



Na podlagi 19. člena Statuta Mestne občine Nova Gorica (Uradne objave, št. 6/02 in 25/02, in Uradni list RS, št. 38/05) ter na podlagi prvega odstavka 23. člena v zvezi s prvim odstavkom 171. člena in 175. členom Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02 in 8/03 popravek) je Mestni svet mestne občine Nova Gorica na seji dne 14. 7. 2005 sprejel

## ODLOK o spremembi Odloka o lokacijskem načrtu za prvo fazo obvoznice Renče

### 1. člen

Odlok o lokacijskem načrtu za prvo fazo obvoznice Renče se spremeni tako, da se:

V 1. členu doda besedilo:

Spremembo lokacijskega načrta je izdelalo podjetje UBI studio d.o.o. Nova Gorica pod številko projekta UBI 10/2005.

V 3. členu se v prvem odstavku doda peta in šesta alineja:

- poročilo o spremembah;
- grafične prikaze posameznih prostorskih ureditev sprememb.

V drugemu odstavku se doda druga in tretja alineja:

- hidrotehnični načrt;
- izsek iz idejnega načrta ceste.

V 4. členu se na koncu drugega stavka doda besedilo: oblikuje krožišče z navezavama na obstoječo cesto, ki vodi v Renče in Bukovico.

V 5. členu se besedilo v celoti spremeni in se na novo glasi:

#### Obvozna cesta

Predpisani so sledeči trasirni elementi obravnavane trase obvozne ceste, ki so bili izbrani na podlagi računске hitrosti  $v_r = 60$  km/h:

- minimalni polmer horizontalne Krivine	$R_{min} = 120$ m
- minimalni polmer vertikalne krivine	
a) konveksni lom	$R_1 = 7500$ m
b) konkavni lom	$R_2 = 2200-7500$ m
- maksimalni podolžni sklon	$s = 3.00\%$
- minimalni podolžni sklon	$s = 0.50\%$
- prečni sklon	
a) minimalni	$q = 2.5\%$
b) maksimalni	$q = 7.0\%$

#### Odcep Renče

- polmer horizontalne krivine	$R = 65$ in $75$ m
- polmer vertikalne krivine	
a) konveksni lom	$R_1 = 1000$ m
b) konkavni lom	$R_2 = 600$ m
- maksimalni podolžni sklon	$s = 5.00\%$
- minimalni podolžni sklon	$s = 0.87\%$
- prečni sklon	
a) minimalni	$q = 2.5\%$
b) maksimalni	$q = 6.0\%$

#### Odcep pokopališče

- polmer horizontalne krivine	$R = 75$ m
- polmer vertikalne krivine	
a) konveksni lom	$R_1 = 1000$ m
b) konkavni lom	$R_2 = 600$ m
- maksimalni podolžni sklon	$s = 2.50\%$
- minimalni podolžni sklon	$s = 0.88\%$
- prečni sklon	$q = 2.5\%$

#### Krožišče

Krožno križišče je locirano na območju



tik pred naseljem. Je enopasovno s sledečo geometrijo:

- zunanji premer	R = 29.0 m
- notranji premer	R = 13.0 m
- širina povoznega dela	sredinskega otoka
- širina krožnega vozišča	6.0 m
- širina uvoza	e = 4.05 - 4.4 m
- uvozni radij	R(1) = 10 - 15 m
- izvozni radij	R(2) = 11 - 18 m
- širina vozišča pred/za Krožiščem	š = 3.6 m

V 6. členu se besedilo v celoti spremeni in se na novo glasi:

Obvozna cesta

km 0.0+0.0 - 0.7+20.0

- vozni pas	2 x 3.00 m = 6.00 m
- robni pas	2 x 0.30 m = 0.60 m
- zelenica	1 x 1.00 m = 1.00 m
- dvosmerna kolesarska steza	1 x 2.50 m = 2.50 m
- peš hodnik	1 x 1.60 m = 1.60 m
- bankina	0.5+1.0 m = 1.50 m
skupaj	13.20 m

Most

- vozni pas levo	3.00 m = 3.00 m
- robni pas	2 x 0.30 m = 0.60 m
- peš hodnik levo	0.40+1.55 m = 1.95 m
- območje loka	2 x 0.75 m + 1.50 m = 3.00 m
- vozni pas desno	3.00 m = 3.00 m
- robni pas	2 x 0.30 m = 0.60 m
- peš hodnik desno	0.40+1.55 m = 1.95 m
skupaj	14.10 m

km 0.8+40.0 - 1.5+60.0

- vozni pas	2 x 3.00 m = 6.00 m
- robni pas	2 x 0.30 m = 0.60 m
- bankina	2 x 1.00 m = 2.00 m
skupaj	8.60 m

