



**OBČINA GORNJA RADGONA
OBČINSKI SVET**

Partizanska c. 13, 9250 Gornja Radgona

tel.: 02 564 38 38, faks: 02 564 38 14

<http://www.gor-radgona.si>

e-pošta: tajnistvo.zupana@gor-radgona.si

Številka: 371-1/2017-U111

Datum: _____

Na podlagi 18. člena Statuta Občine Gornja Radgona (Uradno glasilo Občine Gornja Radgona, št. 1/15) je Občinski svet Občine Gornja Radgona na svoji ____ redni seji, dne _____ 2017 sprejel naslednji

S K L E P

Občinski svet Občine Gornja Radgona se je seznanil in soglašal s strokovnimi mnenji in podlagami glede izvedbe križišča R1-230/0366, R1-230/0327 in R2-449/0316 v centru mesta Gornja Radgona, ki sta jih izdelala Prometnotehniški inštitut Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani ter arhitekturni Atelje Ostan Pavlin d.o.o. iz Ljubljane.

ŽUPAN
OBČINE GORNJA RADGONA
Stanislav ROJKO

OBRAZLOŽITEV:

V letu 2011 je Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI) naročila izdelavo izvedbenih načrtov PZI za rekonstrukcijo križišča v centru mesta Gornja Radgona, in sicer na križišču državnih cest R1-230/0366, R1-230/0327 in R2-449/0316 ter zbirne mestne ceste LZ 105241, ki vodi na avtobusno postajo. Po navedenih izvedbenih načrtih je bila predvidena rekonstrukcija križišča v smislu uvedbe krožnega križišča, sama izvedba pa je bila predvidena kot III. faza rekonstrukcije Panonske ulice v sklopu obnove celotne državne ceste od mosta čez Muro do glavnega križišča na Partizanski cesti. Tako je DRSI v letu 2016 sklenila izvajalsko pogodbo samo za rekonstrukcijo Panonske ulice (II. faza), ki je trenutno v zaključni fazi izvedbe in bo dokončana do 30. 4. 2017. Izvedbo, oz. rekonstrukcijo križišča bo DRSI uvrstila v načrte razvojnih programov v prihodnjih letih pod pogojem, da se Občina Gornja Radgona nedvoumno izjasni in opredeli, kakšno arhitekturno, urbano in tudi prometno ureditev centra mesta Gornja Radgona v bodoče želi imeti. Od te odločitve je odvisno, ali bo DRSI uporabila že izdelane izvedbene načrte PZI za ureditev krožnega križišča ali pa bo pričela postopke za preprojektiranje v smislu obnove in ohranitve obstoječega križišča s semaforji. V letu predvidene rekonstrukcije križišča po eni ali drugi varianti bo morala za sofinancerski delež finančna sredstva zagotoviti tudi Občina Gornja Radgona.

Na podlagi zgoraj navedenih dejstev in s tem povezane odločitve o izvedbi načina rekonstrukcije glavnega križišča, to je krožno križišče ali križišče s semaforji, sta bili naknadno pridobljeni dve strokovni mnenji, in sicer s strani Prometnotehniškega inštituta Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani ter s strani arhitekturnega Ateljeja Ostan Pavlin d.o.o. iz Ljubljane. Obe strokovni mnenji obravnavata izvedbo križišča tako z vidika prometne varnostni in pretočnosti prometa kot tudi z vidika arhitekturnega oblikovanja in umestitve v osrednji prostor mesta Gornja Radgona. Kot je razvidno iz obeh izdelanih strokovnih mnenj, je glede na trenutno stanje prometa in prometne varnosti ter izhajajoč iz predvidene bodoče ureditve centra mesta Gornja Radgona, najbolj optimalna izvedba križišča s semaforji.

Občinskemu svetu Občine Gornja Radgona predlagamo, da predlog sklepa obravnava in ga sprejme.

Gornja Radgona, marec 2017

Pripravil:
Andrej SUBAŠIČ, l.r.

ŽUPAN
OBČINE GORNJA RADGONA
Stanislav ROJKO, l.r.

Priloge:

- strokovno mnenje v zvezi z ureditvijo križišča (končno poročilo), ki ga je pod številko 013/2017 z datumom februar 2017 izdelal Prometnotehniški inštitut Fakultete za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani
- strokovno mnenje na temo dileme glede »krožišča ali križišča«, ki ga je z datumom 7. 3. 2017 izdelal arhitekturni Atelje Ostan Pavlin d.o.o. iz Ljubljane



PROMETNOTEHNIŠKI
INŠTITUT



Univerza v Ljubljani
Fakulteta za *gradbeništvo*
in *geodezijo*

www.pti.fgg.uni-lj.si

PROMETNOTEHNIŠKI INŠTITUT

**STROKOVNO MNENJE V ZVEZI Z
UREDITVIJO KRIŽIŠČA R1-
230/0366, R1-230/0327 IN R2-
449/0316 V CENTRU GORNJE
RADGONE**

KONČNO POROČILO

NAROČNIK:

Občina Gornja Radgona
Partizanska cesta 13
9250 Gornja Radgona

IZVAJALEC:

Univerza v Ljubljani,
Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo
Prometnotehniški inštitut
Jamova ulica 2, 1000 Ljubljana



Nosilec naloge: dr. Peter Lipar, univ.dipl.inž.grad.

Sodelavci:

UL, FGG – PTI dr. Tomaž Maher, univ.dipl.inž.grad.
dr. Rok Marsetič, univ.dipl.inž.grad.
mag. Simon Detellbach, univ.dipl.inž.grad.

