

NAROČNIK

Občina Brežice

Cesta prvih borcev 18 | 8250 Brežice

SPREMEMBE IN DOPOLNITVE OBČINSKEGA PROSTORSKEGA NAČRTA
OBČINE BREŽICE – SD OPN 6

URBANISTIČNA ZASNOVA MESTA BREŽICE Strateški del

IZVAJALCA



LOCUS

LOCUS prostorske informacijske rešitve, d.o.o.

Ljubljanska cesta 76,
1230 Domžale



Acer Novo mesto, d.o.o.

Šentjernejska cesta 43,
8000 Novo mesto

Domžale, januar 2023

PROSTORSKI AKT	Spremembe in dopolnitve Občinskega prostorskega načrta Občine Brežice – SD OPN 6	
FAZA	Delovno gradivo	
GRADIVO	URBANISTIČNA ZASNOVA MESTA BREŽICE strateški del	
NAROČNIK, PRIPRAVLJAVEC	Občina Brežice Cesta prvih borcev 18 8250 Brežice	
ŠTEVILKA PROJEKTA	2671	
IZDELOVALCI	LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o. Ljubljanska cesta 76 I 1230 Domžale in Acer Novo mesto d.o.o. Šentjernejska cesta 42 I 8000 Novo mesto	
VODJA PROJEKTA	Odgovorna vodja projekta in odgovorna prostorska načrtovalka Manca Jug, univ. dipl. inž. arh. ZAPS 1302 PA PPNLOCUS d.o.o	
VODJA GRADIVA	Odgovorni vodja naloge Manca Jug, univ. dipl. inž. arh. ZAPS 1302 PA PPNLOCUS d.o.o	
STROKOVNA SKUPINA	Delovna skupina Manca Jug, univ. dipl. inž. kraj. arh. LOCUS d.o.o Maja Šinigoj, univ. dipl. inž. kraj. arh. LOCUS d.o.o Metka Jug, univ. dipl. inž. kraj. arh. LOCUS d.o.o Nina Lipušček, univ. dipl. inž. kraj. arh. LOCUS d.o.o Nuša Britovšek, univ. dipl. inž. kraj. arh. LOCUS d.o.o Tomaž Kmet, univ. dipl. inž. kraj. arh. LOCUS d.o.o Leon Kobetič , univ. dipl. inž. grad. LOCUS d.o.o Tosja Vidmar, univ. dipl. geog. LOCUS d.o.o Nik Žagar, mag. inž. arh. urb. LOCUS d.o.o Luka Jereb, mag. inž. arh. urb. LOCUS d.o.o Nina Uršič, dipl. inž. kraj. arh. (UN) LOCUS d.o.o Ana Mestnik, mag. prost. načrt. LOCUS d.o.o dr. Miha Konjar, univ. dipl. inž. geod. LOCUS d.o.o	

	Žiga Smrekar, mag. geog.	LOCUS d.o.o
	Andrej Podjed	LOCUS d.o.o
	mag. Jelka Hudoklin, univ. dipl. inž. kraj. arh.	ACER d.o.o
	mag. Irena Hočevár, univ. dipl. geogr.	ACER d.o.o
	mag. Zoran Gajski, univ. dipl. gosp. inž.	ACER d.o.o
	Jernej Radovac, univ. dipl. inž. gradb.	ACER d.o.o
	Igor Črnugelj, univ. dipl. inž. arh.	ACER d.o.o
	Nina Fabjančič, univ. dipl. inž. arh.	ACER d.o.o
	Tanja Jerin, inž. grad.	ACER d.o.o
DATUM	Januar 2023	

Kazalo

1 VIZIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA MESTA BREŽICE	7
2 CILJI PROSTORSKEGA RAZVOJA	8
2.1 Opis ciljev prostorskega razvoja	8
3 KONCEPT PROSTORSKEGA RAZVOJA MESTA	10
3.1 Zasnova mestnih predelov in pripadajočih programskih jeder	13
4 MOBILNOSTNI SISTEM MESTA.....	14
4.1 Prometni sistem	15
4.2 Trajnostna mobilnost	18
5 ZELENİ SISTEM.....	20
5.1 Širši zeleni sistem	20
5.2 Ožji zeleni sistem	22
6 URBANISTIČNO OBLIKOVANJE	24
6.1 Koncept oblikovne podobe mesta.....	25
6.2 Razvoj dejavnosti.....	28
6.3 Struktura mesta	28
6.4 Oblikovanje uličnega sistema	31
7 KOMUNALNO OMREŽJE IN DRUGE OKOLJSKE INFRASTRUKTURE	34
8 VIRI IN RABA ENERGIJE – OBNOVLJIVI VIRI ENERGIJE	35
9 OBMOČJE ZA DOLGOROČNI RAZVOJ MESTA BREŽICE	36

STRATEŠKI DEL

- Vizija prostorskega razvoja
- Cilji prostorskega razvoja
- Koncept prostorskega razvoja mesta
- Trajnostna mobilnost mesta (zasnova prometnega omrežja)
- Zeleni sistem mesta
- Koncept urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja
- Lokalni energetski koncept (zasnova energetskega omrežja)
- Varstvo okolja in varstvo pred nesrečami (zasnova komunalnega omrežja in druge okoljske infrastrukture)
- Območje za dolgoročni razvoj mesta

1 VIZIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA MESTA BREŽICE

- Brežice so zelena prestolnica Posavja.
- Brežice so mesto kulture, športa in turizma.
- Brežice so mesto narejeno po meri človeka.

Brežice so mesto z visokotehnološkimi delovnimi mesti s pestro zdraviliško-turistično ponudbo in človeku prijazno mesto v zelenju. Mesto, kjer se skupaj z mestnim zaledjem vzpostavlja multimodalno središče, ki predstavlja vstopno točko v državo.

Mesto je namenjeno pešcem in kolesarjem. Dobro povezan in skrbno načrtovan sistem javnega potniškega prometa, nudi dobro povezanost celotnega ožjega in širšega območja mesta. Staro mestno jedro je prometno razbremenjeno. Ozelenjene in tlakovane površine tvorijo kvalitetne prostorske ambiente. Vzpostavljeno je intermodalno potniško središče v sklopu železniškega postajališča, ki prepleta vse sloje javnega potniškega prometa in mesto Brežice dobro vpenja v JPP na lokalni, regijski, državni in mednarodni ravni. V skladu s sodobnim trendom trajnostne mobilnosti se posodobi železniška proga, potniške in tovarne postaje ter uredi ustrezne izven nivojske prehode, ki tvorijo uporabniku prijaznejše okolje. Osebni avtomobili obiskovalcev mesta so ob vzpostavitvi novega sistema obvoznic umaknjeni na rob mesta, kjer se mirujoči promet ureja v sklopu P+R sistemov.

Brežice so medgeneracijsko samooskrbno, nič ogljično zeleno mesto, prepoznavno po svoji zahodni mestni fasadi in obsežnih zelenih športno-rekreacijskih površinah ter revitaliziranih naravnih vodotokih. Revitalizirano in obnovljeno staro mestno jedro skupaj z gradom ter revitaliziranim rečnim nabrežjem predstavlja gradnik lokalne mestne identitete. Mestno jedro se je vrnilo k svoji izvirni podobi – butične trgovine, obrtniki in manjši lokali. Območje Vrbine in vzhodni kmetijski mestni rob, ki se zajeda v urbano tkivo mesta Brežic tvori prepoznavno zeleno mestno podobo. Urbano središče Brežic in ruralna mestna okolica se programsko in oskrbno medsebojno dopolnjujeta.

Brežice so sonaravno mesto, ki je energetske neodvisno. Mesto zadovoljuje potrebe sedanjih prebivalcev, ne da bi ogrozil možnosti zadovoljitve potreb prihodnjih generacij. V ospredje se postavljajo obnovljivi viri energije (OVE) – geotermalna izraba energije in soproizvodnja toplote in elektrike (SPTE) predvsem pri ustanovah javnega značaja (šole, vrtci, študentski domovi, bolnišnice, zdravilišča, domovi starejših občanov).

Brežice so kulturno mesto, ki temelji na svoji zgodovini. V mestu se odvijajo številni lokalni športni dogodki, koncerti in prireditve, ki v ospredje postavljajo lokalne umetnike, kulturnike in športnike. Promenada skozi mestno jedro se iz ulice duhov prelevi v ulico obrtnikov, uličnih umetnikov in butičnih trgovcev.

2 CILJI PROSTORSKEGA RAZVOJA

- izraziti in okrepiti **identiteto prostora**: mesta, mestnih predelov in sosesk,
- izboljšati **dostopnost** do (javnih) funkcij mesta,
- razvijati **mesto navznotraj** (prenova ima prednost pred novogradnjami),
- zasnovati **sistem trajnostne mobilnosti** (omrežje javnih funkcij, omrežje odprtih urbanih in zelenih javnih površin, lokacije javnega potniškega prometa, intermodalna vozlišča, peš dostopnost ipd.),
- posodobiti **sistem prometnega omrežja** (ceste, železnica, mirujoči promet, intermodalna vozlišča),
- urediti celostni **sistem zelenih površin**,
- ohraniti območja **kmetijskih površin** z dopolnilno **rekreacijsko funkcijo**,
- zasnovati omrežje **športno rekreacijskih povezav, območij in točk**,
- izboljšati **lokalni energetski koncept mesta** s poudarkom na pridobivanju energije z **obnovljivimi viri**.

2.1 Opis ciljev prostorskega razvoja

Z ukrepi vzdržnega razvoja, ki daje prednost prenovi obstoječega pred gradnjo novega, je potrebno v največji možni meri krepiti in skozi posege izražati identiteto prostora. S pomočjo prostorskih posegov se posveča pozornost funkcionalnim jedrom mesta, tako javnim kot zasebnim, povezave do le-teh pa morajo biti urejene brez prekinitev. Poudarjati je potrebno prizadevanja za ohranitev prepoznavnosti prostora in krepitev identitete mesta ter njegovih lokalnih značilnosti. Vzdržen prostorski razvoj je temeljno načelo prostorske strategije mesta Brežice. Tovrsten prostorski razvoj zagotavlja rabe prostora in prostorske ureditve, ki ob varovanju okolja, ohranjanju narave in trajnostni rabi naravnih dobrin, ohranjanju kulturne dediščine in ohranjanju drugih kakovosti naravnega in bivalnega okolja omogočajo zadovoljitev potreb sedanje generacije brez ogrožanja prihodnjih generacij. V tem obziru je potrebno zagotavljati notranji razvoj mesta, ki ima prednost pred pozidavo na novih razvojnih površinah. Ob tem je potrebno prepoznati in upoštevati identiteto, ki jo nosi tako ožji kot širši prostorski kontekst.

Z zasnovo sistema trajnostnih prometnih sistemov, ki bodo služili potrebam vseh prebivalcev in gospodarskemu razvoju ob zmanjšanju nezaželenih negativnih učinkov in zmanjšanju osebnega motornega prometa, bodo Brežice postale kvalitetno, čisto predvsem pa varno bivalno in delovno okolje. Trajnosta mobilnost postavlja v ospredje »mehkejš« oblike potovanja skozi prostor; hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in alternativne oblike mobilnosti. Poleg zmanjšanja toplogrednih plinov in s tem zagotavljanje zdravega okolja, s trajnostno mobilnostjo prispevamo k večji kakovosti bivanja, javnemu zdravju in družbeni pravičnosti. Za doseganje ključnih razvojnih potencialov trajnostne politike je potrebno najprej urediti ustrezno prometno infrastrukturo, ki se odraža v ustrezni urejenosti cest, železnic, površin za mirujoči promet (P+R sistemi), intermodalnih vozlišč ipd. Za doseganje željenih ciljev je možno v obliki akcijskih projektov uvesti mehkejša ukrepe za doseganje trajnostne mobilnosti kot so: trajnostne parkirne politike, omejevanje prometa v mestnih jedrih ter uporaba sodobnih tehnologij za upravljanje mobilnosti. Navedene ukrepe je možno organizirati v okviru kampanj kot so Evropski teden mobilnosti ipd.

