



Občina Polzela
župan

Malteška cesta 28
3313 Polzela

Celje, 8. 12. 2016

Zadeva: Javna obravnava Celostne prometne strategije občine Polzela, predlog z dne 22.11.2016

Predlog Celostne prometne strategije Občine Polzela je bil dne 22.11.2016 objavljen na spletni strani občine in poslan vsem krajevnim odborom v javno obravnavo.

Do 6. 12. 2016 smo prejeli stališča, pripombe in predloge zainteresirane javnosti (moder tekst), na katere posredujemo pojasnila in odgovore, ki jih je dne 7. 12. 2016 obravnavala in uskladila Delovna komisija za sodelovanje v postopku izdelave Celostne prometne strategije Občine Polzela, dne 8. 12. 2016 pa tudi Odbor za prostorsko načrtovanje in komunalne zadeve.

Splošno:

Izdelovalci Celostne prometne strategije Občine Polzela ugotavljamo, da se vse prejete pripombe nanašajo na infrastrukturne ukrepe, predlagane ukrepe razbremenitve obstoječega prometnega omrežja zaradi povečanja varnosti ter novogradnje cestnega omrežja.

Pripomb oz. sugestij na predlagane vsebinske sklope (Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja, Peš promet, Kolesarski promet, Javni potniški promet, Racionalna raba motoriziranega prometa), ki vključujejo stroškovno najbolj učinkovite ukrepe, in jih predlog Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) posebej izpostavlja, skoraj nismo prejeli. Prejeli smo le nekaj dopolnilnih predlogov za izgradnjo pločnikov in kolesarskih stez.

Največ pripomb smo prejeli na predlog omejevalnih ukrepov za motorni promet na obstoječem prometnem omrežju (enosmerni promet) in (ne)vključitev novogradnje cest.

Celostna prometna strategija, ki jo pripravljamo za obdobje naslednjih 20 ali 30 let, ni prometna študija; njena prioriteta ni povečevanje kapacitete omrežja, namenjenega motornemu prometu. Namen CPS je premislek o drugih alternativah, iskanje optimalnih rešitev za učinkovito zmanjševanje potreb po gradnji novih cest in povečevanje varnosti in urejenosti obstoječega omrežja. Predlog CPS Občine Polzela ter celoten postopek izvedbe projekta je potekal v skladu z evropskimi smernicami trajnostne mobilnosti.

Osnovni cilj in namen projekta CPS je predlaganje strategije in ukrepov, ki vplivajo na:

- povečanje varnosti najbolj ranljivih skupin (pešci, kolesarji),
- zmanjšanje prometnih obremenitev,
- spremembo potovalnih navad in
- zmanjšanje želje in potreb po uporabi osebnega motornega prometa.

Poudariti je potrebno, da novogradnje cest, ki so bile predvidene v predhodni prometni študiji iz leta 2001, in so vključene v prostorski akt občine, CPS ne spreminja. Predlagamo ponovno preveritev podatkov za prognozo prometa in novelacijo prometne študije. Ugotavljamo, da so se izhodišča bodoče prometne ureditve Polzele bistveno spremenila. Ker so manjše prometne obremenitve oz. obseg prometa, predlagamo, da je potrebno dati prednost stroškovno učinkovitejšim ukrepom ter vse bodoče projekte analizirati z vidika kriterijev trajnostne mobilnosti.

Razpoložljiva finančna sredstva ne omogočajo niti primernega investicijskega vzdrževanja obstoječega lokalnega cestnega omrežja, načrtovanje novih cest pa je zelo dolgoročen proces.

Ukrepe je smiselno najbolj učinkovito prilagajati obstoječemu zgrajenemu prometnemu omrežju ter potrebam prebivalcev. Ob tem je potrebno proučiti možnost vplivanja na spremembe ustaljenih potovalnih navad, tudi s tradicionalno nepriljubljenimi ukrepi (podaljšanje potovalnih poti, manjša hitrost potovanja, nezmožnost oz. visoki stroški parkiranja,...). Prednostno je potrebno izvajati ukrepe, ki so izvedljivi brez investicijskih stroškov in niso zahtevni z vidika reverzibilnosti (v primeru neučinkovitosti vračanje v predhodno stanje).

V predlogu CPS smo za potrebe možne optimizacije motornega prometa v naseljih Breg pri Polzeli, Ločica ob Savinji ter Polzela izhajali iz prometnih podatkov in coninga, ki jih je podala Prometna študija iz leta 2001, obstoječih podatkov o prometnih obremenitvah na regionalni cesti, demografskih podatkov ter motorizacije občine. Ugotavljamo, da so lokalne ceste v naseljih zelo ozke. Ocenjene prometne obremenitve lokalnega cestnega omrežja so nizke. Na ulicah se sicer nahajajo cestne ovire z namenom umirjanja prometa. Za pešce ni urejenih hodnikov oz. označenega ločenega pasu. Cestna površina je namenjena mešanemu prometu, pešcem, kolesarjem in vozilom, zato je hierarhija uporabnikov posebnega pomena. Najbolj ranljivi uporabniki so otroci in starejši ljudje ter invalidi. To so primarne kategorije uporabnikov, ki jim je potrebno zagotoviti varno pot v šolo in omogočiti pogoje za samostojno mobilnost.