Odcep Renče

- vozni pas	2 x 2.75 m = 5.50 m
- robni pas	2 x 0.20 m = 0.40 m
- peš hodnik	1 x 1.60 m = 1.60 m
- bankina	0.5+1.00 m = 1.50 m
skupaj	9.00 m

Odcep pokopališče

- vozni pas	2 x 2.75m = 5.50 m
- robni pas	2 x 0.20 m = 0.40 m
- peš hodnik	1 x 1.60 m = 1.60 m
- bankina	0.5+1.00 m = 1.50 m
skupaj	9.00 m

V 7. členu se besedilo v celoti spremeni in se na novo glasi:

Trasa obravnavanega dela obvozne ceste se prične na območju obstoječe lokalne ceste, in sicer pred križanjem z regionalno cesto. Na odseku do km 0.5+50.00 poteka po trasi lokalne ceste z blagimi krivinami velikosti R = 275, 375 in 2000 m. Pred prečkanjem reke Vipave se odkloni od obstoječe trase z levim zavojem velikosti R = 370 m in nato zravna z desnim radijem velikosti R = 170 tako, da prečka Vipavo v premi. Neposredno za križanjem z vodotokom sledi desna krivina velikosti R = 120 m, ki se nadaljuje v dolg levo usmerjen lok velikosti R = 150 m, ki poteka po robu kmetijskih zemljišč. Nadaljuje se v premo, ki križa lokalno cesto Vrtoče-Renče. Končna stacionaža I faze – km 1.5+60.00 predstavlja pričetek desne krivine z R = 120 m.

Novemu poteku obvozne ceste sledijo krožišče in priključni odseki na obstoječe prometnice.

Peš hodnik in kolesarska steza ob obvoznici sta urejena ob levem robu vozišča do krožnega križišča pred mostno konstrukcijo. Peš promet se nato vodi v smeri proti Renčam. Obojestranski peš hodnik se uredi tudi na odseku premostitve Vipave. Kolesarski promet se od krožišča naprej v vseh smereh nadaljuje po vozišču.



Po vozišču oziroma v območju bankine potekata promet za pešce in kolesarje tudi do pričetka trase obvozne ceste. Kolesarji, ki pripeljejo iz smeri Bukovice, morajo prečkati vozišče in se vključiti na dvosmerno kolesarsko stezo ter nadaljevati pot proti Renčam. Kolesarjem je omogočeno, da zapeljejo na čakalno površino pred prehodom preko vozišča. Kolesarje, ki se pripeljejo v obratni smeri iz Renč proti Bukovici, se vodi na vozišče.

Dvosmerna kolesarska steza je od vozišča ločena z dvignjenim betonskim robnikom in zelenico širine 1.0 m. Za varovanje kolesarjev je v ločilnem pasu potrebna namestitev varnostne ograje ali grmovnic, ki ne presegajo višine 80 cm.

V 8. členu se besedilo v celoti spremeni in se na novo glasi:

Območje trase obvoznice je podvrženo občasnim poplavam. Izhodišče za oblikovanje vertikalnega poteka trase so bile usmeritve iz hidrotehničnega poročila, izdelanega za potrebe strokovnih podlag za lokacijski načrt. Prvih 40 m se niveleta ceste spušča s 3.0% sklonom, ki sledi iz navezave na regionalno. V nadaljevanju se z menjavanjem nagiba 0.5% niveleto drži nad koto 48.80 m.n.m. Na območju pred krožiščem in mostno konstrukcijo se niveleto dvigne z 2.5% vzponom do središča krožišča, od koder se niveleta zlomi z nasprotnim sklonom 2.5% do roba krožišča. Sledi 0.5% spust preko mostne konstrukcije, ki poteka do križanja s potokom Renc. V nadaljevanju se minimalni nagib iz vzpona v padec zamenja še nekajkrat.

Predvideni niveleti obvozne ceste se ustrezno prilagodi tudi višinska ureditev priključnih cest.

V 9. členu se besedilo v celoti spremeni in se na novo glasi:

Odvodnjavanje meteorne vode z vozišča je zagotovljeno s prečnimi nagibi.