S celostno zasnovanim zelenim sistemom mesta in primerno razmeščenimi, urejenimi in vzdrževanimi športno rekreacijskimi povezavami, območji in točkami bo mesto nadgradilo svoje kvalitetno bivalno okolje. Z zelenim sistemom mesta se označuje celostni način načrtovanja in upravljanja krajine v urbanem prostoru, torej krajinskih sestavin na območju mest in naselij. Osnovni namen je povezovanje in vključevanje različnih zelenih površin v prepoznavno prostorsko in pomensko celoto ter s tem povečati njihovo učinkovitost z vseh vidikov: socialno-funkcionalnega, morfološko-strukturnega, ekološkega in posredno ekonomskega. Poseben poudarek je potrebno posvetiti kmetijskim zemljiščem, ki nosijo številne vloge. Multifunkcionalna območja urbanega kmetijstva so kmetijska območja znotraj ali ob robu mesta, ki imajo zaradi bližine mesta in svojih krajinskih značilnosti poleg ekološke vloge pri uravnavanju mestne klime tudi poseben pomen in privlačnost za rekreacijo prebivalcev (po poljskih poteh). Mesto se, v navezavi na Krško oblikuje v športno regijsko središče, na območju Brežic se umešča pestro in kvalitetno športno infrastrukturo, ki gradi na identiteti Brežic kot zelene prestolnice Posavja.

S poudarkom na uporabi obnovljivih virov energije se zasnuje oz. nadgradi lokalni energetski koncept mesta. Obnovljivi viri energije vključujejo vse vire energije, ki jih zajemamo iz stalnih naravnih procesov. To so sončno sevanje, veter, vodni tok v rekah, fotosinteza, zemeljski toplotni tokovi in tokovi morja. Najpomembnejši obnovljiv vir energije – vodo, na območju mesta že izkorišča HE Brežice. Lokacija urbanistične zasnove se, zaradi svoje geografske lege (Krško-brežiško polje), nahaja na območju potencialne izrabe geotermalne energije (uporaba v industriji in ogrevanje stanovanj). Možnost koriščenja sončne energije v obliki umeščanja fotovoltaičnih modulov bodisi na strehe vedutno ne izpostavljenih stavb oziroma na območja funkcionalno degradiranih območij.

Urbanistična zasnova podaja usmeritve, ki se neposredno ali posredno nanašajo na blaženje in prilagajanje mest na podnebne spremembe. To se odraža skozi zeleni sistem mesta, mobilnostni sistem mesta, urbanistično oblikovanje mesta, ohranitev kmetijskih zemljišč, rabo obnovljivih virov energije, učinkovito omrežje komunalne in druge okoljske infrastrukture, ipd. Zeleni sistem definira javne zelene površin in športnorekreacijska območja, zagotavlja ustrezno senčenje mestnih površin, ohranja kmetijske in gozdne površine v bližnji okolici mesta. Mobilnostni sistem mesta zagotavlja prometno varnost in zmanjšuje okoljske obremenitve, prispeva k čistemu okolju in zdravemu življenjskemu slogu. Urbanistično oblikovanje mesta postavlja v ospredje prenovalo pred gradnjo novega in stremi k notranjem razvoju mesta, hkrati pa določa glavne razvojne površine mesta. Raba obnovljivih virov energije, ki v ospredje postavlja vodno, geotermalno in sončno energijo.

3 KONCEPT PROSTORSKEGA RAZVOJA MESTA

- ZELENA OS (Vrbina – Brežina)
- ŠPORTNOREKREACIJSKA OS (Ob rečnem nabrežju)
- URBANA ZANKA (povezuje primarna programska območja v mestu Brežice)
- PROMETNA VPETOST V OŽJI IN ŠIRŠI PROSTOR
- NOTRANJI RAZVOJ MESTA



Shema 1: Koncept prostorskega razvoja mesta

Brežice se razvijajo kot središče nacionalnega pomena in kot somestje s Krškim in Sevnico, kot pomembnejše prometno vozlišče in središče, ki bo širilo svoj vpliv na čezmejna območja na Hrvaškem. Hkrati v navezavi z mestom Krško tvori največjo urbano aglomeracijo na območju Posavja.

Ključnega pomena za razvoj tako v širšem regionalnem smislu in v ožjem lokalnem smislu mesta Brežice je dobra prometna povezanost, medsebojno programsko dopolnjevanje in zadovoljevanje storitvenih potreb v širši okolici.

Mesto Brežice se bo krepilo kot središče nacionalnega pomena v sklopu somestja Brežice–Krško-Sevnica in bo glede na bližino meje in razvojne potenciale širilo svoj vpliv tudi na čezmejno območje. S primerno delitvijo funkcij in medsebojnimi prometnimi povezavami se povezuje v omrežje drugih središč nacionalnega in regionalnega pomena, tako da bo vzpostavljalo konkurenčen odnos z večjimi centri v regiji in čez mejo, predvsem na področju prometno-logističnih, proizvodnih ter storitvenih dejavnosti in v ponudbi delovnih mest. Obenem bo s sodobno zasnovanim mestnim prostorom in s kakovostno ponudbo oskrbnih, storitvenih, družbenih, izobraževalnih, kulturnih, športnih in drugih dejavnosti zagotavljalo ugodne razmere za bivanje.

Predvideni mestni predeli in pripadajoča programska jedra Brežic predstavljajo nadgradnjo obstoječe prostorske delitve in programske strukture. Predvidena nadgradnja in dopolnitev mestnih predelov in programskih jeder sledi obstoječi identiteti mesta. Programska jedra predstavljajo orientacijske in programske točke mesta, ki vzpostavljajo in dopolnjujejo nejasen mestni značaj ter poudarjajo prepoznavno strukturo mesta. Realizirajo se tudi nova območja za organizirano stanovanjsko gradnjo različnih tipov in gostot. Ob tem se gradi na sodobnem mestnem videzu Brežic, ki pa ohranja prepoznavnost izvirnega naselbinskega jedra naselja ter zagotavlja ugodne pogoje za bivanje.

Predvideni mestni predeli in pripadajoča programska jedra Brežic predstavljajo nadgradnjo obstoječe prostorske delitve in programske strukture, ki v smislu oskrbovanja mestnega prostora v trenutnem stanju ni zadovoljiva. Predvidena nadgradnja in dopolnitev mestnih predelov in programskih jeder sledi obstoječi identiteti mesta. Programska jedra predstavljajo orientacijske in programske točke mesta, ki vzpostavljajo in dopolnjujejo nejasen mestni značaj ter poudarjajo prepoznavno strukturo mesta.

Dobra prometna povezanost in dostopnost mesta Brežice predstavlja pomemben razvojni potencial. Mesto se nahaja v neposredni bližini avtocestne povezave A2 (Dolenjska avtocesta), ki Brežice povezuje z večjimi urbani središči znotraj in izven državnih meja (Ljubljana, Zagreb). Notranja mestna prometna ureditev predstavlja številne razvojne izzive. Prednostno se zasnuje trajnostno naravnano, učinkovit sistem prometnega povezovanja, ki enakovredno vključuje vse prometne podsisteme, s čimer se zmanjša uporaba avtomobila, posledično pa se dviga kvaliteta bivanja v mestu. Individualni motorni promet se umakne iz ožjega mestnega jedra, nadomestijo ga kvalitetne javne površine namenjene pešcem in kolesarjem. Transitni promet se preusmeri na načrtovano mestno obvoznico, ki razbremeni mestne ceste. Ključnega pomena za optimalno delovanje sistema prometnega povezovanja je vzpostavitev intermodalnega sistema, ki povezuje vse ravni JPP in s tem omogoča optimalno povezanost notranjih mestnih in zunanjih prometnih sistemov ter prepletanje le teh.

Pomemben gradnik mesta predstavljajo funkcijske in vizualne povezave med posameznimi mestnimi predeli (četrtmi) in programskimi (četrtinimi) jedri, ki se jih v mestu vzpostavi oz. nadgradi v obliki kolesarskih in pešpoti. Ključno zeleno povezavo predstavlja zelena os Vrbinja – Brezina, ki definira zahodni zeleni mestni rob Brežic. Pomembno prečno povezavo predstavlja športnorekreacijska os, ki poteka ob rečnem nabrežju Save in povezuje posamezne športno-rekreacijske sklope v prepoznavno celoto. V širšem smislu obrečna rekreacijska povezava predstavlja medmestno povezavo, ki na trajnostni način povezuje Mesto Brežice s Krškimi. Kot pomembno funkcionalno središče se mesto prebija tudi na čezmejno območje Hrvaške. Najpomembnejšo mestotvorno povezavo predstavlja urbana zanka, ki povezuje pomembna storitveno-programska jedra ter prednostno narekuje notranji razvoj mestna.

Zasnova zelenega sistema izhaja iz navezav notranjih sistemov četrti in zelenih sistemov na kvalitetno odprto krajino na mestnem robu in njegovem zaledju. Za kakovostno zasnovo se opredelijo ključni nosilci zelenega sistema kot so glavni krajinski motivi, elementi naravne dediščine in vrednote oblikovane narave ipd. Zeleni sistem mesta obravnava vidik povezovanja zelenih površin in odprtih prostorov mesta v smiselno in razpoznavno prostorsko celoto, tako z vidika sooblikovanja mesta, zadovoljitve potreb prebivalcev, kot tudi ekološkega ravnesja in kvalitete bivanja v mestu. Kvalitetne navezave na športnorekreacijsko zaledje Brežic se na zahodnem delu vežejo na območje Vrbinje (zeleno mestno os) in na jugu na obrečni prostor Save (športnorekreacijska os), medtem, ko se na vzhodnem in severnem robu mesto Brežice pretežno naveže na ohranjeno in varovano kmetijsko zaledje, ki mestoma poseže v območje urbanistične zasnove. Obstoječa in predvidena igrišča, športni centri in parkovne površine tvorijo omrežje javnih zelenih programskih točk, ki se medsebojno povezujejo v koherentno prepoznavno celoto.

Podoba mesta se izoblikuje iz usmeritev arhitekturnega in urbanističnega oblikovanja prostora. V ozir obstoječega stanja in vrednotenju le-tega se v mestu vzpostavi usmeritve za tipološko strukturo mesta, razmestitev in širitev posameznih dejavnosti, elemente, ki opredeljujejo oblikovno podobo mesta in glavne mestne osi, ki imajo nosilno vlogo v merilu mesta Brežice. Ob definiranju in usmerjanju podobe mesta je potrebno upoštevati naravne danosti in omejitve ob hkratnem upoštevanju mestnih razvojnih potencialov.

Primarno izhodišče (predvsem pri oblikovanju ureditve znotraj ali v bližini starega mestnega) je prepoznavanje, poudarjanje in krepitev identitete ter prepoznavnosti prostora.