Pri načrtovanju razbremenitev obstoječega prometnega omrežja v naselju Polzela smo izhajali iz sledečih predpostavk:

- prioritarno izvajati stroškovno učinkovite kratkoročne ukrepe na obstoječem cestnem omrežju,
- preusmeriti promet iz stanovanjskih in poslovnih con po najkrajši poti na državne ceste (regionalna cesta in AC),
- zmanjševanje prometa oz. možnosti za ustvarjanje nove (tretje) prometne osi S-J neposredno skozi naselja,
- preprečevati tranzitni promet (osebni in tovorni) v naseljih,
- preprečiti možnost izogibanja zapornicam železniškega prehoda na regionalni cesti,
- optimizirati trase šolskega avtobusa in zagotoviti primerna postajališča.

V študiji smo poudarili eno od pomembnih izhodišč načrtovanja prometne ureditve v naseljih, da 10 minutni radij dostopnosti pešcev pokriva celotno naselje Polzela. Zmanjšanje motornega prometa bo povečalo prometno varnost v naselju in vplivalo na čistejše okolje.

Ker je CPS strateški dokument, se v dokumentu predvideno uvajanje novega prometnega režima ne more obravnavati kot dokončna in edina rešitev oz. kratkoročni ukrep. Gre za razmislek o možni optimizaciji obstoječega stanja ter sanaciji nevarnih točk. Vse spremembe prometne ureditve bodo v fazi operacionalizacije temeljile na strokovno utemeljenih izhodiščih in preverjenih podatkih (zakonodaja, štetje prometa, proučitev finančne, prostorske izvedljivosti posameznega ukrepa). Spremembe bodo predhodno javno predstavljene in usklajene.

Izpostavljamo, da sprejetje CPS za Občino Polzela predstavlja tudi spremembo v strukturi načrtovanja proračunskih izdatkov za promet. V prihodnjih letih bo občina namenjala prometni problematiki in ukrepom trajnostne mobilnosti približno 20 % proračunskih sredstev. Za ukrepe trajnostne mobilnosti si bo občina prizadevala pridobiti nepovratna sredstva.

KO Podvin, g. Bogdan Cehner (dopis z dne 4. 12. 2016)

Člani KO Podvin smo dokument pregledali in ugotovili, da v njem predlogi, ki smo ji podali 30. 6. 2016 v zvezi s celotno prometno ureditvijo Občine Polzela na temo prijazne mobilnosti (zapisnik 2. seje KO Podvin z dne 29. 6. 2016), niso predstavljeni enakovredno kot predlogi ostalih KO. V izdelanem predlogu na strani 55 pod točko

3.12.3 predlogi KO Podvin niso predstavljeni v podanem obsegu, ampak le deloma na strani 58 kot pripombe občanov na obstoječe stanje.

Predlogi KO Podvin z dne 29. 6. 2016 na temo celostne prometne ureditve v Občini Polzela so bili sledeči:

- 1. Izgradnja pločnika in kolesarske steze Podvin od Podvin pri Polzeli 1 do Podvin pri Polzeli 26.**
- Izgradnja avtobusnega postajališča za šolski avtobus (v popoldanskem času le ta lahko služi kot parkirni prostor za pohodnike).
- Izgradnja parkirnih prostorov za turiste in pohodnike v bližini hiše Neže Maurer.
- Izgradnja kolesarske in sprehajalne poti ob Savinji na relaciji Podvinski jež – Ločica avtopolygon, ureditev manjših prostorov ob poti za počitek (klop, miza, koš za odpadke).
- Obnovitev in utrditev obstoječe sprehajalne planinske poti Bajht (Ožir) - Neža Maurer – Grof Turn – Gora Oljka, ureditev manjših prostorov ob poti za počitek (klop, miza, koš za odpadke).
- Obnovitev in utrditev obstoječe sprehajalne planinske poti Slatine – Vimperk - Grof Turn, ureditev manjših prostorov ob poti za počitek (klop, miza, koš za odpadke).

Odgovor:

Pri izdelavi predloga CPS nismo razpolagali z zapisnikom 2. seje KO Podvin z dne 29. 6. 2016, zato bomo korigirali poglavje 3.12.3 ter v njem povzeli mnenje in predloge KO Podvin.

