

I. USMERITVE IZ DOLGOROČNEGA IN SREDNJEROČNEGA DRUŽBENEGA PLANA

1. UVOD

1.1 Opredelitev problematike, namen priprave zazidalnega načrta

Pomurje je po veliki večini kazalcev gospodarske razvitosti v okviru Republike Slovenije regija, ki najbolj zaostaja za državnim povprečjem, obenem pa je tukaj tudi največja stopnja nezaposlenosti.

V okviru Regionalnega razvojnega programa za Pomurje je zato kot eden osnovnih pogojev pospeševanja gospodarskega razvoja predlagana izgradnja gospodarskih con. Murska Sobota, kot regionalni center z največjo koncentracijo prebivalstva, gospodarskih in negospodarskih dejavnosti ter osrednjo prometno lego, ki je z izgradnjo glavne železniške proge proti madžarski ter nastajajočo avtocestno povezavo, še pridobila na širši atraktivnosti, je zato najprimernejše okolje za zgraditev, oz. razširitev tudi osrednje gospodarske cone v regiji.

Zazidalni načrt zato obravnava obširno območje na skrajnem severo-vzhodnem obrobju mesta M. Sobota v obsegu približno 50 ha z namenom, da se opredelijo dovolj obsežne prostorske možnosti za razvoj raznovrstnih gospodarskih dejavnosti in podajo vse relevantne rešitve za parcelacijo zemljišč, oblikovanje objektov in naprav ter zelenih površin, njihovo prometno, komunalno in energetske oskrbo, vodnogospodarske ureditve, varstvo okolja ipd., istočasno pa se na istem prostoru zagotovijo možnosti (koridorji) ali postopoma vzporedno s cono izgrajujejo tudi infrastrukturni objekti, ki so pomembni za celostni razvoj mesta in regije. Obravnavano območje severne obrtno-industrijske cone v širšem konceptu urbanističnega razvoja mesta pomeni nadaljevanje obstoječe industrijske cone v vzhodnem delu mesta – južno od njega in trgovsko-servisne cone na sedanjem severovzhodnem obrobju mesta – zahodno od njega.

1.2 Formalne in strokovne podlage za izdelavo zazidalnega načrta

Območje, ki ga obravnava zazidalni načrt je opredeljeno znotraj ureditvenega območja mesta – kot nezazidano stavbno zemljišče – že od poznih sedemdesetih let prejšnjega stoletja, ko je bil zanj izdelan tudi prvi in zadnji zazidalni načrt za industrijo in transportno-skladiščne dejavnosti. Na osnovi takratnega zazidalnega načrta je po interventnem Zakonu o varovanju kmetijskih zemljišč iz leta 1983, bilo možno vključiti, sicer mokrotna kmetijska zemljišča v prostorske sestavine planskih aktov za občino M. Sobota. Od takrat se območje nahaja znotraj ureditvenega območja mesta M. Sobota v skladu s:

- Prostorskimi sestavinami dolgoročnega plana občine M. Sobota za obdobje 1986 – 2000 (Uradne objave, št. 24/86 in 10/90, Uradni list RS, št. 57/99, 9/00 in 14/02) in Družbenega plana občine M. Sobota za obdobje 1986 – 1990 (Ur. objave, št. 24/86 in 7/87 ter Uradni list RS, št. 57/99, 9/00 in 14/02) in njunimi navedenimi spremembami

Pred izdelavo ZN je bil pripravljen in sprejet:

- Program priprave izdelave prostorske dokumentacije (ZN) za severno obrtno-industrijsko cono mesta Murska Sobota (Ur. list RS št. 86/02).

Ob prvi zasnovi industrijsko-transportne cone okrog leta 1979 in osnutku urbanističnega načrta v istem obdobju, je bila koncipirana vzhodna cestna obvoznica (ZEU M. Sobota). Ob ponovnih pobudah za vzpostavitev železniške povezave z Madžarsko, je bila leta 1995 prvič koncipirana železniška (tovorna) obvoznica mesta v več variantah (Projektivno podjetje SŽ Ljubljana in ZEU d. o. o. M. Sobota).

V nadaljevanju so bile izdelane še sledeče novejšje študije in druga dokumentacija, ki za zadevno območje zazidalnega načrta (predvsem za načrtovanje infrastrukture) predstavljajo strokovne podlage in vhodne podatke:

- Analiza stanja prostora in priprava koncepta (scenarija) prostorskega razvoja regijskega središča - MO M. Sobota zaradi spremembe vplivnih območij državne infrastrukture (ZEU d. o. o. M. Sobota, oktober 2000)
 - Prometna študija mesta M. Sobota (CPI d. o. o., Maribor in Seping d. o. o., M. Sobota; junij 1997)
 - Preliminarne primerjalna študija variant sistema cestnih obvoznic mesta M. Sobota (ZEU d. o. o. v sodelovanju z Lineal d. o. o., Maribor in CPI d. o. o., Maribor december 1997)
 - Študija izvedljivosti razvoja železniške proge Ormož – M. Sobota – Puconci – v variantah (Projektivno podjetje SŽ, Ljubljana v sodelovanju z ZEU d. o. o., M. Sobota; junij 1999)
 - Lokacijski načrt za izvennivojsko križanje ceste R2-441 (odsek 1298 – Lendavska ulica) z železniško progo Ormož – Hodoš v M. Soboti (ZEU d. o. o., M. Sobota 2001/2002; Ur. list RS št. 55/2002)
 - Lokacijski načrt za južno zbirno cesto mesta M. Sobota (ZEU d. o. o., M. Sobota, 1999/2000; Ur. list RS št. 9/2000)
 - Prostorska dokumentacija (primerjava variant, sprememba planskih dokumentov občin, lokacijski načrt) za dvosistemski 110 KV daljnovod M. Sobota – Mačkovci (ZEU d. o. o., M. Sobota – v izdelavi)
 - prostorska dokumentacija (primerjava variant, sprememba planskih dokumentov občin, lokacijski načrt) za 110 KV daljnovod M. Sobota – Lendava (ZEU d.o.o. M. Sobota – v izdelavi)
 - PUP – prostorsko ureditveni pogoji za mesto M. Sobota z okolico (ZEU d. o. o., M. Sobota, Uradne objave št. 25/89)
 - Zazidalni načrt za obrtno-skladiščno cono Markišavska-Noršinska (ZEU d. o. o. in pozneje ARPS d. o. o., M. Sobota, Ur. list RS št. 39/97)
- Območje, ki ga obravnava zazidalni načrt se nahaja znotraj ureditvenega območja mesta Murska Sobota, kot je opredeljeno z Odlokom o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine M. Sobota za obdobje 1986 – 2000, dopolnjenega v letu 1990 in družbenega plana Občine Murska Sobota za obdobje 1986 – 1990, dopolnjenega v letu 1987 (Ur. list RS št. 14/2002).

2. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

2.1 Lega in obseg cone

Območje predvidene obrtno-industrijske cone se razprostira na skrajnem severovzhodnem koncu (s planskimi dokumenti) definiranega ureditvenega območja mesta M. Sobota na površini cca 50 ha v celoti v katastrski občini Nemčavci. Prostor je že več kot dvajset let namenjen urbanizaciji – za namen pozidave z gospodarskimi objekti.

Zahodni rob območja predstavlja vzhodna parcelna meja cestnega sveta obstoječe regionalne ceste R 1-232 M. Sobota - Martjanci (parc. št. 589), na severu je cona omejena s severno mejo melioracijskega jarka (parc. št. 600), istočasno predstavlja ta meja tudi mejo plansko opredeljenega ureditvenega območja mesta. Prav tako pa planska meja obrobja cono na vzhodu. Ta meja poteka v vzporedni liniji s katastrsko mejo s k. o. Noršinci v odmiku 100 m zahodno od nje ter tako poteka po zahodni meji parc. št. 547 doseže južno mejo melioracijskega jarka parc. št. 602 oz. mejo s k. o. M. Sobota, ki predstavlja nato južno mejo cone vse do vzhodne meje cestnega sveta regionalne ceste R 1 – 232.

Znotraj opisanih meja območje zazidalnega načrta zajema zemljišča sledečih parcel 542, 543, 541, 540, 539 (del), 538 (del), 537 (del), 561, 560, 602 (del), 556, 557, 558, 559, 554, 553, 551 (del), 549, 550 (del), 552 (del) (vse k. o. Nemčavci).

Izven meja cone bo potrebno zagotavljati zemljišča za potek komunalne, energetske, informacijske in prometne infrastrukture, ki bo na novo izgrajevana zaradi normalnega funkcioniranja cone in istočasno tudi zaradi širših mestnih ter regionalnih potreb, na primer

- * ureditev dela fekalne kanalizacije (izven območja obdelave) do obstoječega kanala
 - 546, 547 k.o. Nemčavci
- * ureditev meteorne kanalizacije
 - 3572, 3573, 3574, 3771, 3772 vse delno in vse k.o. M. Sobota
- * ureditev krožišč in popravek del trase regionalne ceste R 1-232 M. Sobota - Martjanci
 - 589 k.o. Nemčavci
- * trasa novih in nadomestnih daljnovodov še ni natančno definirana, je pa še v proučevanju.

2.2 Opis območja : naravne danosti in komunalna oprema.

Obravnavano območje je trenutno nepozidano.

V naravi gre za pretežno pokritost z močvirnimi travniki in grmičevjem v jugovzhodnem delu, severno-zahodni del območja pa se obdeluje kot njivske površine.

Z izjemo visokonapetostnega zemeljskega kabla, ki povezuje glavna RTP in TP BTC območje komunalno ni opremljeno.

III. FUNKCIJA OBMOČJA IN PREDVIDENE UREDITVE

3.1 Funkcija območja in predvidene ureditve

Celotna površina območja je namenjena postopni izgradnji objektov, ki bodo služili gospodarskim dejavnostim, pri čemer bi naj na območju:

- 1. faze – južno od železniške obvozne proge bile zastopane pretežno obrtno proizvodne in servisne dejavnosti ter trgovsko-poslovne dejavnosti - vse v sorazmerno manjših gabaritnih rastrih.

Vzhodno od obvoznice bi namenili gostinsko – turistični dejavnosti, na skrajnem jugu pa manjšemu avtoportu in spremljajoči poslovno-transportni dejavnosti.

- 2. faze – severno od železniške obvozne proge bi se pretežno umeščali večji - industrijski proizvodni v večjih in velikih gabaritnih rastrih ter glede na potrebe obdobja v katerem bi se ta del izgrajeval tudi druge proizvodne-servisne in oskrbne dejavnosti z možnostjo interpoliranja tudi večjih zelenih in rekreacijskih površin.