3.1 Zasnova mestnih predelov in pripadajočih programskih jeder

- Centralne dejavnosti in storitvena programska jedra
- Zeleni mestni predeli in zelena športno-rekreacijska programska jedra
- Poslovno proizvodna cona Brezina



Koncept razvoja mesta s poudarkom na razporeditvi dejavnosti

Storitvena programska jedra:

- Revitalizacija starega mestnega jedra
- Izobraževalno središče ob vzhodni vpadnici
- Poslovno storitveno središče ob Prečni poti
- Vaško središče Črnc
- Vaško središče Brezina

Zelena programska jedra:

- Zeleno programsko jedro Vrbina
- Vodni park Brežice
- Linijski park Orehova aleja
- Športno-rekreacijski center ob Šolskem centru
- Zeleno območje ob PC Brezina (Iztek Vrbine)

Shema 2: Koncept razporeditve dejavnosti in programskih jeder

4 MOBILNOSTNI SISTEM MESTA

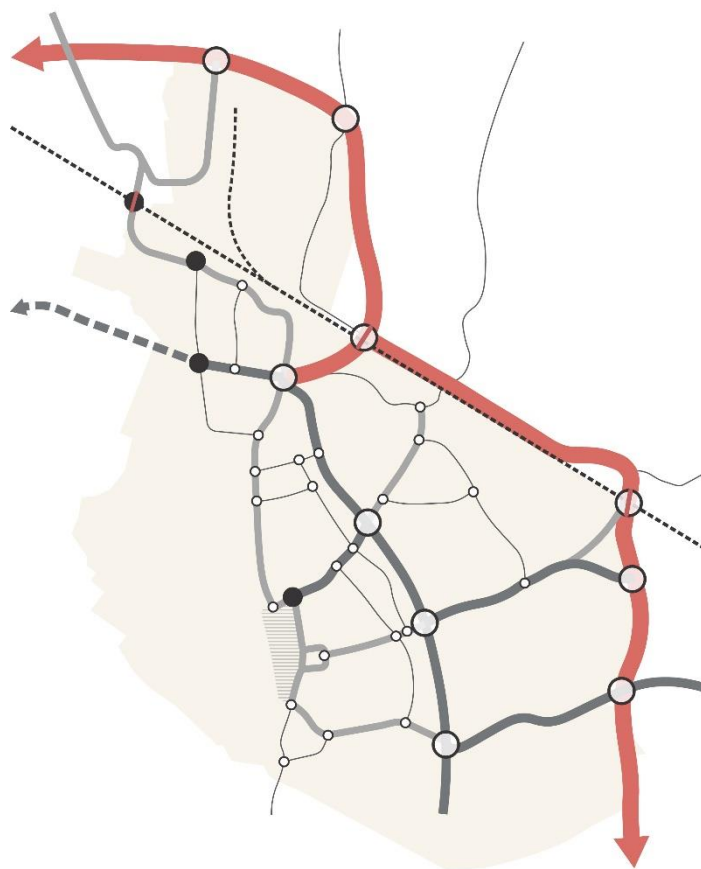
Promet in mobilnost sta za družbo ključnega pomena. Družbeno-ekonomski odnosi zahtevajo fizično premikanje ljudi in dobrin, kar posledično vpliva tudi na kvaliteto življenja ljudi. Kljub svoji nepogrešljivosti ima promet danes veliko negativnih vplivov, ki so še zlasti pereči v urbanih območjih. Mednje med drugim sodijo onesnaženje zraka, hrup, zmanjšana mobilnost in dostopnost, težave z zastoji in prometno varnostjo ter podrejena vloga vseh prometnih sistemov na račun osebnega avtomobilskega prometa. Poleg tega motorizirani urbani promet pomembno prispeva k globalnim podnebnim spremembam. Slovenija potrebuje vidne spremembe – kolesarske steze, usklajene avtobusne in železniške povezave ter spodbude za spreminjanje vedenjskih vzorcev. Naša mobilnost je ogrožena zaradi zastojev, zamud in onesnaženosti. Z ukrepi prometne politike moramo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.

Izziv, ki ga predstavlja trajnostni razvoj v mestnih območjih, je usklajen gospodarski razvoj mest in dostop na eni strani ter boljša kakovost življenja in varstvo okolja na drugi strani. Soočanje s temi vprašanji omogoča spodbujanje iskanja inovativnih in ambicioznih rešitev na področju mestnega prometa, zmanjševanja onesnaženosti mest, boljše prometne dostopnosti ter trajnostnih prometnih sistemov. Posledično lahko razumemo promet, ki pomembno zmanjšuje zgoraj naštetе negativne vplive in v prostor prinaša neštete pozitivne spodbude, kot ključni faktor v prostorskem razvoju mesta Brežice.

S celovito prometno ureditvijo Brežic bo zasnovan trajnostno naravnan, sodoben in učinkovit sistem prometnega povezovanja, mirujočega prometa, ter kolesarskih in pešpoti. Ureditev zajema jasno zasnovan in uravnotežen prometni režim in povezanost vseh vrst prometa, železniškega, cestnega, peš in kolesarskega. Celovito prometno ureditev mesta omogoča ustrezno zasnovan in prenovljen sistem železniškega prometa, glavnega potniškega terminala, dostopnih in zbirnih poti, urejenih priključkov in križanj prometnic, varnih pešpoti vključno z varnimi prehodi za pešce, varnih kolesarskih poti ter zadostnimi površinami za mirujoči promet.

4.1 Prometni sistem

- **CESTNO OMREŽJE** (Mestna obvoznica, regionalne ceste (vpadnice), mestne ceste).
- **ŽELEZNIŠKI PROMET** (Dvotirna železniška proga Ljubljana – Dobova – Zagreb).
- **PROMETNA VOZLIŠČA** (Primarna, sekundarna in terciarna prometna vozlišča ter izvennivojsko prečkanje železniške proge).
- **MIRUJOČI PROMET** (Vzpostavitev parkirnih hiš, ki v smislu mirujočega prometa razbremenijo javni mestni prostor).



Shema 3: Koncept prometnega sistema

Cestno omrežje

Ključnega pomena za razvoj mesta tako v širšem regionalnem kot v ožjem lokalnem smislu Brežice je dobra prometna povezanost. Najpomembnejšo prometnico predstavlja severna obvoznica, katere cilj je razbremenitev mestnih prometnic, ki potekajo znotraj območja mesta Brežice. Obvoznica mesto na zahodu povezuje s Krškim, južno pa se priključuje na državno avtocesto A2 (dolenjska avtocesta), ki Brežice povezuje z večjimi urbanimi središči znotraj in izven državnih meja (Ljubljana, Zagreb). Mesto Brežice se na načrtovano obvoznico priključuje preko petih (5) prometnih priključkov. Skrajno severni priključek je namenjen napajanju PC Brezina, ki bo v

prihodnosti predstavlja veliko prometno obremenitev. Ključnega pomena je, da promet PC Brezina ne bremeni notranjega mestnega prometa, temveč se po najkrajši možni poti preusmeri na tranzitno obvoznico na obrobju mesta Brežice. Preostali prometni priključki so namenjeni napajanju pomembnih mestnih vpadnic ter lokalne ceste na območju naselja Brezina. Predvidena mestna obvoznica tako predstavlja glavno nosilko zunanjega (obrobnega) tranzitnega prometa, medtem ko križišča na tej cesti predstavljajo pomembne mestne vstope s severne in vzhodne smeri. Zasnova dopušča možnost vzpostavitve alternativne variante mestne obvoznice, ki se priključi iz zahodne strani (iz smeri Krškega).

Ključne mestne vpadnice so Bizeljska cesta, Cesta svobode in Cesta Trnje proti Dobovi. Vpadnice, katere napaja obvoznica, prav tako predstavljajo pomembne prometne povezave, ki mesto Brežice povezujejo z njegovim zaledjem. Ob stiku z ožjim mestnim prostorom se te preoblikujejo v atraktivne mestne ceste na njih pa se izvajajo ukrepi za umirjanje prometa. Dodatna pozornost se nameni oblikovanju kvalitetnih površin za pešce in kolesarje. Sekundarne povezave na območju mesta Brežic predstavljajo mestne krajevne ceste in javne poti, ki zagotavljajo medsebojno prečno povezovanje mestnih vpadnic in mestnih predelov.

Na območju sosesk, ki so prometno obremenjene in z vidika prometne varnosti neustrezne se predvidi ukrepe za umirjanje prometa in prometno razbremenjevanje. Na območju Stare kolonije in Trnja se izvajajo ukrepi, ki zagotavljajo kvalitetno in varno bivalno okolje, ureja se kvalitetne površine za pešce in kolesarje, medtem ko se motorni promet omejuje in umirja.

Center mesta se prometno razbremeni. Osebni avtomobilski promet se na območju Ceste prvih borcev v celoti ukine. Avtomobilski osebni promet se praviloma zaustavi pred prihodom v strogo mestno jedro, kjer se javni mestni prostor primarno nameni pešcem in kolesarjem. Postopek ukinitve in razbremenitve starega mestnega jedra se izvaja fazno. Nova podoba mestnega jedra nudi plodna tla za razvoj mestnih storitvenih dejavnosti in aktivnosti, ki revitalizirajo in oživljajo staro mesto jedro Brežic.

Železniški promet

V skladu z načeli trajnostne mobilnosti je ureditev železniškega prometa pomemben vidik prometne ureditve mesta Brežice. Železniška proga Brežice – Zidani most – Ljubljana ter Brežice – Dobova – Zagreb ima velik potencial za vključitev in povezovanja Brežic z večjimi urbanimi središči. Proga poteka ob severnem robu območja urbanistične zasnove ter od preostalega mestnega tkiva ločuje PC Brezina in območje naselja Brezina. Mestna železnica je ključnega pomena za razvoj in dostopnost mesta, vendar ob neprimernih in maloštevilnih prehodih istočasno predstavlja velik omejitveni faktor sodobnega razvoja in bivanjske kvalitete. Problematiko se rešuje s številnimi podvozi/nadvozi železnice. vzdolž celotne širine mesta so zagotovljeni številni preboji različnega tipa, za različne udeležence v prometu. Ključnega pomena za razvoj prometne ureditve železniškega prometa je povezovanje in prepletanje železniškega prometa z preostalimi elementi javnega potniškega prometa v Brežicah ter prenova potniškega terminala, ki omogoča varno, kvalitetno in udobno uporabo železniškega potniškega prometa. Zaradi relativne oddaljenosti je prav tako pomembno kvalitetno in varno povezovanje mestnega središča z železniškim potniškim terminalom v obliki JPP (mestni avtobus, »BRŽkolo«) in preko kvalitetnih mestnih povezav za kolesarje in pešce.

Prometna vozlišča

Cestno omrežje sestavljajo tri ravni prometnih vozlišč. Primarna, sekundarna in terciarna prometna vozlišča, ki odražajo njihovo pomembnost in obremenjenost. Stičišča mestnih vpadnic z obvoznico predstavljajo pomembna prometna vozlišča, ki napajajo glavne mestne vpadnice in zagotavljajo dostop do mesta. V sklopu mestne obvoznice sta predvideni dve (2) izven nivojski prometni križišči ob križanjih obvoznice in železniške proge. Izven nivojsko križanje železnice se izvede tudi na presečišču regionalne povezave Brežice – Krško (skozi Gornji Lenart) in železniške proge, obstoječi nivojski prehod pa se ukine. Primarna vozlišča predstavljajo tudi medsebojni stiki mestnih vpadnic. Sekundarna prometna vozlišča predstavljajo stičišča manj obremenjena lokalnih in regionalnih cest. Terciarna prometna vozlišča predstavljajo stičišča preostalih mestnih cest, ki so, kot posledica predvidene mestne obvoznice in ukrepov za razbremenjevanje prometa, manj prometno obremenjena.