Navedeni ukrepi so vključeni v CPS, in sicer:

- Izgradnja pločnika in kolesarske steze Podvin od Podvin pri Polzeli 1 do Podvin pri Polzeli 26. Predlog je vključen v poglavju 4.6. in v tabeli 21 – Načrt investicij na regionalnih cestah, tekst bo korigiran.
- Izgradnja avtobusnega postajališča za šolski avtobus (v popoldanskem času le ta lahko služi kot parkirni prostor za pohodnike). Predlog je vključen v poglavju 4.4. , kjer se predvidevajo dodatni ukrepi v izboljšanje dostopnosti do javnega potniškega prometa (optimizacija in obnova postajališč).
- Izgradnja parkirnih prostorov za turiste in pohodnike v bližini hiše Neže Maurer. Projekt ni v neposredni povezavi z mobilnostjo v urbanem območju, vendar ima vpliv na dostopnost do turističnih točk in urejenost mirujočega prometa. Predlog bo vključen v CPS.
- Izgradnja kolesarske in sprehajalne poti ob Savinji na relaciji Podvinski jež – Ločica avtopolygon, ureditev manjših prostorov ob poti za počitek (klop, miza, koš za odpadke). Predlog peš in kolesarske poti ob Savinji je regijski projekt in je vključen v poglavje 4.6. Dopolnili bomo predlog podaljšanja lokalne poti na odseku »Podvinski jež – Parižlje«.
- Obnovitev in utrditev obstoječe sprehajalne planinske poti Bajht (Ožir) - Neža Maurer – Grof Turn – Gora Oljka, ureditev manjših prostorov ob poti za počitek (klop, miza, koš za odpadke). Ni predmet CPS.
- Obnovitev in utrditev obstoječe sprehajalne planinske poti Slatine – Vimperk - Grof Turn, ureditev manjših prostorov ob poti za počitek (klop, miza, koš za odpadke). Ni predmet CPS.

Breg pri Polzeli, g. Marko Svet (dopis z dne 5. 12. 2016)

Po pregledu vašega predloga CPS Občine Polzela za kraj Breg pri Polzeli **predlagam**, da ulica Pod bregom **ostane dvosmerna v celoti**. Res je, da je ta ulica, predvsem na začetku gledano iz smeri Tovarne nogavic, ozka, vendar menim, da je predlagana ureditev prometnega režima slabša od trenutne, predvsem iz varnostnega vidika.

Namreč vsa vozila, ki bi se pripeljala po ulici Pod bregom (ali iz smeri Ločica ali po enosmerni iz smeri Tovarne nogavic) ali iz smeri t.i. "gmajne" in bi bili namenjeni na Polzelo, bi morali peljati po ulici Cesta v gaj, ki vodi proti glavni cesti "kapelici". Promet bi se v tem delu torej povečal, posledično pa bi se povečala nevarnost za udeležence v prometu zaradi prečkanja železniškega prehoda zavarovanega le z Andrejevim križem ter v nadaljevanju pri vključevanju na glavno cesto (predvsem kolesarji), na kateri so pred časom ravno v tem delu že bile obravnavane hude prometne nesreče, tudi s smrtnim izidom.

Menim, da je sedanja ureditev bolj varna, saj je potrebno prečkati železniško progo pri Tovarni nogavic, ki je zavarovana z zapornicami ter se na glavno cesto vključevati preko krožišča, ki je trenutno ena izmed najbolj varnih infrastruktur v cestnem prometu. Promet po cesti Pod bregom pa poteka počasi, in sicer zaradi že uveljavljene cone umirjenega prometa, predvsem pa zaradi infrastrukture ceste in iz tega razloga ni večje nevarnosti za cestno prometne udeležence. Naj še omenim, da cesto Pod bregom v izogib glavni cesti Ločica-Polzela oz. obratno, zelo veliko uporabljajo tudi kolesarji.

Pri tem pa se navezujem na ravnokar postavljeno **talno oviro pri st. hiši Pod bregom 10**, ki je tam postavljena brez kakršnih koli argumentov za izboljšanje varnosti cestnega prometa. Takšne talne ovire bi namreč lahko postavili na zakonsko predpisano razdaljo po celotni ulici, vendar za to ni nobene potrebe, saj kot sem že napisal, promet po tej cesti že poteka počasi zaradi zgoraj opisanih argumentov. Tudi varnost prevoza križišča s Cesto v gaj je s predlagano enosmerno cesto proti "kapelici" boljša. Zaradi tega kot krajan Brega pri Polzeli in na pobudo ostalih krajanov **pozivam** Občino Polzela, da se ta talna ovira v čim krajšem času **odstrani** in da se za izboljšanje varnosti prometa **postavi javno razsvetljavo**, ki v celotni ulici Pod bregom manjka ravno v tem delu. V danih primerih je očitno, da se je sledilo le želji posameznika in da se zadeva ni proučila celovito, predvsem za varnost in v dobro vseh udeležencev cestnega prometa.

