

**Preverjanje varnosti v prometu (RSA) priključevanja južne obvoznice Slovenj Gradec na državno cesto**

**Šentrupert–Dravograd za fazo izdelave IDZ**

**Poročilo**



Medvode, 10. februar 2017

Naročnik:

**Mestna občina Slovenj Gradec**

Šolska ulica 5

**2380 Slovenj Gradec**

Naloga:

**Preverjanje varnosti v prometu (RSA) priključevanja južne obvoznice Slovenj Gradec na državno cesto Šentrupert–Dravograd za fazo izdelave IDZ**

**Poročilo**

Št. pogodbe:

**MO SG NAR-0057/2017; PRO-MP 2017/04**

Šifra projekta:

**28/2016-PV**

Izvajalec:

**PRO-MP, inženirske storitve in svetovanje, Miha Podgoršek s.p.**

**Čelesnikova 30**

**1215 Medvode**

Odgovorni predstavnik izvajalca:

Presojevalec varnosti cest:

**Miha Podgoršek, univ. dipl. inž. grad., G-2396, ID: 2011-10/19**

Medvode, 10. februar 2017

Razmnoženo v 2 izvodih, od katerih prejme naročnik 1 izvod.

© Copyright 2017 *Description: PRO-MP glava_40%*

(Besedilo je avtorsko zaščiteno. Zaščita vključuje vsako uporabo besedila, ki ni v skladu z Zakonom o avtorskih pravicah in pogodbo med naročnikom in izvajalcem, ter vsako reproduciranje, kopiranje, mikrofilmanje – ne glede na tehniko – celote ali posameznih delov.)

**KAZALO**

[1 Uvod 4](#_Toc474486317)

[2 Presoja variante priključka A1 6](#_Toc474486318)

[3 Presoja variante priključka A2 6](#_Toc474486319)

[4 Presoja variante priključka B1 7](#_Toc474486320)

[5 Presoja variante priključka B2 7](#_Toc474486321)

[6 Presoja variante priključka C1 8](#_Toc474486322)

[7 Presoja variante priključka C2 9](#_Toc474486323)

[8 Seznam projektne dokumentacije 10](#_Toc474486324)

[9 Izjava presojevalca 11](#_Toc474486325)

# Uvod

Predmet poročila je preverjanje varnosti v prometu (RSA) priključevanja južne obvoznice Slovenj Gradec na državno cesto Šentrupert–Dravograd za fazo izdelave IDZ. Projektne rešitve so izdelane za 3 scenarije, in sicer:

* **Scenarij A** predvideva izgradnjo državne ceste in južne obvoznice v celoti;
* **Scenarij B** obravnava vmesni scenarija za obdobje, ko bo državna cesta zgrajena le do Slovenj Gradca in
* **Scenarij C**, ki predstavlja okrnjen scenarij A, in sicer da bo državna cesta zgrajena kot   
  4-pasovnica na sklopu 2 (Velenje–Slovenj Gradec) in 2-pasovnica na sklopu 3 (Slovenj Gradec–Dravograd) oz. da bo na obeh sklopih državne ceste zgrajena kot 2-pasovnica.

Na treh scenarijih je bilo preverjenih 6 variant priključevanja, in sicer:

* **Varianta A1** (priključevanje južne obvoznice Slovenj Gradca na državno cesto z uporabo polovične deteljice);
* **Varianta A2** (priključevanje južne obvoznice Slovenj Gradca na državno cesto z uporabo romba);
* **Varianta B1** (priključevanje (nivojsko) južne obvoznice Slovenj Gradca na 2-pasovno državno cesto);
* **Varianta B2** (priključevanje (nivojsko) južne obvoznice Slovenj Gradca na 4-pasovno državno cesto);
* **Varianta C1** (priključevanje južne obvoznice Slovenj Gradca na državno cesto z uporabo romba. Državna cesta se zgradi do priključka kot 4-pasovnica, v nadaljevanju pa kot 2-pasovnica);
* **Varianta C2** (priključevanje južne obvoznice Slovenj Gradca na državno cesto z uporabo romba. Državna cesta se zgradi v celoti kot 2-pasovnica).