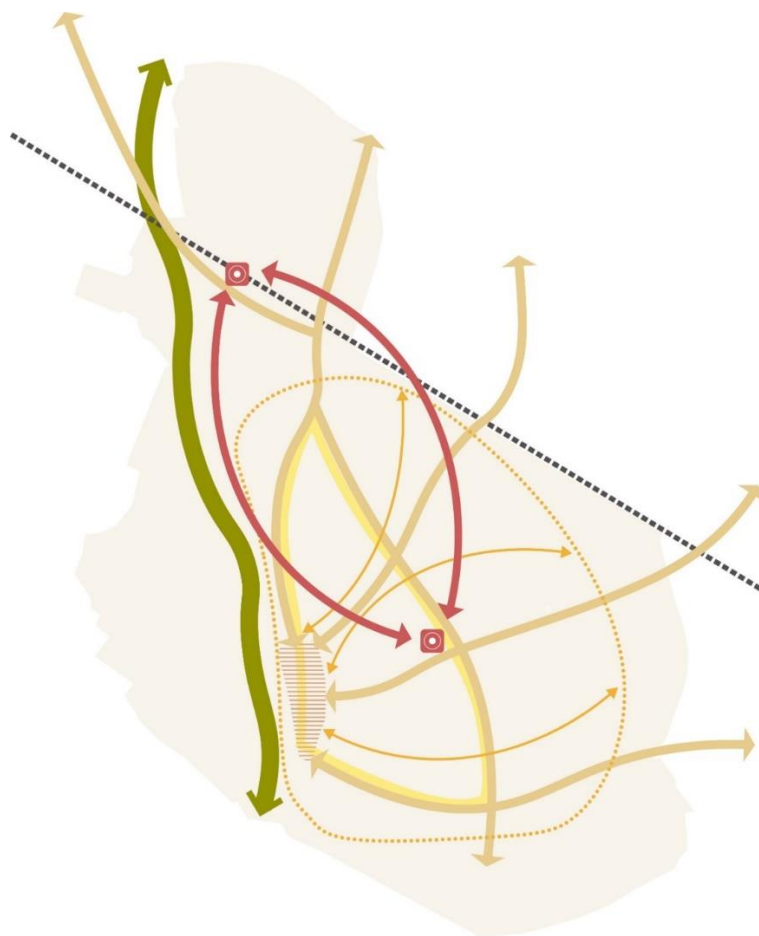
Mirujoči promet

Prometna razbremenitev mestnega središča skladno s sodobno trajnostno politiko, rezultira v ukinitvi parkirnih površin in motornega prometa na območju starega mestnega jedra. Površine namenjene mirujočemu prometu se zagotavlja v dveh parkirnih hišah na območju mesta. Parkirna infrastruktura se v prostor umešča v neposredni bližini glavne avtobusne postaje Brežice ter v neposredno bližino Splošne bolnišnice Brežice. Del parkirnih

prostorov se nameni za vzpostavitev sistema P+R tako v smislu avtobusnega javnega potniškega prometa kot v smislu izposoje koles »BržKolo«.

4.2 Trajnostna mobilnost

- **Prostorske osi** (Zelena os, Vrbina, Urbana zanka)
- **Tranzitne kolesarske povezave** (Povezava sever-jug (ob cesti Svobode), Povezava Brežice - Krško (skozi Gornji Lenart), Povezava Brežice - Cundorvec (skozi Črnc), Povezava Brežina - Center, Povezava Brežice - Čatež)
- **Javni potniški promet** (Vzpostavitev in ojačitev avtobusne povezave med glavno avtobusno postajo in železniško postajo; vzpostavitev novih avtobusnih postajališč, ki povezujejo mestno zaledje z njegovim središčem (predvsem vzhodni rob mesta), vzpostavitev intermodalnega središča na območju železniške postaje
- **Območja in povezave namenjene pešcem in kolesarjem** (Mestno središče namenjeno pešcem, Kvalitetna in varna prometna ureditev na območju stanovanjskih sosesk in zalednih naselji, vzpostavitev krožnih poti znotraj mesta, Vzpostavitev povezovalnih peš poti z mestnim zaledjem)



Shema 4: Koncept trajnostne mobilnosti

Prostorske osi

Primarni trajnostni prostorski osi predstavlja urbana zanka, ki medsebojno povezuje pomembna programska središča ter zelena os, ki mestno strukturo zamejuje v smeri zahoda ter predstavlja najpomembnejše zeleno povezavo na območju mesta Brežice. Urbana zanka in zelena os se na območju starega mestnega jedra staknejo (potekata vzporedno v neposredni bližini), kar dodaja kvaliteto staremu mestnemu jedru tudi v smislu izhodiščne točke za spoznavanje in raziskovanje mesta ter vsesplošne celostne urbane izkušnje, ki jo mesto Brežice ponuja. Primarni mestni povezavi sta oblikovani na način, da je gibanje pešcev in kolesarjev varno in udobno, kjer je to mogoče, sta ti povezavi v največji možni meri namenjeni izključno pešcem in kolesarjem.

Tranzitne kolesarske povezave

Pomembne tranzitne prometne povezave v smislu trajnostne mobilnosti predstavljajo kolesarske povezave, ki potekajo vzdolž glavnih mestnih vpadnic in mesto Brežice povezujejo z širšim mestnim zaledjem. Namen tranzitnih kolesarskih povezav je hitra dostopnost in povezljivost do bolj oddaljenih točk mesta. Ključne tranzitne prostorske povezave predstavljajo povezava sever-jug (ob cesti Svobode), Brežice - Krško (skozi Gornji Lenart), Brežice - Cundorvec (skozi Črnc), Brežina – Center in Brežice – Čatež.

Javni potniški promet

Javni potniški promet predstavlja temelj trajnostne mobilnosti, predvsem pa je ključnega pomena široka ponudba in usklajenost različnih ravni JPP, vse od lokalne izposoje koles pa do državnega železniškega prometa. V smislu zagotavljanja povezljivosti in skladnosti JPP se predvidi oblikovanje intermodalnega središča na območju železniškega postajališča Brežice, ki je skladen in dobro povezan z lokalnim in regionalnim javnim potniškim prometom ter avtobusnim postajališčem Brežice. V smislu večanje ponudbe in povezovanja se dopolni omrežje avtobusnih postajališč in postajališč za izposajo mestnih koles. Predvsem se v obstoječo ponudbo dodajo lokacije, ki se nahajajo na obrobju mesta Brežice (Črnc, Zakot, Brežina).

Območja in povezave namenjene pešcem in kolesarjem

Posebna pozornost se nameni oblikovanju površin za pešce in kolesarje. Motorni promet se na območju starega mestnega jedra zameji, prednostno se na to območje umešča ureditve namenjene pešcem in umirjenemu kolesarskemu prometu. Na obrobje mestnega jedra, v neposredni bližini avtobusnega postajališča se umesti javno parkirno hišo, ki omogoča zaustavitev motornega prometa izven starega mestnega jedra. Na območjih, ki so namenjena bivanju (stanovanjska območja, stanovanjske soseske, zaledna naselja) se predvidijo kvalitetne in varne prometne ureditve, ki v ospredje postavljajo pešce in kolesarje. Na območju celotnega mesta se vzpostavijo prečne peš poti, ki mesto povezujejo z njegovim zelenim zaledjem (Mestno središče – Vrbina, širše mestno središče – zahodno kmetijsko zaledje). Obmestna športno-rekreacijska območja ter kmetijske površine povezuje krožna pot namenjena pešcem in kolesarjem. Pot medsebojno povezuje zeleno območje Vrbine, poslovno storitveno središče ob Prečni poti, vzhodno kmetijsko zaledje in športnorekreacijske poljske poti ter južni obvodni prostor ob reki Savi.

5 ZELENİ SISTEM

5.1 Širši zeleni sistem

Zeleni sistem mesta obravnava vidik povezovanja zelenih površin in odprtih prostorov mesta v smiselno in razpoznavno prostorsko celoto ter navezavo mesta na njegovo širše zeleno zaledje, tako z vidika sooblikovanja mesta, zadovoljitve potreb prebivalcev, kot tudi ekološkega ravnovesja in kvalitete bivanja v mestu.

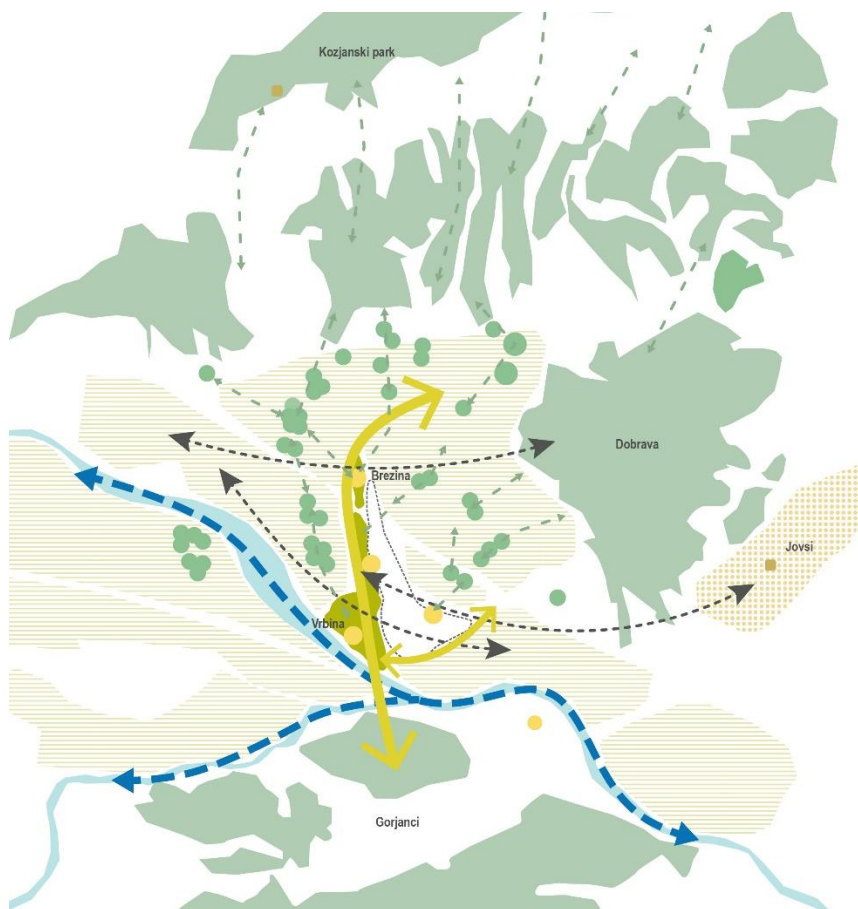
Zeleni sistem mesta Brežice se navezuje na zeleni sistem občine, s čimer se zagotavlja ekološka povezljivost, hkrati pa tudi dostopnost do zelenih površin v zaledju za prebivalce.