Breg pri Polzeli, g. Ribič Jožef (dopis z dne 5. 12. 2016)

V prilogi dopisa *dajem ugovor* na predlagano rešitev ureditve »dela prometa« v naselju Breg pri Polzeli, ki je razvidna iz priloge številka 2, Celostne prometne strategije Občine Polzela (v nadaljevanju CPS), ki jo je izdelal Razvojni center Inženiringi Celje d.o. o., z naslovom Zagotovimo življenju prijazno mobilnost, november 2016. Zaradi kratkega roka v katerem je mogoče dati pripombe, dajem pripombo kot občan in prebivalec naselja Breg pri Polzeli. Pripominjam, da poteka aktivna razprava vseh prebivalcev v naselju Breg pri Polzeli, ki jih zadeva predlagana sprememba prometnega režima. Prizadeti občani se s predlagano rešitvijo ne strinjamo.

Dejansko stanje: Prebivalci naselja Breg pri Polzeli se vsakodnevno vozimo na delo in po opravkih v smeri vožnje iz Cesta v gaj proti križišču pri frizerstvu Zora. V križišču pri frizerstvu Zora zavijemo levo in nadaljujemo vožnjo po ulici Pod bregom, kjer se priključimo na cesto, ki vodi čez zavarovani železniški prehod do krožišča Breg pri Polzeli ter nadaljujemo z vožnjo v smeri proti centru Polzele, Orovi vasi, Šempetru, itd. Ta pot je za veliko prebivalcev naselja Breg pri Polzeli z vidika varnosti, prioriteta. Prioriteta je zato, ker vozimo čez železniško progo, ki je zavarovana z zapornicami.

Predlagana sprememba: V predlogu ureditve CPS, nas veliko prebivalcev naselja Breg pri Polzeli in koristnike varne poti, usmerjate k vožnji čez nezavarovani železniški prehod: smer vožnje od križišča frizerstvo Zora, mimo stanovanjskih hiš Starc, Pečnik, Kukec, itd. Vožnja čez nezavarovani železniški prehod, ki se predlaga kot ena možnih rešitev je življenjsko nevarna in nesprejemljiva. *Druga predlagana rešitev:* križišče pri frizerstvu Zora, kjer bi zavili desno in nadaljevali z vožnjo po cesti pod Bregom, nas prav tako napotuje na vožnjo čez železniški prehod, ki je zavarovan le s svetlobnim znakom za nevarnost, kar je v primerjavi s sedanjo ureditvijo nesprejemljivo.

Razlog nestrinjanja: predlagana rešitev ogroža varnost znatnega dela prebivalcev Breg pri Polzeli z napotitvijo na vožnjo čez nezavarovani železniški prehod, oziroma prehod čez železniško progo, ki je zavarovana le s svetlobnim znakom za nevarnost.

Na osnovi razgovorov s prizadetimi prebivalci sem prepričan, da predlagana rešitev nima podpore in ni sprejemljiva. Pričakujemo, da se ohrani sedanje stanje.

Breg pri Polzeli, g. Dare Hlupič (dopis z dne 6. 12. 2016)

V zvezi s predlogom glede enosmerne ceste v naselju Breg pri Polzeli, podajam spodnje ugotovitve. Krajevni odbor na to temo ni zasedal, sem pa člane odbora obvestil z posredovano pošto konkretnega predloga. Prav tako sem o predlogu obvestil nekatere krajanke, ki živijo na tem območju (od katerih imam kontakt).

V nadalje podajam moje osebne ugotovitve in tudi nekaj mnenj krajanov na predlog enosmerne ceste v ulicah Pod Bregom in Cesta v gaj.

Prvotni predlog:

- S strani krajanov je bilo prvotno podan predlog za zaprtje konkretnega železniškega prehoda.
- Cilj predloga je bilo razbremenitev ceste od frizerstva Zore do železniškega prehoda.
- Prav tako bi se razbremenil železniški prehod, ki je zavarovan samo z opozorilnimi znaki in je brez zapornic ali pol zapornic.
- Ves promet iz naselja Gmajna, bi se posledično preusmeril iz Ceste v Gaj iz smeri Gmajna pri križišču Frizerstva Zore v ulici Pod Bregom – LEVO za smer Polzela Center na zavarovan železniški prehod, DESNO za smer Šempeter – Žalec mimo železniškega prehoda.
- Hkrati bi se tudi povečala varnost na prehodu za pešce, ki je lociran pri Jugovi kapeli (povezava iz pločnika iz naselja Savinjski log – cca. 34 otrok).
- V nadalje je odbor za promet potrdil enosmerno cesto iz smeri Jugova kapela, čez železniški prehod proti frizerstvu Zora.