Meteorna voda se na odseku, kjer so ob vozišču urejene površine za pešce in kolesarje, zbira ob betonskem robniku, od koder se preko vtočnih jaškov s peskolovi odvaja na nasipno stran ter po brežini v odvodne jareke. V območju krožišča je nameščenih več požiralnikov s peskolovi, ki so odvodnjavani v revizijske jaške. Iz njih se preko kanalske cevi vodi meteorno vodo do roba nasipa, kjer se uredi iztočno glavo. Iztok se udrži s kanaletami do odvodnega jarka.

Na preostalih odsekih, kjer je prečni nagib urejen proti bankini, je odvodnjavanje urejeno disperzno preko bankine.

Za potrebe odvodnje ceste je potrebna ureditev več novih propustov. Nov propust je potreben za odvod odvodnega jarka, ki vodi ob dnu levega nasipnega roba obvozne ceste do krožišča in se nadaljuje ob dnu nasipa vzdolž odcepa 1 proti Renčam. Na delu, kjer odvodni jarek prečka inundacijsko odprtino pod obvoznico, je potrebna poglobitev odvodnega jarka na koto, ki je 1.0 m nižja od kote dna inundacijske odprtine. Odvodni jarek je nato speljan do km 0.0+60.00 odcepa 1 – levo, kjer se predvidi propust preseka 80 cm, ki gravitira proti reki Vipavi. V propust se spelje tudi meteorno vodo iz drugega kraka odvodnega jarka.

Nov propust je predviden tudi za odvod obcestnega jarka, ki poteka do krožišča ob desnem robu obvoznice. Propust preseka 80 cm prečka odcep 1 – desno v km 0.0+42.65 in gravitira proti reki Vipavi.

Odvodni jarek med km 1.5+20.00 in km 1.5+60.00 obvoznice se navezuje na odvodni jarek vzdolž desnega roba odcepa 3. Meteorno vodo se v km 0.0+45.85 spelje pod voziščem s propustom preseka 60 cm v obstoječ odvodni jarek, ki gravitira proti potoku Renc.

Kanaliziranje odvodnega jarka se predvidi na območju stanovanjskega objekta na levi strani obvoznice med km 0.2+23.00 in km 0.2+69.00. Uredi se z odvodno cevjo preseka 40 cm. Propuste se uredi tudi na vseh prečkanjih priključkov, ki se navezujejo na novo urejene cestne površine.

V 10. členu se v drugem odstavku črta besedilo za prvim stavkom in se nadomesti z besedilom:

Predvidene so sledeče premostitve:

Vodotok Vipava: urediti je potrebno most svetle odprtine >50 m, s spodnjim robom nosilne konstrukcije na koti 48,80 m.n.m.

Potok Renc: svetla širina mostu 9,0 m, s spodnjim robom nosilne konstrukcije na koti 47,30 m.n.m. Širina korita pod mostom znaša v dnu 2,0 m, naklon brežine do višine 1,0 m je 1:1, širina berme na obeh bregovih znaša 2,5 m.

Tomaški potok: trasa obvoznice prečka Tomaški potok na dveh mestih. Za prečkanje se na obstoječi strugi predvidi dva propusta preseka 80 cm, ki se med seboj povežeta z obcestnim jarkom na zahodni strani obvoznice.

Inundacija na desnem bregu Vipave: predvidi se svetlo odprtino 3 x 10,0 m, s koto dna 46,70 in spodnjim robom nosilne konstrukcije na koti 48,30 m.n.m. Na zgornjem delu inundacije bo potreben izkop terena na koto 46,70 m.n.m. Na spodnjem delu se predvidi izkop sedanje ceste v širini 35 m in znižanje na koto 47,30.

Propust na km 0,2+80,00: predvidi se svetlo odprtino 2,5 x 1,00 v dolžini 21,00 m.

Na preostalih delih se niveleto ceste uredi 0,5 m nad koto gladine reke Vipave pri pretoku 100-letne visoke vode v prerezu premostitve, torej na koti 48,80 m.n.m.

Z načrtovanimi ureditvami se poplavnost območja gorvodno od načrtovane obvoznice ne poslabšuje. Poplavno varnost naselja bi bilo možno doseči le z večjimi posegi v ureditev korita Vipave.