3. faze - vzdolž vzhodnega roba predvidene vzhodne obvoznice, predstavlja rezervat za ureditev pretežno nepozidanih površin namenjenih za gostinsko – turistično in rekreacijsko dejavnost, z možnimi prehodi proti odprtemu gozdnemu in kmetijsko-obdelovalnemu območju vzhodno od cone

Severno od predvidene železniške proge bi uredili manjšo stezo za karting, južno od steze pa večnamensko dvorano s pripadajočim odprtim prostorom.

Vsaka etapa pozidave z objekti osnovnega - gospodarskega namena cone, bo predhodno pogojena z ustrezno ureditvijo prometne, komunalne, energetske in informacijske infrastrukture ter z opredeljenimi osnovnimi (skupnimi) zelenimi površinami.

Tako bo cona urejena z ustrezno dimenzionirano in ortogonalno razporejeno mrežo prometnic za motorni, kolesarski in peš promet, ki se bo navezovala na obstoječe in predvidene cestne prometnice višjega reda. Urejeno bo sorazmerno potrebno število parkirnih površin za zaposlene in goste. Poleg ureditve povsem novih križišč, bodo morali biti preurejena tudi tista na obstoječi regionalni cesti.

Praviloma bodo v javnih površinah položeni komunalni vodi ločene kanalizacije (meteorne in fekalne), vodovoda ter elektroenergetski vodi in trafo postaje, plinovod in telefonski vodi. Skupne notranje prometnice bodo opremljene z javno razsvetljavo. Za polaganje vseh komunalnih vodov so predvideni koridorji široki najmanj 16,00 m, ki omogočajo ustrezne odmike med posameznimi vodi. Na ta način vsa komunalna omrežja potekajo po javnih, skupnih površinah.

Območje zazidalnega načrta preseka tudi dve predvideni prometnici širšega pomena to je:

- obvozna železniška proga mesta M. Sobota (za tovorni promet) – kot glavna proga I. reda (povezava na Madžarsko).
in
- vzhodna cestna obvoznica mesta M. Sobota kot del že opredeljenega obvoznega "U" sistema, ki zbira in distribuira promet iz regije in mesta M. Sobota na in z avtoceste (preko priključne in Bakovske ceste).

Medsebojno križanje obeh prometnic in dodatno še obstoječe regionalne ceste bo sočasno z njihovo izgradnjo zahtevalo še gradnjo izven nivojskih križanj v obliki cestnega (ali cestnih) nadvoza (ali nadvozoj).

Kot infrastrukturni objekt regionalnega pomena, ki izven predvidenih regulacijskih linij že sedaj prečka območje cone je 35 KV daljnovod M. Sobota – Mačkovci. Ta daljnovod bo sčasoma zamenjan z predvidenim dvosistemskim 110 KV daljnovodom, katerega umeščenje v prostor, ki zahteva 30 – metrski zaščitni pas, poteka ravno v času priprave ZN za cono.

V tem predlogu ZN bo trasa zgoraj navedenega 110 KV DV potekala izven območja ZN, kar omogoča tudi dejavnosti, ki bi jih sicer ogrožal DV ali obratno.

- Poleg navezav vseh infrastrukturnih vodov do in iz cone, bo izven območja cone, potrebno vzporedno z začetkom urejevanja območja 2. faze nujno zgraditi vzhodno obvoznico od tega območja cone z navezavo na obstoječo regionalno cesto R 1 – 232 pa proti jugu, preko Noršinske ulice in obstoječe industrijske cone na predvideno južno zbirno cesto ter po njenem medtem že izgrajenem vzhodnem kraku, preko železnice do Bakovske – s čimer bi se zagotovila navezava na avtocesto.

3.2 Predvidene ureditve

3.2.1. Splošno

S predmetnim zazidalnim načrtom se predvideva gradnja industrijskih objektov in objektov namenjenih spremljajočim dejavnostim (poslovne dejavnosti, skladiščenje,...).

Ob objektih je predvidena izgraditev potrebne infrastrukture.

Način predvidene zazidave upošteva :

- a) obstoječe stanje
 - obstoječe ceste in dovozi;
 - upoštevanje obstoječih komunalnih naprav in koridorjev.
- b) smernice podane s strani naročnika zazidalnega načrta
 - upoštevanje so smernice, ki jih je posredoval naročnik glede zahtev po posameznih vsebinah.
- c) ustrezne bivalne pogoje

- odmiki med posameznimi objekti, ki omogočajo primerno osončenje v vseh letnih časih;
 - ločenost posameznih delov glede na predvideno dejavnost.
 - odmiki, ki zagotavljajo nemoteno proizvodno in poslovno dejavnost.
- d) Varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami
Sestavni del zazidalnega načrta je zaščita pred naravnimi in drugimi nesrečami. Celotno območje je zasnovano tako, da se nevarnost naravnih in drugih nesreč ne bo bistveno povečala.
- e) Varstvo okolja
Predvideni posegi v prostor so zasnovani tako, da bi bili negativni vplivi na okolje čim manjši.

3.2.2. Oblikovanje prostora

A) Urbanistično oblikovanje območja

1. Način zazidave

Način zazidave znotraj območja je odvisen od predvidene vsebine. Predvideni objekti se obravnavajo kot so prostostoječi ali nizi manjših enot, ki jih sestavljajo.

Ker investitorji in s tem natančne vsebine, za večino objektov niso v naprej znani, je predvidena pozidava definirana samo z osnovnimi gradbenimi in regulacijskimi linijami. Predvideni objekti, kot so prikazani v grafičnem delu se lahko tudi združujejo v večje sklope ali razdelijo na manjše dele (v skladu z interesi posameznih investitorjev in potrebami predvidene dejavnosti).

