



Društvo
Novo mesto

Številka: 15-2019-DNM
Datum: 4. 4. 2019

**Direkcija RS za infrastrukturo
Tržaška cesta 19**

1000 LJUBLJANA

poslano po elektronski pošti: gp.dr.si@gov.si,
v vednost po elektronski pošti mestna.obcina@novomesto.si in medijem

Zadeva: Odprto pismo Direkciji RS za infrastrukturo o stanju Ločenskega mostu v Novem mestu

Spoštovani,

v Društvu Novo mesto že dlje časa zaskrbljeno spremljamo konstrukcijsko stanje prometno izredno obremenjenega Ločenskega mostu ter prometne razmere v bližnjem križišču Seidlove, Šmarješke in Andrijaničeve ceste v Novem mestu. Pri pregledu mostne konstrukcije, vertikalne prometne signalizacije ter na podlagi vsakodnevnih izkušenj članov društva in opozoril s strani novomeške javnosti smo prišli do naslednjih ugotovitev:

1. Prometna signalizacija:

- Vozila, vključno s težkimi kamioni, z neprimerno hitrostjo, ki jim dovoljuje prometni znak omejitve hitrosti na 70 km/h na vstopu na most iz Andrijaničeve ceste oz. križišča (slika 1), povzročajo silne dinamične učinke - vibracije, ki jih posebej občutijo vozila na zadnjem polju in na sredini mostu, saj most opazno zaniha, zaradi česar so občutki voznikov izredno neprijetni. Poleg tega opažamo, da vozila vozijo navzdol po klancu Andrijaničeve ceste pogosto z večjo hitrostjo od 70 km/h, ker skušajo izkoristiti še možno prevoznost v semaforiziranem križišču. Po drugi strani pa na desnem bregu reke Krke pred vstopom na most stoji prometni znak z omejitvijo hitrosti na 50 km/h (sliki 2a in 2b).
- Ureditev peš prometa na mostu je popolnoma neberljiva. Gledano z levega brega (ločenskega) prometni znak obstaja samo na gorvodnem pločniku (slika 3), na dol vodnem pločniku pa ni znaka in tudi ni obvestila o načinu uporabe tega pločnika (ni ne režima ne prepovedi), gledano z desnega brega na vstopu na most pa ni nobene prometne signalizacije (slika 4).
- Primer: pešec, ki se napoti iz levega na desni breg, če hodi po dolvodnem pločniku in je namenjen proti mestu po Ragoovski cesti, se mora (ker na koncu mostu ni prehoda za pešce) po dotrajanih in nevarnih stopnicah (slika 5) usmeriti pod mostom na neurejeno cesto. Enako velja za pešca, ki bo uporabil gorvodni pločnik in je namenjen v vas Krka. Na neprimerno ureditev pešcevih površin je Krajevna skupnost Ločna – Mačkovec že večkrat neuspešno opozorila Mestno občino Novo mesto, kjer so prehod za pešce na tem delu mostu zavrnili, ker bi bil preveč nevaren zaradi dovoljene hitrosti 70 km/uro po mostu iz smeri Ločne (?).

- Semaforizirani prehod za pešce (desni - gledano v smeri Mačkovec) med Seidlovo in Šmarješko cesto ne omogoča varnega prehoda ne zdravim, še manj pa invalidom, ker interval dovoljenega premika traja komaj 5 do 7 sekund, kar pešcu omogoča, da preide pot komaj do polovice vozišča. Tudi na to težavo Krajevna skupnost Ločna-Mačkovec opozarja že vrsto let. Ob tem pa v Društvu Novo mesto opozarjamo tudi na težavo prepogostih okvar semaforjev v ločenskem križišču, ki je eno najbolj obremenjenih prometnih vozlišč v Novem mestu, zaradi česar smo priča izredno nevarnim prometnim razmeram.
- Neustrezno je postavljen tudi prometni znak z omejitvijo hitrosti na 50 km/uro na Levičnikovi cesti (slika 4), ki stoji pred mostom, torej za priključkom lokalne ceste iz Ragovega oz. vasi Krka. Ta bi dejansko moral stati pred priključkom, ker bi tako omejil hitrost na 50 km/uro pred cestnim priključkom za vozila iz smeri Žabje vasi.

