



REPUBLIKA SLOVENIJA
Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji

Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1

prometna študija za različico F2-2

Prometna študija




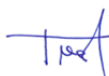
Ljubljana, april 2016

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d.

Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1

prometna študija za različico F2-2

Prometna študija

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.*Vodstvo naloge:***mag. Gregor Pretnar**
David Trošt
*Direktor:***Andrej Jan****Ljubljana, april 2016**

Naročnik: Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d.
Ulica XIV Divizije 4, 3000 Celje

Izvajalec: PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
Vojkova 65, 1000 Ljubljana

Številka projekta: 12-1465-A

Delovna skupina: mag. Gregor Pretnar, univ. dipl. inž. grad.,
David Trošt, univ. dipl. inž. grad.,
Gregor Kralj, univ. dipl. inž. grad.,
Katja Zgonec, univ. dipl. inž. grad.,
Miha Zupančič, univ. dipl. inž. grad.,
Matija Nose

VSEBINA

1	Uvod	1
2	Predmet prometne študije	3
2.1	Namen naloge.....	3
3	Makroskopsko modeliranje	5
3.1	Metodološke osnove za izračun prometa v enoti PLDP za leti 2011 in 2040.....	5
3.2	Metodološka izhodišča nacionalnega modela PRIMOS.....	6
3.3	Podatkovne osnove za razvoj modela na ravni Slovenije.....	9
3.3.1	Socioekonomski podatki.....	11
3.3.2	Mobilnost in motorizacija.....	12
3.3.3	Prometna infrastruktura.....	14
3.3.4	Generalizirana cena in generalizirani čas.....	16
3.3.5	Javni promet.....	17
3.3.6	Kalibracija in validacija prometnega modela za enoto PDP.....	18
4	Razvoj modela na obravnavanem območju za enoto PLDP in leto 2011	21
4.1	Območje obdelave, coning in prometno omrežje.....	21
4.2	Števnii podatki.....	22
4.3	Validacija modela za enoto PLDP.....	23
4.4	Analiza stanja za leto 2011.....	24
5	Napoved prometa in analiza scenarijev za leto 2040	27
5.1	Metodologija.....	27
5.2	Izhodišča za napoved prometa za leto 2030.....	27
5.2.1	Socioekonomske vsebine.....	27
5.2.2	Potovalni in prevozni stroški.....	36
5.2.3	Zunanji promet.....	37
5.2.4	Induciran promet.....	38
5.3	Razvoj modela napovedi prometa za leto 2040 za enoto PLDP.....	38
5.4	Izid napovedi prometa za leto 2040.....	39
5.4.1	Opis obravnavanih omrežij.....	39
5.4.2	Izbira prometnega sredstva.....	40
5.4.3	Prometne obremenitve sedanjega (primerjalnega) cestnega omrežja.....	42
5.4.4	Prometne obremenitve načrtovanega cestnega omrežja.....	43
5.4.5	Drevesa poti.....	43
6	Prepustnost in ravni uslug cestnega omrežja	45
6.1	Prepustnost cestnih odsekov.....	45
6.1.1	Metodološke osnove.....	45
6.1.2	Analiza prepustnosti in kakovosti usluge na sedanjem omrežju za leto 2011.....	47
6.1.3	Analiza prepustnosti in kakovosti usluge na sedanjem omrežju za leto 2040.....	48
6.1.4	Analiza prepustnosti in kakovosti usluge na načrtovanem omrežju za leto 2040.....	50
6.2	Prepustnost pomembnejših križišč.....	52
6.2.1	Metodološke osnove.....	52
6.2.2	Izid izračuna prepustnosti.....	53
7	Sklep	57

SEZNAM SLIK

Slika 3–1:	Verjetnostne funkcije upora za različna prometna sredstva7
Slika 3–2:	Območja glede na stopnjo mobilnosti (vijolična barva: stopnja mobilnosti I, rdeča barva: stopnja mobilnosti II, oranžna barva: stopnja mobilnosti III, rumena barva: stopnja mobilnosti IV in zelena barva: stopnja mobilnosti V)..... 13
Slika 3–3:	Distribucija dolžine modeliranih odsekov; povprečna dolžina odseka: 1,06 km 15
Slika 4–1:	Območje obdelave.....21
Slika 4–2:	Prometno omrežje v območju obdelave22
Slika 4–3:	Prikaz lokacij avtomatski števnih mest23
Slika 4–4:	Oznake poteka kontrolnih črt25
Slika 5–1:	Rast števila prebivalcev v Sloveniji, obdobje 2008-203027
Slika 5–2:	Rast in upad števila prebivalcev po statističnih regijah v Sloveniji, obdobje 2008-203028
Slika 5–3:	Rast in upad števila delovnih mest po statističnih regijah v Sloveniji, obdobje 2008-203028
Slika 5–4:	Lokacije poslovnih con v območju 3. razvojne osi (vir: JAPTI)30
Slika 5–5:	Spremenjeno število prebivalcev med letoma 2011 in 2030 po conah v območju Velenja31
Slika 5–6:	Spremenjeno število delovnih mest med letoma 2011 in 2030 po conah v območju Velenja31
Slika 5–7:	Delovna projekcija prebivalstva Slovenije, avgust 2013; vir: UMAR (Tomaž Kraigher in Barbara Ferk)39
Slika 5–8:	Napoved rasti BDP-ja za Slovenijo39
Slika 5–9:	Izbira prometnega sredstva na celotnem vplivnem območju severne 3. razvojne osi po scenarijih41
Slika 5–10:	Izbira prometnega sredstva v prerezu med Velenjem in avtocesto A1 po scenarijih41
Slika 7–1:	Prikaz postopka izračuna kakovosti usluge po metodologiji HCM201046
Slika 7–2:	Prepustnost cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 201147
Slika 7–3:	Kakovost usluge cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 201148
Slika 7–4:	Prepustnost cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 204049
Slika 7–5:	Kakovost usluge cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 204049
Slika 7–6:	Prepustnost cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, načrtovano omrežje, leto 204050
Slika 7–7:	Kakovost usluge cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, načrtovano omrežje, leto 204051
Slika 7–8:	Analiza prepustnosti križišč, sedanje omrežje, leto 201154
Slika 7–9:	Analiza prepustnosti križišč, sedanje omrežje, leto 204054
Slika 7–10:	Analiza prepustnosti križišč, načrtovano omrežje, leto 204055

SEZNAM PREGLEDNIC

Preglednica 3.1: Produkcijski faktorji, stopnja mobilnosti V, leto 2011	13
Preglednica 3.2: Kapacitete in hitrosti v prostem prometnem toku po tipih cest in območjih, skozi katere potekajo	15
Preglednica 3.3: Parametri modela obremenjevanja	16
Preglednica 3.4: Parametri modela obremenjevanja javnega prometa	17
Preglednica 3.5: Faktor neudobja zaradi gneče v vozilih	18
Preglednica 4.1: Statistična analiza ujemanja modelskih in števnih podatkov za PLDP, leto 2011	24
Preglednica 5.1: Socioekonomske vsebine po prometnih conah, leto 2011	32
Preglednica 5.2: Socioekonomske vsebine po prometnih conah, leto 2030	34
Preglednica 5.3: Potovalni stroški za leto 2030, uporabljeni v prometnem modelu, cene 2009	37
Preglednica 7.1: Povzetek analize prepustnosti in kakovosti usluge omrežja cest v vplivnem območju 3. razvojne osi od AC A1 do Avstrije	51
Preglednica 7.2: Kriterij za določitev kakovosti usluge	52
Preglednica 7.3: Povzetek analize kakovosti usluge glavnih križišč v vplivnem območju 3. razvojne osi od AC A1 do Avstrije	53

SEZNAM PRILOG¹***Prometno omrežje***

- Priloga 1: Sedanje (kalibracijsko) cestno omrežje
- Priloga 2: Načrtovano cestno omrežje
- Priloga 5: Predlog ukrepov na cestnem omrežju

Prometne obremenitve PLDP

- Priloga 6: Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, PLDP, leto 2011
- Priloga 7: Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, PLDP, total, leto 2040
- Priloga 8: Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, PLDP, total, leti 2011 in 2040

Drevesa poti PLDP

- Priloga 9: Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, PLDP, leto 2011
- Priloga 10: Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, PLDP, total, leto 2040
- Priloga 11: Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, PLDP, total, leto 2040

Potniški tokovi na javnem prometu

- Priloga 12: Potniški tokovi na javnem prometu, sedanje cestno omrežje, leto 2011
- Priloga 13: Potniški tokovi na javnem prometu, sedanje cestno omrežje, leto 2040
- Priloga 14: Potniški tokovi na javnem prometu, načrtovano cestno omrežje brez izboljšanja javnega prometa, leto 2040
- Priloga 15: Potniški tokovi na javnem prometu, načrtovano cestno omrežje z izboljšanim javnim prometom, leto 2040

Prometni tokovi za glavna križišča po vrstah vozil za leti 2011 in 2040

- Priloga 16: Prometni tokovi za glavna križišča po vrstah vozil za leto 2011, sedanje omrežje
- Priloga 17: Prometni tokovi za glavna križišča po vrstah vozil za leto 2040, sedanje omrežje
- Priloga 18: Prometni tokovi za glavna križišča po vrstah vozil za leto 2040, načrtovano omrežje

¹ V primerjavi z osnovno študijo so izpuščene nekatere priloge, povezane z novelacijo prometnega modela. Številčenje je zaradi preglednosti ostalo enako.

SEZNAM PRILOG V DODATKU²**1. Coning**

D1, D1a Coning

Preglednica 1: Socioekonomske vsebine po prometnih conah, leti 2011 in 2030

D1b-D1l Raba površin za občine

2. Analiza validacije

D2 Odstopanje modelskih podatkov od števnih mest, PLDP, vsa vozila, leto 2011

Preglednica 2: Analiza uspešnosti kalibracije po tipih vozil in v totalu, PLDP, leto 2011

3. Prometne obremenitve po tipih vozil

D3.1 Pregledna karta odsekov, sedanje cestno omrežje, leto 2011

Preglednica 3.1: Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje cestno omrežje, PLDP, leto 2011

D3.2 Pregledna karta odsekov, primerjalno cestno omrežje, leto 2040

Preglednica 3.2: Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje cestno omrežje, PLDP, leto 2040

D3.3 Pregledna karta odsekov, načrtovano cestno omrežje, leto 2040

Preglednica 3.3: Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano cestno omrežje, PLDP, leto 2010

Preglednica 3.4: Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano cestno omrežje, PLDP, leto 2040

5. Urne distribucije prometa na AŠM za leto 2011

D5 Prikaz urne distribucije prometa na AŠM za leto 2011 na območju med Slovenj Gradcem in mejo R Avstrijo

7. Prikaz prepustnosti in kakovosti uslug cestnega omrežja in križišč

D7 Prikaz prepustnosti in kakovosti usluge cestnega omrežja

9. UMAR-jeva projekcija rasti BDP-ja za Sloveniji

D9 UMAR-jevi projekciji iz let 2009 in 2013

11. Prometne obremenitve v enoti PLDP za namen hrupne obremenjenosti

D11.1 Prometne obremenitve v enoti PLDP za namen hrupne obremenjenosti, sedanje omrežje, leto 2011

D11.2 Prometne obremenitve v enoti PLDP za namen hrupne obremenjenosti, sedanje omrežje, leto 2040

D11.3 Prometne obremenitve v enoti PLDP za namen hrupne obremenjenosti, načrtovano omrežje, leto 2040

13. Projektna naloga in aneks k pogodbi**14. Poročilo o pregledu in odgovori**

² V primerjavi z osnovno študijo so izpuščene nekatere priloge, povezane z novelacijo prometnega modela. Številčenje je zaradi preglednosti ostalo enako..

1 Uvod

Ta dokument predstavlja dopolnitev predhodne študije zaradi spremembe načrtovane trase na 1. odseku (Šentrupert-Velenje). V postopku javne razgrnitve je bila za nadaljnjo obravnavo izbrana različica F2-2.

Študija je dopolnjena tako, da ohranja strukturo predhodnega dokumenta in nadomešča vsebino, ki se navezuje na različico F3b z vsebino, ki se navezuje na različico F2-2. Zaradi večje preglednosti je izpuščena tudi vsebina povezana z novelacijo prometnega modela.

Študija tako predstavlja vsebinsko zaključen in samostojen dokument, ki predstavlja eno od strokovnih podlag pri načrtovanju različice F2-2.

Dopolnjen oziroma smiselno spremenjen je tudi sklep (poglavje 7).

Izvajalec PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. za je študijo »Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1« aprila 2013 z DARS d.d. podpisal pogodbo (št. DARS 154/13 - PNZ 346/2013).

Naročnik je z dopisom z dne 13. 11. 2014 št. 402-26/14/PTPP/UP-196 potrdil:

1. da sta 1. in 3. faza pogodbenih obveznosti, ki zajemajo prometno študijo za različico F3b, zaključeni,
2. da 2. faze – izdelave elaborata prometno-ekonomskega vrednotenja za PIZ za varianto F3b – izvajalec še ni mogel izvesti, ker mu naročnik ni mogel posredovati tehničnih podatkov
3. da bo lahko izvajalec začel s 4. fazo, ko bo sprejeta odločitev glede DPN na obeh odsekih, in šele nato zaključil tudi 5. fazo.

Naročnik se je zato odločil, da se z omenjeno nalogo zaključi, tako, da se prometna študija dopolni z rezultati za različico F2-2.

To skupaj s Projektno nalogo in Aneksom (v prilogi v dodatku) predstavlja osnovo za dopolnitev predhodne študije.

2 Predmet prometne študije

2.1 Namen naloge

Predmet prometne študije je izdelati prometne obremenitve za različico F2-2 na osnovi prometnega modela izdelanega v okviru novelacije prometnega modela, ki je bil uporabljen v fazi izdelave »Študije različic s predlogom najustreznejše različice za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo«. Novelirani prometni model vsebuje izide prometnih obremenitev v enoti povprečni letni dnevni promet (PLDP) po strukturi vozil za dva časovna preseka.

Po Projektni nalogi je potrebno izdelati:

- Izdelati prometne obremenitve v enoti povprečni letni dnevni promet (PLDP) po vrstah vozil za sedanje in načrtovano prometno omrežje za leto 2011 in izdelati napovedi prometnih obremenitev za leto 2040.

Prometne preveritve se izdelajo za sedanje in načrtovano omrežje, ki je razdeljeno na odseka:

- *odsek 1 (AC A1-priključek Velenje jug): različica F2-2 (z optimizacijami),*
- *odsek 2 (priključek Velenje jug-priključek Slovenj Gradec jug): sprejet DPN.*

3 Makroskopsko modeliranje

3.1 Metodološke osnove za izračun prometa v enoti PLDP za leti 2011 in 2040

Uporabljen prometni model je bil v okviru osnovne študije³ razvit na osnovi 4-stopenjskega potniškega in 3-stopenjskega blagovnega nacionalnega prometnega modela celotnega območja Slovenije, imenovanega PRIMOS⁴.

Razvoj matrik za potniški in tovorni promet je narejen v štirih korakih:

1. Razvoj in kalibracija sintetičnega 4-stopenjskega prometnega modela potniškega prometa, 3-stopenjskega modela poslovnega prometa in 3-stopenjskega modela blagovnega prometa za leto 2011 in napovedi za leto 2030 za vplivno območje 3. razvojne osi. Kot osnova je uporabljen model PRIMOS razvit za osnovno leto 2008. Osnovna modelirana enota je količina vozil na povprečni delovni dan »PDP«.
2. Izračunane matrike v enoti PDP za leto 2011 se v okviru vplivnega območja poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1 po postopku prilagajanja matrik (TFlowFuzzy) prilagodi števnim podatkom **na enoto PLDP za leto 2011**. Prilagodi se matrike za 4 vrste prometnih sredstev, in sicer:
 - o osebni avto,
 - o avtobus,
 - o lahka tovorna vozila (do 7,5 t),
 - o težka tovorna vozila (nad 7,5 t).

Model je validiran za osebna in tovorna vozila na števne podatke, ki ustrezajo enotam PLDP leta 2011.

3. Po posameznih izvorno-ciljnih parih potovanj na delovni dan se ugotovi razlika med sintetično izračunanimi pari potovanj in matriko, določeno po postopku prilagajanja matrik. S sintetičnim modelom se izračuna napoved za leto 2030. Z uporabo postopka pivot-point se (z matrikami iz sintetičnega modela) modelirajo matrike napovedi za enoto PLDP za leto 2030. Napoved se naredi za vse navedene vrste prometnih sredstev.
4. Sintetični modeli omogočajo dokaj zanesljive napovedi prometa, toda praviloma največ za 15 do 20 let. Dolgoročne napovedi spadajo v področje vizij, ki so v nasprotju s sintetičnimi modeli subjektivno obarvani. Zato je rast prometa po 20-letnem obdobju strokovno, a subjektivno ocenjena.

Tako se matrike napovedi prometa za enoto **PLDP za leto 2040** izračuna iz matrik PLDP za leto 2030, in sicer na osnovi pričakovane rasti števila prebivalcev in bruto družbenega proizvoda za leto 2040.

³ Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvoje osi od Avstrije do avtoceste A1, PNZ d.o.o., februar 2014.

⁴ PNZ d.o.o., oktober 2011.

3. razvojna os

3.2 Metodološka izhodišča nacionalnega modela PRIMOS

Prometni model mora vključevati vse pomembnejše dejavnike, ki vplivajo na prometne razmere in njihove posledice. V osnovi morata biti razvita dva prometna modela, tj. notranji in zunanji, ki skupaj tvorita celoto.

Notranji promet je v večji meri odvisen od razmer, ki jih pogojujejo regionalna in druga središča v povezavi z njihovimi gravitacijskimi zaledji, znotrajregionalni in medregionalni odnosi ter specifične slovenske značilnosti. Zunanji promet je pa v večji meri odvisen od splošnih evropskih značilnosti in globalizacijskih procesov.

PRIMOS je nacionalni prometni model Slovenije in omogoča verodostojno vrednotenje nacionalnih prometnih projektov. Izidi modela ni odvisen od subjekta, ki z njim dela, marveč od socioekonomskih izhodišč, izhodišč prometne ponudbe, spremembe cestninjenja cest, cestninjenja vstopa v mesto, internalizacije eksternih stroškov, parkirne politike idr. Nacionalni prometni model predstavlja okvir za določitev prometnega povpraševanja na podrobnejši regionalni in lokalni ravni ter tako omogoča izločitev subjektivnega ocenjevanja faktorjev rasti tudi na tej ravni in medsebojno usklajenost napovedi na različnih območjih in ravneh.

Sintetični model

PRIMOS je klasičen 4-stopenjski sintetični prometni model, ki ga sestavljajo standardne stopnje modeliranja:

- generacija prometa po conah,
- distribucija prometa med conami,
- izbira prometnega sredstva in
- obremenjevanje omrežja.

Pri potniškem prometu prve tri stopnje predstavljajo model povpraševanja, pri poslovnem in blagovnem, kjer ni faze izbire prometnega sredstva, pa prvi dve. Model obremenjevanja poišče najugodnejše poti na dani infrastrukturi.

Povpraševanje potniškega prometa

Generacija se računa po metodi 13 izvorno-ciljnih skupin. Distribucija in izbira prometnega sredstva se računata z iterativnim stohastičnim modelom. Hkrati se ustvarjajo matrike uporov (potovalnih časov), ki predstavljajo osnovo za naslednjo iteracijo. Postopek poteka toliko časa, da je doseženo ravnotežje med povpraševanjem (potovanji) in ponudbo (omrežjem).

Sprememba produkcije potovanj je v osnovi odvisna od rasti mobilnosti (vseh potovanj/osebo/dan) in stopnje motorizacije. Rast mobilnosti pa je odvisna od rasti BDP-ja in je določena z enačbo:

$$M_i = \eta^* \text{BDP}_i$$

M_i ... faktor rasti mobilnosti v območju i

BDP_i ... faktor rasti bruto družbenega proizvoda v območju i

η ... faktor elastičnosti

Koeficient elastičnosti je določen po metodi središčne ločne elastičnosti, ki se najpogosteje uporablja pri transportnih analizah.

Enačba ima obliko:

$$\eta = (\text{razlika količine } Q \text{ v } \%) \div (\text{razlika cene } P \text{ v } \%)$$

Središčna (ali linearna) ločna elastičnost:

$$\eta = \frac{Q_2 - Q_1}{(Q_1 + Q_2)/2} \div \frac{P_2 - P_1}{(P_1 + P_2)/2} = \frac{(Q_2 - Q_1)(P_1 + P_2)}{(P_2 - P_1)(Q_1 + Q_2)}$$

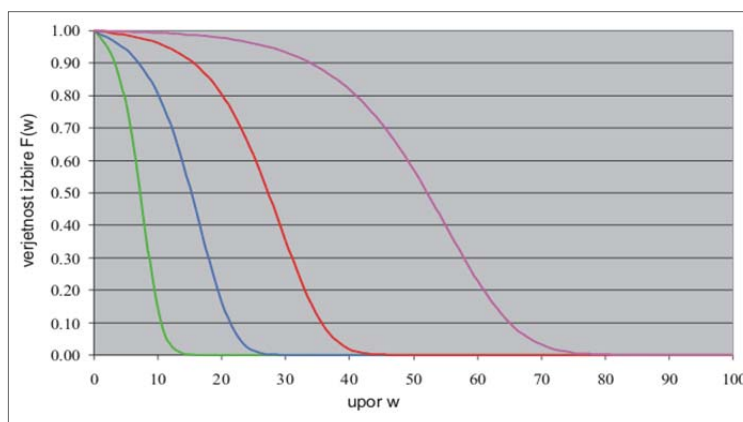
kjer je:

- η vrednost elastičnosti,
- Q_1 povpraševanje pred,
- Q_2 povpraševanje po,
- P_1 cena oziroma storitev pred,
- P_2 cena oziroma storitev po.

Ugotovljeno je, da imajo posamezni deli Slovenije različne potovalne vedenjske vzorce. Prav tako je ugotovljeno, da se potovalni vedenjski vzorci razlikujejo glede na velikost naselja, ki hkrati pomeni različno gostoto pozidave. Zato je prometni model produkcije in atrakcije potniškega prometa na povprečen delovni dan posebej razvit za pet značilnih območij države. Model za poslovni namen je razvit za dve območji. V okviru te študije je uporabljen prometni model, ki ustreza predmetnemu območju obdelave.

Potovalni čas predstavlja generalizirano ceno oziroma generalizirani čas. Kajti eden ključnih elementov, ki vplivajo na izbiro prometnega sredstva in cilj potovanja, je strošek potovanja. Ta je izražen ali v denarni (kot generalizirana cena) ali časovni (kot generalizirani čas) enoti.

Distribucija in izbira prometnega sredstva sta določeni s simultanim modelom EVA. Gre za verjetnostne funkcije upora, ki so drugačne za različne izvorno-ciljne skupine, za različna prometna sredstva in za različne vrste upora. Te funkcije (poleg atrakcij) določajo, kateri potovalni cilj bo izbran z določenim prometnim sredstvom, in to hkrati. EVA je verjetnostna funkcija podobna logit funkciji.



Slika 3-1: Verjetnostne funkcije upora za različna prometna sredstva

3. razvojna os

V PRIMOS-u so uporabljene vrednosti časa, ki veljajo za slovenske razmere. Generalizirani čas, uporabljen v modelu PRIMOS, predstavlja privlačnost prometnega sredstva in poti, in vključuje vse pomembnejše elemente upora, in sicer:

- osebni avtomobilski promet:
 - denarni stroški: gorivo in vzdrževalni stroški vozil, cestnina,
 - potovalni čas: dostop do parkirišča in od njega (čas hoje), potovalni čas v vozilu,
 - razpoložljivost parkirišč,
- javni promet:
 - denarni strošek: cena vozovnice,
 - potovalni čas: dostop do postaje ali postajališča in od njega (čas hoje), čakalni čas na postaji ali postajališču, čas vkrcavanja, čas prestopanja in potovalni čas v vozilu,
 - stopnja neudobja zaradi gneče v vozilih javnega prometa.

Uporabljen generalizirani čas sestavljajo vsi navedeni elementi. Časi niso določeni matematično, pač pa tako, kot jih ljudje dojemajo in občutijo (percepirani čas ali perceived time). Npr. čakalni čas ljudje dojemajo manj ugodno kot enak čas vožnje.

Razpoložljivost parkirišč in cena parkiranja sta kot del funkcije upora s posebno funkcijo posebej modelirana. Posebno prometno sredstvo predstavlja sistem parkiraj in se pelji (P+R), ki je tudi modeliran.

Blagovni promet znotraj Slovenije

Blagovni model je enoten za celotno državo in se modelira s 3-stopenjskim modelom. Tu je za vsako prometno sredstvo razvit samostojen model, in sicer: za lahke tovornjake $\leq 7,5$ t in težke tovornjake $> 7,5$ t ter še za nelinijske avtobuse.

Generacija vključuje izračun izvornih in ciljnih prometnih količin. Tu so določene tri vrste izvorno-ciljnih skupin: začetne, vmesne in končne poti v krogotoku tega prometa. Podlaga za izračun produkcij so vsa delovna mesta, delovna mesta v primarnem in sekundarnem sektorju ter delovna mesta v terciarnem sektorju. Podlaga za izračun atrakcij so delovna mesta v primarnem in sekundarnem sektorju, delovna mesta v terciarnem sektorju, kvadratura prodajnih površin in število prebivalcev.

Distribucija in izbira prometnega sredstva sta izračunani na podlagi prometnih količin, izračunanih v fazi generacije in matrik uporov (potovalnih časov). Sama distribucija je tudi določena s funkcijo EVA, ki ustreza značilnostim tega prometa in tem izvorno-ciljnim skupinam.

Tudi pri blagovnem prometu potovalni čas predstavlja generalizirani čas, ki ga sestavljajo:

- denarni strošek: gorivo in vzdrževalni stroški vozil ter cestnina po tipih vozil,
- potovalni čas: vozni čas.

Hkrati so na cestnem omrežju upoštevane omejitve za cestni tovorni promet.

Zunanji promet

Zunanji promet predstavlja izvorno-ciljni in tranzitni promet skozi Slovenijo. Model zunanjega modela temelji na 4-stopenjskem evropskem modelu TRANS-TOOLS in podatkih raziskav na slovenskih mejnih prehodih.^{5,6}

Vsi osnovni podatki raziskav so preurejeni na povprečen delovni dan leta 2011. Izvorno-ciljna potovanja proti Sloveniji so razporejena glede na atrakcijo con.

Ugotovljeno je, da je več kot 80 % vsega zunanjega potniškega prometa izvorno-ciljnega in le manjši del tranzitnega. Največ, tj. več kot tretjina potniškega prometa prečka italijansko mejo. Sledi prečkanje hrvaške meje, tej avstrijske, najmanj pa je prečkanj madžarske meje.

Obremenjevanje omrežja

Cestni motorni promet je obremenjevan z multimodalnim modelom po stohastični metodi učnega procesa Lohse. Hkrati se obremenjuje osebni motorni in tovorni promet. Upoštevana je BPR funkcija obremenitev-zamuda, in sicer različna za različne kategorije cest.

Javni pa z intermodalnim modelom po metodi voznih redov.

Model obremenjevanja seveda vključuje tudi kapacitetne omejitve cest in javnega prometa, na osnovi katerih se ugotovi zasičenost in zastoje na cestnem omrežju ter gnečo na vozilih javnega prometa. Vse to vpliva na povpraševanje po conah, na izbiro prometnega sredstva in razporeditev prometa po cestnem omrežju in omrežju javnega prometa.

Cestninjenje cest je vključeno v okviru generaliziranega časa potovanja. Cena cestnine po tipih vozil je glede na vrednost časa po namenih potovanj preračunana v generalizirani čas. Cestninjenje cest vpliva na izbiro prometnega sredstva in poti.

Ustreznost in uporabnost modela PRIMOS

Za model PRIMOS je bila validacija narejena z 39 merili, ki merijo 7 elementov modela. Ustreznost je ugotovljena glede na svetovno priznane standarde.

Model PRIMOS je bil recenziran na mednarodni ravni. Ugotovljeno je, da je neposredno uporaben za preizkus prostorskih in prometnih politik ter prometnih koridorjev nacionalnega pomena.

3.3 Podatkovne osnove za razvoj modela na ravni Slovenije

Metodološka izhodišča modeliranja so predstavljena v predhodnem poglavju. Poleg teh so pomembna še podatkovna, kajti prometnega modela ni mogoče razviti, kalibrirati in validirati brez ustreznih vhodnih podatkov. In tudi napovedi prometnih razmer ni mogoče narediti brez ustreznih vhodnih podatkov. Kakovost vhodnih podatkov neposredno vpliva na kakovost modela in njegovih izidov, zato je pomembno, da so vhodni podatki kolikor mogoče zanesljivi in verodostojni.

⁵ Anketa na cestnih mejnih prehodih, DRSC, PNZ, 2003.

⁶ Sledenje registrskih tablic na cestnih mejnih prehodih in kontrolnih točkah, DRSC, PNZ, 2006.

3. razvojna os

Pri modeliranju so potrebni podatki dveh vrst:

- podatki za razvoj modela:
 - potovalne zakonitosti za razvoj modela povpraševanja,
 - socioekonomski podatki za modeliranje povpraševanja,
- podatki za kalibracijo in validacijo modela:
 - podatki za model motorizacije,
 - podatki za prometni model.

Podatki za razvoj modela neposredno vplivajo na značilnosti modela in postanejo njegov sestavni del, podatki za kalibracijo in validacijo modela pa služijo finemu uravnavanju modela ter kontroli kakovosti in verodostojnosti modela.

Osnovo za določitev potovalnih zakonitosti in drugih parametrov modela predstavljajo raziskave:

- Anketa razodete preference (revealed preference) po gospodinjstvih, raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije, PNZ, Ninamedia, URBI, 2003.
- Anketa razodete preference po gospodinjstvih v Republiki Sloveniji, DRSC, 1999-2000.
- Raziskava dodatnih elementov izbire prometnega sredstva z anketo izražene preference (stated preference), UL PTI, 2009.
- Vrednost časa za udeležence v prometu, anketa izražene preference, UL PTI, 2007.
- Generacijski faktorji tovornega prometa, PTV AG, 2008.
- Anketa na cestnih mejnih prehodih, DRSC, PNZ, 2003.
- Sledenje registrskih tablic na cestnih mejnih prehodih in kontrolnih točkah, DRSC, PNZ, 2006.
- Štetje potnikov na vlakih, SŽ, 2008.
- Analiza prodanih vozovnic za mednarodne vlake, PNZ, 2008.
- Transevropske prometne študije:
 - TRANVisions: Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon, TREN A, Tetraplan A/S & Partners, 2009.
 - TENCONNECT – Traffic flow: Scenario, Traffic Forecast and Analysis of Traffic on the TEN-T, Taking into Consideration the External Dimension of the Union, TREN B, Tetraplan A/S & Partners, 2009.
 - TRANS-TOOLS, JRC, Tetraplan A/S & Partners, 2009.
 - EU Transport Demand: Trends and drivers, AEA & Partners, 2009.

Na osnovi obeh anket razodete preference po gospodinjstvih so določeni generacijski faktorji po namenih in lastništvu avtomobila, sedanja izbira prometnega sredstva po namenih potovanja, urna distribucija namenov potovanj v okviru dneva in drugi osnovni parametri za razvoj sintetičnega prometnega modela.

Raziskava elementov izbire prometnega sredstva je podlaga za določitev faktorjev elastičnosti izbire prometnega sredstva glede na posamezne elemente, ki jo določajo.

Na osnovi izidov raziskave o vrednosti časa in parametrov, ki se v Sloveniji uporabljajo za analize stroškov in koristi, so denarni potovalni stroški po posebnem postopku preračunani v generaliziran čas potovanja.

Generacijski faktorji tovarnega prometa so povzeti na osnovi priporočil proizvajalca računalniškega programa, kajti domačih faktorjev ni.

Anketa na cestnih mejnih prehodih, raziskava sledenja registrskih tablic ter del podatkov štetja potnikov na vlakih in analize prodanih vozovnic za mednarodne vlake predstavljajo osnovo za kalibriranje matrik zunanjega prometa, ki izhajajo iz modela TRANS-TOOLS.

3.3.1 Socioekonomski podatki

Podatki Centralnega registra prebivalcev so vezani na bazo GIS E-hiše, kar omogoča enostavno združevanje po prometnih conah. Tako vsaka prometna cona vključuje aktualne podatke o prebivalcih. Delež zaposlenih, osnovnošolcev, srednješolcev in študentov je določen na podlagi dosegljivih podatkov po občinah. Vsem conam posamezne občine je pripisana enaka struktura.

Delovna mesta po sektorjih in hišnih številkah so v osnovi določena na osnovi AJ PES-ovih podatkov. Ker pa AJ PES vse zaposlene vodi na sedežih podjetij (npr. vsi v Mercatorju zaposleni so vodeni, kot da so zaposleni v Ljubljani za Bežigradom, kjer je sedež podjetja), je bila dodatno narejena anketa po podjetjih, ki imajo več kot 100 zaposlenih. Tako so bili dobljeni dovolj natančni podatki o resničnih lokacijah poslovnih enot s pripadajočimi zaposlenimi po sektorjih.

V obdobju 2001-2011 je prišlo do velikih sprememb glede števila, vrste in lokacije trgovin. Zato so bili podatki o prodajnih zmogljivostih SURS-a zvečani glede na prirast števila zaposlenih v trgovski dejavnosti in prilagojeni po lokacijah glede na število zaposlenih. Pri tem so bile upoštevane normativne vrednosti kvadrature glede na število zaposlenih v odvisnosti od velikosti in vrste trgovine, dobljene na osnovi ankete DRSC.

Vpisna mesta za osnovnošolce, srednješolce in visokošolce po resničnih lokacijah so dobljena na osnovi navedenih virov Ministrstva za šolstvo in iz anket o vpisnih mestih na visokošolskih zavodih za redni in izredni študij.

Napoved stopnje rasti bruto družbenega proizvoda, ki je potrebna za napoved mobilnosti, motorizacije in vrednosti časa, temelji na UMAR-jevi pokrizni napovedi.

Prihodnja raba površin po conah je na osnovi teh podatkov ocenjena, saj veljavnega dokumenta, ki bi to določal na ravni države ali regij, ni.

Socioekonomski podatki temeljijo na naslednjih virih:

Sedanje stanje:

- Centralni register prebivalstva, MNZ, 2011.
- Deleži zaposlenih, osnovnošolcev, srednješolcev in študentov, SURS, 2011.
- Delovna mesta po sektorjih in hišnih naslovih, AJ PES, 2009.
- Anketa o zaposlenih po delovnih organizacijah, DRSC, 2009.
- Prodajne zmogljivosti v trgovinah na drobno 2001, SURS.
- Anketa o kvadraturi prodajnih površin in zaposlenih, DRSC, 2008.
- Vpisna mesta v osnovnih in srednjih šolah, Ministrstvo za šolstvo, 2011.
- Anketa o vpisnih mestih na visokošolskih zavodih za redni in izredni študij, PNZ, 2011.
- Prenočitvene zmogljivosti, prihodi in prenočitve turistov, SURS, 2011.
- Register nepremičnin, GURS, 2009.

3. razvojna os

Prihodnje stanje:

- Napoved stopnje rasti bruto družbenega proizvoda, UMAR, 2013.
- Napoved števila prebivalstva in njegove starostne strukture po regijah NUTS 2, Eurostat, 2010.
- Baza razvojnih območij slovenskih regij, UI RS, 2009.
- Baza slovenskih poslovnih con, JAPTI, 2013.

Za vsako notranjo prometno cono so za leto 2011 zbrani podatki:

- število prebivalcev,
- število zaposlenih,
- število osnovnošolcev,
- število srednješolcev,
- število študentov,
- število vseh delovnih mest,
- število delovnih mest v primarnem sektorju,
- število delovnih mest v sekundarnem sektorju,
- število delovnih mest v terciarnem sektorju,
- število delovnih mest v kvartarnem sektorju,
- kvadratura prodajnih površin,
- mest za osnovnošolce v osnovnih šolah,
- mest za srednješolcev v srednjih šolah,
- mest za študente v visokih in višjih šolah,
- število komercialnih in zasebnih ležišč v počitniških objektih,
- stopnja motorizacije,
- bruto družbeni proizvod (po statističnih regijah).

Socioekonomske razmere za cone v vplivnem območju tretje razvojne osi so prikazani v preglednici 1 v dodatku.

3.3.2 Mobilnost in motorizacija

Na podlagi anket po gospodinjstvih v širši ljubljanski regiji in Republiki Sloveniji^{7, 8} so določene stopnje mobilnosti za vse izvorno-ciljne skupine glede na velikost, urbaniziranost in razvitost občine.

Razvitih je 5 podmodelov produkcije potovanj, ki ustrezajo posameznim območjem Republike Slovenije, kajti zaradi specifičnih lastnosti, ki vladajo posameznim območjem države, enotnega modela ni mogoče razviti. Pod modeli stopnje mobilnosti so označeni s številkami I do V.

⁷ Anketa razodete preference po gospodinjstvih na ravni Slovenije, DRSC, 1999-2000.

⁸ Anketa razodete preference po gospodinjstvih, raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije, PNZ, Ninamedia, URBI, 2003.

Preglednica 3.1: Produktijski faktorji, stopnja mobilnosti V, leto 2011

število polbovanj / dan / zadevno osebo	dom		delo		šola				nakup		prosti čas		ostalo	
	p+	p-	zap+	zap-	oš	sš	š+	š-	p+	p-	p+	p-	p+	p-
dom	p+		0,663	0,553	0,769	0,690	0,654	0,372	0,139	0,094	0,179	0,172	0,255	0,131
delo	zap+	0,448												
	zap-	0,404												
šola	oš	0,601												
	sš	0,534												
	š+	0,537	zap+	0,042	p+									
	š-	0,351												
nakup	p+	0,181												
	p-	0,101												
prosti čas	p+	0,190												
	p-	0,187	zap+	0,028	p-									
ostalo	p+	0,338												
	p-	0,118												

- p+ prebivalec z avtomobilom
- p- prebivalec brez avtomobila
- zap+ zaposlen z avtomobilom
- zap- zaposlen brez avtomobila
- oš osnovnošolec
- sš srednješolec
- š+ študent z avtomobilom
- š- študent brez avtomobila

Vplivno območje poteka tretje razvojne osi spada v območje označeno z zeleno barvo v katerem veljajo stopnje mobilnosti V. Uporabljeni produktijski faktorji so predstavljeni v preglednici 3.1.

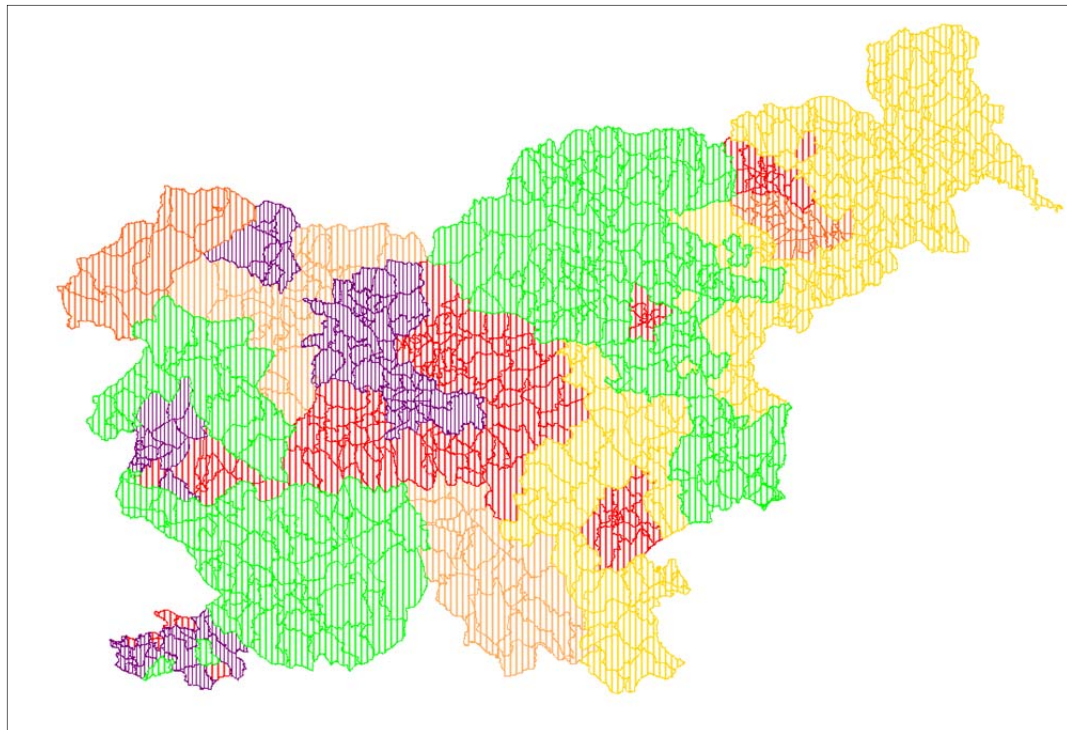
Prihodnja stopnja mobilnosti se določi z enačbo:

$$M_i = 0,65 * BDP_i$$

M_i ... faktor rasti mobilnosti v območju i

BDP_i ... faktor rasti bruto družbenega proizvoda v območju i

0,65 ... faktor elastičnosti



Slika 3-2: Območja glede na stopnjo mobilnosti (vijolična barva: stopnja mobilnosti I, rdeča barva: stopnja mobilnosti II, oranžna barva: stopnja mobilnosti III, rumena barva: stopnja mobilnosti IV in zelena barva: stopnja mobilnosti V)

3. razvojna os

Faktor elastičnosti 0,65 predstavlja povprečni faktor za urbanizirana in neurbanizirana območja. Po zadnjih ocenah v Sloveniji elastičnost rasti mobilnosti glede na rast BDP-ja za neurbanizirana območja znaša 0,80 do 0,90, za urbanizirana območja pa okoli 0,40.⁹ Če upoštevamo deleže urbaniziranih in neurbaniziranih območij, dobimo povprečno vrednost okoli 0,65. Takšna vrednost je uporabljena tudi v novejših evropskih študijah.¹⁰

Posebej so modelirana poslovna potovanja. Uporabljen je poseben model poslovnega prometa, kjer sta dve izvorno-ciljni skupini (delo-poslovno in poslovno-delo). Produkcijski faktorji so določeni na osnovi navedenih anket po gospodinjstvih. V območjih, kjer je najvišja stopnja mobilnosti (I in II), je tudi število poslovnih potovanj največje, v ostalih območjih pa manjše, in sicer:

- območje stopnje mobilnosti I in II: 0,30 potovanj/dan/zaposlenega (delo-poslovno),
- ostala območja: 0,23 potovanj/dan/zaposlenega (delo-poslovno).

Za povratna potovanja je enaka stopnja mobilnosti.

V modelu ni potreben poseben izračun atrakcij, temveč se določijo samo atributi, ki vplivajo na distribucijo generiranih potovanj. Tako so za vse cone in vse izvorno-ciljne skupine določeni atributi, ki poleg generalizirane cene vplivajo na distribucijo potovanj. Ti atributi so: delovna mesta, vpisna mesta šol, delovna mesta v trgovini, kvadratura prodajnih površin, delovna mesta v I. in II. sektorju, delovna mesta v III. sektorju, delovna mesta v storitvah za proti čas, delovna mesta v turizmu in število prebivalcev. Vsaki izvorno-ciljni skupini pripadajo ustrezni atributi oziroma ustrezno razmerje atributov. Stopnja motorizacije za prihodnje stanje je določena s posebnim modelom. Kalibracija in validacija modela motorizacije je narejena na osnovi podatkov:

- Ažuriranje podatkov transportnega modela ljubljanske regije, UL PTI, 2003.
- Stopnja motorizacije po občinah, MNZ, 2011.

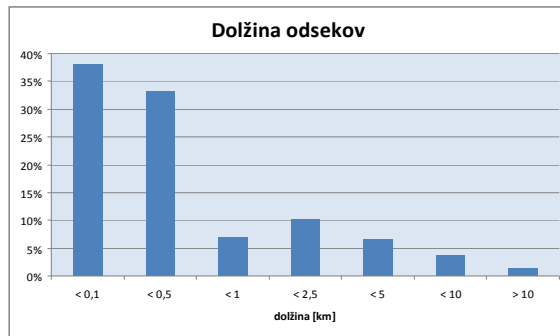
Statistično ugotovljena stopnja motorizacije po občinah predstavlja ključno merilo za potrditev validnosti modela.

3.3.3 Prometna infrastruktura

Na ravni Slovenije so v prometni model vključene vse avtoceste, hitre ceste, glavne in regionalne ceste ter potrebno število lokalnih cest. Poleg teh so v model cestnega omrežja vključena tudi parkirišča petih večjih mest. Vključene so tudi vse ceste v sosednjih državah (Italija, Avstrija, Hrvaška, Madžarska), ki vplivajo na izvorno-ciljni in tranzitni promet v Sloveniji.

⁹ Elastičnost v prometu, diplomska naloga ge. Katje Zgonec, 2009.

¹⁰ TRANSvisions Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon, TREN A, Tetraplan A/S & Partners, 2009.



Slika 3-3: Distribucija dolžine modeliranih odsekov; povprečna dolžina odseka: 1,06 km

V omrežje so vključene vse avtobusne linije javnega prometa s postajališči. Prav tako je vključeno celotno železniško omrežje s postajami in postajališči.

Zunaj naselij ali med njimi so običajno daljši odseki med križišči, v naseljih pa so križišča pogostejša. Vsekakor se zunaj naselij prometne razmere in zakonitosti nekoliko razlikujejo od tistih v naseljih. Zato so kapacitete odsekov in vozne hitrosti določene posebej za ceste zunaj naselij in posebej za ceste znotraj njih.

Vsak cestni odsek ima določenih vrsto atributov: dolžina odseka, število voznih pasov, vozna hitrost v prostem prometnem toku, omejitve in prepovedi, kapaciteta oziroma zmogljivost odseka in tip krivulje zamuda-obremenitev.

Prepustnost se vedno računa v urni vrednosti, zato je tudi kapaciteta izražena na uro in smer.

Preglednica 3.2: Kapacitete in hitrosti v prostem prometnem toku po tipih cest in območjih, skozi katere potekajo

območje	kategorija ceste	osnovna vozna hitrost (km/h)	kapaciteta na uro in smer (vozil)
med naselji	avtocesta – 6-pasovna	≤130	5.500
	avtocesta – 4-pasovna	≤130	3.800
	hitra cesta – 4-pasovna	100	3.600
	hitra cesta – 2-pasovna	80-90	1.500
	glavna cesta – 4-pasovna	70-90	2.600-3.200
	glavna cesta – 2-pasovna	70-90	1.300
	regionalna cesta R1 in R2	50-80	900-1.150
	regionalna cesta R3 in lokalna cesta	40-60	500-800
v naseljih	hitra cesta – 6-pasovna	≤100	5.500
	hitra cesta – 4-pasovna	≤100	3.800
	glavna cesta – 4-pasovna	50-70	2.750
	glavna cesta – 2-pasovna	50-70	1.350
	regionalna cesta	50	850-1.350
	lokalna cesta	20-50	300-850
	glavna mestna cesta – 4-pasovna	50-70	2.750
	glavna mestna cesta – 2-pasovna	50-60	1.350
	mestna zbirna cesta	50	1.350
	mestna napajalna cesta	30-50	1.100
mestna dostopna cesta	15-40	200-900	

3. razvojna os

3.3.4 Generalizirana cena in generalizirani čas

Generalizirano ceno predstavlja vsota denarnih in nedenarnih stroškov potovanja. Denarni stroški vključujejo izdatke, ki jih plačamo neposredno iz žepa (gorivo, servisi vozila, gume, cestnina, vozovnica pri javnem prometu ipd.), nedenarni pa zadevajo potovalni čas, ki je potreben, da se opravi potovanje. Skladno z modelom transportne ekonomike generalizirano ceno sestavljata denarni strošek, ki se plača neposredno iz žepa, in oportunitetni strošek potovalnega časa.

Glede na to, da potovalni čas običajno predstavlja 70 do 80 % vseh stroškov potovanja, je to glavni dejavnik, ki vpliva na izbiro cilja potovanja, prometnega sredstva, s katerim se potovanje opravi in poti, po kateri se potovanje opravi. Zato je v zadnjem času pri prometnem modeliranju prišlo do uvedbe pojma *generalizirani čas*. Generalizirani čas ima povsem enako strukturo kot generalizirana cena, le da so v tem primeru denarni stroški preračunani v čas in ne časovni v denar.¹¹ Torej, pri generaliziranem času se ohrani dimenzija časa, ki predstavlja večinski vpliv, denarni stroški, ki predstavljajo manjšinski vpliv, se pa pretvorijo v čas.

V modelu cestnega omrežja ima splošna enačba za generalizirani čas obliko:

$$G\check{C} \text{ (min)} = a * \text{potovalni čas (min)} + b * \text{razdalja (km)} + c * \text{cestnina (€)}$$

GČ ... generalizirani čas,
a, b, c ... parametri enačbe.

Potovalni čas predstavlja potovalni čas od vrat do vrat, ki ga sestavljajo: hoja do vozila, vožnja v vozilu in hoja od parkirišča do končnega cilja.

Na razdaljo so vezani stroški goriva in vzdrževalni stroški vozila. Ti stroški se preračunajo v čas.

Cestnina se lahko plača pavšalno, na prevoženo razdaljo, različno po časovnih obdobjih, po tipih vozil in stopnje emisije škodljivih plinov ipd. Tudi ti stroški se preračunajo v čas. Toda v Sloveniji je trenutno za osebna vozila v uporabi vinjetni sistem cestninjenja, ki učinkuje tako, kot da cestnine ni.

Za osnovno leto vrednost časa znaša:

- poslovni namen potovanja: 9,18 €/h,
- vsi ostali nameni potovanja: 2,75 €/h.

Preglednica 3.3: Parametri modela obremenjevanja

vrsta vozila	namen potovanja	čas (a)	razdalja (b)	cestnina (c)
osebni avto	poslovno	1,00	0,50	4,00
	delovno	1,00	0,90	14,00
	nedelovno	1,00	0,60	10,00
lahko tovorno vozilo (≤ 7,5 t)	poslovno	1,00	0,60	4,00
	težko tovorno vozilo (> 7,5 t)	poslovno	1,00	1,30

Za namen te naloge je pri napovedi prometa upoštevan sedanji sistem cestninjenja.

¹¹ Pojem generalizirani čas nekateri pojmujejo ožje kot je uporabljen tu, namreč zgolj kot strošek časa brez denarnih stroškov. Toda, tu pojem generalizirani čas zajema denarne in nedenarne stroške.

3.3.5 Javni promet

Omrežje

Model omrežja javnega prometa na ravni celotne Slovenije za osnovno leto vključuje skupaj 1.883 linij, in sicer:

- 140 linij železniškega javnega prometa,
- 1.700 rednih linij medkrajevnega in primestnega avtobusnega javnega prometa in
- 43 linij mestnega javnega prometa v Ljubljani in Mariboru.