▪ **ZELENI KORIDORJI, POVEZAVE** (modra infrastruktura: Sava, Krka (kot glavni povezavi V-Z), Zelena os Vrblina v smeri S- J, daljinske kolesarske povezave in pešpoti),

▪ **OBMOČJA** (ožje: Park vodnih športov Vrblina | širše: Dobrava, Jovsi, Gorjanci, Bizeljско (proti Kozjanskemu parku)),

▪ **ZELENE TOČKE/ ZAPLATE** (manjše zelene površine v mestnem jedru (parki, športni parki), gozdne zaplate med kmetijskimi zemljišči v zaledju mesta, drevesne gruče),

▪ **KMETIJSKO ZALEDJJE** (večnamenska kmetijska zemljišča ob mestu Brežice - športno rekreacijska funkcija kmetijskih zemljišč, rekreacija na poljskih poteh.).



Shema 5: Širši koncept zelenega sistema

Zeleni koridorji, povezave

Zeleni sistem mesta Brežice se v prostor vpenja preko glavnih zelenih osi, ki jih v smeri zahod- vzhod (Krško – Hrvaška) predstavljata reki Sava in Krka ter njun obvodni prostor z rekreacijsko povezavo. V smeri Gorjancev na jugu in pobočij Orlice vse do Kozjanskega parka na Severu se zeleni sistem povezuje preko glavne zelene osi, širšega območja Vrbine na zahodnem delu mesta. Zelena os Vrbine se na južnem robu mesta Brežice preplete z obvodnimi ureditvami in se preko vodnega elementa Save naveže na širši prostorski kontekst.

Na jugu mesta se vzpostavlja sekundarna zelena os v smeri Z – V, ki hkrati tvori tudi južni rob mesta in omogoča ohranjanje značilne podobe ob južnem vstopu v mestu.

Z vzpostavitvijo kvalitetnih kolesarskih in peš povezav se zagotavlja dostopnost do bližnjih naravnih in rekreacijskih območij, zlasti Jovsev in Dobrave na zahodu, ter Gorjancev na jugu.

Območja

Največji zeleni površini v mestu predstavlja območje Vrbine na skrajnem zahodu. Na južnem delu se razvija ureditve v navezavi na vodne športe (akumulacijsko jezero HE Brežice). V središču mesta, ob starem mestnem jedru se ohranja in razvija večja obstoječa parkovna površina, ki prevzema vlogo mestnega parka in se jo na tak način tudi ureja. Pomembno območje predstavlja južni zeleni rob mesta Brežice. V širšem sistemu so večja območja z rekreacijskimi in prostočasnimi vsebinami, ki so bližini mesta Brežice park Jovsi, Dobrava kot območje ravninskega gozda s sprehajalnimi potmi ter južni del občine – Gorjanci z razvito mrežo kolesarskih in pešpoti.

Zelene točke / zaplate

Zelene točke predstavljajo manjša zelena območja znotraj mesta Brežice. Ohranja, vzdržuje in načrtuje za manjše parkovne ureditve, obcestne ureditve, drevesne gruče, ozelenjena parkirišča in druge elemente, ki nimajo vloge primerljive z npr. večjim mestnim parkom, vendar pomembno prispevajo k večji kvaliteti bivanja. Z načrtovanjem takih zelenih površin se povečuje odpornost na podnebne spremembe, zlasti iz vidika pregrevanja, pa tudi drugih aspektov. V neposrednem zaledju mesta se na kmetijskih površinah v največji možni meri ohranja gozdne zaplate.

Kmetijsko zaledje

Proti vzhodu mesto prehaja v kmetijsko krajino, ki se jo razvija večnamensko. Poudarek je na socialni, zlasti rekreacijski vlogi kmetijskih površin, pri čemer se spodbuja souporabo poljskih poti v rekreacijske namene. Ekološka in krajinska pestrost se na tem delu ohranja z ohranjanjem gozdnih zaplat.

5.2 Ožji zeleni sistem

V skladu z razvojem in širitvami mesta je predlagana zasnova zelenega sistema, ki izhaja predvsem iz navezav notranjih sistemov četrti in zelenih sistemov na kvalitetno odprto krajino na mestnem robu in njegovem zaledju. Za kakovostno zasnovo je potrebno opredeliti ključne nosilce zelenega sistema kot so glavni krajinski motivi, elementi naravne dediščine in vrednote oblikovane narave ipd. Pri tem so upoštevani ekološki, morfološki in sociološki vidiki zelenega sistema ter ugotovljeni problemi pomanjkanja posameznih delov zelenega sistema.

▪ **PROSTORSKE OSI** (Zelena os Vrbinca (S-J), Rekreativna obvodna povezava, Južna zelena OS (V-Z)),

▪ **ŠPORTNO REKREATIVNE POVEZAVE, OBMOČJA IN TOČKE** (Kolesarska krožna pot, zeleni južni mestni rob, parkovne površine, športni parki),

▪ **KMETIJSKO ZALEDJJE** (Kmetijski rob, obdelovalne površine, športno rekreacijska funkcija kmetijskih zemljišč),

▪ **POVEZANOST** (Povezava širšega mestnega središča s širšim zelenim zaledjem Brežic).



Shema 6: Koncept zelenega sistema

Prostorske osi

Ključno zeleno os, hrbtenico zelenega sistema, predstavlja območje Vrbine, ki se ne severu poveže z zelenim delom Brezine. Neposredna bližina zelene osi Vrbine in območja starega mestnega jedra predstavlja izjemen potencial prečnega povezovanja med mestnim središčem in zelenim mestnim robom. Vertikalna zelena povezava skozi celotno območje Vrbine omogoča možnosti navezave vzdolž celotnega zahodnega mestnega roba. Športnorekreatijsko prostorsko os predstavlja obvodno območje ob reki Savi, ki Vodni center Brežice tematsko poveže s širšim obrečnim prostorom. Ureditev v obliki prostorske povezave, krajinske ureditve in programskih točk predstavlja povezavo namenjeno pešcem in kolesarjem in v širšem smislu služi kot pomembna daljinska poveza med Krškimi in Čatežem ob Savi.

Posebna pozornost se nameni vzpostavitvi južnega zelenega mestnega roba, ki medsebojno sklene posamezne obstoječe kvalitetne zelene površine v oblikovno in programsko celoto. Terenski prostorski rob vizualno poudarja začetek urbanega dela Brežic in ga na sonaraven način ločuje od obdajajočih kmetijskih površin. Gre za eno izmed kvalitetnejših prostorskih vedut, ki se jo v prostorskem in programskem smislu ohranja in varuje.

Športno rekreativne povezave, območja in točke

Obstoječa in previdena igrišča, športni centri in parkovne površine tvorijo omrežje javnih zelenih programskih točk, ki so medsebojno dobro povezane s kvalitetnimi trajnostnimi povezavami, prav tako pa so vpete v širši zeleni sistem mestnega zaledja. Oblikujeta se dve novi pomembni športnorekreatijski točki. Na jugu območja ob reki Savi se oblikuje Vodni center Brežice, ki izkorišča neposredno bližino vodnega elementa Save in kvalitetnih naravnih prvin obvodnega prostora. V vzhodnem mestnem predelu ob Ekonomski šoli se oblikuje nov športnorekreatijski center, ki se povezuje z izobraževalnimi in družabnimi funkcijami na tem območju. Nove športnorekreatijske površine in otroška igrišča se oblikujejo tudi na območji zalednih mestnih naselji (Črnc, Zakot) na območju novo načrtovanih centralnih površin (Ob prečni poti) in na zelenem predelu zahodno do PC Brezine. Ob južnem zelenem mestnem robu, ki tako programsko kot oblikovno predstavlja pomemben in močan prostorski rob mesta Brežice, se oblikujejo športno-parkovne programske točke. Znotraj obstoječih sosesk (Stara Kolonija, Trnje) kje so igrišča že prisotna je predvidena njihova dopolnitev in nadgradnja z sodobnimi principi oblikovanja in urejanja igrišč in parkov. Ključno športnorekreatijsko os predstavlja obvodna povezava ob reki Savi, ki povezuje pestro ponudbo ob rečnem nabrežju. Vzpostavi se tudi Športno rekreativna krožna pot, ki povezuje posamezne naravne in ustvarjene športno rekreacijske elemente mesta Brežic.

Prostorske povezave

Temeljno izhodišče snovanja in urejanja zelenega sistema je povezanost različnih mestnih predelov oziroma četrti in navezava le teh na odprto krajino s peš in kolesarskimi potmi. Kvalitetne navezave na športnorekreatijsko zaledje Brežic se na zahodnem delu vežejo na območje Vrbine in zeleno mestno os, medtem ko se na vzhodnem in severnem robu urbanistične zasnove mesto Brežice pretežno naveže na ohranjeno in varovano kmetijsko zaledje. V smislu zelenih povezav se oblikovno in programsko vzpostavi zelena os, ki poteka po Vrbini in se nato preko izvenmivojskega križanja železnice naveže na zeleno območje Brezine. Poudarja se tudi ključne prečne povezave med zahodnim mestnim zaledjem (Vrbino) in vzhodnim kmetijskim zaledjem, ki se oblikujejo po principu ozelenjenih mestnih povezav. Z kvalitetnimi prometnimi površinami za pešce in kolesarje ter visoko frekventnimi linijami JPP se prebivalcem omogoča hiter, kvaliteten in predvsem varen dostop do zelenega mestnega zaledja, ki poleg obrečnega prostora reke Save predstavlja najpomembnejšo naravno prvino zelenega sistema Brežic.

Kmetijsko zaledje

Pomemben nosilec identitete Brežic so zaledna kmetijska zemljišča, predvsem kvalitetna kmetijska zemljišča, ki tvorijo severni in vzhodni mestni rob. Kmetijski rob in posledično zemljišča igrajo pomembno vlogo pri tvorjenju prostorske podobe tako v ožjem mestnem kot v širšem občinskem smislu. Ključnega pomena je varovanje in ohranjanje kvalitetnih kmetijskih zemljišč, ki nudijo razvojni potencial za perspektivne kmetije, prisotne na območju mesta Brežic. Območje kmetijskega zaledja se poudarja kot sestavni del zelenega sistema mesta, ki ohranja prostorsko avtentičnost mesta in izpostavlja kmetijstvo kot še vedno pomemben element v lokalnem okolju. Kmetijske površine, ki so prisotne na območju urbanistične zasnove niso zgolj pridelovalne površine temveč nosijo tudi rekreacijsko funkcijo v obliki poljskih sprehajalnih poti, ki predstavljajo kvalitetne športno rekreacijske površine. Ohranjanje, varovanje in vzdržno razvijanje le teh je ključnega pomena za ohranjanje avtentične podobe mesta Brežice in zagotavljanje kvalitetnih rekreacijskih površin v mestu.

6 URBANISTIČNO OBLIKOVANJE

Zasnova urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja

V skladu z razvojem in širitvami mesta je predlagana zasnova arhitekturnega in urbanističnega oblikovanja, slednja izhaja prostorskih kvalitet in elementov, ki tvorijo značilno podobo Brežic. Urbanistično in arhitekturno oblikovanje spodbuja razvoj, ki bo v skladu z oblikovno podobo mesta, tako da bo pri novogradnjah in prenovah zagotovljeno varovanje kakovostne podobe, merila in krajinskega okvira mesta.

Zasnova urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja narekuje strukturo mesta, razmestitev dejavnosti oziroma predvidene smeri širitve le teh, elemente oblikovne podobe mesta in razvojne osi vzdolž katerih se vrstijo posamezni mesto tvorni programi. V splošnem se urbanistični razvoj usmerja v skladu z naravnimi danostmi in omejitvami ob hkratnem upoštevanju prostorskih potencialov, pri čemer je ključno krepiti identiteto in prepoznavnost prostora.