Način zazidave je prikazan v grafičnem delu zazidalnega načrta.

2. Oblikovanje parcel

Parcelacijski načrt upošteva obstoječe parcelne meje na obodu območja. Pri oblikovanju novih parcel smo najprej na celotnem območju določili in oblikovali skupne površine in koridorje za komunalne vode, ki so potrebne za njegovo funkcioniranje, tako da so nastali določeni kareji. Znotraj teh karejev se določijo meje posameznih parcel na fleksibilen način.

Predvidene nove parcele, kot so prikazane v grafičnem delu se lahko tudi združujejo v večje sklope ali razdelijo na manjše dele (v skladu z interesi posameznih investitorjev in potrebami predvidene dejavnosti).

3. Gabariti

Velikost predvidenih objektov na posameznih parcelah je prilagojena velikostim parcel, kakor tudi predvidenim vsebinam. Velikost objektov na posameznih parcelah je določena tudi ob upoštevanju odmikov med sosednjimi objekti, ki morajo

zagotavljati varstvo pred požarom, odvijanje proizvodnih procesov, normalne delovne pogoje (osončenje).

Predvidene višine proizvodnih objektov so takšne, da omogočajo nemoteno odvijanje proizvodnih in poslovnih procesov. Predvidena je gradnja objektov višine ene proizvodne etaže oz. treh upravnih etaž (P+2).

Natančni tlorisni gabariti so podani v grafični prilogi.

Predvideni objekti, kot so prikazani v grafičnem delu se lahko tudi združujejo v večje sklope ali razdelijo na manjše dele (v skladu z interesi posameznih investorjev in potrebami predvidene dejavnosti).

4. Gradbene linije

Gradbene linije so določene ob upoštevanju obstoječe geometrije prostora (glavne prometnice). Natančna situacija gradbenih linij je razvidna iz grafične priloge.

5. Odmiki

Minimalni odmiki so prikazani v grafičnem delu zazidalnega načrta.

Odmiki med posameznimi objekti na eni strani in na drugi objekti in novimi mejami so bistveni element, ki vpliva na bivalne, delovne, zdravstvene in požarno-varstvene pogoje. Odmiki med objekti znašajo min 50.00 m saj so vmes parkirni prostori in prometnice.

B) Arhitektonsko oblikovanje objektov

Izhodišča pri oblikovanju objektov so bile naravne danosti prostora, obstoječe stanje v prostoru, velikost predvidenih parcel in predvidene funkcije in vsebine posameznih objektov:

Predvideni objekti znotraj območja bodo enotno oblikovani. Poenotene bodo gradbene linije, višine vencev streh in strešni nakloni. Potrebno je tudi uskladiti barve fasad in kritine – objekti znotraj cone bodo pretežno sorodnih, svetlih barv.

Strehe objektov so predvidoma dvokapnice minimalnih (konstrukcijsko ugodnih in funkcionalnih) naklonov – do 20°.

Predvideni maksimalni tlorisni gabariti obrtnih objektov so natančno prikazani v grafični prilogi zazidalnega načrta. Dovoljeno je odstopanje + - 2 m v smeri, ki ni omejena z gradbeno linijo.

Predvidena je gradnja v eni proizvodni etaži ali dveh poslovnih etažah.

3.3. Idejne rešitve omrežja infrastrukture

Infrastrukturne ureditve se morajo izvajati po grafični prilogi "Komunalne naprave" in v skladu s pogoji iz soglasij posameznih pristojnih služb k predmetnemu zazidalnemu načrtu. Infrastrukturni vodi območja se z krajevnimi infrastrukturnimi sistemi navežejo preko infrastrukturnih vodov sosednjih območij. Novi komunalni, posebej glavni vodi morajo potekati po javnih površinah- koridorjih (zelenice oz. prometne površine, kjer je to mogoče. Kjer je možno se pripravijo skupni priključki

za več objektov. Na posameznih odsekih se gradi vse komunalne naprave obenem pred dokončno ureditvijo cestišč. Komunalni vodi se polagajo podzemno. Odmiki med vodi različnih omrežij morajo ustrezati predpisom, če to ni mogoče, se morajo izvesti predpisane zaščite.

3.3.1. Promet

Prometne rešitve so ključnega pomena za atraktivnost in normalno funkcioniranje, obenem pa predstavljajo osnovo in ogrodje za oblikovanje cone.

Cestne prometnice

Osnovna cestna navezava cone je vpadnica iz smeri Martjanec, ki tam združuje dve regionalni cesti iz osrednjega Goričkega (R 1 – 232) in iz vzhodnega dela Prekmurja (R 2 – 442). Cesta je na prehodu čez železniško progo že sedaj najbolj obremenjeni odsek cest v mestu M. Sobota, zato je predviden tudi cestni podvoz pod železniško progo že v najkrajšem času. Ta cesta lahko le za krajši čas za silo sama oskrbuje območje 1. faze izgradnje cone.

Vzporedno z razvojem cone – najkasneje z zastavitvijo 2. faze je potrebno zgraditi vzhodno obvoznico preko vzhodnega dela cone, ki bo že na začetku cone razbremenjevala obstoječo regionalno ter bo ves tranzitni promet in promet iz cone navezovala na obvozni sistem ter preko Bakovske ceste na avtocesto.