V sistem so vključene vse postaje in vsa postajališča, in sicer 265 železniških, 5.103 medkrajevnih in primestnih avtobusnih ter 477 mestnih avtobusnih. Skupaj torej 5.845. Od teh jih 4.014 (sedaj) predstavlja vse prestopne točke, 851 pa je intermodalnih, tj. med različnimi motoriziranimi prometnimi sredstvi.

Za vsako železniško, medkrajevno in primestno ter mestno avtobusno linijo so določeni vozni redi. To je, za vsako linijo so na vseh relevantnih postajah ali na vsakih relevantnih postajališčih določeni časi prihodov in odhodov vseh vozil tekom dneva. Tako je po urah dneva določen potovalni čas v vozilu, ki je glavni dejavnik privlačnosti in tudi ekonomičnosti javnega prometa.

Generalizirani čas

Izbira prometnega sredstva in cilja potovanja je odvisna od generaliziranega časa cestnega motornega in javnega prometa ter od razmerja med njima.

V modelu javnega prometa ima enačba za generalizirani čas obliko:

$$G\check{C} \text{ (min)} = a * \text{potovalni čas (min)} + c * \text{vozovnica (€)}$$

GČ ... generalizirani čas,
 a, c ... parametra enačbe.

Razdalja pri javnem prometu ne vpliva na generalizirani čas, saj so tu ti stroški zajeti v ceni vozovnice. Višina cene vozovnice je namreč odvisna od obratovalnih stroškov sistema javnega prometa, ki vključuje tudi stroške dela, od amortizacijskih stroškov vozil in infrastrukture ter od morebitne subvencije javnega prometa.

Pri računu generaliziranega časa je za osnovno leto upoštevana stvarna povprečna cena vozovnice avtobusnega (0,125 €/km) in železniškega (0,075 €/km) prometa. Cena železniškega prevoza je trenutno precej nižja od avtobusnega in povprečno znaša 60 % avtobusne.

Preglednica 3.4: Parametri modela obremenjevanja javnega prometa

vrsta prometa	namen potovanja	čas (a)	vozovnica (c)
javni promet	poslovno	1,00 ali faktor neudobja	2,00
	delovno	1,00 ali faktor neudobja	11,00
	nedelovno	1,00 ali faktor neudobja	7,00

3. razvojna os

Kadar je faktor obremenjenosti, tj. odnos število potnikov/število sedežev manjši ali enak vrednosti 0,89, ima parameter a vrednost 1,00. Če ima faktor obremenjenosti vrednost 0,90 ali več, ima parameter a vrednost *faktorja neudobja*.

Faktor neudobja

Če je na vlaku ali v medkrajevem in primestnem avtobusu več potnikov kot sedežev, to predstavlja neudobje, zaradi katerega se potniki manj ugodno počutijo. Zato je tedaj javni promet manj privlačen. Enako velja za mestni javni promet, če je v vozilu več potnikov kot je sedežev in stojišč sprejemljive gostote.

V preglednici so predstavljeni penali kot dodaten strošek potovanja v odvisnosti od stopnje gneče. Penali, izraženi v penijih na minuto, so navedeni posebej za sedeče in posebej za stoječe potnike. Penali za stoječe potnike so seveda večji kot za sedeče. V zadnjem stolpcu je prikazan faktor neudobja, ki predstavlja ekvivalent podaljšanja potovalnega časa zaradi gneče.

Torej, če faktor obremenjenosti znaša 0,9 ali več, se za parameter a uporabi ustrezen faktor neudobja. V modelu je enak faktor uporabljen za železniški in avtobusni promet.

Faktor neudobja, ki praktično pomeni podaljšanje potovalnega časa, se uporabi za posamezno vozilo ali posamezni vlak, kjer faktor obremenjenosti znaša 0,90 ali več, in na odseku, kjer pride do te preobremenitve.

Preglednica 3.5: Faktor neudobja zaradi gneče v vozilih

faktor obremenjenosti (potniki/sedeži)	penali gneče (penijev/min)		faktor neudobja
	sedeči potniki	stoječi potniki	
≤ 0,80	0,0	-	-
0,90	0,4	-	1,06
1,00	0,8	6,5	1,15
1,10	1,2	7,0	1,24
1,20	1,6	7,5	1,36
1,30	2,0	8,0	1,47
1,40	2,4	8,5	1,58
1,50	-	9,0	2,25
1,60	-	9,5	2,32

Osnovni vir PDFH (The Rail Passenger Demand Forecasting Handbook) 2005, izračun faktorja neudobja PNZ.

3.3.6 Kalibracija in validacija prometnega modela za enoto PDP

Kalibracija in validacija sta zelo pomembna, a med seboj neodvisna, čeprav povezana koraka.

- Kalibracija je postopek podrobnejše opredelitve parametrov modela, da bi modelski izidi čim bolj ustrezali opazovanim razmeram v območjih obdelave.
- Validacija je preveritev in potrditev veljavnosti oziroma uporabnosti kalibriranega modela in verodostojnosti napovedovanja.

Za kalibracijo in validacijo osnovnega modela so bili uporabljeni podatki:

- Statistični podatki o prebivalstvu, šolarjih in delovnih mestih, MNZ, SURS, AJ PES, 2011.

- Delovno aktivno prebivalstvo po občini prebivališča in občini delovnega mesta 2011, SURS.
- Mobilität in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr, Bau in Stadtentwicklung, 2008.
- Del podatkov Ankete razodete preference po gospodinjskih, raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije, PNZ, Ninamadia, URBI, 2003.
- Števnimi podatki avtomatskih in ročnih štetij, Promet 2011.
- Štetje potnikov na vlakih, SŽ, 2008.
- Meritve hitrosti na državnem cestnem omrežju in določitev hitrosti na celotnem omrežju, DRSC, PNZ, 2006.
- WebTAG 3.10.4 Variable Demand Modelling – Convergence Realism and Sensitivity, 2010.

Eden izmed bistvenih izidov modela so prometne obremenitve na cestah in linijah javnega prometa. Modelske obremenitve se primerjajo s števniimi in ugotovi, koliko modelske ustrezajo ali odstopajo od števnih. Model mora ustrezati tudi glede potovalnih časov. Primerjalne vrednosti predstavljajo izmerjene količine.

Validacija osnovnega modela PRIMOS je narejena z 38 merili, ki merijo 7 elementov modela. Ustreznost je ugotovljena glede na mednarodne standarde.

Uporabljen prometni model temelji na predhodno razvitem nacionalnem modelu PRIMOS, ki je bil seveda tudi ustrezno kalibriran in validiran. Toda za potrebe te študije je bil model podrobneje kalibriran in validiran na ravni Koroške in Savinjske regije. Izidi validacije za enoto PLDP so za območje podrobnejše obdelave prikazani v predhodni študiji.

4 Razvoj modela na obravnavanem območju za enoto PLDP in leto 2011

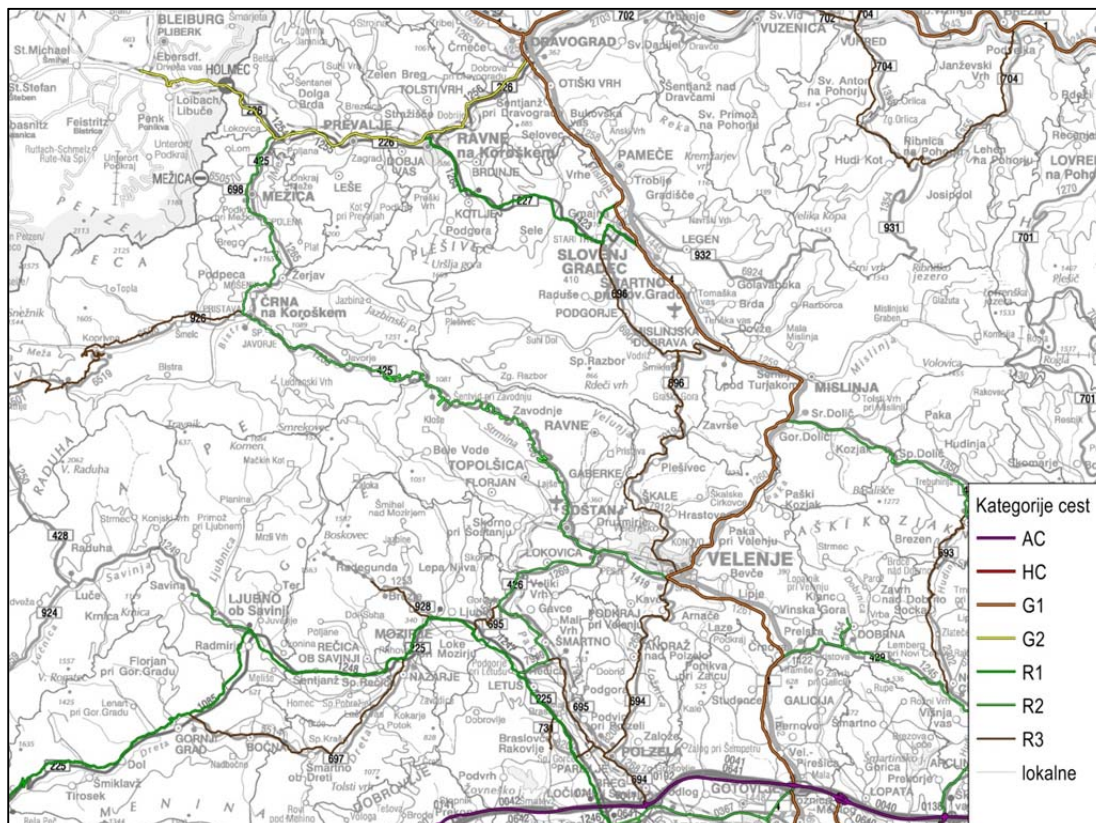
4.1 Območje obdelave, coning in prometno omrežje

Območje obdelave zajema celotno vplivno območje predvidene trase 3. razvojne osi, ki sovпада z območjem Koroške in Savinske statistične regije. Razdeljeno je v 150 prometnih con, izmed teh jih je 60 v območju občine Velenje. Tako kot v predhodni študiji. Območje obdelave je prikazano na spodnji sliki. Coning je prikazan v prilogah D1 in D1a v dodatku 1.



Slika 4-1: Območje obdelave

Prometno omrežje vključuje glavno cesta 1. reda Arja vas–Velenje–Slovenj Gradec–Dravograd, glavno cesto 2. reda Otiški vrh–Ravne–Prevalje–Holmec, regionalne ceste kategorije I, II in III ter ostale glavne lokalne in mestne ceste, ki se priključujejo na ceste državnega omrežja. Prometno omrežje v vplivnem območju je prikazano na spodnji sliki.

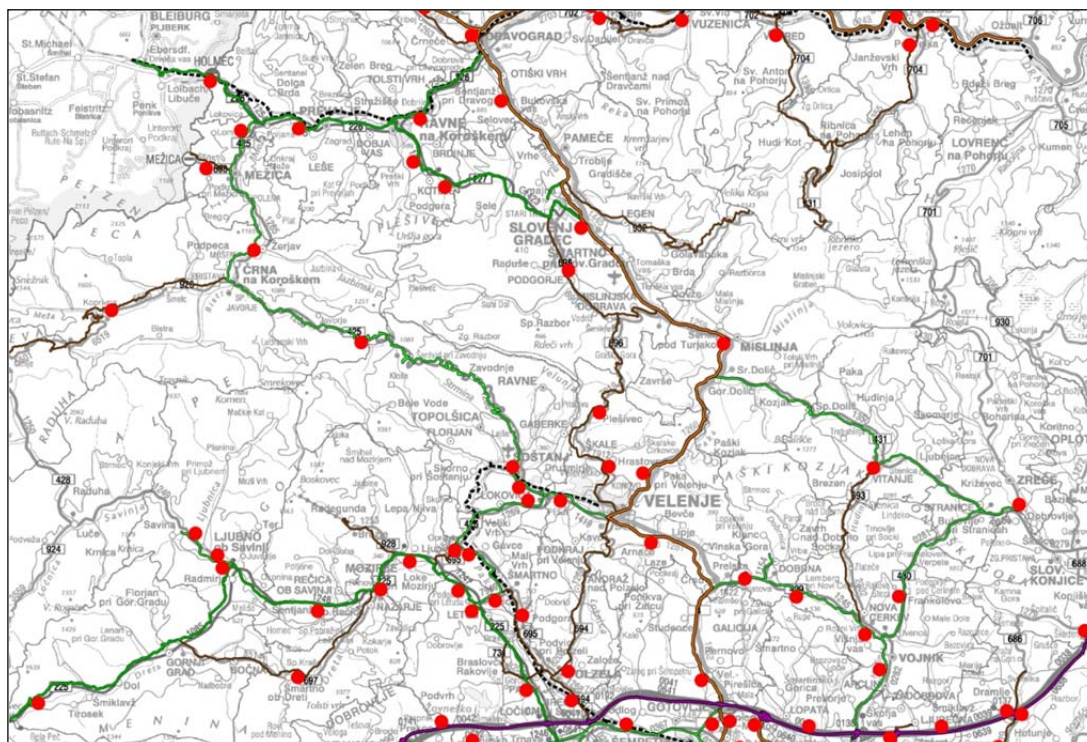


Slika 4-2: Prometno omrežje v območju obdelave

Kapacitete prometnega omrežja za potrebe obremenjevanja PLDP prometa so izračunane iz urnih kapacitet, prilagojene glede na delež urne konice po kategorijah cest.

4.2 Števni podatki

Sedanje (kalibracijsko) stanje predstavlja leto 2011. Za prilagoditev matrik na obravnavano enoto PLDP so bili uporabljeni podatki republiških avtomatskih števecv. Pri razvoju matrik za enoto PLDP so dobljene najboljše rešitve, če se v postopku prilagajanja matrik uporabi čim več podatkov. Zato so bili uporabljeni vsi razpoložljivi števni podatki tega območja. Na sliki 4-3 so z rdečo piko označena mesta, ki so bila uporabljena v postopku kalibracije.



Slika 4-3: Prikaz lokacij avtomatski števnih mest

4.3 Validacija modela za enoto PLDP

Model je za enoto PLDP razvit po metodi, opisani v poglavju 3.1. Ustreznost kalibracije modela je analizirana po mednarodnih merilih. Ugotovljeno je, kako se ujemajo prometne obremenitve modelskih in števnih podatkov za leto 2011 za enoto PLDP.

Ustreznost modela je analizirana na generalni in podrobni ravni. Preveritev je narejena po postopkih:

- s korelacijsko analizo,
- relativnim standardnim odklonom (RMSE) in
- s statistično analizo indeksa GEH.

S faktorjem korelacije preverimo, kako se količina prometa prilagaja resničnemu stanju, ki ga predstavlja štetje. Faktor korelacije 1 pomeni popolno ujemanje. V ožjih območjih so sprejemljivi faktorji v razponu 0,95 – 1,00.

Relativni standardni odklon RMSE sme biti največ 30 %.

Glede vrednosti indeksa GEH velja, da naj vsaj 85 % posameznih prometnih tokov (odsekov) ne bi imelo večje vrednosti indeksa kot 5.

Po teh merilih je analizirano celotno območje obdelave. Ugotovljeno je, da model dobro posnema sedanje stanje za enoto PLDP za leto 2011 in da predstavlja verodostojno osnovo za napoved prometa.

Preglednica 4.1: Statistična analiza ujemanja modelskih in števnih podatkov za PLDP, leto 2011

kazalec	osebni avto	tovorna vozila
korelacijski koeficient	1,00	1,00
standardna deviacija [vozil/dan]	291	22
povprečna deviacija	5 %	4 %
RMSE	7 %	8 %
število odsekov po smereh	131	131
število odsekov z GEH > 5	4	4
delež odsekov z GEH > 5 [%]	3	3

Podrobnejši izidi validacije so prikazani v dodatku 2.

4.4 Analiza stanja za leto 2011

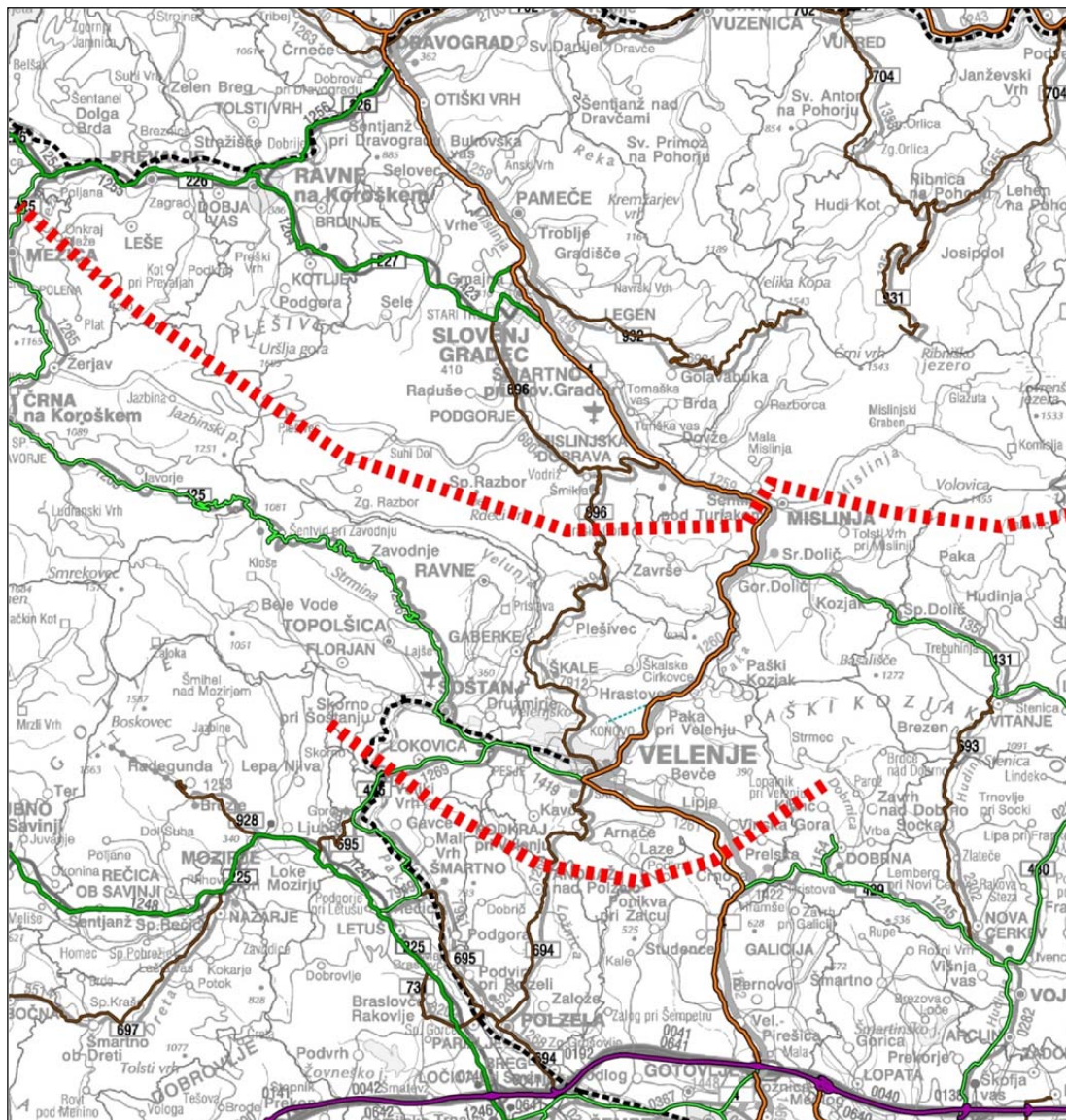
Leta 2011 je bilo (izraženo v enoti PLDP) na odsekih ceste G1 Arja vas–Velenje do 18.200 vozil, Velenje–Mislinja do 10.000 vozil, Mislinja–Slovenj Gradec do 10.600 vozil, Slovenj Gradec–Otiški vrh do 10.200 vozil in Otiški vrh–Dravograd do 13.100 vozil/dan.

Na odseku ceste G2-112 Otiški vrh–Ravne na Koroškem je bilo, izraženo v enoti PLDP, do 7.100 vozil, Ravne na Koroškem–Prevalje do 10.300 vozil in na odseku Prevalje–Holmec do 7.600 vozil/dan. Na odseku ceste R1 Slovenj Gradec–Kotlje–Ravne na Koroškem je bilo do 6.600 vozil/dan.

Na cesti R1 Šentrupert–Letuš je bilo do 8.500 vozil, Polzela–Šempeter do 6.600 vozil in na cesti R3 Polzela–Velenje je bilo do 4.300 vozil v enoti PLDP.

Na kontroli črti v preseku cest med AC A1 in Velenjem je bilo 26.500 vozil v enoti PLDP. Na kontrolni črti, ki deli Savinjsko in Koroško regijo pa 16.000 vozil.

Prometne obremenitve na teh in ostalih cestnih odsekih so prikazane v prilogi 6.



Slika 4-4: Oznake poteka kontrolnih črt

3. razvojna os

Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje
poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1 - različica F2-2
Razvoj modela na obravnavanem območju za enoto PLDP in leto 2011



5 Napoved prometa in analiza scenarijev za leto 2040

5.1 Metodologija

Razvoj osnovnih matrik za leto 2030 temelji na modelu PRIMOS in je osnova za razvoj matrik za leto 2040 (poglavje 5.3).

Napoved za leto 2030 je narejena na osnovi pričakovane spremenjene mobilnosti, odvisne od rasti bruto družbenega proizvoda in spremenjene stopnje motorizacije ter spremenjenih socioekonomskih vsebin con (prebivalstvo, zaposleni, delovna mesta po sektorjih, itd.).

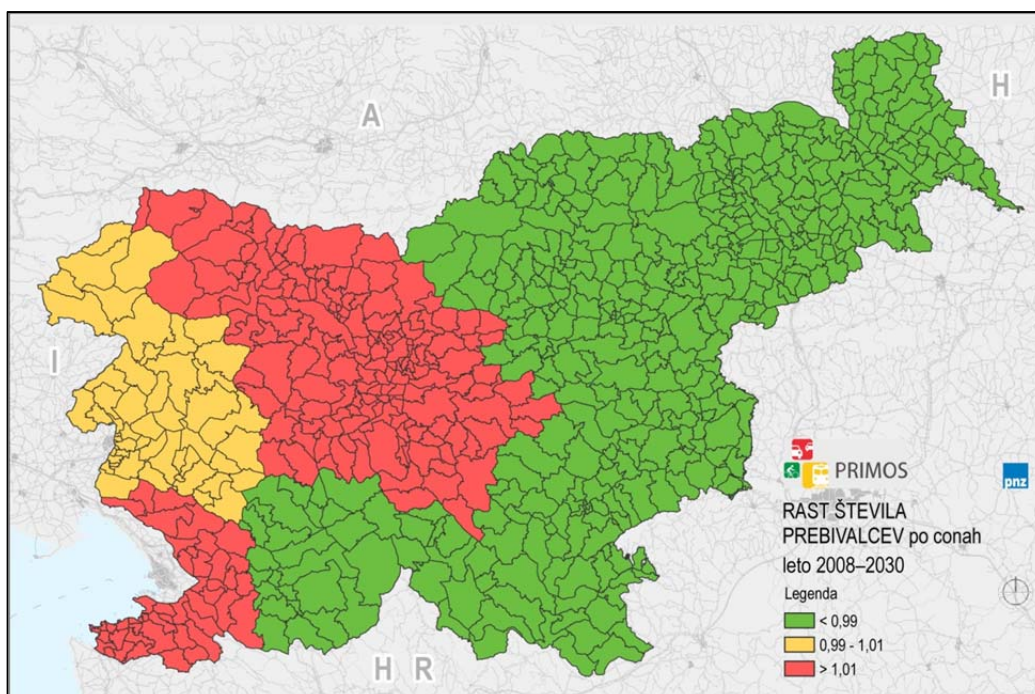
Na promet vpliva tudi omrežna prometna ponudba.

5.2 Izhodišča za napoved prometa za leto 2030

5.2.1 Socioekonomske vsebine

Globalna raven

Na ravni Slovenije se sicer količina prebivalstva v naslednjih dvajsetih letih ne bo bistveno spremenila. Do sprememb bo pa prišlo znotraj države. Do leta 2020 in tudi do leta 2030 se bo število prebivalcev zmanjšalo zlasti v Pomurski, Koroški in Zasavski regiji, v drugih območjih Vzhodne Slovenije bo prišlo le do neznatnega zmanjšanja. V območju Zahodne Slovenije se bo do leta 2030 količina prebivalcev zvečala za 1,75 %, v Vzhodni pa zmanjšala za 2,55 %.

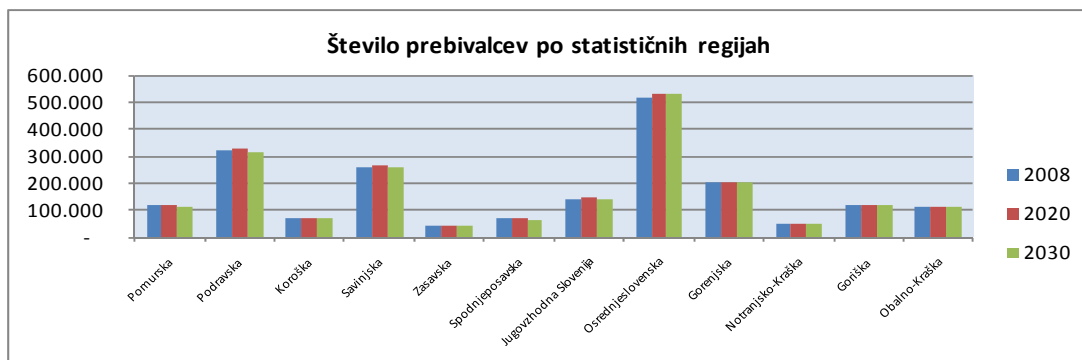


Slika 5-1: Rast števila prebivalcev v Sloveniji, obdobje 2008-2030

3. razvojna os

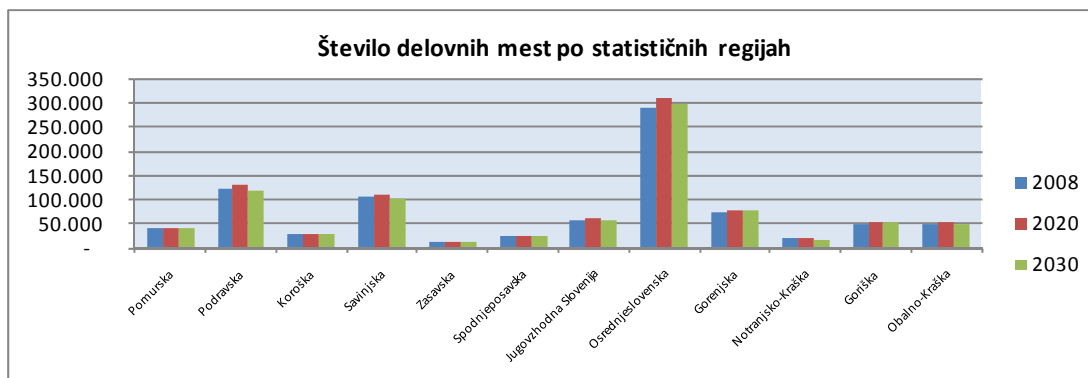
Leta 2030 bo zaradi podaljšane delovne dobe v državi skoraj toliko zaposlenih, kot jih je bilo leta 2008. Leta 2030 bo v Zahodni Sloveniji še vedno več zaposlenih kot jih je bilo leta 2008, toda v Vzhodni Sloveniji bo prišlo do tolikšnega zmanjšanja, da jih bo tu manj kot leta 2008.

V Zahodni Sloveniji bo leta 2030 še vedno 3,4 % več delovnih mest kot leta 2008, v Vzhodni pa 3,7 % manj.



Slika 5-2: Rast in upad števila prebivalcev po statističnih regijah v Sloveniji, obdobje 2008-2030

Vendar vsi segmenti delovnih mest ne bodo ostali takšni kot leta 2008. Že do sedaj je obstajal takšen razvoj, da se je število delovnih mest v primarnem in sekundarnem sektorju zmanjševalo, povečevalo pa se je število mest v terciarnem in kvartarnem sektorju. Do leta 2030 se bo število vseh delovnih mest najbolj zmanjšalo v Pomurski, Koroški in Zasavski regiji, drugod v Vzhodni Sloveniji pa bo tudi prišlo do manjšega zmanjšanja.



Slika 5-3: Rast in upad števila delovnih mest po statističnih regijah v Sloveniji, obdobje 2008-2030

Očitno je, da se bo število prebivalcev in delovnih mest v vplivnem območju 3. razvojne osi do leta 2030 zmanjšalo. Enak trend se nadaljuje tudi do leta 2040.

Število šolarjev določa starostna struktura prebivalstva po starostnih razredih. Število vpisnih mest bo seveda sledilo povpraševanju. Število osnovnošolcev, srednješolcev in študentov se bo leta 2020 nekoliko povečalo glede na leto 2008, do leta 2030 pa zmanjšalo, da jih bo tedaj manj kot sedaj. Glede na to, da so zlasti srednješolci eni glavnih uporabnikov javnega prometa, to pomeni, da bo v tem smislu dolgoročno manj povpraševanja po tem prometnem sredstvu.

Rast bruto družbenega proizvoda, ki je uporabljena za napoved prometa, je povzeta po dolgoročni projekciji UMAR-ja¹² in popravljena za obdobje 2009-2014. Leta 2008 je v Sloveniji bruto družbeni proizvod na prebivalca znašal 17.688 €, v Savinjski regiji 16.711 € in v Koroški 14.115 €. Leta 2030 bo v Sloveniji 24.863 €, v Savinjski regiji 19.600 € in Koroški regiji 16.711 €. Sicer pa se razlike v razvitosti Zahodne (+77 %) in Vzhodne (+74 %) Slovenije v (zadnjih 10 letih) povečujejo.

Stopnja motorizacije je izračunana z modelom motorizacije, ki je bil razvit v okviru projekta PRIMOS. Leta 2008 je bilo v Sloveniji 519 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev, leta 2030 jih bo 598. Stopnja motorizacije se bo do leta 2030 povprečno povečala za 15,2 %. V Savinjski in Koroški regiji bo leta 2030 stopnja motorizacije znašala 582 oziroma 573 osebnih avtomobilov/1.000 prebivalcev, kar je pod povprečjem Slovenije.

Ocenjeno je, da naj bi se kvadratura prodajnih površin v dvajsetih letih minimalno povečala. Danes je zasičenost s trgovinami že precejšnja, zato ni pričakovati večjih premikov, razen v smislu večje racionalizacije.

Podrobna raven

Na podrobni ravni se prihodnje socioekonomske vsebine, kjer se upošteva tudi prihodnja raba površin, praviloma določa s posebnimi urbanističnimi simulacijskimi modeli. S temi modeli se na osnovi globalnih napovedi števila prebivalcev, zaposlenih in delovnih mest po sektorjih, prihodnje rabe površin, cene zemljišč, rasti stanovanjskega standarda, deleža izpraznjenosti stanovanj, specifične prenove idr. določa prihodnja razporeditev prebivalcev, delovnih mest, trgovin in drugega po prostorskih enotah.¹³ V Projektni nalogi razvoj tega posebnega modela ni zahtevan, zato je tu prihodnja razporeditev socioekonomskih vsebin po prostoru ocenjena.

Osnovo vsekakor predstavljajo globalne napovedi, predstavljene v predhodnem podpoglavju, in veljavni prostorski dokumenti. V Sloveniji ni regionalnih prostorskih načrtov, obstajajo pa evidentirane poslovne cone, ki temeljijo na občinskih prostorskih načrtih. Evidenco poslovnih con vodi agencija JAPTI, ki jo redno posodablja.

Pri ocenjevanju prerezporeditev socioekonomskih vsebin po prostoru vplivnega območja 3. razvojne osi je tako poleg globalnih napovedi upoštevana še evidenca poslovnih con (slika 5-4) in dodatno še zasnove prostorskega razvoja občin iz odlokov občinskih prostorskih načrtov občin, ki so neposredno v vplivnem območju 3. razvojne osi (Velenje, Slovenj Gradec, Dravograd, Ravne, Prevalje, Šentjur, Mozirje, Mežica, Mislinja, Šoštanj, Polzela, Braslovče, Dobrna).

Kot rečeno, do leta 2030 (še bolj pa do leta 2040) se bo v vplivnem območju 3. razvojne osi zmanjšalo število prebivalcev in delovnih mest. Glede na to, da je hkrati predvidena rast bruto družbenega proizvoda, to pomeni, da se v prihodnje računa z bistveno večjo produktivnostjo, saj bo manj zaposlenih ustvarilo več bruto družbenega proizvoda.

Ocenjeno je, da se bo število prebivalcev po conah enakomerno zmanjšalo. Glede števila delovnih mest je pa upoštevano, da se bo število delovnih mest v načrtovanih poslovnih conah nekoliko

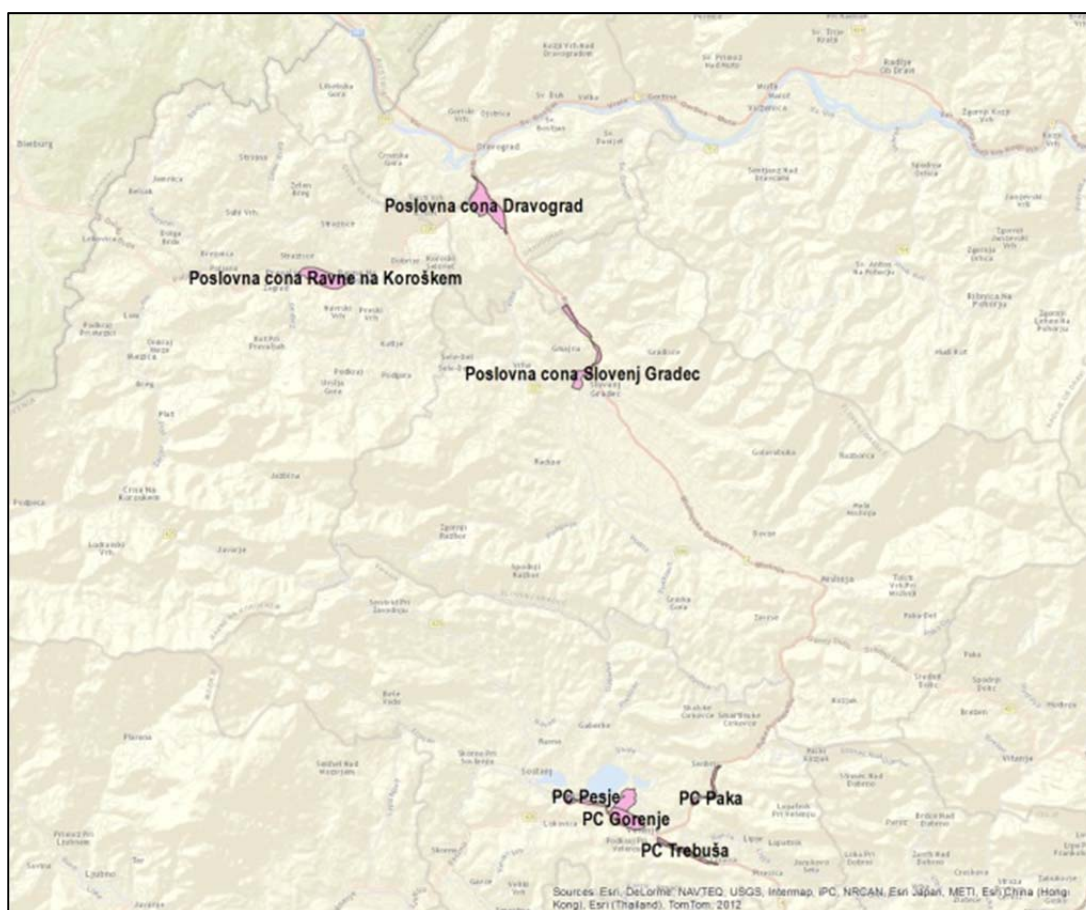
¹² Dolgoročna projekcija rasti bruto družbenega proizvoda v Sloveniji, UMAR, 2009.

¹³ S takšnim modelom so bile npr. razporejene socioekonomske vsebine po prostoru na ravni Škotske, Pariza, Bruslja, Züricha in mnogih drugih mest. Tudi PNZ ima na voljo primerno orodje in za to usposobljene strokovnjake, toda pri nas se to žal ne narača.

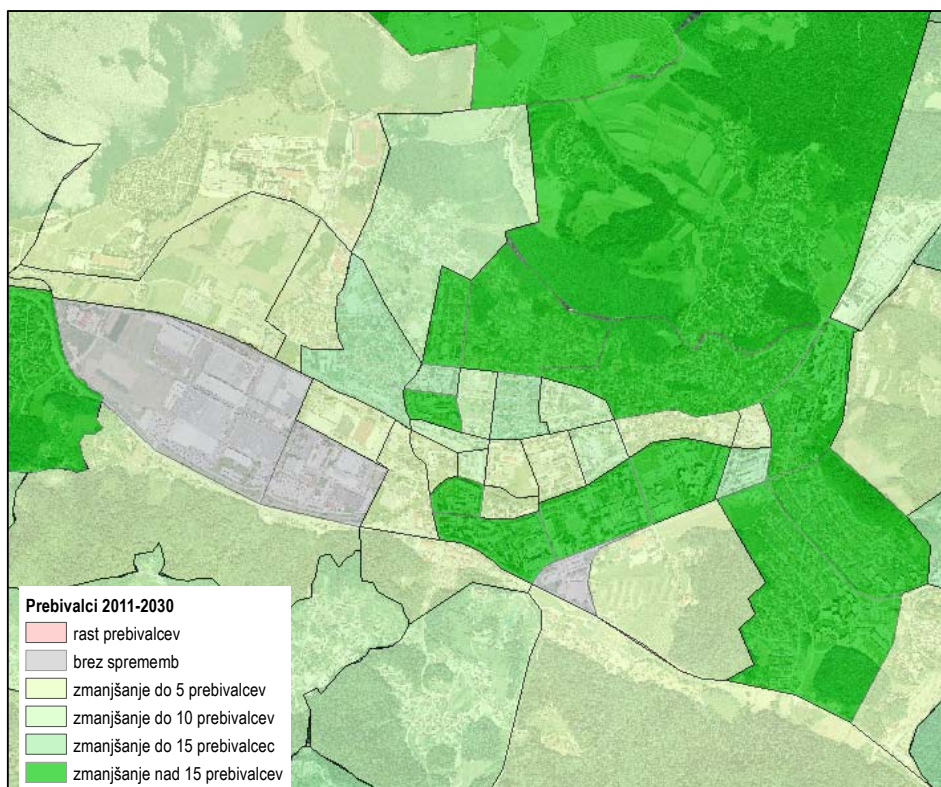
V Sloveniji je bil doslej takšen model uporabljen le enkrat, in sicer ob zadnji izdelavi Dolgoročnega prostorskega načrta Ljubljane (leta 2009). Tedaj je bil uporabljen simulacijski model SMUR, ki ga je razvil Urbanistični inštitut Republike Slovenije.

povečalo ali manj zmanjšalo kot drugod, ker bodo tu pogoji za razvoj novih dejavnosti ugodnejši. Drugod bo prišlo do večjega zmanjšanja števila delovnih mest.

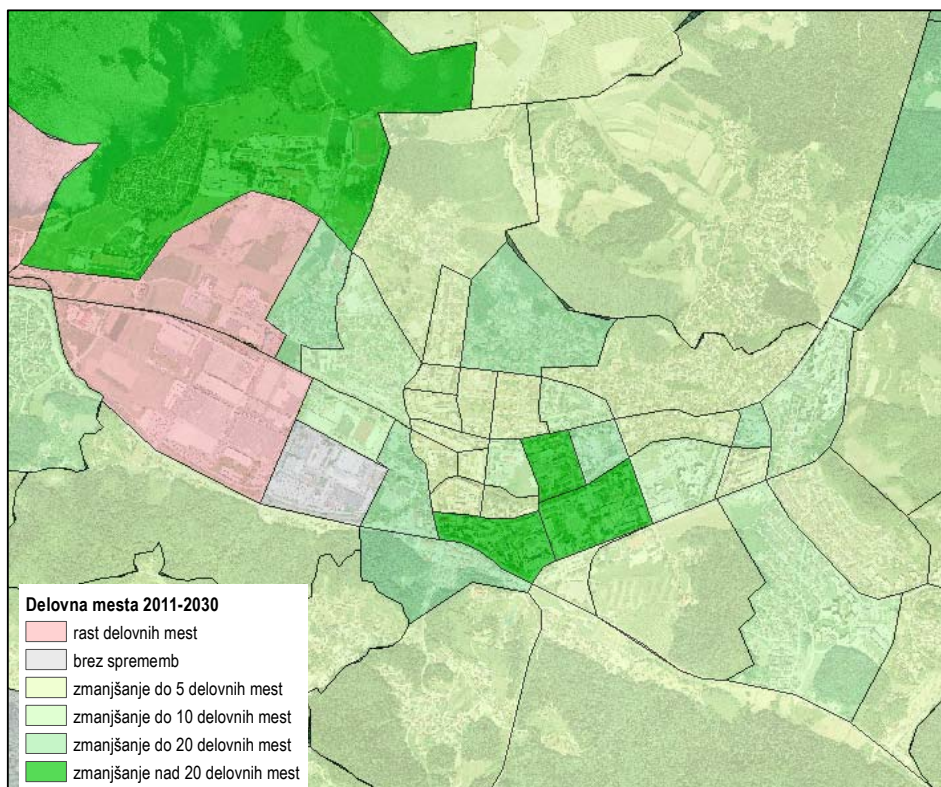
Na slikah 5-5 in 5-6 je prikazana sprememba števila prebivalcev in delovnih mest po conah med letoma 2011 in 2030 v območju občine Velenje, v preglednicah 5.1 in 5.2 so predstavljene socioekonomske vsebine za vse cone za leti 2011 in 2030.



Slika 5-4: Lokacije poslovnih con v območju 3. razvojne osi (vir: JAPTI)



Slika 5-5: Spremenjeno število prebivalcev med letoma 2011 in 2030 po conah v območju Velenja



Slika 5-6: Spremenjeno število delovnih mest med letoma 2011 in 2030 po conah v območju Velenja

3. razvojna os

Preglednica 5.1: Socioekonomske vsebine po prometnih conah, leto 2011

cona	število vseh prijavljenih prebivalcev	število zaposlenih (delovni aktivnih) prebivalcev	delovna mesta	število delovnih mest v primarnem in sekundarnem sektorju	število delovnih mest v storitvenem sektorju	število delovnih mest v trgovskih dejavnostih	število delovnih mest v turističnih dejavnostih	kvadratura prodajnih površin (m ²)	število vpisanih mest v osnovnih šolah	število vpisanih mest v srednjih šolah	število redno vpisanih študentov
110	5.574	2.196	6.555	1.379	1.327	221	4	9.860	465	5.690	1.357
111	8.529	3.360	1.060	313	346	57	0	2.250	937	0	0
112	3.311	1.304	7.713	3.207	2.194	1.178	0	55.985	0	0	1.111
113	2.001	788	1.501	347	798	208	0	10.075	0	0	0
114	8.074	3.181	6.091	476	2.636	478	35	18.625	736	3.018	0
115	3.260	1.284	2.153	1.083	658	216	14	10.755	464	602	1.892
116	6.403	2.522	929	199	481	97	6	3.545	439	0	0
117	7.339	2.891	1.757	505	1.030	23	0	385	443	0	0
118	3.150	1.241	1.726	731	646	25	0	870	341	0	0
119	914	360	460	202	213	18	0	385	0	0	0
160	3.541	1.284	964	482	71	15	4	310	342	0	0
250	4.272	1.697	1.204	299	306	164	15	5.600	583	0	0
251	2.189	869	1.037	620	256	41	0	1.165	221	0	0
252	725	288	44	26	11	1	0	10	0	0	0
253	1.860	739	504	249	55	39	0	1.810	0	0	0
300	1.984	723	408	147	99	5	0	50	256	0	0
301	674	246	41	24	14	0	0	0	0	0	0
431	1.439	609	103	51	40	3	0	30	0	0	0
436	850	360	59	23	6	5	1	50	0	0	0
437	628	266	60	30	16	0	0	0	0	0	0
570	8.538	3.410	2.928	1.313	419	144	485	5.915	829	0	0
571	2.342	935	812	286	369	27	1	875	360	0	0
620	1.827	739	419	210	105	12	2	130	262	0	0
621	842	340	116	17	80	2	0	20	0	0	0
680	4.189	1.808	758	247	168	147	0	7.370	557	0	0
681	685	296	54	9	33	3	0	30	0	0	0
682	580	250	161	7	35	2	0	20	0	0	0
740	3.660	1.335	884	510	166	45	4	1.370	321	0	0
760	1.729	703	112	66	28	8	0	195	0	0	0
761	2.957	1.202	543	189	188	39	3	1.290	493	0	0
790	3.619	1.495	974	237	295	113	4	3.835	372	0	0
791	2.295	946	561	151	308	49	4	2.040	220	0	0
792	449	185	67	36	5	0	1	0	0	0	0
810	3.512	1.317	1.003	593	123	51	0	1.670	307	316	0
830	1.884	821	1.591	1.113	254	40	0	1.445	276	0	0
831	717	313	52	7	39	0	0	0	0	0	0
930	886	313	251	178	43	12	0	235	0	0	0
931	868	306	85	5	29	1	0	10	214	0	0
932	790	279	59	29	20	2	0	20	0	0	0
990	4.471	1.795	1.150	545	224	66	0	2.570	478	0	0
1010	5.123	1.856	1.831	976	382	98	0	3.115	573	0	0
1011	1.172	425	179	129	29	2	0	20	0	0	0
1030	7.734	2.999	5.041	2.800	829	332	2	14.690	1.126	1.210	0
1031	2.287	887	229	87	95	15	1	385	0	0	0
1032	1.565	607	137	57	49	8	1	80	0	0	0
1120	1.464	595	200	41	93	17	0	285	310	0	0
1121	911	370	110	33	70	1	0	10	0	0	0
1122	2.063	839	882	602	235	17	0	285	0	0	0
1123	804	327	40	14	16	0	0	0	0	0	0
1124	8.560	3.480	7.492	3.041	1.888	313	48	11.580	1.249	1.719	266
1125	1.677	682	171	47	65	4	0	40	192	0	0
1126	1.414	575	154	48	62	15	14	760	0	0	0
1200	5.529	2.315	2.911	1.253	724	248	1	10.455	925	344	0
1201	2.039	854	217	72	88	3	0	30	173	0	0
1203	1.480	620	308	156	57	84	0	4.100	0	0	0
1204	946	396	171	54	63	35	0	1.770	0	0	0
1205	2.490	1.043	180	42	60	3	0	30	310	0	0
1206	993	416	99	41	53	0	0	0	0	0	0
1250	2.057	892	237	63	71	19	0	800	293	0	0
1251	1.110	482	85	47	33	0	0	0	0	0	0
1260	6.875	2.916	2.421	1.581	453	69	0	1.925	800	0	0
1261	1.869	793	550	59	45	5	165	50	0	0	0
1270	4.261	1.737	1.821	1.331	312	15	0	280	406	193	0
1370	2.287	993	337	183	61	20	0	330	223	0	0
1390	4.452	1.842	1.191	261	315	98	0	3.640	703	0	0

cona	število vseh prijavljenih prebivalcev	število zaposlenih (delovni aktivnih) prebivalcev	delovna mesta	število delovnih mest v primarnem in sekundarne m sektorju	število delovnih mest v storitvenem sektorju	število delovnih mest v trgovskih dejavnostih	število delovnih mest v turističnih dejavnostih	kvadratura prodajnih površin (m ²)	število vpisnih mest v osnovnih šolah	število vpisnih mest v srednjih šolah	število redno vpisanih študentov
1391	1.645	681	125	36	30	9	0	235	168	0	0
1392	2.370	980	148	64	58	5	0	0	0	0	0
1410	2.711	1.082	766	467	149	28	0	900	310	0	0
1441	1.310	575	294	104	177	0	0	0	0	0	0
1442	376	165	122	12	30	1	0	10	0	0	0
1510	2.978	1.237	442	70	166	27	0	995	375	0	0
1511	845	351	52	9	29	4	0	40	0	0	0
1512	613	254	151	92	42	7	0	70	0	0	0
1513	916	381	215	179	26	0	0	0	0	0	0
1550	2.187	897	447	34	76	13	154	290	247	0	0
1670	2.670	1.023	500	262	82	24	0	395	240	0	0
1730	3.110	1.259	1.167	702	145	83	0	3.180	536	0	0
1731	1.817	735	327	153	152	3	1	30	0	0	0
1732	1.045	423	42	14	11	0	0	0	0	0	0
1740	5.041	2.088	1.195	682	270	85	3	4.060	485	0	0
1750	6.829	2.565	1.749	728	477	134	37	4.530	614	0	0
1770	1.219	403	152	40	50	1	2	10	150	0	0
1840	1.601	663	122	53	42	0	0	0	0	0	0
1890	1.801	665	480	142	93	101	3	4.865	437	0	0
1891	363	134	122	10	108	0	0	0	0	0	0
1892	439	162	28	7	7	0	0	0	0	0	0
1900	10.521	4.194	5.405	2.137	1.759	544	36	22.875	1.117	0	0
1901	3.103	1.237	512	142	122	51	0	2.540	0	0	0
1902	3.150	1.256	1.113	566	225	81	2	3.010	291	0	0
1903	4.728	1.885	690	358	207	24	0	860	305	0	0
2001	1.379	561	555	129	326	38	0	1.155	0	0	0
2002	1.250	508	902	238	259	37	0	410	0	0	0
2003	2.068	841	258	86	86	29	0	395	0	0	0
2004	681	277	55	31	15	7	0	20	0	0	0
2005	1.830	744	173	80	22	13	0	265	507	0	0
2006	108	44	27	23	3	0	0	0	0	0	0
2007	1.154	469	112	52	34	16	0	800	0	0	0
2008	644	262	19	5	11	0	0	0	0	0	0
2009	263	107	54	3	24	19	0	230	0	0	0
2010	2.405	978	263	51	80	22	0	430	534	0	0
2011	24	10	62	1	40	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	94	0	32	0	0	0	0	0	0
2013	168	68	94	21	49	4	0	40	0	0	0
2014	332	135	93	55	18	0	0	0	0	0	0
2015	273	111	345	217	78	14	2	140	0	0	0
2016	183	74	41	0	29	0	0	0	0	0	0
2017	0	0	5.912	5.698	202	5	0	0	0	0	0
2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019	62	25	296	160	24	110	0	5.175	0	0	0
2020	524	213	92	84	3	3	0	30	0	0	0
2021	172	70	124	0	119	2	0	20	0	0	0
2022	301	123	388	7	29	35	0	1.750	0	0	0
2023	135	55	97	0	16	3	0	30	443	0	0
2024	104	42	500	228	255	2	0	20	0	0	0
2025	888	361	49	6	34	0	1	0	0	0	0
2026	816	332	91	5	3	4	0	40	0	0	0
2027	681	277	104	40	23	35	0	1.750	0	0	0
2028	1.089	443	408	31	155	158	0	6.995	0	0	0
2029	966	393	35	16	13	0	0	0	0	0	0
2030	155	63	622	158	77	1	0	10	555	2.722	705
2031	493	200	62	27	2	30	0	1.500	0	0	0
2032	331	135	162	9	2	0	0	0	447	0	0
2033	826	336	61	17	31	7	0	175	0	0	0
2034	888	361	79	55	20	1	0	10	0	0	0
2035	15	6	153	125	27	0	0	0	0	0	0
2036	226	92	63	17	20	0	0	0	0	0	0
2037	356	145	12	2	9	0	0	0	0	0	0
2038	122	50	179	19	0	0	0	0	549	0	0
3001	1.248	507	61	25	19	1	0	10	0	0	0
3002	457	186	554	464	25	61	0	2.450	0	0	0
3003	797	324	600	541	49	1	1	10	0	0	0
4001	688	280	44	19	18	0	0	0	0	0	0