Pri preverjanju varnosti v prometu so bili upoštevani tudi rezultati prometne študije (Prometna študija mesta Slovenj Gradec, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., september 2013), in sicer:

1. Napoved prometnih tokov (scenarij 2, ki vključuje južno obvoznico in zgrajeno   
   4-pasovnico od avtoceste A1 do Dravograda) na nivoju PLDDP (povprečni letni dnevni delavniški promet) je izdelana za časovni presek v letu 2030. Poleg tega je za leto 2030 napoved izdelana še za jutranjo in popoldansko konico.
2. Za obravnavano prometno infrastrukturo je značilno, da glede na napoved prometa v letu 2030 na vplivnem območju obravnavanega priključka ne bo prišlo do kapacitetnih problemov. Najvišje predvidene urne obremenitve znašajo:

* do 750 vozil/uro in smer na novi državni cesti na odseku Velenje–Slovenj Gradec,
* do 350 vozil/uro in smer na južni obvoznici v smeri proti zahodu,
* do 610 vozil/uro in smer na južni obvoznici v smeri proti vzhodu in
* do 360 vozil/uro in smer na novi državni cesti na odseku Slovenj Gradec–Dravograd.

Poročilo ima naslednjo strukturo:

1. **Presoja projektnih rešitev variante priključka A1**. Obravnavano je celotno vplivno območje priključka in predlogi, ki se nanašajo nanj V nadaljevanju so nato podane lokacije, povzetek tveganja, podroben opis pomanjkljivosti in priporočila za odpravo posamezne pomanjkljivosti. Pri posameznem priključku je opis lokacije podan z navedbo kraka in profila oz. opisno.
2. **Presoja projektnih rešitev variante priključka A2**. Obravnavano je celotno vplivno območje priključka in predlogi, ki se nanašajo nanj V nadaljevanju so nato podane lokacije, povzetek tveganja, podroben opis pomanjkljivosti in priporočila za odpravo posamezne pomanjkljivosti. Pri posameznem priključku je opis lokacije podan z navedbo kraka in profila oz. opisno.
3. **Presoja projektnih rešitev variante priključka B1**. Obravnavano je celotno vplivno območje priključka in predlogi, ki se nanašajo nanj V nadaljevanju so nato podane lokacije, povzetek tveganja, podroben opis pomanjkljivosti in priporočila za odpravo posamezne pomanjkljivosti. Pri posameznem priključku je opis lokacije podan z navedbo kraka in profila oz. opisno.
4. **Presoja projektnih rešitev variante priključka B2**. Obravnavano je celotno vplivno območje priključka in predlogi, ki se nanašajo nanj V nadaljevanju so nato podane lokacije, povzetek tveganja, podroben opis pomanjkljivosti in priporočila za odpravo posamezne pomanjkljivosti. Pri posameznem priključku je opis lokacije podan z navedbo kraka in profila oz. opisno.
5. **Presoja projektnih rešitev variante priključka C1**. Obravnavano je celotno vplivno območje priključka in predlogi, ki se nanašajo nanj V nadaljevanju so nato podane lokacije, povzetek tveganja, podroben opis pomanjkljivosti in priporočila za odpravo posamezne pomanjkljivosti. Pri posameznem priključku je opis lokacije podan z navedbo kraka in profila oz. opisno.
6. **Presoja projektnih rešitev variante priključka C2**. Obravnavano je celotno vplivno območje priključka in predlogi, ki se nanašajo nanj V nadaljevanju so nato podane lokacije, povzetek tveganja, podroben opis pomanjkljivosti in priporočila za odpravo posamezne pomanjkljivosti. Pri posameznem priključku je opis lokacije podan z navedbo kraka in profila oz. opisno.

V poročilu so omenjene in obravnavane le tiste projektne rešitve, za katere kot presojevalec menim, da imajo ali lahko imajo negativen vpliv na varnost v prometu. Obravnavani so tako elementi aktivne varnosti, kot tudi elementi pasivne varnosti.

Pri delu so bili upoštevani naslednja priporočila in dokumenti:

1. Smernica za preverjanje varnosti v prometu (RSA), ki jih je podalo ministrstvo za infrastrukturo in prostor.
2. Področni pravilniki in drugi predpisi.
3. Primeri dobrih praks iz tujine.

