

Naročnik:
Občina Medvode
Cesta komandanta Staneta 12, 1215 Medvode

PRESOJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU (RSA)

Objekt:
Kolesarska pot
Medvode (Preska) – Medvode – Pirniče – Vikrče
faza: PZI

ZAKLJUČNO POROČILO

Marko Dražumerič, univ.dipl.inž.grad.
Presojevalec varnosti cest, ID 2011-10/15

Naročnik: Občina Medvode
Cesta komandanta Staneta 12
1215 Medvode

Naloga:

Presoja varnosti v cestnem prometu (RSA) za projekt PZI–Kolesarska pot Medvode (Preska)
– Medvode – Pirniče – Vikrče

Izdelovalec PZI (štev. projekta: 8512):

LUZ Ljubljanski urbanistični zavod d.d., Verovškova 64, 1000 Ljubljana

Izvajalec: **PROMVAR, Marko Dražumerič, s.p.**

Valjavčeva ulica 9
4000 Kranj, Slovenija



Odgovorni predstavnik izvajalca:

Marko Dražumerič, univ.dipl.inž.grad.

Presojevalec varnosti cest:

Marko Dražumerič, univ.dipl.inž.grad., ID certifikata: 2011-10/15



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

PRESOJEVALEC VARNOSTI CEST
MARKO DRAŽUMERIČ
ID: 2011-10/15

IZJAVA PRESOJEVALCA

Pooblaščen presojevalec varnosti v cestnem prometu potrjujem, da je bila presoja varnosti v cestnem prometu (RSA) (v nadaljevanju Presoja) za fazo PZI projektne dokumentacije izdelana ob upoštevanju veljavne zakonodaje, pravilnikov, predpisov in smernic, pri tem pa so bili pri uskladitvi rešitev z obstoječo projektno dokumentacijo upoštevani primeri dobre prakse.

Presojevalec:

Marko Dražumerič, univ. dipl. inž. grad.

Presojevalec varnosti cest. ID 2011-10/15



(podpis, žig)



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA

PRESOJEVALEC VARNOSTI CEST
MARKO DRAŽUMERIČ
ID: 2011-10/15

Datum: marec 2020

PRESOJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU (RSA)

1. UVOD

Presoja varnosti v cestnem prometu (RSA) je izdelana za fazo PZI projektne dokumentacije »Kolesarska pot Medvode (Preska)–Medvode–Pirniče–Vikrče« (izdelovalec LUZ d.d., štev. projekta 8512).

Pri presoji so upoštevane:

- ❖ Smernica za preverjanje varnosti v prometu (RSA),
- ❖ veljavna zakonodaja s področja cestogradnje,
- ❖ izkušnje in upoštevanje dobre prakse pri rešitvah na drugih odsekih, ki obravnavajo problematiko peš in kolesarskega prometa,
- ❖ podane rešitve iz projektne dokumentacije.

2. PREDMET IN NAMEN PRESOJE

Predmet presoje je projektna dokumentacija izdelana na nivoju PZI. Poročilo o učinkih projektnih rešitev na prometno varnost temelji na:

- ❖ identifikaciji kritičnih točk podanih z rešitvami v PZI dokumentaciji,
- ❖ presoji, ali odstopanja od predpisov in standardov, ki urejajo projektiranje javnih cest, lahko vplivajo na prometno varnost,
- ❖ presoji ali rešitve v zadostni meri upoštevajo in izpolnjujejo pogoje za varno odvijanje prometa za vse uporabnike cestne infrastrukture oziroma vse udeležence v prometu,
- ❖ preveritvi morebitnih medsebojnih negativnih vplivov uporabljenih tehničnih elementov projektirane cestne infrastrukture in
- ❖ presoji vplivov izbranih cestnih elementov z elementi obstoječega cestnega omrežja.

Namen presoje je ugotoviti ali bo z načrtovanimi rešitvami in posledično izvedbo, lahko zagotovljena prometna varnost vseh udeležencev v prometu (vozil, pešcev, kolesarjev).

Projekt PZI naj smiselno upošteva usmeritve iz predmetne Presoje. Presojevalec s podpisano Izjavo potrdi spremembe in dopolnjene PZI, glede na vsebino, ugotovitve in predloge iz Presoje.

Pri presoji se ni preverjala skladnost projektnih rešitev z drugimi pogoji (prostorskimi akti, projektnimi pogoji) temveč zgolj tehnične rešitve v PZI, obstoječe stanje na terenu in posledično analiza stanja ter predvideno odvijanje prometa vzdolž obravnavanega odseka oziroma v njegovem vplivnem območju.

Presoja (RSA):

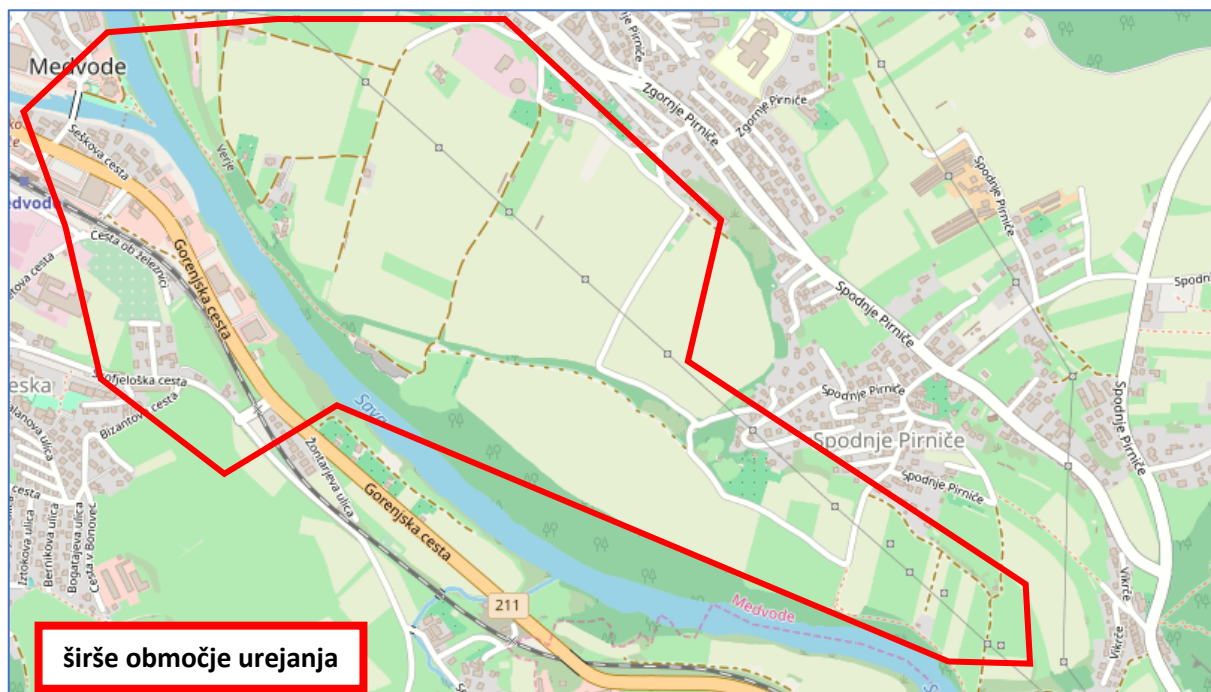
- ✓ opiše pomanjkljivosti in utemelji možnosti za nastanek konfliktnih situacij ali situacij »skoraj nesreča« vzdolž odseka,
- ✓ poda priporočila za spremembo (dololnitev) projektnih rešitev, da bi se zagotovila boljša prometna varnost na obravnavanem delu trase in
- ✓ poda obrazložitev predlaganih rešitev.

V Presoji se oceni ali lahko odstopanja od predpisov pomembno vplivajo na prometno varnost različnih uporabnikov prometnih površin. Identificirana so vsa potencialno kritična mesta. Preverjeni so morebitni medsebojni negativni vplivi projektiranih elementov ceste ter vpliv med elementi in okoliškim cestnim omrežjem ter obcestnim prostorom. V PZI se preveri kompatibilnost rešitev z rešitvami v projektni dokumentaciji predhodnih faz PZI v kolikor je le ta na razpolago.

3. IZHODIŠČA IN STANJE UREDITVE

3.1 Splošno

Projektna dokumentacija obravnava ureditev območja novo predvidene kolesarske povezave, z ureditvijo premostitvenih objektov in prehodov preko prometnih površin.



Slika 1: Pregledna situacija širšega območja obdelave PZI in Presoje varnosti v cestnem prometu

Iz tehničnega poročila projekta (številka 8512) za ureditev kolesarske poti po posameznih odsekih sledi povzetek:

Osnove za PZI projekt so bili:

- ❖ Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije (IZP, DGD in PZI) Kolesarska pot Medvode (Preska) – Medvode – Pirniče – Vikrče (številka 371-293/2017-10, oktober 2018, izdelovalec Občina Medvode)
- ❖ Strokovne podlage: Celostna prometna strategija Občine Medvode, št. Projekta 7991 (LUZ d.d., RRA LUR, februar 2017)
- ❖ Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih – Kolesarjem prijazna infrastruktura (Ministrstvo z infrastrukturo, avgust 2017)
- ❖ Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Medvode (Ur.l.45/18)
- ❖ Pogoji drugega povabila Dogovora za razvoj regije

Večina odsekov kolesarske poti na levem bregu Save poteka po obstoječih javnih poteh in poljskih poteh. Na teh odsekih je omogočena souporaba površin lastnikov zemljišč in prevoznost s kmetijsko mehanizacijo.

Novo kolesarsko povezavo predstavlja zgolj brv čez Savo in prehod iz spodnje na zgornjo teraso ob Savi.

3.2 Obstoječe stanje z opisom poteka trase

Obstoječe stanje predstavlja trasa katere kratek opis je razviden iz Presoje v nadaljevanju (zatečeno stanje), kot povzetek poteka trase opredeljen s projektno dokumentacijo.

3.3 Izhodišča za projektno dokumentacijo

Osnova za izdelavo projektne dokumentacije za ureditev kolesarske (peš) povezave je bila projektna naloga (številka 371-293/2017-10, oktober 2018), predhodno izdelana projektna dokumentacija, neustrezno zatečeno stanje, strokovne podlage (Celostna prometna strategija Občine Medvode, LUZ d.d., štev. 7991, februar 2017) in predhodne študije.

3.4 Prometni podatki

Prometni podatki niso pridobljeni. Le ti vzdolž projektirane trase kolesarskih povezav ne predstavljajo podatka, od katerega bi bile lahko rešitve odvisne. Veči del trase poteka po še neurejenih od vozišča ločenih površinah, z izjemo krajših odsekov vzdolž lokalnih cestnih povezav oziroma prehoda preko regionalne ceste, ki pa je že urejeno s semaforji.

3.5 Površine za pešce in kolesarje

Vse obstoječe prometne površine, ki jih uporabljajo pešci in kolesarji so neurejene in niso ločene od ostalega prometa ali pa so njihove površine urejene na zelo kratkih odsekih.

3.6 Obcestne površine (prehodi, parkirišča, avtobusna postajališča)

Obcestne površine posebej ne učinkujejo na projektne rešitve, kot npr.:

- ❖ Prehodi za pešce: obstoječi prehod preko regionalne ceste ni predmet sprememb
- ❖ Parkirišča: niso predmet obdelave. Izjema je kolesarsko počivališče, ki se uredi ob novo predvideni trasi kolesarske (peš) povezave na odseku L-L. Na tem odseku motorni promet ni predviden.
- ❖ Avtobusna postajališča (AP): niso predmet projektne dokumentacije.

3.7 Cestna razsvetljava

Cestna razsvetljava ni predmet projekta.

3.8 Priključki

Posamezni priključki vzdolž trase predstavljajo zatečeno stanje in posebej ne vplivajo na projekte rešitve.

3.9 Prevoznost

Vzdolž celotnega odseka je zagotovljena prevoznost kolesarskega prometa.

3.10 Ukrepi umirjanja prometa

Posebni ukrepi na samostojnih in mešanih površinah za kolesarje (pešce) niso predvideni.

3.11 Prometna signalizacija in prometna oprema

Prometna signalizacija in prometna oprema se prilagodi rešitvam in upoštevanim predlogom dopolnitev in sprememb v Presoji.