Mesto je na zahodu omejeno z naravnimi robovi. Ti imajo v naselju pomembno strukturno in ločevalno vlogo, hkrati pa formirajo vedutno prepoznavnost mesta. Omenjeni razlogi narekujejo nujno ohranjanje in kjer je to možno poudarjanje omenjenih prvin.

6.1 Koncept oblikovne podobe mesta

▪ **URBANA ZANKA** (Povezovanje primarnih programskih območij v mestu Brežice, na območju starega mestnega jedra segment zanke poteka v obliki kulturne mestne osi, vzhodni del zanke pa sestavlja centralno – poslovna os, ki poteka po trasi Ceste svobode).

▪ **NOTRANJI RAZVOJ MESTA** (Mesto Brežice se prednostno razvija navznoter, v sklopu mesta se oblikuje tri storitveno – obrtna središča).

▪ **PRIMARNE PROSTORSKE DOMINANTE**

▪ **OBLIKOVANJE VSTOPNIH TOČK V MESTO**

▪ **OBLIKOVANJE IN OHRANJANJE ZELENIH MESTNIH ROBOV IN KLINOV** (Ohranja in varuje se zelene robove, kline in predahe, ki tvorijo prepoznavno podobo mesta Brežice).



Shema 7: Koncept zelenega sistema

Staro mestno jedro

Območje starega mestnega jedra se oblikovno in programsko revitalizira tako, da predstavlja osrednje primarno mestno središče. Nameni se izključno nemotoriziranemu prometu, pešcem in kolesarjem. V mesto pritliče se praviloma umešča mestotvorne programe, ki napajajo ulično življenje. Središče mesta se preko prečnih prebojev v obliki javnih, kvalitetno oblikovanih poti poveže z zelenim območjem Vrbine na zahodnem robu mesta. Urbano zanko na tem segmentu sestavlja kulturna os, ki medsebojno povezuje Grad Brežice - Posavski muzej Brežice z Vodovodnim stolpom, Nemškim domom in ostalim kulturnimi programom, ki je prisoten na območju starega mestnega jedra.

Urbana zanka

Najpomembnejšo mestotvorno povezavo predstavlja urbana zanka, ki povezuje pomembna storitveno-programska jedra ter prednostno narekuje notranji razvoj mesta. Poleg starega mestnega jedra sta previdena še dva primarna programska jedra.

Vzhodni rob urbane zanke poteka po trasi Ceste svobode, ki je na tem segmentu opredeljena kot centralno – storitvena os. Na območju Šolskega centra se vzpostavi storitveno – izobraževalno programsko jedro. Z vidika umeščanja v prostor gre za pomembno mestno vozlišče, ki tvori vstopno podobo v mestno središče Brežic.

Na severnem delu trase urbane zanke se vzpostavi storitveno – poslovno programsko jedro. Na območju se razvija območje centralnih dejavnosti v povezavi z že obstoječim obrtnim območjem ob Cesti bratov Cerjakov. Območje se revitalizira in preoblikuje v atraktivno mestno območje, ki se navezuje na železniški potniški terminal. Težji industrijski obrati se praviloma umešča v PC Brežina, ki se nahaja na severni strani železniške proge, da ti ne obremenjujejo centralnega urbanega prostora mesta Brežic.

Notranji razvoj mesta

Na območju mesta Brežice se nahaja relativno velika količina neizkoriščenih stavbnih zemljišč, ki omogočajo notranji razvoj mesta. Notranji razvoj mesta mora upoštevati zeleni sistem mesta in s tem ohranjati in varovati zelene zaplate, ki se pojavljajo v ožjem in širšem mestnem središču. Brežice se tako prednostno razvijajo na območju že vzpostavljenega mestnega prostora. Najobsežnejša območja notranjega razvoja zajemajo: območje ob Prečni poti, kjer se predvidoma vzpostavi novo storitveno – poslovno programsko jedro; območje ob Šolskem centru kjer se vzpostavi novo centralno – storitveno jedro z navezavo na že prisoten izobraževalni in športno rekreacijski program; osrednje območje centralnih dejavnosti ob Pleteršnikovi ulici in osrednje območje centralnih dejavnosti ob severnem delu Ceste svobode.

Območja večjih širitvev so predvidena predvsem na območju zalednih naselij, v sklopu vasi Črnc, Zakot in Brežina. S širitvami se zagotavlja ustrezna dostopnost do novih funkcionalnih jeder, ki krajšajo poti prebivalcev iz zalednih naselij do osnovnih funkcij mesta. Ob širitvah se poudarja ohranjanje kmetijskih zelenih klinov, ki tvorijo prepoznavno podobo mesta Brežic. Ta je še posebej izrazita na vzhodnem mestnem robu.

Primarne prostorske dominante

Prostorske dominante po pomenu, obliki ali velikosti izstopajo iz okolice, zato pomembno vplivajo na podobo mesta. Dominante, ki so pomembne nosilke mentalne podobe in orientacije v mestu, se ohranja in prenavlja ter dopolnjuje v skladu z načeli varstva in razvoja kulturne dediščine in splošne podobe mesta. Na območju starega mestnega jedra tovrstne dominante predstavljajo Grad Brežice, Vodovodni stolp, Nemški dom in Cerkev sv. Roka. Nove prostorske dominante se umešča na območja mestnih vstopov in sicer ob vstop pri križišču Ceste svobode in Bizeljske ceste ter na območju obrtno – storitvenega programskega jedra na severu mestnega jedra. Posebej pomembno je z omejevanjem gradnje varovati vedute na omenjene dominant ter jim s tem zagotavljati oziroma ohranjati dominantno vlogo v mestu.

Oblikovanje vstopnih točk v mesto

Vstopne točke pomembno vplivajo na orientacijo v prostoru in s tem k prepoznavni podobi mesta. Razvija se jih v skladu z obstoječo identiteto in značilnostmi mesta. Ohranja varuje in poudarja se podoba južnega vstopa v mesto Brežice, ki predstavlja primarni vstop s smeri avtoceste. Nove vstopne v mesto se vzpostavi na križišču Ceste svobode in Bizeljske ceste, kjer se predvidi reprezentativna ureditev kot točka vstopa v ožje mestno središče Brežic. Vstopna točka se uredi tudi na območju severnega priključka obvoznice ter na območju ob Cesti bratov Cerjakov. Na južnem delu starega mestnega jedra se oblikuje vstop, namenjen izključno pešcem in kolesarjem, ki mestno jedro preko mosta čez Savo in nato čez Krko povezuje s širšo okolico. Z vzpostavitvijo oblikovno in prometno ustrezno izvedenih vstopov se izboljša prepoznavnost in celostna podoba Brežic.

Oblikovanje in ohranjanje zelenih mestnih robov in klinov

Prepoznavno urbano podobo poleg ključnih urbanistično oblikovalskih elementov tvorijo tudi zeleni mestni robovi in zeleni kmetijski mestni klini. Ključnega pomena tako predstavlja vzdržen razvoj in širitev mestnega tkiva ob vzporednem varovanju in ohranjanju zelenih robov in predahov v obliki kmetijskih klinov, ki nudijo agrarni razvojni potencial za perspektivne kmetije, prisotne na območju Brežic. Območje zelenih robov in klinov se poudarja kot nepogrešljiv sestavni del podobe mesta. Poleg pridelovalnih in ekoloških funkcij zeleni robovi in klini predstavljajo območja s funkcijo športnorekreacijskih površin, ki zvišujejo kvaliteto bivanja.

6.2 Razvoj dejavnosti

▪ **STANOVANJSKE POVRŠINE** (so predvidene na območju vasi Črnc, Zakot in Brezina ter znotraj ožjega mestnega središča mesta – na območju bivšega kompleksa Tovarne pohištva Brežice, na območju Trnje ob Kregarjevi ulici in ob ulici Ob potoku).

▪ **CENTRALNE DEJAVNOSTI** (so predvidene na območju med Ekonomsko šolo in Cesto Svobode, kamor se umešča nove izobraževalne centre, športne dejavnosti in nov trgovski kompleks, širitev je predvidena v neposredni bližini Hofra in Splošne bolnišnice Brežice in sicer individualna in večstanovanjska zazidava, predvidena je tudi širitev ob krožnem križišču, kjer se križajo Tovarniška cesta, Cesta bratov Milavcev in Cesta Svobode in med Prečno potjo in Dalmatinovo ulico, kjer se poleg centralnih dejavnosti prepletajo tudi stanovanjske površine).

▪ **ZELENE POVRŠINE** (so predvidene na območju Vrbine, te se širi proti severu (v smeri PC Brezina) in proti jugu do obrečnega prostora Save, vzpostavitev zelenih površin je predvidena tudi v neposredni bližini PC Brezina – ob zahodnem delu gramoznice).

▪ **INDUSTRIJSKE POVRŠINE** (so predvidene na območju PC Brezina proti severu).

6.3 Struktura mesta

▪ **TRADICIONALNA STRUKTURA** (se ohranja in krepi na območju ožjega mestnega središča, kjer se prepletajo centralne in stanovanjske dejavnosti, ta struktura je znotraj obravnavanega območja prisotna v najmanjši meri – ker pa je le-ta prepoznana kot kvalitetna, se jo mora v največji možni meri ohraniti v izvorni obliki).

▪ **STRUKUTRA MANJŠEGA MERILA** (Se ohranja na območju pretežno stanovanjskih površin, ta struktura je znotraj obravnavanega območja prisotna v največji meri – razpršena po ožjem središču in po obrobju mesta).

▪ **STRUKTURA SREDNJEGA MERILA** (Se ohranja in spodbuja na območju pretežno večstanovanjskih sosesk in centralnih dejavnosti, ta se nahaja ob Cesti svobode in v Stari koloniji).

▪ **STRUKTURA VELIKEGA MERILA** (Je prisotna in se ohranja izven ožjega središča mesta, na centralnih, industrijskih površinah in na površinah z višjimi večstanovanjskimi bloki, ta se nahaja ob Cesti svobode in na območju bivše Tovarne pohištva Brežice, ta se v največji meri pojavlja tudi v PC Brezina in ob glavni vpadnici – Cesti svobode, ki na obravnavanem območju predstavlja glavno centralno programsko os. Višji stanovanjski bloki so prisotni med Maistrovo ulico in Bizeljsko cesto).

Struktura pozidave

Brežice zaznamujejo raznolike morfološke enote, ki se med seboj močno prepletajo. Vizualno najbolj kvalitetna in reprezentativna je enota starega mestnega jedra na jugozahodnem delu mesta, ki povzema tradicionalno obcestno pozidavo. V osrednjem delu mesta se nahajajo enote družbenih in rekreacijskih dejavnosti z značilno strukturo srednjega in velikega merila.

Predlog strukture in gostote pozidave v območju UZ sestavljajo štirje značilni morfološki vzorci: **tradicionalna struktura** (starega mestnega jedra), ki je vizualno najbolj kvalitetna in reprezentativna enota, ta se krepi na jugozahodnem delu mesta in v njegovih podaljških ob zgodovinskih smereh. **Struktura drobnega merila** (pretežno enostanovanjska gradnja s pomožnimi objekti, posamezne kmetije in ruralni sklop poselitve), **struktura**

srednjega merila (večstanovanjski objekti, objekti javnega značaja, trgovski objekti, družbeni objekti ipd.) ter **struktura velikega merila** (blokofske stanovanjske soseske in proizvodni ter industrijski kompleksi).