Davčna številka: SI98643339
Matična številka: 1626981
Številka telefona: (01) 425-07-01, (01) 476-85-00
Številka telefaksa: (01) 425-06-92
Naslov elektronske pošte: pti@fgg.uni-lj.si
Št. transakcijskega računa: UJP 01100-6030708865

Predstojnik PTI:
dr. Peter Lipar, univ.dipl.inž.grad.



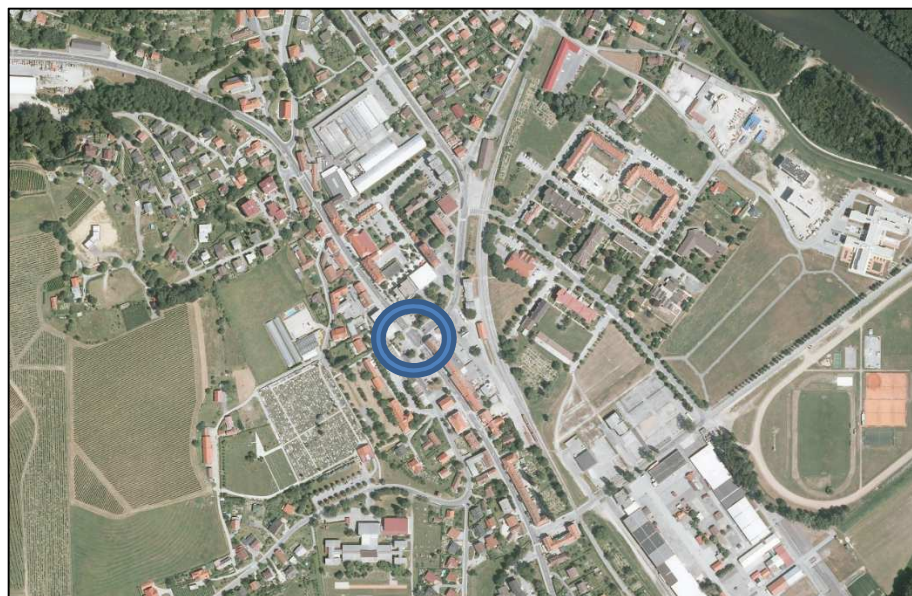


VSEBINA

1	SPLOŠNO	4
2	ANALIZA OPRAVLJENIH ŠTUDIJ.....	5
2.1	ANALIZA KAPACITETNE ŠTUDIJE	5
2.1.1	Prometni tokovi v Gornji Radgoni.....	5
2.1.2	Primerjava semafor - krožno	8
2.2	ANALIZA PROMETNE VARNOSTI.....	9
2.2.1	Prometne nesreče.....	9
2.2.2	Terenski ogled	10
2.3	ANALIZA IZDELANEGA PZI.....	11
2.3.1	Uvozni in izvozni radiji	11
2.3.2	Širine uvozov in izvozov.....	11
2.3.3	Širina voznega pasu v krožnem križišču.....	11
2.3.4	Nasprotni prečni nagib na izvozu za avtobusno postajo.....	12
2.3.5	Preglednost	12
3	KOMENTAR IN ZAKLJUČEK.....	12

1 Splošno

Direkcija RS za infrastrukturo je leta 2011 naročila PZI za rekonstrukcijo križišča na križanju regionalnih cest R1-230/0366, R1-230/0327, R2-449/0316 in zbirne mestne ceste LZ 105241 v centru Gornje Radgone (Slika 1). V sklopu izdelave projektne dokumentacije je bila izdelana tudi Študija optimalne ureditve križišča, ki jo je izdelal Center za gradnjo prometnic s Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo v Mariboru.



Slika 1: Lokacija obravnavanega križišča v centru Gornje Radgone.

Na podlagi rezultatov kapacitetne analize je bila predvidena/predlagana rekonstrukcija v smislu uvedbe krožnega križišča. Ker pa je od izdelave študije in priprave projektne dokumentacije preteklo že 6 let in ker gre za najbolj ključno križišče v mestu Gornja Radgona, smo pripravili še dodatno mnenje glede smiselnosti le tega in upravičenosti iz kapacitetnega in prometnovarnostnega vidika.