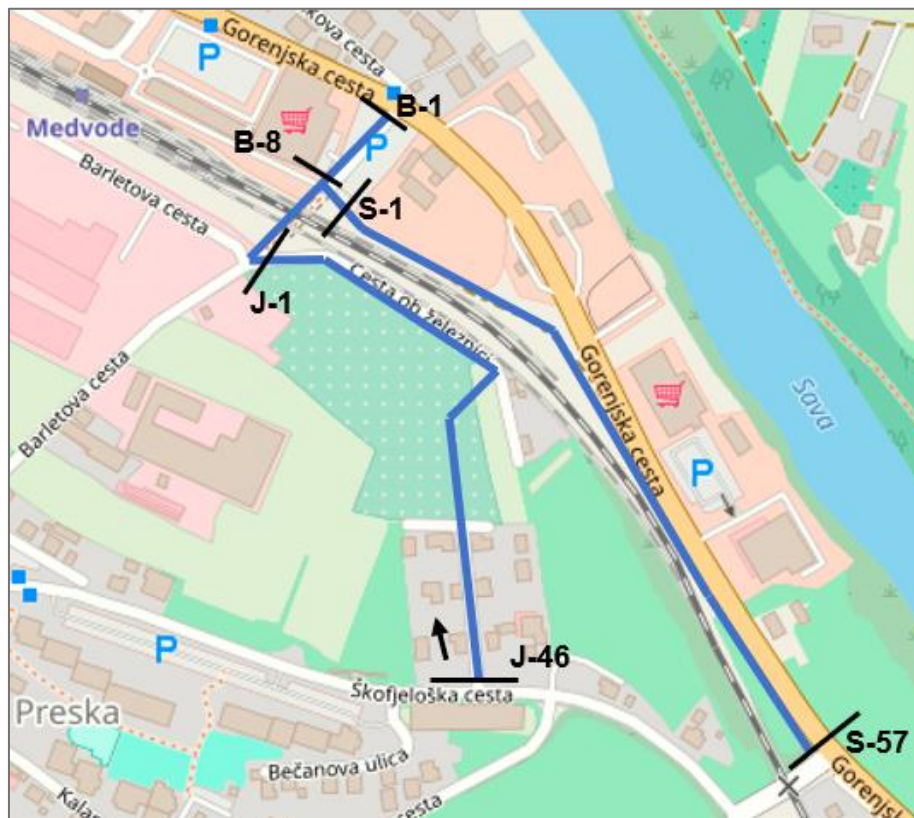
4. ANALIZA PROMETNE VARNOSTI, UGOTOVITVE, USMERITVE

4.1 Odseki Preska–Medvode – odsek J1-J46, odsek S1-S57, odsek B1-B8 (projekt PZI št.8512, načrt št.8512_P, julij 2019, izdelovalec LUZ d.d.)

SPLOŠNO

Odseki obravnavani v PZI načrtu št. 8512_P so označeni s profili:

- J 1 (km 0.0+00) – J 46 (km 0.4+50)
- B 1 (km 0.0+00) – B 8 (km 0.0+70)
- S 1 (km 0.0+00) – S 57 (km 0.5+58.47)

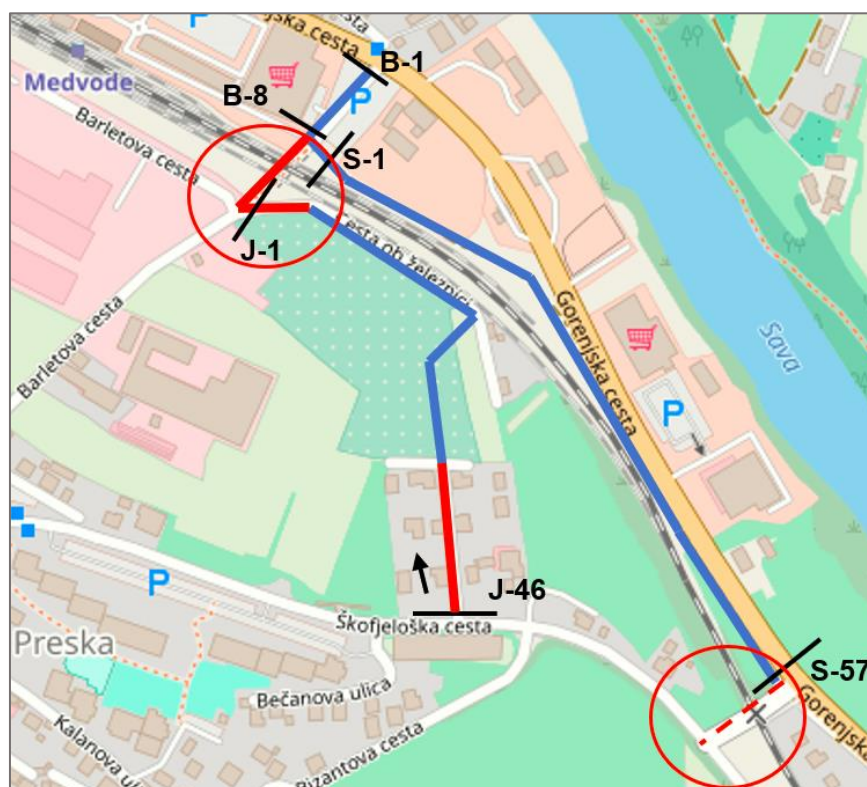


Slika 2: Pregledna situacija načrtovanih koridorjev kolesarskih povezav na odsekih J1-J46, B1-B8 in S1-S57

POMANJKLJIVOSTI


Posamezne pomanjkljivosti na kolesarski poti prikazane v nadaljevanju po profilih, na odseku med profilom J1 (km 0.0+00) in profilom J46 (km 0.4+50) se nanašajo na preglednost in (višinski) potek trase ter navezavo na druge prometne površine, po katerih se poti kolesarjev nadaljujejo.

Pomanjkljivosti v rešitvah so po posameznih profilih razvidni iz Pregledne situacije (slika 3), foto dokumentacije in spremljajočih opisov.



Slika 3: Pregledna situacija odsekov s pomanjkljivostmi (odseki obarvani v rdeče)

Območje: profili J-1 (km 0.0+00) do J-46 (km 0.4+50)

<p>potek trase</p>	<p>Odsek J 1 do J 46 poteka od Škofjeloške ceste (lokalna cesta), ki poteka skozi Presko, v smeri dela Škofjeloške ceste kot slepe ulice (lokacija začetka med Bizantovo cesto in Bečanova ulico). Nadaljuje se proti severu v smeri vrtičkov, s priključitvijo na obstoječo Cesto ob železnici, vse do območja podhoda pod železniško progo.</p>
<p>Profil J1-J4:</p>	
<p>pomanjkljivosti</p>	 <p>Slika 4: Območje železniškega podhoda</p>

pomanjkljivosti

Odsek predstavlja začetek dvosmerne povezave kolesarske poti med profili J-1/J46. Odsek se navezuje na odsek med profili B1/B8. Oba odseka združuje prehod na podhod pod železniško progo. Projektna rešitev predvideva alternativni možnosti. Ureditev klančin oziroma uporabo dvigala.



Slika 5: Možne smeri dostopa do železniškega podvoza namenjenega pešcem in kolesarjem

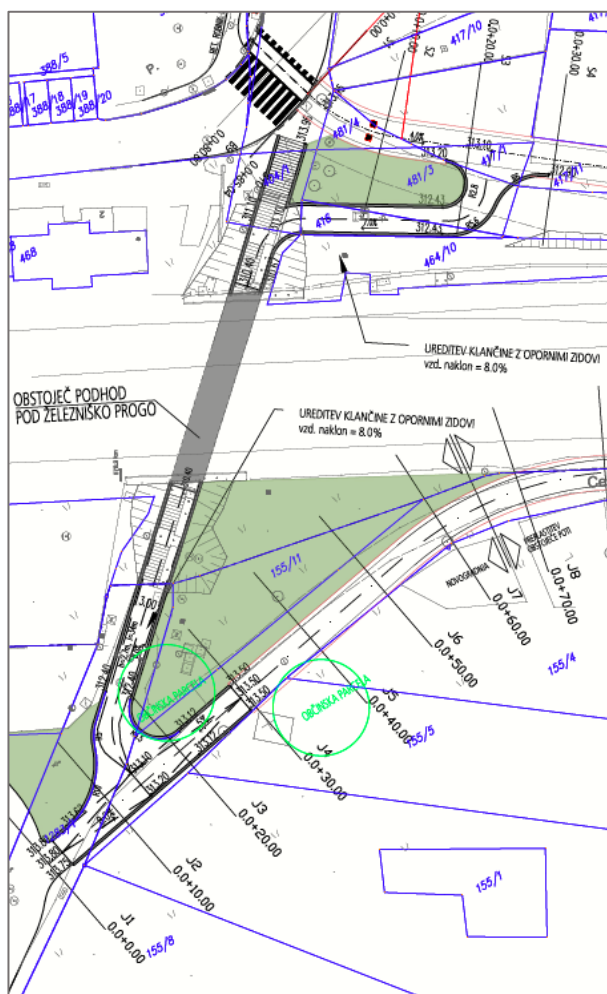
Ureditev novih klančin bo lahko oteženo, saj se mora trasa kolesarske poti prilagoditi in navezati na obstoječo makadamsko pot (J1 do J46) in na obstoječo lokalno cestno povezavo Barletove ceste. Pri tem je potrebno upoštevati tudi obstoječi nivo (peš in kolesarske) površine neposredno pod železniškim podhodom in največji dopusten sklon za kolesarsko povezavo (Pravilnik). Vzdolžni sklon mora zagotavljati varno vožnjo vsem uporabnikom tako, da bo vožnja lahko tekoča (tudi za invalide).



Slika 6: Strm prehod iz smeri kolesarske površine (odsek J1-J46) v smeri železniškega podhoda

<p>pomanjkljivosti</p>	<div data-bbox="596 264 1406 896" data-label="Image"> </div> <p>Slika 7: Strm prehod za kolesarje je tudi iz nivoja železniškega podvoza v smeri nivoja Barletove ceste</p> <p>Ureditev dvigala bi lahko predstavljala varnejšo rešitev v smislu premagovanja višinske razlike obstoječega terena in nivoja železniškega podhoda. Vendar pa gre pri tem za prekinitev tekočega kolesarjenja po površini (kolesarski poti), kar je sicer namen urejanja takšne poti.</p>
<p>Priporočilo (ugotovitev)</p>	<p>V kolikor je z rekonstrukcijo makadamske poti, dela Barletove ceste (vzporedne železniški progi) in dela Barletove ceste (ki poteka v nadaljevanju podhoda) mogoče zagotoviti vzdolžni sklon, ki bo omogočal kolesarjenje na način, da bo le to varno in atraktivno, predlagam, da ima nova klančina prednost pred dvigalom.</p> <p>Horizontalne in vertikalne elemente kolesarske površine (vzdolžni sklon, polmer krožnih lokov) je potrebno izvesti v dopustnih vrednostih, glede na izbrano projektno hitrost. Odstopanja od Pravilnika je potrebno utemeljiti.</p> <p>Projekt PZI primarno obravnava ureditev klančin. Smiselno je, da se »pogoji« železniške infrastrukture in morebitne težave s komunalnimi vodi prilagodijo rešitvi, ki se prednostno obravnava v PZI. Smiselno je, da se že v idejni zasnovi končna rešitev potrdi, na podlagi predhodne utemeljitve rešitve skladno s Pravilnikom, morebitnimi odstopanji od Pravilnika, glede na projektne pogoje in druge omejitve (večje prestavitve komunalnih vodov).</p>

Priporočilo
(ugotovitev)



* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512

Slika 8: Rešitev z ureditvijo nove klančine na obeh straneh železniškega podhoda je lahko primerna rešitev glede na rešitev z dvigalom (na obeh straneh podhoda). Rešitev se potrdi na nivoju IDZ.

V nasprotnem je potrebno dati prednost varnejši rešitvi, ne glede na to, da bi se tekoči kolesarski tok zaradi premagovanja višinske razlike dveh različnih nivojev povezave prekinil.

Profil J35 – J46:

pomanjkljivosti

Ureditev kolesarske povezave v območju profilov J35-J46 je neprimerna. Neprimernost se kaže v neatraktivnosti povezave, neustreznosti preglednosti ob navezovanju ulice (kot dela kolesarske povezave) na Škofjeloško cesto, slabi (neustrezni) preglednosti vozil iz smeri hišnih priključkov do kolesarjev in obratno. Težavo predstavlja širina ulice, ki ob prometu vozil v/iz smeri hišnih priključkov pomeni, da bo srečevanje in križanje kolesarjev z vozili oteženo in zato lahko nevarno.

<p>pomanjkljivosti</p>	<div data-bbox="670 286 1340 806" data-label="Image"> </div> <p>Slika 9: Neustrezna preglednost ob navezavi ulice na Škofjeloško cesto</p> <p>Slaba preglednost na priključku ulice (ograja, živa meja), potek kolesarske povezave (pod pravim kotom) in zasedenost območja priključevanja ulice na prednostno cesto (z vozili ki dostopajo do hišnih priključkov) bo lahko imelo za posledico konflikt vozilo-kolesar, ustavljanje kolesarjev na Škofjeloški ulici, da vozila zapustijo priključek in šele potem nadaljujejo svojo vožnjo vzdolž ulice (po odseku J1-J46).</p> <div data-bbox="668 1160 1340 1686" data-label="Image"> </div> <p>Slika 10: Ozka ulica s številnimi uvozi do stanovanjskih objektov in slabo preglednostjo zaradi ograj ob objektih, ki ovirajo preglednost vozil do kolesarjev in obratno</p>
<p>priporočila</p>	<p>Za odsek med profili J35-J46 ni mogoče potrditi rešitev v smislu zagotovljene preglednosti na priključku ulice na Škofjeloško cesto (visoka ograja, živa meja), večji atraktivnosti kolesarjenja v smeri ulice (priključevanje pod pravim kotom) in ureditve primerne</p>

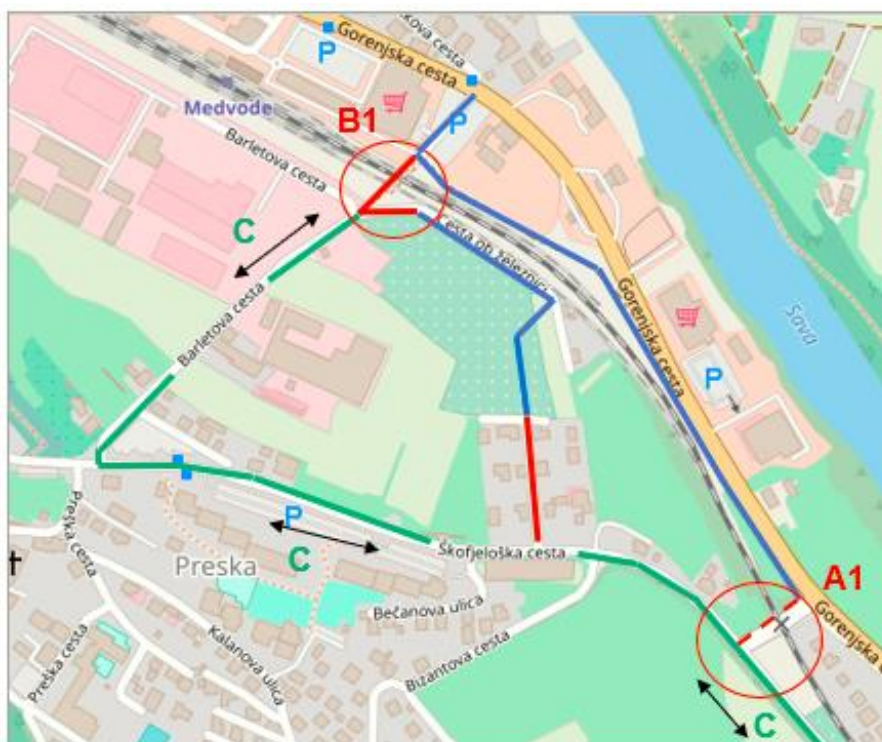
priporočila

kolesarskega prehoda za nadaljevanje vožnje kolesarjev v smeri Medno.

