



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO
Sektor za investicije v ceste

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 83
F: 01 478 80 84
E: gp.drsc@gov.si
www.dc.gov.si

MESTNA OBČINA PTUJ
Mestni trg 1

2250 PTUJ

Številka: 37165-125/2010/30
Datum: 28. 2. 2019

Zadeva: Odgovori na pripombe Civilne iniciative za izgradnjo Ptujске obvoznice

Dne 11. 2. 2019 je v prostorih Mestne občine Ptuj potekal sestanek s predstavniki MO Ptuj (v nadaljevanju: MOPtuj), Direkcije RS za infrastrukturo (v nadaljevanju: DRSI), projektanta in Civilne iniciative. Predstavnikom DRSI so bile s strani Civilne iniciative podane pripombe na projektno dokumentacijo rekonstrukcije G1-2/0249 Ptuj-Spuhlja. V nadaljevanju podajamo odgovore:

1. Prestavitev obstoječe meteorne kanalizacije na površine za pešce od profila P2 do P9 – jaške popravljajo vsaki mesec in so zelo moteči za stanujoče v neposredni bližini saj povzročajo zelo nadležen hrup.

Odgovor DRSI:

Pričetek rekonstrukcije po predmetni projektni dokumentaciji je v profilu P9, tako da je med profilom P2 in P9 vrisana le obstoječa kanalizacija.

2. Med profilom P12 do P15 - vodenje meteorne kanalizacije po voznem pasu (ni potrebe), od profila P16 se spelje pod pločnikom.

Odgovor DRSI:

Med profili P12 in P15 je v desnem pločniku predviden potek TK, KKS in EN kanalizacije, ob pločniku pa še cestna razsvetljava, v levem pločniku pa je obstoječi vodovod in plinovod, tako da za meteorni kanal ni prostora v profilu pločnika. Od profila P16 naprej je prostora več, saj se KKS in EN kanalizacija peljeta izven pločnika. Enako velja za območje med profiloma P28 do P41 in med P85 in P92.

3. Avtobusno postajališče (AP) nima urejenega čakališča za potnike – in pa vodenje kolesarske mimo AP po členu 37. (5)- prehod kolesarskih površin preko avtobusnih postajališč

Odgovor DRSI:

Čakališče za potnike je urejeno, pešce se vodi čez čakališče, kolesarje pa za čakališčem.

4. Med profilom P28 do P41 - vodenje meteorne kanalizacije po voznem pasu (ni potrebe), od profila P16 se spelje pod pločnikom.

Odgovor DRSI:

Odgovor v točki 2.



Identifikacijska številka za DDV: SI75827735, matična št.: 5300177,
št. računa pri Banki Slovenije: SI66 0110 0630 0109 972

5. Naj se predvidi novi prehod za pešce tudi med novo predvidenima avtobusnima postajama in se ga označi s svetlobno tablo nad voziščem - »bič« saj ta prehod bodo vsekakor uporabljali otroci za prečkanje cestišča. Manjka tudi prometni znak, ki opozarja na otroke na cesti.

Odgovor DRSI:

Prehod za pešce se nahaja v neposredni bližini AP, med profiloma P41 in P42. Po Pravilniku o avtobusnih postajališčih se prehod med postajališči lahko postavi, če je oddaljenost od najbližjega prehoda za pešce več kot 150 m (22. čl.). Ta pogoj ni izpolnjen. Znaki za opozorilo otroci na cesti se postavljajo na cestah, ob katerih so v neposredni bližini šole, vrtci ali javna otroška igrišča.

6. Krožno križišče je za stanovalce bližnje stanovalce nesprejemljivo in je tudi v predimenzionirani velikosti, glede na to da je to vstopna točka v mesto je primeren polmer krožišča 15 do 16 m. Kar pomeni posledično manj poseganja na mejne parcele krožišča.

Odgovor DRSI:

Za izbiro krožnega križišča na začetku etape 1, oz. v P55 (km 1+110) je bila izdelana Študija optimalne ureditve križišča na glavni cesti G1-2/0249 Ptuj – Spuhlja v km 1+110, ki jo je izdelal Center za interdisciplinarne in multidisciplinarne raziskave in študije Univerze v MB. Študija je preučila vse kriterije za upravičenost izgradnje krožnega križišča, opravljena pa je bila tudi kapacitetna analiza obstoječe geometrije in predlagane variante krožnega križišča na koncu planske dobe z upoštevanjem severne in južne obvoznice. Študija je po kriteriju prepustnosti podala predlog: zunanji radij 20 m. Med željenimi cilji študije je eden najpomembnejših: izboljšanje vključevanja vozil iz SPS na GPS. Zaključek študije je: rekonstrukcija obstoječega 4-krakega križišča s pasovi za leve zavijalce v enopasovno krožno križišče na tej lokaciji je optimalna rešitev.