V 11. členu se besedilo v celoti spremeni in se na novo glasi:

Obvoznica:

– km 0,2+80,00: škatlast propust 2,5 x 1,00 m



- km 0,6+86,85: inundacija svetla odprtina 30 m
- km 1,0+54,65: svetla odprtina 9 m – potok Renc
- km 1,1+93,13: propust preseka 80 cm
- km 1,3+11,11: propust preseka 80 cm
- km 1,3+70,00: propust preseka 40 cm
- km 1,4+36,00: propust preseka 40 cm

Odcep Renče:

- km 0,0 + 60,25: propust preseka 80 cm

Odcep pokopališče:

- km 0,0 + 42,65: propust preseka 80 cm

Odcep Renče jug:

- km 0,0 + 45,85: propust preseka 60 cm

Propusti so urejeni tudi za povezavo odvodnih jarkov na vseh dovozih in priključkih, ki so tangirani z novo ureditvijo.

V 12. členu se besedilo v celoti spremeni in se na novo glasi:

#### Krožišče

Center krožišča je lociran v km 0.7+41.13 obvozne ceste. Odcep 1 levo predstavlja vzhodni krak krožišča z navezavo proti naselju Renče. Odcep 1 desno predstavlja zahodni krak krožišča, ki vodi do pokopališča v Bukovici. Osi križajočih cest se sekajo v centru krožnega križišča. Krak iz smeri Bukovice (glavna smer) se priključi v krožišče z radijem  $R = 170$  m in prehodnico  $A = 92.20$ . Kraka, ki se priključujeta na glavno smer, potekata skozi krožišče v radiu velikosti  $R = 75$  m. Zahodni krak proti pokopališču se preko prehodnice  $A = 40.79$  nadaljuje v premo. Krivina vzhodnega kraka proti Renčam se preko prehoda s prehodnicama ( $A = 43.30$  in  $A = 40.99$ ) nadaljuje v nasprotnosmerno krivino velikosti  $R = 65$  m).

Uvoz in izvoz iz krožnega križišča je ločen z ločilnim otokom, ki usmerja voznike in nudi pešcem in kolesarjem pri prečkanju vozišča višjo raven prometne varnosti. Na krakih, ki vodijo proti Renčam in proti pokopališču Bukovica, so ločilni otoki urejeni v širini minimalno 2.0 m ter dolžini 11.5 m. Širina ločilnega otoka na glavni smeri se prilagaja širini ločilnega otoka na mostni konstrukciji in znaša minimalno 3.0 m. Na kraku iz smeri Bukovice je otok dolžine 16 m. Ločilni otoki so zatravljeni. Na mestu prehajanja pešcev in kolesarjev preko vozišča so prekinjeni.

Kolesarji in pešci so v krožnem križišču vodeni samostojno. Prehodi preko vozne površine priključnih krakov so zamaknjeni tako, da je dolžina niše za čakanje večja od 4.5 m.

Krožno križišče leži v horizontali. Prečni nagib krožnega vozišča znaša 2.5%, povoznega dela središčnega otoka pa 5%.

Na območju pred vstopom v krožno križišče je hitrost omejena na 40 km/h. Na glavni smeri se hitrost omeji postopno in to najprej na 60 km/h ter nato na 40 km/h.

Glede na velikost krožnega križišča je smiselno zagotoviti preglednost preko celotnega križišča. Voznikom, ki se približujejo talni označbi pred uvozom v krožno križišče, je potrebno zagotoviti pregled nad celotno širino krožnega vozišča, in sicer za pregledno razdaljo, ki je potrebna za ustavljanje in znaša za  $v(r) = 40$  km/h 50 m.

Zelenica središčnega otoka je oblikovana na način, da je njena najvišja točka dvignjena nad najnižjim delom vozišča za 50 cm. Centralni del otoka je v premeru 7.0 m predviden za zasaditev s plazečimi grmovnicami, ki v višino ne zrastejo več kot 0,5 m.

Pregledno polje na uvozu levo in čez središnji otok se zagotovi od višine 1.1 m do višine 2.0 m nad površino vozišča.

V krožnem križišču je predvidena javna razsvetljava, kar pogojuje prometna varnost krožnega križišča v nočnem času.

#### Odcep pokopališče

Odcep v km 1.3 + 63.98 predstavlja navezavo na lokalno cesto proti Mirnu. Desni horizontalni radiji v križišču so oblikovani s sestavljeno krivuljo. V neposredni bližini križanja z obvožno cesto je lociran priključek za območje tovarne opečnih izdelkov Opekarne Renče. Za zagotovitev prevoznosti zglobnih tovornih vozil se uporabi glavni radij sestavljene krivulje velikosti  $R = 15$  m.