Sedanji predlog CPS:

- Enosmerno iz smerni Tovarne nogavic proti Frizerstvu Zora in proti železniškemu prehodu.
- Brezpredmetno smo posredovali pobudo za postavitve talne ovire pri g. Uratnik, ker je bil namen umirjanja prometa ravno iz nasprotne strani (smer frizerstva Zora proti Tovarni nogavic). Ovira bo sedaj namreč v smeri vožnje postavljena za hišo. Od postavitve talne ovire in do konkretnega predloga CPS ni minilo niti en dober mesec (neusklajenost).
- Ves promet iz naselja Gmajna in ulice Pod bregom je usmerjen na " nezavarovan " (samo z obvestilnimi znaki, brez zapornic ali pol zapornic) železniški prehod in s tem velika obremenitev le tega.
- Kje bo sedaj potekal šolski avtobusni promet, ki je sedaj potekal iz smeri frizerstva Zora proti Tovarni Nogavic na zavarovan železniški prehod? Potrebno bo postaviti novo šolsko pot, v kolikor bo prevoz otrok še obstajal.

Uvedbo določenega dela enosmernega prometa v prihodnosti v Občini Polzela podpiram, saj bo le ta prispeval k večji varnosti vseh udeležencev v prometu. Predloge bo potrebno strokovno utemeljiti in uskladiti.

Odgovor:

Ocenjene prometne obremenitve lokalnega cestnega omrežja na Bregu pri Polzeli so nizke, ulice so ozke. Na ulici Pod bregom se sicer nahajajo cestne ovire z namenom umirjanja prometa. Sprememba prometnega režima na ulici Pod bregom je bila predlagana kot ena od ustreznih rešitev z namenom preprečevanja tranzitnih prometnih tokov iz smeri Gmajne proti centru Polzele. Rekonstrukcija Ceste v gaj bo vplivala na še večji promet iz smeri Gmajne do regionalne ceste. Uvedba enosmernega prometa omogoča sočasno vodenje dvosmernega kolesarskega prometa in je le eden od možnih ukrepov čim bolj varnega urejanja prometa.

S predhodno potrditvijo enosmerne ceste iz smeri Jugova kapela čez železniški prehod proti frizerstvu Zora na odboru za promet izdelovalci CPS nismo bili seznanjeni. V primeru, da je bila navedena rešitev usklajena, se strinjamo s pripombo, in bomo uskladiti predlog CPS.

KO Ločica ob Savinji, zapisnik 3. seje KO z dne 22. 6. 2016

Pojasnilo:

Pri izdelavi predloga CPS nismo razpolagali z zapisnikom 3. seje KO Ločica ob Savinji z dne 22. 6. 2016, zato bomo korigirali poglavje 3.12.3 ter v njem povzeli pobude in predloge KO Ločica ob Savinji.

KO je podal pobudo za izvedbo ukrepov umirjanja prometa na Sončni cesti sočasno z rekonstrukcijo, vključno z izvedbo krožišča na križišču Sončne ceste in Travniške ulice. Rekonstrukcija Sončne ceste z izvedbo pločnika je predlagana v CPS.

KO Ločica je posredovala pobudo za novogradnjo cest po obstoječi prometni študiji in sicer mimo Rimskih teras ob AC do regionalne ceste s priključkom na uvozno izvoznem kraku AC, podaljšek Travniške ceste ter izvedbo krožišča pri Rimskih terasah.

Navedena nova prometna povezava je vključena v sprejeti prostorski načrt. Mnenja smo, da novogradnja te priključne ceste ni prioriteta in da obstoječa urejena cestna povezava do AC preko PC Ločica zadošča, še posebej po pridobitvi nepovratnih sredstev in pričetku gradnje parkirišč v obsegu:

- 94 parkirnih mest za osebne avtomobile,
- 2 parkirni mesti za invalide,
- 2 polnilni postaji za električne avtomobile,
- 6 parkirnih mest za avtodome, z vsemi potrebnimi priključki,
- pokrito kolesarnico – 30 kom,
- parkirišče za motorje – 5 kom.

Elprof d.o.o., g. Matija Marjetič (dopis z dne 5. 12. 2016)

Podjetje Elprof predlaga, da cesta Ob železnici in cesta Pod gradom ostaneta v celoti dvosmerni. Cesta Ob železnici od železniške postaje do križišča pri cerkvi Sv. Marjete naj ostane vzporedna cesta vzdolž naselja »center Polzele«. Opozarjajo, da predlagana prometna ureditev onemogoča dejavnosti njihovemu podjetju.

Podjetje Elprof predlaga:

- razširitev/preureditev križišča Ob železnici – Pot na toplice (Palir-Jelen-Glavnik) v krožišče ter naprej rekonstrukcijo (razširitev) ceste do cerkve Sv. Marjete oz.
- izgradnjo nove povezovalne ceste do razbremenilnika.

Odgovor:

V CPS so izpostavljeni kritični odseki cest, kjer ni zagotovljena ustrezna varnost pešcev in kolesarjev. Navajamo možne rešitve, katerih cilj je optimizacija prometne ureditve v skladu s cilji trajnostne mobilnosti. Nikakor pa ni namen ukrepov onemogočanje gospodarske dejavnosti temveč upoštevati in zagotavljati ustrezno dostopnost in pogoje poslovanja.