7. V krožnem je potrebno urediti navezave kolesarskih iz stranske prometne smeri v krožno po pravilniku za projektiranje kolesarskih 36. členu - prehod iz skupnega prometnega pasu z motornimi vozili na kolesarsko stezo.

Odgovor DRSI:

Urejena je navezava na priključek »stara cesta«, kjer je predviden kolesarski promet. DRSI bo preverila možnost dodatne navezave na priključku »Budina«.

8. Izvozi na vseh krakih v krožnem križišču so preozki – po pravilniku morajo biti vsaj 5,5 m – glede na dimenzije katere so predvidene.

Odgovor DRSI:

Na uvozih oz. izvozi iz križišča se je izvedla analiza prevoznosti za merodajno vozilo (vlačilec na krakih vzhod, zahod in sever, ter komunalno vozilo na južnih dveh krakih. Izvozi so skladni z veljavno zakonodajo.

9. Kolesarska steza mora biti med profilom P59 do P78 na obeh straneh od vozišča ceste odmaknjena za varnostni odmik, ki znaša 1,00 m, pri najvišji dovoljeni hitrosti na vozišču $>70 \leq 90$ km/h. Če se prometna signalizacija postavlja v pasu varnostnega odmika, mora biti širina pasu najmanj 1,35 m. Po projektu je 1,90m.

Odgovor DRSI:

Kolesarska steza med P59 in P78 poteka izven naselja. Skladno s 13.čl. Pravilnika o kolesarskih površinah mora biti kolesarska steza oddaljena več kot 1,0 m od zunanje roba bankine, mulde ali koritnice tč. (5). Nadalje: kolesarska steza mora biti od vozišča ceste odmaknjena za varnostni odmik najmanj 1,35 m, če se prometna signalizacija postavlja v pasu varnostnega odmika pri najvišji dovoljeni hitrosti na vozišču ceste $>70 \leq 90$ km/h. Pravilnik je začel veljati maja 2018, uporabljati se je začel julija 2018, projekt pa je bil izdelan v letu 2010/2011, tudi novelacija projekta se je izdelala prej – v letu 2017, vse na osnovi Pravilnika o projektiranju cest.

Ne glede na navedbe novega Pravilnika menimo, da je odmik 1,90 m, ki je predviden po projektu, ustrezen, saj je večji od minimalno predpisanega po novi zakonodaji. To utemeljujemo tudi z dejstvom, da je administrativna hitrost izven naselja 90km/h.

10. Od profila P85 do P92 se predvidi vodenje meteorne kanalizacije po vozišču – prestavitev pod površine za pešce in kolesarje.

Odgovor DRSI:

Odgovor v točki 2.

11. Zagovarjamo mešane površine za kolesarje in pešce. Pravna podlaga: V primeru da imamo speljano vzporedno kolesarsko pot v oddaljenosti 200m, lahko površine za kolesarje in pešce združimo. 7.člen - kolesarske površine na pločnikih.

Odgovor DRSI:

Glede na veliko prometno obremenitev na glavni cesti in glede na to, da ni prostorskih omejitev (z izjemo objekta v profilu P6), ne vidimo potrebe po ožanju profila površin za pešce in kolesarje.

12. Širina pločnika za skupno uporabo pešcev in kolesarjev je najmanj 2 m ali najmanj 1,6 m, če površini nista ločeni in če zaradi prostorskih omejitev ni mogoče zagotoviti najmanjše dopustne širine.

Odgovor DRSI:

Odgovor v točki 11.

13. Širina pločnika, na katerem površini za pešce in kolesarje nista ločeni je odvisna od števila pešcev in kolesarjev na konično uro, ob upoštevanju, da število kolesarjev ne sme biti večje kot 30 % celotne obremenitve.

Odgovor DRSI:

Predvidevamo, da se kljub štetju dimenzioniranje širin površin za kolesarje in pešce ne bi spremenilo.