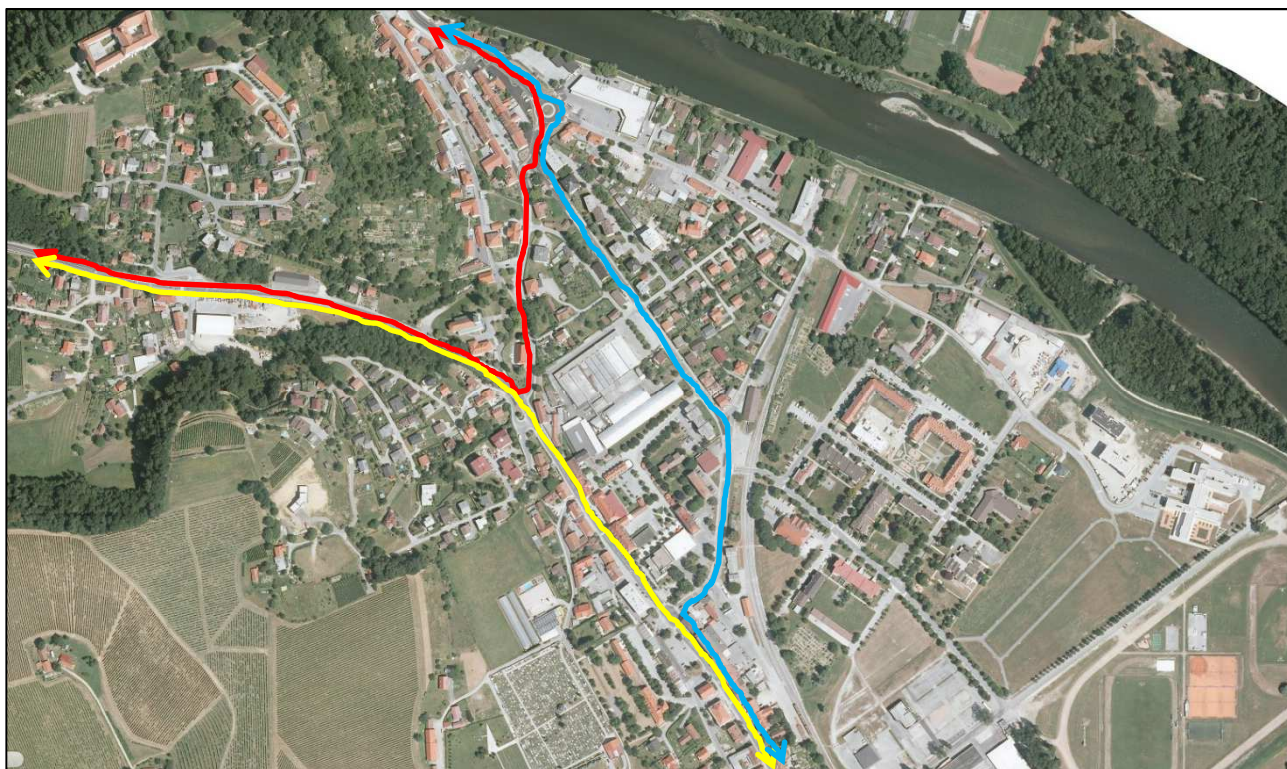
2 Analiza opravljenih študij

2.1 Analiza kapacitetne študije

2.1.1 Prometni tokovi v Gornji Radgoni

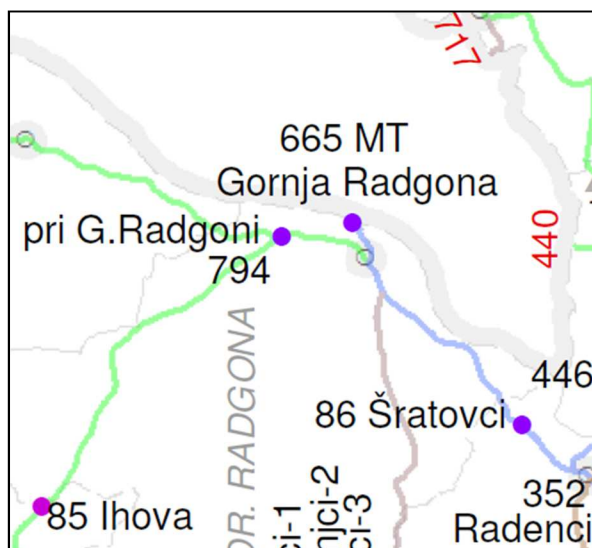
Količina prometnih obremenitev na ključnih cestah in križiščih (med katere spada tudi obravnavano križišče) v Gornji Radgoni se je občutno zmanjšala konec leta 2007 z odprtjem pomurskega dela AC: Še posebej so se zmanjšale prometne obremenitve na relaciji Radenci – Gornja Radgona – Lenart (rumena črta na naslednji sliki). Transit težkih tovornih vozil se je zmanjšal za 90% iz cca. 3500 na cca. 350 tovornjakov povprečno na dan (Tabela 3).

Še vedno pa bremeni ceste v centru Gornje Radgone transit na relacijah zahodni del Prekmurja (Goričko) – priključek na AC Lenart (rdeča črta na naslednji sliki) in osrednji del Slovenskih goric in Prlekija – Avstrija (modra črta na naslednji sliki). Ta promet narašča s povprečno letno stopnjo 5%, predvsem kot osebna vozila in še bolj kot lahka tovorna vozila do 3,5t (Tabela 2).



Slika 2: Transitni tokovi skozi GR

Za analizo prometnih tokov v mestu Gornja Radgona so primerna 3 avtomatska števna mesta (v naselju Podgrad pri Gornji Radgoni, na mejnem prehodu Gornja Radgona in v naselju Šratovci proti Radencem).



Slika 3: Pregled števnih mest na ključnih cestah Gornje Radgone in okolice

Tabela 1: Prometni podatki za avtomatsko števno mesto št. 794 Podgrad

Št. 794	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
2010	6757	2	5932	80	404	135	68	45	91
2011	7234	80	6204	68	471	147	82	60	122
2012	7020	77	6036	67	464	131	68	53	124
2013	6961	72	5984	68	452	126	71	53	135
2014	7190	81	6150	69	470	126	81	56	157
2015	7125	75	6097	71	461	122	87	60	152

Tabela 2: Prometni podatki za avtomatsko števno mesto št. 665 MP Gornja Radgona

Št. 665	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
1999	3093	3	2874	11	62	18	1	124	
2000	3162	3	2956	10	58	16	1	118	
2001	3016	3	2804	10	60	16	1	122	
2002	4487	4	4158	15	89	26	2	193	
2003	3221	3	2923	10	90	60	35	100	
2004	3827	15	3534	7	84	29	44	114	
2005	4157	14	3892	6	86	25	46	88	
2006	4482	21	4165	7	110	23	49	107	
2007	4716	24	4360	6	125	21	53	127	
2008	5943	36	5486	10	216	27	48	31	89

2009	5334	33	4953	8	181	21	39	28	71
2010	5494	1	5176	5	181	37	16	18	60
2011	6007	53	5537	5	226	41	22	25	98
2012	6181	52	5679	5	257	38	22	22	106
2013	6273	50	5807	5	247	36	22	22	84
2014	6782	54	6271	5	275	34	20	22	101
2015	6887	54	6387	5	271	30	19	22	99