Notranje cestne prometnice so zasnovane pravokotno na obe glavni cesti (v smeri vzhod – zahod) in tako tvorijo ortogonalno mrežo kompleksov, ki se praviloma samo preko njih navezujejo na glavni prometnici. Profil pasu oz. koridorjev notranjih cest je zastavljen z 9,5 m voziščem, ožjo zelenico, obojestranskimi kolesarskimi stezami in pločnikom ter praviloma razširjen še s parkirnimi površinami za katerimi je še drevored ter šele nato parcele oz. ograje.

Na priključkih notranjih cest in obeh glavnih cest se formirajo križišča: klasična trikraka z možnostjo priključevanja četrtega kraka na vzhod – na obvoznici, ter rekonstruirana križišča z možnostjo formiranja krožišč na obstoječi regionalni cesti (vhod v BTC – jug, BTC – sever, Nemčavci s čimer bi ob formiranju krožišča na Noršinski in že predviden na križišču Lendavske ulice z Industrijsko zagotovili boljšo pretočnost prometa – tudi zaradi faznosti izgradnje cone, prometnic in nadvoza čez železniško obvoznico.

V kolikor bo ob nastavitvi 2. faze gradnje cone že aktualna gradnja železniške obvoznice bo potrebno zgraditi nadvoz vzhodne obvoznice na stari vpadnici pa regulirati eventuelno še nivojsko zavarovano križanje med obema krožiščema.

Kolesarski promet bo poleg stez znotraj cone potrebno boljše urediti, predvsem iz smeri mesta, po že predvideni stezi, ki preko Nemčavec prehaja tudi v smer Martjanec in Moravskih Toplic.

Železnica

Cono prečka in jo slej ko prej deli na dva dela železniška obvozna proga pravokotno na cestno obvoznico. Ta varianta je še vedno ena od treh, vendar prav optimalno prečkanje za razvoj tako pomembnega območja gospodarske cone, že prejudicira izbor prav te variante. Podrejeno omogoča trasa tudi eventuelno možno navezavo industrijskega (vzporednega) tira, če bo za to izkazana upravičena gospodarska potreba. Sicer pa ima obvozna proga primarno značaj hitre odprte glavne proge I. reda. Na dveh prečkanjih z glavnimi cestnimi prometnicami je potrebno takoj (vzporedno) zgraditi nadvoz vsaj na obvoznici in v primeru ustreznega prometnega režima s preusmerjanjem na obvoznico (podrejeno) na stari regionalni zavarovano križanje z reguliranjem že iz krožišč na obeh straneh proge (možni tekoči obvozi na nadvoz v času zapore).

3.2 ENERGETIKA

Elektroenergetski vodi in naprave

- Preko območja že sedaj poteka zračni daljnovod 35 KV M. Sobota - Mačkovci. Po zgraditvi novega dvosistemskega DV 110 KV s 30 m širokim zaščitnim pasom se bo stari, katerega trasa nekoliko moti ortogonalno zasnovi cone porušil, s čimer se na območju 2. faze sprostijo določne površine za pozidavo.

Prav tako je v koridorju obstoječega daljnovođa v zemljo položen 20 KV kablovod, ki zavije po koridorju bodoče prometnice na zahod, prečka cesto in že sedaj oskrbuje TP na BTC ter je povezan v zanko.

Predviden je tudi DV 110 KV M. Sobota - Lendava, za katerega poteka postopek umeščanja v prostor, zanj pa zadevni ZN omogoča tudi koridor, ki se na jugovzhodu območja vključil v koridor predvidenega 110 KV za smer Mačkovci in za smer RTP -M. Sobota

- Cona bo oskrbovana preko kablovodov 20 KV iz RTP M. Sobota po (ojačanjem) obstoječem kablu oziroma v vzporednem kablu v istem koridorju na mrežo sproti grajenih trafo postaj v ortogonalni mreži prometnic in zaščitnih koridorjev po sistemu dvosmernega napajanja v zankah
- Nizkonapetostni razvodi od TP bodo speljani do neposrednih porabnikov v zemeljskih kablil položeni v ortogonalni mreži
- Javna razsvetljava je predvidena ob vseh notranjih prometnicah

Ogrevanje, plinovodno omrežje

V M. Soboti na območju mesta je že zgrajeno glavno in distribucijsko omrežje, ki se naveže na cono ob Lendavski ulici od križišča z Noršinsko.

Upravljalec naj preuči ustrezen tlak, in dimenzioniranje zaradi perspektivno potrebnih velikih kapacitet (morda navezavo na 6 barsko omrežje iz stare

industrijske cone na kotlovnico Lendavska sever) ter reduciranja na nizki tlak v sami coni.

Srednje tlačno in nizkotlačno omrežje se v sami coni položi v ortogonalni mreži.

3.3 KANALIZACIJSKO OMREŽJE

Kanalizacija je zasnovana kot ločeni sistem

- Padavinske vode iz urejenih prometnih, manipulativnih in strešnih površin, kakor tudi zaledne vode se odtekajo po meteorni kanalizaciji preko ustrezno dimenzioniranih in lokalno nameščenih lovilcev olj in peskolovov. Na obrobju cone in v določenih nepozidanih zaščitnih pasovih (DV) se zaprta kanalizacija spelje v odprte jarke. Južni obrobni melioracijski jarek se za namen odvajanja padavinskih voda iz cone in kompleksa BTC ustrezno poglobi in regulira ter po novi – krajši trasi spelje v (reguliran) Puconski potok.
- Fekalne in tehnološke vode se po posebnem kanalizacijskem omrežju po eventuelnem lokalnem predčiščenju (tehnologija) speljejo v obstoječi odvodni kolektor iz Martjanec, ki poteka vzporedno s predvideno vzhodno obvoznico, do kolektorja ob Noršinski ulici ter po njem na soboško čistilno napravo.