Enako neatraktivno bi bilo kolesarjenje iz smeri ulice (v smeri »desno«) v smeri Preska in naprej proti naseljem Vaše, Goričane. Za smer Goričane bi bila kolesarska povezava atraktivnejša neposredno iz smeri železniškega podvoza

Primernejša ureditev v smislu zagotavljanja večje atraktivnosti kolesarskih povezav in posledično varnejše povezave predstavlja povezava iz smeri Medno, po Škofjeloški ulici z ureditvijo kolesarskih pasov z možnostjo povezave tako v smeri Goričane kot v smeri Barletove ulice (proti železniškemu podvozu). V ta namen, bi bilo potrebno ustrezno urediti kolesarske povezave v križišču Barletova cesta-Škofjeloška cesta. Rešitev lahko predstavljajo kolesarski prehodi pri obstoječi geometriji križišča oziroma ustrezen ureditev kolesarskega poteka v primeru (bodočega) urejanja (rekonstrukcije) omenjenega križišča Barletova cesta-Škofjeloška cesta.

Na sliki 11 označen odsek »C« lahko predstavlja atraktivnejšo in varnejšo povezavo v smeri Barletove ulice, ki poteka vzporedno železniški progi.



Slika 11: Atraktivnejša, preglednejša in varnejša povezava iz smeri Medno v smeri železniškega podvoza (predlagan odsek C, potek je obarvan v zeleni barvi)

Območje: profili B-1 (km 0.0+00) do B-8 (km 0.0+70)

potek trase

Odsek B 1 do B 8 (slika 2) predstavlja povezavo kolesarskih površin ob železniški progi (odsek S1-S 57) oziroma podhod pod železniško progo s preходом za pešce preko Gorenjske ceste (v smeri novo predvidenih kolesarskih povezav na levem bregu Sore in Save). V zatečenem stanju je kolesarska steza urejena le v smeri »prehod preko Gorenjske ceste-železniški podhod«.

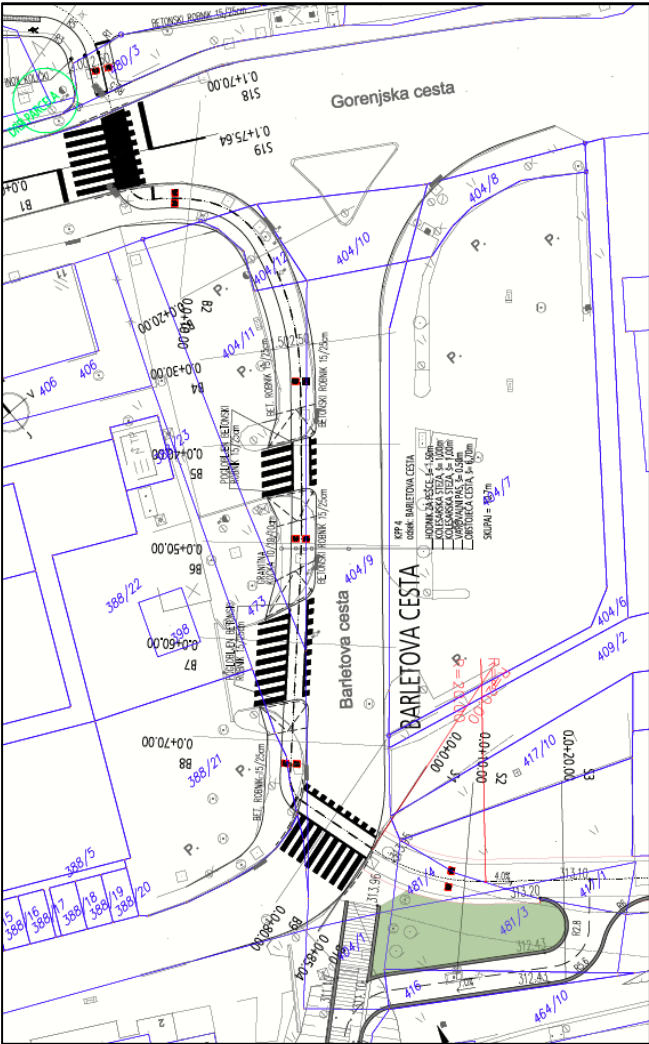


Slika 12: Urejen kolesarski prehod za vožnjo v smeri »prehod preko Gorenjske ceste-železniški podhod«

Kolesarske povezave (steze) ni v nasprotni smeri »železniški podhod-Gorenjska cesta«. Kolesarji lahko svojo vožnjo nadaljujejo le po vozišču.



Slika 13: Kolesarji ob desni strani ceste (v smeri prehoda za pešce) nimajo svoje od vozišča ločene kolesarske površine (steze)

<p style="text-align: center;">potek trase</p>	<p>Projektna rešitev na odseku B1-B8 predvideva primerno rešitev povezave »prehod preko Gorenjske ceste-železniški podhod« (in v obratni smeri).</p>  <p style="text-align: right;">* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512</p> <p>Slika 14: Kolesarska povezava, ki povezuje območje železniškega prehoda z obstoječim semaforiziranim prehodom za pešce in kolesarje in v nadaljevanju v smeri Seškove ceste</p>
<p style="text-align: center;">ugotovitev</p>	<p>Projektna rešitev predstavlja prometno primerno rešitev, ki lahko omogoča vožnjo kolesarjem po samostojnih od vozišča ločenih kolesarskih površinah. Pri tem je potrebno glede na bližino parkirnih površin posvetiti pozornost k zagotavljanju ustreznih širin obeh pasov kolesarske steze, brez lokalnih zožitev. Izvedbo omenjenih površin je potrebno zagotoviti skladno s Pravilnikom. Pri tem mora imeti zagotavljanje ustreznih širin dvosmerne kolesarske steze in pločnika za pešce ob stezi, prednost pred že urejenimi parkirnimi površinami ob vozišču. To pomeni, da je potrebno število označenih parkirnih površin zmanjšati na račun peš in kolesarskih površin.</p>

Območje: profili S-1 (km 0.0+00) do S-57 (km 0.5+58)

potek trase

Odsek S 1 do S 57 poteka med železniško progo in Gorenjsko cesto (Medvode-Ljubljana). Povezava je lahko atraktivna za kolesarje, ki prihajajo iz smeri Šeškove ceste preko prehoda za pešce in kolesarje preko Gorenjske ceste in naprej v smeri Medno. Pri tem se kolesarjem ni potrebno posluževati železniškega podhoda (ki ovira tekočo vožnjo kolesarjem).



Slika 15: Začetek kolesarske povezave ob železniški progi (profil S1)

POMANJKLJIVOSTI

pomanjkljivosti

Ob večji atraktivnosti kolesarske trase (glede na traso po »odseku J«), predstavlja pomanjkljivost prehod iz kolesarske poti (območje profila S-57) v smeri odseka ceste, ki povezuje Gorenjsko c. s Škofjeloško c..



Slika 16: Neurejen prehod iz smeri kolesarske povezave (profil S-57) v smeri nivojskega železniškega prehoda in naprej v smeri Medno

pomanjkljivosti

Projektna rešitev predvideva zaključek kolesarske trase neposredno pred Škofjeloško cesto, to je do območja povezave Gorenjske ceste z Škofjeloško cesto, preko železniškega prehoda v smeri Medno. Takšen zaključek je pomanjkljiv, saj kolesarjem v nadaljevanju vožnje ne zagotavlja tekočega nadaljevanja vožnje in ustreznega nivoja prometne varnosti.



* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512

Slika 17: Zaključek kolesarske povezave neposredno pred prehodom v območje železniškega prehoda

Na »kratkem« odseku od zaključka kolesarske povezave v smeri lokalne ceste je urejen nivojski prehod (za vozila in kolesarje) preko železniške proge Kranj-Ljubljana.



Slika 18: Za kolesarje neurejen odsek na prehodu od Gorenjske ceste, preko železniškega prehoda v smeri Škofjeloške ceste in ceste v smeri Medno

<p>pomanjkljivosti</p>	<p>Iz opazovanj prometa v času spuščениh zapornic (ob najavi vlaka) je ugotovljeno, da nastajajo daljše kolone vozil iz smeri Škofjeloške ceste v smeri priključevanja na Gorenjsko cesto, kjer vozila ob sprostitev prometa čez železniško progo zapirajo »kolesarski koridor« v smeri Medno. Pri tem kolesarji, ki želijo vožnjo nadaljevati v smeri Medno čakajo na neurejenih površinah ob cesti (v križišču), brez ustrezno zaznamovanih prehodov za kolesarje (pešce).</p>  <p>Slika 19: Ni urejenih od vozišča ločenih površin (čakališč) za kolesarje na prehodu od železniškega prehoda v smeri Škofjeloške ceste</p>  <p>Slika 20: in na prehodu iz železniškega prehoda oziroma iz smeri Škofjeloške ceste v smeri Medno</p>
<p>priporočila</p>	<p>Ob vzpostavitvi kolesarske povezave (odsek S) je potrebno urediti tudi območje križišča »Škofjeloška cesta-Bizantova cesta« z urejenim prehajanjem (prehodom) kolesarjev preko vozišča v smeri Medno. Smiselno je, da se izvedejo kolesarski pasovi tako v smeri Škofjeloške ceste (proti Goričanam), kakor v smeri Bizantove ceste (v smeri Medno).</p>

priporočila

Te pasove na Bizantovi cesti je potrebno izvesti na primerni dolžini od križišča (skladno s Pravilnikom) na način, da bodo vozniki preko talnih oznak lahko zaznali, da se promet kolesarjev vrši po vozišču tudi v smeri Medno (slika 17).



Slika 21 Vzdlž kolesarske povezave je smiselno z varovalno ograjo preprečiti prehajanja kolesarjev (pešcev) preko vozišča Gorenjske ceste

Za zagotavljanje ustrezne prometne varnosti je potrebno zavarovati obstoječe prehode iz kolesarske steze v smeri Gorenjske ceste. S tem se prepreči nekontrolirano prehajanje kolesarjev v smeri ceste (in obratno) in zavijanje vozil iz Gorenjske ceste v smeri kolesarske povezave (slika 21, 22).

Za zagotavljanje prometne varnosti, se v območju semaforiziranega prehoda za pešce preko Gorenjske ceste uredijo površine za pešce (čakališča)-slika 22.



Slika 22: Potrebna ureditev od vozišča nivojsko ločenega čakališča za pešce

priporočila

Tudi na ostalih odsekih vzdolž kolesarske povezave med železniško progo in Gorenjsko cesto je potrebno nezavarovane prehode iz ceste na kolesarsko povezavo preprečiti, s postavitvijo varovalne oziroma varnostne ograje (slika 23, 24).