Tabela 3: Prometni podatki za avtomatsko števno mesto št. 86 Šratovci

Št. 86	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
2000	11300	30	9427	182	409	312	141	799	
2001	10316	29	9032	123	279	213	96	544	
2002	8762	28	6868	152	472	200	168	874	
2003	10604	36	8429	156	565	206	202	1010	
2004	11420	38	8582	133	581	208	273	1605	
2005	11616	43	8176	120	600	189	268	2220	
2006	11173	44	7526	113	601	189	275	2425	
2007	12432	50	7900	114	708	208	301	3151	
2008	6500	7	5711	79	337	93	122	58	93
2009	6670	52	5769	73	370	100	128	66	112
2010	6731	46	5856	67	363	96	127	60	116
2011	6697	51	5813	63	363	95	121	61	130
2012	6558	48	5719	59	352	77	111	58	134
2013	6536	49	5722	59	352	71	104	53	126
2014	6702	64	5773	59	405	113	100	51	137
2015	6675	58	5780	61	397	107	95	49	128

Iz podatkov števni mest lahko opazimo konstantno rast prometa predvsem v smeri mejnega prehoda, medtem ko drugod na območju prometne obremenitve stagnirajo oziroma se povečujejo z zelo malo letno stopnjo rasti.

Zaznati je tudi porast (skoraj 20% letno) težkih tovornih vozil (predvsem vlačilcev) v smeri proti Lenartu. Najverjetneje je to tovorni promet iz industrijskih objektov v Gornji Radgoni proti zahodnemu delu države oziroma do najbližjega (najlažje dostopnega) AC priključka.

V izdelani kapacitetni analizi obravnavanega križišča v jutranji in popoldanski konici so bili uporabljeni podatki o prometnih obremenitvah, ki so bili pridobljeni z enodnevnim ročnim štetjem prometa 4. marca 2010. Izdelovalec kapacitetne analize navaja, da je bilo izvedeno še t.i. kontrolno štetje prometa 2. februarja 2011, vendar se v poročilu ni opredelil ali so bile pridobljene in uporabljene prometne obremenitve merodajne za kapacitetno analizo. Potrebna

bi bila tudi primerjava prešteti prometnih obremenitev s PLDP. Ni podatka o faktorju konične ure in/ali je bil upoštevan pri kapacitetnem izračunu.

Izvedeno je bilo tudi štetje pešcev na vseh 4 krakih križišča in sicer v četrtek in petek 11. marca 2010. Podatki so bili upoštevani pri kapacitetni analizi.

2.1.2 Primerjava semafor - krožno

Kapacitetna analiza je bila opravljena za obstoječe stanje križišča ter dve različni varianti. In sicer je bila preverjena varianta z obstoječo geometrijo križišča in prometno odvisnim krmilnim programom na semaforju (potrebna vgradnja detektorjev na nekaterih ali vseh krakih in pasovih v križišču) ter varianta s predvideno rekonstrukcijo v smislu uvedbe krožnega križišča.

Prikazani rezultati opravljene kapacitetne analize izkazujejo boljše rezultate pri varianti, ki predvideva uvedbo krožnega križišča. V kapacitetnem smislu je odločujoča popoldanska konica, ko so prometne obremenitve večje in posledično bolj neugodne.

Pri primerjavi rezultatov kapacitetne analize za popoldansko konico po koncu planskega leta 2030 izdelovalci ugotavljajo, da bi bile razmere (manjše zamude in krajše kolone) na križišču boljše, če bi se križišče rekonstruiralo v smislu krožnega križišča. Izpostavljeno je dejstvo, da bi v varianti s semaforiziranim križiščem kolone na posebnem pasu za leve zavijalce iz smeri mejnega prehoda krepko presegle dolžino tega pasu in bi najverjetneje vozila, ki zavijajo levo, blokirala tiste, ki hočejo zaviti desno proti Lenartu (teh je sicer malo). Ugotavljajo tudi, da bi uvedba krožnega križišča razporedila kolone po posameznih krakih bolj enakomerno. Dolžine kolon in zamud bi bile tudi manjše.

Po našem mnenju in izkušnjah se prav pri krožnih križiščih pojavljajo neenakomerni zastoji in kolone na posameznih krakih, ker po navadi prevladujoč prometni tok iz enega kraka ovira tok na drugem kraku in podobno. Zadeve se ne da korigirati, oziroma upravljati. Tako se lahko zgodi, da se vozila na katerem od krakov zelo težko vključijo v krožno križišče - podobno kot na nesemaforiziranih križiščih, kjer potem po navadi prihaja do izsiljevanj. S korigiranjem krmilnega programa oziroma s spremembo dolžine posamezne faze na semaforju lahko posežemo v nesorazmerja in preprečimo predolgo čakanje in predolge kolone na takem kraku.

Pri podrobnem pregledu izdelane študije nismo nikjer zasledili podatkov o krmilnem programu semaforja v letu 2030. Ali je bil izračun dejansko narejen s prometno odvisnim načinom krmiljenja semaforja ali pa so bile le optimirane faze in ciklus krmilnega programa na semaforju glede na predvidene prometne obremenitve po koncu planske dobe? Če je zadeva bila izdelana

po prvi metodi, tudi ni podatka, kje (na katerih pasovih in lokacijah) so bili predvideni detektorji prometa ter kdaj in za koliko se določene faze podaljšujejo?

Opravili smo hiter izračun z istim orodjem za varianto s prometno odvisnim semaforjem ter dobili dosti bolj ugodne rezultate. Predvsem pa bolj enakomerno porazdeljene zamude in kolone po posameznih krakih in smereh.