2. Konstruktivsko stanje mostu:

- Opažamo sledeče poškodbe in deformacije na mostni konstrukciji:
 - poškodbe na desnem obrežnem oporniku (slika 8);
 - poškodbe zaključnega venca ob pločniku (slika 9);
 - poškodbe robnika in odtoka meteornih voda iz vozišča (slika 10);
 - deformacije cestnega robnika, kot posledica dinamičnih učinkov in temperaturnih raztezkov (slike 11);
 - vzdolžne razpoke levega in desnega pločnika za pešce (slike 12 in 13);
 - razpoke med voziščem in pločnikom za pešce (slike 14, 15, 16, 17);
 - vzdolžne in mrežaste razpoke vozišča (slika 18).

Zadnja manjša vzdrževalna dela so bila na mostu izvedena v letu 2009, ko je bila delno obnovljena hidroizolacija mostne konstrukcije (plošče). Na tem delu sta bili obnovljeni tudi zaporna in obrabna plast asfalta, na delu mostu pa zgolj obrabna plast asfalta. Po našem vedenju je bil to tudi edini vzdrževalni poseg na mostu, če odmislimo zamenjavo ograje, od njegove izgradnje leta 1977. Leta 2009 je Mestna občina Novo mesto načrtovala tudi obojestransko konzolno razširitev mostu za potrebe izgradnje kolesarske steze z navezavo na obstoječo kolesarsko omrežje v Ločni in na večnamensko ob Levičnikovi cesti, ki je v izgradnji. Projekt razširitve mostu ni bil izveden.¹

V Društvu Novo mesto smo preučili tudi Predlog Odloka o proračunu Mestne občine Novo mesto za leto 2019 (v nadaljevanju: predlog odloka), ki je bil obravnavan na 4. letošnji seji Občinskega sveta Mestne občine Novo mesto.² V predlogu odloka je tudi investicijska postavka za dograditev desnih zavijalnih pasov v ločenskem križišču, in sicer iz smeri Žabje vasi in iz smeri centra ob sočasni dograditvi površin za pešce in kolesarje ter ostale gospodarske javne infrastrukture. V predlogu odloka je zapisano, da tega prepotrebnega posega Direkcija RS za infrastrukturo ni umestila v razvojni program oz. bo izveden šele z izgradnjo 3. razvojne osi. Prav tako je v predlogu odloka zapisano, da je bila v oktobru 2017 s strani Direkcije RS za infrastrukturo potrjena projektna naloga za izdelavo idejnega projekta (IDP) obojestranske razširitve Ločenskega mostu za namen kolesarskih stez, da pa je statična analiza obstoječe mostovne konstrukcije leta 2018 pokazala, da le-ta ne zdrži dodatnih posegov (!?).

Na podlagi ugotovljenih dejstev, ki so zaskrbljujoča tako z vidika konstrukcijskega stanja mostu kot prometne varnosti v ločenskem križišču in na samem mostu, prosimo Direkcijo RS za infrastrukturo, da odgovori na sledeča vprašanja in pobude ter z odgovori seznaniti javnost:

¹

https://www.dolenjskolist.si/2018/01/05/188653/novice/dolenjska/Uspesni_na_razpisu_za_razsiritiv_Locenskega_mostu_in_ure_ditev_vecnamenske_poti/

² https://www.novomesto.si/obcina/obcinski-svet/seje/2019020110523146/4_redna_seja_obcinskega_sveta_mestne_obcine_novo_mesto/

