prometnice in pripadajočih ureditev v prostor. Območje prostorskih ureditev, ki so predmet te študije variant, se nahaja na območju občine Ribnica.

Cilj načrtovane prostorske ureditve je prometna razbremenitev mesta Ribnica, ki je danes močno obremenjeno s tranzitnim in z lokalnim prometom. Hkrati je cilj povečanje prometne varnosti in pretočnosti glavne ceste G2-106 in zagotovitev geometrijskih elementov ceste, ki so predpisani za glavne ceste. Z izvedbo obvozne ceste Ribnica bo tako zagotovljena zmožljiva in varna prometnica ter zmanjšani vplivi na bivalno okolje (predvsem zmanjšanje obstoječe hrupne obremenjenosti), ki so danes prisotni na območju mesta Ribnica.

Aprila 2019 je bila izdelana Pobuda za DPN za obvozno glavne ceste G2-106 na območju Ribnice, na podlagi analize prejetih smernic NUP, predlogov in pripomb javnosti, podanih k Pobudi ter odločbe o potrebnosti izvedbe postopka celovite presoje vplivov na okolje pa je Vlada RS avgusta 2020 sprejela Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za obvozno cesto Ribnica. Junija 2022 je bila izdelana dopolnitev Pobude z razširjenim območjem zaradi predvidenega podaljšanja trase obvozne ceste s potekom mimo Žlebiča, leta 2022 pa so bile pridobljene dopolnjene smernice NUP. Na tej podlagi so bile aprila 2023 izdelane strokovne podlage za izvedljive variante trase obvozne ceste, ki so bile osnova za izdelavo študije variant (v nadaljevanju tudi: ŠV). Ta šteje za predinvesticijsko zasnovo (v nadaljevanju tudi: PIZ). Izdelano je bilo tudi okoljsko poročilo. V letu 2024 je bila izdelana dopolnitev hidrološko-hidravlične študije, posledično sta bila OP in ŠV ustrezno dopolnjena.

C. OPIS PROSTORSKE UREDITVE

Predvidene prostorske ureditve obsegajo izgradnjo obvozne ceste mesta Ribnica, ki je opredeljena kot povezovalna cesta (čezmejnega pomena) s povprečnim letnim dnevnim prometom (v nadaljevanju: PLDP) > 5000 vozil na dan in računsko hitrostjo izven naselja 90 km/h, ter navezovalnih cest med obvozno cesto in obstoječim cestnim omrežjem (oba priključka), ki sodijo med zbirne regionalne ceste s povprečnim letnim dnevnim prometom 5000 > PLDP > 1500 vozil na dan in projektno hitrostjo 60 km/h. Normalni prečni prerez obvozne ceste vključuje tri vozne pasove ter po dva robna pasova in dve bankini in znaša skupaj 15 m. Tretji pas je predviden izmenično za obe smeri vožnje, odseki dvopasovnega profila posamezne smeri se določijo glede na vzdolžne elemente in preglednosti trase. Tretji pas se zaključi pred predorom, podvozi in premostitvenimi objekti. Normalni prečni prerez navezovalnih cest znaša 9,50 m. V okviru izdelave strokovnih podlag za ŠV/PIZ so bile izdelane projektne preveritve in optimizacije variant trase in priključkov, ki so izhajale iz predloga izvedljivih variant v Pobudi za ta DPN, iz smernic NUP, odzivov javnosti ter iz ugotovitev o stanju in omejitvah v prostoru. Obravnavana je bila tudi varianta VR (rekonstrukcija glavne ceste), ki pa se je izkazala kot neprimerna in je bila zato izločena iz nadaljnje obravnave v sami ŠV/PIZ.

Tako so v ŠV/PIZ obravnavane štiri variante:

- OV1: Optimizirana Varianta 1- izvennivojsko priključevanje
- OV1a: Optimizirana Varianta 1A - nivojsko priključevanje
- OV2: Optimizirana Varianta 2- izvennivojsko priključevanje
- OV2a: Optimizirana Varianta 2A - nivojsko priključevanje

Vse štiri variante se začnejo na isti točki severno od Žlebiča ter nato potekajo v istem koridorju severno od Žlebiča in se v bližini odcepa regionalne ceste proti Sodražici navežejo na glavno cesto G2-106 prek izvennivojskega križanja z železniško progo. Zatem vse trase preidejo na gozdno območje in po severni ter vzhodni strani obidejo naselje Ribnica. Variante se medsebojno pomembno razlikujejo le na južnem delu trase in načinu priključevanja. Dolžine variant so cca 6,0 km (OV1 in OV1a) oz. 6,4 in 6,7 km (OV2 in OV2a).