3.4 VODOVOD

Cona bo oskrbovana iz obstoječega primarnega voda M. Sobota – Moravske Toplice oz. Mačkovci, ki poteka na južni strani cone, na drugi strani regionalne ceste (ob BTC). Priključek bo speljan pod regionalno cesto.

Drugi priključek bo izveden iz omrežja, ki poteka po Noršinski cesti, tako da je območje oskrbovano iz dveh strani.

Na območju zazidalnega načrta je predvidena izgradnja vodovodnega cevovoda i 10 s hidrantnim omrežjem, ki se naveže na obstoječi vodovod.

Znotraj območja se uredi razvod do posameznih parcel. Predvidena je izvedba nadzemnih hidrantov.

Odmik vodovod - kanalizacija znaša 3.00 m osno oziroma 0.50 m višinsko s tem, da vodovod poteka nad kanalizacijo, kanalizacija mora biti izvedena vodotesno, vodovod pa ustrezno zaščiteno.

Del obstoječega vodovoda, ki oskrbuje naselja Martjanci in Moravske Toplice in, ki leži na območju predvidenih objektov bo ustrezno prestavljen.

3.5 ZVEZE

Telefonska kanalizacija je speljana iz glavne centrale M. Sobota ob Lendavski ulici vse do BTC. Ob regionalni cesti poteka tudi optični kabel. Kanalizacijo bo po potrebi potrebno dopolniti oziroma s Telekomom ugotoviti tehnološke možnosti oskrbovanja cone z ustreznimi kapacitetami.

Znotraj cone se položijo zemeljski kabli v površinah prometnic.

CATV je potrebno reševati vzporedno z ostalimi telekomunikacijami s sodobnimi širokopasovnimi tehnologijami.

3.6 ODVOZ KOMUNALNIH ODPADKOV

Zbiranje odpadkov se uredi za vsak objekt posamezno, znotraj predvidenega funkcionalnega zemljišča. Način odvoza in odlaganja se določi v skladu z odlokom o ravnanju z odpadki v občini Murska Sobota.

V primeru postavitve proizvodnje pri kateri bi nastajali posebni ali nevarni odpadki, je potrebno v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja določiti poseben režim shranjevanja in odvoza takšnih odpadkov. Za postavitev takšnih objektov je potrebno pridobiti posebno soglasje občine in pristojnih služb.

IV. UREDITVE PO POSAMEZNIH PODROČJIH

1. VAROVANJE KRAJINSKIH ZNAČILNOSTI IN DOBRIN SPLOŠNEGA POMENA

Urbanistični in arhitektonski koncept cone je zasnovan na:

- Funkcionalnem navezovanju in vklapljanju na obrobna območja predvsem na jugo-zahodu (obrtna cona, BTC) in obstoječo infrastrukturo (regionalna cesta R 1 –232 iz Martjanec in navezave oskrbnih vodov proti jugu)
- Striktno ortogonalni mreži cestnih prometnic in določenih regulacijskih linij predvidenih objektov visokih gradenj, ki je izbrana in dirigirana na že pred več kot 20 let stari, zasnovi (osi) predvidene vzhodne cestne obvoznice, ki se točno pravokotno križa z eno od treh variant železniške obvozne proge in je zato bila tudi tako nastavljena. V to ortogonalno mrežo bo v smeri sever – jug umeščen tudi 110 KV DV M. Sobota – Mačkovci skupaj s svojim 30 metrov širokim zaščitnim pasom, kljub temu, da bo začasno izven te pravilne linije še funkcioniral stari 35 KV DV
- Na gradaciji tlorisnih in vertikalnih gabaritov možnih postavitev zgradb – kot jih narekuje ortogonalna mreža prometnic in infrastrukturnih koridorjev med regulacijskimi linijami in sicer od manjših tlorisov in možnih višjih objektov (do P + 1, P + 2 in celo P + 3) v južnem delu (1. faza) in večjih tlorisov praviloma nižjih objektov (P, P + 1) v severnem delu (2. faza)
- Nakazanih možnih smereh gradnje objektov od definiranih regulacijskih linij, s čimer je omogočena velika fleksibilnost tlorisnih gabaritov. Temu ustrezno se (v podrobnih razmejitvah lahko šele ob prodaji zemljišč) v ortogonalni mreži parcelirajo zemljišča – na jugu na manjše parcele – enote, na severu pa v večje komplekse.

Krajinsko oblikovanje je zasnovano na:

CATV je potrebno reševati vzporedno z ostalimi telekomunikacijami s sodobnimi širokopasovnimi tehnologijami.

3.6 ODVOZ KOMUNALNIH ODPADKOV

Zbiranje odpadkov se uredi za vsak objekt posamezno, znotraj predvidenega funkcionalnega zemljišča. Način odvoza in odlaganja se določi v skladu z odlokom o ravnanju z odpadki v občini Murska Sobota.

V primeru postavitve proizvodnje pri kateri bi nastajali posebni ali nevarni odpadki, je potrebno v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja določiti poseben režim shranjevanja in odvoza takšnih odpadkov. Za postavitev takšnih objektov je potrebno pridobiti posebno soglasje občine in pristojnih služb.