Omenjeno križišče (Ob železnici-Pot na toplice) je res neugodno, kar sicer velja za celotno naselje (ozke ceste, koti priključevanja, dvosmeren promet, pešci, kolesarji). Cesto Ob železnici je potrebno razbremeniti motornega prometa (ena od možnosti je omejitev vožnje v eno smer) in s tem povečati tudi prometno varnost vseh udeležencev v prometu. Seveda pa se s tem ukrepom za nekatere uporabnike podaljšajo transportne poti. V zvezi z uvedbo predlaganega enosmernega prometa poudarjamo, da želimo s predlogom preprečiti tranzitni promet skozi naselje, vendar bo dokončna uveljavitev sprememb še strokovno proučena, utemeljena in usklajena. Prav tako bo potrebna fazna izvedba ukrepov. Prioritetno morajo biti izvedeni ukrepi, ki bodo zagotavljali ustrezno dostopnost vsem objektom.

Naš predlog (enosmerni režim na delu ceste Ob železnici) ne izključuje posegov na obstoječem omrežju zaradi zagotavljanja preglednosti in ustreznih širin. Kot navaja predlagatelj, je ena od rešitev tudi izgradnja krožišča oz. druga možnost novogradnja nove obvozne ceste ob naselju.

Naš predlog smo dopolnili s ureditvijo križišča (pri Palir). Gradnja nove obvozne ceste ob naselju bo proučena sočasno z izvedbo zazidalnega načrta območja. Za odločanje je potrebno izdelati projektno dokumentacijo, kar ni predmet strategije.

g. Dani Terglav (dopis z dne 6. 12. 2016)

Predlagatelj nasprotuje uvedbi enosmernega prometnega režima Vrtne ulice, ulice Ob strugi in ulice Pod gradom. Navaja: osebno sem za enosmerne ulice, vendar morajo biti le te predmet krajših, smiselnih poti - relacij. Mimo moje posesti, Ob železnici 64 (po mojem mnenju), je ena takih poti, v kateri je enosmerni režim prometa smiseln. V tej ulici dvosmerni promet sploh ni mogoč! Takšnih krajših, ozkih ulic, je sigurno še več in je smiselno razmišljati o enosmernih poteh, ki jih je potrebno dogovoriti z prizadetimi.

Glavna povezovalna pot ne more (naj ne bi bila) enosmerna ulica. Vrtna ulice, ulica Ob strugi in ulica Pod gradom, je glavna in precej dolga povezovalna pot naše soseske in smatram, da ne sme postati enosmerna, še posebej zato, ker nič ne rešuje, samo otežuje in slabša.

Trdim, da se bo, v primeru, da se Vaš predlog realizira, frekvenca prometa v enosmernem režimu, zelo, zelo povečala! Povečali se bodo stroški vseh, ki živimo, prebivamo na tem področju (dolžina poti, izpusti, čas,..). Pot do doma in glavnih prometnih povezav bo precej daljša. Prometna obremenjenost soseske bo bistveno večja, saj bo najmanj 4 do 6 dosedanjih dostopov do glavnih prometnih poti, združenih v eno samo povezovalno pot. Vsi dejavniki vpliva na okolje, varnost, počutje, hrup, onesnaženje...., bodo bistveno slabši kot so le-ti v obstoječem režimu.

Prosim, naredite simulacijo prometa (v kontekstu Vašega predloga za enosmerni režim) in številke bodo povedale svoje. Prepričan sem, da se prometna varnost, v primeru enosmernega režima, ne bo povečala, saj lahko predvidevamo, da se bo ob vedenju, da gre za enosmerno pot, sama hitrost vožnje prej povečala, kot zmanjšala. Morda se bo res pridobilo nekaj kolesarskih in peš poti, ki pa na predmetnem območju niso bistvenega pomena, saj je območje prepleteno z veliko lokalnih poti, potk, dovozov, ki nam omogočajo prost in dokaj varen dostop do naših domov.

Lokalno prebivalstvo, na tem področju, je vajeno ozkosti cest in se temu primerno tudi ravnamo, vedemo. Nesreč ni bilo. Ne pozabimo tudi dejstva, da je na tem območju precej gospodarskih in poslovnih objektov, ki bi jim ob sprejetju Vašega predloga, bistveno poslabšali pristop, dostop,...poslovanje v celoti.

Odgovor:

Predlog spremembe prometnega režima bo predhodno proučen in usklajen. Sprememba prometnega režima v naselju je ena od možnih rešitev za povečanje varnosti.

g. Miran Pučnik (dopis z dne 5. 12. 2016)

Pri ogledu priloge 1 CPS Polzela imam sledeče pripombe:

1. Zapiranje podvoza za kolesarje in pešce je sicer v redu, če bi s tem ne povečali prometa od podvoza do priključka ceste Ob železnici z regionalno cesto pri železniški postaji. Ta cesta je že sedaj preobremenjena, je kot nadomestna regionalna cesta in jo koristijo vozniki vozil:
 - a.) Za bližnjico od regionalne ceste pri Cimperman ali od cerkve, do priključka Ceste ob železnici z regionalno cesto pri železniški postaji.
 - b.) Vozniki za obvoz, kadar so zaprte zapornice.
 - c.) Vozniki, ki pripeljejo otroke ali druge osebe do železniške postaje.
 - d.) Dostave hišam.