3. razvojna os

Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje
poteka tretje razvoje osi od Avstrije do avtoceste A1 - različica F2-2
Napoved prometa in analiza scenarijev za leto 2040



cona	število vseh prijavljenih prebivalcev	število zaposlenih (delovni aktivnih) prebivalcev	delovna mesta	število delovnih mest v primarnem in sekundarnem sektorju	število delovnih mest v storitvenem sektorju	število delovnih mest v trgovskih dejavnostih	število delovnih mest v turističnih dejavnostih	kvadratura prodajnih površin (m ²)	število vpisnih mest v osnovnih šolah	število vpisnih mest v srednjih šolah	število redno vpisanih študentov
4002	216	88	16	10	6	0	0	0	0	0	0
4003	226	92	13	1	1	0	0	0	0	0	0
4004	120	49	3	2	0	0	0	0	0	0	0
4005	380	155	20	2	17	0	0	0	0	0	0
4006	100	41	4	2	2	0	0	0	0	0	0
4007	673	273	90	56	25	0	0	0	0	0	0
4008	1.141	464	91	29	35	5	0	0	0	0	0
5001	44	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5002	544	221	100	45	45	5	0	50	0	0	0
5003	310	126	9	4	4	1	0	10	0	0	0
5004	1.003	408	146	59	39	21	0	740	0	0	0
5005	74	30	2.893	2.678	206	0	0	0	0	0	0
6001	749	305	242	72	160	1	0	10	0	0	0
6002	2	1	316	216	92	0	0	0	0	0	0
6003	20	8	557	198	254	0	0	0	0	0	0
6004	263	107	57	20	34	0	0	0	0	0	0
6005	1.667	678	109	38	50	0	0	0	0	0	0
6006	199	81	421	353	14	38	0	1.900	0	0	0
skupaj	280.941	112.581	109.291	48.752	28.080	6.932	1.057	280.925	25.509	15.814	5.331

Preglednica 5.2: Socioekonomske vsebine po prometnih conah, leto 2030

cona	število vseh prijavljenih prebivalcev	število zaposlenih (delovni aktivnih) prebivalcev	delovna mesta	število delovnih mest v primarnem in sekundarnem sektorju	število delovnih mest v storitvenem sektorju	število delovnih mest v trgovskih dejavnostih	število delovnih mest v turističnih dejavnostih	kvadratura prodajnih površin (m ²)	število vpisnih mest v osnovnih šolah	število vpisnih mest v srednjih šolah	število redno vpisanih študentov
110	5.544	2.338	6.461	1.262	1.442	227	5	10.202	458	5.608	1.337
111	8.568	3.613	1.083	286	376	59	0	2.328	923	0	0
112	3.362	1.418	8.101	2.928	2.385	1.208	0	57.926	0	0	1.095
113	2.097	884	1.523	318	868	213	0	10.424	0	0	0
114	8.458	3.567	5.922	434	2.866	491	43	19.271	725	2.974	0
115	3.140	1.324	2.302	991	715	221	17	11.128	457	593	1.865
116	6.330	2.669	934	181	523	100	7	3.668	433	0	0
117	7.326	3.090	1.788	462	1.120	24	0	398	437	0	0
118	3.178	1.341	1.800	669	703	26	0	900	336	0	0
119	963	406	482	185	232	18	0	398	0	0	0
160	3.405	1.333	1.008	434	78	16	5	321	337	0	0
250	3.950	1.726	1.218	273	332	169	18	5.794	575	0	0
251	2.026	885	1.125	568	278	42	0	1.205	218	0	0
252	651	285	47	24	12	1	0	10	0	0	0
253	1.896	829	531	227	61	40	0	1.873	0	0	0
300	1.977	746	417	134	108	5	0	52	252	0	0
301	619	233	44	22	15	0	0	0	0	0	0
431	1.362	617	116	46	48	3	0	31	0	0	0
436	812	367	68	22	7	5	1	52	0	0	0
437	601	272	68	28	20	0	0	0	0	0	0
570	8.563	3.540	3.095	1.192	455	148	591	6.120	817	0	0
571	2.281	943	841	262	400	28	1	905	355	0	0
620	1.771	686	444	192	114	13	2	135	258	0	0
621	829	322	114	15	86	2	0	21	0	0	0
680	4.048	1.837	842	231	201	162	0	7.626	549	0	0
681	695	314	58	8	40	3	0	31	0	0	0
682	590	268	173	6	42	2	0	21	0	0	0
740	3.512	1.447	955	466	181	46	5	1.417	316	0	0
760	1.597	713	122	60	31	8	0	202	0	0	0
761	2.738	1.223	560	172	205	40	4	1.335	486	0	0
790	3.542	1.484	979	216	321	115	5	3.968	367	0	0

cona	število vseh prijavljenih prebivalcev	število zaposlenih (delovni aktivnih) prebivalcev	delovna mesta	število delovnih mest v primarnem in sekundarnem sektorju	število delovnih mest v storitvenem sektorju	število delovnih mest v trgovskih dejavnostih	število delovnih mest v turističnih dejavnostih	kvadratura prodajnih površin (m ²)	število vpisnih mest v osnovnih šolah	število vpisnih mest v srednjih šolah	število redno vpisanih študentov
791	2.242	939	572	137	335	50	5	2.111	217	0	0
792	431	180	73	32	6	0	1	0	0	0	0
810	3.324	1.460	1.079	539	133	52	0	1.728	303	311	0
830	1.832	798	1.752	1.016	276	41	0	1.495	272	0	0
831	689	301	51	6	42	0	0	0	0	0	0
930	844	347	278	162	47	13	0	243	0	0	0
931	844	347	81	5	32	1	0	10	211	0	0
932	753	310	63	26	22	2	0	21	0	0	0
990	4.424	1.853	1.213	499	243	67	0	2.659	471	0	0
1.010	4.782	1.959	1.954	890	415	101	0	3.223	565	0	0
1.011	1.060	434	197	117	32	2	0	21	0	0	0
1.030	7.438	3.315	5.416	2.562	901	340	2	15.199	1.110	1.192	0
1.031	2.147	957	238	79	103	16	1	398	0	0	0
1.032	1.482	660	145	52	54	7	1	83	0	0	0
1.120	1.338	609	198	37	101	18	0	295	306	0	0
1.121	856	388	112	30	77	1	0	10	0	0	0
1.122	1.908	867	972	551	255	18	0	295	0	0	0
1.123	738	336	41	12	17	0	0	0	0	0	0
1.124	8.086	3.674	7.747	2.759	2.052	321	58	11.981	1.231	1.694	262
1.125	1.531	695	172	43	71	4	0	41	189	0	0
1.126	1.301	592	160	44	68	16	17	786	0	0	0
1.200	5.592	2.366	3.033	1.135	787	255	1	10.817	912	339	0
1.201	1.981	839	219	65	95	3	0	31	170	0	0
1.203	1.426	603	333	143	62	86	0	4.242	0	0	0
1.204	917	388	177	49	69	36	0	1.831	0	0	0
1.205	2.419	1.024	181	38	65	3	0	31	306	0	0
1.206	972	411	104	38	58	0	0	0	0	0	0
1.250	1.956	852	239	58	78	19	0	828	289	0	0
1.251	1.080	470	90	43	36	0	0	0	0	0	0
1.260	6.610	2.964	2.650	1.446	493	71	0	1.992	788	0	0
1.261	1.783	799	539	53	49	5	201	52	0	0	0
1.270	4.288	1.877	2.016	1.213	339	16	0	290	400	190	0
1.370	2.241	971	361	167	67	20	0	341	220	0	0
1.390	4.492	1.865	1.185	237	343	101	0	3.766	693	0	0
1.391	1.564	650	126	32	33	9	0	243	166	0	0
1.392	2.250	935	155	58	63	5	0	0	0	0	0
1.410	2.543	1.120	831	427	162	29	0	931	306	0	0
1.441	1.319	608	303	95	193	0	0	0	0	0	0
1.442	353	162	116	10	33	1	0	10	0	0	0
1.510	2.777	1.221	438	62	181	28	0	1.029	370	0	0
1.511	795	349	52	9	32	4	0	41	0	0	0
1.512	567	249	164	84	46	6	0	72	0	0	0
1.513	865	380	243	163	29	0	0	0	0	0	0
1.550	2.138	917	438	31	82	14	188	300	243	0	0
1.670	2.573	1.051	526	235	88	25	0	409	237	0	0
1.730	3.072	1.269	1.263	641	157	85	0	3.290	528	0	0
1.731	1.679	693	344	140	165	3	1	31	0	0	0
1.732	947	391	42	13	12	0	0	0	0	0	0
1.740	4.537	1.884	1.290	624	293	87	4	4.201	478	0	0
1.750	6.398	2.642	1.831	664	519	137	45	4.687	605	0	0
1.770	1.173	428	151	35	55	1	2	10	148	0	0
1.840	1.468	584	125	47	46	0	0	0	0	0	0
1.890	1.768	679	492	129	101	104	4	5.034	431	0	0
1.891	341	131	119	9	117	0	0	0	0	0	0
1.892	418	160	29	7	8	0	0	0	0	0	0
1.900	10.283	4.342	5.635	1.946	1.912	558	44	23.668	1.101	0	0
1.901	3.118	1.316	519	130	133	52	0	2.628	0	0	0
1.902	3.001	1.267	1.196	518	244	83	2	3.114	287	0	0
1.903	4.428	1.869	730	322	226	25	0	890	301	0	0
2.001	1.385	657	596	118	354	39	0	1.195	0	0	0
2.002	1.255	595	969	218	282	38	0	424	0	0	0
2.003	2.077	985	277	79	93	30	0	409	0	0	0
2.004	683	324	59	28	16	7	0	21	0	0	0
2.005	1.837	871	186	73	24	13	0	274	500	0	0
2.006	108	51	29	21	3	0	0	0	0	0	0
2.007	1.158	549	120	48	37	16	0	828	0	0	0
2.008	646	306	20	5	12	0	0	0	0	0	0

3. razvojna os

cona	število vseh prijavljenih prebivalcev	število zaposlenih (delovni aktivnih) prebivalcev	delovna mesta	število delovnih mest v primarnem in sekundarnem sektorju	število delovnih mest v storitvenem sektorju	število delovnih mest v trgovskih dejavnostih	število delovnih mest v turističnih dejavnostih	kvadratura prodajnih površin (m ²)	število vpisnih mest v osnovnih šolah	število vpisnih mest v srednjih šolah	število redno vpisanih študentov
2.009	264	125	58	3	26	20	0	238	0	0	0
2.010	2.414	1.145	282	47	87	23	0	445	526	0	0
2.011	24	11	67	1	43	0	0	0	0	0	0
2.012	0	0	101	0	35	0	0	0	0	0	0
2.013	168	80	103	19	55	4	0	41	0	0	0
2.014	333	158	100	50	20	0	0	0	0	0	0
2.015	274	130	371	199	85	14	3	145	0	0	0
2.016	184	87	44	0	32	0	0	0	0	0	0
2.017	0	0	6.455	5.311	228	5	0	0	0	0	0
2.018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.019	62	29	318	146	26	113	0	5.355	0	0	0
2.020	526	250	99	77	3	3	0	31	0	0	0
2.021	172	82	133	0	129	2	0	21	0	0	0
2.022	303	144	417	6	32	36	0	1.811	0	0	0
2.023	135	64	104	0	17	3	0	31	437	0	0
2.024	105	50	537	209	277	2	0	21	0	0	0
2.025	892	423	53	5	37	0	1	0	0	0	0
2.026	819	389	98	5	3	4	0	41	0	0	0
2.027	683	324	112	37	25	36	0	1.811	0	0	0
2.028	1.093	519	438	28	168	162	0	7.238	0	0	0
2.029	970	460	38	15	14	0	0	0	0	0	0
2.030	156	74	668	145	84	1	0	10	547	2.683	695
2.031	495	235	67	25	2	31	0	1.552	0	0	0
2.032	332	157	174	8	2	0	0	0	441	0	0
2.033	829	393	66	16	34	7	0	181	0	0	0
2.034	892	423	85	50	22	1	0	10	0	0	0
2.035	15	7	164	114	29	0	0	0	0	0	0
2.036	226	107	68	16	22	0	0	0	0	0	0
2.037	358	170	13	2	10	0	0	0	0	0	0
2.038	123	58	192	17	0	0	0	0	541	0	0
3.001	1.202	570	66	23	21	1	0	10	0	0	0
3.002	440	209	596	425	28	63	0	2.535	0	0	0
3.003	768	364	647	495	55	1	1	10	0	0	0
4.001	673	319	47	17	20	0	0	0	0	0	0
4.002	212	100	17	9	7	0	0	0	0	0	0
4.003	221	105	14	1	1	0	0	0	0	0	0
4.004	118	56	3	2	0	0	0	0	0	0	0
4.005	372	176	22	2	19	0	0	0	0	0	0
4.006	98	47	4	2	2	0	0	0	0	0	0
4.007	658	312	97	51	27	0	0	0	0	0	0
4.008	1.117	529	98	27	38	5	0	0	0	0	0
5.001	45	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.002	552	262	107	37	0	5	0	52	0	0	0
5.003	314	149	10	3	0	1	0	10	0	0	0
5.004	1.018	483	157	49	0	22	0	766	0	0	0
5.005	76	36	3.326	2.218	219	0	0	0	0	0	0
6.001	793	376	260	66	0	1	0	10	0	0	0
6.002	2	1	357	198	18	0	0	0	0	0	0
6.003	22	10	598	181	0	0	0	0	0	0	0
6.004	279	132	61	18	0	0	0	0	0	0	0
6.005	1.764	837	117	35	0	0	0	0	0	0	0
6.006	211	100	452	323	0	39	0	1.966	0	0	0
skupaj	273.564	118.090	114.357	44.253	29.591	7.125	1.286	290.662	25.144	15.584	5.254

5.2.2 Potovalni in prevozni stroški

Uporaba generaliziranega časa pomeni, da se vsi stroški preračunajo v čas. Čim večja je vrednost časa, tem odločilnejši je potovalni čas in manjši vpliv ima vrednost neposrednih denarnih izdatkov.

Kljub temu pa tudi neposredni denarni izdatki prispevajo k odločitvi glede distribucije potovanj, izbire prometnega sredstva in poti, po kateri se potovanje opravi.

Vrednost časa je za leto 2030 določena glede na predvideno rast bruto družbenega proizvoda v Sloveniji, in sicer s faktorjem elastičnosti 1.

V kasnejšem obdobju naj bi v Sloveniji prenehali z vinjetnim cestninjenjem osebnega avtomobilskega prometa in naj bi prešli na cestninjenje v prostem prometnem toku. Toda predstavnik naročnika nas je seznanil, da je določbo v Projektni nalogi treba razumeti tako, da se tudi v prihodnje povsod upošteva sedanji način cestninjenja. Tako je tudi upoštevano.

Prihodnja cena goriva in vozovnic javnega prometa je določena tako kot na evropski ravni, tj. na osnovi gibanja cen nafte, ki jo je pripravila ameriška Vlada in na osnovi predpostavke, da se bo v prihodnje cena vozovnic javnega prometa relativno manj podražila.

Parametri potovalnih stroškov, ki so uporabljeni v prometnem modelu, so predstavljeni v spodnji preglednici.

Vrednost časa sledi rasti bruto družbenega proizvoda.

Preglednica 5.3: Potovalni stroški za leto 2030, uporabljeni v prometnem modelu, cene 2009 (absolutna vrednost ali kot delež zvečanja oziroma zmanjšanja glede na leto 2008, izražen v %)

parameter	leto 2030
vrednost časa	
• poslovni namen potovanja	13,64 €/h
• vsi ostali nameni potovanja	4,09 €/h
cena vozovnice	
• vlak	0,093 €/km
• avtobus	0,155 €/km
strošek goriva in vzdrževalni stroški osebnih vozil	14 %
strošek cestnih tovornih vozil	
• lahki tovornjaki	21 %
• težki tovornjaki	13 %
cena parkirnine v večjih mestih za scenarije:	+ 15 %

5.2.3 Zunanji promet

Napoved zunanjega, torej izvorno-ciljnega in tranzitnega prometa skozi Slovenijo, je v modelu PRIMOS narejena z evropskim prometnim modelom TRANS-TOOLS. Napoved povpraševanja v okviru 4-stopenjskega prometnega modela temelji predvsem na prihodnjih evropskih socioekonomskih razmerah za leto 2030.

3. razvojna os

Rast prebivalstva v območju EU 27 izhaja iz uradne napovedi Eurostata na ravni NUTS 2¹⁴. Število prebivalcev v Evropski uniji bo do leta 2030 ostalo približno nespremenjeno (495 mio). V območju EU 15 se pričakuje manjši prirast prebivalstva (s 387 mio na 399 mio), v območju EU 12 pa zmanjšanje (od 104 mio leta 2005 na 96 mio leta 2030).

Gospodarski razvoj, izražen v bruto družbenem proizvodu (BDP) na prebivalca, bo hitrejši v vzhodnem delu Evrope in počasnejši v zahodnem delu. Takšen razvoj je bil zaznan tudi v preteklosti. V območju EU 15 je leta 2005 BDP na prebivalca znašal okoli 24.000 € in naj bi se do leta 2030 zvečal na okoli 37.000 €. V območju EU 12 je leta 2005 BDP na prebivalca znašal okoli 5.000 €, do leta 2030 pa naj bi narasel na 13.000 €.

Generalne ugotovitve so, da bo leta 2030 v celotni Evropi približno toliko prebivalstva kot ga je bilo leta 2005 (leta 803.277.600, leta 2030 pa 801.813.759). Delovnih mest naj bi bilo v prihodnje nekoliko manj, bruto družbeni proizvod na prebivalca naj bi se povečal za 76 %, stopnja motorizacije pa za 28 %.

5.2.4 Induciran promet

Prometno povpraševanje je elastično. S prihranki časa, ki ga prinesejo izboljšave na prometnem omrežju, se povpraševanje poveča in povzroči inducirani promet. V primeru, ko je prihranek časa na neki relaciji 10 %, se promet na njej (po domačih in tujih raziskavah) poveča za 7 %, kadar je vpliv tega prometa znaten. Inducirani promet je na regionalni ravni večinoma zajet že v sintetičnem prometnem modelu.

5.3 Razvoj modela napovedi prometa za leto 2040 za enoto PLDP

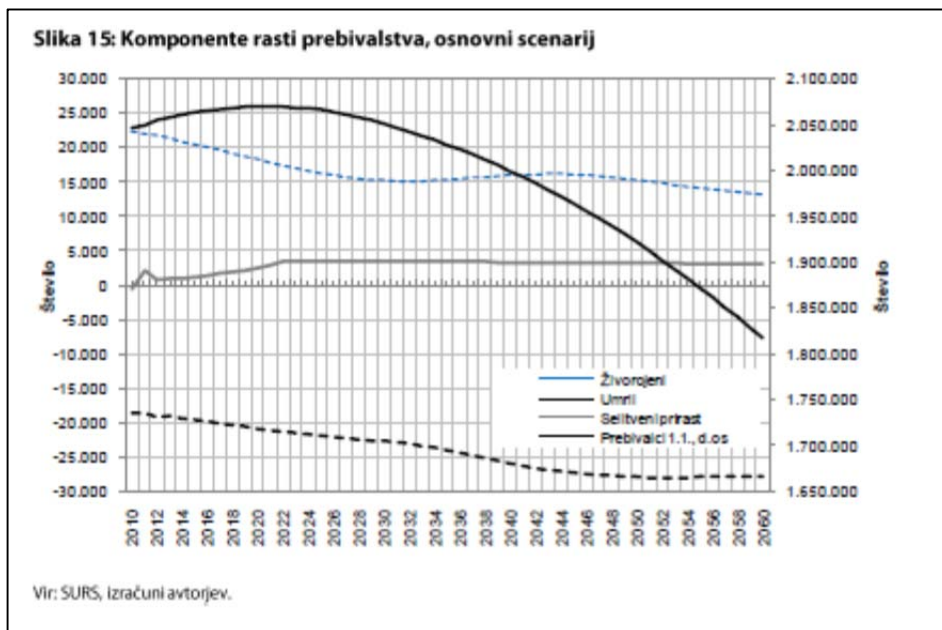
Model napovedi na enoto PLDP je razvit po metodologiji, ki je opisana v poglavju 3.1. Matrike potovanj po prometnih sredstvih za leto 2040 so prikazane v prilogi D4.2 v dodatku 4.

Napoved od leta 2030 do leta 2040 temelji na napovedi rasti števila prebivalcev in bruto družbenega proizvoda.

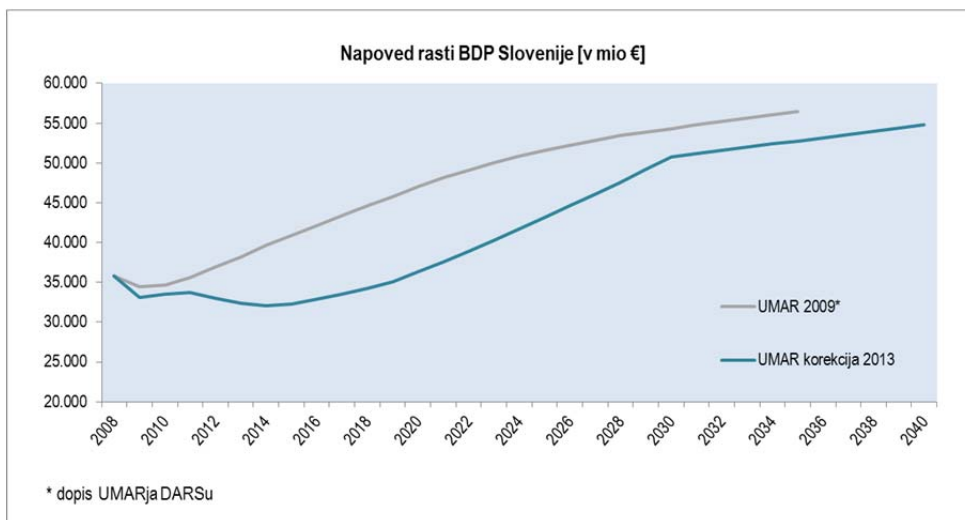
Pri tem so bile uporabljene uradne projekcije rasti prebivalstva Eurostata EUROPOP2010 in popravljena delovna različica UMARjeve napovedi do leta 2060 (avgust 2013). Projekcija predvideva, da bo v Sloveniji število prebivalcev naraščalo do leta 2021, takrat pa bi začelo najprej počasi, nato pa vedno hitreje upadati. Iz grafa je razbrati, da bo v Sloveniji leta 2030 manj kot 2.050.000 prebivalcev, leta 2040 pa že manj kot 2.000.000. Na območju Vzhodne Slovenije se bo število prebivalstva zmanjševalo že pred letom 2020.

Pri oceni spremembe matrik od leta 2030 do 2040 je upoštevana tudi sprememba mobilnosti na podlagi rasti BDP-ja, ki je predstavljen v prilogi D9 dodatka 9. Od leta 2030 do 2035 je upoštevana 0,8 o.t. rast BDP-ja, od leta 2035 do 2040 pa 0,7 o.t. rast.

¹⁴ TREND-forecast 2004, Eurostat.



Slika 5-7: Delovna projekcija prebivalstva Slovenije, avgust 2013; vir: UMAR (Tomaž Kraigher in Barbara Ferik)



Slika 5-8: Napoved rasti BDP-ja za Slovenijo

Za določitev rasti zunanje prometa med letoma 2030 in 2040 je privzeta povprečna letna rast predhodnega obdobja, in sicer 1,62 % za osebna vozila, 1,52 % za lahka vozila in 2,25 % za težka vozila.

5.4 Izid napovedi prometa za leto 2040

5.4.1 Opis obravnavanih omrežij

Na ravni Slovenije je upoštevan uravnotežen razvoj javnega in individualnega motornega prometa, ki vključuje vlaganja v železnico in javni promet ter nekatere cestogradnje (priloge v dodatku 12). Glede

3. razvojna os

cest sta obravnavana dva scenarija, glede razvoja javnega prometa pa v okviru uporabljene napovedi eden, in sicer scenarij trajnostnega razvoja.

Cestno omrežje

Na vplivnem območju 3. razvojne osi sta obravnavana dva omrežna scenarija, in sicer:

- **primerjalno omrežje:** prometne razmere leta 2040 na obstoječem omrežju in
- **načrtovano omrežje:** prometne razmere leta 2040 na načrtovanem omrežju (z ukrepi).

V načrtovanem omrežju so upoštevne spodaj navedene novogradnje, rekonstrukcije cest in drugi ukrepi na obstoječem omrežju.

Na **odseku 1** (med AC A1 in Velenjem) je upoštevano:

- novogradnja hitre ceste od priključka Šentrupert na avtocesti A1 do priključka Velenje jug (različica trase F2-2),
- prepoved vožnje za težka tovorna vozila nad 7,5 ton na obstoječi cesti G1-4 med Velenjem in Črnovo.

Na **odseku 2** (med Velenjem in Slovenj Gradcem) je upoštevano:

- novogradnja hitre ceste Velenje jug–Slovenj Gradec jug (sprejeti DPN) in
- navezovalna cesta Konovo.

Javni promet

Na železniški povezavi Velenje-Celje je dolgoročno predvidena večja pogostnost voženj regionalnih vlakov. In sicer bi v času urnih konic vlaki vozili na 15 minut, v času zunaj urnih konic pa na 30 minut. Hkrati bi bilo v območju Velenja urejeno parkirišče, ki bi delovalo v sistemu parkiraj in se pelji.¹⁵

Potovalni in prevozni stroški

Upoštevani so potovalni in prevozni stroški, ki so navedeni v poglavju 5.2.2.

5.4.2 Izbira prometnega sredstva

Analiza izbire prometnega sredstva vključuje tudi analizo občutljivosti spreminjanja izbire prometnega sredstva in cestnih prometnih obremenitev v odvisnosti od prometne ponudbe oziroma prometne politike.

Analiziran je vpliv treh scenarijev prometne ponudbe in dveh scenarijev socioekonomskih razmer (leti 2011 in 2030). Analizirani so scenariji:

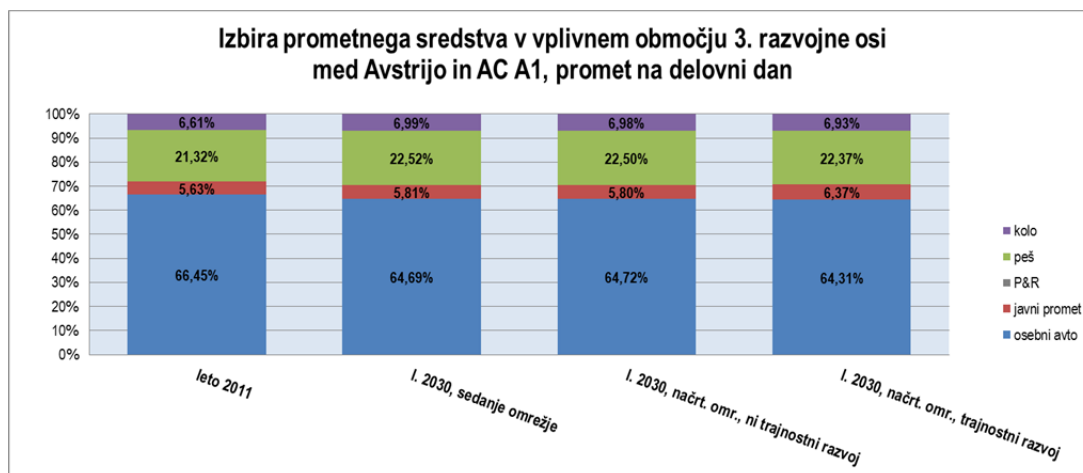
- sedanja prometna ponudba (leto 2011) in socioekonomske razmere leta 2011,
- sedanja prometna ponudba (leto 2011) in socioekonomske razmere leta 2030,

¹⁵ Podlago za to predstavlja strokovni predlog v dokumentu Zasnova prihodnjega slovenskega prometnega sistema v okviru projekta Študija upravičenosti nove železniške povezave med Divačo in Ljubljano ter Ljubljano in Zidanim Mostom, PNZ, Vössing, idr., 2013.

Glede na to, da ima trajnostni razvoj vse večjo podporo, ocenjujemo, da obstaja velika verjetnost, da bodo predlagani ukrepi na relaciji Velenje-Celje do leta 2040 tudi uresničeni.

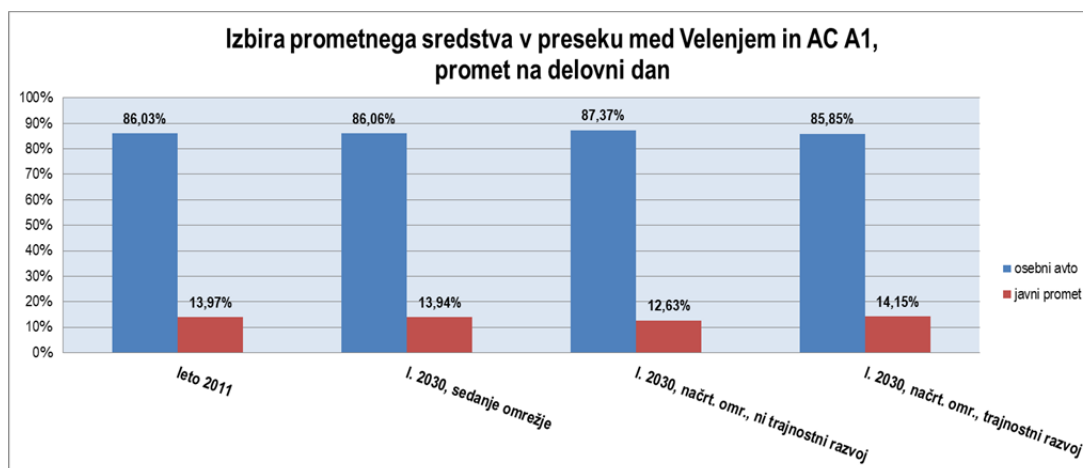
- prihodnja cestna ponudba (skladna z opisom v poglavju 5.4.1) in nespremenjena oziroma sedanja ponudba javnega prometa ter socioekonomske razmere leta 2030; to je scenarij netrajnostnega razvoja,
- prihodnja cestna ponudba (skladna z opisom v poglavju 5.4.1) in izboljšana ponudba javnega prometa (skladna z opisom v poglavju 5.4.1) ter socioekonomske razmere leta 2030; to je scenarij trajnostnega razvoja, ki je tudi osnova za nadaljnje analize in sklepe.

Izbira prometnega sredstva je lahko analizirana samo v okviru sintetičnega 4-stopenjskega prometnega modela, zato je analiza narejena za leti 2011 in 2030. Za leto 2040 je upoštevana enaka izbira prometnega sredstva kot za leto 2030.



Slika 5-9: Izbira prometnega sredstva na celotnem vplivnem območju severne 3. razvojne osi po scenarijih

Na sliki 5-9 je prikazana izbira prometnega sredstva na celotnem vplivnem območju severne 3. razvojne osi, tj. na območju Koroške in Savinjske statistične regije po scenarijih. Na sliki 5-10 je prikazana izbira prometnega sredstva na odseku med Velenjem in avtocesto A1, in sicer samo med osebnim avtomobilom in javnim prometom. Tudi tu za štiri scenarije.



Slika 5-10: Izbira prometnega sredstva v prerezu med Velenjem in avtocesto A1 po scenarijih

Iz slike 5-9 je razvidno, da se na obravnavanem območju okoli 65 % potovanj opravi z osebnimi avtomobili, okoli 6 % z javnim prometom, okoli 7 % s kolesi in okoli 22 % peš. Med obravnavanimi

3. razvojna os

scenariji ni bistvenih razlik, saj ukrepi na območju severne 3. razvojne osi le v manjši meri vplivajo na splošne prometne razmere celotnega obravnavanega območja.

Na sliki 5-10 je prikazana izbira prometnega sredstva med osebnim avtomobilom in javnim prometom (vlak in avtobus) na odseku med Velenjem in avtocesto A1. Tu ima prometna ponudba, ki se izboljša na tem območju, večji vpliv.

V primeru, ko prometna ponudba (za avtomobilski in javni promet) ostane nespremenjena, se tudi izbira prometnega sredstva ne spremeni. Če se uresniči načrtovane cestne ukrepe, javni promet pa ostane takšen, kot je, se izbira prometnega sredstva nekoliko spremeni v korist osebnega avtomobila (za 1,3 o.t.) in za toliko zmanjša v škodo javnega prometa. Če se uresniči načrtovane ukrepe na cestnem področju in hkrati izboljša tudi javni (zlasti železniški) promet, se v primerjavi s predhodnim scenarijem izbira prometnega sredstva spremeni v škodo avtomobilskega prometa (za 1,5 o.t.) in v koristi javnega prometa (tudi za 1,5 o.t.). Če se to izrazi v odstotkih, se pri četrtem in predlaganem scenariju v primerjavi s predhodnim količina cestnega avtomobilskega prometa zmanjša za okoli 2 %, količina potnikov na javnem prometu pa zveča za 12 %.

Glede na to, da prometne obremenitve, ki so podlaga za nadaljnje analize, temeljijo na scenariju, ki vključuje cestne ukrepe in izboljšano ponudbo javnega prometa (oboje navedeno v poglavju 5.4.1), nas zanima, za koliko bi bile prometne obremenitve na cestah večje, če ne bi prišlo do izboljšanja javnega prometa.

Kot rečeno, v primeru, če ne bi bila izboljšana ponudba javnega prometa, bi bilo v prerezu odseka Velenje-avtocesta A1 okoli 2 % več avtomobilskega prometa. To podrobneje pomeni:

- na novi hitri cesti bi bilo leta 2040 okoli 350 vozil/dan več,
- na obstoječi cesti G1-4 bi bilo leta 2040 na odseku med Velenjem in Arjo vasjo okoli 375 vozil/dan več.

To se pravi, da ponudba javnega prometa nima večjega vpliva na prometne obremenitve cestnega prometa, saj te v vsakem primeru ostajajo istega velikostnega reda. Tako to ne vpliva na končne sklepe.

5.4.3 Prometne obremenitve sedanjega (primerjalnega) cestnega omrežja

Pri tem scenariju so analizirane razmere leta 2040 na sedanjem omrežju brez vseh predvidenih ukrepov na vplivnem območju tretje razvojne osi od Avstrije do AC A1.

Leta 2040, izraženo v enoti PLDP, bi bilo na odsekih ceste G1 Arja vas–Velenje do 21.500 vozil, Velenje–Mislinja do 13.500 vozil, Mislinja–Slovenj Gradec do 16.000 vozil, Slovenj Gradec–Otiški vrh do 15.100 vozil in Otiški vrh–Dravograd do 18.000 vozil.

Na odseku ceste G2 Otiški vrh–Ravne na Koroškem bi bilo, izraženo v enoti PLDP do 7.300 vozil, Ravne na Koroškem–Prevalje do 13.000 vozil in na odseku Prevalje–Holmec do 11.300 vozil. Na odseku ceste R1 Slovenj Gradec–Kotlje–Ravne na Koroškem bi bilo do 8.000 vozil.

Na cesti R1 Šentrupert–Letuš bi bilo do 12.300 vozil, na R2 Letuš–Šoštanj do 10.000 vozil in na cesti R3 Polzela–Velenje do 6.400 vozil v enoti PLDP.

Na kontroli črti v preseku cest med AC A1 in Velenjem bi bilo 33.200 vozil, kar predstavlja 25 % povečanje prometa glede na leto 2011. Na kontrolni črti, ki deli Savinjsko in Koroško regijo bi bilo 20.400 vozil, kar tudi pomeni 28-odstotni porast prometa od leta 2011.

Prometne obremenitve na sedanjem omrežju za leto 2040 so prikazane v prilogi 7.

5.4.4 Prometne obremenitve načrtovanega cestnega omrežja

Na vplivnem območju tretje razvojne osi od AC A1 do Avstrije so upoštevani ukrepi, ki so navedeni v poglavju 5.4.1.

Po scenariju z načrtovanim omrežjem bi bilo leta 2040, izraženo v enoti PLDP, na novi hitri cesti med AC A1 in priključkom Parižlje 19.100 vozil, med priključkoma Parižlje in Podgora 12.100 in do Velenja do 11.900 vozil, med Velenjem in priključkom Slovenj Gradec jug pa do 9.000 vozil.

Na odsekih obstoječe ceste G1 Arja vas–Velenje bi bilo do 17.100 vozil, Velenje–Mislinja do 6.100 vozil, Mislinja–Slovenj Gradec do 8.900 vozil, Slovenj Gradec–Otiški vrh do 15.400 vozil in Otiški vrh–Dravograd do 17.900 vozil/dan.

Na odseku ceste G2 Otiški vrh–Ravne na Koroškem bi bilo, izraženo v enoti PLDP, do 7.300 vozil/dan, Ravne na Koroškem–Prevalje do 13.000 vozil in na odseku Prevalje–Holmec do 11.300 vozil/dan. Na odseku ceste R1 Slovenj Gradec–Kotlje–Ravne na Koroškem bi bilo do 8.000 vozil/dan.

Na cesti R1 Šentrupert–Letuš bi bilo do 6.000 vozil, na cesti R2 Letuš–Šoštanj do 5.300 vozil in na cesti R3 Polzela–Velenje do 1.300 vozil v enoti PLDP.

Prometne obremenitve na načrtovanem omrežju za leto 2040 so prikazane v prilogi 8. V prilogi 8 so prikazane tudi prometne obremenitve na načrtovanem omrežju za leto 2011.

5.4.5 Drevesa poti

Drevesa poti so prikazana v prilogah 9, 10 in 11.

V prilogah oznake pomenijo:

- številke v črni barvi (v oklepaju ali brez) prikazujejo število vseh vozil na odsekih po smereh za izbrano prometno sredstvo ali vsa vozila skupaj,
- številke v roza barvi (v oklepaju ali brez) prikazujejo število vozil na analiziranem odseku v izbrani smeri za izbrano prometno sredstvo ali vsa vozila skupaj,
- številke v oranžni barvi prikazujejo število vozil na vseh odsekih (po smereh), ki prevozijo izbrani odsek.

Analizirana so drevesa poti za 10 izbranih odsekov.

6 Prepustnost in ravni uslug cestnega omrežja

6.1 Prepustnost cestnih odsekov

6.1.1 Metodološke osnove

Učinkovitost prometnega omrežja je ovrednotena z dvema meriloma:

1. **prepustnost omrežja (v/c):** je odvisna od zasedenosti kapacitete in je kriterij za dimenzioniranje cest (pove potrebno število voznih pasov),
2. **kakovost usluge (NU):** kvalitativno merilo, ki opisuje vozne razmere znotraj prometnega toka glede različnih učinkov, kot so hitrost, potovalni čas, svoboda manevriranja, motnje toka in udobnost. Če so ugotovljene slabe razmere glede kakovosti uslug (npr. E ali F), to pomeni, da kakovost usluge mora biti izboljšana, vendar to še ne pomeni, da mora imeti več voznih pasov. Kot rečeno, število potrebnih voznih pasov pove prvi kriterij.

Izračuna prepustnosti in kakovost usluge sta narejena po metodologiji HCM 2010 (Highway Capacity Manual).

Prepustnost in kakovost usluge sta izračunani za celotno omrežje državnega omrežja na vplivnem območju projekta (priloga 7 v dodatku).

Prepustnost omrežja

Prepustnost je določena z razmerjem med prometnim povpraševanjem (števila vozil na odseku) in razpoložljivo kapaciteto na cestnem odseku. Kapaciteta je definirana kot največje število vozil, ki v dani časovni enoti, pri prevladujočih cestnih in prometnih razmerah, prevozijo cestni prerez v obeh smereh pri 2- ali 3-pasovni cesti ali v eni smeri pri večpasovni avtocesti. Kapaciteto se računa za prevladujoče razmere ob upoštevanju lepega vremena, kakovostne voziščne konstrukcije in odsotnosti prometnih nesreč. Če vzdolž opazovanega odseka prometne ali cestne razmere nihajo, se upošteva prerez z najslabšimi razmerami, ker ta običajno določa raven usluge za celoten odsek. Lastnosti prometnega toka in struktura prometa naj bi bili znotraj odseka, ki ga opazujemo, kar se le da homogeni, saj vsaka sprememba teh parametrov povzroči spremembo kapacitete. Kapaciteto navadno označujemo z ekvivalentom osebnih vozil na uro (EOV/h).

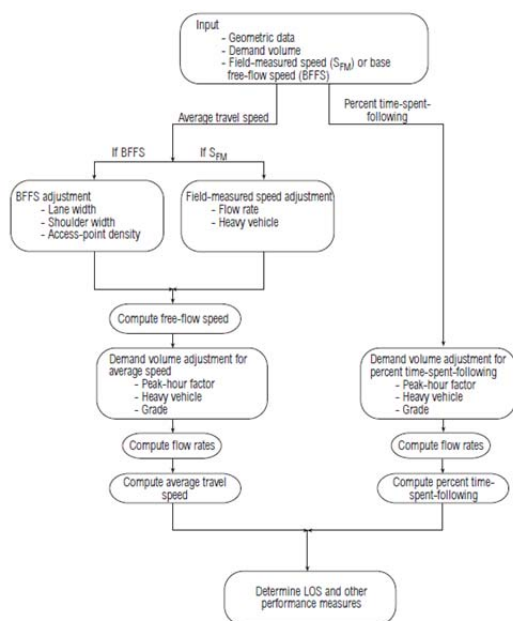
Osnova za določevanje kapacitete je sprejemljiva (logična) verjetnost ponavljanja količine in strukture prometnega toka tekom urnih konic. Kapaciteta ni enaka maksimalnemu pretoku na določeni točki v določenem časovnem intervalu.

Če je vrednost prepustnosti večja od 0,9, je cestno omrežje na meji zmogljivosti ali prek nje. Npr., če je na nekem 2-pasovnem odseku dosežena vrednost prepustnosti več kot 0,9 ali 90 %, to pomeni, da bi cesta morala biti 4-pasovna.

Kakovost usluge

Kakovost usluge zahteva kvantitativna merjenja za označitev vozni razmer znotraj prometnega toka. Izračun je narejen po metodologiji za 2-pasovne ceste iz priložnika HCM 2010 poglavje 20. Prikaz izračuna je shematsko prikazano na spodnjem grafu.

3. razvojna os



Slika 6–1: Prikaz postopka izračuna kakovosti usluge po metodologiji HCM2010

Uporabljena izhodišča so navedena v spodnjem seznamu, izračun pa je prikazan v prilogi 7 v dodatku.

Izhodišča za kakovost usluge so:

- prometne obremenitve na odseku,
- faktor razmerja povprečni delovni promet/povprečni letni dnevni promet,
- delež urne konice,
- delež tovornih vozil,
- potovalna hitrost,
- dimenzije prečnega profila ceste,
- vzdolžni naklon ceste,
- število križišč na kilometer dolžine odseka,
- razmerje prometnih obremenitev glede na smer vožnje v preseku (usmerjenost),
- lokacija odseka (urbano ali ruralno območje).

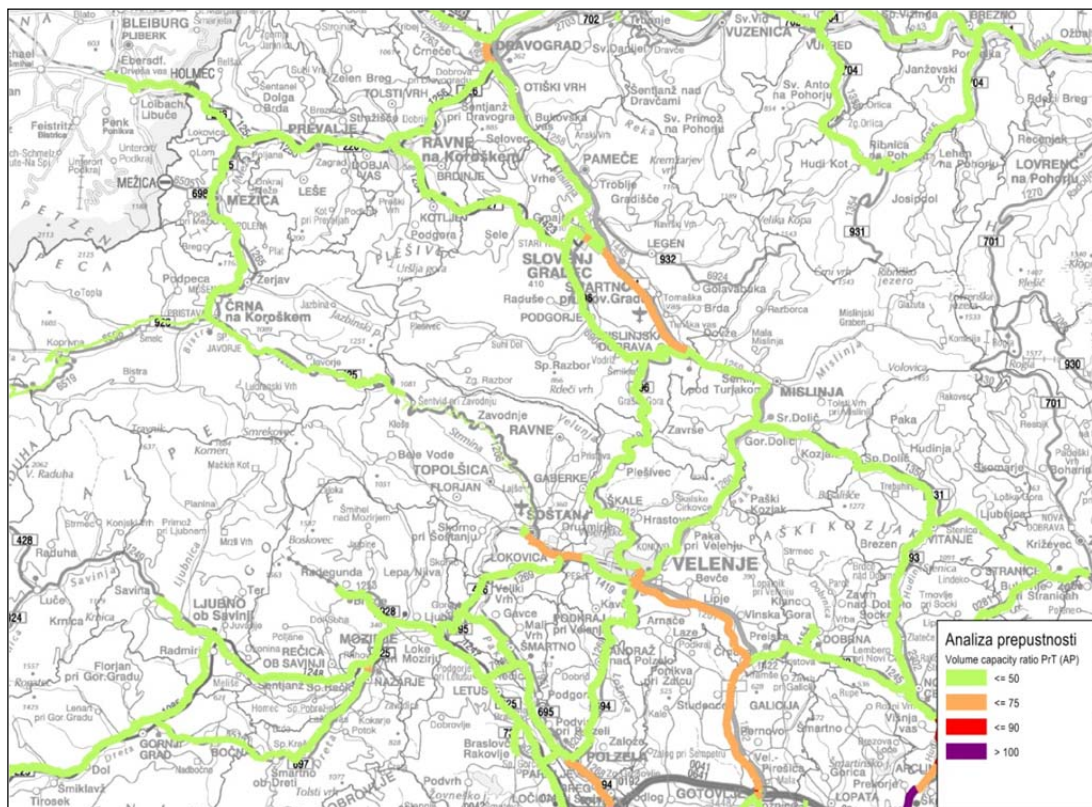
Za določitev kakovosti usluge je uporabljena bikriterialna metoda v odvisnosti od hitrosti in deleža časa potovanja s sledenjem spredaj vozečemu vozilu. Kvalitativno vrednotenje je določeno z nivojem uslug (NU) od A do F glede na kategorijo ceste, kjer velja:

- **nivo usluge A in B:** vozila dosegajo potovalne hitrosti, ki veljajo za prosti prometni tok, ni težav s prepustnostjo;
- **nivo usluge C in D:** promet se odvija s nižjo hitrostjo od hitrosti prometnega toka oziroma do 70-80 km/h, vozila do 65 % (na cestah nizke kategorije do 70 %) prevoženega odseka sledijo vozilu pred seboj, prepustnost odseka je zadovoljiva,
- **nivo usluge E in F:** potovalna hitrost je nizka, vozila vozijo v platonih (v vrsti), obremenitve so blizu prepustnosti ali prek nje.

Vsak nivo predstavlja skupek voznih pogojev in voznikovo odzivanje na posamezno stanje. V praksi se pri načrtovanju kot zadovoljivo uporablja nivo usluge C ali D.

6.1.2 Analiza prepustnosti in kakovosti usluge na sedanjem omrežju za leto 2011

Analiza prepustnosti sedanjega omrežja leta 2011, predstavljena na sliki 7-2, kaže, da v vplivnem območju ni kapacitetnih prekoračitev. Prepustnost nad 50 % je na cesti G1-4 na odseku Arja vas-Velenje, na območju med Mislinjo in Slovenj Gradcem ter na nekaterih odsekih ceste, kjer prevladuje lokalni promet (Velenje-Šoštanj, Dravograd). Na ostalih cestah ni težav z prepustnostjo.

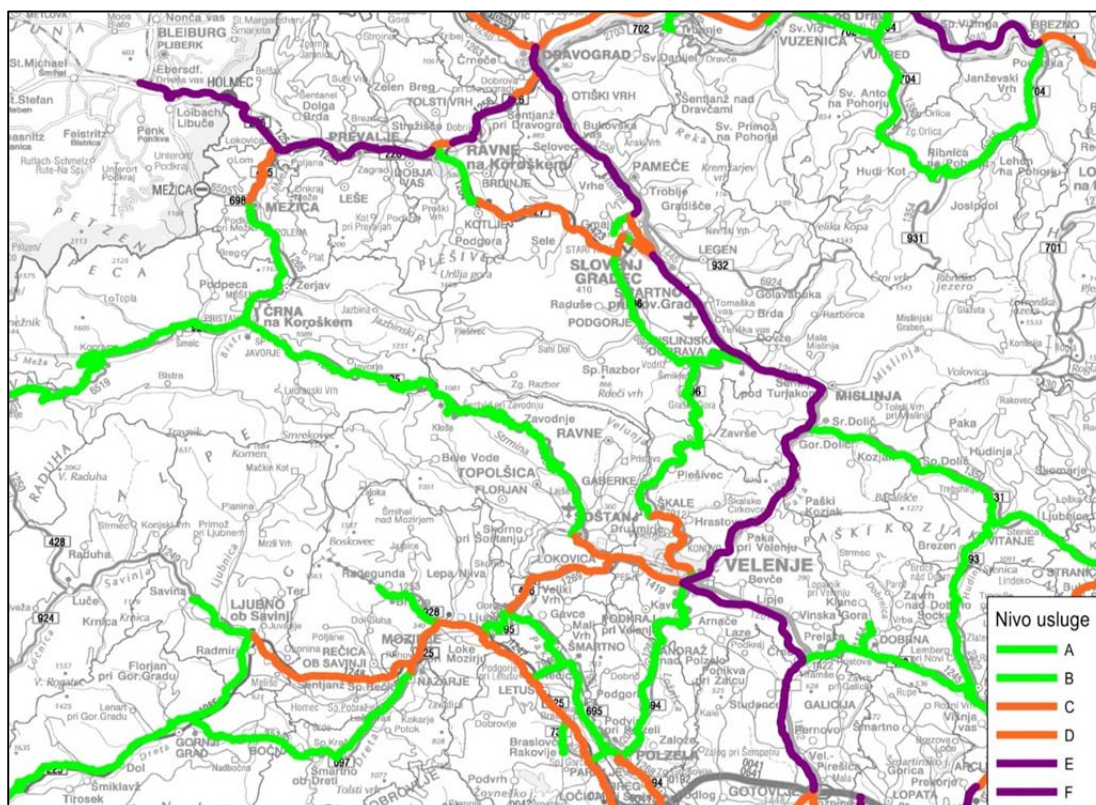


Slika 6-2: Prepustnost cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 2011

Medtem ko je prepustnost ustrežna, pa je hkrati raven usluge nesprejemljivo nizka. Na celotnem odseku ceste G1-4 od avtoceste A1 do Velenja in Dravograda je kakovost usluge NU E ali F, kot je razvidno iz slike 7-3. Težave s kakovostjo usluge so tudi na Partizanski cesti v Velenju.