Slika 23: Možnost neurejenega, nezaščitenega prehajanja vozil na kolesarsko povezavo



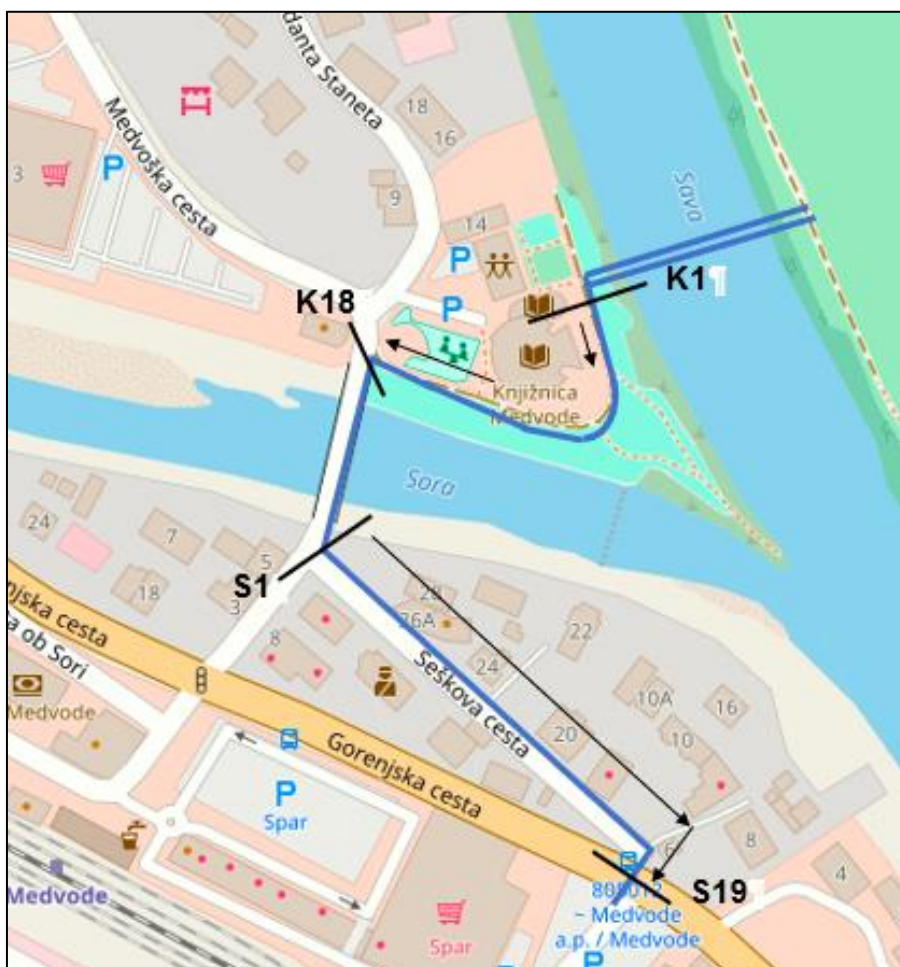
Slika 24: saj prehajanje vozil ali kmetijske mehanizacije lahko ogrozi varno komunikacijo kolesarjev vzdolž trase

4.2 Odseki Gorenjska cesta–most preko Sore–odsek S1-S19, odsek K1-K18

SPLOŠNO

Odseki obravnavani v PZI načrtu št. 8512/P so označeni s profili:

- S 1 (km 0.0+00) – S 19 (km 0.1+75)
- K 1 (km 0.0+00) – K 18 (km 0.1+65)

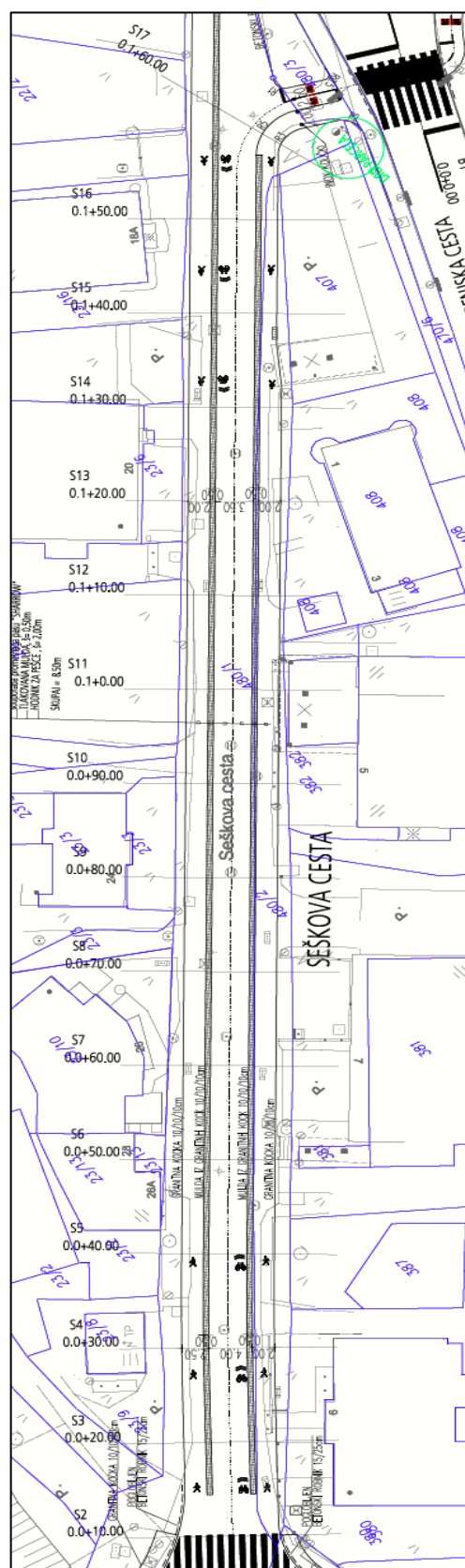


Slika 25: Pregledna situacija kolesarskih povezav na odseku S1-S19 in K1-K18

Območje: odsek S1 (km 0.0+00) do S19 (km 0.1+70)

Potek trase	Odsek trase kolesarske povezave poteka od profila S1 do S19 s potekom po Šeškovi cesti (lokalna cesta). Odsek predstavlja nadaljevanje odseka B1-B8, ki se začne na lokaciji prehoda za pešce, ki prečka Gorenjsko cesto.
-------------	---

Potek trase
(po projektu)



* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512

Slika 26: Projektna rešitev poteka trase med P1-P19 (po Seškovi cesti)

Potek trase -
zatečeno stanje

Situacija (slika 26) predstavlja prikaz celotnega odseka po katerem poteka kolesarska povezava (Seškova cesta). Dolžina odseka je cca 175m.



Slika 27: Začetek trase kolesarske povezave odseka S1-S19, neposredno za prehodom za pešce preko Gorenjske ceste (kot nadaljevanje odseka B1-B8). Začetek trase (na mestu prehoda za pešce) skladno s projektom predstavlja profil P19



Slika 28: ko trasa prehaja pod pravim kotom v smeri »levo« in se nadaljuje v smeri proti mostu čez reko Soro (Cesta komandanta Staneta)

Potek trase -
zatečeno stanje



Slika 29: nadaljnji potek trase je v premi.



Slika 30: Na Seškovo cesto se priključujejo posamezni stanovanjski objekti (bloki, individualne hiše), ob katerih so parkirna mesta ...

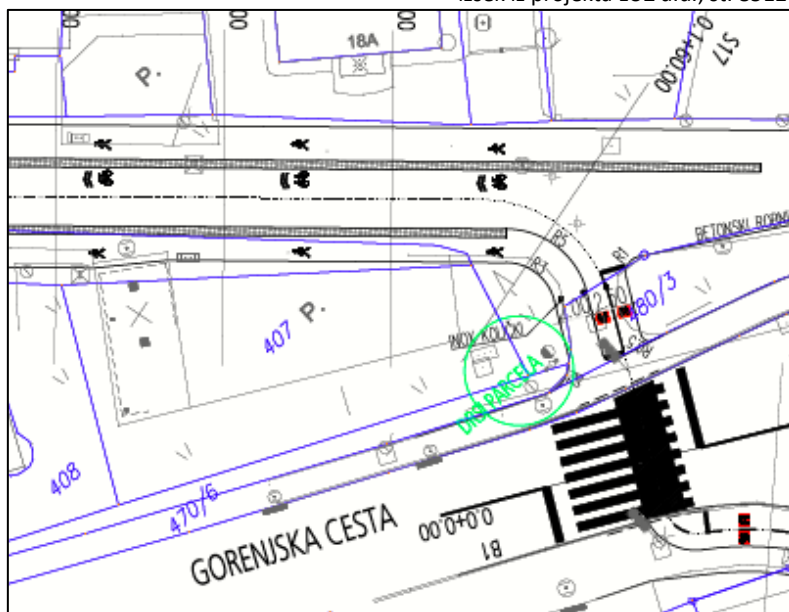


Slika 31: trasa pa se zaključi s prehodom v smeri »desno« (profil S1) to je v smeri mostu preko reke Sore.

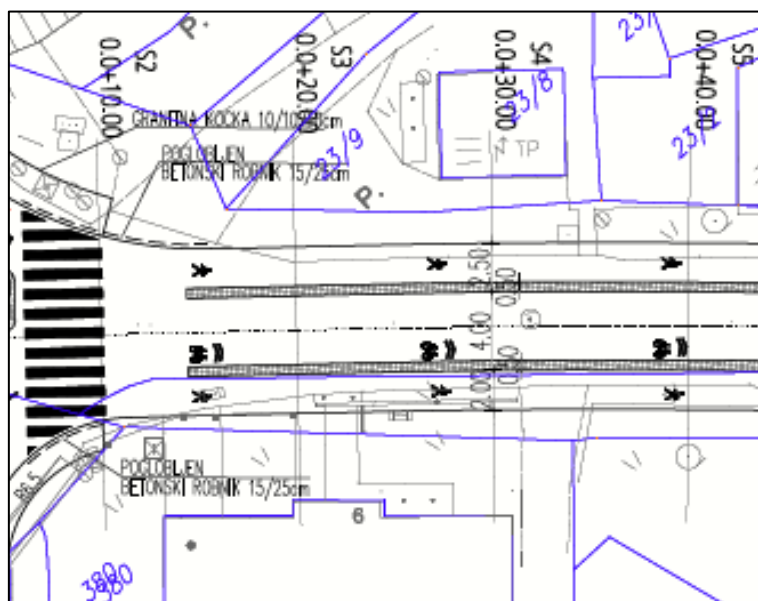
Potek trase (po projektu)

Projektna rešitev predvideva ločeno vodenje kolesarjev in pešcev po vozišču. V ta namen sta predvidena obojestranska ločena prometna pasova, ki sta namenjena peš prometu (od vozišča ločena s tlakovano muldo)

* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512



Slika 32:in označena s prometno signalizacijo (5610-simboli pešca). Kolesarski promet se odvija po vozišču Seškove ceste, souporaba vozišča je označena s samostojnimi označbami (5607), na začetku (profil S19)



* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512

Slika 33: in koncu odseka (profil S1), neposredno v območju prehoda za pešce in prehajanja »desno« na Cesto komandanta Staneta, t.j. preko mostu čez Soro.

<p>Potek trase (po projektu)</p>	<div data-bbox="630 264 1390 1106" data-label="Image"> </div> <p>* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512</p> <p>Slika 34: Ureditev kolesarskega (in peš) prometa na območju prehoda iz Seškove ceste (profil S1-S2) v območje križanja z Cesto Komandanta Staneta in naprej preko mostu čez reko Soro.</p>
<p>Profil S17 / Profili S1-S16:</p>	
<p>pomanjkljivosti</p>	<p>1.) Profil 17: Potek kolesarske povezave za prehodom preko Gorenjske ceste prehaja v ostro krivino (pod pravim kotom) v smeri »levo«. Zaradi neugodnega poteka kolesarske trase (ki ga pogojuje obstoječ potek ceste) pa je prehod otežen (in nevaren) zaradi slabe preglednosti, ki ima lahko za posledico slabo zaznavo kolesarjev s strani voznikov, ki v nadaljevanju Šeškove ceste dostopajo do svojih (stanovanjskih) objektov.</p> <div data-bbox="568 1682 1402 1973" data-label="Image"> </div> <p>Slika 35: Slaba preglednost pri prehodu kolesarske steze od prehoda preko Gorenjske ceste na Seškovo cesto</p>

- 2.) Profil 3 do profil 16: Kljub ureditvi od vozišča (z muldo) ločenih površin namenjenih pešcem, pa je zatečeno stanje takšno, da so posamezna neurejena parkirišča pred objekti takšna, da je hoja pešcem in posledično vožnja kolesarjem vzdolž odseka lahko ovirana (slika 36).



Slika 36: Parkirana vozila pred objekti



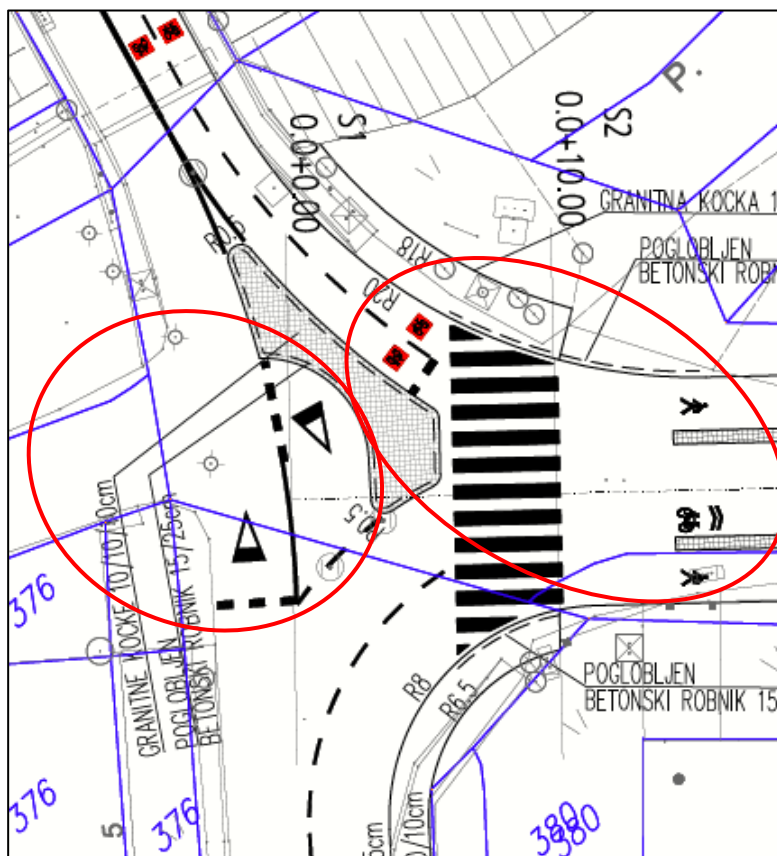
Slika 37: na način (delno na vozišču), ki lahko ovirajo promet na označenih površinah za pešce, kakor tudi promet kolesarjev na vozišču.