Ta promet se sedaj delno razdeli tudi na cesto Savinjsko nabrežje. Z zapiranjem podvoza samo za kolesarje in pešce bo ves ta promet potekal po cesti Ob železnici. V kolikor se podvoz zapira za promet, je potrebno izvesti povezavo med Cvetlično ulico in Savinjskim nabrežjem mimo Garanta. Potrebno bi bilo zgraditi most preko struge in povezati s cesto med Cvetlično ulico in Savinjskim nabrežjem. S tem bi ne bilo več prehoda čez železniško progo.

2. Pločnik, ki je planiran do podvoza je potrebno podaljšati s pločnikom pri Cimperman ali s pločniki na Glavnem trgu. S tem bi se ustvarila varna povezava s centrom in varna šolska pot in ne bi bilo potrebno avtobusnih prevozov za šolarje. Prav tako je potrebno od podvoza do križišča s cesto Pod gradom podaljšati javno razsvetljavo.
3. Izgradnja pločnika na cesti Savinjsko nabrežje.
4. Izgradnja parkirišča – postajališča za vozila na železniški postaji.
5. Dodatno izdelati še dva ležeča policaja (Vasle in Kolenc).
6. Izvesti javno razsvetljavo v ostale ulice v zgornji Polzeli.
7. Preprečiti avtobusni promet po cesti Ob železnici (cca osem avtobusov dnevno) in omejiti tovorni promet samo na dostavo.

Z izdelavo CPS Polzela, bi bilo potrebno strmeti k temu, da se promet čim manj ustvarja v naselju in se čim prej odvede iz naselja. Mogoče bi bilo za razmišljati še o več enosmernih cest vsaj v zgornji Polzeli, ker so ceste v ulicah za srečevanje vozil vse preozke.

Odgovor:

Predlog spremembe prometnega režima in optimizacija šolskih avtobusnih prevozov bosta pred potrditvijo še proučena in usklajena. Sprememba prometnega režima v naselju je ena od možnih rešitev za povečanje prometne varnosti.

g. Dejan Herodez (dopis z dne 6. 12. 2016)

Sem odločno proti, da se na Vrtni ulici uvede enosmerni promet. Saj bi se s tem povečal promet iz ostalih ulic. Poleg tega bi bil zelo otežen promet s tovornimi vozili ob morebitnih dostavah, predvsem drv, kurilnega olja in podobno. To se je že zgodilo v drugih ulicah, ki so postale enosmerne. Mislim da bi bilo bolj nujno posekati žive meje, tam kjer so preveč na cestah in zakrivajo pogled, tega je ogromno na tem predelu Polzele. Potrebno bi bilo narediti kakšno hitrostno oviro, drugače pa ne vidim smisla zakaj bi morala biti tu enosmerna cesta. Želel bi tudi, da se po celotni ulici Ob železnici prepove promet avtobusov. Vsak dan naštejemo do 15 avtobusov na tej cesti. To je zelo moteče in nevarno. Poleg tega avtobus ustavlja sredi ceste in s tem zapira promet za ostala vozila.

Odgovor:

Predlog spremembe prometnega režima in optimizacija šolskih avtobusnih prevozov bosta pred potrditvijo še proučena in usklajena. Sprememba prometnega režima v naselju je ena od možnih rešitev za povečanje prometne varnosti.

ga. Irena Terglav (dopis z dne 6. 12. 2016)

Pripomba se nanaša na predlagano zaporo podvoza pri Garantu. Navajamo: Ta tranzitni promet v nobenem primeru ni problematičen, zato ga tudi ne zapirajte! Gre zgolj za osebna vozila, ki omogoča dostop do naših domov in ne obremenjuje na ta način drugih cest. Predlagateljica predlaga ureditev dostopa do Garanta »čez parkirišče« ter ureditev pločnika za pešce.

Odgovor:

Predlog ureditve dostopa tovornih vozil do Garanta preko parkirišča bo vključen v CPS, prav tako izgradnja pločnika za pešce na Savinjskem nabrežju. Predlog spremembe prometnega režima in optimizacija šolskih avtobusnih prevozov bo pred potrditvijo še proučena. Sprememba prometnega režima v naselju je ena od možnih rešitev za povečanje prometne varnosti.

KO Polzela (Zapisnik 3. Seje KO Polzela z 2. 12. 2016)

Pri izdelavi predloga CPS nismo razpolagali z zapisnikom 2. seje KO Polzela z dne 1. 7. 2016, zato bomo korigirali poglavje 3.12.3 ter v njem povzeli mnenje in predloge KO.