IV. UREDITVE PO POSAMEZNIH PODROČJIH

1. VAROVANJE KRAJINSKIH ZNAČILNOSTI IN DOBRIN SPLOŠNEGA POMENA

Urbanistični in arhitektonski koncept cone je zasnovan na:

- Funkcionalnem navezovanju in vkapljanju na obrobna območja predvsem na jugo-zahodu (obratna cona, BTC) in obstoječo infrastrukturo (regionalna cesta R 1 –232 iz Martjanec in navezave oskrbnih vodov proti jugu)
- Striktno ortogonalni mreži cestnih prometnic in določenih regulacijskih linij predvidenih objektov visokih gradenj, ki je izbrana in dirigirana na že pred več kot 20 let stari, zasnovi (osi) predvidene vzhodne cestne obvoznice, ki se točno pravokotno križa z eno od treh variant železniške obvozne proge in je zato bila tudi tako nastavljena. V to ortogonalno mrežo bo v smeri sever – jug umeščen vzhodno od kompleksa tudi 110 KV DV M. Sobota – Mačkovci skupaj s svojim 30 metrov širokim zaščitnim pasom, kljub temu, da bo začasno izven te pravilne linije še funkcioniral stari 35 KV DV
- Na gradaciji tlorisnih in vertikalnih gabaritov možnih postavitev zgradb – kot jih narekuje ortogonalna mreža prometnic in infrastrukturnih koridorjev med regulacijskimi linijami in sicer od manjših tlorisov in možnih višjih objektov (do P + 1, P + 2 in celo P + 3) v južnem delu (1. faza) in večjih tlorisov praviloma nižjih objektov (P, P + 1) v severnem delu (2. faza)
- Nakazanih možnih smereh gradnje objektov od definiranih regulacijskih linij, s čimer je omogočena velika fleksibilnost tlorisnih gabaritov. Temu ustrezno se (v podrobnih razmejitvah lahko šele ob prodaji zemljišč) v ortogonalni mreži parcelirajo zemljišča – na jugu na manjše parcele – enote, na severu pa v večje komplekse.

Krajinsko oblikovanje je zasnovano na:

- Upoštevanju ohranjanja obstoječih živic in zarasti na obrobjih cone – zlasti na jugu in severu ob melioracijskih jarkih ter naravni prehod na vzhodu
- Predvidenih ureditvah zelenic in drevoredov v pasovih ob prometnicah, kolesarskih stezah in parkiriščih na javnih zemljiščih ter na zaščitnih koridorjih železnice, daljnovoda in državnih cest (nasip za viadukt)
- Predvidenih ureditvah posebnih in po posebnih namenih in načrtih urejenih površin vzhodno od obvoznice, ob neizrabljenih ovinkih regionalne ceste itd.
- Priporočilih za ustrezno ozelenitev tudi "notranjih" – zasebnih parcel v sklopu zunanje ureditve okolice objektov.

Za zaščito podtalnice je potrebno opremiti parkirna mesta z lovilci olj. Kanalizacijski priključki na predvideno omrežje morajo biti izvedeni vodotesno, posebno na mestih križanj z vodovodom.

Na območju ni objektov, ki bi bili spomeniško zaščiteni.

2. IZBOLJŠANJE IN VAROVANJE BIVALNEGA IN DELOVNEGA OKOLJA

Bivalno in delovno okolje bo varovano pred prekomernim hrupom in nedovoljenimi emisijami.

Znotraj območja se izvaja III. stopnja varstva pred hrupom. Predvidene dejavnosti ne smejo povzročati hrupa, ki bi presegal mejne dnevne in nočne ravni hrupa (70 dbA).

3. VODNOGOSPODARSKE UREDITVE

Območje bo zaradi morfološke depresivnosti in mokrotnosti, potrebno ustrezno meliorirati po ustrezno dimenzionirani meteorni kanalizaciji in preko odprtih odvodnih jarkov.

Površine severo-zahodno, severno in vzhodno od cone je bilo za namene izboljšanja kmetijskih zemljišč meliorirano že pred desetletji, zadevno območje pa je prav zaradi predvidene urbanizacije ostalo nemeliorirano.

Odvodnjo s kompleksa, ki bo zaradi predvidene železnice in obstoječe regionalne ceste ter predvidene vzhodne obvoznice (grajene v nasipih) deljen v dve kaseti, bo možno izvesti v obstoječe melioracijske jarke, ki se ustrezno prilagodijo. Na ta način bi bila omogočena tudi boljša (hitrejša) gravitacijska odvodnja s kompleksa BTC zahodno od regionalne ceste, ki se v ta jarek s slabimi odvodnimi sposobnostmi (slabi padci) odvaja že sedaj.

Zaledne vode iz dela območja, ki leži vzhodno od bodoče obvoznice bodo speljane v obstoječi melioracijski jarek preko ustrezno dimenzioniranega jarka.

Vse rešitve za odvodnjo meteornih voda (tudi zalednih) so podani s Študijo za ureditev odvodnje meteornih voda z območja severno obrtne industrijske cone mesta Murska Sobota – Higra d.o.o., Pod pohorjem 37, Maribor (št. Proj. 448-X/03). Vsekakor bo potrebno strokovno preučiti in zdimenzionirati tudi širše območje (zaledne) odvodnje padavinskih voda.