Na cesti G2-112 Otiški vrh-Holmec je na območju naselja Dobrije in na odseku ceste Ravne na Koroškem-Holmec prav tako nivo usluge E oziroma F. Na ostalih regionalnih cestah ni težav glede kakovosti usluge.

Na podlagi izračuna prepustnosti in kakovosti uslug je ugotovljeno, da sedaj nikjer ni potrebna 4-pasovna cesta, toda raven usluge je na cestah G1-4 in G2-112 nesprejemljivo nizka. To pomeni, da bi že danes ti dve cesti morali biti urejeni kot takšni 2-pasovnici, da bi med naselji omogočali vozne hitrosti npr. 90 km/h pri prostem prometnem toku.



Slika 6-3: Kakovost usluge cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 2011

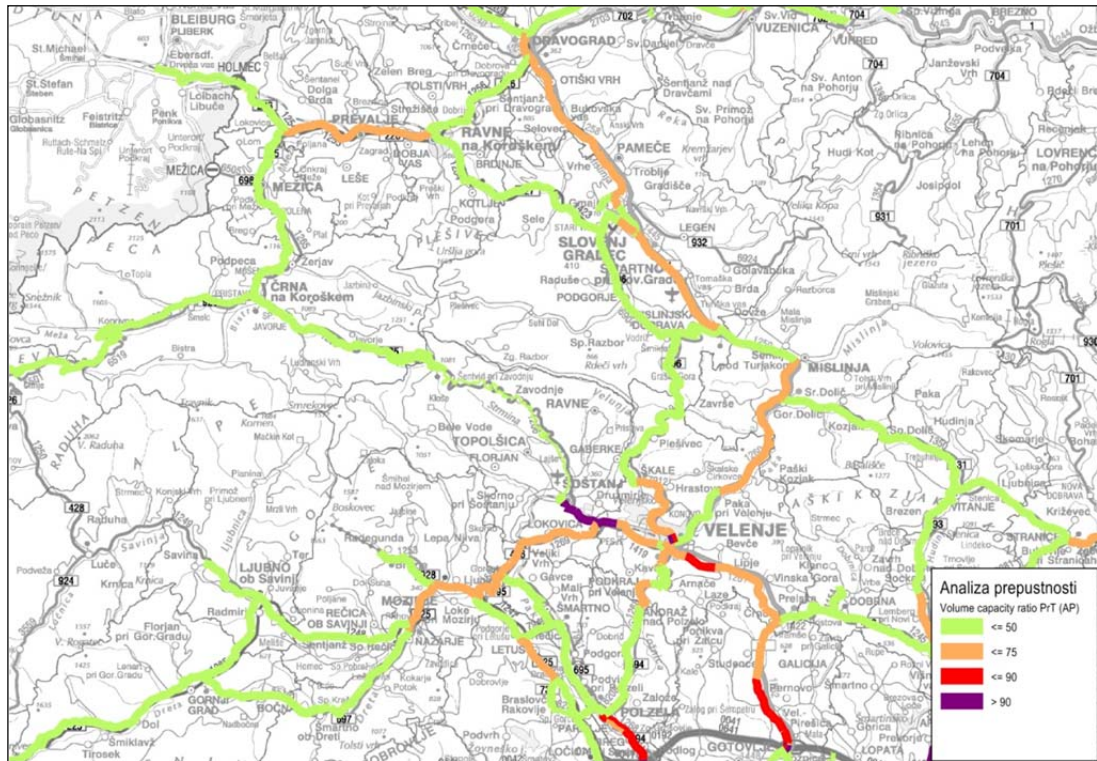
6.1.3 Analiza prepustnosti in kakovosti usluge na sedanjem omrežju za leto 2040

Analiza prepustnosti sedanjega omrežja leta 2040 (slika 7-4) kaže, da v vplivnem območju ni kapacitetnih prekoračitev, razen na nekaterih odsekih ceste G1-4 Arja vas-Velenje. Tu so dosežene vrednosti nad 90 %, kar pomeni, da je do leta 2040 tu potrebna 4-pasovna cesta.

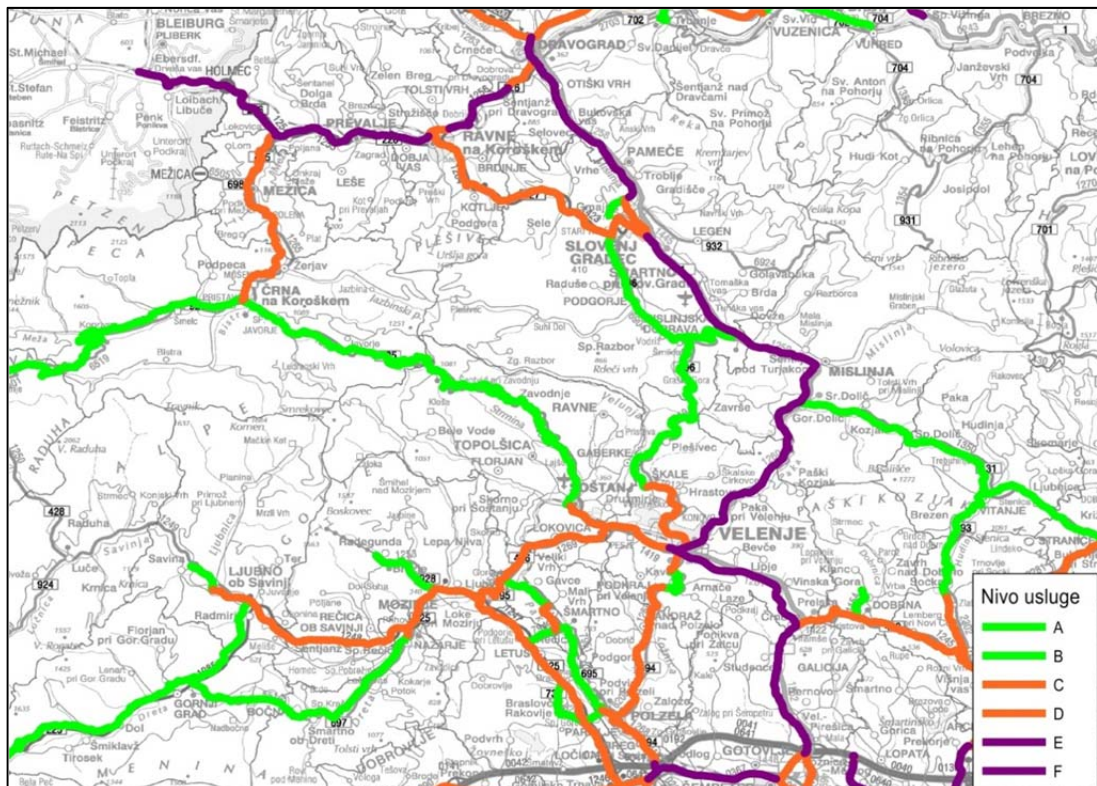
Na območju med Velenjem in Dravogradom prepustnost ne presega 75 %. Na tem odseku torej tudi leta 2040 zadošča 2-pasovnica. Na nekaterih odsekih mestnih cest (Velenje-Šoštanj) je prepustnost na meji sprejemljivega.

Na cesti G2-112 Otiški vrh–Holmec prav tako ni težav s prepustnostjo. Na odseku od Otiškega vrha do Raven na Koroškem bo prepustnost do 50 %, od Raven do Holmca pa do 75 %. Na ostalih cestah ni težav. Tudi tu zadošča 2-pasovnica.

Na sliki 7-5 je prikazana kakovost usluge cestnega omrežja. Iz slike je razvidno, da je tako kot leta 2011 tudi leta 2040 kakovost usluge nesprejemljivo nizka na obeh glavnih cestah, kjer bo NU E ali F. Težave s kakovostjo usluge bodo tudi na Partizanski cesti v Velenju. Na ostalem omrežju se kakovost usluge glede na leto 2011 nekoliko poslabša, toda ni težav s prepustnostjo.



Slika 6-4: Prepustnost cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 2040



Slika 6-5: Kakovost usluge cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 2040

3. razvojna os

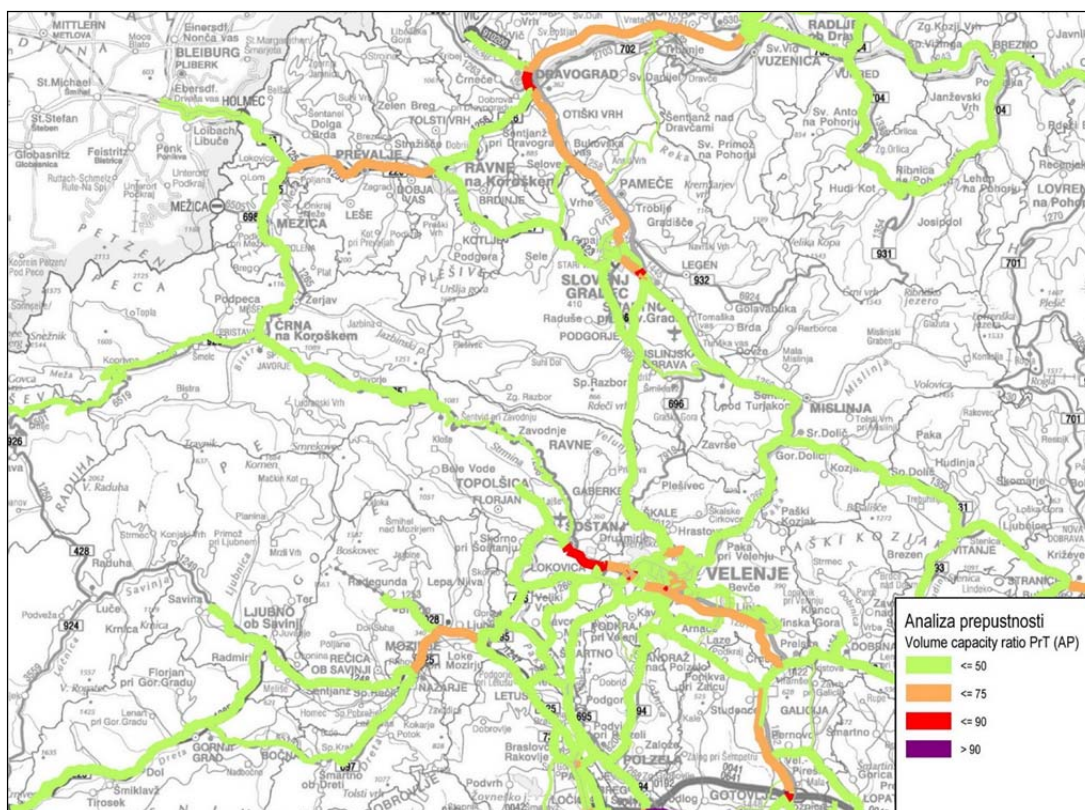
6.1.4 Analiza prepustnosti in kakovosti usluge na načrtovanem omrežju za leto 2040

Analiza prepustnosti načrtovanega omrežja leta 2040 kaže, da v vplivnem območju glavne ceste G1-4 Arja vas-Velenje-Dravograd ne bi bilo kapacitetnih prekoračitev. Vrednosti bi bile med Velenjem in Slovenj Gradcem povsod pod 50 %, na večjem delu odseka Arja vas-Velenje in na odseku Slovenj Gradec-Dravograd pa bi bila prepustnost dosežena nad 50 % in pod 75 %.

Na cesti G2-112 Otiški vrh-Holmec prav tako ne bi bilo težav s prepustnostjo. Na odseku od Otiškega vrha do Raven na Koroščem bi bila prepustnost do 50 % dosežena, od Raven do Holmca pa do 75 %. Na ostalih cestah ne bi bilo težav.

Na delu ceste med Velenjem in Šoštanjem bi bila dosežena prepustnost med 75 in 90 %, sicer pa med 50 in 75 %.

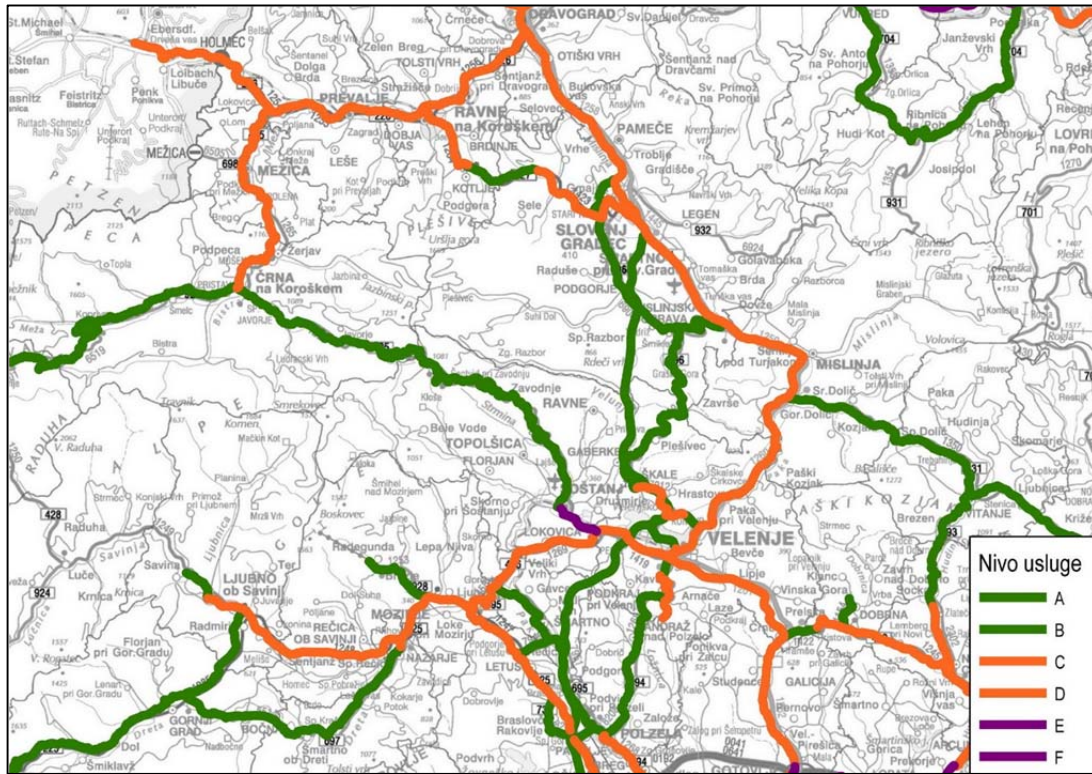
Na novi hitri cesti prav tako ne bi bilo težav s prepustnostjo (pod 50 %).



Slika 6-6: Prepustnost cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, načrtovano omrežje, leto 2040

Zaradi izgradnje nove hitre ceste AC A1-Velenje-Slovenj Gradec in modernizacije obstoječe ceste G1-4 Slovenj Gradec-Dravograd ter G2-112 Otiški vrh-Holmec se kakovost uslug na celotnem vplivnem območju tretje razvojne osi izboljša. Pri tem je upoštevano, da se obstoječa cesta G1-4 Velenje-Slovenj Gradec prekategorizira v tip regionalne ceste in hitrost omeji na 70 km/h.

Potem je povsod najslabša raven usluge D.



Slika 6-7: Kakovost usluge cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, načrtovano omrežje, leto 2040

Preglednica 6.1: Povzetek analize prepustnosti in kakovosti usluge omrežja cest v vplivnem območju 3. razvojne osi od AC A1 do Avstrije

odsek	sedanje omrežje, l. 2011		sedanje omrežje, l. 2040		načrtovano omrežje, l. 2040	
	dosežena prepustnost	raven usluge	dosežena prepustnost	raven usluge	dosežena prepustnost	raven usluge
Arja vas-Velenje	50-75 %	E-F	75-90 %	E-F	50-75 %	C-D
Velenje-Mislinja	<50 %	E-F	50-75 %	E-F	<50 %	C-D
Mislinja-Sl. Gradec	50-75 %	E-F	50-75 %	E-F	<50 %	C-D
Slovenj Gradec-Otiški vrh	<50 %	E-F	50-75 %	E-F	50-75 %	C-D
Otiški vrh-Dravograd	50-75 %	E-F	50-75 %	E-F	50-75 %	C-D
Otiški vrh-Ravne	<50 %	D-E	<50 %	D-E	<50 %	C-D
Ravne-Holmec	<50 %	E-F	50-75 %	E-F	50-75 %	C-D

Iz preglednice 7.1 je jasno razvidno, da bo sedanje omrežje glede prepustnosti problematično samo na odseku Arja vas-Velenje, raven usluge je pa že sedaj skoraj povsod nesprejemljivo nizka.

3. razvojna os

6.2 Prepustnost pomembnejših križišč

6.2.1 Metodološke osnove

Prepustnost, zlasti pa prepustnost križišč, se računa z merodajnimi urnimi obremenitvami. Npr. v jutranji in popoldanski urni konici. Ker je v Projektni nalogi zahtevano, da se modelira samo promet v enoti PLDP, urne konice niso modelirane. Zato tudi ni ustreznih osnov za natančnejši račun prepustnosti, temveč je prepustnost križišč le grobo ocenjena. Za natančen izračun prepustnosti križišč bi bilo potrebno izvesti terenska merjenja (štetje prometnih tokov v križišču, štetje vrst, štetje peš in kolesarskega prometa,...) in razviti modela urnih konic.

Ocena prepustnosti temelji na ocenjeni urni obremenitvi prometnih tokov, preračunanih iz enote PLDP (tj. statistične vrednosti, ki v stvarnosti nikoli ne nastopi).

Kot merodajna je izbrana 75. najbolj obremenjena ura v letu. To predstavlja 10 % od vrednosti PLDP-ja. S tem faktorjem so množene vrednosti PLDP, da so dobljene vrednosti urnih obremenitev.

Kakovost usluge v križiščih je kvalitativno merilo, ki opisuje prepustnost križišča glede na zamude posameznih prometnih tokov v križiščih. Ravni usluge E in F pomenita, da mora biti prepustnost izboljšana.

Izračun prepustnosti križišč je narejen na osnovi ocenjenih izhodiščih vrednosti prometnih obremenitev iz enote PLDP glede na urne distribucije, kot je zahtevano v Projektni nalogi. Zato kapacitetna analiza križišč predstavlja le grobo oceno, ko je že rečeno.

Kakovost usluge v križišču je določena na osnovi kriterija zamude na vozilo. Zamude se izračunajo glede na razmerje prometnega toka in kapacitete po smereh.

Glavna izhodišča za izračun usluge v križišču so:

- geometrijske značilnosti križišča,
- prometne količine na uro in struktura prometa (osebni avto, tovorni promet...) ter
- način vodenja prometnih tokov skozi križišče (križišče enakovredni cest, semaforizirano, krožišče itd.)

Kriterij za določitev kakovosti usluge se za semaforizirana in ostala križišča razlikujeta. Vrednosti so prikazane v spodnji preglednici.

Preglednica 6.2: Kriterij za določitev kakovosti usluge

raven usluge	semaforizirano križišče	nesemaforizirano križišče
	zamude na vozilo (s/vozilo)	zamude na vozilo (s/vozilo)
A	≤ 10	0-10
B	> 10-20	> 10-15
C	> 20-35	> 15-25
D	> 35-55	> 25-35
E	> 55-80	> 35-50
F	> 80	> 50

6.2.2 Izid izračuna prepustnosti

Prepustnost je računana za leti 2011 in 2040. Preveritev prepustnosti je narejena za enajst bolj obremenjenih križišč, in sicer:

- Črnova: nesemaforizirano križišče G1/4 – smer Dobrna,
- Velenje: krožišče Celjska-Šaleška cesta,
- Gornji Dolič: nesemaforizirano križišče G1/4 – smer Slovenske Konjice,
- Šoštanj: krožišče Špeglova ulica-Partizanska cesta,
- Slovenj Gradec: nesemaforizirano križišče G1/4 – Celjska cesta,
- Slovenj Gradec: semaforizirano križišče G1/4 – SZ obvoznica,
- Otiški vrh: krožišče G1/4 – G2/112,
- Dravograd: semaforizirano križišče Mariborska cesta – Trg 4. julija,
- Ravne na Koroškem: krožišče Koroška cesta – Prežihova ulica,
- Prevalje: krožišče G2/112 – Spodnji kraj,
- Poljana: nesemaforizirano križišče G2/112 – odcep Holmec.

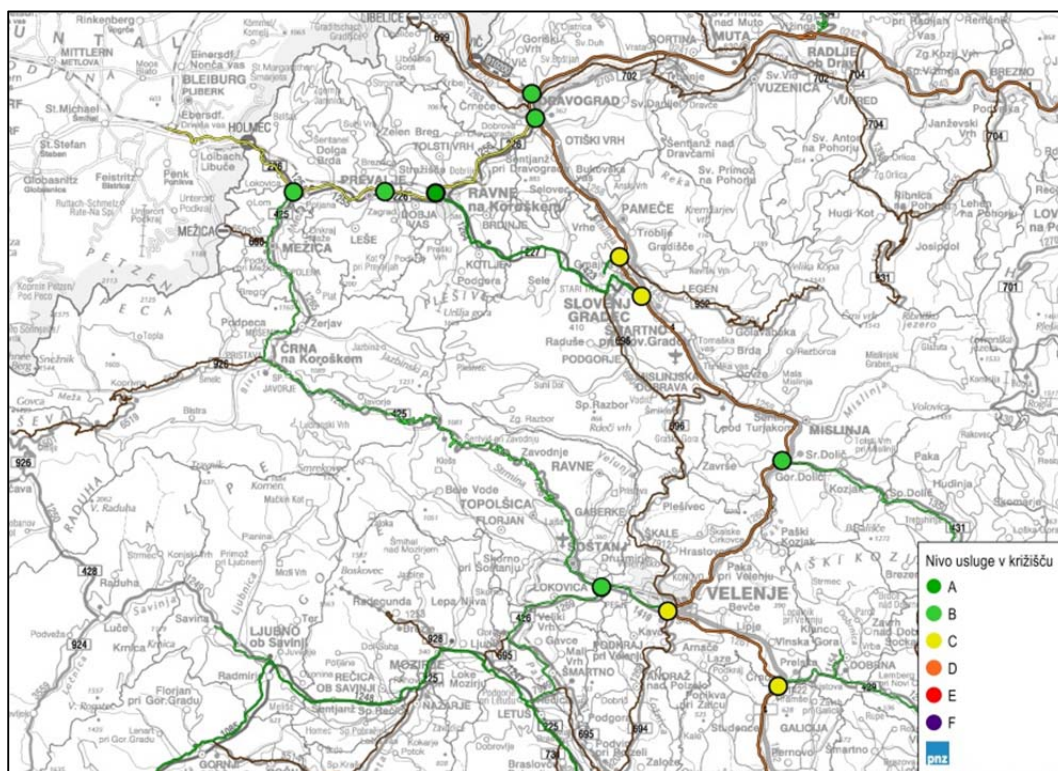
Preglednica 6.3: Povzetek analize kakovosti usluge glavnih križišč v vplivnem območju 3. razvojne osi od AC A1 do Avstrije

križišče	sedanje omrežje leto 2011	sedanje omrežje leto 2040	načrtovano omrežje leto 2040
G1-4 – odcep smer Dobrna (Črnova)	C	E	C
Celjska - Šaleška (krožišče v Velenju)	C	F	C
G1-4 - smer Sl. Konjice (Gornji Dolič)	B	B	A
Špeglova ulica - Partizanska cesta (Šoštanj)	B	C	C
G1-4 - Celjska cesta (Slovenj Gradec)	C	D	D
G1-4 - SZ Obvoznica (Slovenj Gradec)	C	C	C
G1-4 – G112 (krožišče Otiški vrh)	B	B	B
Mariborska cesta – Trg 4. Julija (Dravograd)	B	C	C
Koroška c. – Prežihova ul. (krožišče v Ravnah)	A	B	B
G2-112 - Spodnji kraj (krožišče v Prevaljah)	B	B	B
G2-112 – odcep smer Holmec (Poljana)	B	D	D

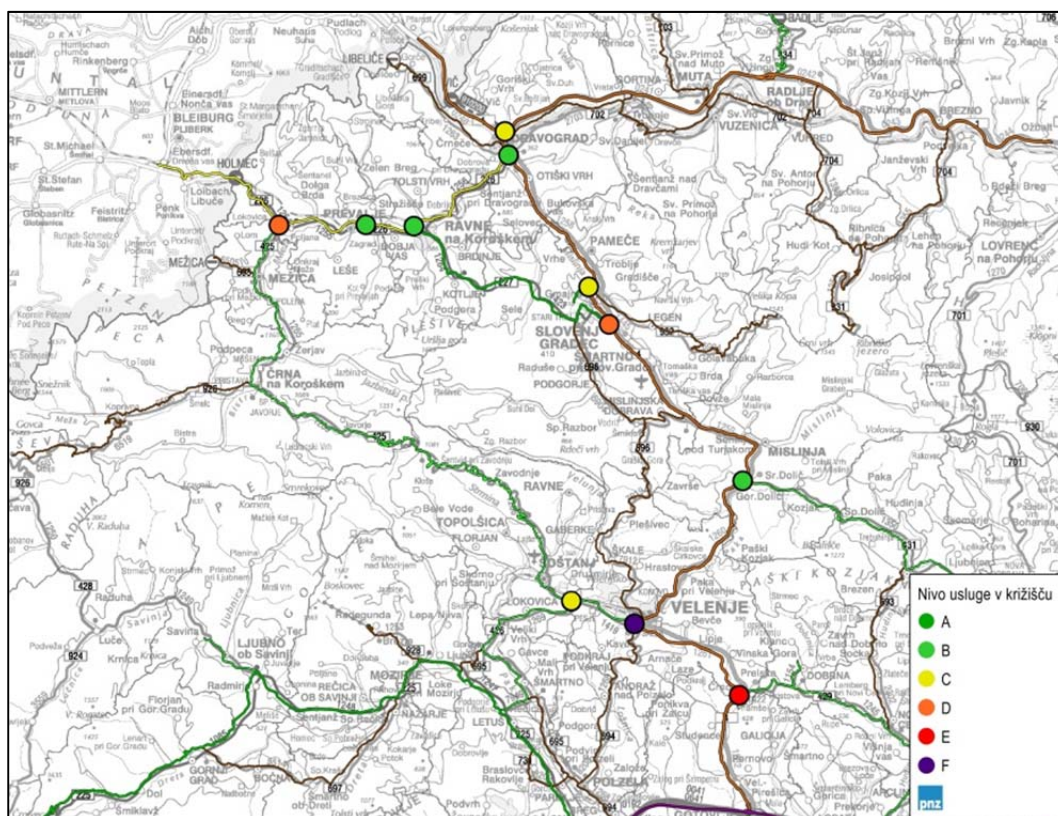
Iz preglednice 6.3 in slik 6-8, 6-9 in 6-10 je razvidno, da sedaj nobeno izmed križišč ni problematično glede prepustnosti. Po tej oceni bi bili na sedanjem omrežju leta 2040 problematični križišči v Črnovi in Velenju. Ti dve križišči bi zahtevali natančnejšo in podrobnejšo analizo in na tej osnovi morebitno optimiziranje. Druga križišča tudi leta 2040 pri sedanjem omrežju ne bi bila problematična. Na načrtovanem omrežju pa v nobenem primeru ne bo težav s prepustnostjo.

3. razvojna os

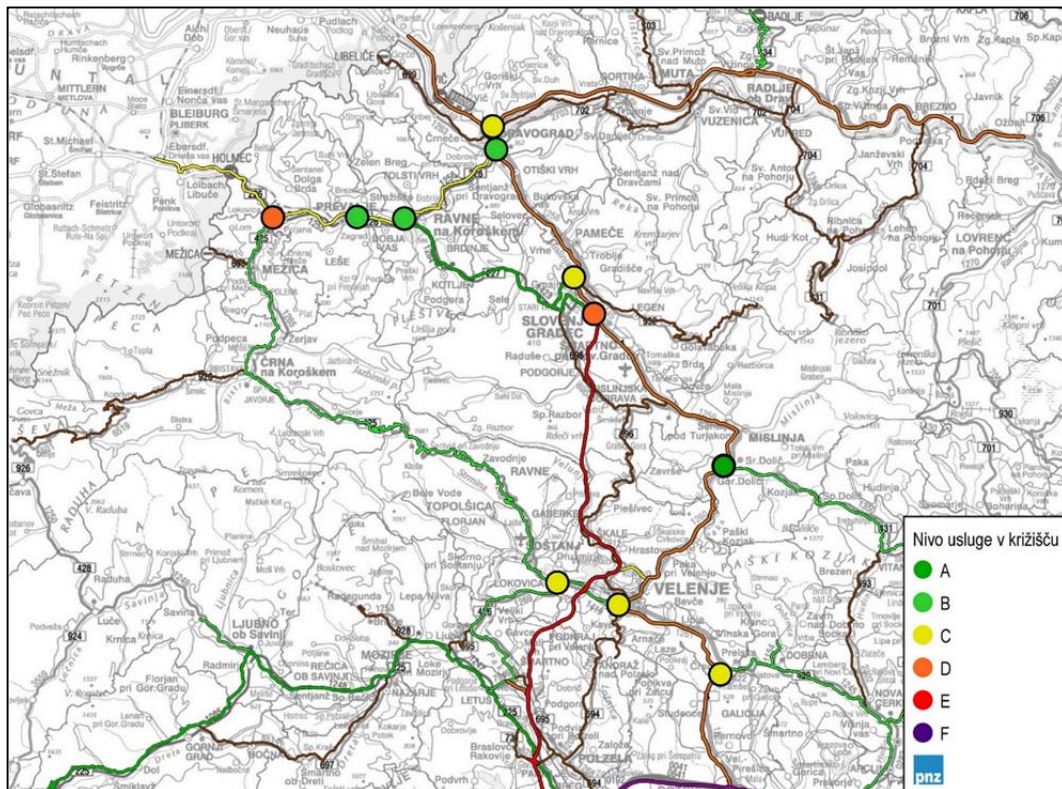
Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje
 poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1 - različica F2-2
 Prepustnost in ravni uslug cestnega omrežja



Slika 6-8: Analiza prepustnosti križišč, sedanje omrežje, leto 2011



Slika 6-9: Analiza prepustnosti križišč, sedanje omrežje, leto 2040



Slika 6–10: Analiza prepustnosti križišč, načrtovano omrežje, leto 2040

7 Sklep

Na osnovi pregleda obstoječega stanja, napovedi prometa in računa prepustnosti je ugotovljeno, da je z vidika prepustnosti dolgoročno potrebno:

- Na odseku (1) avtocesta A1-Velenje je potrebna ena zmogljiva 4-pasovna cesta ali dve zmogljivi 2-pasovni cesti. Več (celotnega) prometa bo v vsakem primeru prevzela obstoječa cesta.
- Na odseku (2) Velenje-Slovenj Gradec je potrebna ena zmogljiva 2-pasovna cesta (to izhaja tudi iz predhodne študije). Preučiti je potrebno različne scenarije izgradnje hitre ceste, za katero je bil na tem odseku sprejet DPN.
- Na odseku (3) Slovenj Gradec-Dravograd oziroma Otiški vrh je potrebna ena zmogljiva 2-pasovna cesta.
- Na odseku (4) Dravograd oziroma Otiški vrh-Holmec je potrebna ena zmogljiva 2-pasovna cesta.

Na tej podlagi predlagamo:

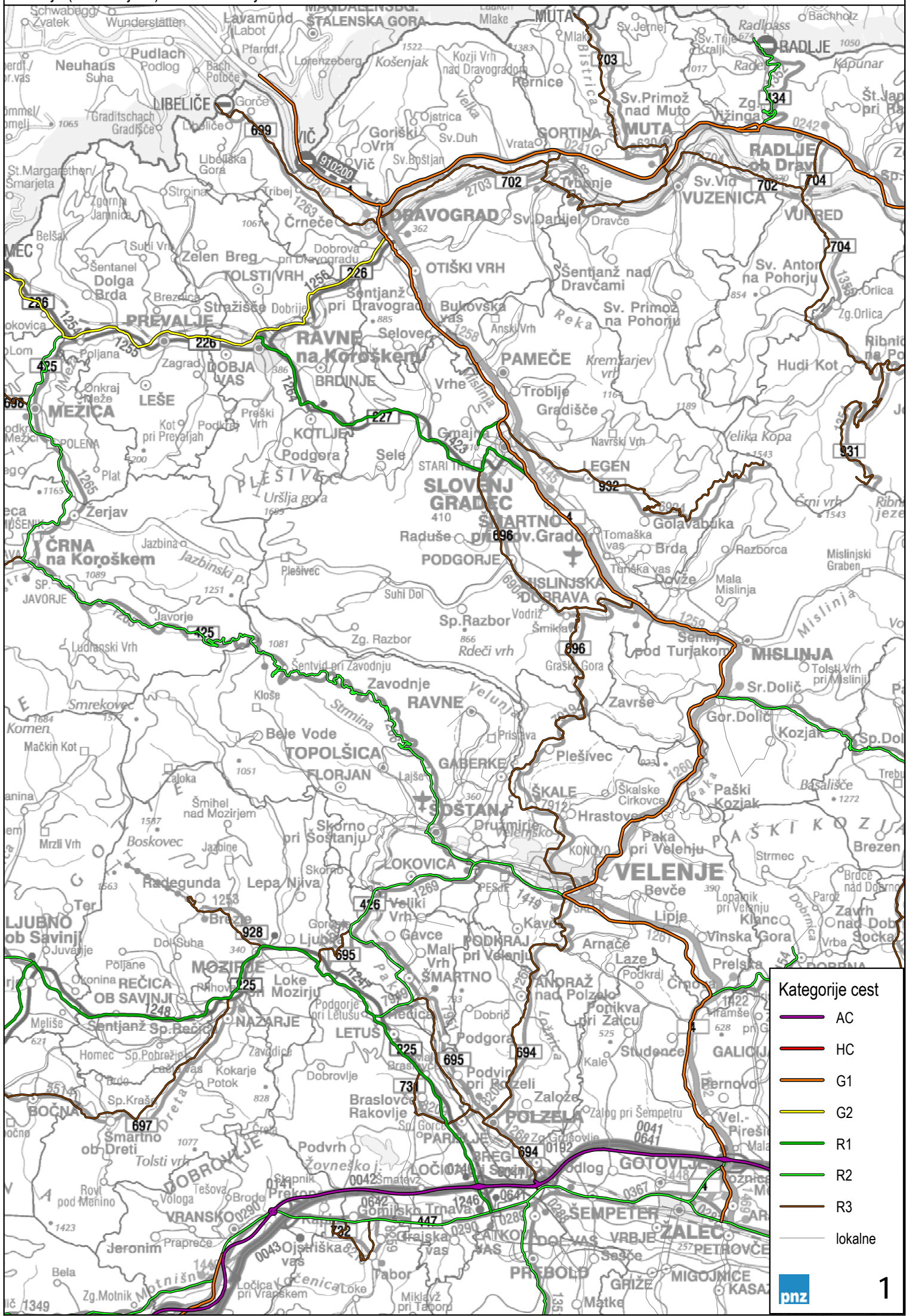
1. Na odseku (1) avtocesta A1-Velenje se preuči scenarije izgradnje hitre ceste in izbere tistega, ki bo v obdobju 30 let prometno učinkovit (hitrost, dostopnost, varnost, zmogljivost) in ekonomsko optimalen. Potek različice F2-2 je manj primeren za potovanja med Velenjem in Celjem, zato je potrebno zagotoviti tudi ustreznost obstoječe povezave G1-4.
2. Na odseku (2) Velenje-Slovenj Gradec se preuči scenarije izgradnje hitre ceste, za katero je bil na tem odseku sprejet DPN, vključno z možnostjo izboljšanja obstoječe povezave. Obstoječa povezava bi namreč tudi v primeru izgradnje hitre ceste ostala pomembna povezava na koridorju Slovenj Gradec-Mislinja-Velenje.
3. Na odseku (3) Slovenj Gradec-Dravograd oziroma Otiški vrh se obstoječo cesto G1-4 rekonstruira za vozno hitrost 90 km/h (razširitev vozniških pasov na 3,50 m in po potrebi popravek tehničnih elementov).
4. Na odseku (4) Dravograd oziroma Otiški vrh-Holmec se obstoječa cesta preuredi:
 - na pododseku Otiški vrh-Dobrije se na območju med obema podvozoma pod železniško progo traso temeljiteje rekonstruira, da bo omogočala vozne hitrosti 90 km/h,
 - na pododseku med naseljema Dobrije in Ravne na Koroškem se obstoječa cesta razširi, da bosta vozna pasova široka 3,50 m; po potrebi se popravijo tudi drugi tehnični elementi,
 - na poteku skozi naselje Prevalje se vozna pasova zoži na 3,00 m, pločnike pa obojestransko razširi za okoli 0,5 m,
 - na pododseku od naselja Prevalje do mejnega prehoda Holmec se obstoječo cesto razširi, da bosta vozna pasova široka 3,50 m; po potrebi se popravijo tudi drugi tehnični elementi.
5. Predhodno predlagane nove trase 4-pasovne hitre ceste na odsekih 1 in 2 so ekonomsko in deloma tudi prometno manj upravičene. Preučiti je potrebno scenarije izgradnje nove hitre ceste (faznost, število pasov...) na omenjenih odsekih.

S temi ukrepi bo Koroška regija bolje integrirana v slovenski prostor. Omogočena bo boljša dostopnost do nje in znotraj nje.

PRILOGE

Prometno omrežje

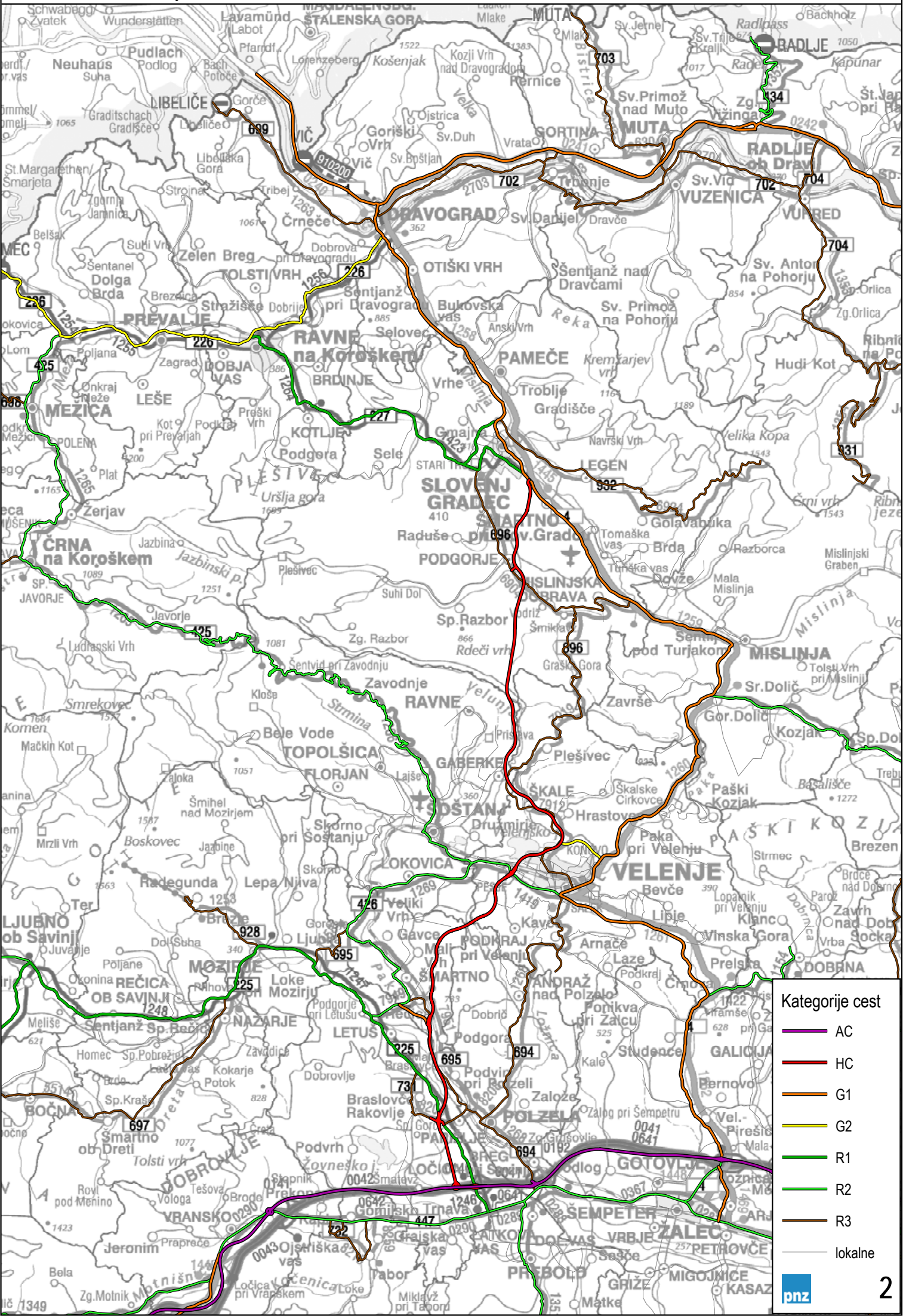
Sedanje (kalibracijsko) cestno omrežje



Kategorije cest

- AC
- HC
- G1
- G2
- R1
- R2
- R3
- lokalne

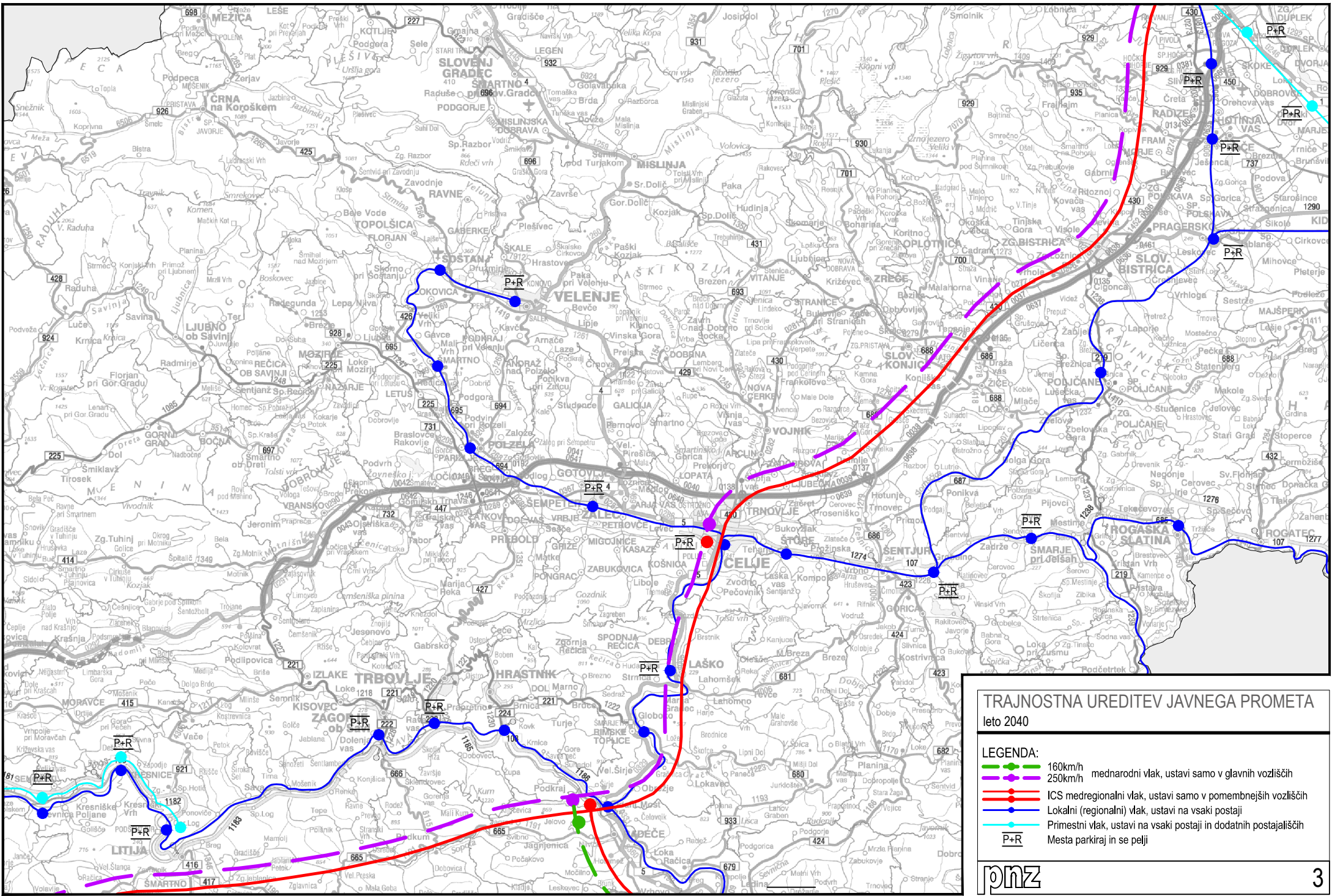
Načrtovano cestno omrežje



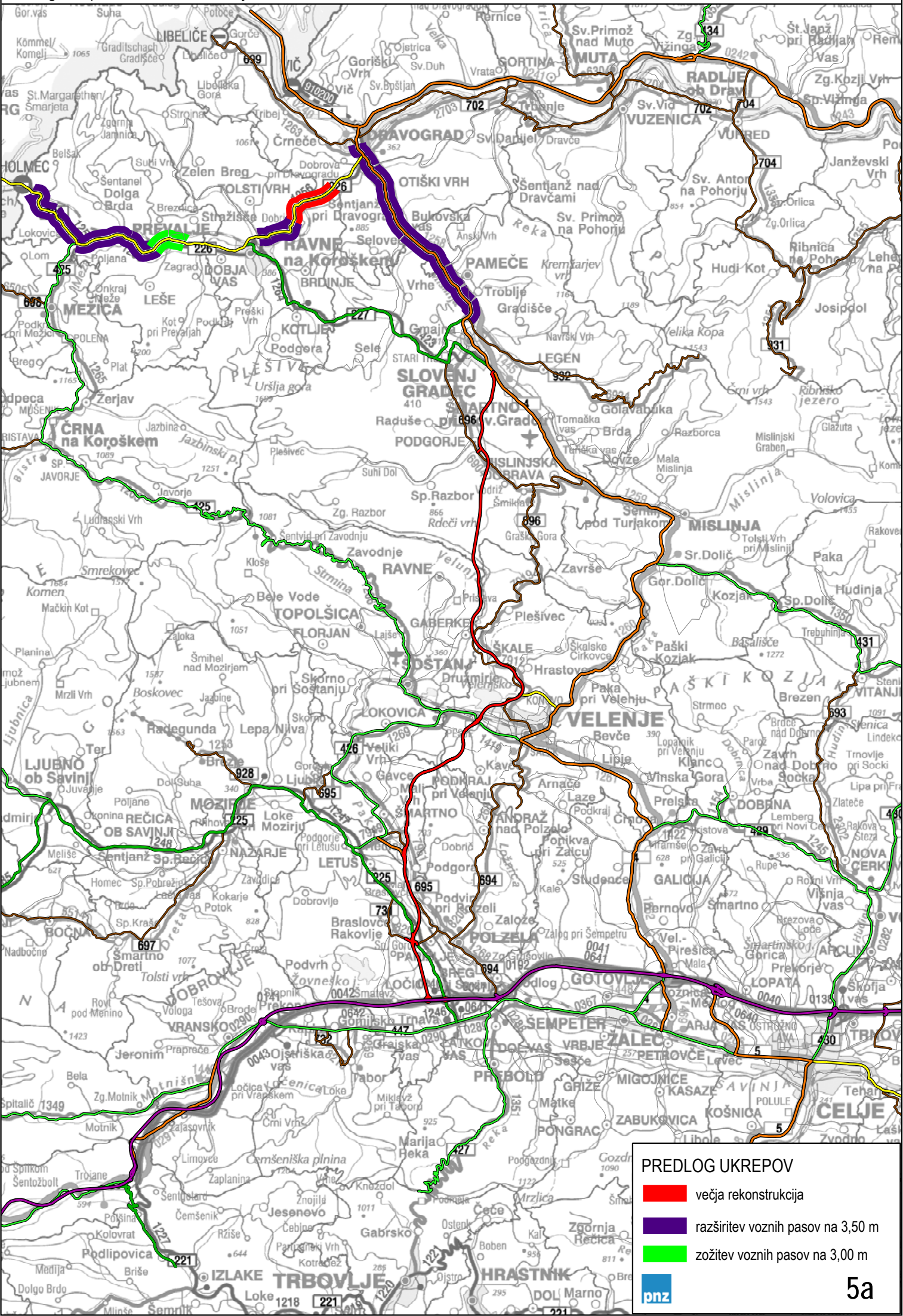
Kategorije cest

	AC
	HC
	G1
	G2
	R1
	R2
	R3
	lokalne






Predlog ukrepov na cestnem omrežju

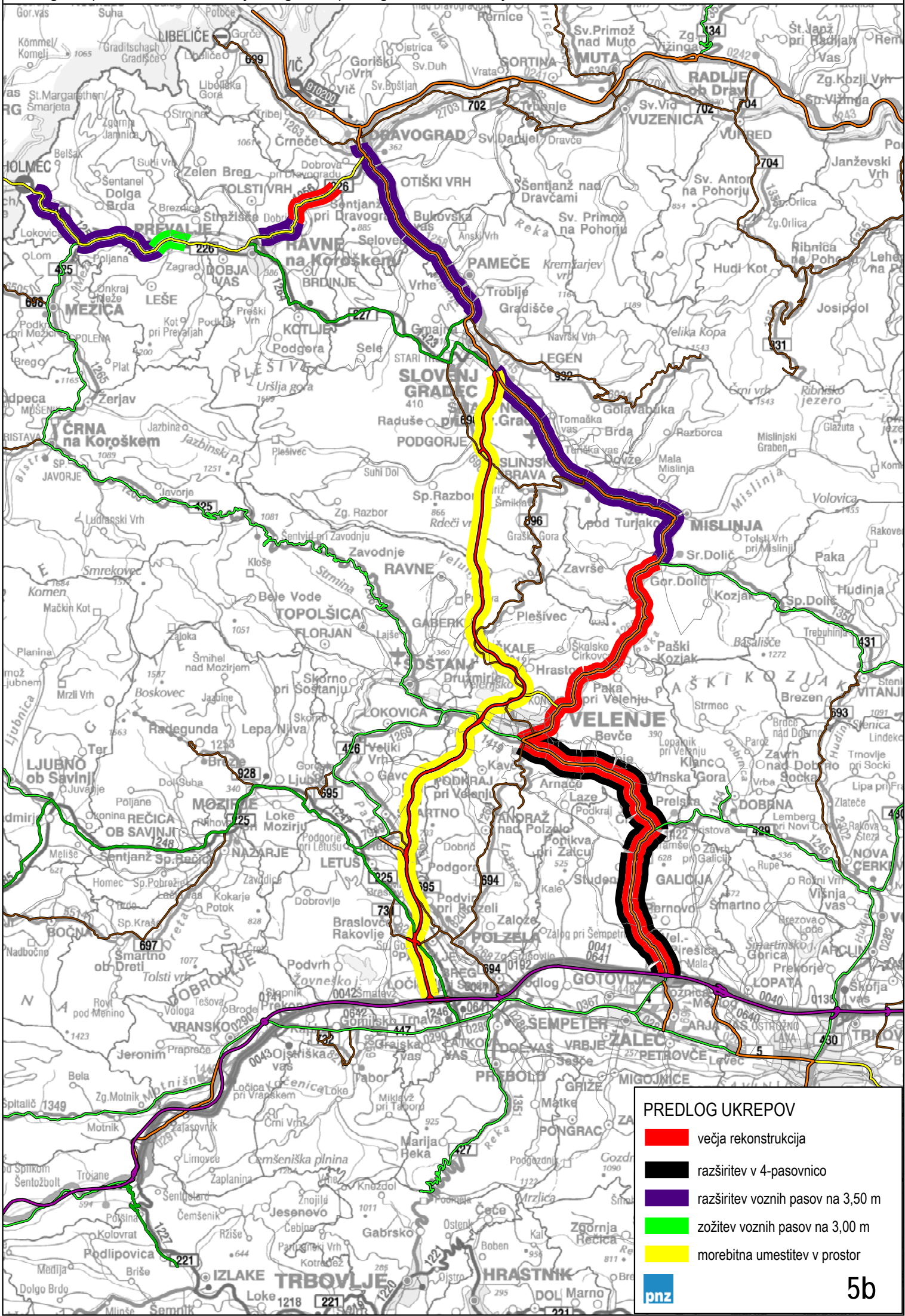


PREDLOG UKREPOV

- █ večja rekonstrukcija
- █ razširitev voznih pasov na 3,50 m
- █ zožitve voznih pasov na 3,00 m