Izračun je pokazal, da ima obstoječi semafor še precej »rezerve« oziroma, da bi se ob vzpostavitvi polno prometno odvisnega krmiljenja na obstoječem križišču (brez sprememb geometrije križišča in z minimalnimi gradbenimi posegi – vgradnja detektorjev na vseh pasovih) promet lahko odvijal dosti bolj tekoče.

2.2 Analiza prometne varnosti

2.2.1 Prometne nesreče

Izdelovalci študije optimalne ureditve obravnavanega križišča so obravnavali 6-letno obdobje (od leta 2004 do leta 2009). Ugotovili so, da je bilo v širšem območju križišča (vključno z bližnjo avtobusno postajo) v teh letih zabeleženo le 17 prometnih nesreč in da so le te locirane na bližnje hišne številke in ne stacionaže priključnih krakov križišča. Kot sami ugotavljajo, gre verjetno v veliki meri za primere manjših nesreč, saj je samo v enem primeru prišlo do lahke telesne poškodbe, vse ostale nesreče pa so se zgodile samo z materialno škodo oziroma brez poškodovanih udeležencev. Tudi analizirani vzroki (premiki z vozilom, ...) in tipi (trčenje v parkirano vozilo, bočno oplaženje,...) prometnih nesreč kažejo na to, da so se te nesreče oziroma incidenti najverjetneje zgodili na bližnjem parkirišču in ne v samem križišču.

Mi smo naknadno preverili podatke za zadnje obdobje od leta 2010 do 2015. Podatke smo pridobili preko spletne aplikacije Agencije za varnost v prometu. V letih med 2010 in 2015 se je na obravnavanem križišču zgodilo 12 prometnih nesreč, od tega 8 brez poškodb in 4 z lahko telesno poškodbo. Pri analizi vzroka ugotavljamo, da je polovica prometnih nesreč nastala zaradi neupoštevanja pravil o prednosti, 3 nesreče so se zgodile zaradi nepravilne strani/smeri vožnje. Vzrok za ostale prometne nesreče sta bila: neprilagojena hitrost (2x) in neustrezna varnostna razdalja.

Pri analizi tipa nesreče ugotavljamo, da se je največ nesreč zgodilo kot bočno trčenje (6x). Sledi trčenje v objekt (2x), povoženje pešca (1x), trčenje v stoječe parkirano vozilo (1x), oplaženje (1x) in ostalo (1x).

2.2.2 Terenski ogled

Terenski ogled je bil opravljen že julija 2016 v sklopu priprave Celostne prometne strategije za občino Gornjo Radgono, ko si je strokovna ekipa ogledala tudi obravnavano križišče, njeno okolico z avtobusno postajo in vsemi priključnimi kraki. Na terenskem ogledu ni bilo ugotovljenih posebnosti. Promet se je odvijal normalno.

Stanje vozišča je ustrezno po celotni površini križišča. Priključni krak proti mejnemu prehodu se je v vmesnem času tudi rekonstruiral (Panonska ulica).

Ugotovili smo tudi, da so na dveh krakih oziroma pasovih vgrajene induktivne zanke oziroma detektorji, kateri služijo za prometno odvisno krmiljenje semaforja (informacije o tem ali so te zanke delujoče oziroma funkcionalne, nismo uspeli pridobiti). Vsekakor pa bi bile zanke bolj potrebne na stranskem kraku oziroma na kraku iz smeri mejnega prehoda ter na obeh pasovih za leve zavijalce na glavni prometni smeri.



Slika 4: Detektor na kraku iz smeri Radencev



Slika 5: Detektor na kraku iz smeri Lenarta

2.3 Analiza izdelanega PZI

2.3.1 Uvozni in izvozni radiji

Po najnovejših priporočilih iz nemških predpisov naj bi bil minimalni uvozni radij $R_z = 12$ m, izvozni $R_A = 14$ m. Iz zakoličbene situacije je razvidno, da so bili uporabljeni tudi manjši radiji.

2.3.2 Širine uvozov in izvozov

Širina uvoza (merjeno na začetku otoka) bi morala biti vsaj 4,50 m, širina izvoza pa vsaj 5,00 m. Uporabljene dimenzije, ki so prikazane v zakoličbeni situaciji so manjše.

2.3.3 Širina voznega pasu v krožnem križišču

Pravilno izbiro širine voznega pasu in premera krožnega križišča se dokaže z prevoznimi krivuljami. Nekatero prevozno pot (sicer zelo slabo vidne) je projektant prikazal – vendar ne vseh. Ni bila preverjena prevoznost za merodajno vozilo iz smeri Radencev proti mejnemu prehodu, ki je najverjetneje najbolj problematična med vsemi manevri na obravnavanem krožnem križišču

2.3.4 Nasprotni prečni nagib na izvozu za avtobusno postajo

Glede na predvidene prečne nagibe je nekoliko problematičen prehod iz krožnega križišča na izvoz proti postaji. Potrebno je preveriti smotrnost usmerjenosti prečnega nagiba na izvozu k avtobusni postaji. Prav tako ni jasno, zakaj je enosmerni izvoz na postajo širine 8 do 9 metrov?