14. Uskladiti je potrebno gradbeno in prometno situacijo, nekje se ukinjajo hišni priključki, kateri pa v prometni situaciji niso pravilno označeni. Tam, kjer je predvidena ograja, ni podatka, kakšna ograja in kako visoka. Po novem zakonu o urejanju prostora (ZUreP-2), ki velja od julija lani, bi posebej opozorili na 29. in 39. člen, po katerem je potrebno upoštevati ustrezno protihrupno zaščito ter ostale ekološke vidike pri rekonstrukciji.

Odgovor DRSI:

Priključke bomo preverili. Pri vseh porušeni ograjah je predvidena nadomestna ograja (AB parapet z jeklenimi cevmi in polnilom, višine 1.10 m). Glede ukrepov iz naslova obremenitev s hrupom je bila s strani DRSI na sestanku že podana obrazložitev.

15. Prav tako je potrebo pravilno narediti navezavo kolesarskih stez po Pravilniku o kolesarskih površinah.

Odgovor DRSI:

Odgovor v točki 9.

16. Tipski prečni profil ceste

Odgovor DRSI:

Po Pravilniku o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1 in 36/18) se glede na prometno funkcijo cesta uvrsti med povezovalne ceste (6.čl.). Glede na teren (16.čl.) je projektna hitrost 90 km/h. Glede na tipski prečni profil Pravilnika (čl.39) in predviden PLDP pa nam določa projektno hitrost 80 km/h, katera je tudi upoštevana v tem projektu.

Prav tako je obstoječa širina ceste 7 m, le del v naselju Spuhlja je širine do 6.50 m. Prav tako je v širini 7.00 m izveden odsek od krožišča do P9, kjer se navežemo na obstoječo cesto.

Izbrani tipski profil ceste v projektu (3,25 – vozišče + 0,25 – robni pas) * 2 = 7,00 m je torej ustrezen in mora biti na celotni meji obdelave (etapa 2, etapa 1) – enoten.

17. Vertikalni potek – niveleta ceste

Odgovor DRSI:

DRSI bo naročila izdelavo novelacije geomehanskega poročila in elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije. Predvideva se, da se je stanje voziščne konstrukcije po 10 letih, od takrat ko se je izdelovalo poročilo in elaborat, poslabšalo in, da bo geomehanik predvidel drug ukrep dimenzioniranja voziščne konstrukcije (novogradnja, ali zamenjava vsaj zgornjega ustroja). V tem primeru bi se lahko projekt popravil tako, da bi niveleta vozišča ostala na višini, kot je obstoječa oz. se preveri možnost nižanja nivelete.

18. Prometna varnost

Odgovor DRSI:

Umestitev krožišča pomeni že ukrep umiritve prometa, razen tega je hitrost pred krožiščem omejena na 50 km/h.

Glede ostalih ukrepov za zmanjšanje hitrosti znotraj naselja Ptuj smo odgovarjali in predlagali ukrepe že v odgovorih na prve pripombe, maj 2018. Glede na novo predlagane ukrepe (otok za umiritev prometa pred vstopom v naselje Spuhlja, optične ovire). Projektant bo zadevo ponovno preučil.

Kot je bilo obrazloženo na sestanku na MOPTuj, se bo v mesecu marcu 2019, ponovno pričelo s postopki parcelacije. Po izvedeni parcelaciji sledi izdelava cenitvenih poročil in faza odkupovanja zemljišč.

Pripombe krajanov, sploh pa pripombe, ki zadevajo rekonstrukcijo G1-2/0249 Ptuj-Spuhlja je DRSI temeljito preučila, za lažjo predstavbo projektne dokumentacije oziroma projektne rešitve je bila izvedena tudi predstavitev projektne dokumentacije. Lastnikom tangiranih zemljišč bo v fazi odkupovanja prav tako prikazana projektirana rešitev posega na posamezno zemljišče.

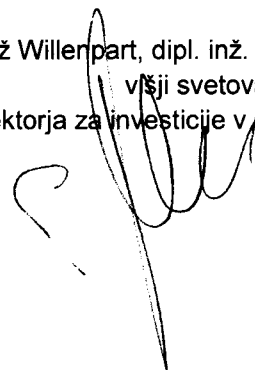
S spoštovanjem,

Pripravila:

Aljoša Kokot, univ. dipl. inž. grad.
podsekretar



Tomaž Willenpart, dipl. inž. grad.
višji svetovalec I
vodja Sektorja za investicije v ceste



Vročiti:

- naslovniku

V vednost:

- Civilna iniciativa za izgradnjo ptujske obvoznice: civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com
- DRI upravljanje investicij d.o.o.
- boris.fakin@dri.si