# Presoja variante priključka A1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Št.** |  |  |
| **1** | **Lokacija** | P35–P44 |
| **Povzetek tveganja** | Možnost nenadnih napačnih manevrov voznikov |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Predlagano je vodenje zaviralnega pasu in dodatnega pasu, ki se nadaljuje v razdelilno rampo, tik ob vozišču glavne trase državne ceste (torej štirje vzporedni vozni pasovi). Posledično obstaja verjetnost velike razlike voznih hitrosti med vozili in manevrov izpletanja na veliki dolžini, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Zaviralni pas na koncu situativno speljati stran od glavne trase državne ceste in zatem dodati zaviralni pas za rampo priključka, razdelilno rampo pa peljati naprej na območje počivališča. |
| **Odgovor naročnika** | Tveganje je evidentirano. Varianta ni predvidena za nadaljnje faze načrtovanja in projektiranja, zato se rešitve ne bodo spreminjale oz. optimizirale. |
| **Odgovor presojevalca** |  |

# Presoja variante priključka A2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Št.** |  |  |
| **1** | **Lokacija** | Kraka B in D |
| **Povzetek tveganja** | Možnost nastanka nevarnih manevrov v zimskem času |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Predlagani vzdolžni nagib ramp -10 % je problematičen predvsem v zimskem času, ko je ob zmanjšanem oprijemu bistveno podaljšana zavorna pot, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Počivališče pomakniti proti jugu ali na drugo lokacijo oz. preveriti možnost ukinitve in izvesti rampe priključka z manjšim vzdolžnim naklonom ter na večji razdalji. Obenem uporabiti večje konkavne vertikalne radije Rkk, npr. za Vproj=60 km/h. Osvetliti celotno območje priključka, vključno z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi. |
| **Odgovor naročnika** | Upošteva se predlog osvetlitve celotnega območja priključka, vključno z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi. Izvedba ramp z manjšim vzdolžnim naklonom in na večji razdalji ni možna, ker lokacijo počivališča, kot je predvidena s prostorskim aktom za državno cesto Dravograd-Šentrupert na odseku Slovenj Gradec jug-Velenje jug, definira terenska konfiguracija grebena med planoto Dobrova in dolino vodotoka Suhodolnica med kmetijama Repnik in Bregač. Pomik počivališča proti jugu tako ni mogoč. Ukinitev počivališča ni možno predlagati, ker njegova umestitev v prostor temelji na strokovni podlagi Celostna študija spremljajočih objektov ob avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji (Bevk arhitekti, d.o.o., april 2009) in je kot tak že vključen tudi v prostorski akt za državno cesto Dravograd-Šentrupert na odseku Slovenj Gradec jug-Velenje jug.  V skladu z navedenim se v tehničnem poročilu vključi naslednji odstavek: »*Predvidena je osvetlitev celotnega območja priključka oz. obvezno vsaj na območju krakov B in D, vključno z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi.*« |
| **Odgovor presojevalca** |  |
| **2** | **Lokacija** | Kraka A in C |
| **Povzetek tveganja** | Slabša preglednost |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Pri priključevanju ramp na vozni pas krožišča zaradi bližine varnostne ograje na objektu in na podpornem zidu obstaja verjetnost slabše preglednosti, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Zagotoviti ustrezne širine nadvoza in ustrezno postavitev varnostnih ograj, da bo ob zadostnem nivoju zadrževanja ustrezna tudi preglednost. |
| **Odgovor naročnika** | Upošteva se predlog zagotovitve ustreznih širin nadvoza, da bosta zagotovljena tako zadosten nivo zadrževanja, kot tudi ustrezna preglednost. Predlog se upošteva v tehničnem poročilu, kjer se vključi odstavek »*Širino nadvoza na območju priključevanja ramp na krožno vozišče krožišča se prilagodi tako, da se zagotovi zadosten nivo zadrževanja varnostnih ograj in ustrezna preglednost.*« in v grafični prilogi, kjer se označijo mesta razširitve nadvoza s tekstom »*razširitev nadvoza za zagotovitev zadostnega nivoja zadrževanja varnostne ograje in ustrezne preglednosti*«. |
| **Odgovor presojevalca** |  |
| **3** | **Lokacija** | Južna obvoznica zahodno od krožišča |
| **Povzetek tveganja** | Možnost generiranja nevarnih situacij zaradi prevelikih hitrosti |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Navezava južne obvoznice v premi oz. z zelo stegnjenimi horizontalnimi elementi v krožišče ima za posledico visoke vozne hitrosti vozil pri vstopu v krožišče, kar lahko povzroči izsiljevanje prednosti in nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Projektiranje obvoznice s takimi geometrijskimi elementi, da bo onemogočena prehitra vožnja pred samim vstopom vozil v krožišče. |
| **Odgovor naročnika** | Občina – ali je še možno spremeniti potek obvoznice?? |
| **Odgovor presojevalca** |  |