Tradicionalna struktura

Tradicionalna struktura zgodovinskega mestnega jedra in njegovih podaljškov je najbolj kvalitetna in reprezentativna struktura mesta. V skladu z omenjenim, se znotraj starega mestnega jedra ohranja, prenavlja in dopolnjuje grajeno strukturo skladno z načeli varstva in razvoja kulturne dediščine, ob hkratnem upoštevanju potreb in zahtev sodobnega časa. Ne glede na to, da se je ohranil morfološki vzorec, je potrebno večjo pozornost posvetiti vzdrževanju mestne fasade, potrebno je zagotoviti funkcionalno prenovu objektov in pripadajočih zunanjih površin, s poudarkom na javnih in javno dostopnih površinah in objektih. Skupni ulični prostor je potrebno primarno nameniti pešcem in kolesarjem in jasno omejevati motorni promet skozi območje. Omenjeno se zagotovi z ustreznim umeščanjem trgov in poti, pri čemer so še posebej pomembne poti za gibalno ovirane osebe. V največji možni meri je potrebno krepiti značilno mestno silhueto in upoštevati vedutni pogled na staro mestno jedro iz območja Vrbine. Ulični parter starega mestnega jedra je treba aktivirati z umeščanjem pestrih dejavnosti, ki bodo privabile tako obiskovalce, kot tudi prebivalce.

Struktura drobnega merila

Strukturo drobnega merila sestavljajo pretežno enostanovanjske hiše in deloma javne dejavnosti manjšega obsega. Struktura se v največji meri pojavlja izven strogega centra mesta. Rasla je stihijsko na območju ruralnega območja, znotraj samega mesta pa je nastajala pretežno na podlagi prostorsko izvedbenih načrtov ali splošnih določil prostorskih ureditvenih pogojev. Smiselno je ohranjati sedanjo nizko gostoto pozidave, kjer se ta že pojavlja, vendar s premišljenim umeščanjem in kompaktnejšo ter bolj povezano strukturo.

Pri načrtovanju nove pozidave je smiselno v strukturo drobnega merila umeščati tudi tipologije, ki imajo večji izkoristek (vrstne hiše, hiše v nizu, dvojčki ipd.). Objekti morajo biti nižjih gabaritov (P+M, P+1). Oblikovanje samih objektov naj temelji na upoštevanju karakteristik posameznega območja. Na novih razvojnih površinah je potrebno snovati zaključene enote z ustrežno orientacijo v prostoru. Ne glede na tipologijo pretežno enostanovanjskih stavb z lastnimi zasebnimi vrtniki (zelenimi površinami) se stremi, k umeščanju omrežja zelenih in javnih površin, ki razbremenijo enolično strukturo enodružinske gradnje.

Struktura srednjega merila

Strukturo srednjega merila sestavljajo pretežno večstanovanjski objekti in posamezna območja javnih dejavnosti (poslovni objekti, trgovine ipd.). Struktura se v največji meri pojavlja v strogem centru mesta (soseska Stara Kolonija, trgovski centri na vpadnici Cesta Svobode). Nastajala je pretežno na podlagi prostorsko izvedbenih načrtov ali splošnih določil prostorskih ureditvenih pogojev. Struktura znotraj stanovanjskih sosesk je dobro načrtovana, z ustreznim deležem javnih in javno dostopnih površin. Struktura nestanovanjskih objektov se nekoliko slabše prilagaja pomembnosti vstopnih točk v mesto. V prihodnje bi jih bilo potrebno vizualno izboljšati (umestitev drevoreda, ureditev trgov, reprezentativni objekti na vstopnih točkah v mesto ipd.).

Pri načrtovanju nove pozidave je smiselno v strukturo srednjega merila umeščati tudi tipologije, ki imajo večji izkoristek in ohranjajo visok delež zelenih površin (vila bloki, ki združujejo kakovost bivanja v lastni hiši z vrtom in prednosti bivanja v večstanovanjski hiši s skupnimi prostori in skupnim vzdrževanjem in s tem nižjimi stroški). Oblikovanje območij večstanovanjske gradnje naj bo sodobno s poudarkom na oblikovni in funkcionalni prenovi objektov in ohranjanju zelenih površin v okolici.

Struktura velikega merila

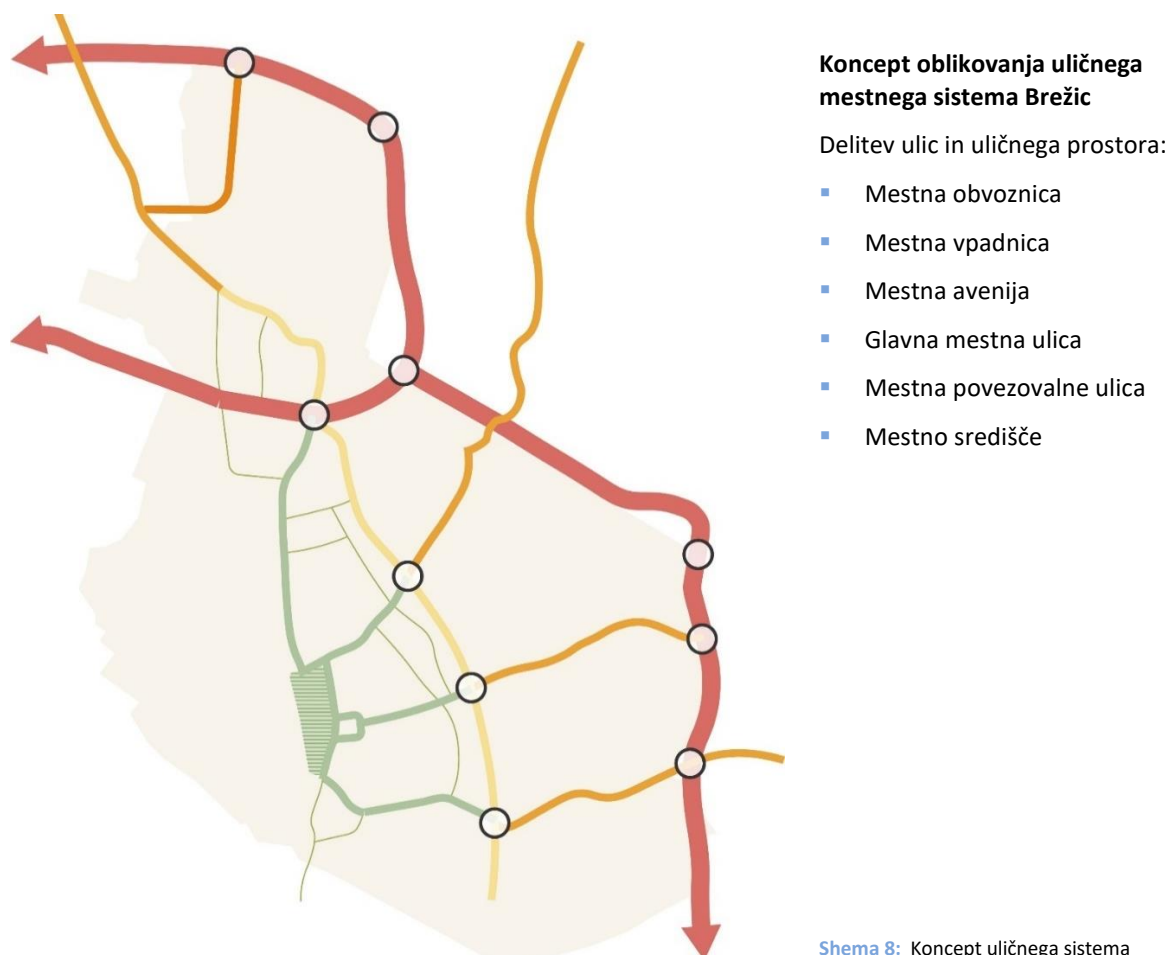
Strukturo velikega merila sestavljajo industrijski, obrtni, poslovni in trgovski objekti ter višji večstanovanjski bloki. Struktura se v največji meri pojavlja izven ožjega središča mesta (PC Brezina in TPV tovarna avtomobilskih komponent – industrijska poslopja, med Maistrovo ulico in Bizeljsko cesto in na območju bivše Tovarne pohištva Brežice – večje večstanovanjske stavbe ter ob Cesti svobode – trgovski objekti). Območja so nastajala pretežno na podlagi prostorsko izvedbenih načrtov ali splošni določil prostorskih ureditvenih pogojev. Struktura znotraj stanovanjskih sosesk višjih gostot so dobro načrtovana, z ustreznim deležem javnih in javno dostopnih površin. Večina večjih nestanovanjskih objektov je ustrezno umeščeno – v notranjosti območja ob glavne prometnice in posledično zaradi reliefnih in geografskih značilnosti območja Brežic ne izstopajo iz ožje okolice. Moteča objekta, ki vizualno degradirata območje Brežic sta stavbi ob Tovarniški cesti – stavba Mercator Hipermarket Brežice in stavba Merkur Brežice, ki iz zaradi neustrezne lokacije in neustreznega merila kvarita sicer lepo veduti na kmetijske ravnice ožjega zaledja mesta. Dolgoročno bi bilo ta območja smiselno prestrukturirati in preseliti na drugo lokacijo v za to namenjene cone centralnih dejavnosti v okolici obstoječih trgovskih objektov. V prihodnji razvoj PC Brezina je potrebno upoštevati vizualni vidik poslovnih con navzven (umestitev ustreznega deleža zelenih površin, umestitev drevoredov kot zelena bariera, umestitev ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje).

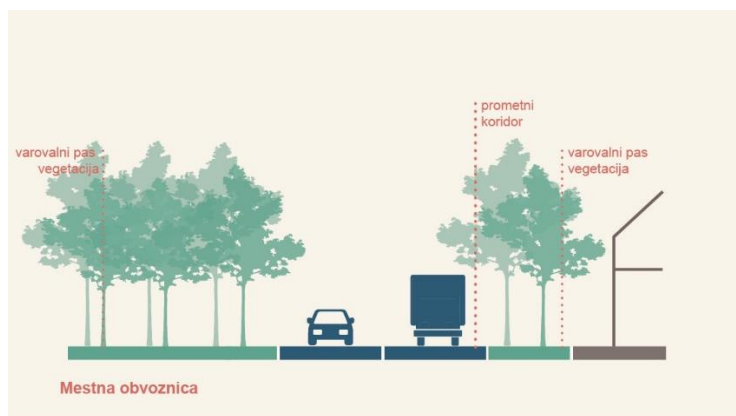
Pri načrtovanju nove pozidave velikega merila je potrebno posebno pozornost nameniti sami lokaciji, kot tudi tipologiji, in če je le-te možno razdrobiti v manjše tipološke enote. Velik pomen, predvsem v poslovnih in trgovskih conah je delež zelenih površin. Raščen teren, ki ohranja neposreden stik z geološko podlago in s tem spodobnost zadrževanja in ponikanja vode, ki v veliki meri razbremenjuje padavinsko kanalizacijo. Zelene površine prav tako razbremenjujejo t.i. toplotne otoke oziroma zmanjšujejo pregrevanje ulic, trgov ipd. Pozornost je potrebno nameniti robnim območjem (predvsem tam, kjer mejijo na stanovanjska območja) z umeščanjem zelenih cenzur, z kakovostnim oblikovanjem urbane opreme prostora in z oblikovanjem mestotvornih potez vzdolž pomembnih cest – predvsem v pritličnem parterju.