2.3.5 Preglednost

Pogrešamo prikaz preglednosti krožnega križišča

3 Komentar in zaključek

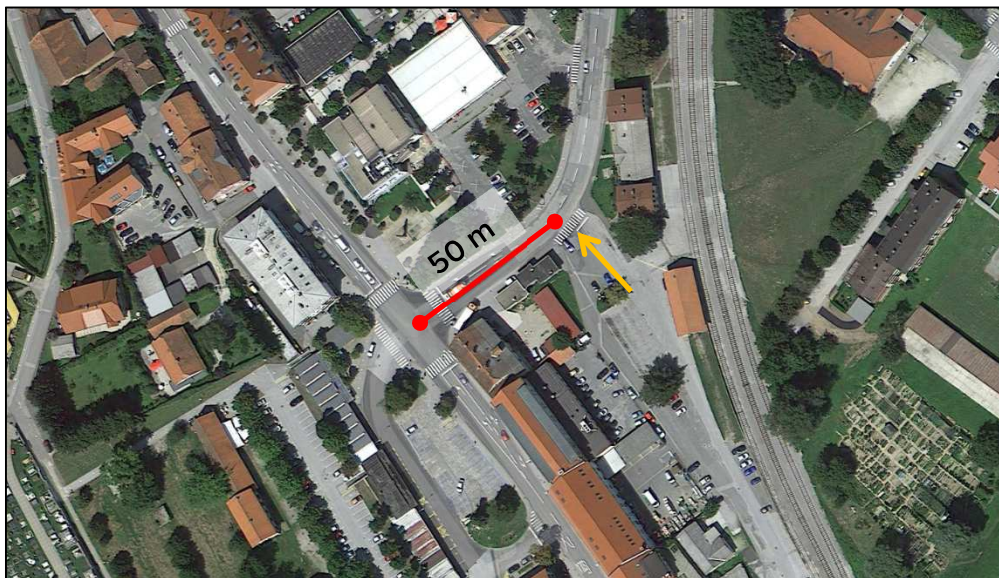
Iz vidika prometne varnosti ni potrebe oziroma razloga, da bi obstoječe križišče rekonstruirali v smislu krožnega križišča. Analiza prometne varnosti je pokazala, da se v zadnjih 12 letih na tem križišču ni zgodila nobena nesreča s hudimi telesnimi poškodbami.

Dejansko obstaja možnost, da bi se prometna varnost celo poslabšala, predvsem za ranljivejše udeležence v prometu (pešci, kolesarji, ..., otroci, starejši občani, invalidi), ki bi morali prečkati prehode za pešce brez semaforjev. Tudi poti slednjih bi se podaljšale, kar v centru mesta lahko predstavlja določeno negativno konotacijo. Res je, da krožna križišča zelo zmanjšajo število konfliktnih točk v smislu motornega prometa, ter tudi umirijo promet (predvsem težkih tovornih vozil v manjših krožnih križiščih, kot je predvideno).

Če se bo avtobusna postaja preselila na severno stran križišča ob obstoječo železniško postajo bo ob morebitni rekonstrukciji obravnavanega križišča v smislu uvedbe krožnega križišča nastal problem. Namreč, priključevanje nove avtobusne postaje bo izvedeno na R1-230/0327 Most čez Muro – Gornja Radgona (severni kraki – Panonska ulica proti mejnemu prehodu) le cca. 50 m stran od obravnavanega križišča. V konicah se bodo avtobusi s težavo vključevali na to cesto iz avtobusne postaje. Praktično vsi bodo zavijali levo proti obravnavanemu križišču in bodo morali počakati na dovolj veliko časovno vrzel med vozili na glavni smeri v obeh smereh. Z uvedbo krožnega križišča ne bo več možno kontrolirati prometnih tokov, ki bodo mimo priključka avtobusne postaje vozila v naključno. Lahko se zgodi, da se bo na severnem kraku, torej iz smeri Avstrije nabrala kolona, ki bo daljša kot je razdalja med obravnavanim križiščem in priključkom bodoče avtobusne postaje, kar bi lahko še dodatno oteževalo odhode avtobusov (posledično zamude).

Prav iz tega vzroka bo najverjetneje potrebno priključek sedanje železniške postaje, oziroma priključek bodoče avtobusne postaje, semaforizirati (da se omogoči varno in ustrezno

vključevanje avtobusov v glavni prometni tok). V tem primeru pa bo prišlo do izjemno neugodne situacije, kjer bi bila krožno in semaforizirano križišče oddaljena samo cca. 50 metrov in bi ena na drugega delovala izjemno neugodno v smislu pretočnosti.



Slika 6: Bližina obstoječega križišča in potencialnega priključevanja nove avtobusne postaje

Torej, v kolikor si občina želi pustiti možnost, da bi avtobusno postajo kdaj preselila na severno stran križišča ob sedanjo železniško postajo, je skoraj nujno potrebno, da obstoječe križišče ostane urejeno kot semaforizirano križišče. Dve semaforizirani križišči na kratki medsebojni razdalji se lahko zelo dobro koordinira oziroma sinhronizira oba krmilna programa.

Odločitev o tem, ali se naj križišče rekonstruira v krožno križišče ali ne, mora po našem mnenju biti povezana z odločitvijo, na kakšen način bo v prihodnosti urejeno središče/območje sedanje avtobusne postaje in širše okolice. Odločitev je tudi zelo odvisna od potencialnih novih povezav s sosednjo Avstrijo in povezav (predvsem tovarnega prometa) do avtoceste.

V tem trenutku izračuni kapacitetne analize kažejo na to, da bo obstoječe križišče ob minimalnih ukrepih (vgraditev detektorjev in uvedba prometno odvisnega krmilnega programa na semaforju) tudi po koncu 20-letne planske dobe v zadovoljivi meri servisiralo predvidene prometne obremenitve (ključni parametri ne bodo presegli dovoljenih vrednosti). Uvedba krožnega križišča izkazuje deloma krajše kolone in manjše zamude, vendar ne omogoča regulacije prometnih tokov.