# Presoja variante priključka B1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Št.** |  |  |
| **1** | **Lokacija** | Vplivno območje krožišča |
| **Povzetek tveganja** | Možnost generiranja nevarnih situacij zaradi prevelikih hitrosti |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Navezava državne ceste z zelo stegnjenimi horizontalnimi elementi v krožišče ima za posledico visoke vozne hitrosti vozil pri vstopu v krožišče, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij (npr. naletna trčenja in izsiljevanje prednosti). |
| **Priporočila** | Državno cesto z ustreznimi geometrijskimi elementi (npr. za Vproj=70 km/h) prednostno peljati proti obstoječi glavni cesti G1-4 in južno obvoznico nanjo priključiti v T-križišču. Izvedba dodatnega pasu za leve zavijalce na glavni prometni smeri upoštevajoč predvidene prometne obremenitve. Možnost semaforizacije. |
| **Odgovor naročnika** | Predlog s vključi v IDZ kot možnost variantne rešitve v nadaljnjih fazah načrtovanja in projektiranja tega scenarija, v kolikor se bo izkazalo, da bo dejansko izveden v naravi.  V poročilu se vključi naslednji odstavek: »*Za ta scenarij se v nadaljnjih fazah načrtovanja in projektiranja analizira tudi variantna rešitev, da se državna cesta z ustreznimi geometrijskimi elementi (npr. za Vproj=70 km/h) prednostno vodi proti obstoječi glavni cesti G1-4 in se južno obvoznico Slovenj Gradec nanjo priključi v T-križišču. Pri tem se izvede dodatni pas za leve zavijalce na glavni prometni smeri upoštevajoč predvidene prometne obremenitve. Po potrebi se križišče semaforizira.*« |
| **Odgovor presojevalca** |  |

# Presoja variante priključka B2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Št.** |  |  |
| **1** | **Lokacija** | Vplivno območje krožišča |
| **Povzetek tveganja** | Možnost generiranja nevarnih situacij zaradi prevelikih hitrosti |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Navezava državne ceste z zelo stegnjenimi horizontalnimi elementi v krožišče ima za posledico visoke vozne hitrosti vozil pri vstopu v krožišče, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij (npr. naletna trčenja in izsiljevanje prednosti). |
| **Priporočila** | Izvedba zožitve državne ceste z dveh pasov na enega (v smeri proti Slovenj Gradcu), nato državno cesto z ustreznimi geometrijskimi elementi (npr. za Vproj=70 km/h) prednostno peljati proti obstoječi glavni cesti G1-4 in južno obvoznico nanjo priključiti v T-križišču. Izvedba dodatnega pasu za leve zavijalce na glavni prometni smeri upoštevajoč predvidene prometne obremenitve. Pas na glavni prometni smeri se nadaljuje kot prehitevalni (levi) pas, iz smeri južne obvoznice pa se pas za desne zavijalce nadaljuje kot vozni (desni) pas. Možnost semaforizacije. |
| **Odgovor naročnika** | Predlog s vključi v IDZ kot možnost variantne rešitve v nadaljnjih fazah načrtovanja in projektiranja tega scenarija, v kolikor se bo izkazalo, da bo dejansko izveden v naravi.  V poročilu se vključi naslednji odstavek: »*Za ta scenarij se v nadaljnjih fazah načrtovanja in projektiranja analizira tudi variantna rešitev, da se državna cesta z ustreznimi geometrijskimi elementi (npr. za Vproj=70 km/h) prednostno vodi proti obstoječi glavni cesti G1-4 in se južno obvoznico Slovenj Gradec nanjo priključi v T-križišču. Zožitev državne ceste v smeri proti Slovenj Gradcu iz dveh pasov na enega se izvede pred križiščem. Glede ne prometne obremenitve se zaporedno v križišču izvede dodatni pas za leve zavijalce na glavni prometni smeri. V smeri proti Velenju se pas na glavni prometni smeri nadaljuje kot prehitevalni (levi) pas, iz smeri južne obvoznice pa se pas za desne zavijalce nadaljuje kot vozni (desni) pas. Po potrebi se križišče semaforizira.*« |
| **Odgovor presojevalca** |  |