6.4 Oblikovanje uličnega sistema

Ulice so življenjski prostor prebivalcev mest in temelj za razvoj uspešnega mestnih storitev in obrti. Predstavljajo veliko večino vseh javnih površin v mestih in igrajo ključno vlogo pri oblikovanju in načrtovanju mest. Kvalitetno oblikovane ulice oz. ulični prostor spodbuja poslovne dejavnosti, služi kot skupno dvorišče za prebivalce in zagotavlja varno in udobno mesto za premikanje ljudi, bodisi peš, s kolesom, z avtomobilom in javnim potniškim prometom. Ulica oz. ulični prostor tako predstavlja osnovno enoto urbanega prostora, skozi katero posameznik izkusi mesto. Površinsko je razumljen kot dvodimenzionalna ploskev namenjena vozilom in pešcem za potovanje od točke A do točke B. Ulični prostor pa v smislu urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja nosi veliko globlji pomen. Gre za prizorišče mestnega dogajanja in v veliki večini odsev kvalitete bivanja v predmetnem urbanem okolju.

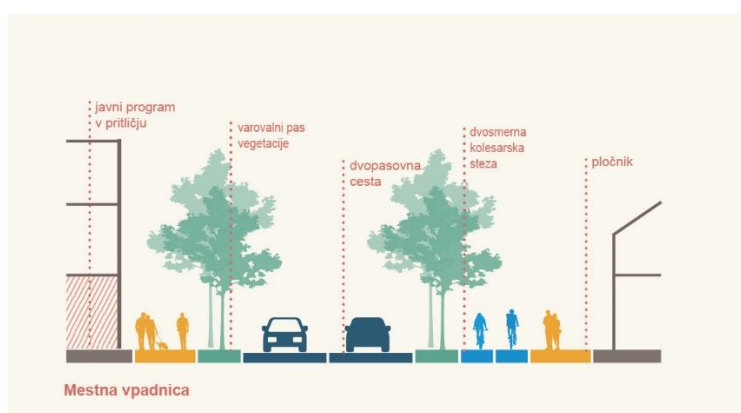
Ulični sistem mesta Brežice se deli na štiri ravni. Strogi mestni center je namenjen izključno pešcem in umirjenemu kolesarskemu prometu, osebni motorni promet pa se iz tega območja odstrani. Ulični sistem na območju mestnega središča, ki ga zamejuje Cesta svobode se oblikuje po principu glavnih mestnih ulic in povezovalnih mestnih ulic. Cesta svobode, ki predstavlja ločnico med mestnim središčem in širšim mestnim prostorom se oblikuje po principu mestne avenije. Na območju širšega mestnega prostora potekajo povezave, ki se oblikujejo kot glavne mestne vpadnice. Po obodu urbanega območja Brežic poteka mestna obvoznica, ki se oblikuje po principu prometno-infrastrukturnega koridorja, namenjenega tranzitnemu motornemu prometu.





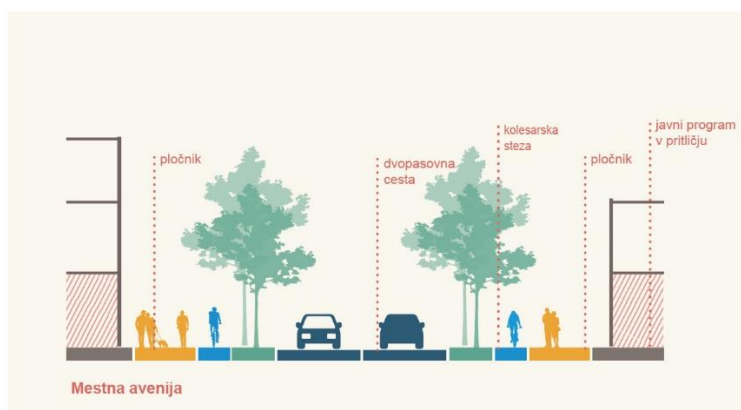
Mestna obvoznica

Mestna obvoznica je namenjena tranzitnemu in tovornemu prometu ter posledično razbremenitvi mestnih cest.. Prometni koridor se prednostno obdaja z varovalnim pasom vegetacije, ki okolico varuje pred negativnimi vplivi načrtovane prometnice.



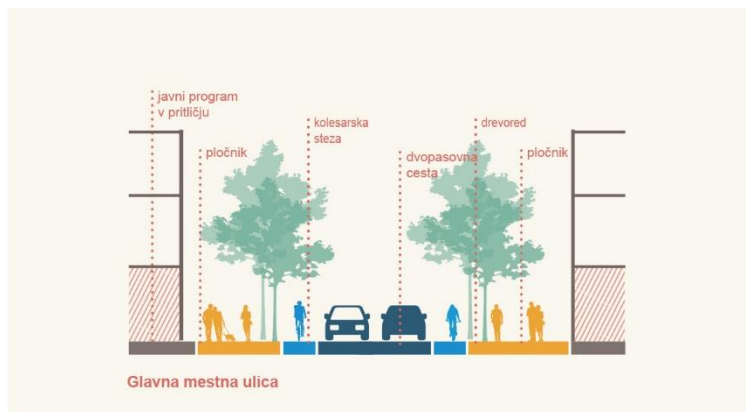
Mestna vpadnica

Glavne mestne vpadnice se oblikujejo kot pomemben prostorske povezave namenjene JPP, osebnim avtomobilom, kolesarjem in pešcem. Služijo kot povezovalne poti med obvoznico in mestnim središčem. Ulični prostor je opremljen z dvosmerno tranzitno kolesarsko stezo, ki jo od motornega prometa ločuje varovalni pas vegetacije. Ulica je prav tako opremljena s pločniki. Posamezni javni programi v pritličnih etažah objektov predstavljajo ulične programske poudarke.



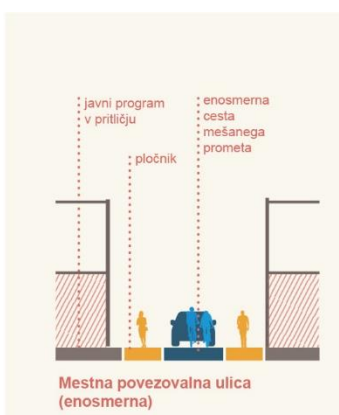
Mestna avenija

Mestna avenija (Cesta svobode) ima vlogo glavne navezovalne mestne ulice, ki predstavlja pomembno vzdolžno povezavo in stično točko mestnih vpadnic ter glavnih mestnih ulic. Ulični prostor je opremljen s kolesarsko stezo in pločnikom, od motornega prometa pa ju ločuje varovalni pas vegetacije. Pritličja stavb praviloma zasedajo centralne in storitvene dejavnosti.



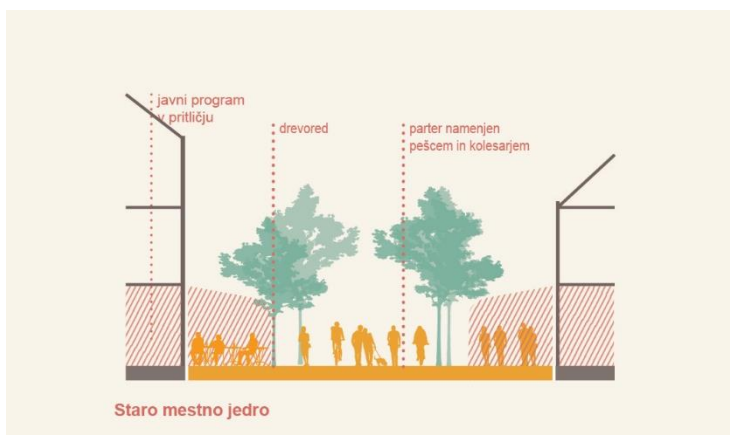
Glavna mestna ulica

Glavne mestne ulice so prednostno namenjene kolesarjem in pešcem. Oblikovanje prometnih površin sledi metodam umirjanja prometa. Avtomobili nivojsko niso ločen od ostalih udeležencev v prometu. V programskem smislu ulični parter zaznamujejo razkošne površine namenjene pešcem, ki nudijo plodna tla za razvoj javnih storitvenih dejavnosti v pritličju objektov.



Mestna povezovalna ulica

Mestne povezovalne ulice sledijo oblikovalskim principom »skupnega prometnega prostora«, kjer si skupni ulični prostor delijo osebni avtomobili in kolesarji. Pešci se od ostalega prometa ločujejo s pomočjo mehkih oblikovalskih metod (tlakovanje, talne označbe). Pritličja objektov praviloma zasedajo javni servisi in centralne storitvene dejavnosti.



Staro mestno jedro

Staro mestno jedro je namenjeno izključno pešcem in umirjenemu kolesarskemu prometu. Ulični parter zasedajo javne storitvene dejavnosti, ki posegajo izven pritličja objektov in napajajo ulično življenje.

7 KOMUNALNO OMREŽJE IN DRUGE OKOLJSKE INFRASTRUKTURE

V pripravi..

8 VIRI IN RABA ENERGIJE – OBNOVLJIVI VIRI ENERGIJE

V pripravi..

9 OBMOČJE ZA DOLGOROČNI RAZVOJ MESTA BREŽICE

Območje za dolgoročni razvoj mesta je območje, rezervirano za prihodnjo širitev ureditvenega območja naselja, zemljišča znotraj njega pa ohranijo namensko rabo prostora, dokler se jim za širitev ne določijo ustrezna namenska raba prostora in prostorski izvedbeni pogoji. Za dolgoročni razvoj mesta se določijo tista zemljišča, ki so v neposredni bližini območja mesta in večinoma še niso namenjena poselitvi, ter so z vidika trajnostne rabe naravnih virov, ohranjanja kmetijskih zemljišč, varstva okolja, ohranjanja narave, varovanja gozdov ali varstva kulturne dediščine manj pomembna, na njih pa je dolgoročno smiselna funkcija poselitve.

- **OBMOČJA ZA DOLGOROČNI RAZVOJ NASELJA** (Območja za prihodnjo širitev ureditvenega območja mesta Brežic).
- **OHRANJANJE ZELENIH KMETIJSKIH MESTNIH KLINOV** (Poudarja se ohranjanja kmetijskih zemljišč, v obliki zelenih mestnih klinov, ki ohranjajo avtentično podobo mesta Brežice).



Shema 9: Konceptna shema območij za dolgoročni razvoj naselji

Območja za dolgoročni razvoj naselja

Na območju mesta Brežic je relativno velika količina neizkoriščenih stavbnih zemljišč, ki v kombinaciji z območji širitev predstavljajo znatno količino prostora namenjeno razvoju naselja, ki sledi načelom notranjega razvoja mesta. Območja za dolgoročni razvoj mesta tako zaključuje še nezaključena območja pozidave hkrati pa ne prekinja pomembnih zelenih mestnih klinov, ki jih na vzhodnem mestnem robu tvorijo kvalitetna kmetijska zemljišča.

Območja za dolgoročni razvoj mesta so predvidena:

- na območju Brezine, kjer se površine širijo proti zahodu, hkrati pa se zagotavlja ohranjanje zelenega predaha med stanovanjskim delom Brezine in poslovno cono;
- na severnem delu mesta Brežic, ob trasi železnice, kjer območja za dolgoročni razvoj mesta zaokrožujejo stanovanjsko območje ob Cesti bratov Milavcev;
- V osrednjem delu urbanistične zasnove na območju vasi Črnc v smeri zahoda, kjer območje dolgoročnega razvoja zaokrožuje stanovanjsko območje v vaseh Črnc in Zakot;
- Na južnem delu mesta Brežice, kjer je predvidena razširitev ob cesti Trnje, hkrati pa se zagotavlja ohranjanje zelenega predaha med južnim mestnim robom in območjem širitve.

GRAFIČNI DEL