V nadaljevanju podajamo informacijo, kateri od naštetih predlogov KO Polzela so vključeni v CPS.

1. Ustrezna ureditev križišča Pri Palir na cesti Ob železnici (hitrostne ovire, vpadljive označbe...). Vsi ukrepi za zagotavljanje boljše prometne varnosti na obstoječem omrežju imajo visoko prioriteto v CPS. Ukrepi so investicijsko nezahtevni in stroškovno učinkoviti.
2. Izgradnja pločnika ob državni cesti – Malteška cesta med odcepom za Slatine in križiščem za Podvin ter prehod za pešce pri Kovač (Ob strugi in Pot na Vimperk). Vključeno v CPS.
3. Ureditev sprehajalne poti Polzela center – Šenek (mimo trgovine Tuš) in prehod za pešce na Velenjski cesti. Vključeno v CPS.
4. Ureditev oz. vzdrževanje pešpoti Cvenk – Vrtna ulica (pod Komendo). Vključeno v CPS.
5. Postavitev uličnih svetilk na Vrtni ulici in na cesti Ob železnici proti podvozu z železnico (sistemska rešitev v občini). Vključeno v CPS.
6. Ureditev križišča pri Cimperman (izgradnja krožišča). Vključeno v CPS.
7. Ureditev železniških prehodov. Vključeno v CPS.
8. Izgradnja pločnika na cesti Ob železnici, vsaj od križišča z Vrtno ulico do železniške postaje. Vključeno v CPS.
9. Obvoznica Polzela. Po našem mnenju novogradnja trenutno ni ekonomsko upravičena.
10. Povezovalna cesta med Cvetlično in Malteško cesto ob razbremenilniku. Po našem mnenju novogradnja trenutno ni ekonomsko upravičena.
11. Strokovna preverba uvedbe enosmernega prometa v določenih predelih občine. Vključeno v CPS.
12. Nedvoumna in vidna označitev prednostnih in stranskih cest v vseh križiščih v občini (Glavni trg...) Vključeno v CPS.
13. Ureditev pešpoti in kolesarske steze ob Savinji. Vključeno v CPS.
14. Ureditev kolesarskih stez in pločnikov v občini. Vključeno v CPS.
15. Ureditev železniškega postajališča pri TN Polzela oz. na Bregu. Vključeno v CPS.
16. Ureditev ceste Orešnik – Garant (zožitev pri navezavi na Malteško cesto,...), potrebno upoštevati, da bo področje tovarne Garant postalo nova poslovna cona in bo obremenitev bistveno večja. Vključeno v CPS.
17. Odpraviti »črno točko« na Malteški cesti pri AC Kralj. Vključeno v CPS.
18. Ureditev križišča na Malteški cesti pri trgovini Tuš (izgradnja krožišča). Ni vključeno v CPS.
19. Ureditev križišča Malteška cesta – Velenjska cesta (izgradnja krožišča). Vključeno v CPS.
20. Ustrezna opredelitev projekta rekonstrukcije občinskih cest. Vključeno v CPS.

Odgovor:

Uvodoma smo že utemeljili izhodišča predlaganih sprememb prometnega režima. Pri načrtovanju dinamike izvajanja posameznih ukrepov je potrebno zagotoviti celovitost rešitev. Spremembo prometnega režima v naseljih bo mogoče izvesti takrat, ko bodo ustvarjeni potrebni pogoji vodenja prometa in odpravljena ozka grla.

Enosmerni promet v naselju Polzela je pogojen s predhodno rekonstrukcijo ceste Ob železnici na obeh odsekih; na zahodnem je potrebno zagotoviti primeren profil za dvosmerni promet ter pločnik za pešce in na vzhodnem,

kjer je potrebno urediti dostopnost do križišča pri Palir ter priključke. Sprememba prometnega režima na cesti Ob železnici bi preprečila, da navedena cesta postane vzporedna obvozna cesta obstoječe regionalne ceste.

Predlog za zaprtje podvoza pri Garantu predstavlja razbremenitev ceste Savinjsko nabrežje, ki bi jo bilo potrebno opremiti s hodniki za pešce. Podvoz pod železnico pri Garantu je precej obremenjen in generira promet na cesti Ob železnici in na Cvetlični ulici. Vozniki motornih vozil uporabljajo najkrajše poti.

Med novogradnjami cest je bila podana pobuda za izvedbo cestne povezave Savinjsko nabrežje – Cvetlična ulica preko Garanta. Ta povezava bi povečala promet v naseljih južno od železniške proge in bi postala vzporedna povezava regionalne ceste, zato je ukrep izvedljiv le v povezavi z ostalimi novogradnjami cestnega omrežja.

CPS vključuje tudi ukrepe javne razsvetljave.

Predlog CPS in grafične priloge bomo dopolnili skladno z odzivnim poročilom.

Hvala in lep pozdrav,

Karmen Jurko