# Presoja variante priključka C1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Št.** |  |  |
| **1** | **Lokacija** | P25–P27 |
| **Povzetek tveganja** | Možnost nastanka nevarnih manevrov |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Preusmeritev desnega voznega pasu na nasprotno vozišče je izvedena na prekratki dolžini, zaradi česar bodo vozne hitrosti nižje, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij (npr. naletnih trčenj). |
| **Priporočila** | Preusmeritev desnega voznega pasu na nasprotno vozišče izvesti na taki dolžini in s takimi geometrijskimi elementi, da bo zagotovljena taka hitrost vožnje, kot bo dovoljena v nadaljevanju 2-pasovnice v smeri proti Dravogradu. |
| **Odgovor naročnika** | Predlog se upošteva. Preusmeritev desnega voznega pasu na nasprotno vozišče se izvede na daljši dolžini in s tem omogoči višje vozne hitrosti. |
| **Odgovor presojevalca** |  |
| **2** | **Lokacija** | Kraka B in D |
| **Povzetek tveganja** | Možnost nastanka nevarnih manevrov v zimskem času |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Predlagani vzdolžni nagib ramp -10 % je problematičen predvsem v zimskem času, ko je ob zmanjšanem oprijemu bistveno podaljšana zavorna pot, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Izvedba ramp priključka z manjšim vzdolžnim naklonom ter na večji razdalji. Obenem uporabiti večje konkavne vertikalne radije Rkk, npr. za Vproj=60 km/h. Osvetliti celotno območje priključka, vključno z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi. |
| **Odgovor naročnika** | Upošteva se predlog osvetlitve celotnega območja priključka, vključno z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi. Izvedba ramp z manjšim vzdolžnim naklonom in na večji razdalji ni možna, ker lokacijo počivališča, kot je predvidena s prostorskim aktom za državno cesto Dravograd-Šentrupert na odseku Slovenj Gradec jug-Velenje jug, definira terenska konfiguracija grebena med planoto Dobrova in dolino vodotoka Suhodolnica med kmetijama Repnik in Bregač. Pomik počivališča proti jugu tako ni mogoč. V skladu z navedenim se v tehničnem poročilu vključi naslednji odstavek: »*Predvidena je osvetlitev celotnega območja priključka oz. obvezno vsaj na območju krakov B in D, vključno z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi.*« |
| **Odgovor presojevalca** |  |
| **3** | **Lokacija** | Kraka A in C |
| **Povzetek tveganja** | Slabša preglednost |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Pri priključevanju ramp na vozni pas krožišča zaradi bližine varnostne ograje na objektu in na podpornem zidu obstaja verjetnost slabše preglednosti, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Zagotoviti ustrezne širine nadvoza in ustrezno postavitev varnostnih ograj, da bo ob zadostnem nivoju zadrževanja ustrezna tudi preglednost. |
| **Odgovor naročnika** | Upošteva se predlog zagotovitve ustreznih širin nadvoza, da bosta zagotovljena tako zadosten nivo zadrževanja, kot tudi ustrezna preglednost. Predlog se upošteva v tehničnem poročilu, kjer se vključi odstavek »*Širino nadvoza na območju priključevanja ramp na krožno vozišče krožišča se prilagodi tako, da se zagotovi zadosten nivo zadrževanja varnostnih ograj in ustrezna preglednost.*« in v grafični prilogi, kjer se označijo mesta razširitve nadvoza s tekstom »*razširitev nadvoza za zagotovitev zadostnega nivoja zadrževanja varnostne ograje in ustrezne preglednosti*«. |
| **Odgovor presojevalca** |  |
| **4** | **Lokacija** | Južna obvoznica zahodno od krožišča |
| **Povzetek tveganja** | Možnost generiranja nevarnih situacij zaradi prevelikih hitrosti |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Navezava južne obvoznice v premi oz. z zelo stegnjenimi horizontalnimi elementi v krožišče ima za posledico visoke vozne hitrosti vozil pri vstopu v krožišče, kar lahko povzroči izsiljevanje prednosti in nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Projektiranje obvoznice s takimi geometrijskimi elementi, da bo onemogočena prehitra vožnja pred samim vstopom vozil v krožišče. |
| **Odgovor naročnika** | Občina – ali je še možno spremeniti potek obvoznice?? |
| **Odgovor presojevalca** |  |