Na podlagi vrednotenja in primerjave variant s prostorskega, funkcionalnega, okoljskega in ekonomskega vidika je v okviru sinteznih ugotovitev **kot najprimernejša predlagana varianta OV1** z izvennivojskim priključevanjem na obstoječe omrežje. Ta varianta v največji meri izpolnjuje osnovne cilje načrtovane prostorske ureditve, saj zagotavlja:

- prometno razbremenitev mesta Ribnica,
- povečanje prometne varnosti,
- povečanje pretočnosti glavne ceste G2-106 in geometrijske elemente, ki so predpisani za glavne ceste,
- zmanjšanje vplivov na bivalno okolje, ki so danes prisotni na območju Ribnice.

Trasa OV1, katere dolžina je približno 6,0 km, se začne severno od naselja Žlebič. Nato odvije proti jugovzhodu in preide v krajši predor dolžine 215 m, sledi krajši viadukt dolžine 130 m. V km 2.0+00 je načrtovan izvennivojski priključek Ribnica sever, ki hkrati predstavlja vozlišče v smeri proti Sodražici in naprej proti Cerknici, Uncu ter Postojni. Povezava do obstoječe glavne ceste se izvede preko navezovalne ceste Žlebič, ki prečka obvozno cesto in železniško progo z nadvozom. Za priključkom Ribnica sever poteka trasa obvozne ceste po razgibanem gozdnatem terenu in travnikih med naseljema Zapuže pri Ribnici in Dolenjimi Lazi. Trasa obide naselje Ribnica po gozdnatem območju na severni strani, se približa območju obstoječih in predvidenih površin gospodarske cone Lepovče in se zaključi v izvennivojskem priključku Ribnica jug. Tu se izvede navezava na obstoječe cestno omrežje po navezovalni cesti Ribnica, ki poteka proti jugu po vzhodnem robu naselja Lepovče, prečka železniško progo v podvozu in se na koncu naveže na denivelirano (poglobljeno) krožno križišče na že predvideni Severni servisni cesti, ki se posledično preuredi. Trasa obvozne ceste se v tej fazi zaključi v priključku Ribnica jug. Omogočena je možnost nadaljevanja oz. navezave na predvideno obvozno Kočevja na severni strani železniške proge Ljubljana - Kočevje. V zaključku študije variant so podane tudi usmeritve za nadaljnje načrtovanje v postopku priprave DPN za obvozno cesto Ribnice.

D. JAVNA OBJAVA ŠTUDIJE VARIANT

Javna objava in javna predstavitev študije variant se organizirata z namenom seznanitve javnosti s študijo variant/predinvesticijske zasnove in okoljskim poročilom. Gradivo je v času javne objave objavljeno v prostorskem informacijskem sistemu. Javnost ima možnost v času javne objave podati predloge in pripombe na študijo variant in okoljsko poročilo. Le-te lahko javnost poda na javni obravnavi ali jih pošlje na naslov Ministrstvo za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, Ljubljana, ali na elektronski naslov ministrstva gp.mnvp@gov.si, pri čemer naj v rubriki »zadeva« navede ključne besede **»DPN za obvozno cesto Ribnica«**.

Pobudnik: **MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN ENERGETIKO**
Direktorat za ceste in cestni promet

Naročnik: **MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN ENERGETIKO**
Direkcija RS za infrastrukturo

Pripravljaivec: **MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR**
Direktorat za prostor, graditev in stanovanja

Izdelovalec ŠV: **Acer Novo mesto d. o. o.**

Izdelovalec PIZ: **Eplan d. o. o.**

Izdelovalec OP: **Aquarius d. o. o.**

DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT
ZA OBVOZNO CESTO RIBNICA

ŠTUDIJA VARIANT/
PREDINVESTICIJSKA ZASNOVA

povzetek za javnost

Merilo: 1:20.000
kartografska podloga: DOF (GURS 2023/24)
datum: maj 2023,
dop. julij 2026



PODROBNI PRIKAZ NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE

LEGENDA

- OV1 - predlog najustreznejše variante
- območje najustreznejše variante
- OV1a
- OV2
- OV2a
- možnost nadaljevanja proti Kočevju
- glavna cesta G2-106
- železniška proga Ljubljana-Kočevje

merilo 1:20.000