 **5a**

Predlog ukrepov na cestnem omrežju, dolgoročni predlog izdelovalca študije



PREDLOG UKREPOV

- █ večja rekonstrukcija
- █ razširitev v 4-pasovnico
- █ razširitev voznih pasov na 3,50 m
- █ zožitve voznih pasov na 3,00 m
- █ morebitna umestitev v prostor

pnz **5b**

Prometne obremenitve PLDP

Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila skupaj, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan



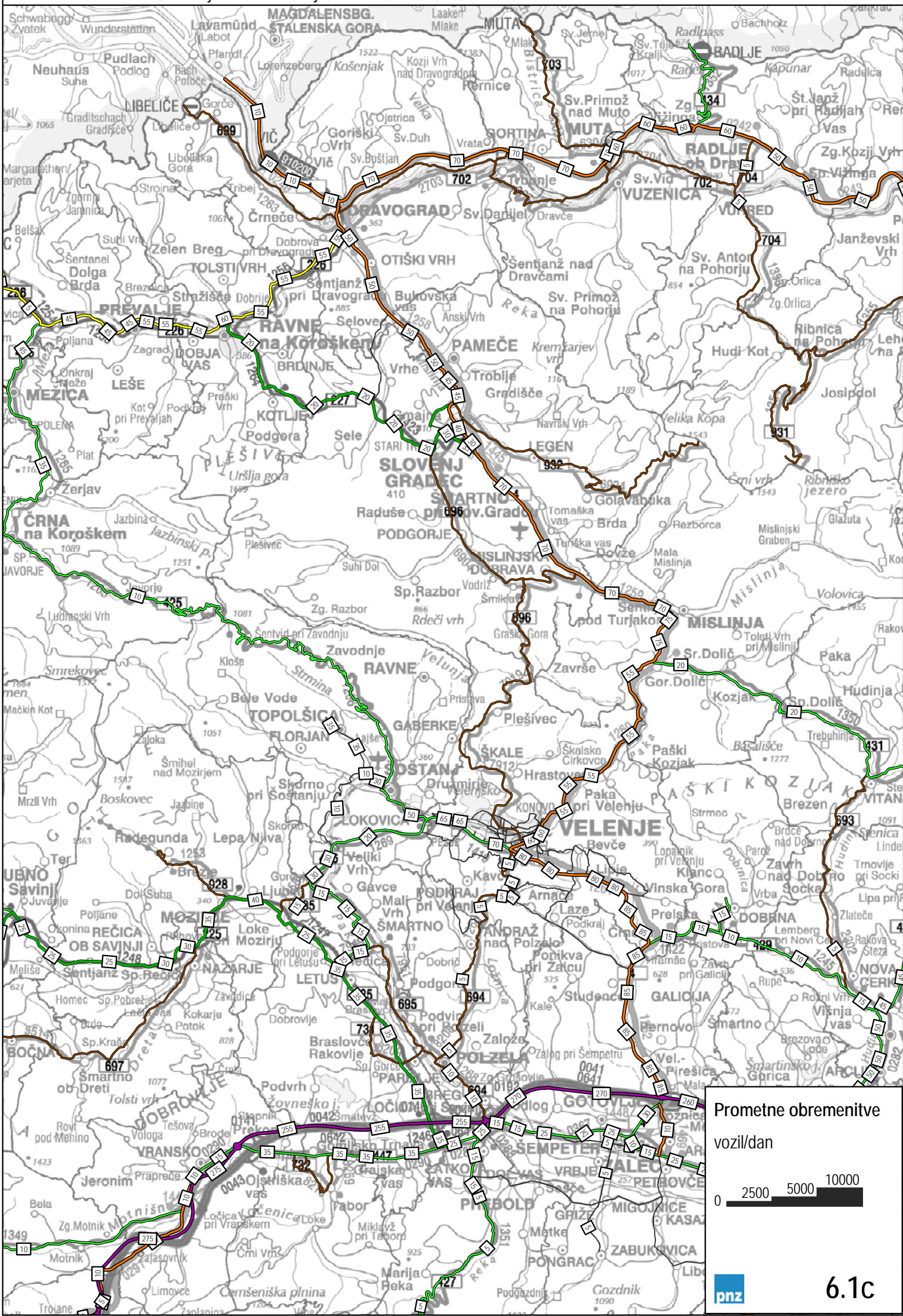
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLPD, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan



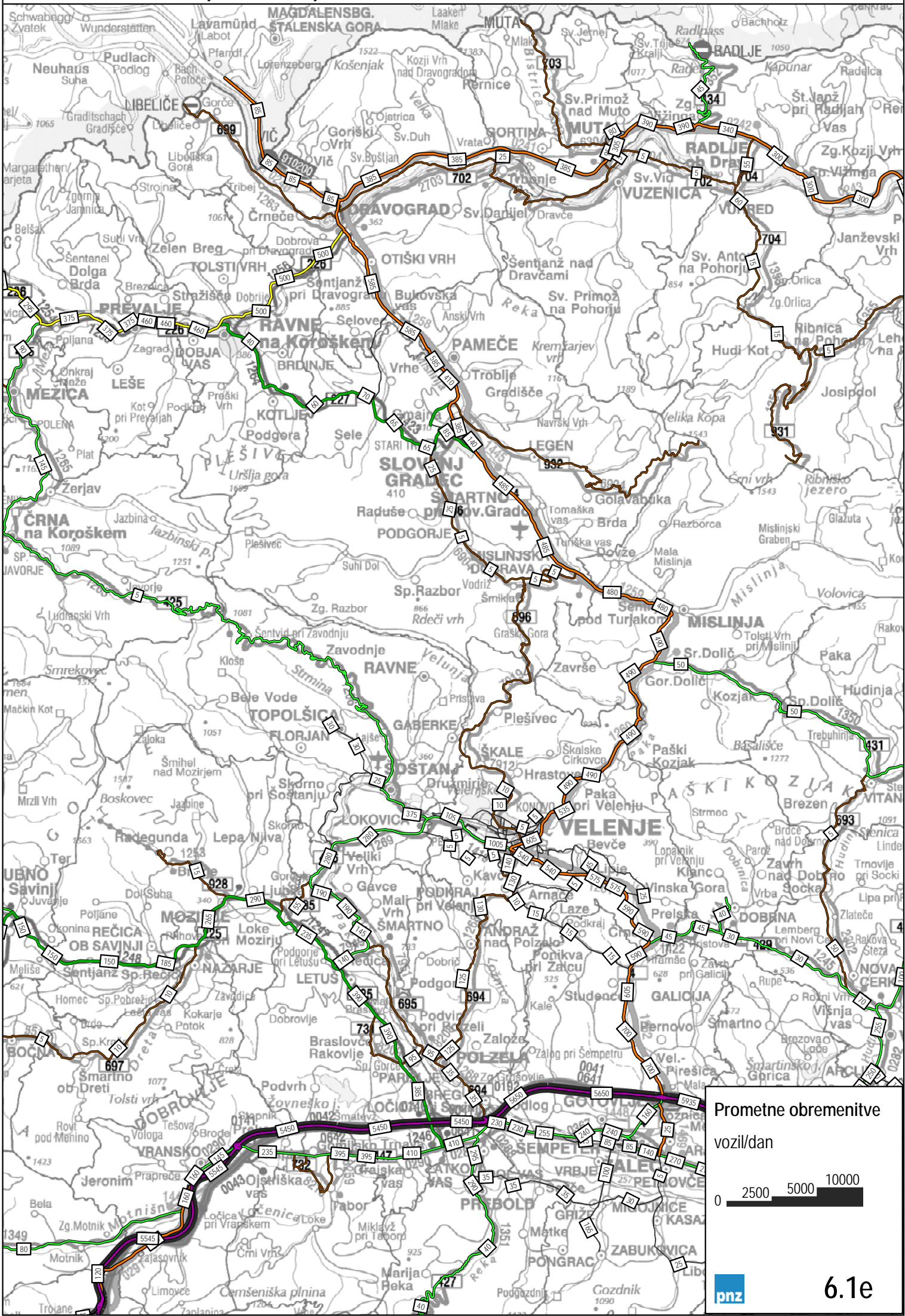
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

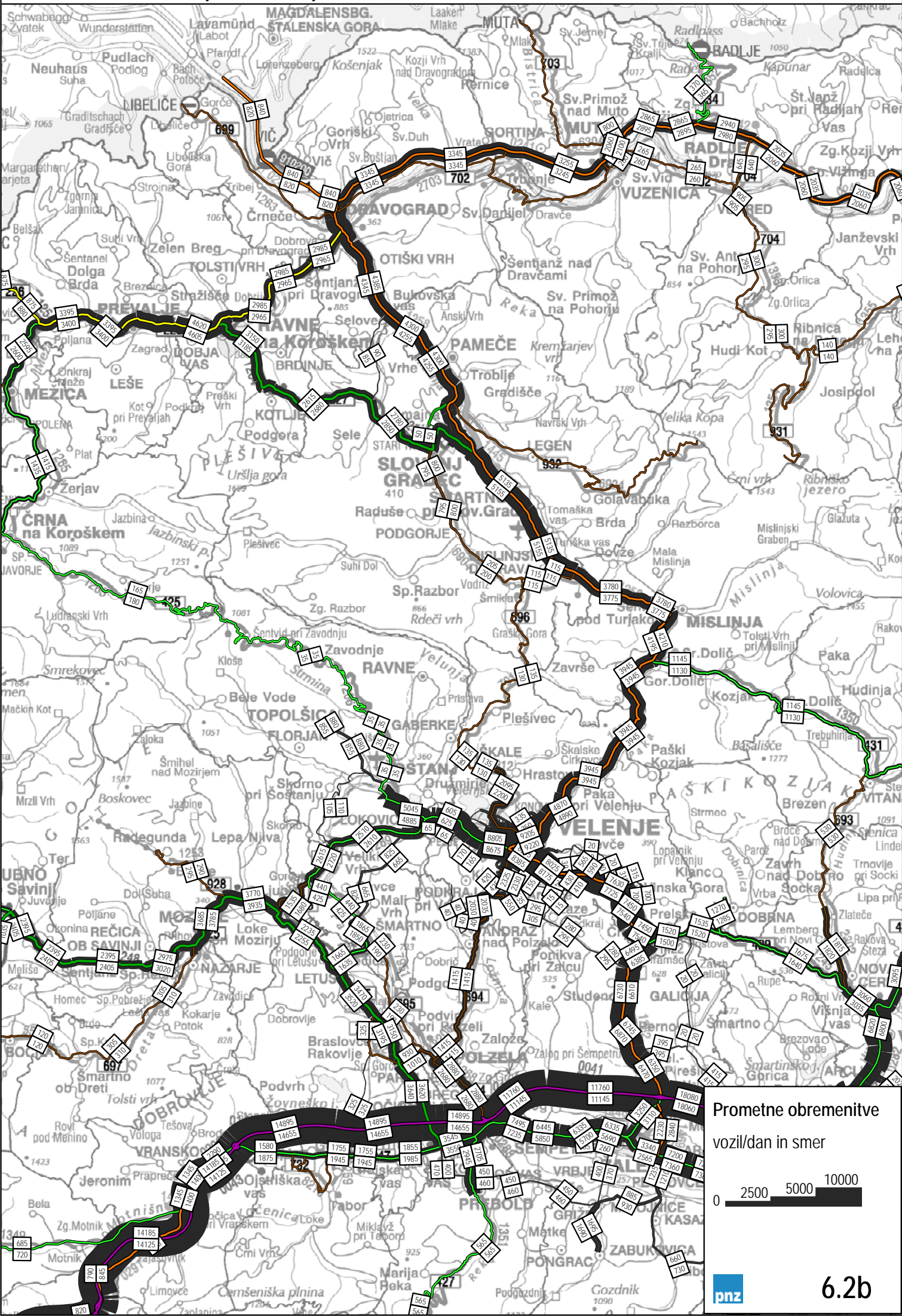
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila skupaj, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

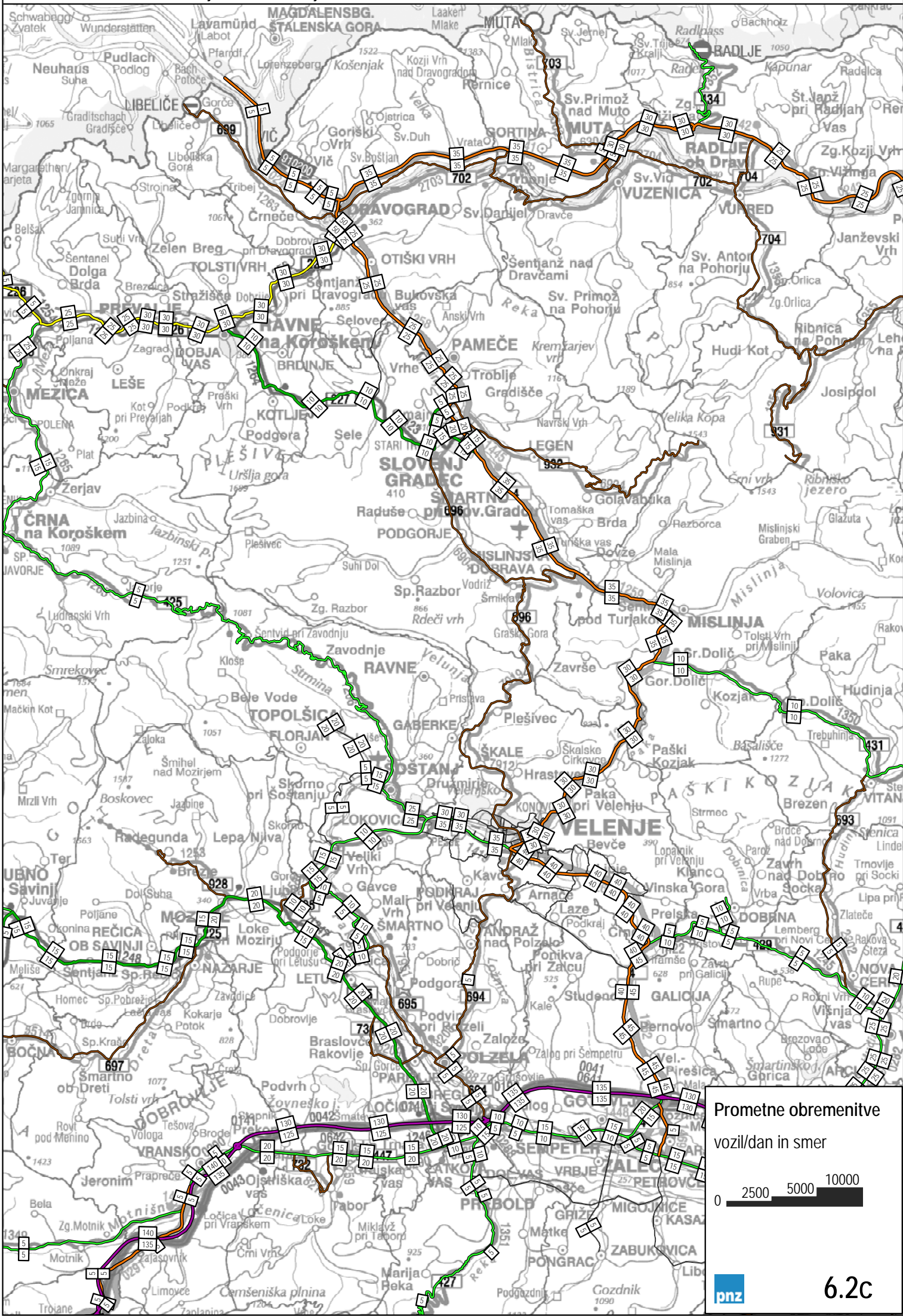
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLPD, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer



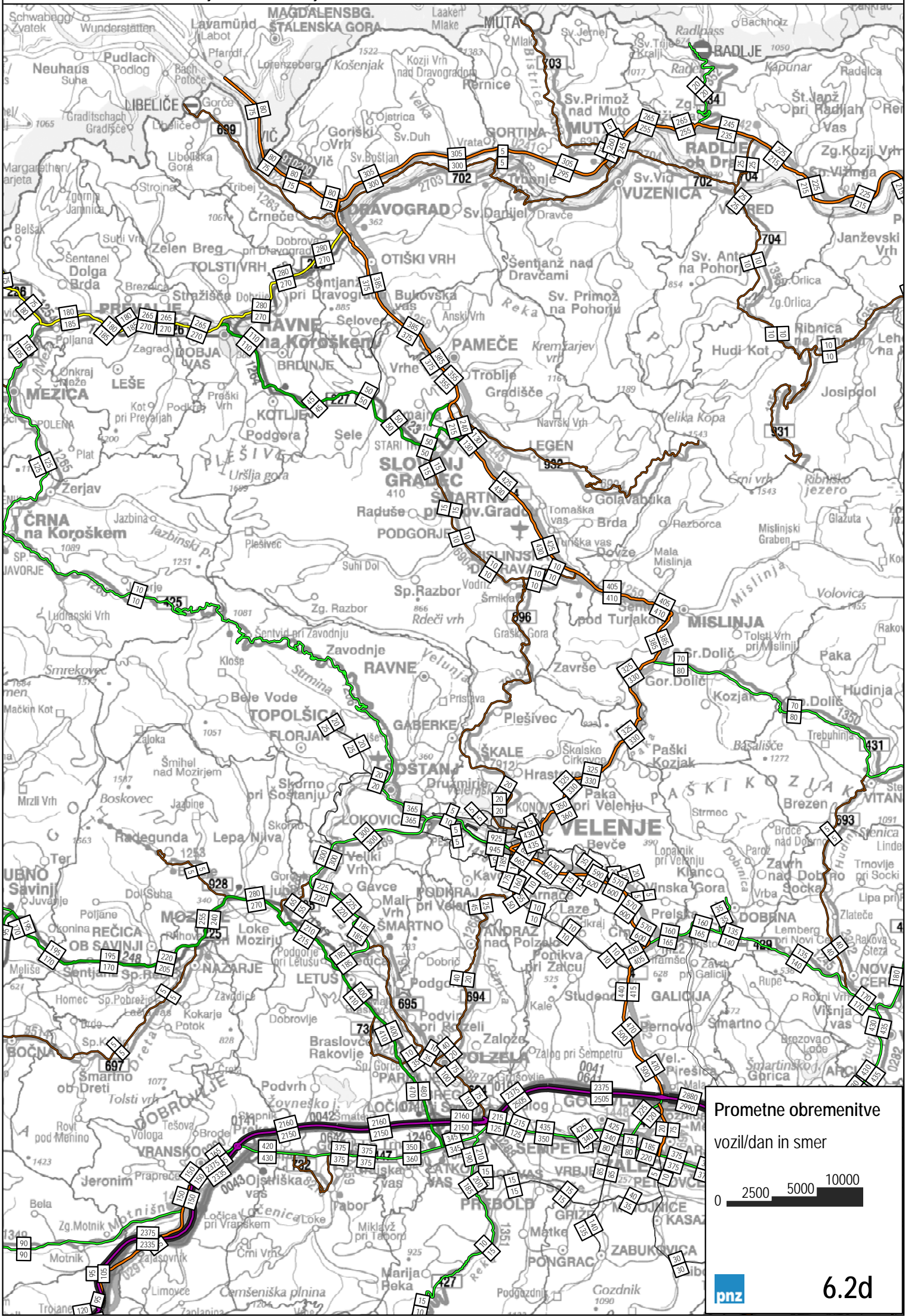
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

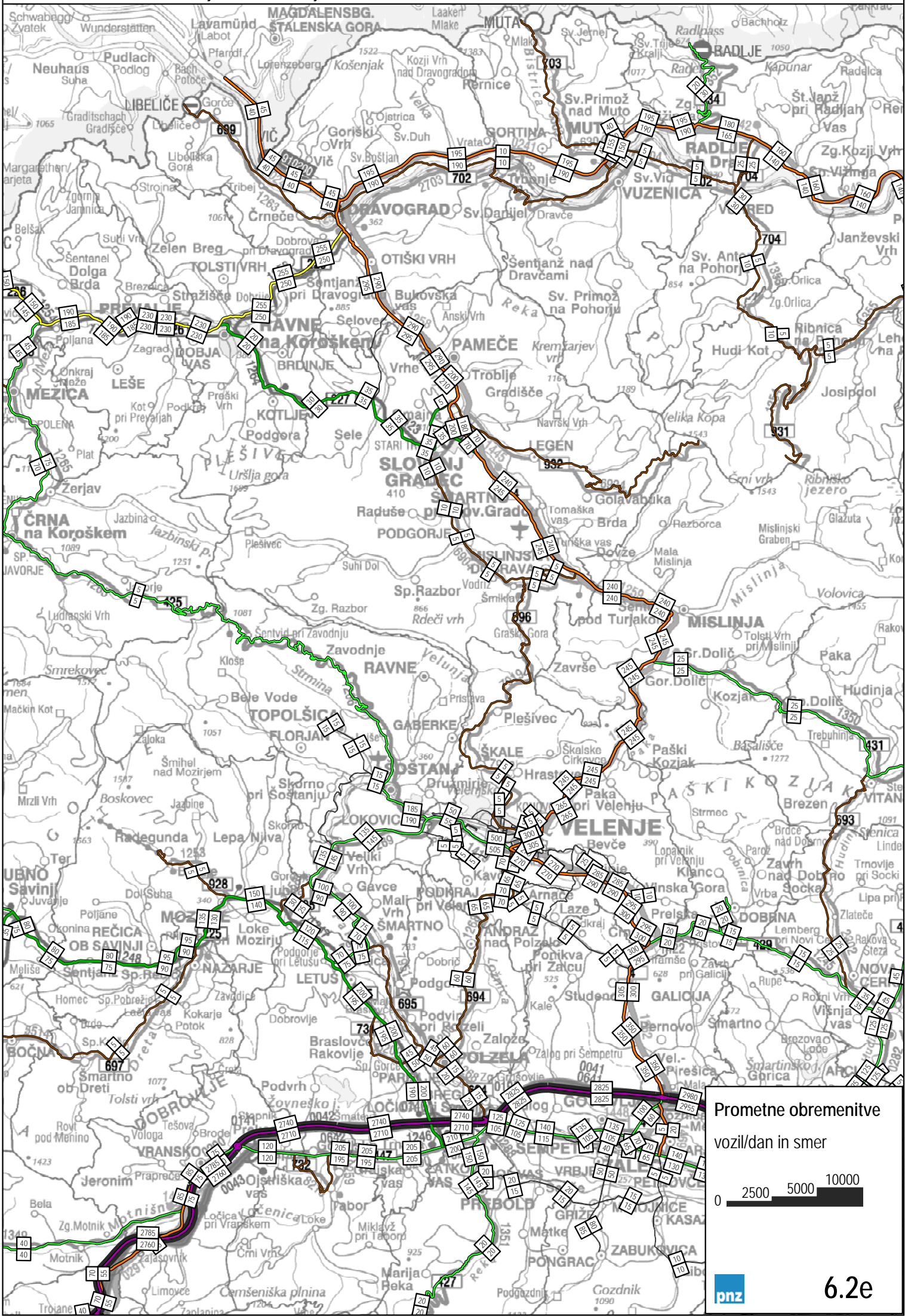
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer



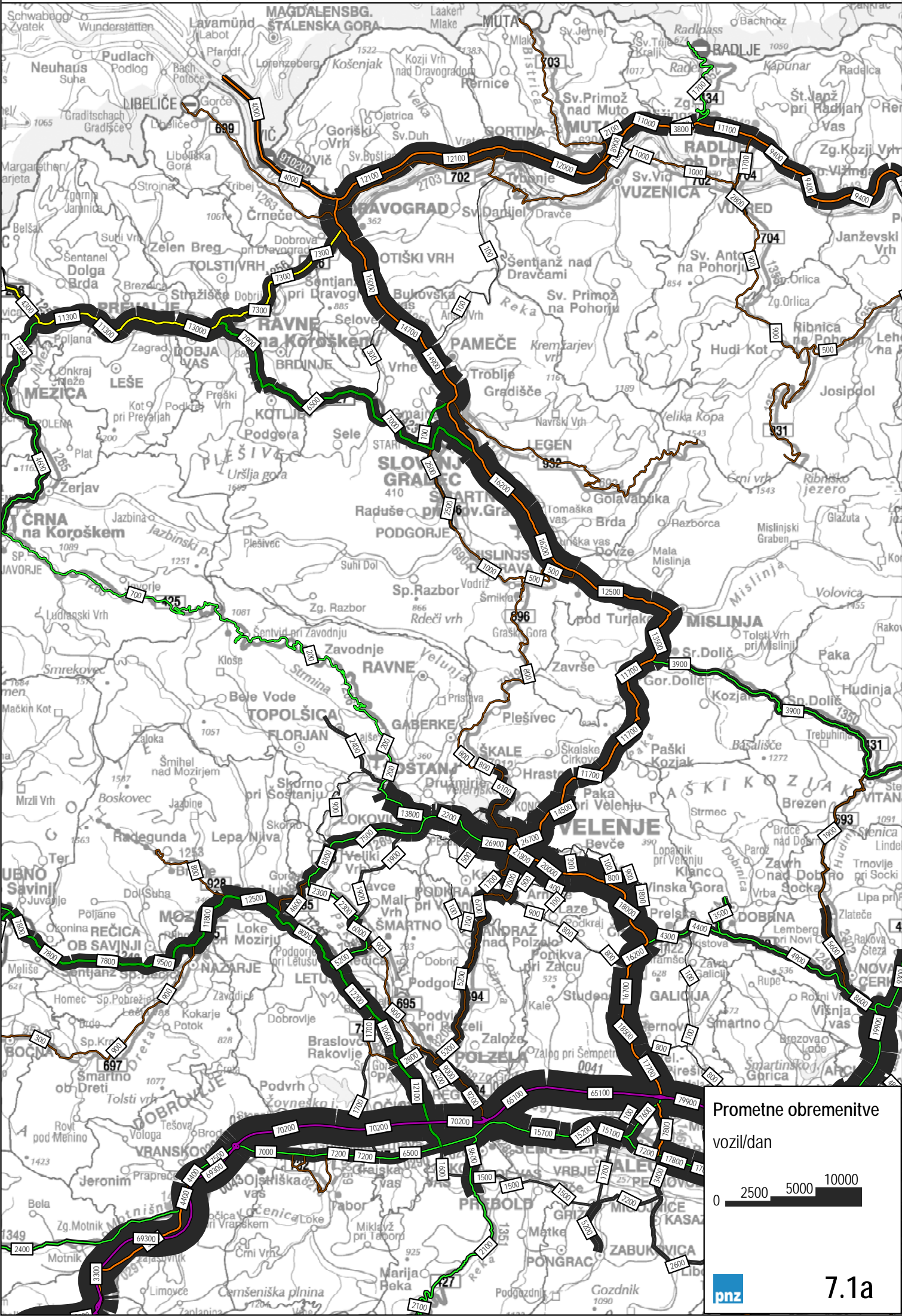
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

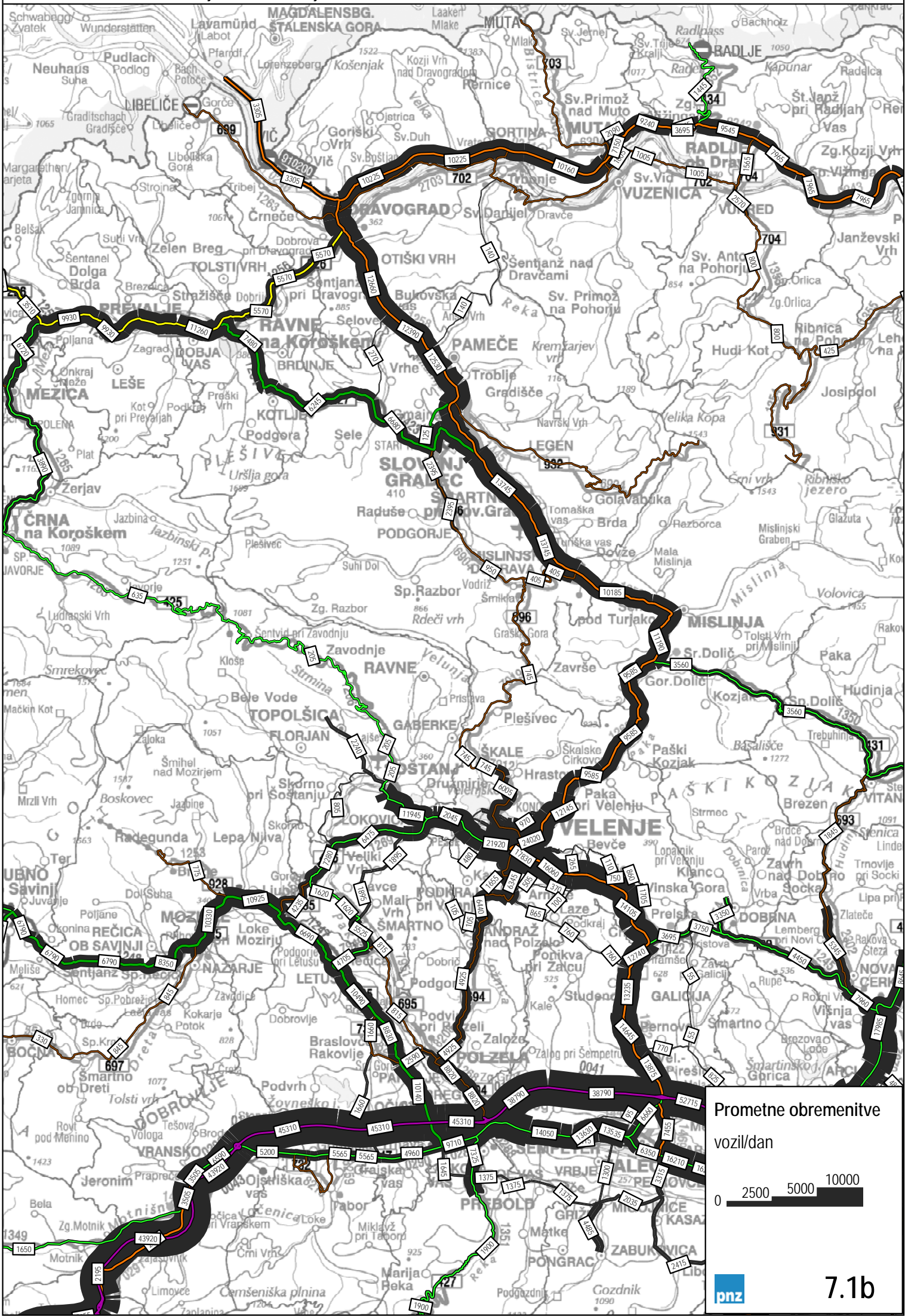
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila skupaj, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

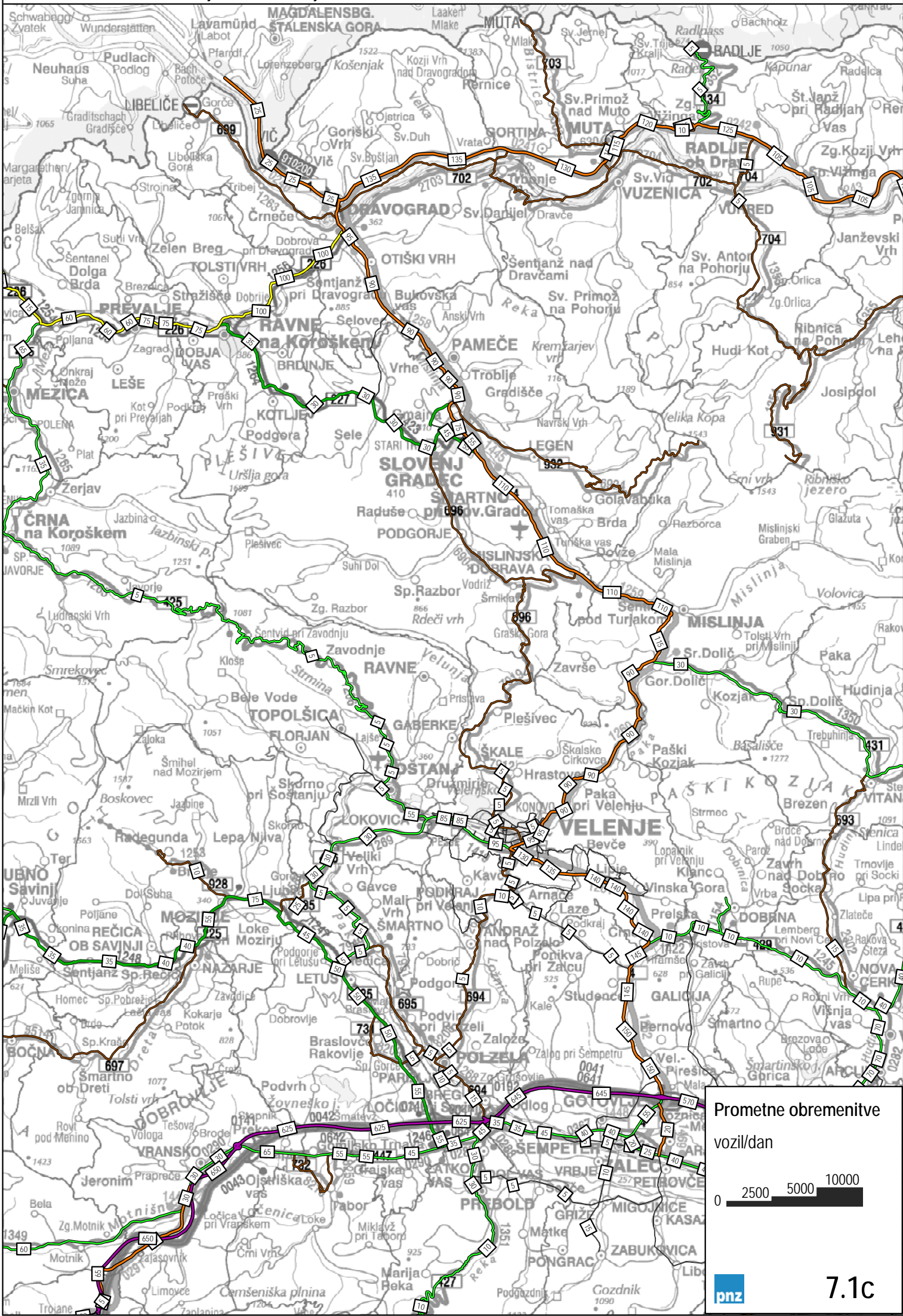
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan

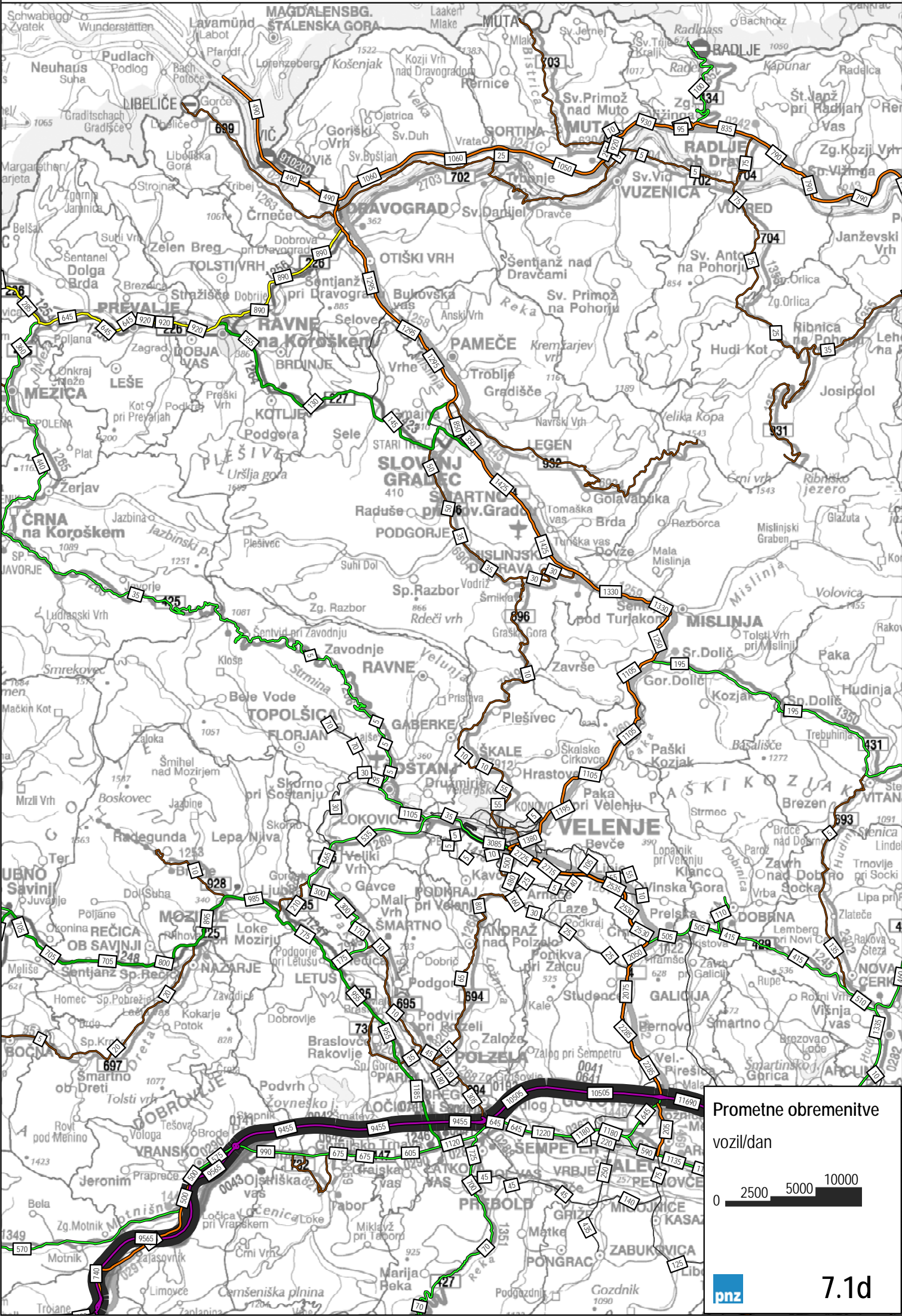
0 2500 5000 10000

Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan
0 2500 5000 10000

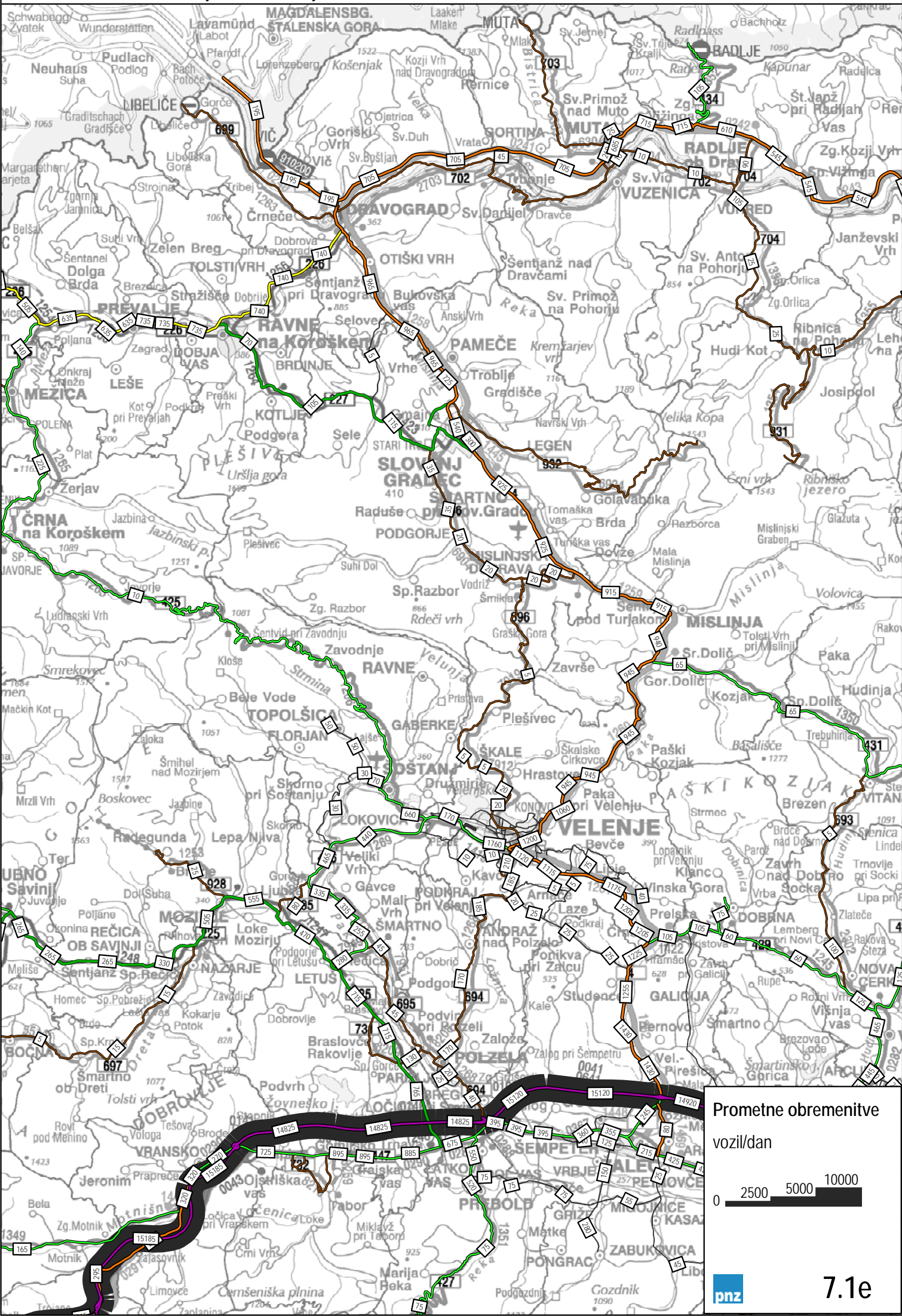
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan

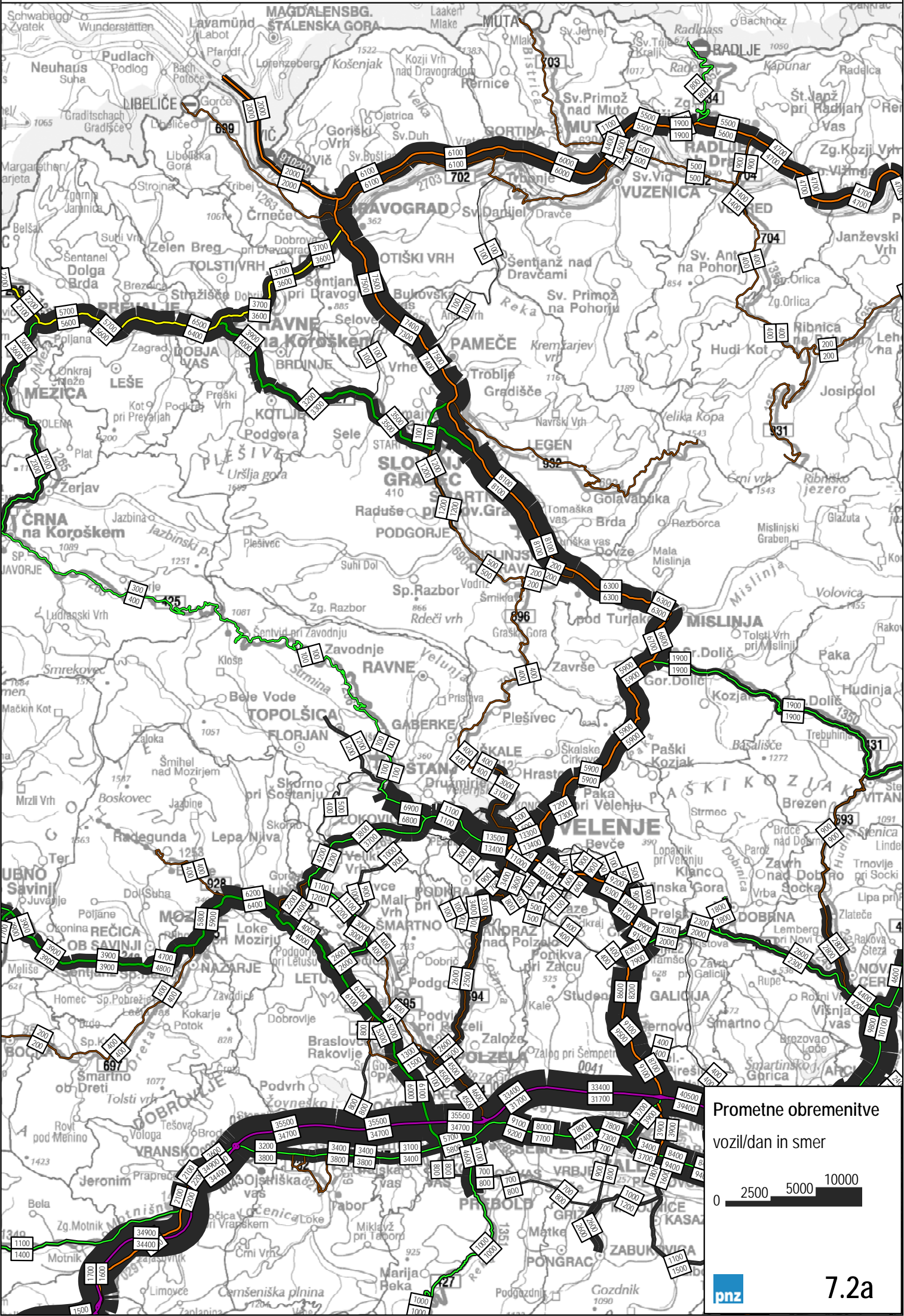
0 2500 5000 10000

Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan
0 2500 5000 10000

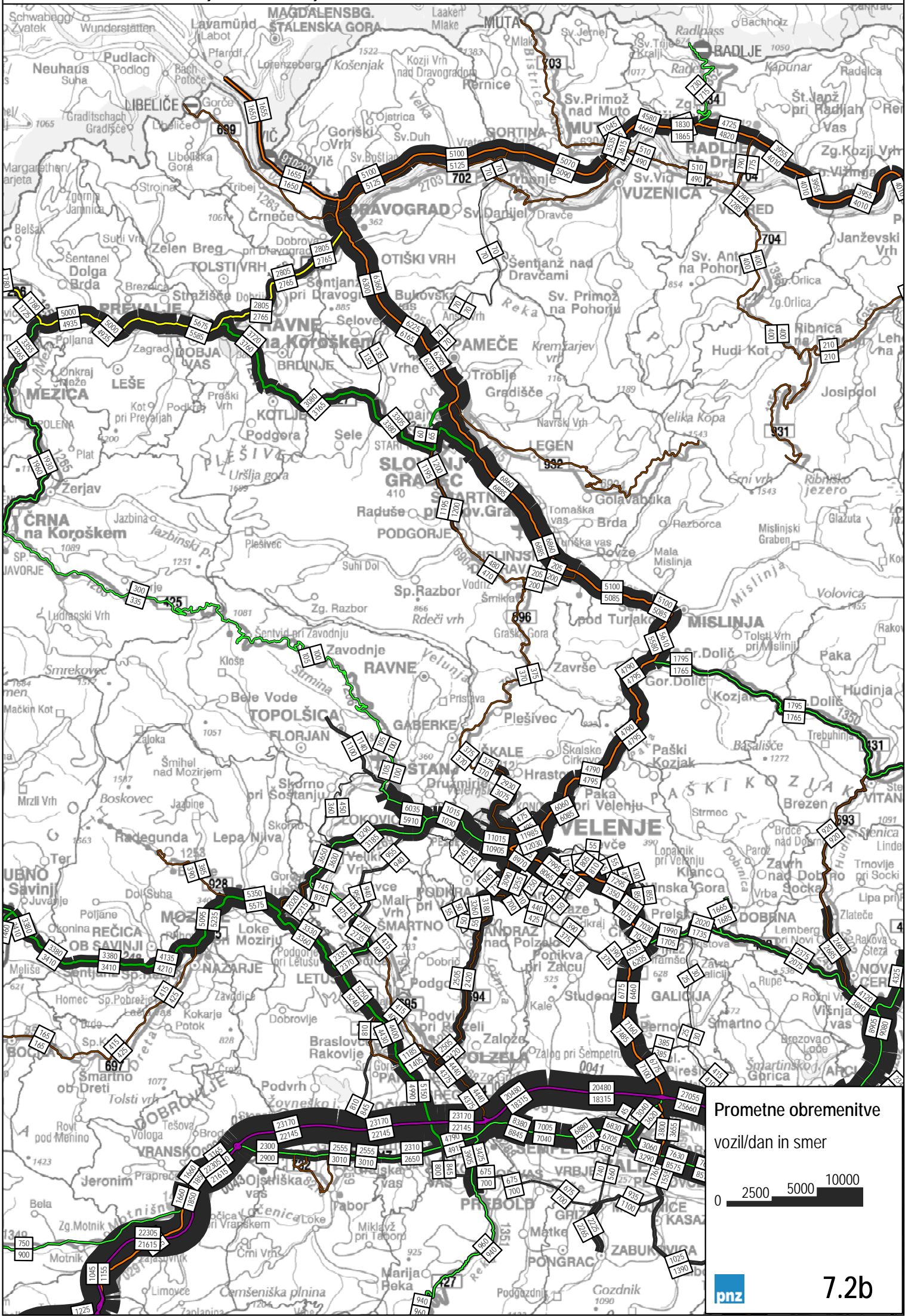
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila skupaj, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