1. Ali obstoječe stanje mostovne konstrukcije zagotavlja varen pretok izredno gostega prometa oz. ali je bil most leta 1977 grajen za današnje prometno obremenitev (obtežbe), ob vedenju, da na mostu v prometnih konicah stojijo kolone vozil in težkih tovornjakov iz smeri Žabje vasi? Obenem prosimo, da Direkcija RS za infrastrukturo javnost seznaní s statično-konstrukcijskim stanjem mostu in z ukrepi za izboljšanje njegove stabilnosti, tudi z vidika ugotovitve v statični analizi, da stanje mostu ne dovoljuje razširitve mostovne konstrukcije za potrebe kolesarskih stez. Društvo Novo mesto obenem na podlagi Zakona o dostopu do informacij javnega značaja prosi Direkcijo RS za infrastrukturo, da na elektronski naslov društva drustvo.novo.mesto@gmail.com ali na naslov Gubčeva 11, 8000 Novo mesto, pošlje statično analizo Ločenskega mostu iz leta 2008 ter IDP obojestranske razširitve mostu za potrebe kolesarskih stez. Morebitni odgovor, da bo most razbremenjen tovornega in sicer tranzitnega prometa po izgradnji 3. razvojne osi, nas ne bo zadovoljil, ker je most očitno že dlje časa v nezadovoljivem konstrukcijskem stanju in je potrebno na podlagi statične presoje takoj pristopiti k njegovi sanaciji, predvsem pa zagotoviti njegovo redno vzdrževanje. V društvu se zavedamo, da frekvenčno nihanje mostu samo po sebi še ne predstavlja nevarnosti, so pa po drugi strani zelo vidne posledice nevezdrževanja mostu, zaradi česar se v javnosti pojavljajo vprašanja in dvomi o konstrukcijskem stanju mostu.
2. V Društvu Novo mesto na podlagi zgornjih ugotovitev podajamo Direkciji RS za infrastrukturo pobudo za postavitve ustrežnejše prometne signalizacije v ločenskem križišču in v območju Ločenskega mostu s ciljem umirjanja prometa in povečanja prometne varnosti ter varnejšega gibanja pešcev na mostu in pod mostom, kot tudi za zamenjavo očitno dotrajane semaforne infrastrukture v Ločenskem križišču ter prilagoditev intervalov za varno prečkanje pešcev.
3. Direkcijo RS za infrastrukturo tudi prosimo za pojasnilo, zakaj bo pristopila k izgradnji desnih zavijalnih pasov v ločenskem križišču in v Žabji vasi šele s pričetkom gradnje 3. razvojne osi, saj bi tovrstni ukrep v dobršni meri omilil vsakodnevne prometne zamaške?

Za odgovore in zaproseno gradivo se vam že vnaprej lepo zahvaljujemo.

Lep pozdrav.

Pripravila:

Slobodan Novakovič

dr. Tomaž Golob



Predsednik:

dr. Tomaž Golob

Priloga:

- Fotografije obstoječega stanja v ločenskem križišču in na mostu

V vednost:

- Mestna občina Novo mesto, Seidlova cesta 1, 8000 Novo mesto (po elektronski pošti)
- medijem (po elektronski pošti)

Fotografsko gradivo:



Slika 1 in 3: Neustrezni prometni znak na vstopu na Ločenski most iz križišča v Ločni, ki dovoljuje vožnjo po mostu do 70 km/h, slabo viden pa je tudi moder prometni znak, ki prepoveduje vožnjo kolesarjem po površinah, ki so namenjene pešcu (foto: Boštjan Pucelj).



Slika 2a in 4: Prometni znak z omejitvijo hitrosti na 50 km/h stoji tik pred vstopom na most iz smeri Žabje vasi in ne pred cestnim priključkom iz smeri Ragovega oz. vasi Krke, kar bi bilo iz vidika prometne varnosti primernejša rešitev. Zlasti iz smeri Žabje vasi tudi pogrešamo prometne znake za usmerjanje kolesarskega in pešaškega prometa (foto: Slobodan Novakovič).



Slika 2b: Prometni znak z omejitvijo hitrosti na 50 km/h bi moral po mnenju Društva Novo mesto zaradi zagotavljanje prometne varnosti stati pred priključno cesto (foto: Slobodan Novakovič).



Slika 5: Povsem dotrajano in nevarno stopnišče, ki povezuje most z nižje potekajočo cesto med Ragovim in vasjo Krko, ki je brez pločnika in razsvetljave (foto: Slobodan Novakovič).



Slika 6: ali je bil leta 1977 zgrajeni Ločenski most projektiran za današnje obremenitve, ki jih povzroča gosti tovorni promet (foto: Boštjan Pucelj)?



Slika 7: Iz smeri Žabje vasi se na mostu pogosto zadržujejo stoječe kolone vozil in ko z nasprotni smeri pripeljejo tovornjaki s hitrostjo 70 km/h (!?), vozniki v stoječih vozilih začitijo občutno valovanje mostu (foto: Boštjan Pucelj).



Slika 8: Poškodbe na desnem obrežnem oporniku (foto: Slobodan Novakovič).



Slika 9: Poškodbe na zaključnem vencu pločnika (foto: Slobodan Novakovič).



Slika 10: Poškodbe robnika in odtoka meteornih voda iz vozišča (foto: Slobodan Novakovič).



Slika 11: Deformacija cestnega robnika kot posledica dinamičnih učinkov in temperaturnih raztezkov (foto: Slobodan Novakovič).



Slika 12: Vz dolžne razpoke na pločniku za pešce (foto: Slobodan Novakovič).



Slika 13: Vz dolžne in mrežaste razpoke vozišča (foto: Slobodan Novakovič).