V križišču je preverjena preglednost. Na glavni trasi bo hitrost omejena na 70 km/h, priključek bo opremljen z znakom za odvzem prednosti II-2. Dimenzijo prostega vidnega polja v območju priključka smo preverili na osnovi zaustavne pregledne razdalje 85 m z odmikom 2.0 m od črte za ustavljanje. Preglednost s priključka je večja od predpisane.

#### Odcep Renče

V km 1.5 + 5.00 se od glavne trase odcepi priključek na lokalno cesto proti Renčam. Ob vzhodnem robu odcepa je predviden peš hodnik, ki vodi proti naselju. Trenutno na tem odseku ni zagotovljenih površin za pešce. Izvedba peš hodnika je smiselna, le kolikor je predvidena izvedba peš hodnika na odseku skozi naselje tudi v smeri proti naselju.

Desni horizontalni radiji križišča so oblikovani s sestavljenim radijem in velikostjo glavnega radija  $R = 12$  m.

Tudi na območju tega križanja bo hitrost na glavni trasi omejena na 70 km/h. Dimenzije prostega vidnega



polja so preverjene 2.0 m od linije črte za ustavljanje ter v dolžini 85 m. Preglednost bo večja od predpisane.

Skladno s projektno nalogo se območje obeh trikrakih križišč ureja brez dodatnih pasov za zavijalce.

Na osnovi ocene prometnih obremenitev obravnavane ceste bo v letu 2024 znašala obremenitev glavne trase ca. 4547 PLDP. Iz štetja prometa, ki se je izvajalo na odseku ceste med Bukovico in Renčami, sta razvidni dve izraziti konici, in sicer jutranja v smeri iz Renč proti Bukovici ter popoldanska v obratni smeri. Maksimalna urna obremenitev je zabeležena v popoldanski konici, in sicer znaša 250 vozil.

Pričakovati je, da bo prometna obremenitev na obvoznici v smeri stacionaže polagoma upadala. Ocenjujemo, da na obeh odcepih maksimalno urno število zavijalcev iz glavne smeri ne bo presegalo 50 vozil/h, zato ureditev posebnih zavijalnih pasov na obvozni cesti ne bo nujno potrebna.

Ostali priključki

Ostale navezave so dovozi do objektov ob trasi ter na območje poljskih poti. Dovozi so urejeni v širini 4,0 m z zaokrožitvijo robov z enojnimi radiji velikosti 4.0 m.

Območje novih priključkov bo urejeno v asfaltnem ustroju do navezave na obstoječe stanje.

V 15. členu se besedilo v celoti spremeni in se na novo glasi:

Na obvozni cesti je predvidena robna in ločilna črta. Na odcepih (širina 2 x 2,95 m) je predvidena le ločilna črta.

V območju krožišča se polja za usmerjanje prometa pred ločilnimi otoki obeleži z nizom vzporednih črt pod kotom 30 stopinj glede na os ceste. Vzdlž zunanjega roba krožišča se obeleži robno črto. V podaljšku pločnikov se preko priključnih krakov krožišča označijo prehodi za pešce v širini 3.0 m, prehod za kolesarje se označi vzporedno s prehodom za pešce s kvadrati.

Oblika in barva znakov sta določeni na podlagi pravilnikov in standardov. Rob prometnega znaka se postavlja 1,50 m nad cestiščem. Znaki, nameščeni ob kolesarski stezi in peš hodniku, so locirani na višini 2,25 m nad površino peš hodnika. Rob prometnih znakov mora biti oddaljen od roba asfalta minimalno 0,75 m. Kolikor je rob ceste omejen z dvignjenim betonskim robnikom, je minimalni odmik 0,30 m. Lokacija znakov je določena v situaciji prometne ureditve.

V 18. členu se v predzadnji alineji prvega odstavka črta številka 3 in se nadomesti z Renče jug. V drugem odstavku se beseda križišča nadomesti z besedo krožišča.

V 22. členu se v zadnjem stavku črta beseda povečane.

## PREHODNI IN KONČNI DOLOČBI

### 2. člen

Sprememba lokacijskega načrta ter prečiščeno besedilo Odloka o lokacijskem načrtu za prvo fazo obvoznice Renče sta na vpogled na oddelku za okolje in prostor pri Mestni občini Nova Gorica ter na spletnem naslovu [www.nova-gorica.si](http://www.nova-gorica.si).

### 3. člen

Ta odlok se objavi v uradnih objavah – Uradni list RS in začne veljati petnajsti dan po objavi.

Št. 350-03-2/99

Nova Gorica, dne 14. julija 2005.

Župan  
Mestne občine Nova Gorica  
Mirko Brulc l. r.