4. VARSTVO PRED NARAVNIMI IN DRUGIMI NESREČAMI

- ocena požarne ogroženosti

Ocena požarne ogroženosti je bila izdelana na podlagi »Pravilnika za ugotavljanje ocene požarne ogroženosti« (Ur. l. 70/96).

Glede na predvideno vsebino objektov (proizvodni, upravni, skladiščni objekti...) in glede na druge pogoje, ki jih je potrebno upoštevati na podlagi pravilnika (gostota naseljenosti, višina zgradb, oskrba s požarno vodo, usposobljenost in oddaljenost gasilske enote) je bilo na podlagi pravilnika ugotovljeno, da bo z gradnjo predvidenih trgovskih, proizvodnih in poslovnih centrov na območju povzročena:

2. stopnja požarne ogroženosti – majhna požarna ogroženost.

Protj požarni ogroženosti so predvideni naslednji ukrepi :

- hidrantno omrežje z nadtalnimi hidranti bo urejeno z novim vodovodom, ki bo to omogočal (v skladu z določili Pravilnika o tehničnih normativih za hidrantno omrežje za gašenje požarov (Ur.l. SFRJ, šte. 30/91);
- dostopne poti in površine za gasilce ob zgradbah bodo izvedene v skladu s standardi SIST DIN 14090, tako, da bo omogočena evakuacija in intervencija do objektov;
- odmiki med potencialno ogroženimi objekti so dovolj veliki, da preprečijo razširitev požara;
- upoštevani so predpisani odmiki (prikazani so v grafičnem delu) med komunalnimi in energetskimi vodi.

Zazidalni načrt je izdelan v skladu z 22. členom Zakona o varstvu pred požarom (Ur. l. RS šte. 71/93) in 2. člena Pravilnika o požarno-varnostnih zahtevah, ki jih je potrebno upoštevati pri izdelavi prostorskega izvedbenega akta, pri projektiranju, gradnji, rekonstrukciji in vzdrževanju objektov (Ur. l. SRS šte. 42/85).

Projektne dokumentacije objektov morajo biti izdelane v skladu z Zakonom o varstvu pred požarom (Ur. l. RS šte. 71/93 - 23. člen).

Sestavni del projektnih dokumentacij za posamezne objekte mora biti tudi Študija požarne varnosti v skladu s pravilnikom (Ur.l. RS, št.13/98).

Drugi zaščitni ukrepi :

V skladu z 64., 65. in 66. členi Zakona o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Ur. l. RS šte. 64/94) ter določili uredbe o tehničnih normativih za zaklonišča, zaklonilnike in druge zaščitne objekte (Ur. l. RS šte. 48/93) je potrebno pri projektiranju posameznih objektov upoštevati pri statičnem izračunu 4. odstavek 64. člena: obvezna ojačitev prve plošče, tako da zdrži rušenje nanjo.

Ti ukrepi se nanašajo predvsem na zaščito pred rušitvami v primeru potresa.

z navezavo na Bakovsko (če že ne do priključne ceste po južni zbirni cesti) ter po njej na avtocesto, vključno z vsemi potrebnimi ostalimi objekti, ki jih izgradnja vzhodne obvoznice zahteva. Z navezavo take vzhodne obvoznice na obstoječo regionalno cesto R1 – 230 bi začasno služila itak v tej fazi zgrajena prečna povezava, ki bi imela obenem funkcijo glavnega (edinega) dvostranskega oskrbovalnega infrastrukturnega koridorja za celotno območje 2. faze. Istočasno bo v tej fazi koristno oblikovati krožna križišča (3) na obstoječi regionalni cesti in urediti signalizacijo čez progo tudi na tej cesti ali variantno zgraditi še en nadvoz

v 3. fazi bi bilo dobro vzhodno obvoznico navezati vse do križišča pri Čardi direktno na regionalno cesto. Takrat se eventuelno oblikujejo tudi križišča za četrte krake proti vzhodu.

VII. OCENA STROŠKOV IZVEDBE KOMUNALNE OPREME

Ocena stroškov realizacije ureditev predvidenih z zazidalnim načrtom, obsega oceno stroškov izvedbe skupnih komunalnih naprav – to je skupnih komunalnih naprav, ki vodijo do priključkov na posameznih parcelah.

Te komunalne naprave so: dovozne ceste (cestni priključki, pločniki, kolesarske steze, skupna parkirišča), skupni vodi fekalne in meteorne kanalizacije (vodi od obstoječih naprav do priključkov na posameznih parcelah), električni vodi (visokonapetostni vodi od obstoječe TP do predvidene TP in nizkonapetostni razvod od predvidene TP do priključkov na posameznih parcelah, vključno z izvedbo javne razsvetljave) in predvideni vodovod vključno s hidrantnim omrežjem (do priključkov na posameznih parcelah). K skupnim (javnim) komunalnim napravam spadajo tudi glavni vodi (do priključkov na posameznih parcelah) plinovoda in telekomunikacijski vodi. Vendar izvedbo teh vodov financirajo pooblaščen službe same (Telekom in Mestni plinovodi) in stroški za njihovo izvedbo ne bremenijo neposredno investitorja zazidalnega načrta.

Popis količin in aproksimativna ocena posameznih stroškov:

Popis količin za posamezna dela je izveden na podlagi tras komunalnih naprav, kot so prikazane v grafičnem delu zazidalnega načrta. Ocena stroškov je izdelana na podlagi cen posameznih del in materialov, ki so veljale v marcu 2003.