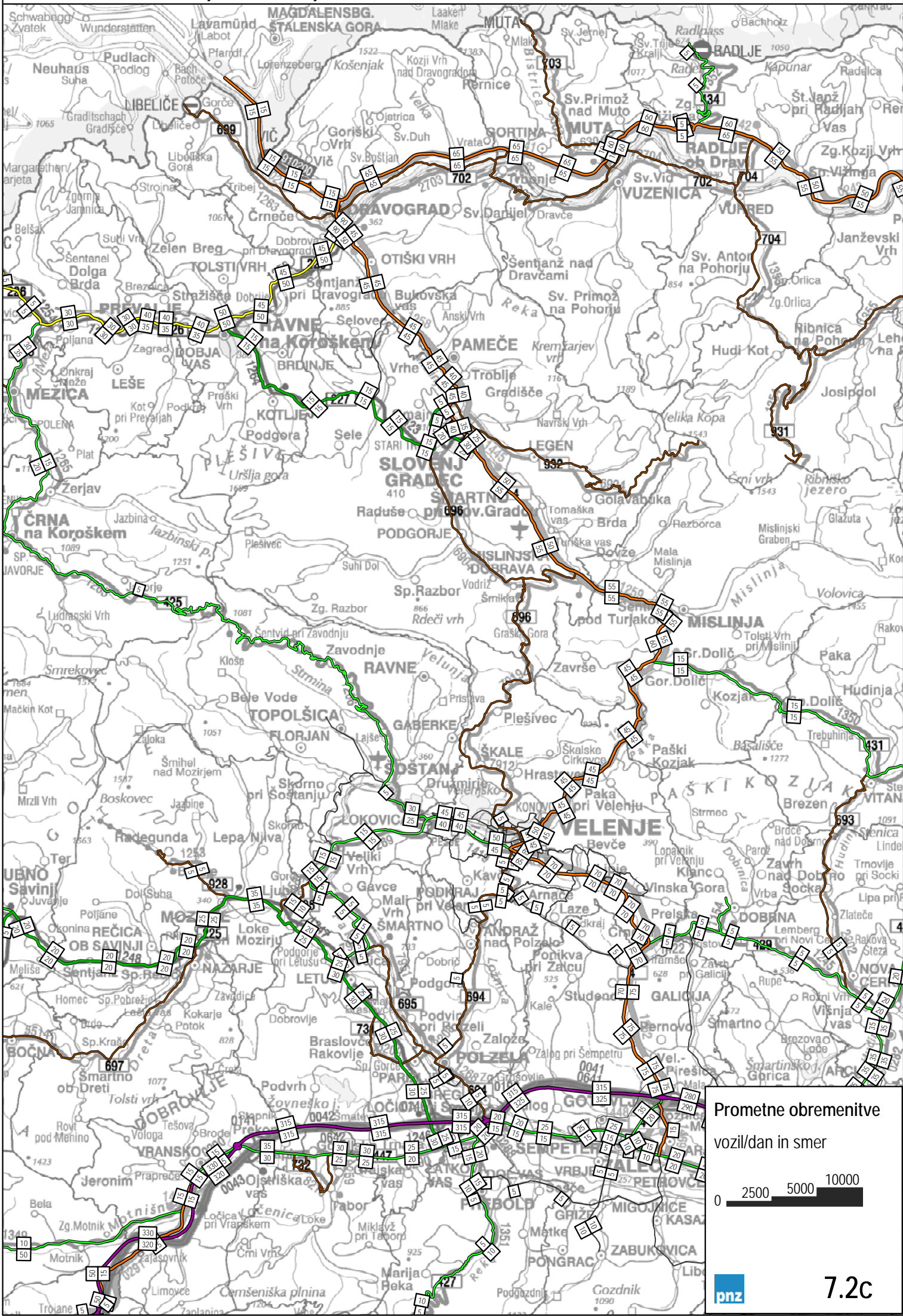
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLPD, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer



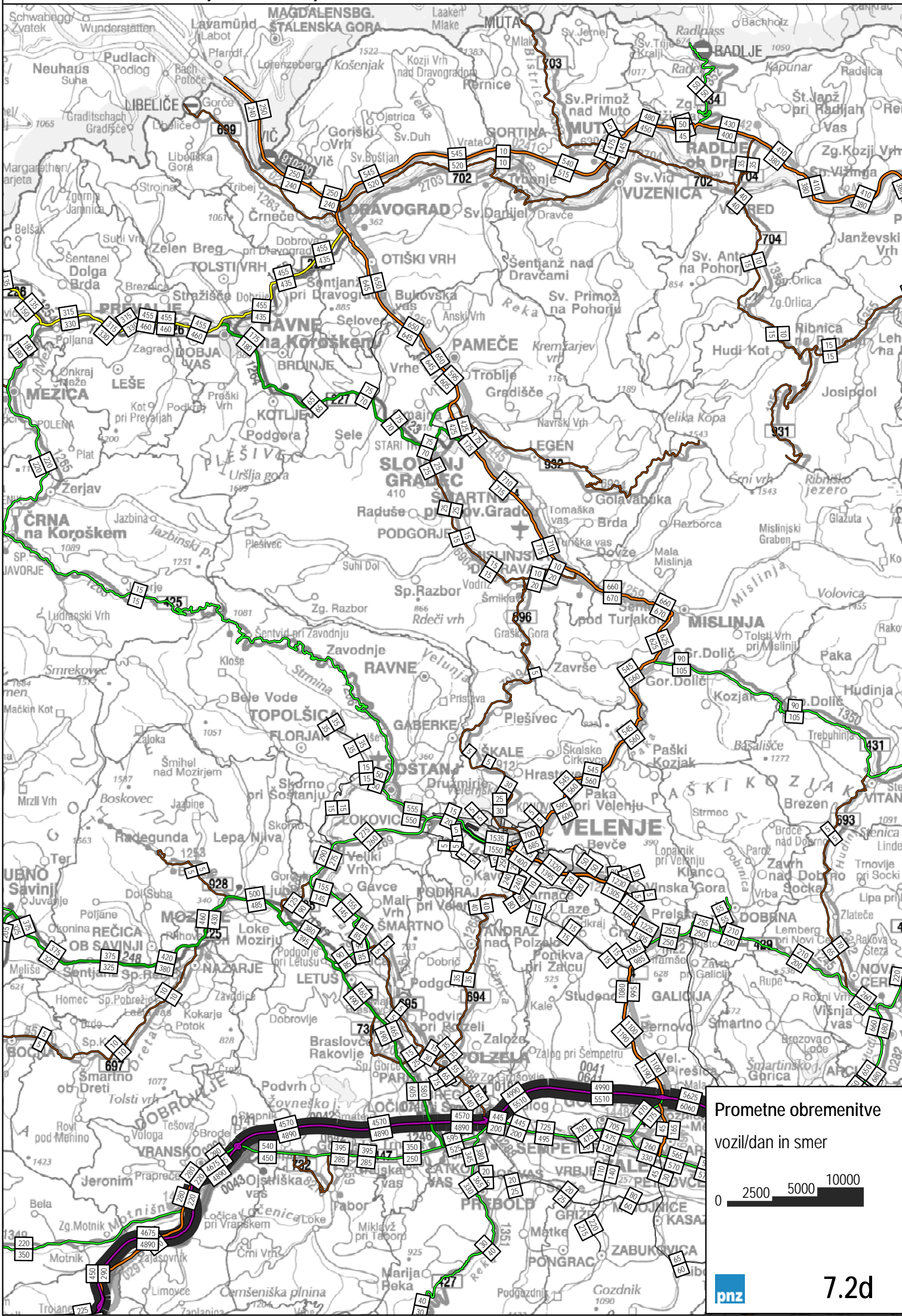
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

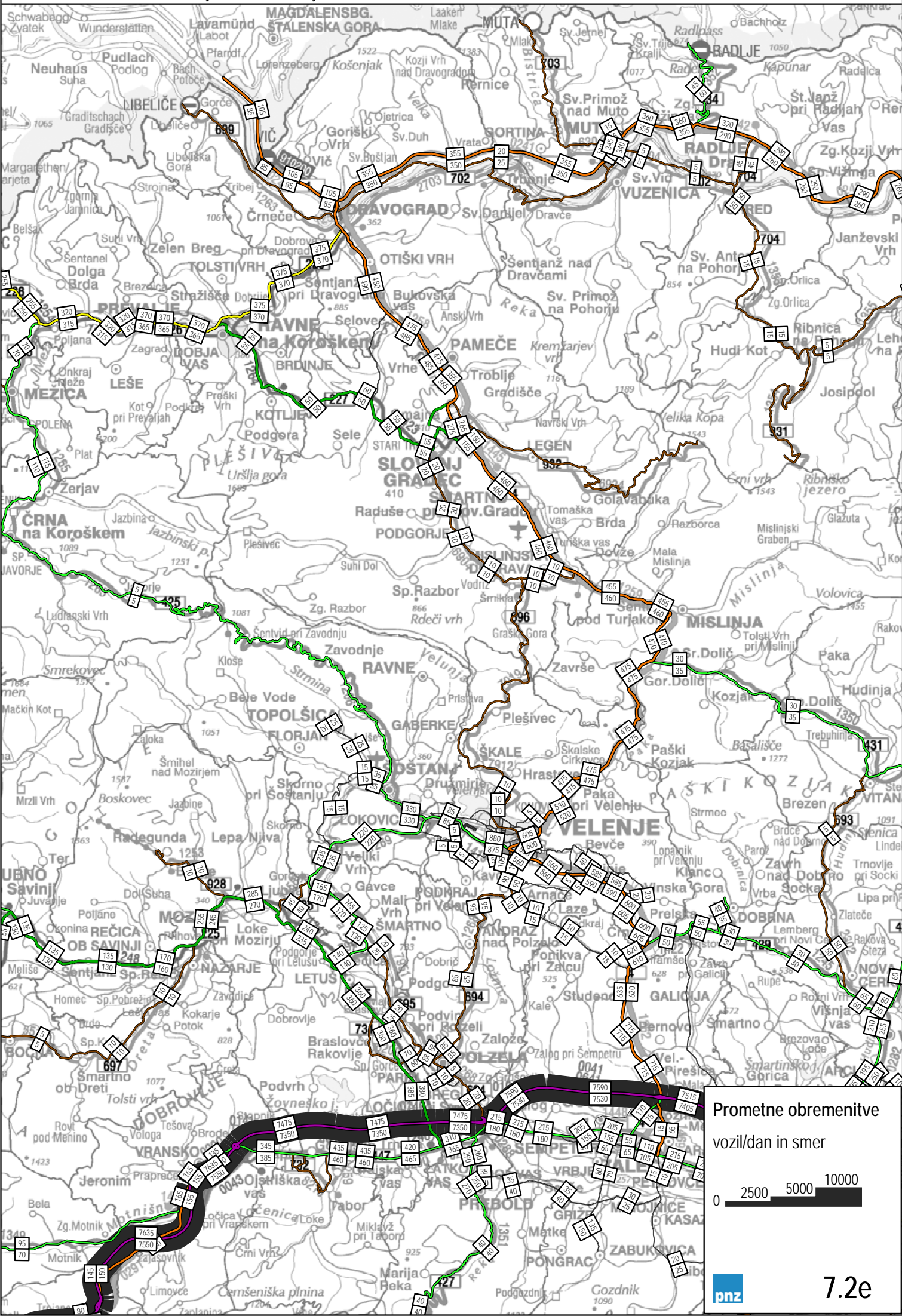
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

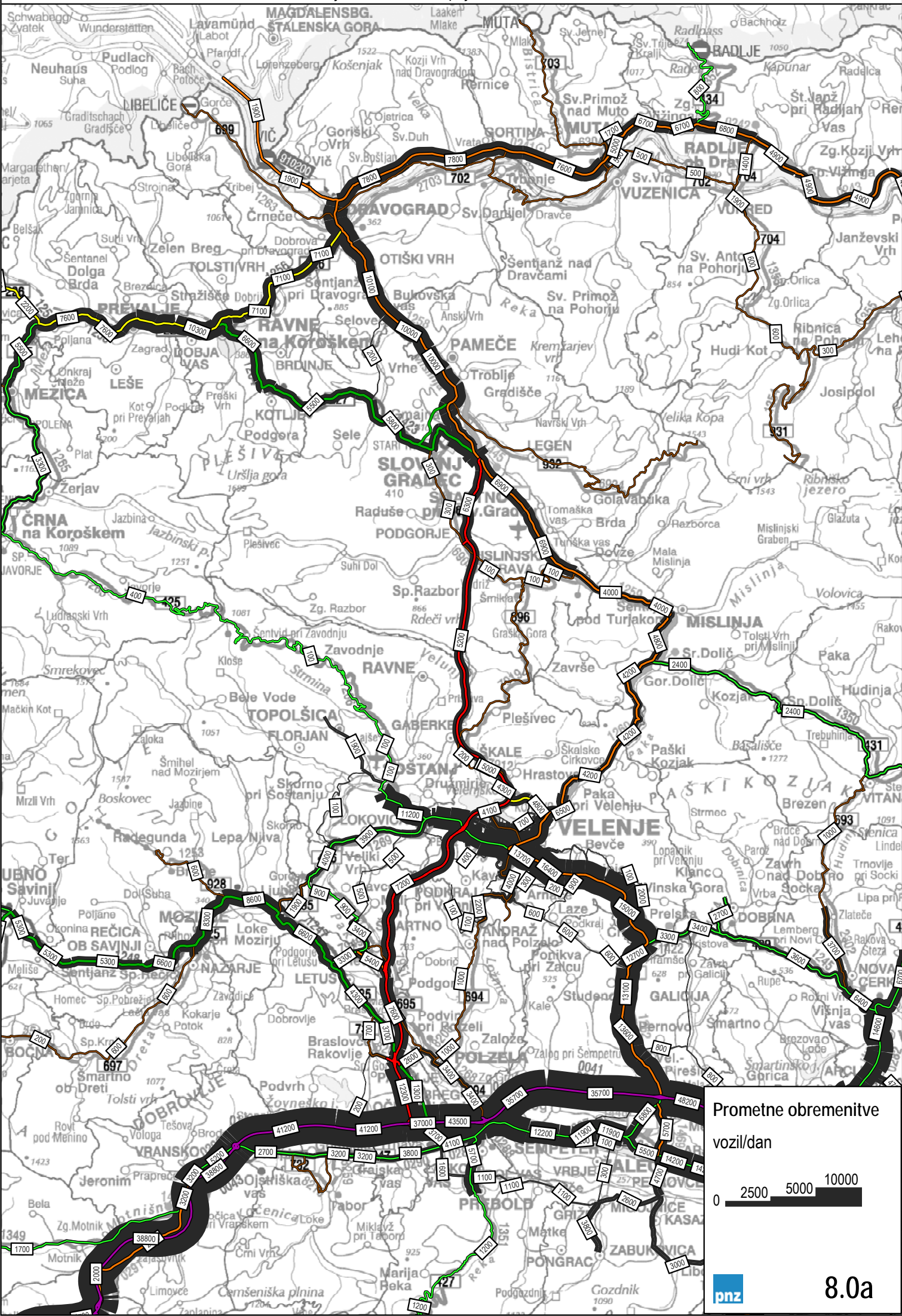
Prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila skupaj, PLDP, leto 2011



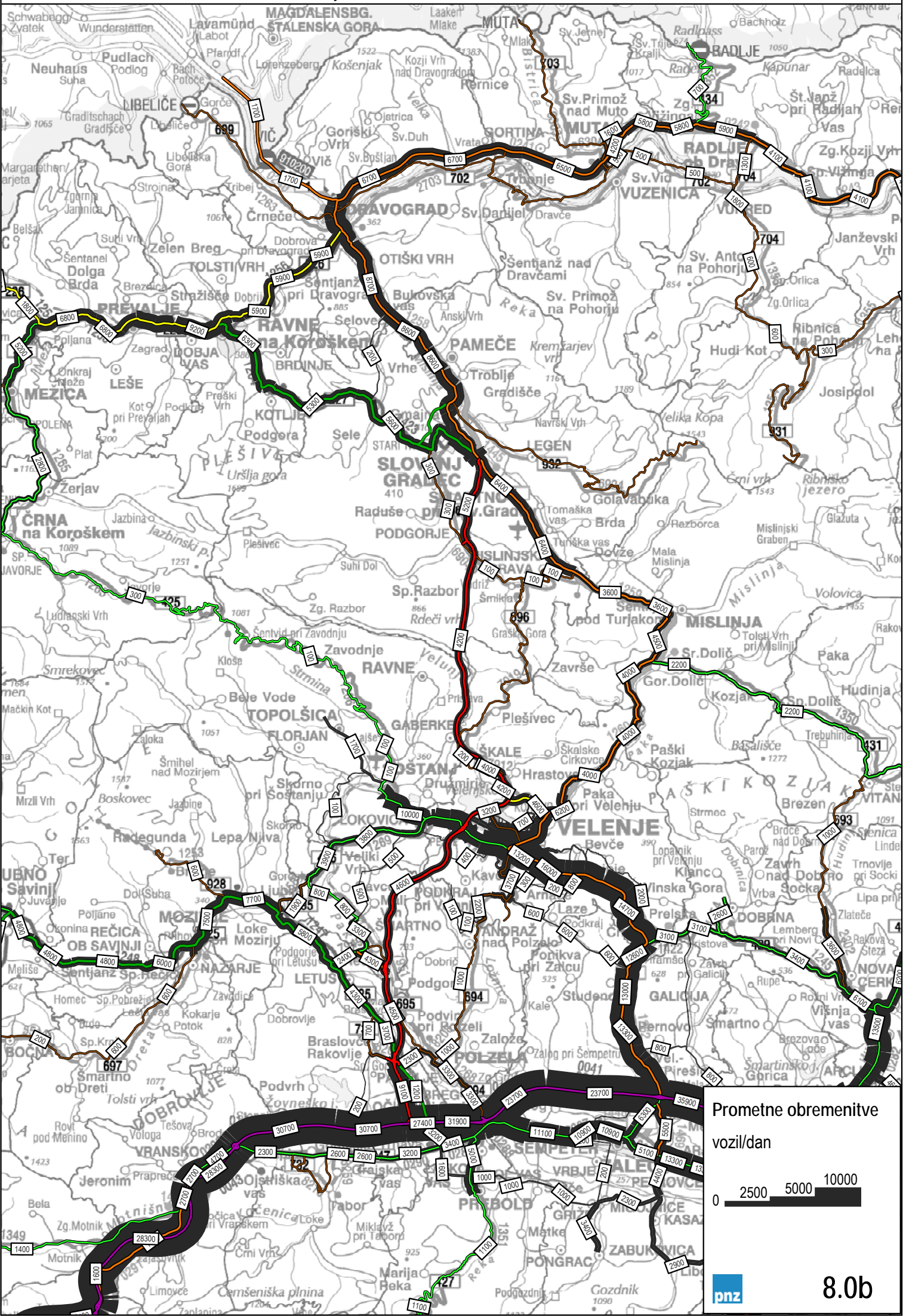
Prometne obremenitve
vozil/dan



pnz

8.0a

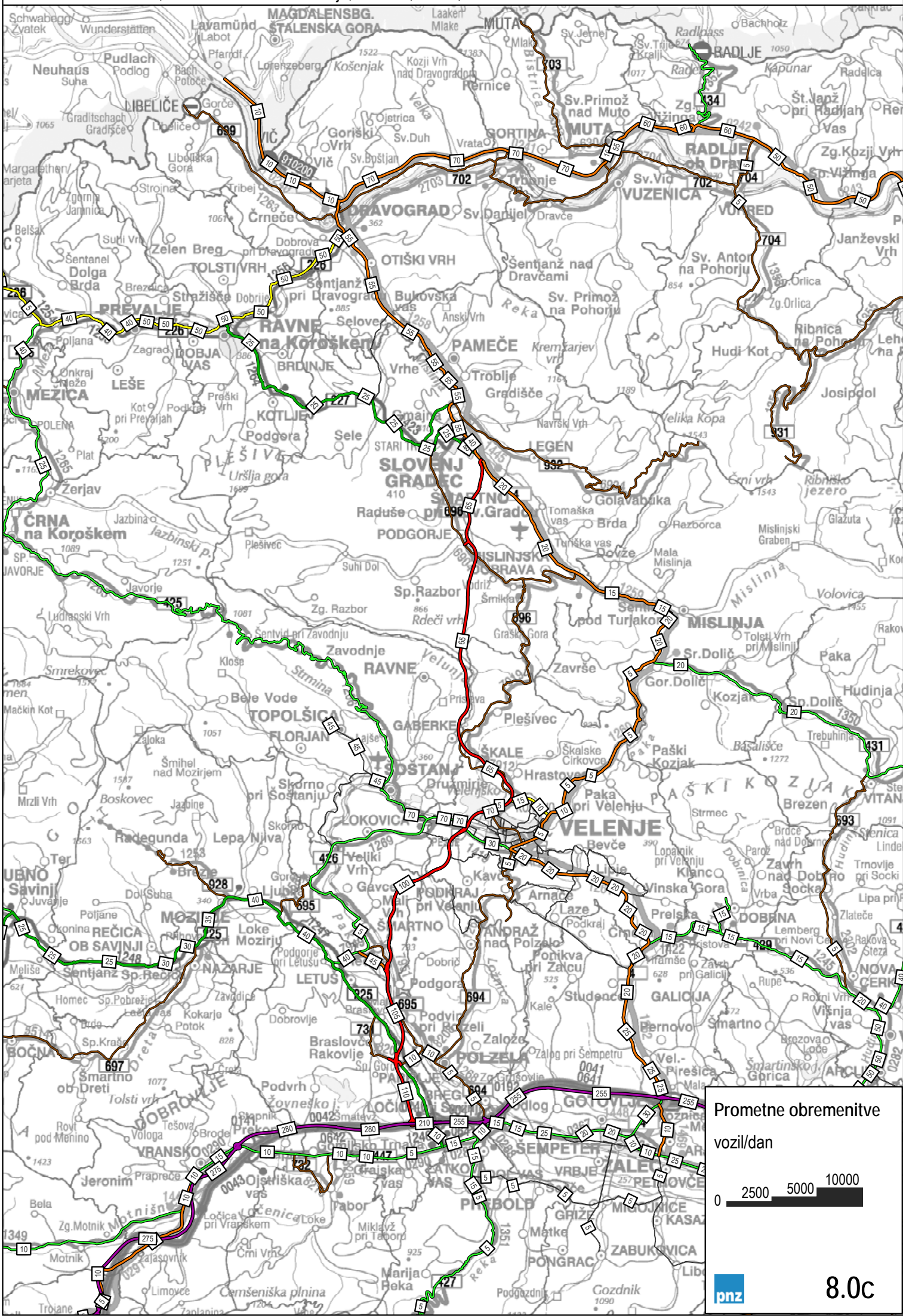
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

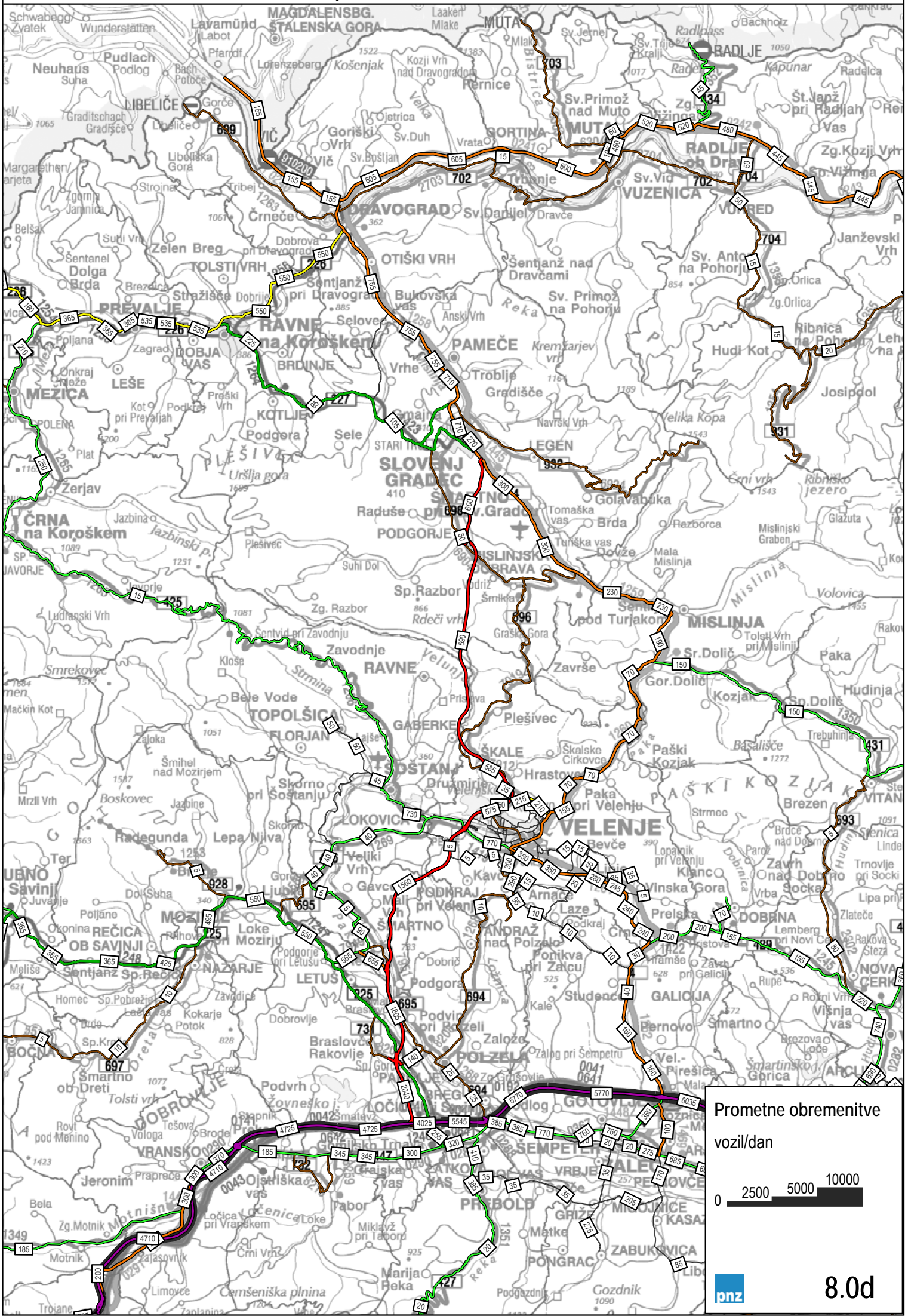
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

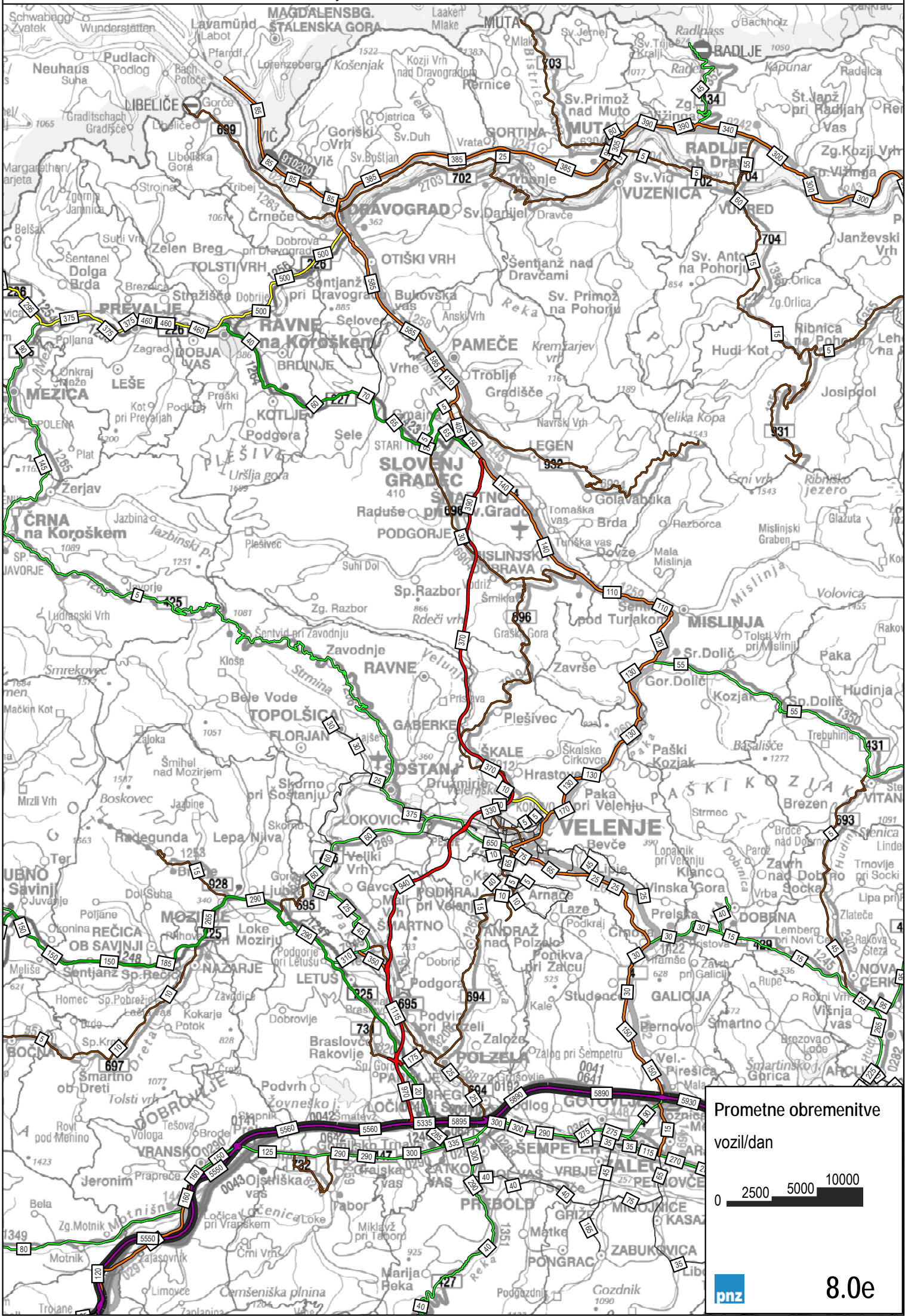
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

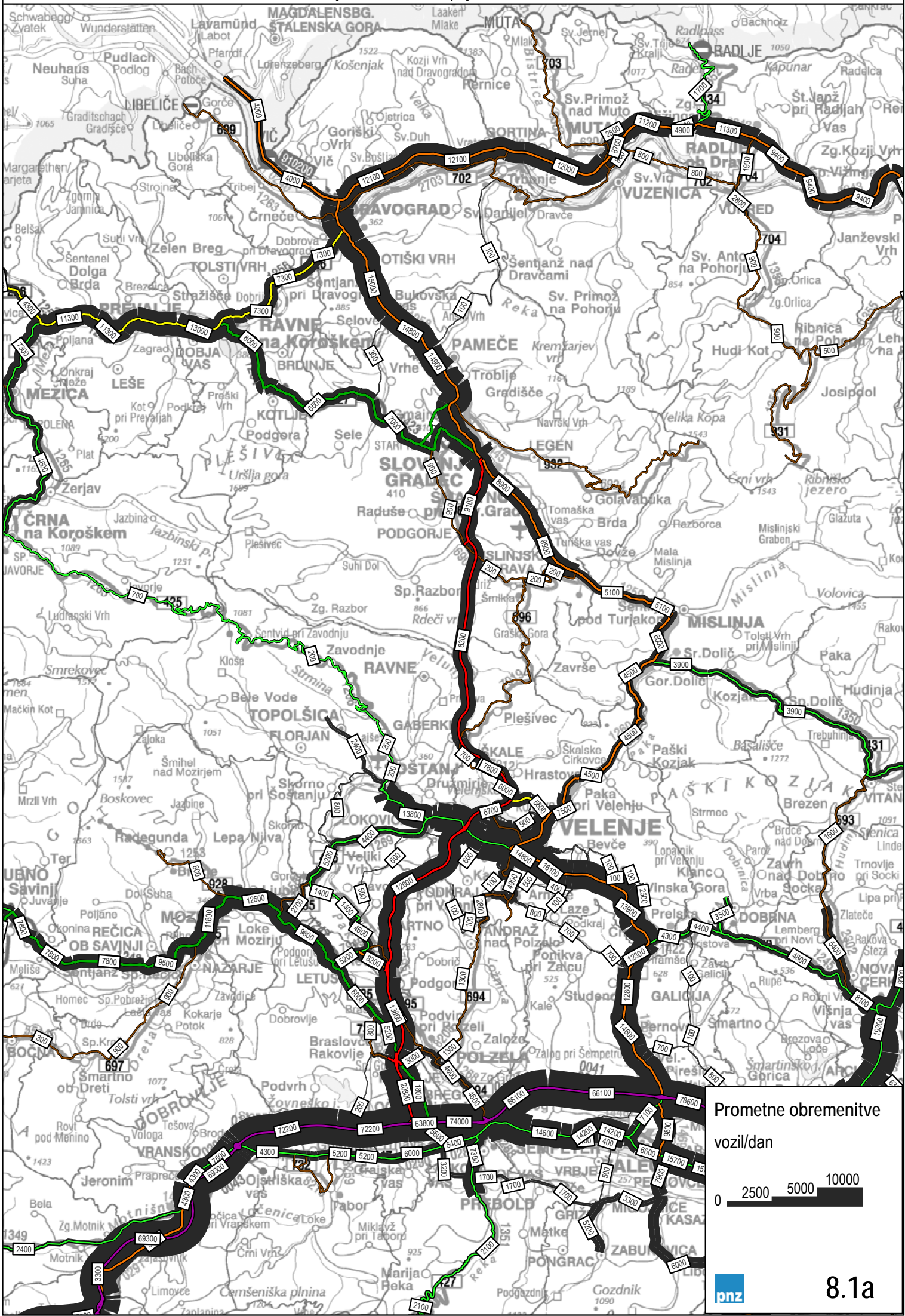
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

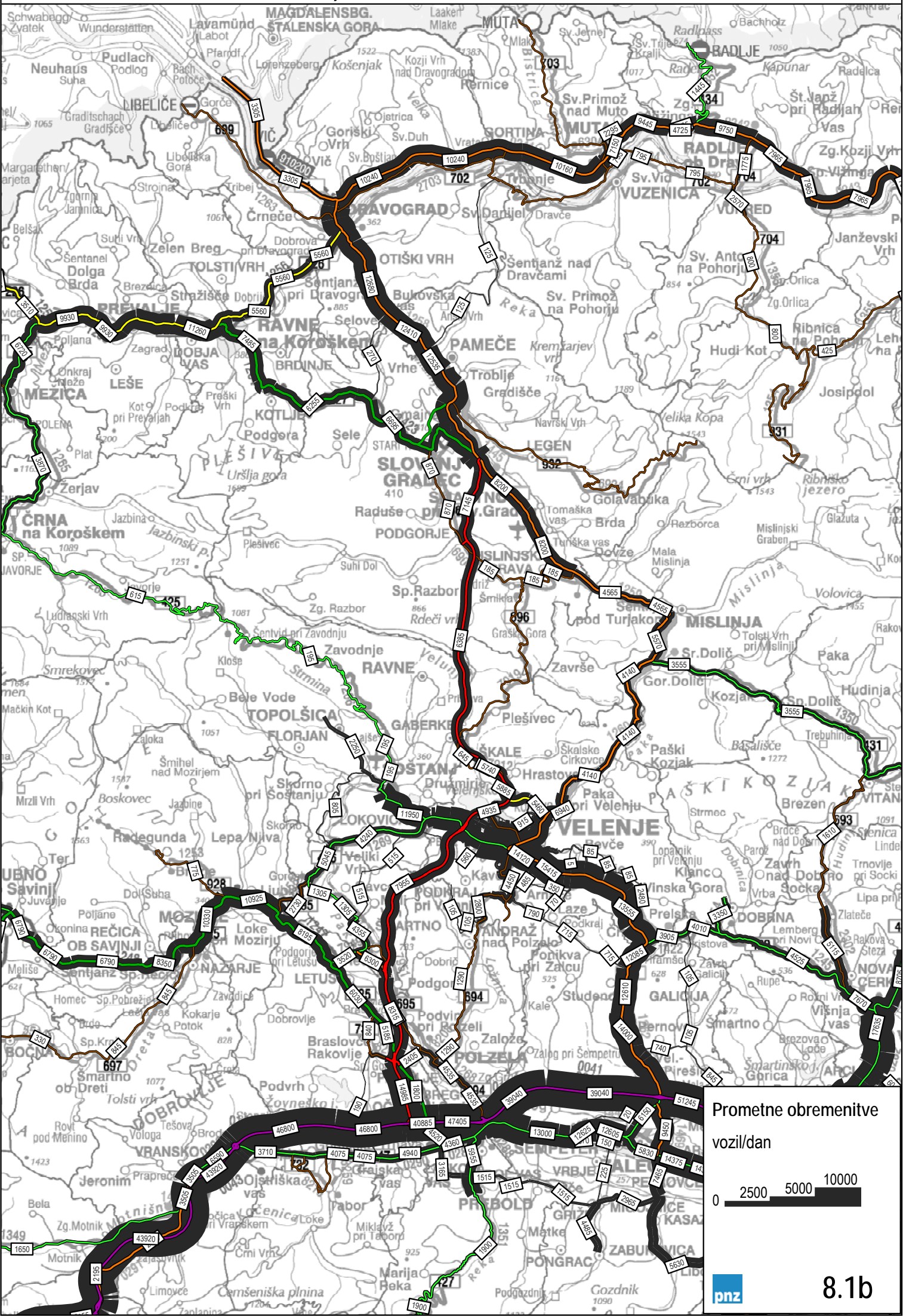
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila skupaj, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan



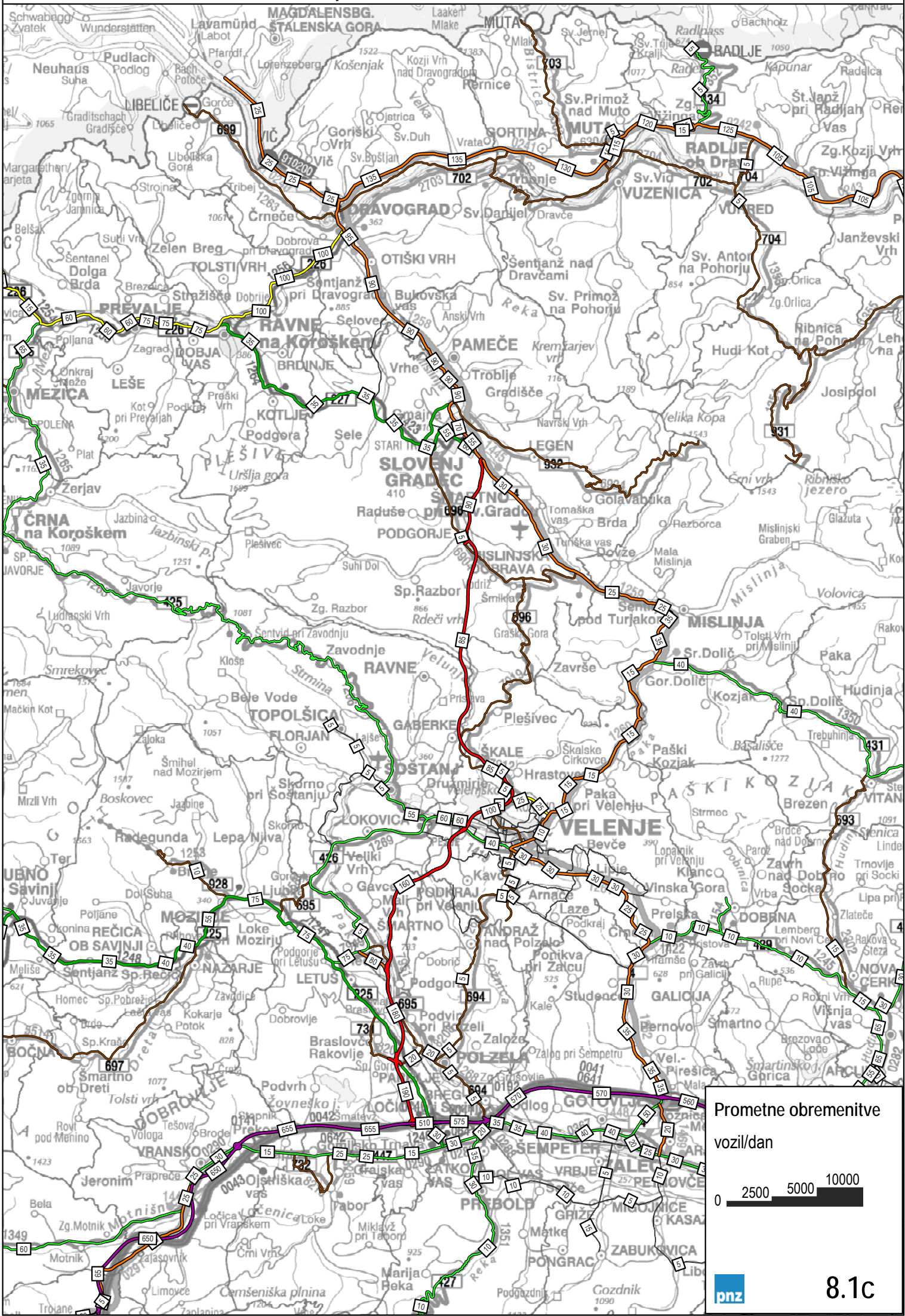
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan



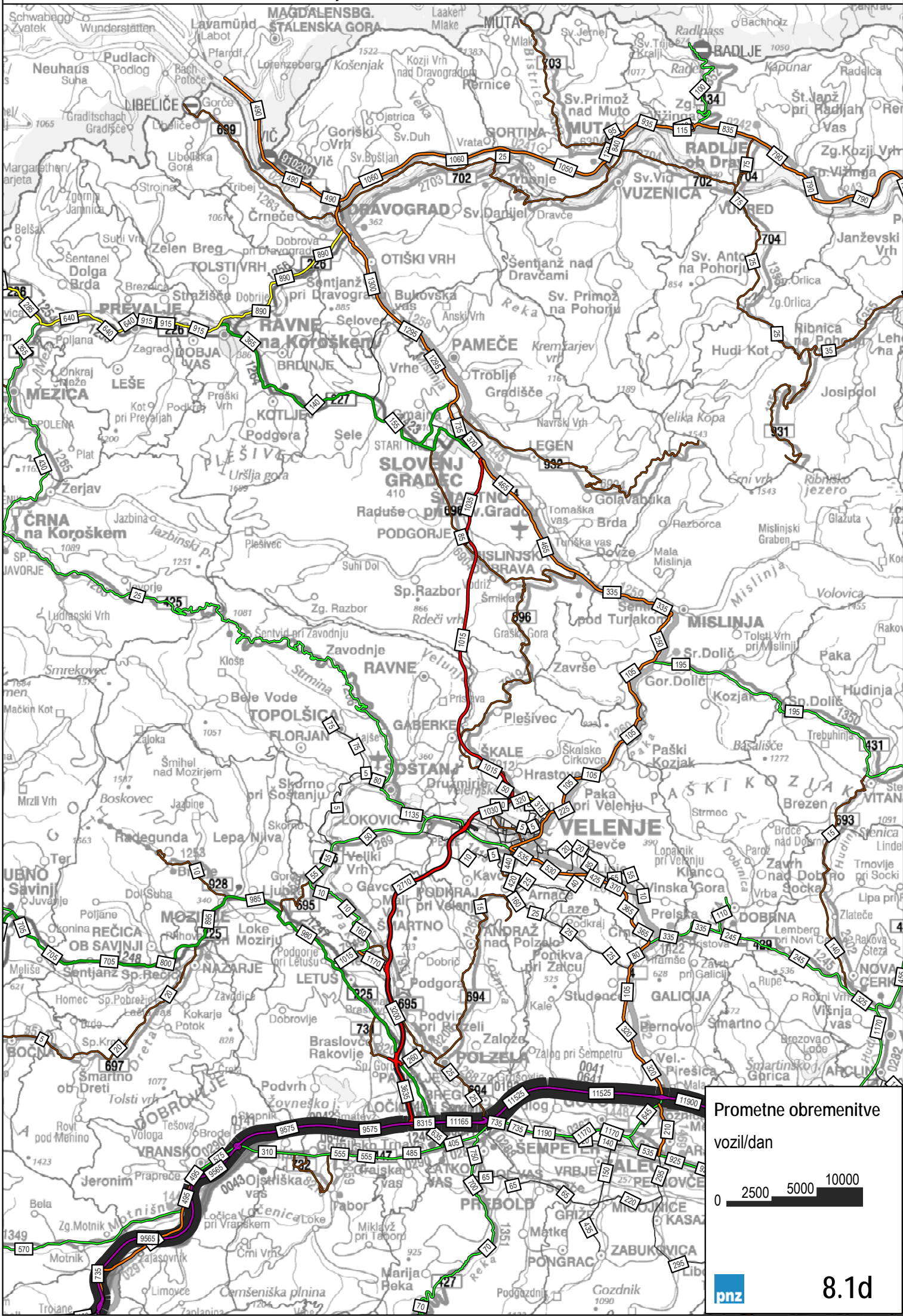
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

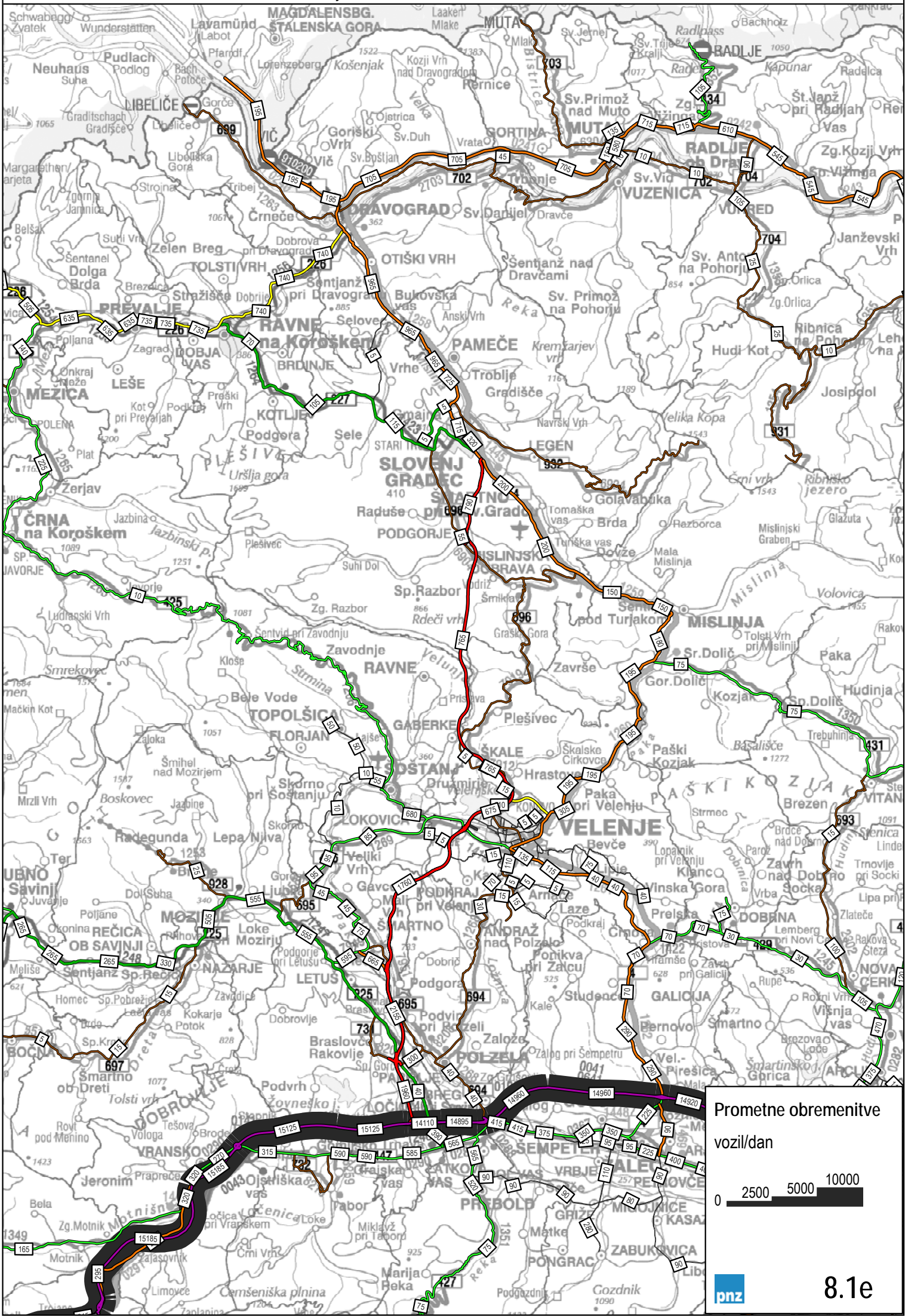
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