# Presoja variante priključka C2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Št.** |  |  |
| **1** | **Lokacija** | Kraka B in D |
| **Povzetek tveganja** | Možnost nastanka nevarnih manevrov v zimskem času |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Predlagani vzdolžni nagib rampe -10 % je problematičen predvsem v zimskem času, ko je ob zmanjšanem oprijemu bistveno podaljšana zavorna pot, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Izvedba ramp priključka z manjšim vzdolžnim naklonom ter na večji razdalji. Obenem uporabiti večje konkavne vertikalne radije Rkk, npr. za Vproj=60 km/h. Osvetliti celotno območje priključka, vključno z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi. |
| **Odgovor naročnika** | Upošteva se predlog osvetlitve celotnega območja priključka, vključno z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi. Izvedba ramp z manjšim vzdolžnim naklonom in na večji razdalji ni možna, ker lokacijo počivališča, kot je predvidena s prostorskim aktom za državno cesto Dravograd-Šentrupert na odseku Slovenj Gradec jug-Velenje jug, definira terenska konfiguracija grebena med planoto Dobrova in dolino vodotoka Suhodolnica med kmetijama Repnik in Bregač. Pomik počivališča proti jugu tako ni mogoč. V skladu z navedenim se v tehničnem poročilu vključi naslednji odstavek: »*Predvidena je osvetlitev celotnega območja priključka oz. obvezno vsaj na območju krakov B in D, vključno z zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi.*« |
| **Odgovor presojevalca** |  |
| **2** | **Lokacija** | Kraka A in C |
| **Povzetek tveganja** | Slabša preglednost |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Pri priključevanju ramp na vozni pas krožišča zaradi bližine varnostne ograje na objektu in na podpornem zidu obstaja verjetnost slabše preglednosti, kar lahko povzroči nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Zagotoviti ustrezne širine nadvoza in ustrezno postavitev varnostnih ograj, da bo ob zadostnem nivoju zadrževanja ustrezna tudi preglednost. |
| **Odgovor naročnika** | Upošteva se predlog zagotovitve ustreznih širin nadvoza, da bosta zagotovljena tako zadosten nivo zadrževanja, kot tudi ustrezna preglednost. Predlog se upošteva v tehničnem poročilu, kjer se vključi odstavek »*Širino nadvoza na območju priključevanja ramp na krožno vozišče krožišča se prilagodi tako, da se zagotovi zadosten nivo zadrževanja varnostnih ograj in ustrezna preglednost.*« in v grafični prilogi, kjer se označijo mesta razširitve nadvoza s tekstom »*razširitev nadvoza za zagotovitev zadostnega nivoja zadrževanja varnostne ograje in ustrezne preglednosti*«. |
| **Odgovor presojevalca** |  |
| **3** | **Lokacija** | Južna obvoznica zahodno od krožišča |
| **Povzetek tveganja** | Možnost generiranja nevarnih situacij zaradi prevelikih hitrosti |
| **Podroben opis pomanjkljivosti** | Navezava južne obvoznice v premi oz. z zelo stegnjenimi horizontalnimi elementi v krožišče ima za posledico visoke vozne hitrosti vozil pri vstopu v krožišče, kar lahko povzroči izsiljevanje prednosti in nastanek nevarnih situacij. |
| **Priporočila** | Projektiranje obvoznice s takimi geometrijskimi elementi, da bo onemogočena prehitra vožnja pred samim vstopom vozil v krožišče. |
| **Odgovor naročnika** | Občina – ali je še možno spremeniti potek obvoznice?? |
| **Odgovor presojevalca** |  |

# Seznam projektne dokumentacije

Pregledan je bil naslednji elaborat projekta Dopolnitev gradiva za pridobitev stališč glede ustreznosti načrtovanih ureditev oziroma glede načina poseganja južne obvoznice v veljavni DPN (št. elaborata 15-0567, vrsta projektne dokumentacije: IDZ).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Naziv načrta/elaborata:** | **Št. načrta/elaborata:** | **Datum:** |
| **Preveritev tehnične izvedljivosti cestnih ureditev – navezave južne obvoznice Slovenj Gradec na državno cesto Dravograd – Šentrupert** | 15-0567 | december 2016 |

# Izjava presojevalca

Kot pooblaščeni presojevalec varnosti cest potrjujem, da je bilo preverjanje varnosti v prometu izvedeno v skladu z veljavnimi predpisi in smernicami.

Medvode, 10. 02. 2017

Presojevalec Miha Podgoršek, univ. dipl. inž. grad.