Semafor na križišču omogoča tudi regulacijo morebitnih povečanih prometnih tokov ob izrednih dogodkih (Pomurski sejem, maraton Treh src,...).



OstanPavlin

Atelje Ostan Pavlin d.o.o.

Ulica na grad 8

1000 Ljubljana

Ljubljana/G.Radgona, 7.3.2017

Občina Gornja Radgona

Partizanska cesta 13

9250 Gornja Radgona

Strokovno mnenje na temo dileme glede »krožišča ali križišča« v središču Gornje Radgone na Partizanski cesti

(urbanistično/arhitekturno/prometno mnenje; za dopolniti ter povezati s strokovnim mnenjem prometne stroke).

Uvod/izhodišče

Gre za vprašanje rešitve osrednjega križišča na regionalni cesti skozi GR, ki leži na na sev. robu odprtega volumnu osrednjega novodobnega urbanega prostora/trga kraja. Danes ta trg/volumne funkcionira primarno kot kombinacija avtobusne postaje in parkirišča. Država na tej točki ponuja novo rešitev s krožiščem (*konkretne rešitve nismo prejeli na vpogled, a ocena se da narediti tudi iz primerljivih cest, prometnih situacij in krožišč*) lokalna skupnost pa preverja obe rešitvi (križišče in krožišče) tudi z mnenji stroke, tako urbanistično-arhitekturne, kot tudi prometne. *Sledijo komentarji po alinejah:*

A. Splošno

1. Krožišča omogočajo večjo pretočnost prometa in lahko marsikje ponudijo boljše prometne rešitve od križišč (a le pri manjši gostoti prometa, medtem ko pri povečanju le-tega preko določene meje zaradi slabše regulacije prom. tokov postanejo manj učinkovita od križišč!).

Učinkovita so predvsem pri vpadnicah v odprtem prostoru zunaj naselij ali v suburbanem prostoru primestne, razpršene urbanizacije (a seveda to ne velja za vsako situacijo in za vsako ceno)!

2. Krožišča so ugodna predvsem s stališča motornega prometa (in še to predvsem osebnega, medtem ko za tovarnega niso!), ne pa tudi drugih modalitet mobilnosti (kolesarjev, pešcev...).

3. Z vidika vizije ustvarjanja kakovostnega bivalnega okolja v naseljih se umestitev krožišč v jedra urbanih središč odsvetuje. Z izvedbo krožišča se mikrolokacijsko znatno poveča delež površin, namenjenih le prometu. Krožišča so večji porabniki prostora od križišč in neredko zasedejo prostore, ki so sicer namenjeni primarno pešcem (oz. urbanemu utripu) oz. veljajo za dragocen prostor srečevanja ljudi. V urbanih središčih (kot je konkreten primer tudi v GR) so rešitve s krožišči precej delikatne, saj posegajo v urbani način življenja, ki je opredeljen s primarno prioriteto pešcev in kolesarjev, ne pa motornega prometa, pa še pri slednjem obstaja glede na njegovo število pasov, njegov radij oz. njegovo končno pretočnost dvom, ali bo dejansko izboljšalo stanje v prostoru (kot kažejo nekatere podobne rešitve v zgodovinskih mestnih jedrih, n.pr. krožišče v MB pri Glavnem trgu oz. starem mostu).

4. Krožišča s svojim velikim centralnim prostorom, ki za človeka oz. prebivalce praktično ni uporaben (je le praznina sredi prometne pokrajine), postanejo komunikacijska bariera v prostoru; tako vizualno, kot predvsem fizično.

5. Pot iz ene do druge točke v sredici kraja se okoli krožišča podaljša tako zaradi večje geometrije, kot tudi zaradi oteženih prehodov.

6. V večini primerov se zaradi prioritete prometnih tokov zmanjša tudi varnost za pešce in kolesarje. Njihovo prehajanje preko vseh krakov cestnega telesa je predvsem v prometnih konicah lahko zelo oteženo, pa tudi nevarno.

7. Ob hitrem razvoju električnih (pa tudi digitalno vodenih) avtomobilov bodo v bodočnosti nekateri današnji problemi imeli drugačno perspektivo in manjšo težo (spremenjene cestne in človeške obremenitve, zmanjšana nervoza voznikov, manj hrupa, onesnaženja, nesreč ...itd.).

8. Ob spremenjeni percepciji mobilnosti (nova paradigma, ki temelji na trajnostni, celostni prometni strategiji!) bo v bodočnosti na cestah manj individualnega motornega prometa in več koles, pešcev, souporabe vozil («car sharing», prevozi org. ipd.). Hkrati bo več možnosti za javne prevoze (od busov do železnice), kar vse bo vplivalo na manjšo obremenitev cest, mestnih jeder in križišč.

B. Konkretno

1. Radgonsko križišče na regionalni Partizanski cesti je postalo občutno manj obremenjeno s tranzitom (vključno s tovornim prometom), odkar je bila zgrajena pomurska hitra cesta (MB-MS); zato je tudi potreba po prometni razbremenitvi (oz. event. krožišču) manj izrazita.

2. Krožišče bi zasedlo veliko površino - občutno bi poseglo v okoliški prostor na vseh štirih straneh trga in s tem bistveno zmanjšalo prostor danes neprometnih površin. Še posebej moteče bi to bilo ob event. umiku avtobusne postaje ter mirujočega prometa/parkirišča iz osrednjega prostora ter spremembi le-ta v osrednji, glavni mestni trg.