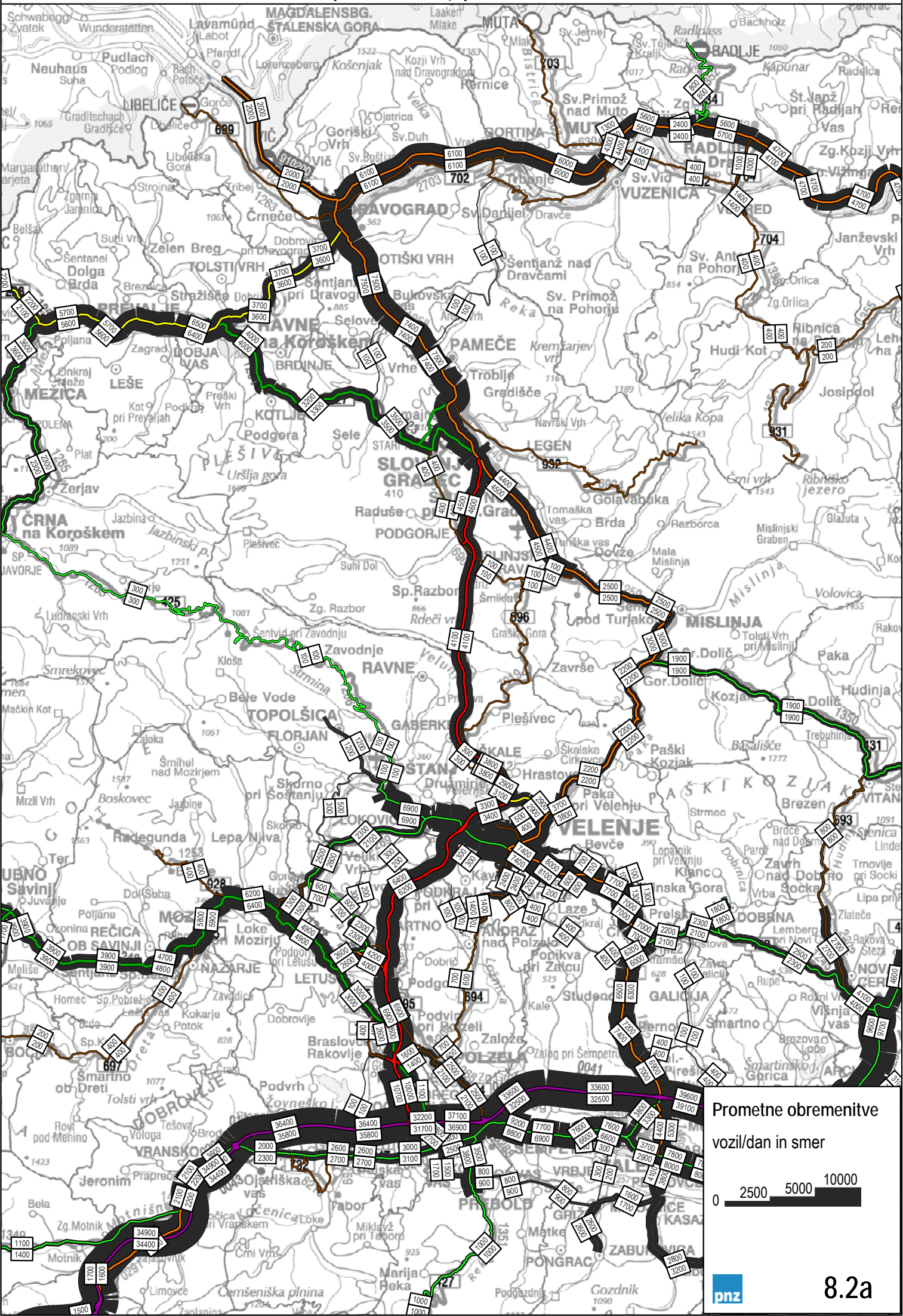
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan

0 2500 5000 10000

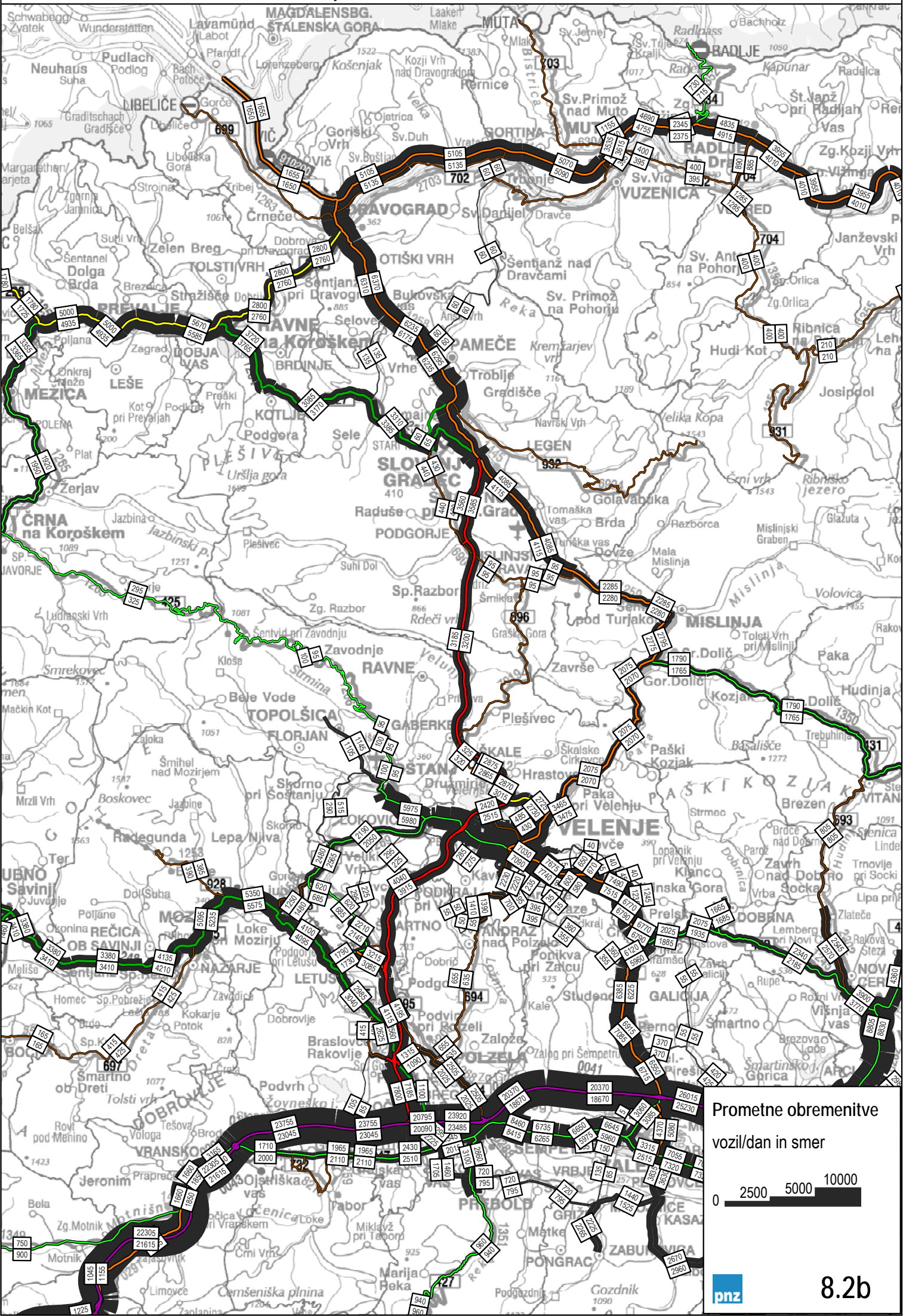
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila skupaj, PLDP, leto 2040



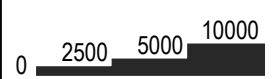
Prometne obremenitve
vozil/dan in smer



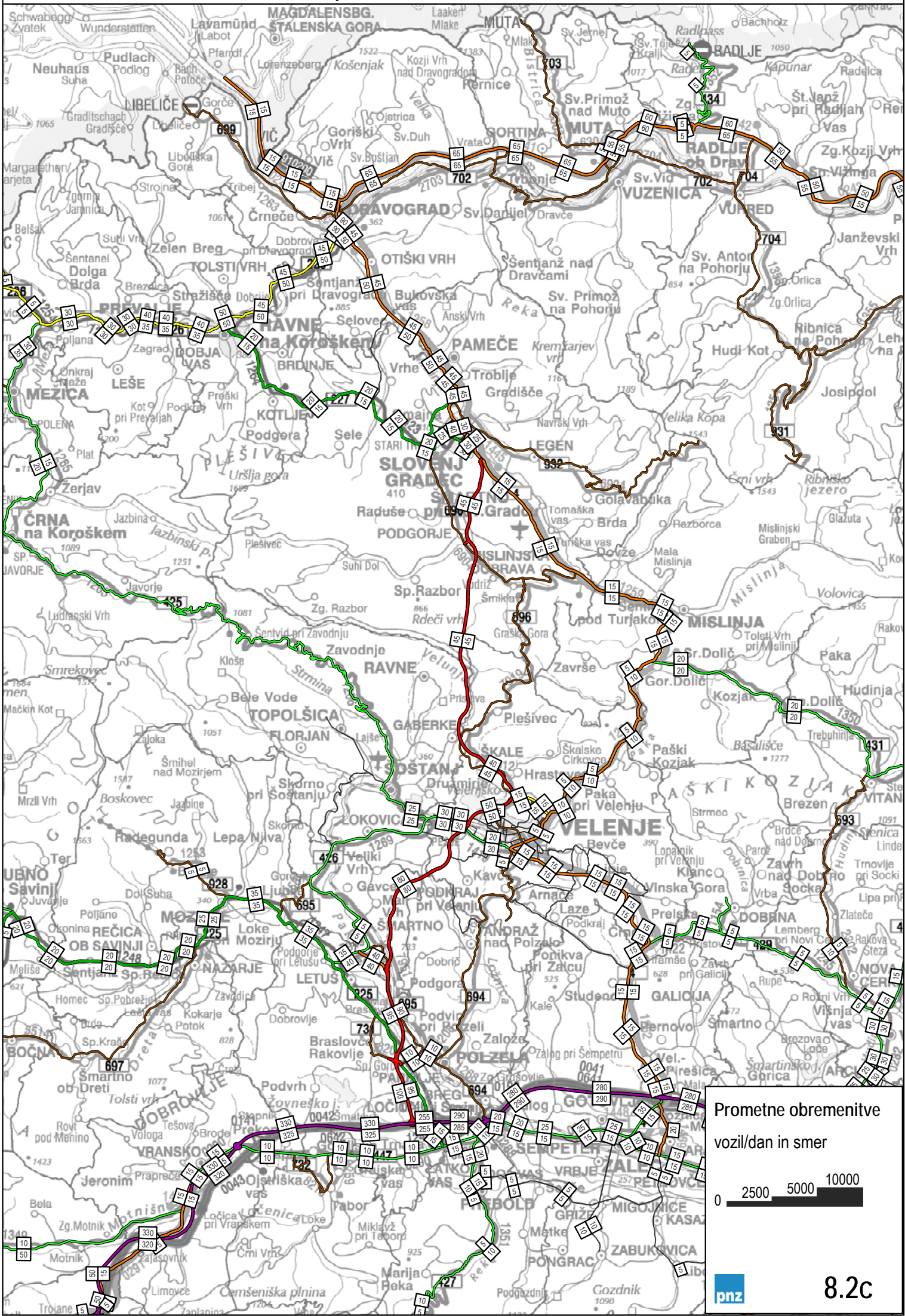
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer



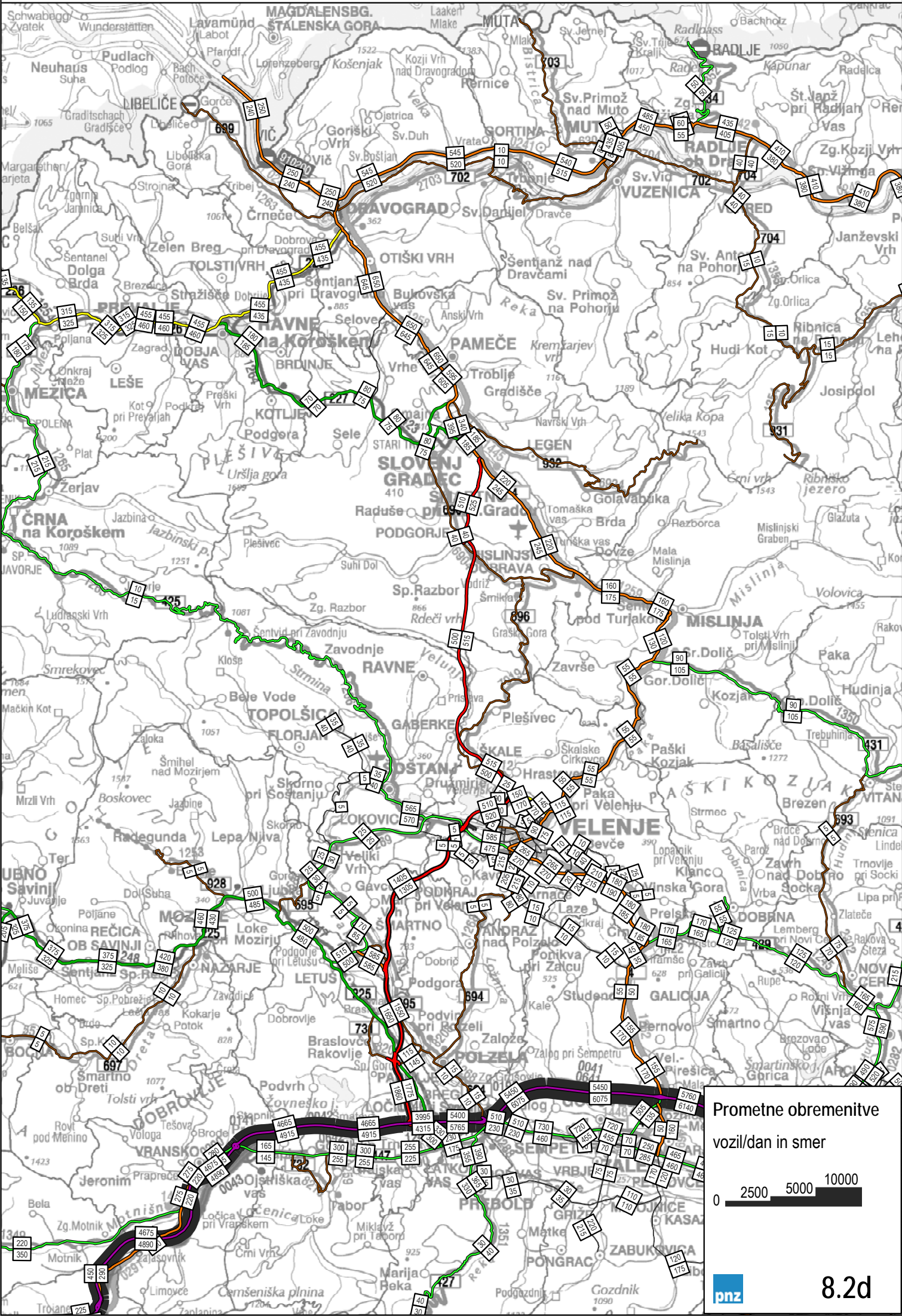
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, avtobus, PLPD, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

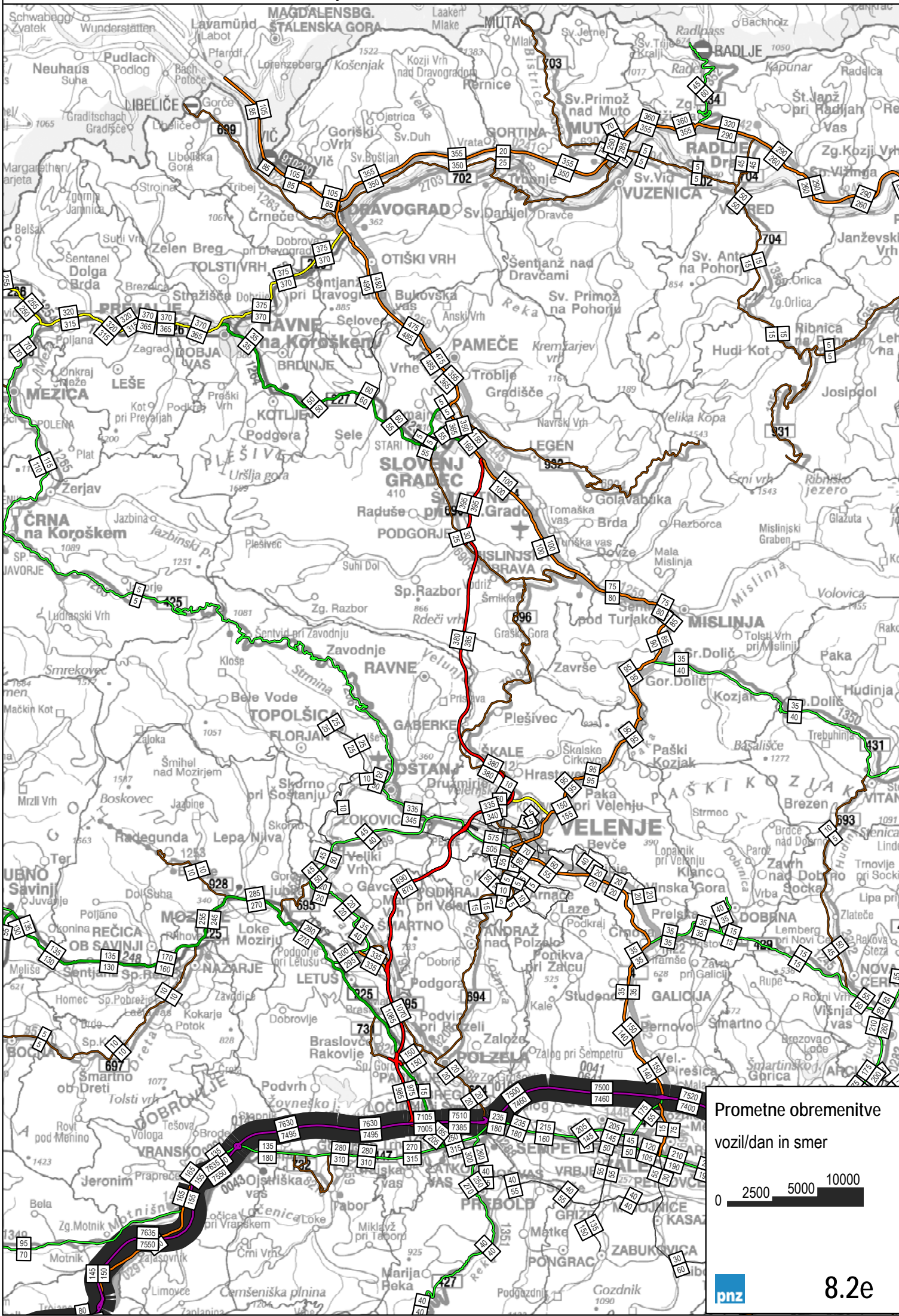
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

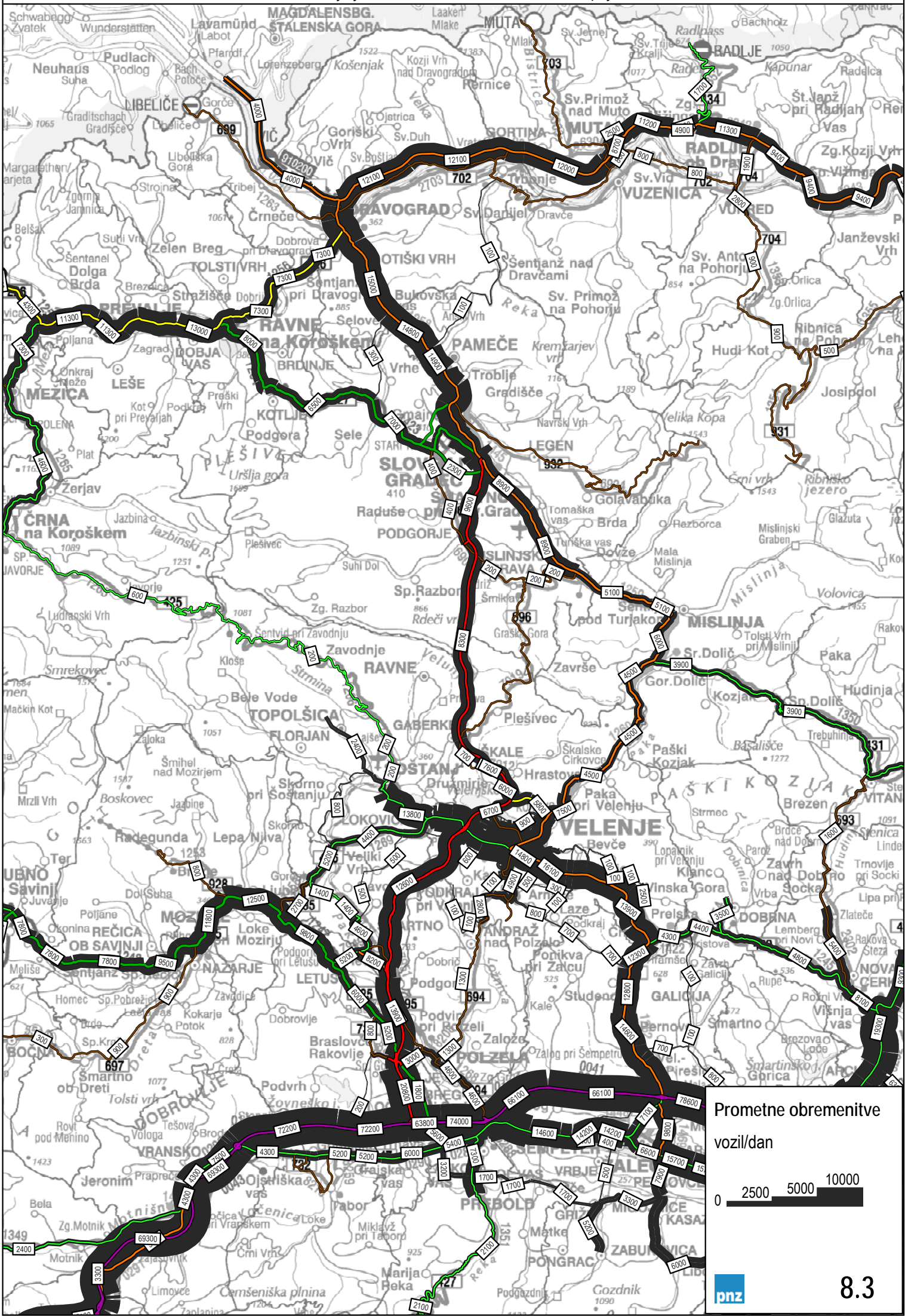
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan in smer

0 2500 5000 10000

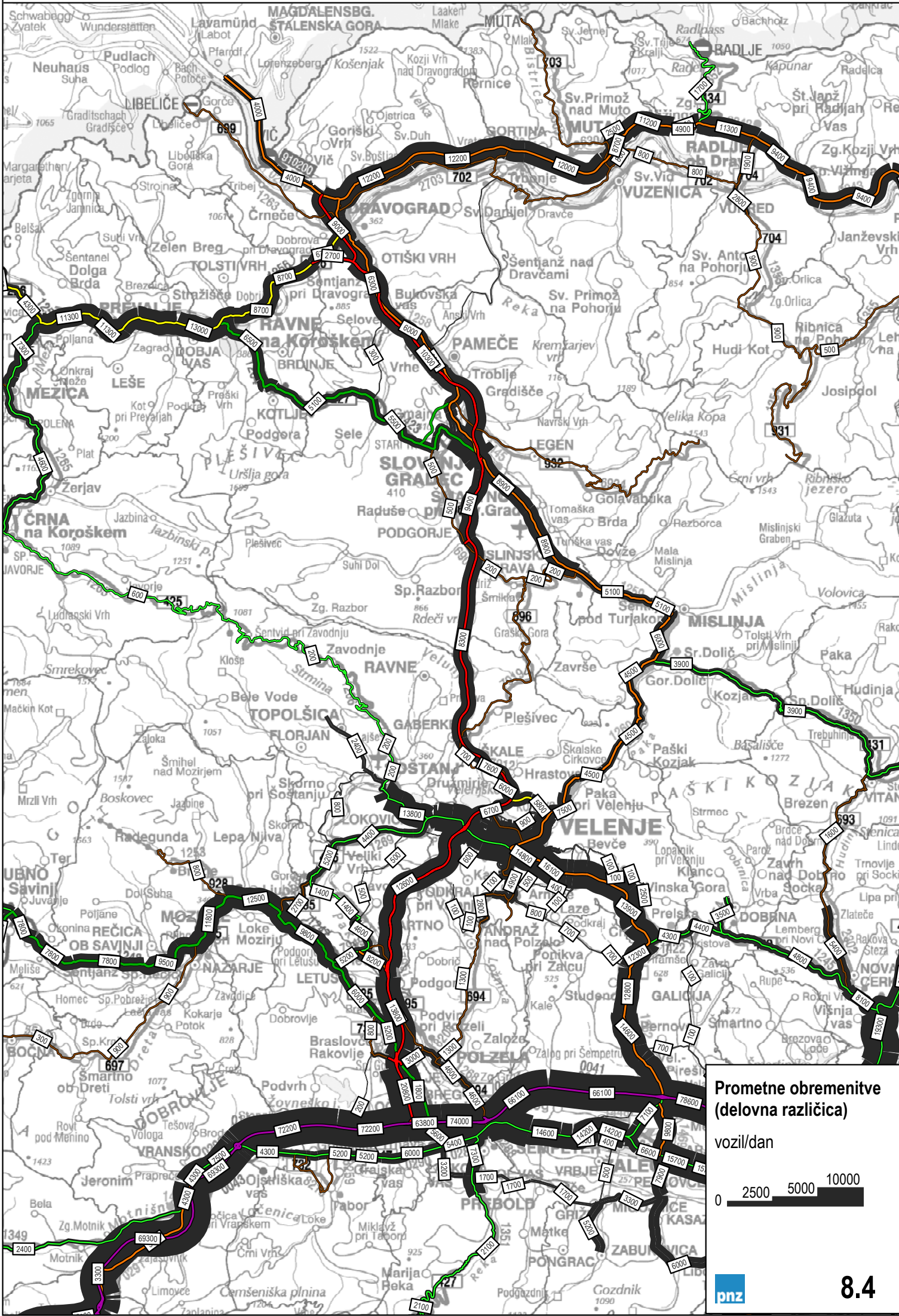
Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje-južna obvoznica SG, vsa vozila skupaj, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
vozil/dan

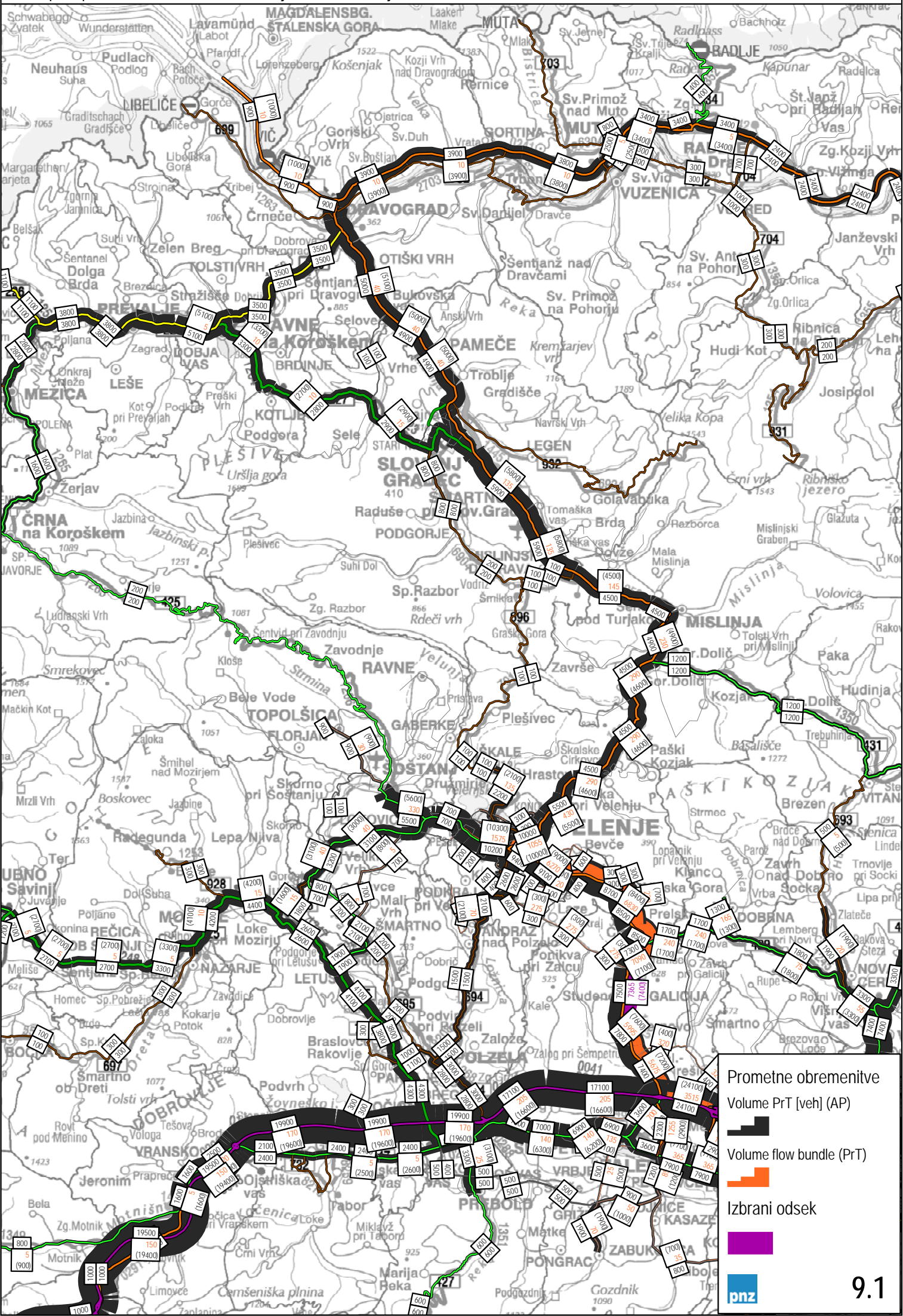
0 2500 5000 10000

Prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, nova HC SG-Dravograd, vsa vozila skupaj, PLDP, leto 2040



Drevesa poti PLDP

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

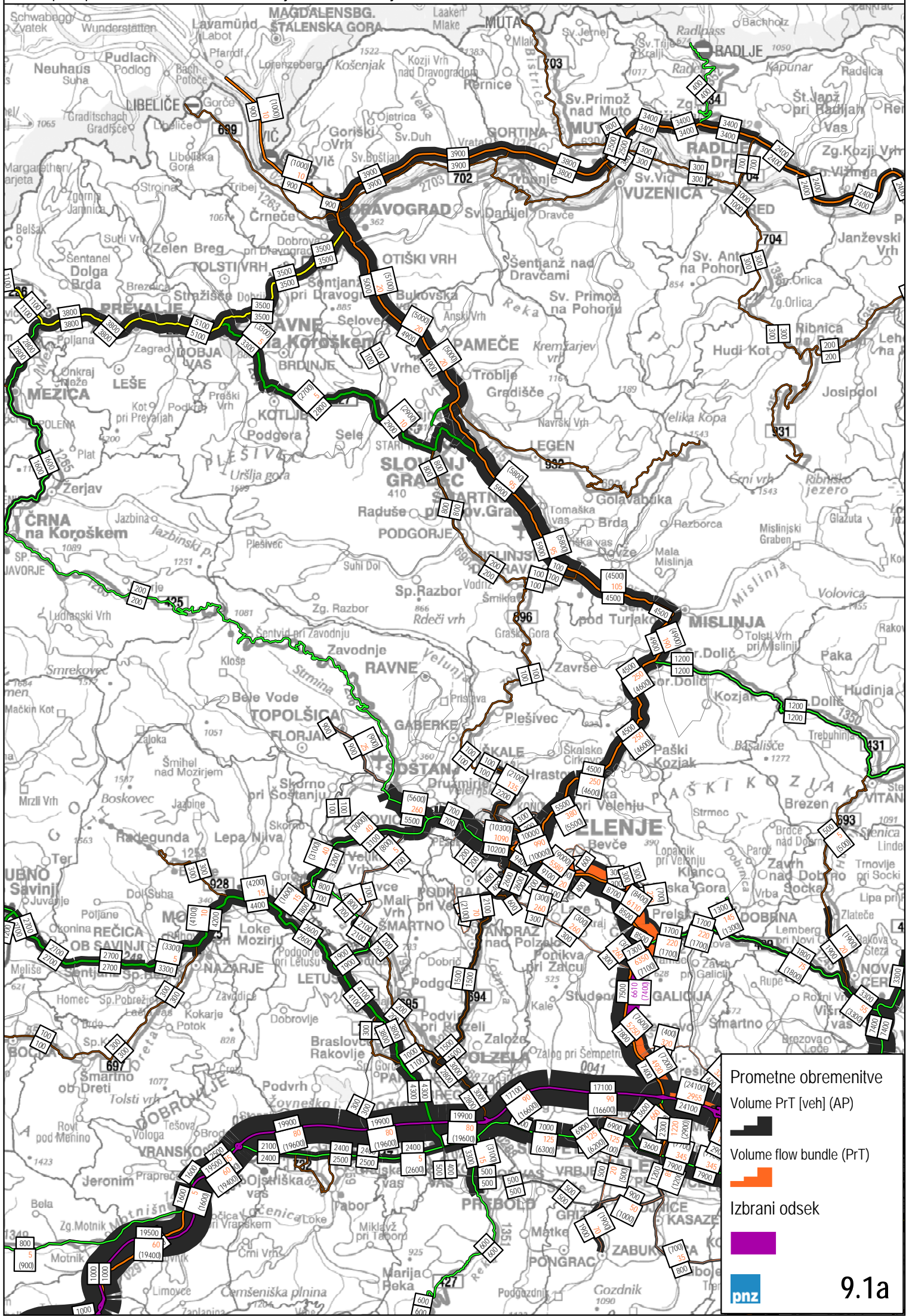
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.1

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

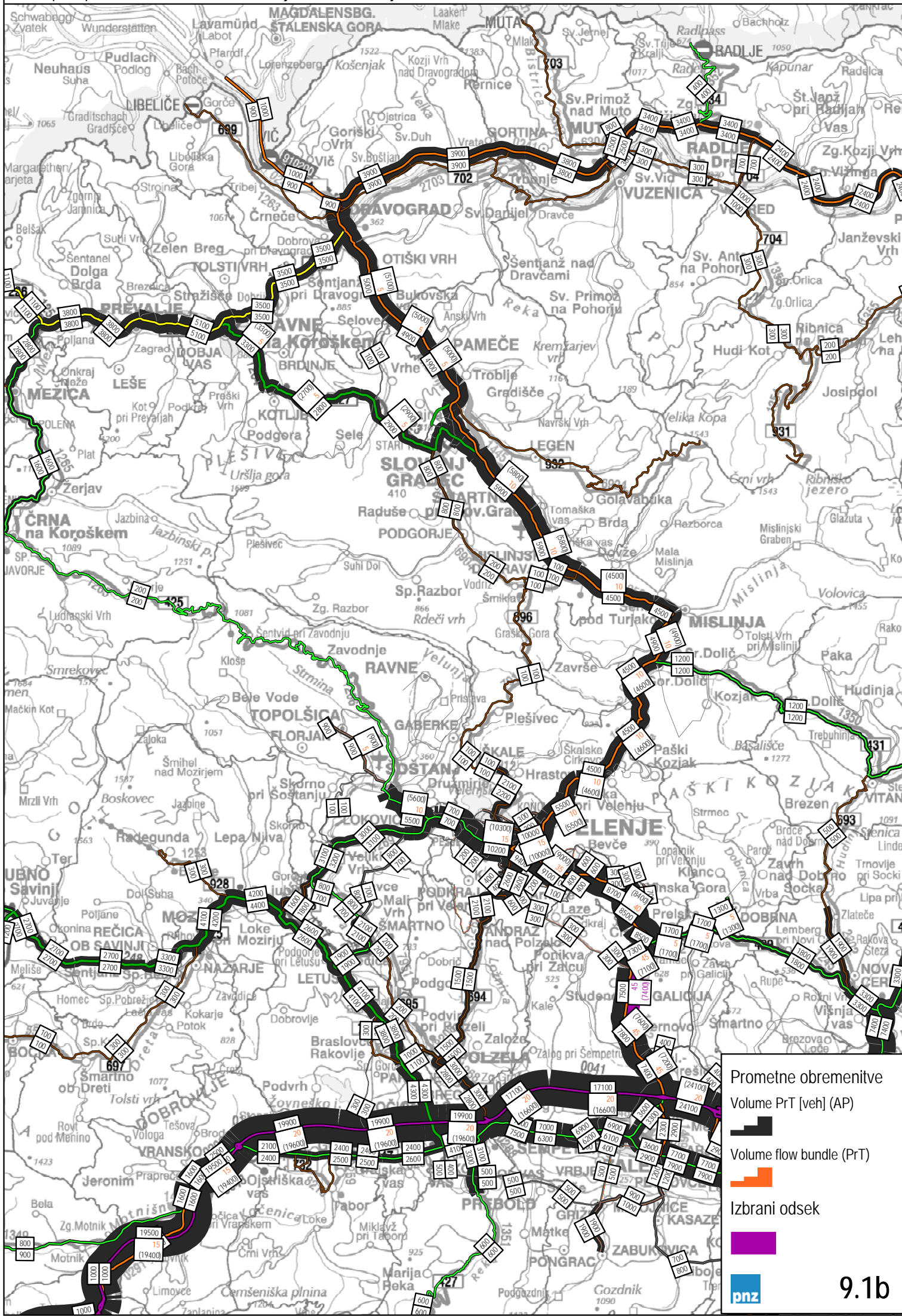
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.1a

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)

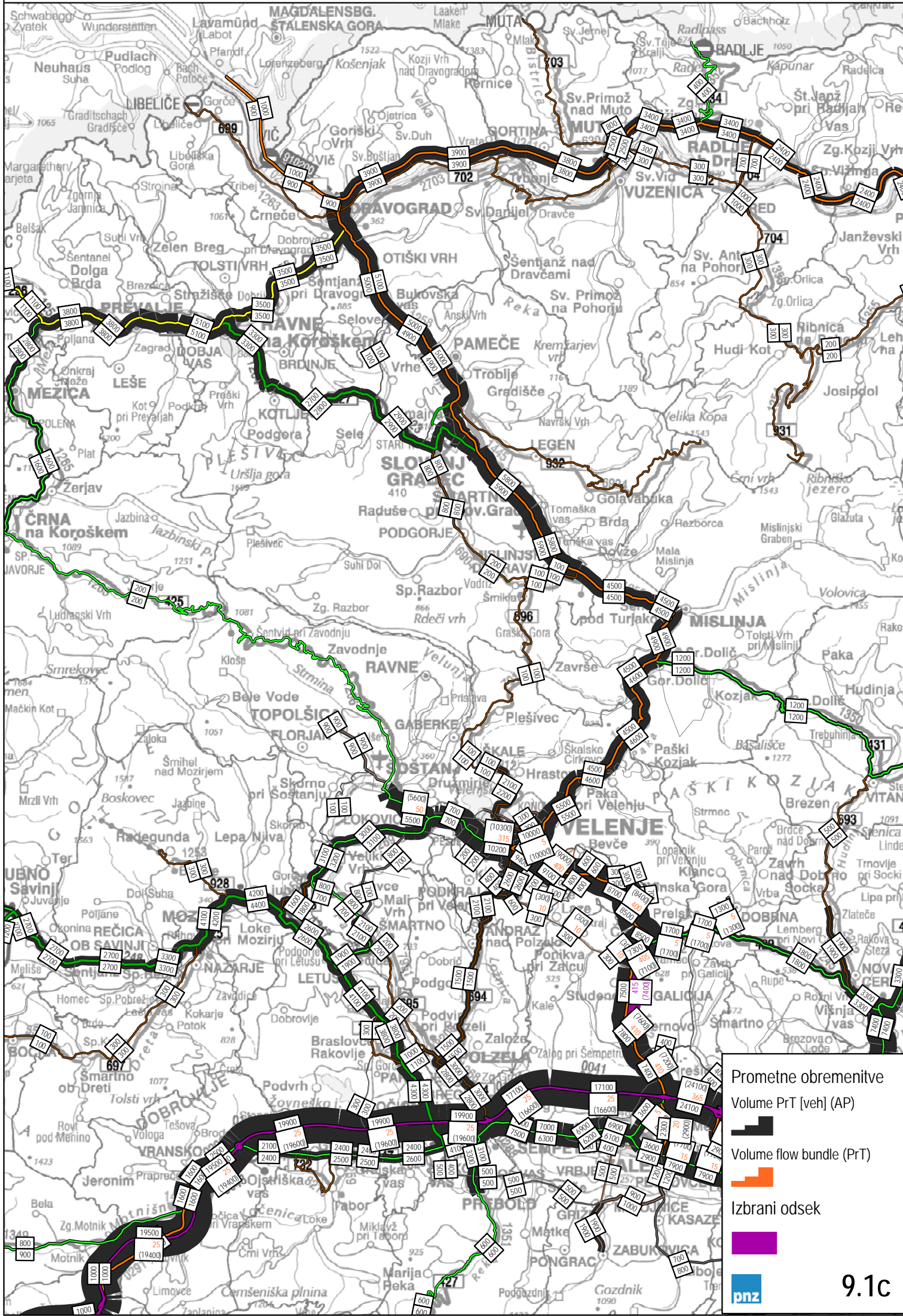
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.1b

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

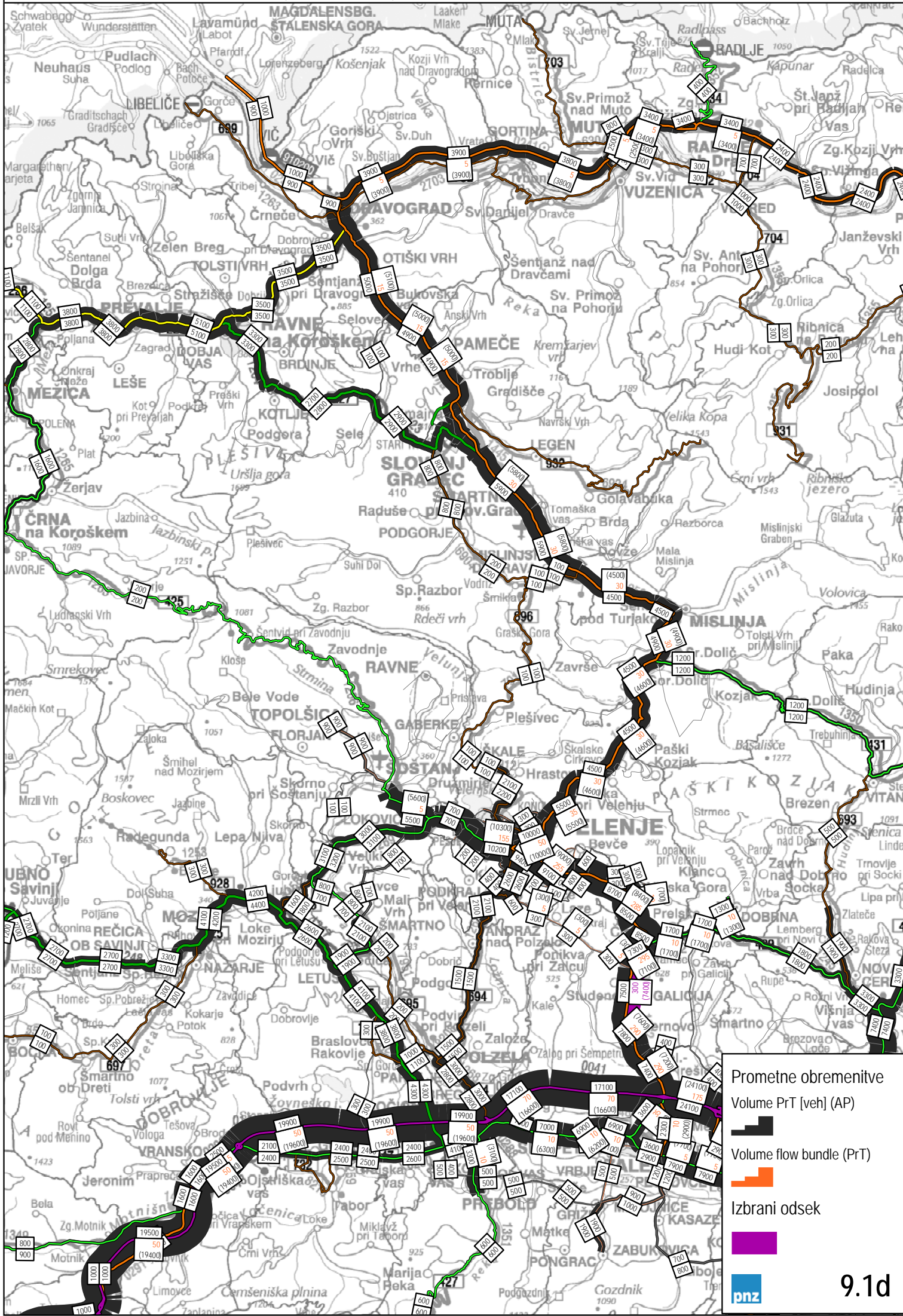
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.1c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

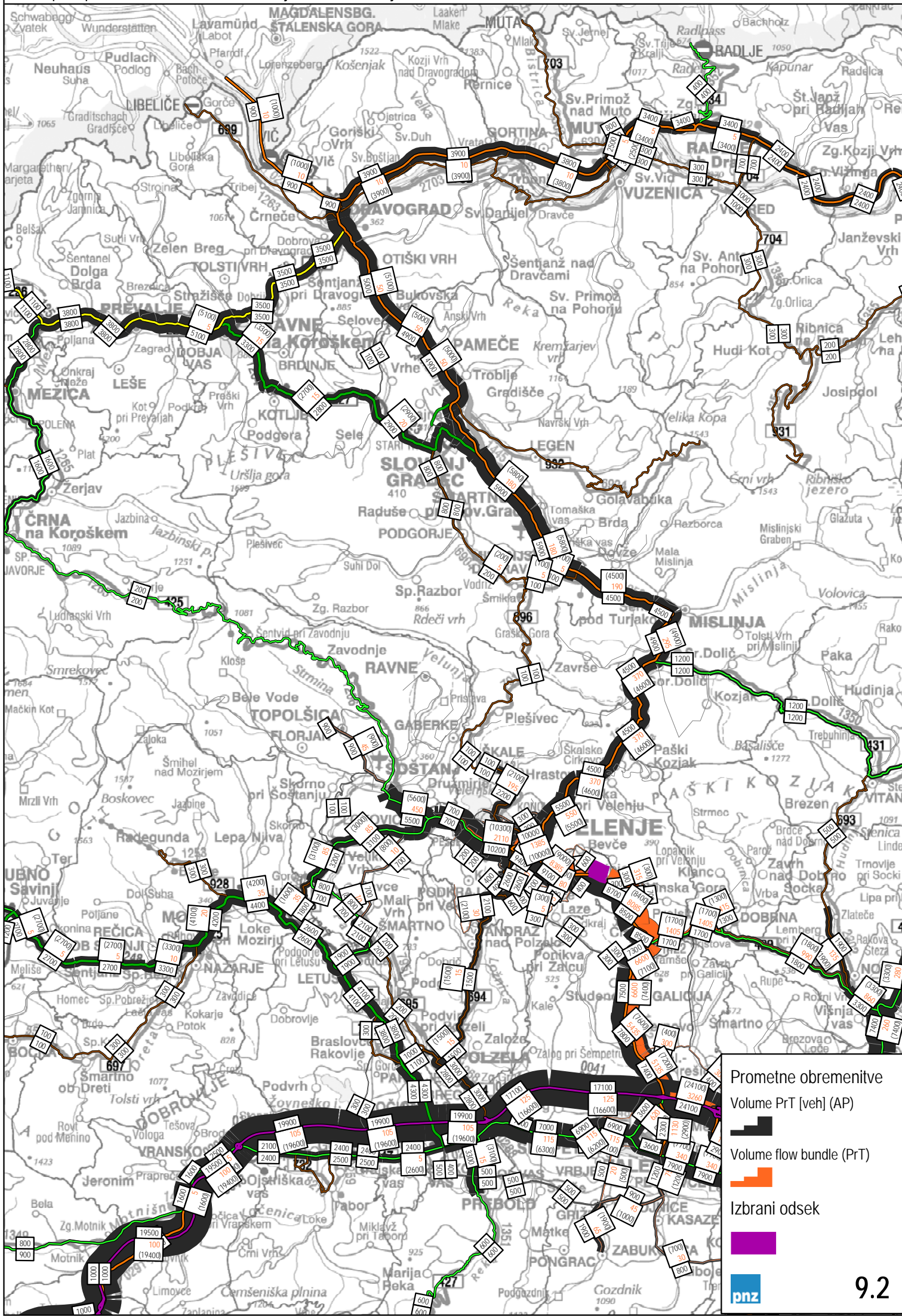
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.1d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

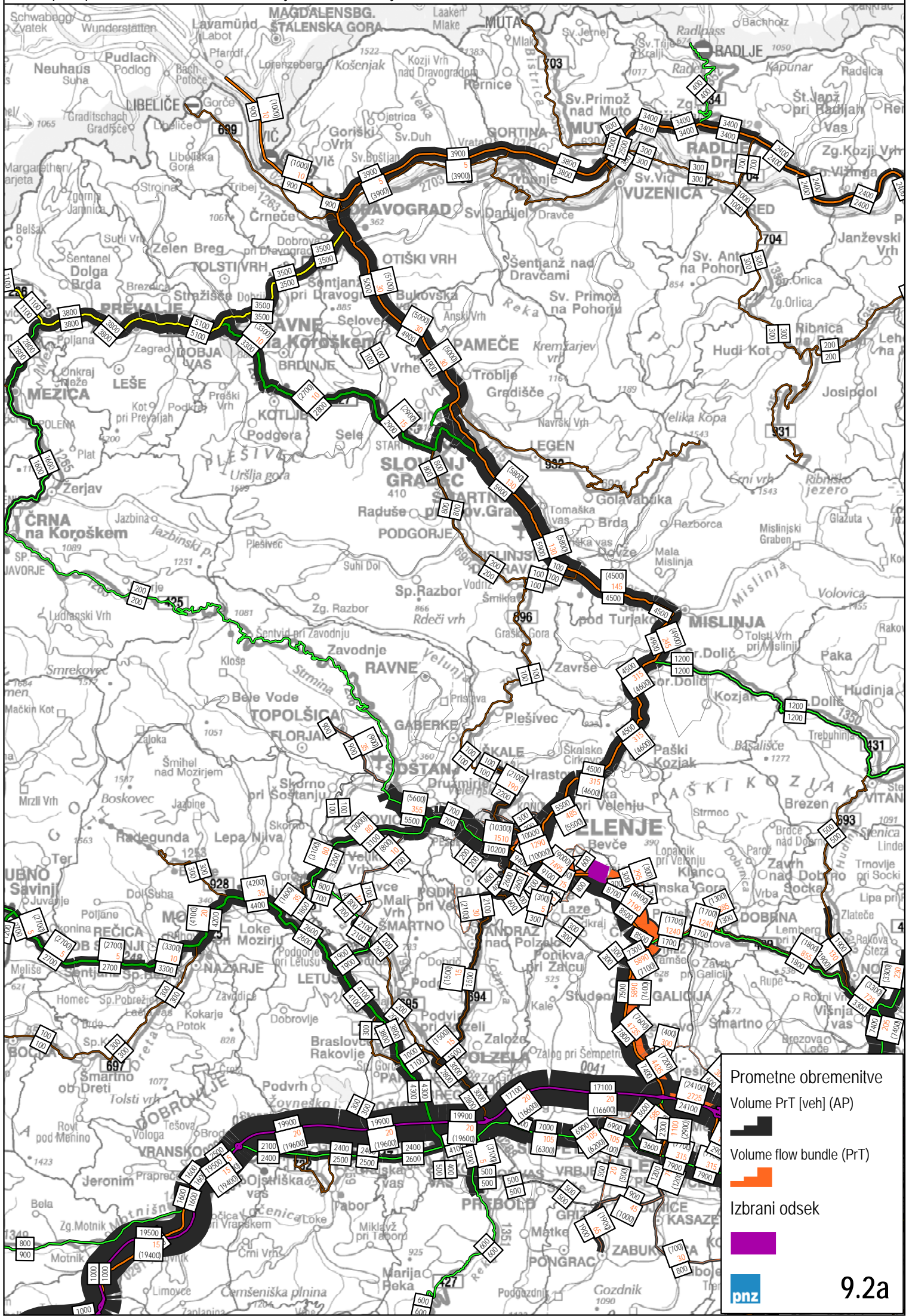
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.2