- 3.) Profili S1 do S3 s preходом na most čez Soro oziroma križanje s Cesto Komandanta Staneta:

- a.) Vodenje pešcev po peš površini iz smeri Seškove ceste v smeri mostu čez Soro (slika 34) »z zamikom« prehaja neposredno v smer kolesarskega pasu,
- b.) Zavijanje vozil (levo) v smeri Seškove ceste (kot dela »slepe« ulice) z odvzemom prednosti pred vozili, ki pripeljejo iz smeri mostu čez Soro, lahko ob »gostejšem« prometu iz smeri mostu pomeni, da bodo vozila, ki zavijajo (levo) zasedala prometni pas iz prednostne ceste (Seškova cesta-Cesta Komandanta Staneta).

<p>pomanjkljivosti</p>	<p>4.) Profili S1 do S17 (slika 38): Prečni profil Seškove ceste predstavlja neenakomerne širine posameznih površin:</p> <ul style="list-style-type: none"> a.) Širina za pešce predstavlja širino 4 m (2 x 2,0 m), b.) Širina dvosmernega vozišča (predstavlja površino namenjeno vozilom in kolesarjem v obeh smereh vožnje)-širine 3,50 m <p>Pri tem je upoštevan namen po smiselni ureditvi razpoložljive površine med objekti ob Seškovi cesti za souporabo vseh kategorij uporabnikov ceste (vozila, kolesarji, pešci, parkirišča).</p> <div data-bbox="550 600 1428 855"> </div> <p>Slika 38: Prečni profil Seškove ceste</p>
<p>Priporočilo (ugotovitev)</p>	<p>Ad.1) Pomanjkljivost v območju profila S17 (slika 32) se lahko izboljša na način, da se kolesarjem zagotovi boljša preglednost do vozil na Seškovi cesti in obratno, t.j. boljša preglednost vozil do kolesarjev na kolesarski povezavi. Potrebna je odstranitev rastlinja (drevo v neposredni krivini – razvidno iz slike 28, 35). Do potrebne odstranitve rastlinja (dreves) se je potrebno opredeliti v projektu (tehnično poročilo, popis del).</p> <p>Ad.2) Parkirišča vzdolž celotnega odseka Seškove ceste (pred stanovanjskimi objekti) je potrebno v sklopu ureditve kolesarske (in peš) povezave urediti (in označiti) na način, da se prepreči njihovo oviranje s strani parkiranih vozil ob vozišču (npr. ureditev vzdolžnega parkiranja na mestih, kjer že pri obstoječi ureditvi parkiranje predstavlja oviro v prometu). Takšno dodatno (novo) ureditev parkirišč se predvidi v sklopu projekta, glede na razpoložljiv prostor.</p> <p>Ad.3) Razmere v območju križišča Seškove ceste in Ceste Komandanta Staneta (slika 39-označeni območji), se s primerno prometno ureditvijo lahko izboljša z dopolnitvijo prometne signalizacije:</p> <ul style="list-style-type: none"> a.) Vodenje pešcev na seškovi cesti se v območju profila S3 uredi na način, da bo prehajanje pešcev v smeri mostu na pločnik za pešce povsem izven območja vozišča z vklopom na omenjen pločnik (tudi z izvedbo horizontalne prometne signalizacije). b.) Konflikt vozilo-vozilo: Vozila, ki pripeljejo iz smeri mostu, odstopijo prednost vozilom, ki pripeljejo iz smeri semaforiziranega križišča Gorenjske ceste in zavijajo neposredno v smeri »slepe« Seškove ceste (odstop prednosti pred vklopom na prednostno smer križišča se ohrani, kot predvideva rešitev v projektu).

Priporočilo
(ugotovitev)



* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512

Slika 39: Potencialna mesta, kjer lahko pride do »oviranja« med posameznimi strukturami prometa (vozilo-vozilo, pešec-kolesar)

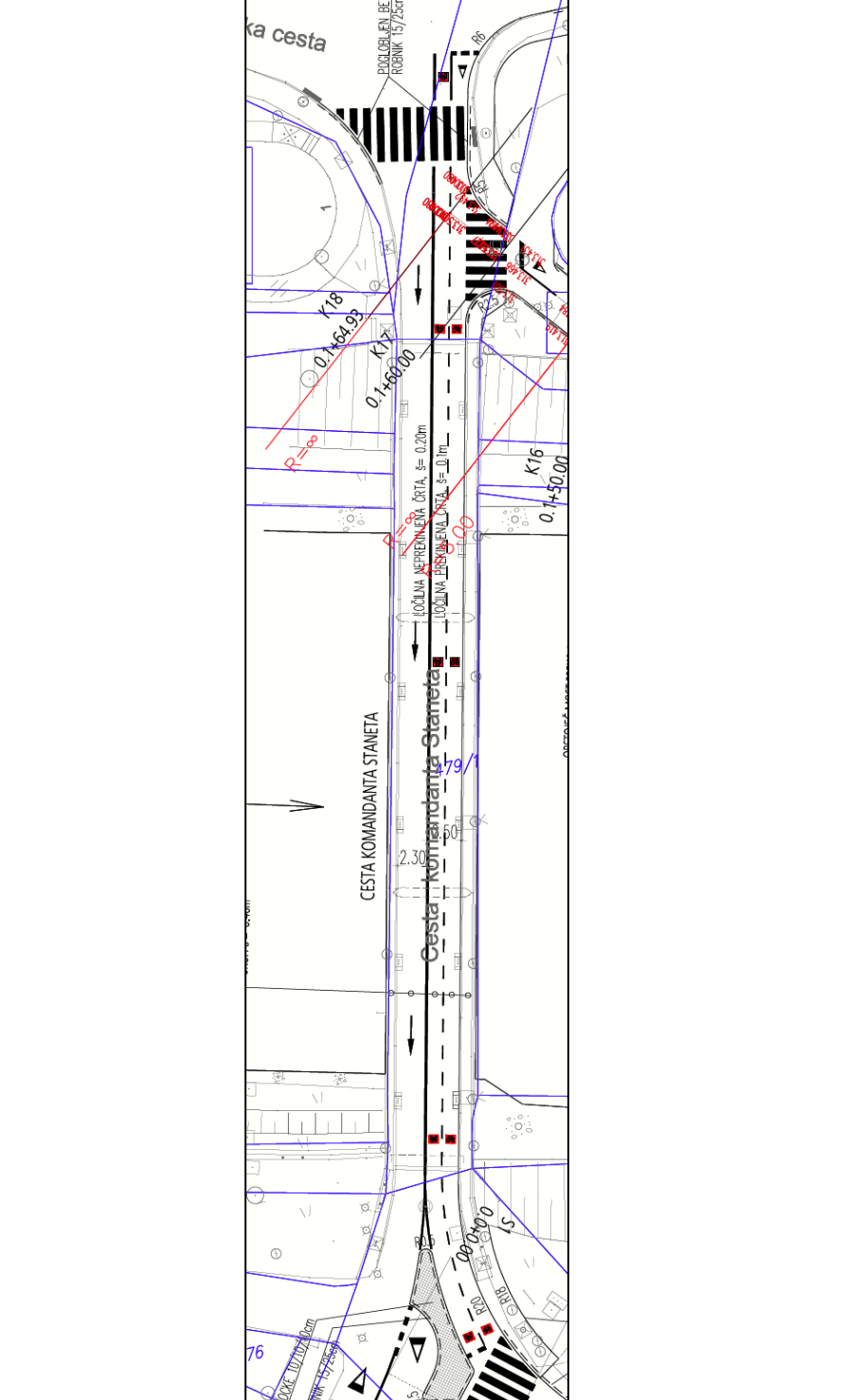
Ad.4) Dopolnitev prečnega profila Seškove ceste:

Iz prečnega profila Seškove ceste (slika 38) je razvidno, da je obojestranska širina namanjena pešcem zelo »bogata« (2 x 2,0 m). Širini se lahko prilagodita tako, da se širina pasu za dvosmerni promet razširi, razmejitev med peš površinami in muldo pa se označi s prekinjeno vzdolžno črto (ki omogoča dovoz do parkirišč).

Območje mostu čez Soro

Potek trase	Trasa poteka preko mostu reke Sore: Cesta omogoča dvosmeren promet vozilom (š=4,80m), ob vozišču je urejen enostranski pločnik za pešce (š=1,00 m). Na nasprotni strani je izveden robni venec (š=0,60m). Kolesarski promet ni urejen ločeno od ostalega prometa vozil.
Ugotovitev	Glede na izbran potek daljinske kolesarske povezave, katere del je tudi odsek preko mostu čez reko Soro, je preureditev prometa v vplivnem območju prometnega omrežja takšna, da se omogoči enosmeren pretok prometa preko mostu (slika 40). Preostali del je namenjen dvosmerni kolesarski povezavi (kot delu daljinske kolesarske povezave). Glede na zatečeno stanje, obstoječ prečni profil ceste in

* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512



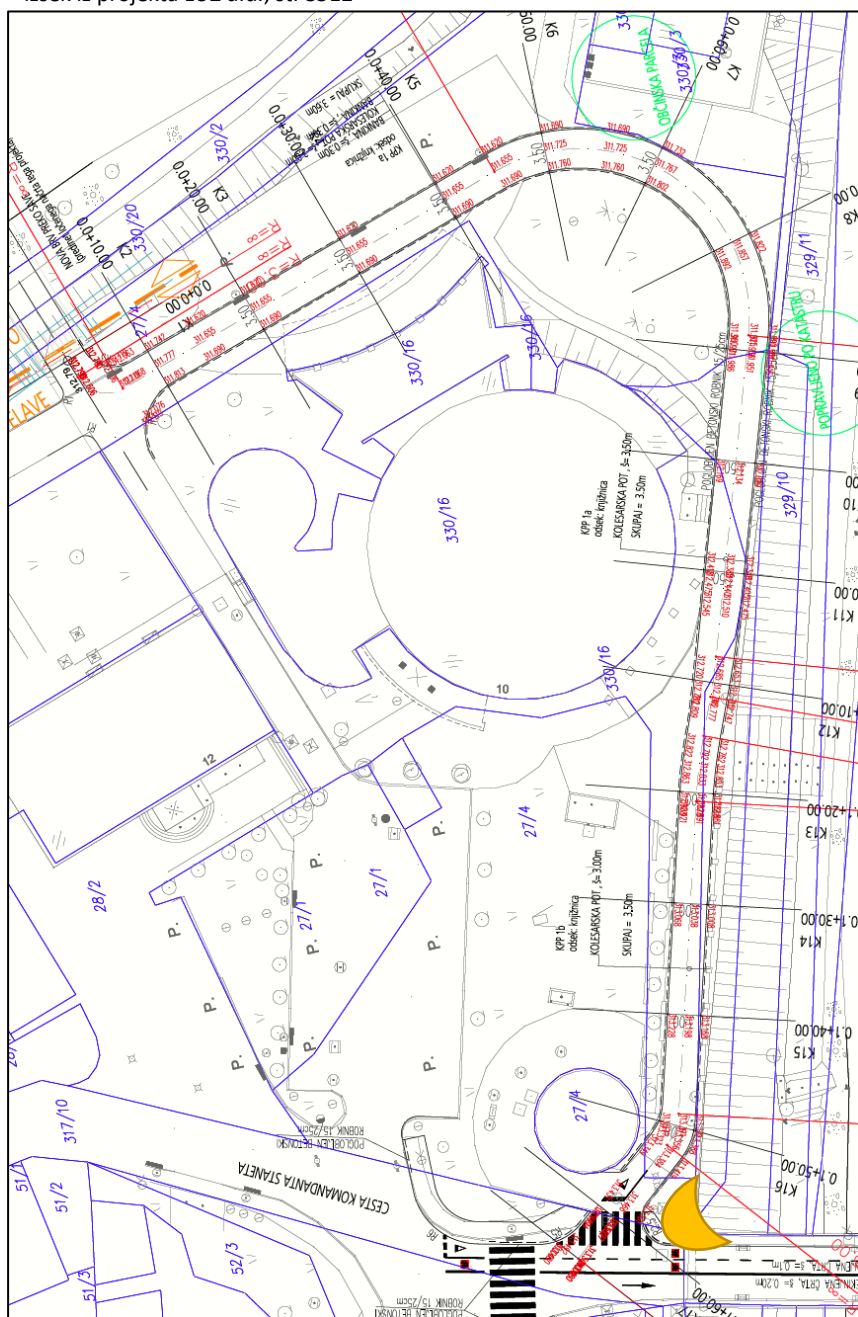
Slika 40

Območje: odsek K1 (km 0.0+00) do K18 (km 0.1+65)

Trasa kolesarske povezave po prečkanju mostu čez reko Soro zavije v smeri »desno« in se po obstoječi trasi (v makadamski utrditvi) vzporedno reki Sori nadaljuje ob objektu Knjižnice. Po prehodu v levo krivino se trasa nadaljuje vzporedno reki Savi do objekta Občine Medvode. V tem območju je predvideno, da se bo trasa preko novega mostu nadaljevala v smeri makadamskih poti naselja Verje, Zgornje Pirniče in Spodnje Pirniče.

* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512

Potek trase



Slika 41: Projektna rešitev poteka kolesarske povezave ob reki Sori in reki Savi

Predviden potek trase kolesarske povezave za mostom čez Soro poteka po makadamski poti, vzporedni reki Sori (slika 42, slika 43).



Slika 42: Bodoča trasa kolesarske povezave neposredno za mostom čez Soro zavije v smeri »desno«

Ugotovitev
(usmeritev)



Slika 43: in prehaja na makadamsko pot vzporedno reki Sori

Smiselno je, da se območje prehoda na reki Sori vzporedno pot uredi na način, da je prehajanje bolj tekoče glede na os mostu. V ta namen je zaradi lažjega dostopa na kolesarsko povezavo iz smeri Medvoška cesta smiselno, da priključek v smeri »desno« izvede kot nekoliko razširjen, kar bo omogočilo lažji dostop na kolesarsko povezavo kolesarjem iz obeh smeri (iz smeri mostu in iz smeri Medvoške ceste).

<p>Ugotovitev (usmeritev)</p>	<p>Območje prehoda na kolesarsko povezavo in smiselna razširitev (v oker barvi) je prikazana na sliki 41.</p> <p>Glede na zatečeno stanje poteka površin, ki so ločene od površin po katerih se odvija preostali promet vozil je predlagan potek kolesarske trase sprejemljiv. Vsakršno vodenje kolesarskega prometa iz smeri Ceste Komandanta Staneta v smeri Medvoške ceste in dalje po Gorenjski cesti preko (obstoječega) mostu čez reko Savo proti Verju in Pirničam bi lahko predstavljalo dodatno tveganje za kolesarje. V omenjenem območju od vozišča ločene kolesarske povezave niso urejene po celotni dolžini odseka. Odvijanje kolesarskega prometa po vozišču z ostalim prometom bi predstavljalo prometno manj varno rešitev za kolesarje.</p>
-----------------------------------	---

4.3 Odseki L1-L14, G1-G24, H1-H27, I1-I45, K1-K28, F, odseki B1-B33, D1-D20, J1-J19, E1-E20, (PZI št.8512, načrt št.8512_P, LUZ d.d.)

SPLOŠNO

Potek trase

Po prehodu kolesarske povezave preko mostu čez reko Savo se novo predvidene kolesarske površine nadaljujejo po levem bregu reke Save. Most predstavlja povezavo med Medvodami in zaledjem naselja Preska (kar je predmet obdelave po projektu št. 8512). Od naselja Preska je kolesarjenje mogoče (po vozišču) v smeri naselij Seničica in Medno, kar predstavlja »povezavo« izven meje obdelave PZI.

Kolesarska povezava na levem bregu reke Save predstavlja povezavo z naselji Zgornje Pirniče, Spodnje Pirniče in Vikrče. Na koncu naselja Vikrče prehaja kolesarska pot v smeri »desno«, preko lesenega mostu (brvi) čez reko Savo in se na ta način povezuje z naseljem Medno na nasprotnem bregu Save. Potek kolesarske poti (v smeri »desno« preko brvi) je označen z vertikalno prometno signalizacijo (Kažipot za kolesarje / 4305-2).

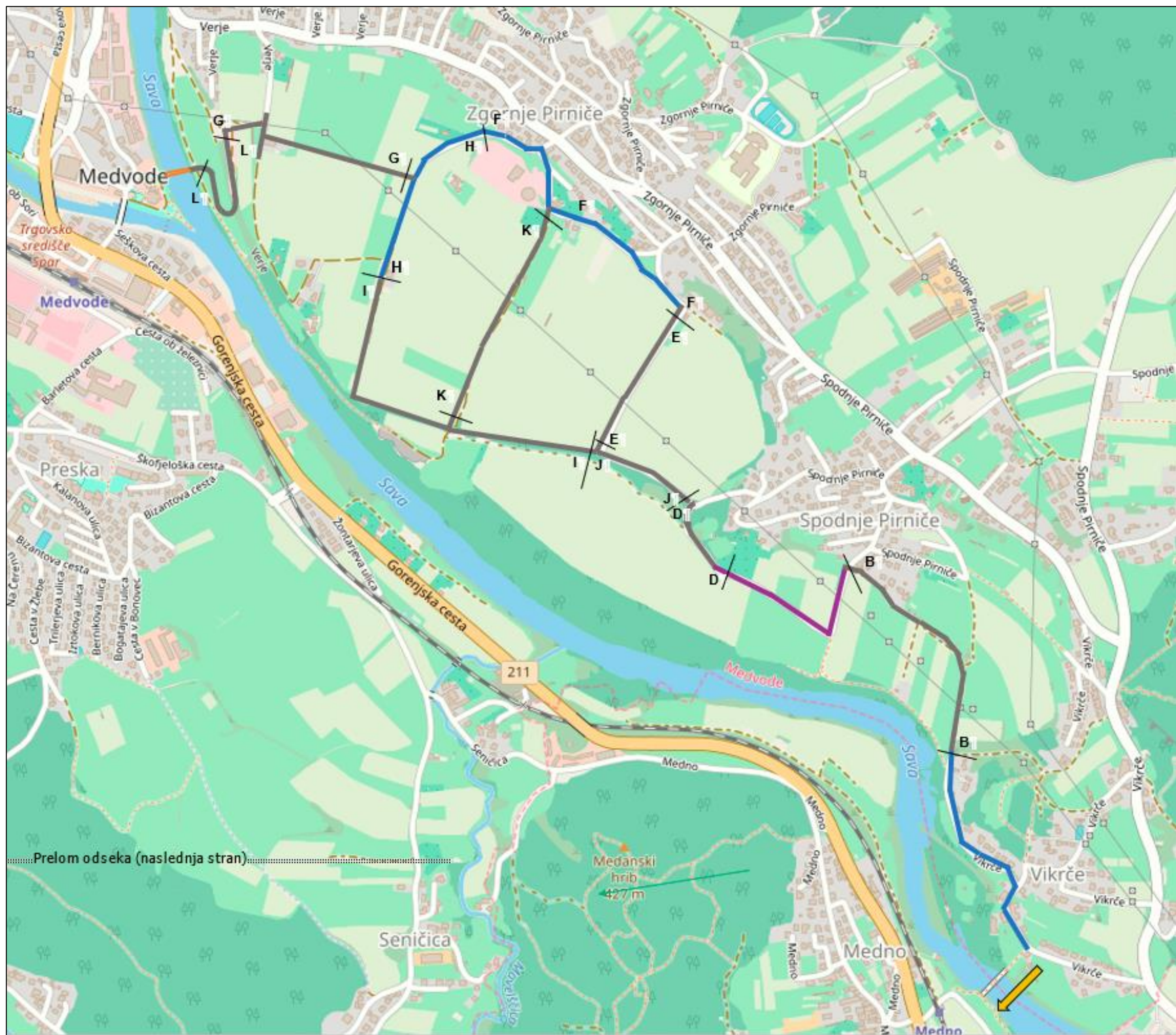
Iz predhodnega opisa poteka trase kolesarske povezave po desnem bregu reke Save sledi, da je povezava obeh bregov sklenjena in med seboj povezana v celoto.

Povezava med naseljem Medno in Presko (priključkom Škofjeloške ceste z Gorenjsko cesto) ni predmet obdelave po projektu.



Slika 44: Zaključek predvidene trase na desnem bregu reke Save, ki v nadaljevanju poteka preko novega mostu (brvi) na nasprotni breg.

Detajlni potek kolesarskih povezav na levem bregu reke Save je razviden iz pregledne situacije v nadaljevanju (slika 45).



Slika 45: Pregledna situacija kolesarskih povezav na levem bregu reke Sore in Save

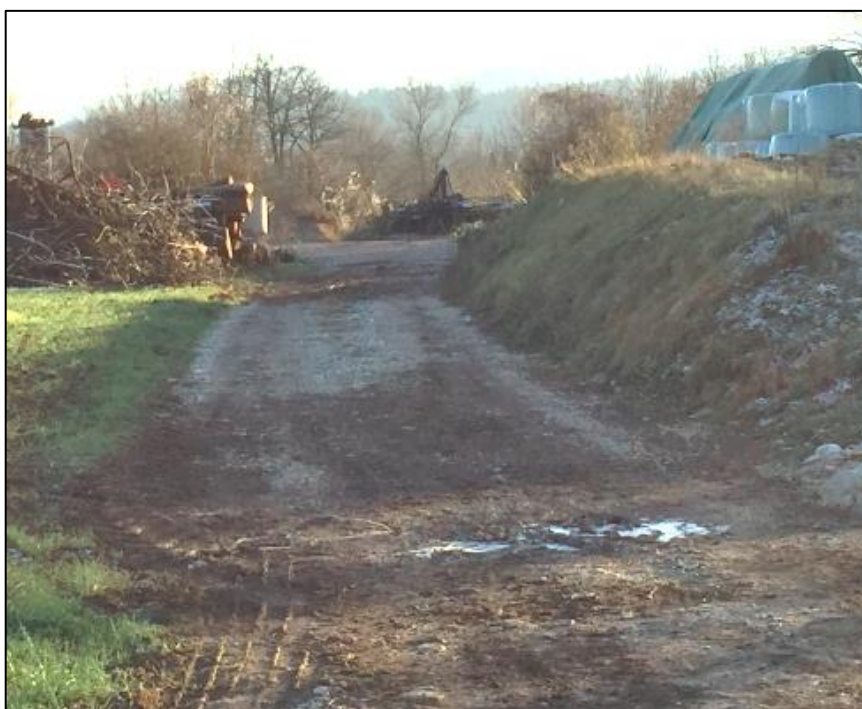
potek trase

Po prehodu na nasprotni breg reke Save trasa prehaja na teraso ravninskega dela ob reki (slika 44),



Slika 44: Mesto prehoda povezave na teraso levega brega Save

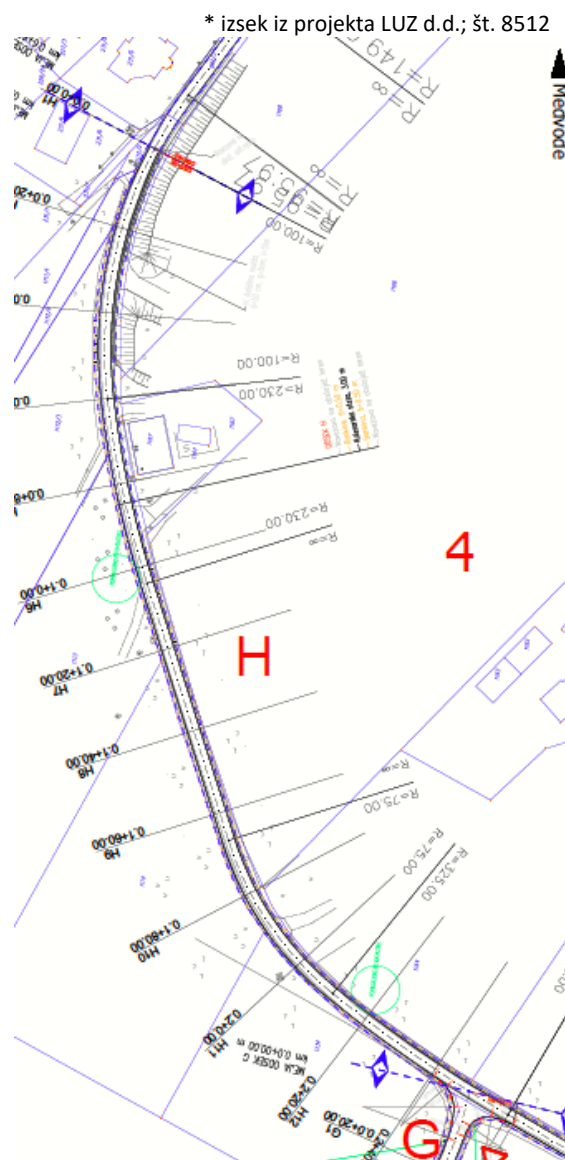
.... in nadaljnjim prehodom (vzponom) na višji nivo (slika 45)



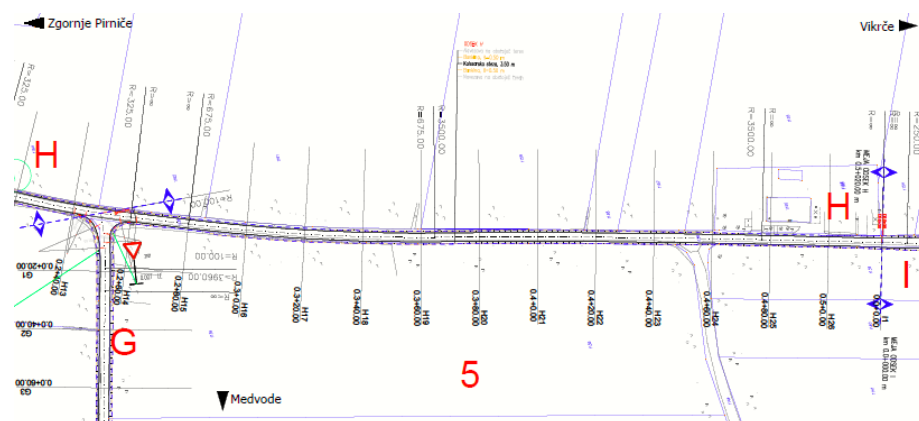
Slika 45: Prehod iz nižinske terase z vzponom za višji nivo

..... kar predstavlja v projektni rešitvi odsek»L1-L14« (slika 46).

potek trase



Slika 48: Od priključka (odsek G-G) se trasa v razcepu priključuje v smeri »levo«, na odsek H-H katerega površina je v asfaltni utrditvi



Slika 49: in v smeri »desno« prav tako na odsek H-H, ki je do naslednjega odseka I-I prav tako v asfaltni utrditvi.