Poglejmo natančneje v prostor, kaj bi se z umestitvijo krožišča zgodilo:

a/ JV krak krožišča bi se verjetno zelo približal vogalu hiše na Partizanski cesti in tam ohranil le še zelo ozek prehod/peš koridor, po natančnem pregledu načrtov pa bi se dalo ugotoviti, ali se na tem mestu ne bi težje izpeljal tudi prometno ustrezen radij za krožišče;

b/ krožišče bi »odgrizlo« tudi del platoja, ki pripada posvečenemu prostoru arhitekturno kakovostnega spomenika NOB (kar bi bila opazna žrtev za spomenik žrtvam), prav tam pa bi bil verjetno potreben tudi dodaten zidec (»škarpa«), ki bi nerodno ločeval cestno telo od javnih površin (pločnika, kolesarske steze oz. ploščadi s spomenikom).

c/ tudi pri bloku bi se občutno zmanjšal javni prostor za mestno dogajanje na območju današnjega (sicer začasnega) pavilijona s prehrano. Ta prostor predstavlja pomemben SV del bodočega mestnega trga, ki bi bil namenjen primarno pešcem oz. javnim dejavnostim (gostinski vrtovi ipd.);

d/ na osrednji površini trga (ob današnjem »parkcu« ob parkirišču oz. kužnem znamenju) bi krožišče prav tako pomembno »poraziralo« del javne peščeve površine in s tem okrnilo tudi najbolj vitalni del bodočega trga (ter prostora obstoječih oz. bodočih dreves trga/parka).

3. Pešaška in kolesarska komunikacija okoli krožišča bi bila občutno otežena in podaljšana (za preveriti bi bilo simulacijo povezav med različnimi točkami okoliškega prostora, ki bi to tezo gotovo potrdila).

4. Novo prostorsko dejstvo/tvorba bi občutno poseglo v vizualno kakovost tega osrednjega radgonskega prostora, saj bi prekinilo (anuliralo) linearnost glavne prometne in ulične hrbtenice kraja. S tem bi okrnilo tudi vedutno os s pogledom na osrednjo dominantno grajskega griča in nanjo navezujočo se podobo osrednje mestne cerkve, občinske stavbe itd.

5. Zaradi navedenih dejstev bi bilo vprašljivo tudi oblikovalsko oz. »kozmetično« obravnavanje sredice krožišča, saj kakšna večja skulptura (oz. instalacija) zaradi dodatnega poseganja v vedute (in prometno preglednost) ne bi prišla v poštev, medtem ko bi le talna obravnava sredice krožišča pomenila zgolj funkcionalno rešitev, ki bi imela za mesto premalo umetniške »dodane vrednosti«.

6. Varnost bi bila z nereguliranim prehajanjem zelo verjetno bolj ogrožena kot je danes. Dodatno pa še v luči dejstva, da bo avtobusna postaja v prihodnosti verjetno predstavljena ob železniško, saj bi ob tem peš komunikacija med bodočo AP (ob Panonski) in glavnim trgom z novimi javnimi programi (ter še posebej Osnovno šolo v zaledju) potekala neposredno ob krožišču.

7. V urbanističnih študijah, narejenih za ta del mesta, se razmišlja tudi o možni ukinitvi severnega uvoza na današnjo avtobusno postajo, saj zaradi premika AP ta ne bi bil več potreben (še posebej v primeru, da bi trg dejansko postal osrednji mestni trg in primarno pešaška površina oz. vsaj površina v smislu »shared space«, torej delitve površin med pešaško rabo in sekundarno/servisno prometno). Če bi dejansko odpadel omenjeni, četrti krak krožišča, bi bilo slednje še manj utemeljeno.

8. Zelo verjetno bi držala tudi domneva, da bi se zaradi zgoščanja (upočasnjevanja in pospeševanja) prometa okoli krožišča poslabšalo tudi stanje ozračja oz. prašnih delcev, pa tudi hrupa.

9. Zaradi prioritete smeri vzdolž Partizanske bi odcep proti Panonski (smer, ki je poleg notranjih mestnih povezav zaradi povezav z Avstrijo ter z Mursko Soboto preko Gederovcev precej obremenjena) verjetno potegnil »ta kratko« oz. bi bil neenakovredno hendikepiran (pa tudi korektna izpeljava radija je tam, kot že omenjeno, vprašljiva). A to je seveda stvar natančnejše presoje prometne stroke.

10. V duhu CPS (celostne prometne strategije) se v novi paradigmi favorizira najprej spreminjanje miselnosti glede osebne mobilnosti, potem pa tudi njena realizacija. Ob tem se sugerirajo rešitve, ki stremijo k temu, da ohranjajo rabo obstoječe cestne infrastrukture ter njeno posodabljanje, medtem ko gradnja nove cestne infrastrukture (še posebej tam, kjer zanjo ni posebne utemeljitve), ni smiselna.

11. V smislu prejšnje točke bi bilo potrebno natančno preveriti »softverski« delež obstoječega križišča (sinhronizacija, ritmi, različni časi itd.) ter predlagati modernizacijo oz. optimizacijo njegovega (digitalnega) upravljanja!

12. Obstoječe križišče je (vsaj po naših podatkih) precej varno (brez hujših nesreč v zadnjih letih), zato varnost načeloma ni razlog, zaradi katerega bi ga bilo potrebno preurediti v krožišče.

13. V kolikor bi v bodočnosti v Gornji Radgoni prišlo do vzpostavitve ponovne železniške povezave med Slovenijo in Avstrijo, se bo tudi na ta način motorni, cestni promet v mestu zmanjšal (tako osebni, kot tudi tovorni), kar bo dodatno vplivalo na razbremenitev obstoječe cestne infrastrukture.



*Situacija križišča na
Partizanski cesti v Gornji
Radgoni.*

Atelje Ostan Pavlin d.o.o.
zanj: Aleksander Ostan