Trasa se nadaljuje na odsek I-I, ki predstavlja prehod na neutrjeno poljsko dovozno pot (slika 50)

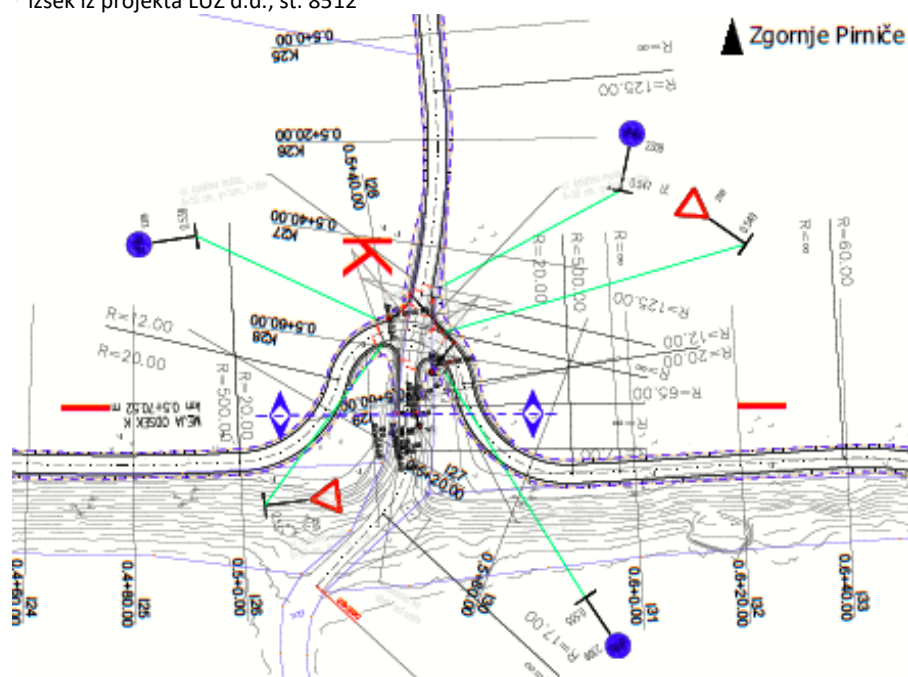


Slika 50: Prehod med odsekoma H-H in J-J

potek trase

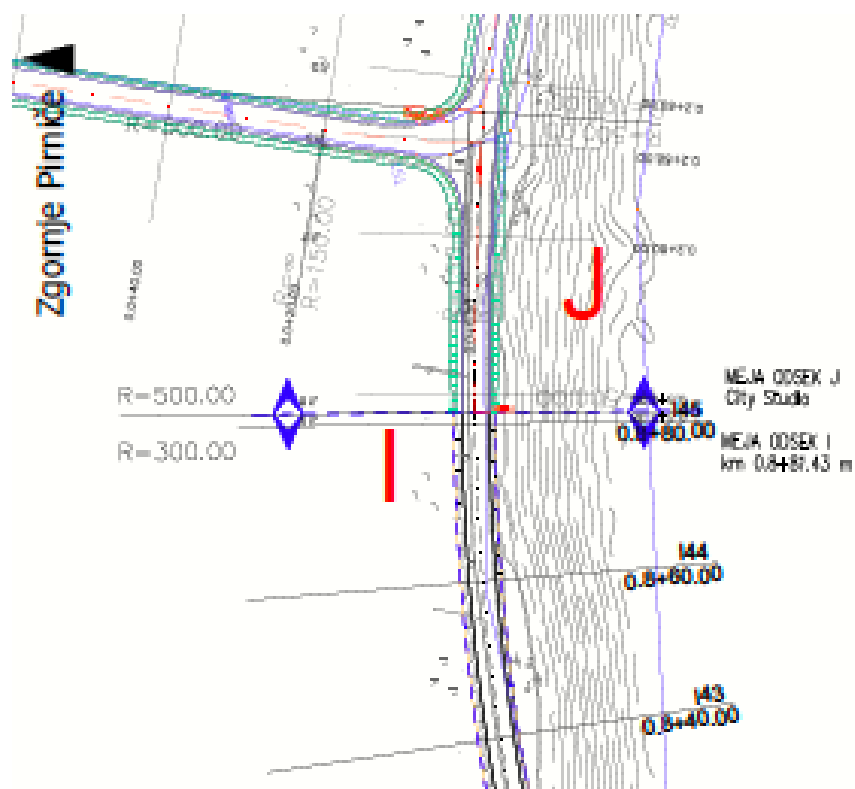
..... ki poteka vse do navezave na odsek »J-J« in »E-E«. Na sredini odseka J-J se na traso navezuje odsek K-K (slika 51).

* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512



Slika 51: Navezava odseka »K-K« na odsek »I-I«

potek trase



* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512

Slika 52: Križanje odsekov »I-I«, »J-J« in »E-E«



Slika 53: Pogled iz smeri Spodnje Pirniče v smeri odseka »J-J«.

Odsek J-J predstavlja poljsko pot, ki je v neutrjeni površini, uničena od voženj kmetijske mehanizacije in nima urejenega odvodnjavanja.

potek trase

Odsek »E-E« (slika 52) v smeri Zgornje Pirniče je prav tako le v slabo utrjeni površini (slika 53).....



Slika 53: Odsek poti »E-E«

Ta odsek poteka do Zg. Pirnič, kjer se naveže na asfaltiran del poti »F-F« (slika 54).



Slika 54: Navezava odseka E-E na asfaltiran odsek F-F

The technical drawing shows a road layout with various curves and radii. Key features include:

- A red arrow pointing upwards at the top left.
- Curves with radii: $R=85.08$, $R=\infty$, $R=239.01$, $R=\infty$, $R=69.31$, $R=219.39$, $R=73.46$, $R=149.65$.
- A large orange circle highlighting a specific intersection area.
- Blue diamond markers indicating specific points on the road.
- Green arrows indicating the direction of travel.
- A photograph of a dirt road with a curve, showing the actual terrain and vegetation.

A photograph of a paved path curving through a grassy area with trees. The path is made of light-colored gravel or crushed stone and curves from the foreground towards the right. The surrounding area is green grass with several trees, some of which are in the foreground and others further back. The lighting suggests it might be late afternoon or early morning, with long shadows.

Slika 55: Odsek F-F z navezavo na odsek K-K in prehodom na odsek H-H. Celoten odsek F-F in H-H sta v asfaltni utrditvi

potek trase



Slika 56: Območje prehoda odseka F-F na odsek H-H

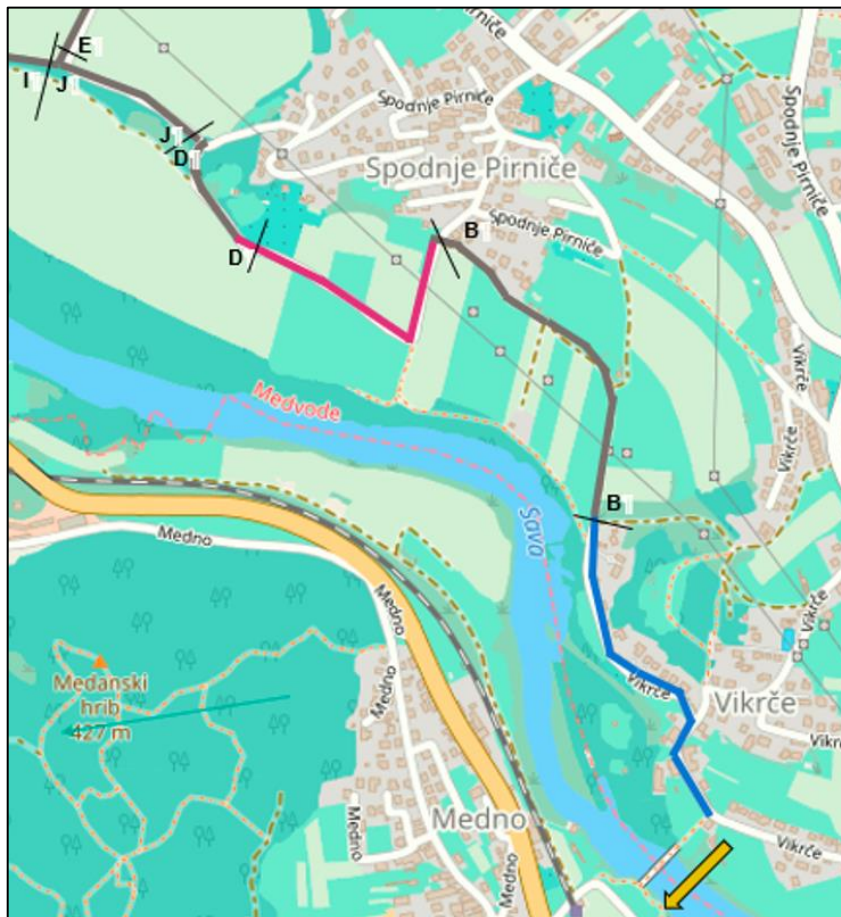


Slika 57: in nadaljevanje odseka H-H v smeri odseka I-I, kjer se asfaltirani del vozne površine zaključí.

Odseka »F-F« in »H-H« predstavljata obrobni del ulične asfaltirane cestne povezave, ki vodi do stanovanjskega objekta na meji z odsekom »I-I«.

Nadaljnji potek kolesarske povezave sledi odsekom J-J in D-D in v nadaljevanju od neposrednega priključevanja k naselju Spodnje Pirniče v smeri Naselja Vikrče (odsek B-B (slika 58).

potek trase



Slika 58: Območje kolesarske povezave med priključkom za Spodnje Pirniče (odsek D-D) do priključka za naselje, ki se začne (zaključí) na odseku B-B

Začetek kolesarske povezave se začne sredi naselja Vikrče, v višini visečega mostu »Medno-Vikrče« s preходом preko reke Save....



Slika 59: Smer visečega mostu »Medno-Vikrče«

..... in se nadaljuje skozi naselje po asfaltirani cesti (širine cca 3,0 m) – slika 60.



Slika 60: Cesta skozi naselje Vikrče

potek trase



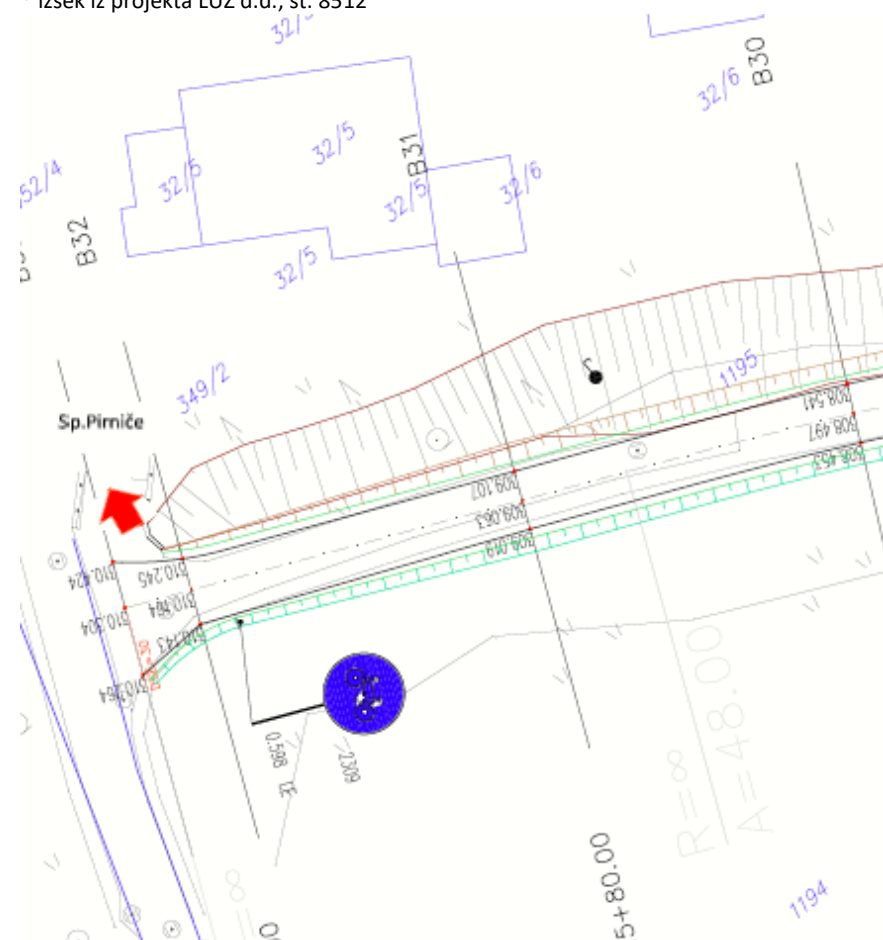
Slika 61: smeri poteka kolesarske povezave pa so označene z vertikalno prometno signalizacijo

potek trase



Slika 62: Na koncu naselja Vikrče, kjer se asfaltirani del cestne povezave zaključi, se povezava nadaljuje v makadamski ureditvi. Na tem mestu se začne meja obdelave kolesarske povezave (po projektu) z odsekom B-B (profili B 1)

* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512



Slika 63: ki se zaključi na priključku za Spodnje Pirniče (profil B 33)

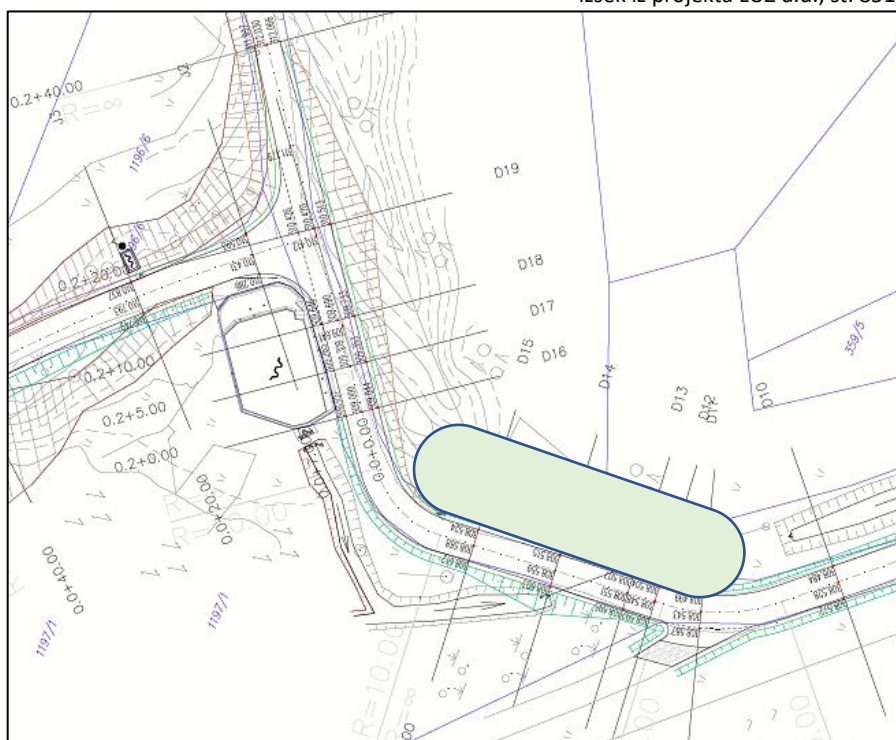
Odsek med zaključkom odseka »B-B« (profil B 33) in začetkom odseka »D-D« (profil D1), ni predmet obdelave. Gre za obstoječ asfaltiran cestni odsek, ki se zaključi in prehaja na odsek D-D (profil D 1). V nadaljevanju obdelave projekta začetek odseka »D-D« predstavlja nadaljevanje obdelave kolesarske trase po projektu



potek trase

Slika 64: Začetek odseka D-D (zaključek asfaltirane poti s prehodom na makadamsko površino)

* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512



Slika 65: ki v S-krivini (med profili D10-S19) prehaja na odsek »J-J«. Na sliki je označeno območje, kjer je zaradi poteka trase (desna krivina) preglednost za kolesarje slaba (neustrezna).

potek trase

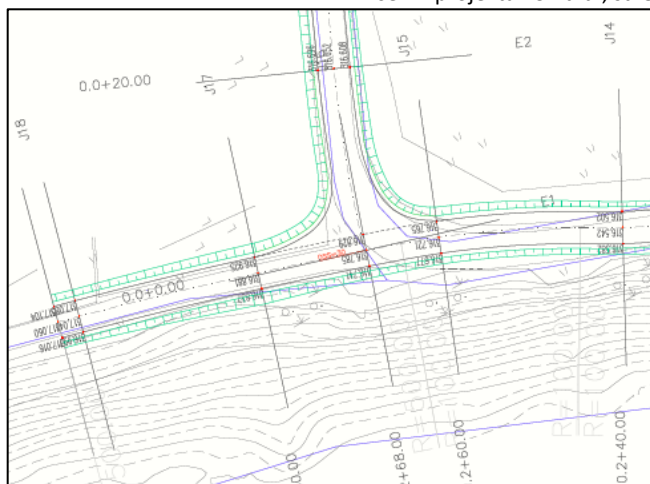


Slika 66: Območje prehoda v S krivino (profil D 15-D 16)



Slika 67: in nadaljevanje bodoče kolesarske trase v smeri »levo« na odsek J-J (profil J 3)

* izsek iz projekta LUZ d.d.; št. 8512



Slika 68: ki se zaključi v profilu J 19, kjer pride do križanja odsekov J-J, E-E in I-I

Odseki L-L, G-G, H-H, I-I, F-F, K-K, E-E, J-J, D-D, B-B	
pomanjkljivosti	<p>Z ureditvijo širšega omrežja povezav, ki bodo predstavljala (skupne) površine za kolesarski in peš promet bo lahko zagotovljeno, da bodo posamezne površine, ki so danes neurejene (neutrjene, pogosto zablatene, še neurejene za uporabo) ali namenjene zgolj motornemu prometu in lastnikom posameznih (kmetijskih, obdelovalnih) površin lahko urejene namensko za uporabo tudi šibkejšim udeležencem v prometu (pešci, kolesarji).</p> <p>Predvsem na odsekih na levem bregu reke Sore in Save (odseki L-L, G-G, H-H, I-I, F-F, K-K, E-E, J-J, D-D, B-B), kjer motornega prometa ni oziroma je le ta »redek« (namenjen predvsem dostopu stanovalcem posameznih naselij do svojih objektov) bo uporaba kolesarskih (in peš) povezav lahko atraktivna kolesarjem. Na navedenih odsekih, ki predstavljajo zatečeno stanje in so obdelani v projektni dokumentaciji z namenom varne uporabe pešcem, kolesarjem, posebnih pomanjkljivosti ni mogoče izpostaviti. Izpostaviti gre le posamezna priporočila in ugotovitve v nadaljevanju.</p>
Priporočilo (ugotovitev)	<p>Skladno z definicijo kolesarskih povezav na posameznih odsekih se predlaga:</p> <ul style="list-style-type: none"> • V prometnih situacijah se na vseh odsekih (L-L, G-G, H-H, I-I, F-F, K-K, E-E, J-J, D-D, B-B) ob prometnih znakih 2309 in 2310 prikaže vertikalna prometna signalizacija 2315 (z dopolnilno tablo 4803 »Dovoljeno za lastnike zemljišč«, kot je opredeljena namembnost površin v tekstualnem delu projekta) in doda 3405 (s katero se definirajo kolesarske povezave, skladno s strategijo opredelitve namembnosti posameznih poti in kot informacija o vrsti kolesarske povezave posameznega odseka). • Na odseku D-D (območje profilov D14 – D19 in J1 – J3) se predvidi ob levi strani kolesarske povezave (gledano v smeri naraščanja profilov) varovalna ograja (slika 61, 62, 63), ki bo lahko ščitila kolesarje pred zdrsom v območje »vodnega zajetja«. • Potrebno je preveriti preglednostne berme (npr. območje odseka D-D med profili D10-D18 – slika 61 in 65) vzdolž vseh odsekov in načrtovati odstranitev ovir (visoko rastlinje, grmovja, drevesa). Območja, kjer je potrebno zagotoviti ustrezno preglednost (pregledno bermo) se prikaže v situacijah, rešitev pa opiše v tekstualnem delu projekta (in upošteva v popisu del). Ugotovljene pomanjkljivosti in potreba po odstranitvi vegetacije predstavlja obvezo lastnikom zemljišč oziroma naročniku projekta, da se potrebno preglednost zagotovi (glede na lastništvo parcel v takšnih območjih) in se jo redno vzdržuje.

Ugotovitev
(usmeritev)



Slika 69: Območje prehoda v desno krivino (D10-D18), kjer je potrebno zagotoviti preglednost vodenja kolesarjev v nadaljevanju kolesarske povezave (pogled trase v smeri Spodnje Pirniče) -slika 65

Zaključek k ugotovitvam, pomanjkljivostim in priporočilom:

V poglavju »4. Analiza prometne varnosti in ugotovitve« so opredeljena in okarakterizirana tveganja za posamezne uporabnike cestno prometne infrastrukture vzdolž odseka.

S projektnimi rešitvami je predvideno, da se vzdolž vseh odsekov zagotovi ustrezen nivo prometne varnosti predvsem souporabnikom površin, kot so pešci in kolesarji.

Za odpravo posameznih pomanjkljivosti so na osnovi okarakteriziranih tveganj za uporabnika in opisi posameznih situacij in pomanjkljivosti podana priporočila, s katerimi je mogoče izboljšati prometno varnost in s tem zmanjšati možnosti za nastanek konfliktnih situacij. S tem se lahko zagotovi bolj tekoče in varnejše odvijanje prometa vzdolž načrtovanih odsekov. Projektant predloge in priporočila iz Presoje smiselno upošteva in rešitve prilagodi načelom zagotavljanja prometne varnosti, z upoštevanjem dobre prakse, zakonodaje in razpoložljivemu prostoru izbranih tras ob prometnih površinah (predvsem v območju prometnih površin z gostejšim prometom motornih vozil, naselij, zaselkov in kmetijskih obdelovalnih površin).

Z izborom posameznih sistemskih ukrepov, ki predstavljajo ureditev daljinske kolesarske povezave, ureditvijo kolesarskih in peš površin v območju strnjene obcestne povezave se pričakuje, da bo konfliktov oziroma posledično prometnih nesreč med vozili in najbolj občutljivimi udeleženci v prometu (pešci, kolesarji) manj oziroma do njih ne bo prihajalo.

Z ureditvijo vseh površin namenjenih pešcem in kolesarjem, ki so predvidene s projektno ureditvijo in površin katerih predlogi in utemeljitve so opisani v posameznih poglavjih predmetne Presoje, se bo prometna varnost načrtovanih površin lahko izboljšala za vse udeležence v prometu.

Gre predvsem za ureditve na desnem bregu Reke Sore in Save, kot je to razvidno iz opisov (pomanjkljivosti, ugotovitev, predlogov, priporočil) v Presoji.

Glede na potek kolesarskih povezav na obeh bregovih reke Sore in Save, ki so predmet obdelave je smiselno, da se krog načrtovanih povezav združi v celoto. Gre za ne obravnavan odsek med brvjo za pešce in kolesarje preko reke Save v Vikrčah, njenim nadaljevanjem v smeri naselij Medno, Seničica in naprej v smeri Škofjeloške ceste, do priključka Škofjeloške ceste na Gorenjsko cesto (regionalna cesta R1-211/0212). Predvsem v območju priključevanja Škofjeloške ceste na Gorenjsko cesto in zavarovanim železniškim preходом je potrebno vodenje in potek prometa urediti na način, da bo le ta varen in tekoč (npr. ureditev krožnega prometa v križišču omenjenih cestnih povezav.

IZJAVA PRESOJEVALCA

USKLADITEV PROJEKTHNIH REŠITEV

Pooblašeni presojevalec varnosti v cestnem prometu izjavljam, da so v projektni dokumentaciji upoštevana vsa bistvena priporočila iz Presoje oziroma so k rešitvam in dopolnitvam projektne dokumentacije podani ustrezni odgovori in utemeljitve projektanta.

Marko Dražumerič, univ. dipl. inž. grad.
Presojevalec varnosti cest. ID 2011-10/15

(podpis, žig)

Datum: marec 2020

IZJAVA PRESOJEVALCA –

skladno z določili 9.člena ZCES-1C

Iz projektnih rešitev, ki lahko glede na obstoječe stanje prometnih površin in obcestnega prostora deloma odstopajo od predpisov, smernic, Tehničnih specifikacij, ki urejajo projektiranje javnih cest ter na osnovi ugotovitev stanja, opredelitev do pomanjkljivosti in priporočil iz Presoje prometne varnosti (PROM-091-2019, marec 2020) lahko sklepamo, da bo z načrtovanimi rešitvami v projektu vzdolž odsekov (ki so predmet Presoje) zagotovljena primerna prometna varnost.

Ureditev poti in prometnih površin vzdolž obstoječe in projektirane prometne infrastrukture je takšna, da ustreza kriterijem izboljšanja prometne varnosti za vse uporabnike prometne infrastrukture, še posebej kolesarjev in pešcev, ki z novo definiranimi in označenimi površinami lahko varneje komunicirajo vzdolž odsekov, ki so predmet obdelave projekta.

Marko Dražumerič, univ. dipl. inž. grad.
Presojevalec varnosti cest. ID 2011-10/15

(podpis, žig)

Datum: marec 2020

SEZNAM PROJEKTNE DOKUMNETACIJE

V sklopu predmetne Presoje varnosti v cestnem prometu (številka PROM-091-2019) mi je bila za potrebe izdelave Presoje prometne varnosti projektnih rešitev, s strani naročnika Presoje in projektanta, posredovana naslednja dokumentacija:

1. Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije (IZP, DGD, PZI) Kolesarska pot Medvode (Preska) – Medvode – Pirniče – Vikrče (številka 371-293/2017-10,.oktober 2018)) pripravila Občina Medvode
2. Projekt PZI Ureditev kolesarskih, peš površin in brvi v Medvodah; (PZI številka 8512) izdelovalec LUZ d.d. Ljubljana