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

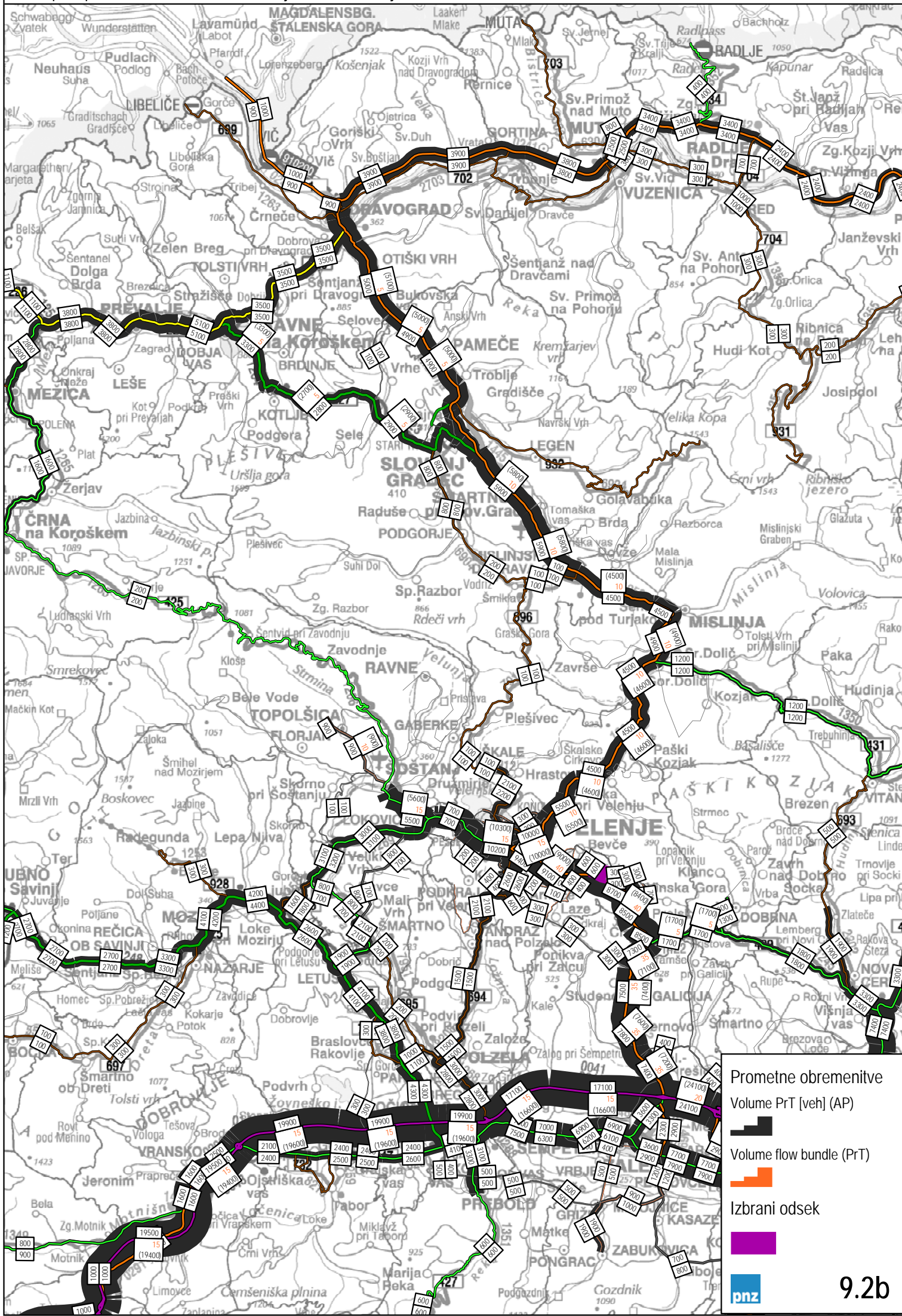
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.2a

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

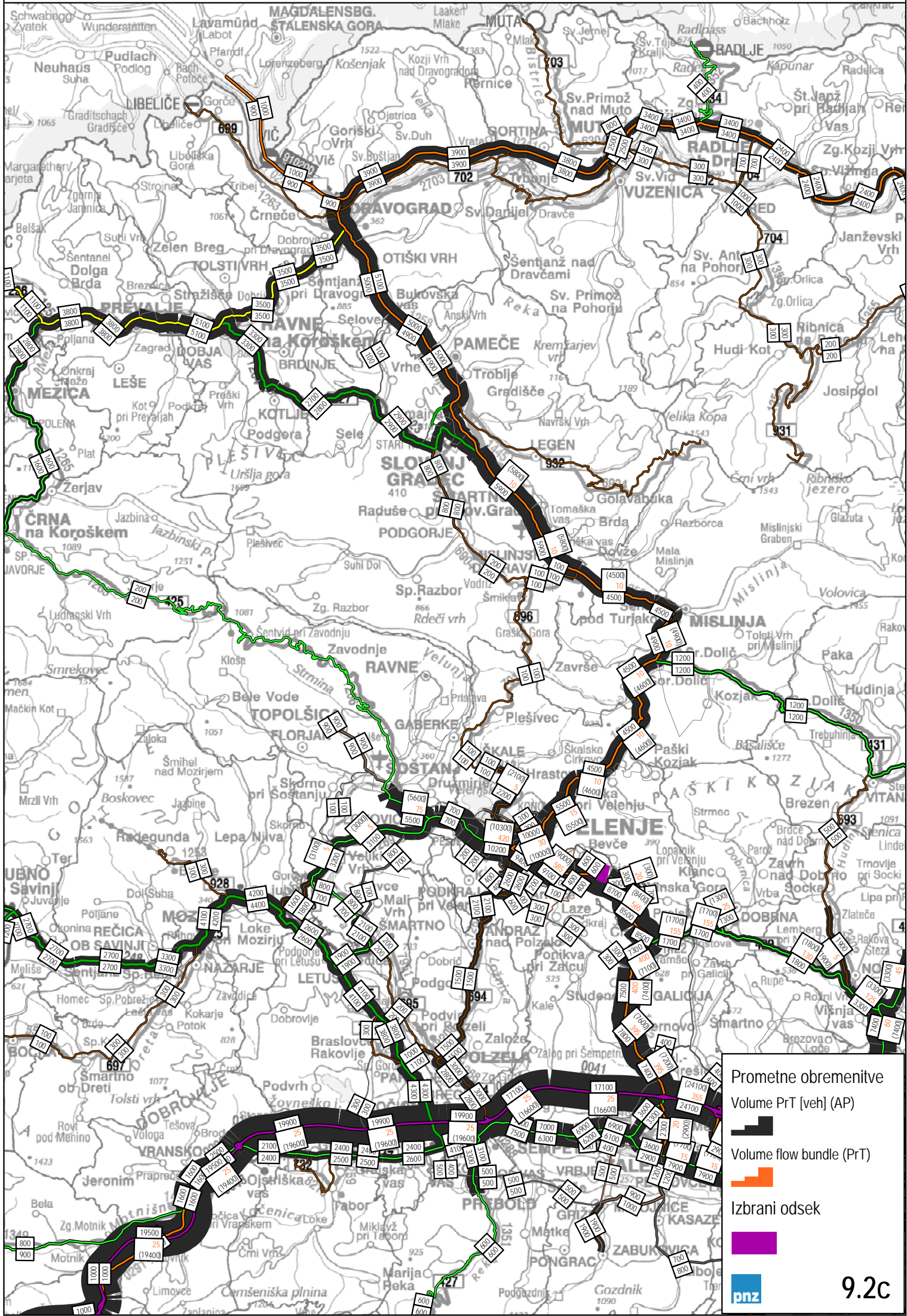
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.2b

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

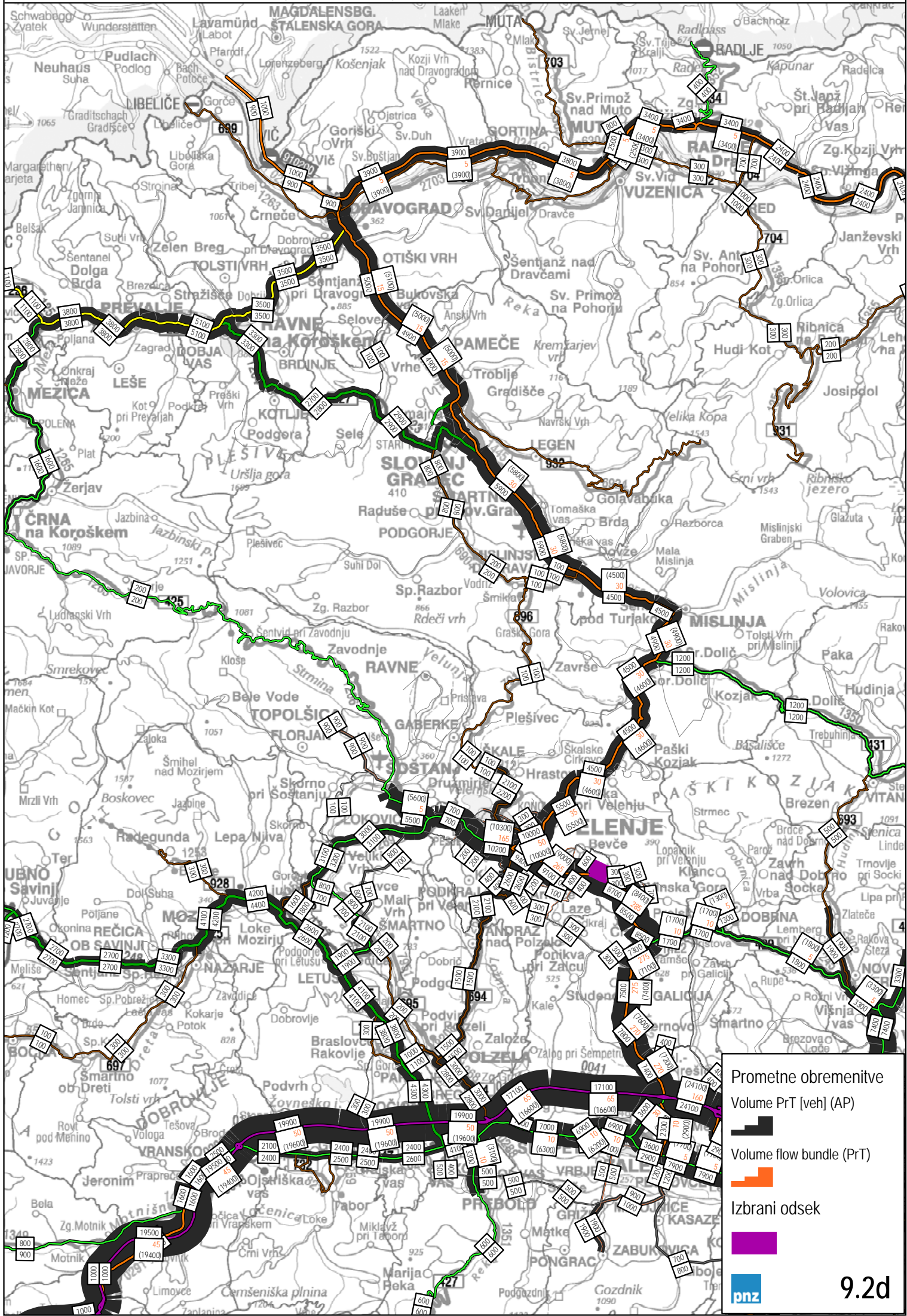
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.2c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

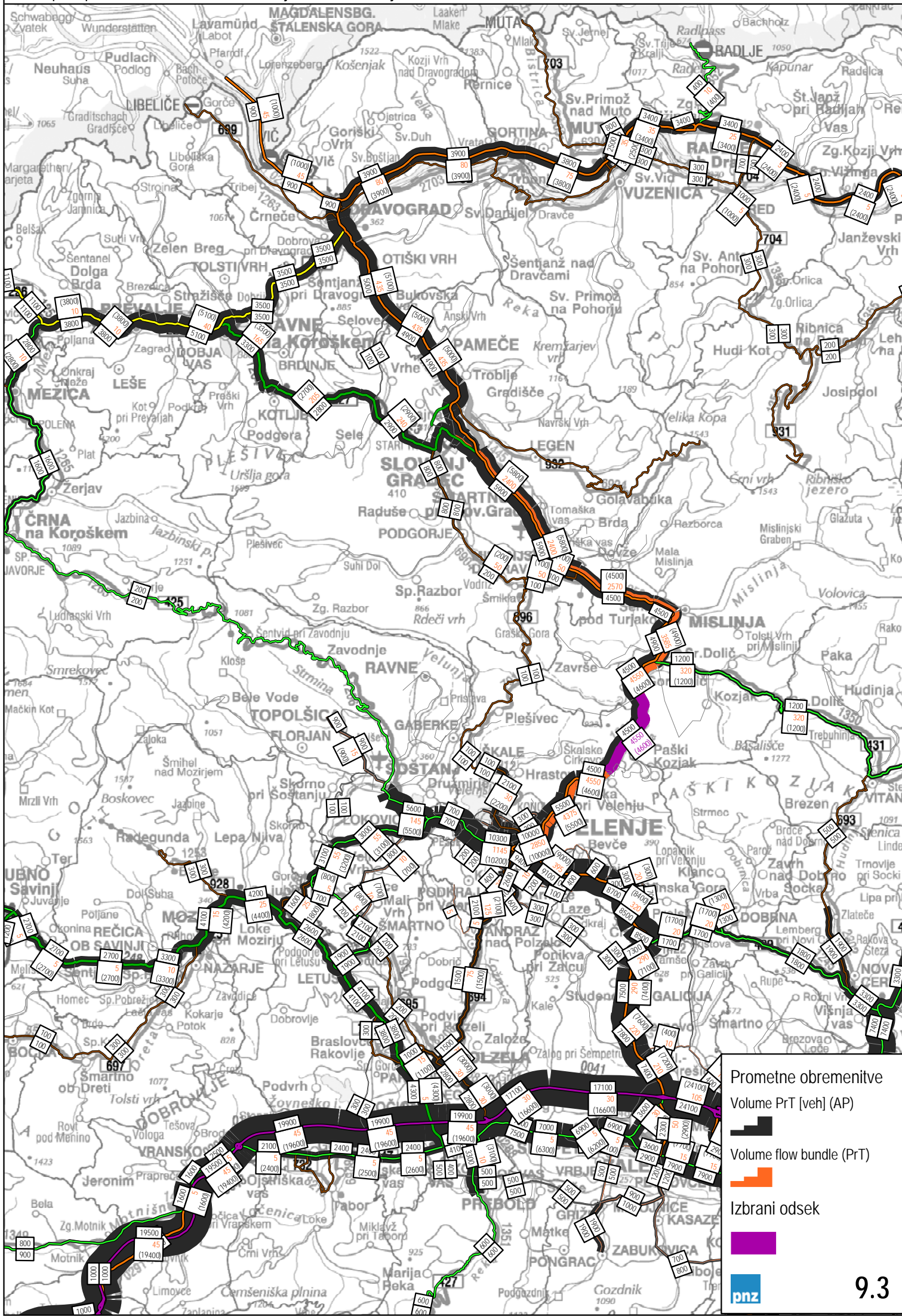
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

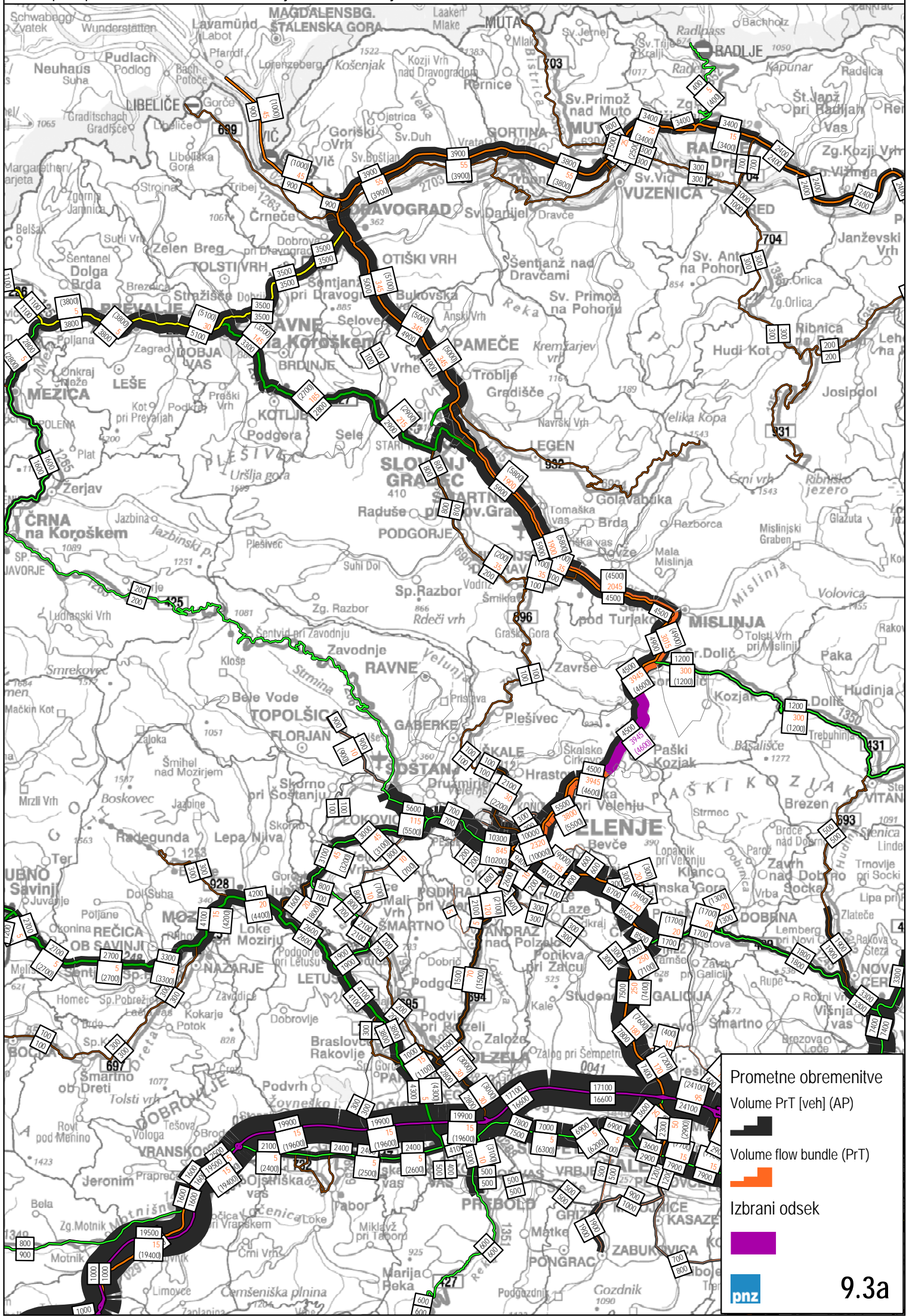
9.2d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2011



- Prometne obremenitve
- Volume PrT [veh] (AP)
- Volume flow bundle (PrT)
- Izbrani odsek

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

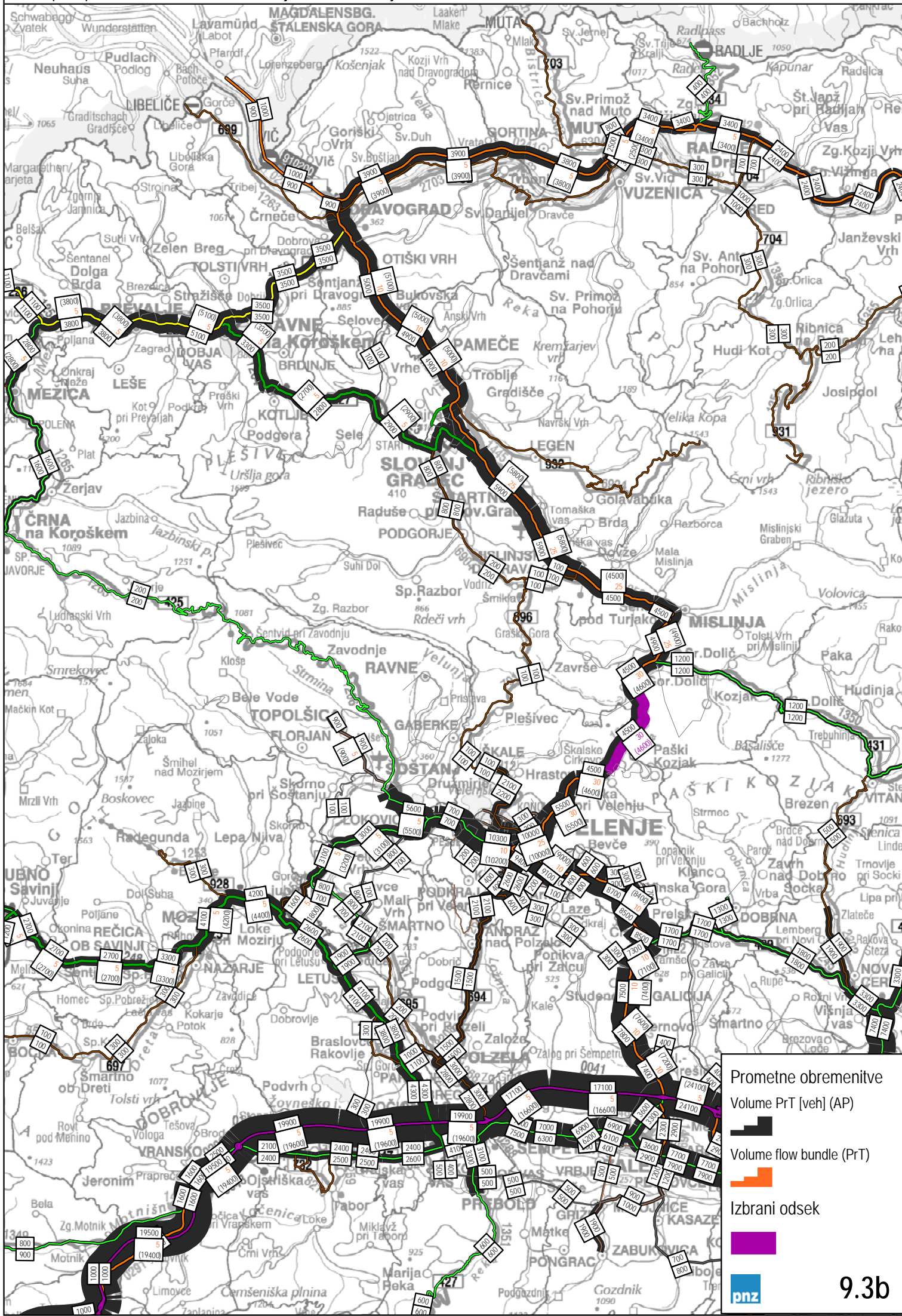
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.3a

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)

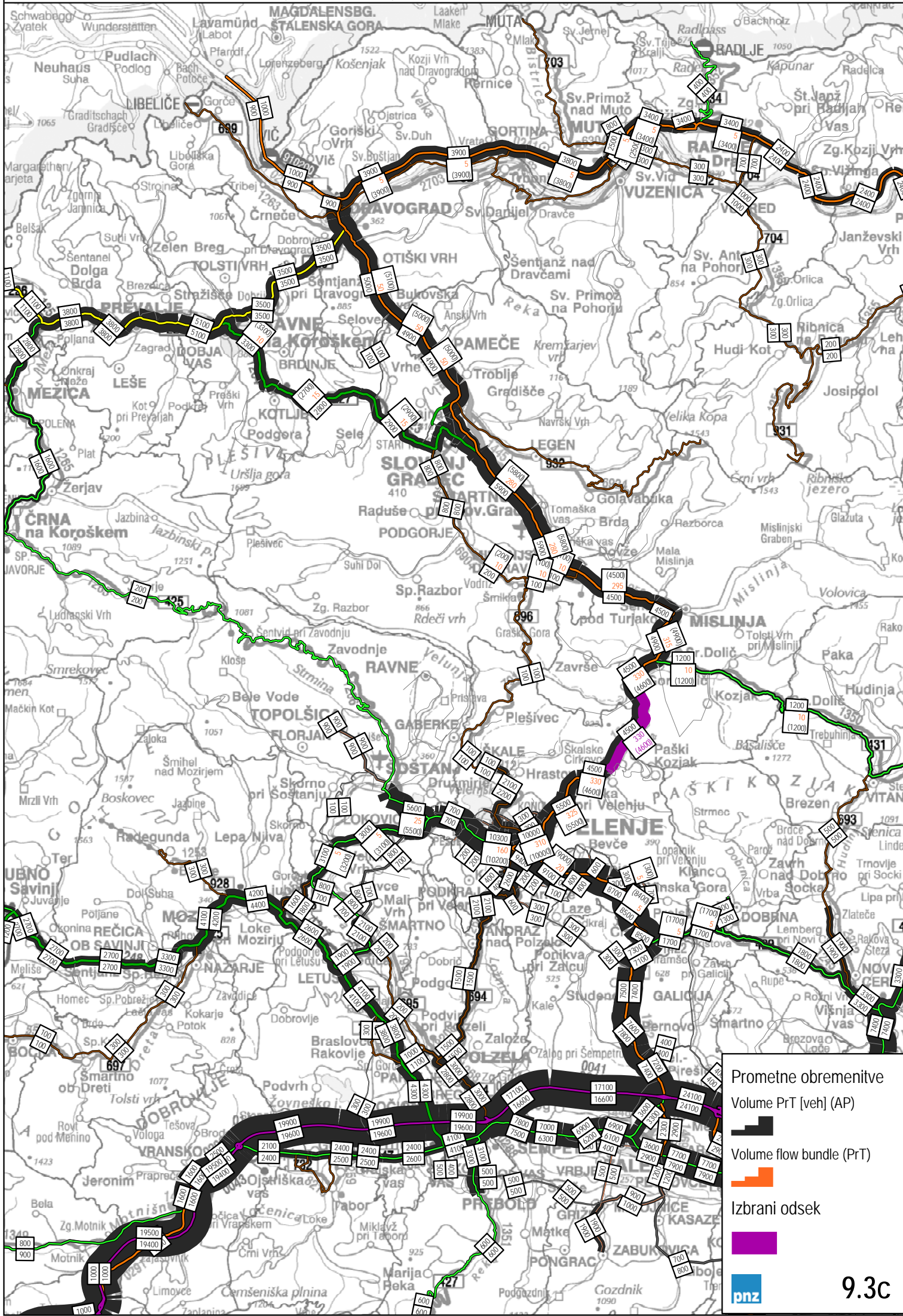
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.3b

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

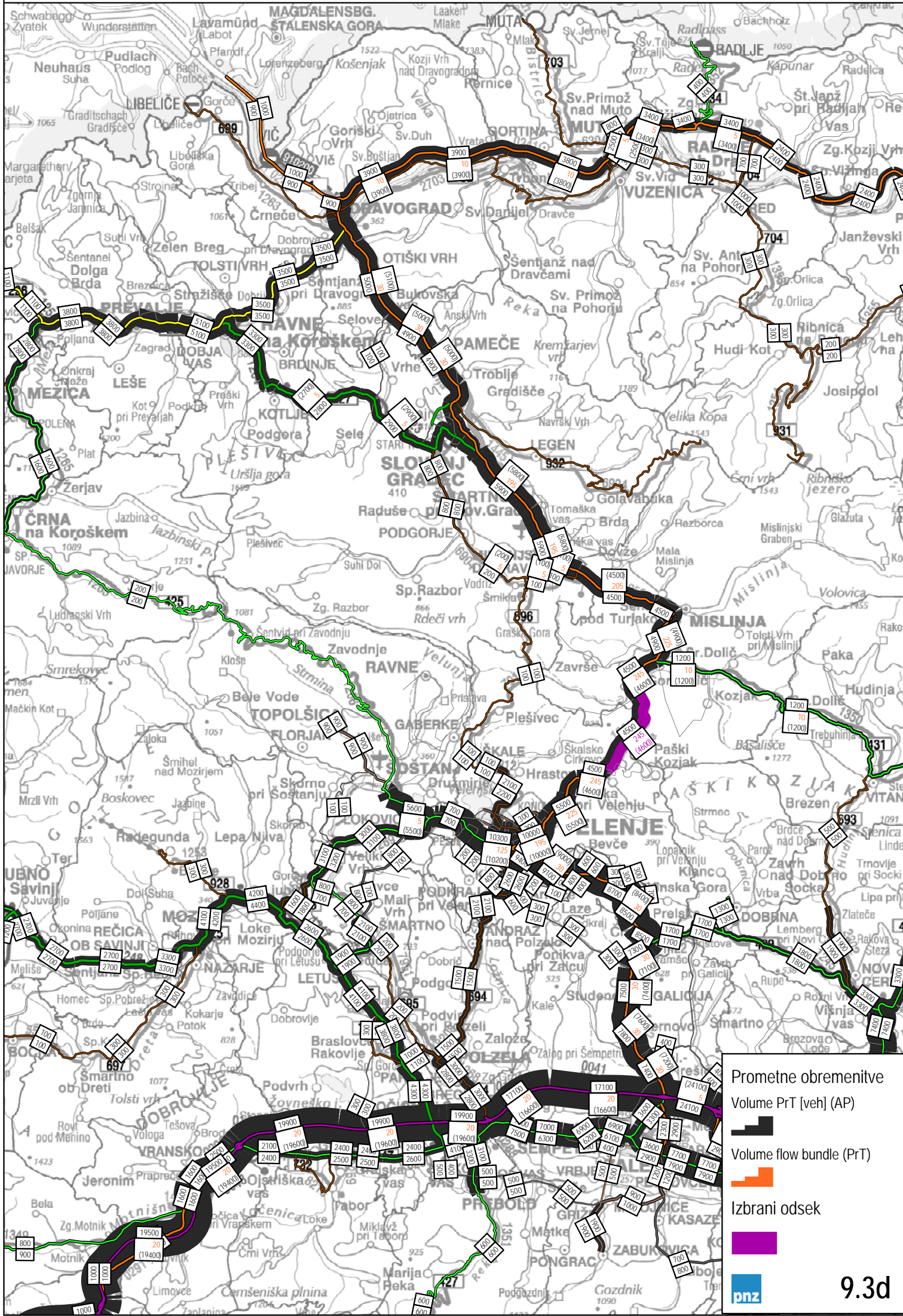
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.3c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

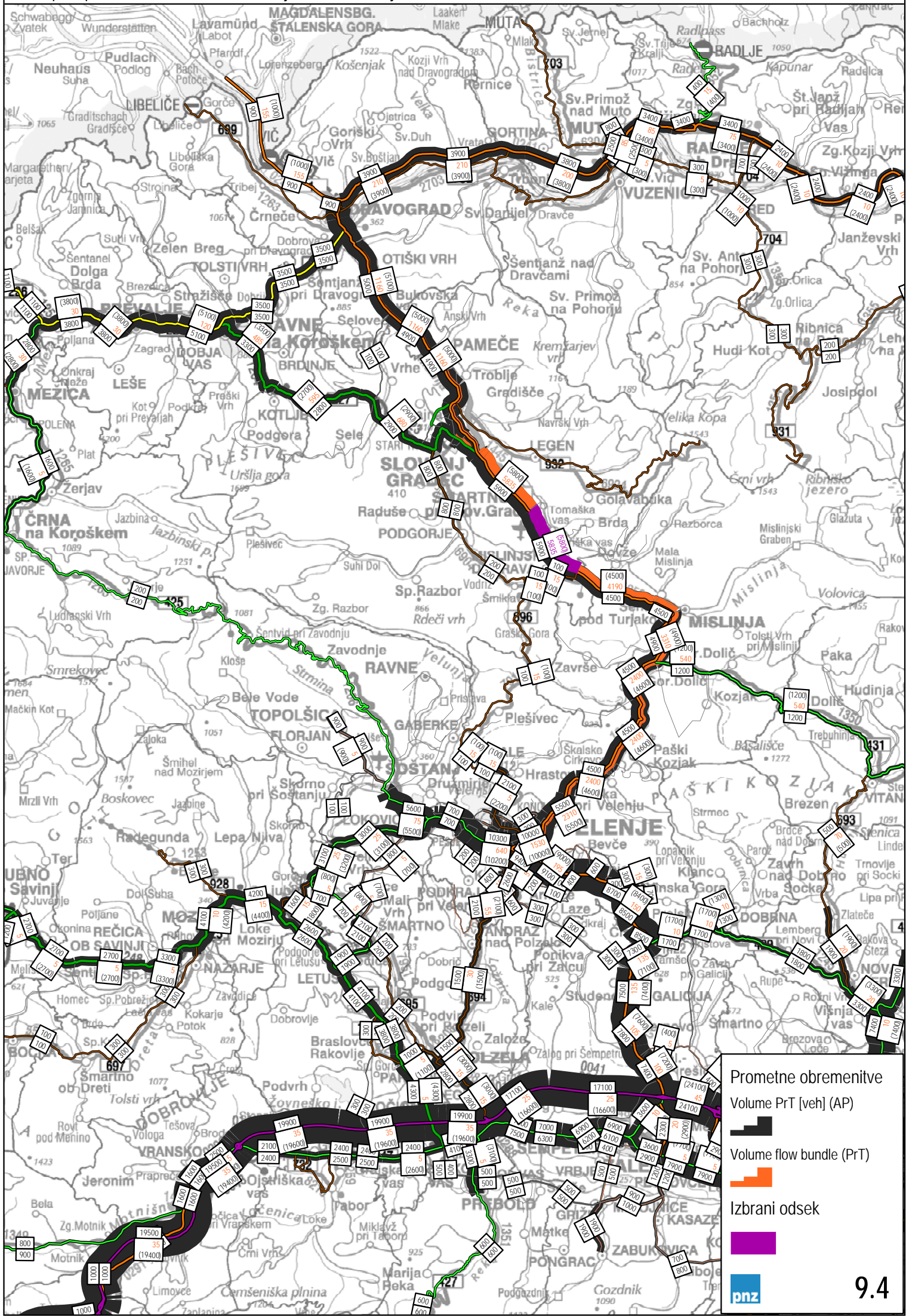
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.3d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

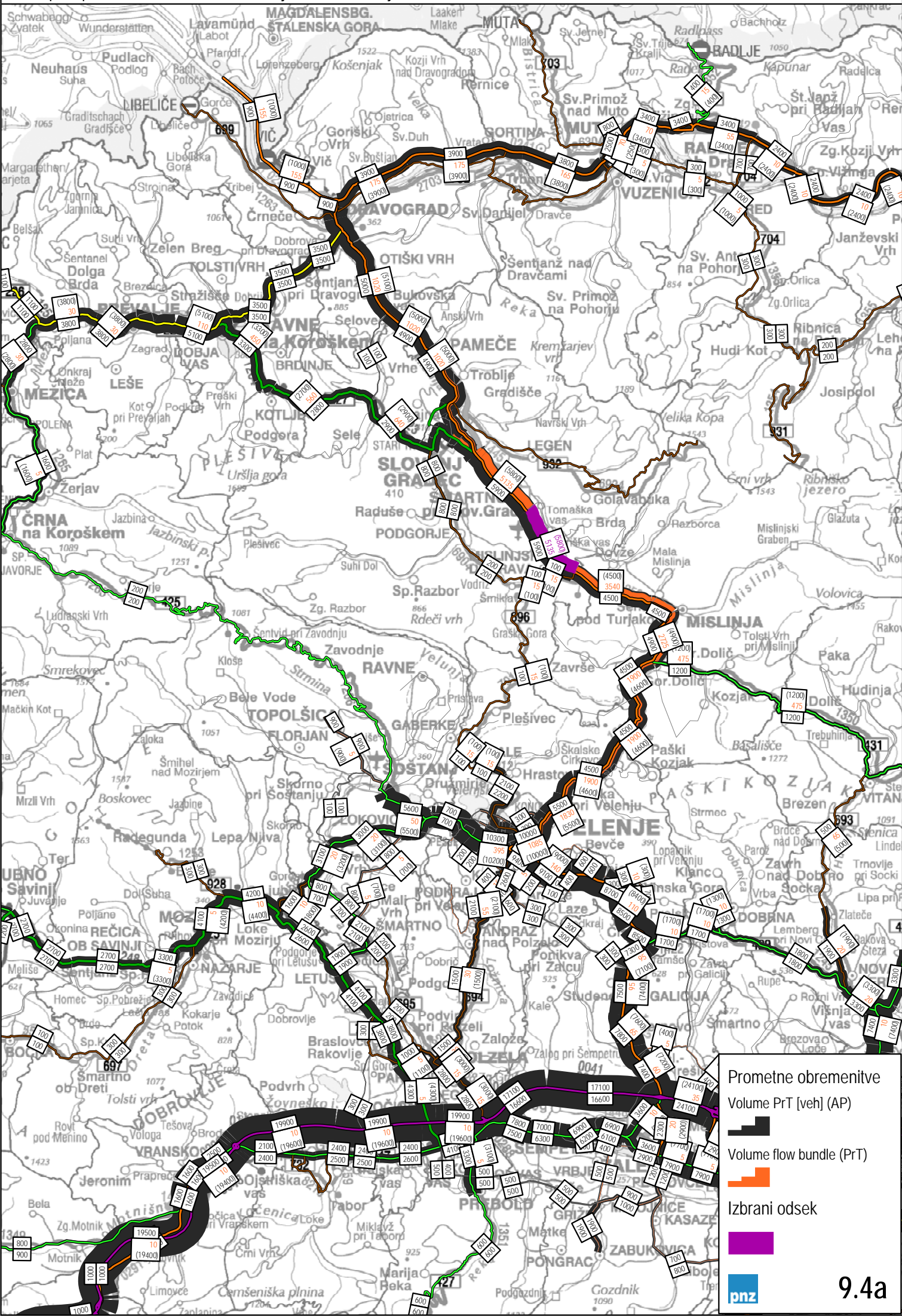
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)

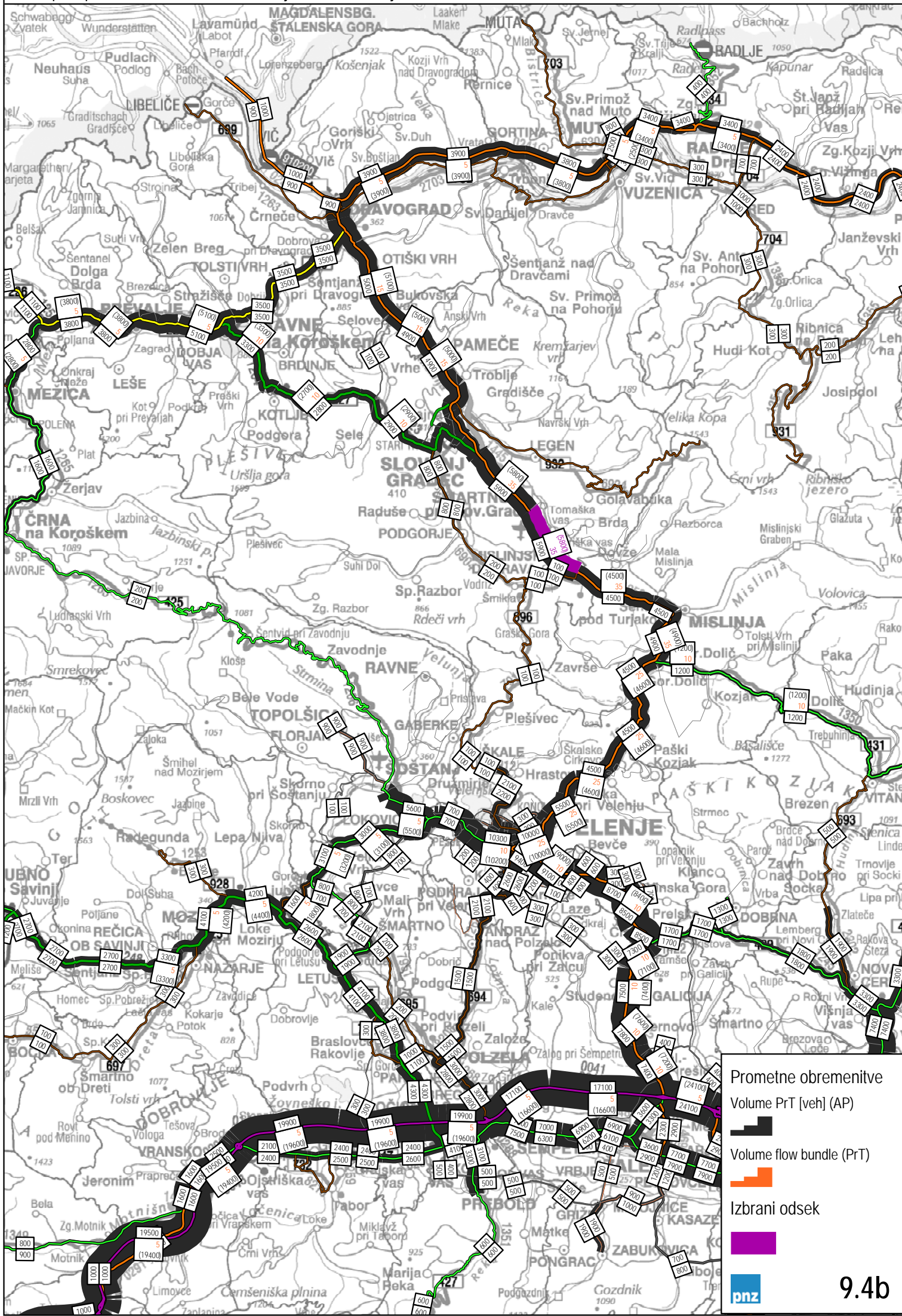
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.4a

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

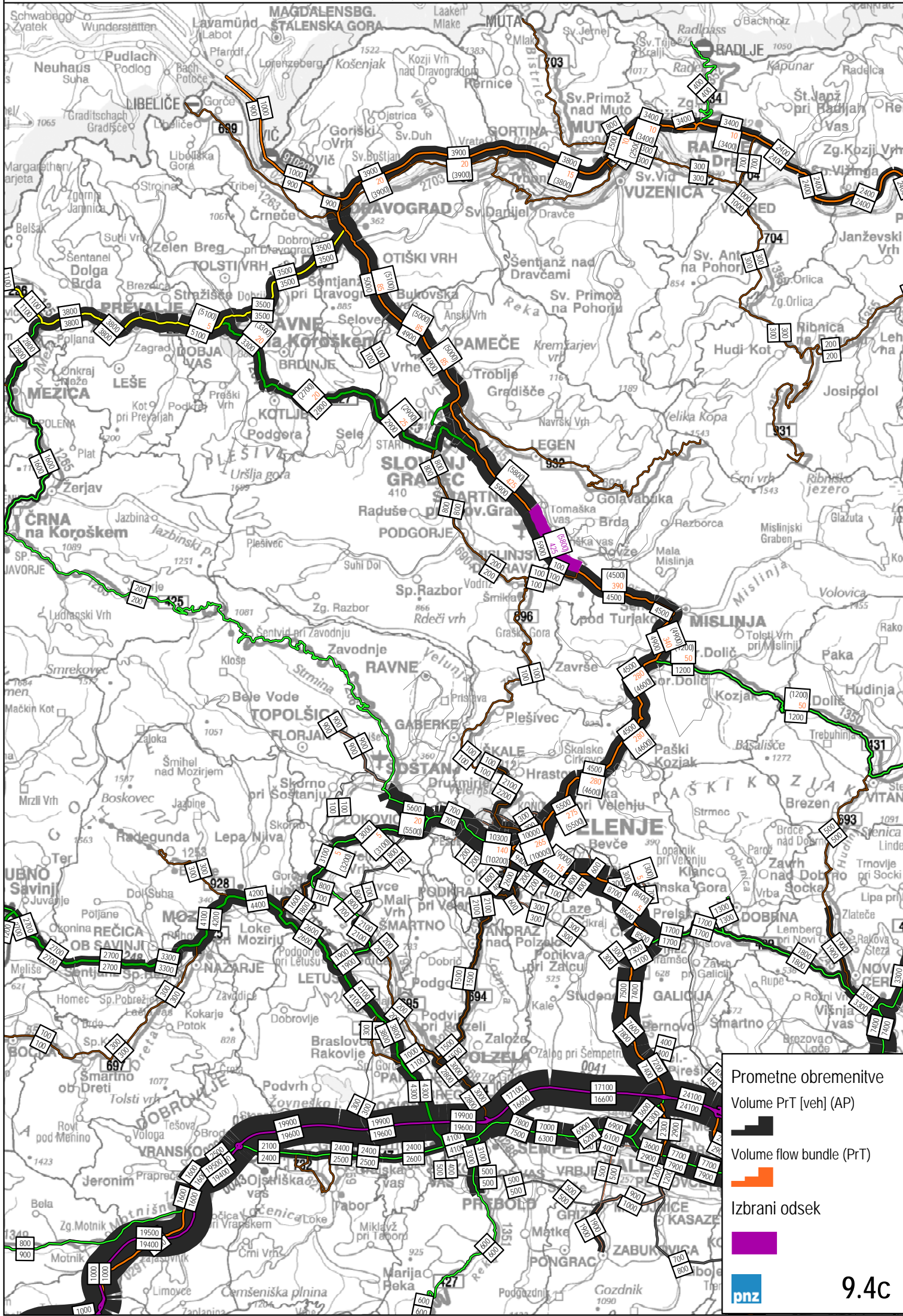
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.4b

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

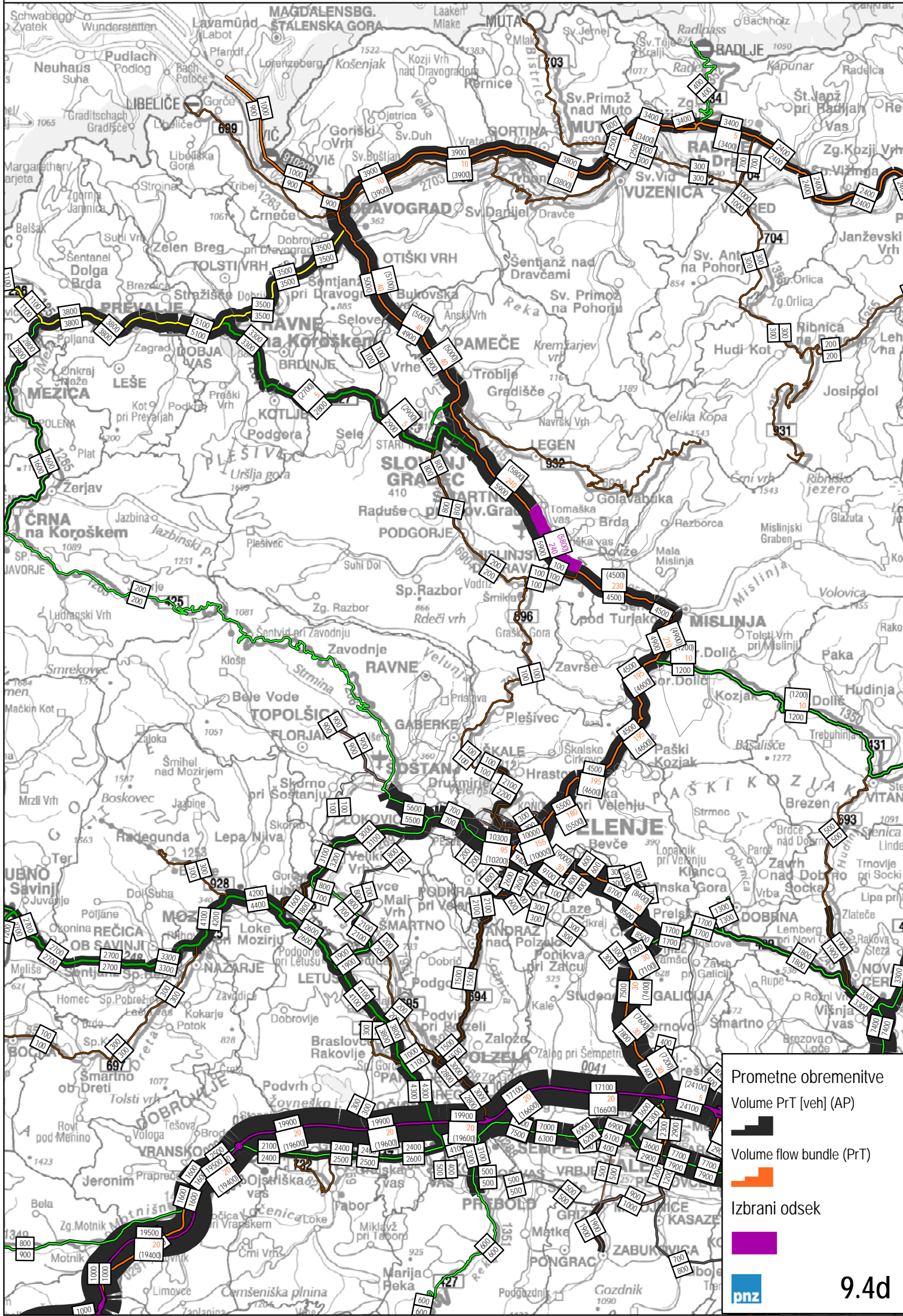
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.4c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

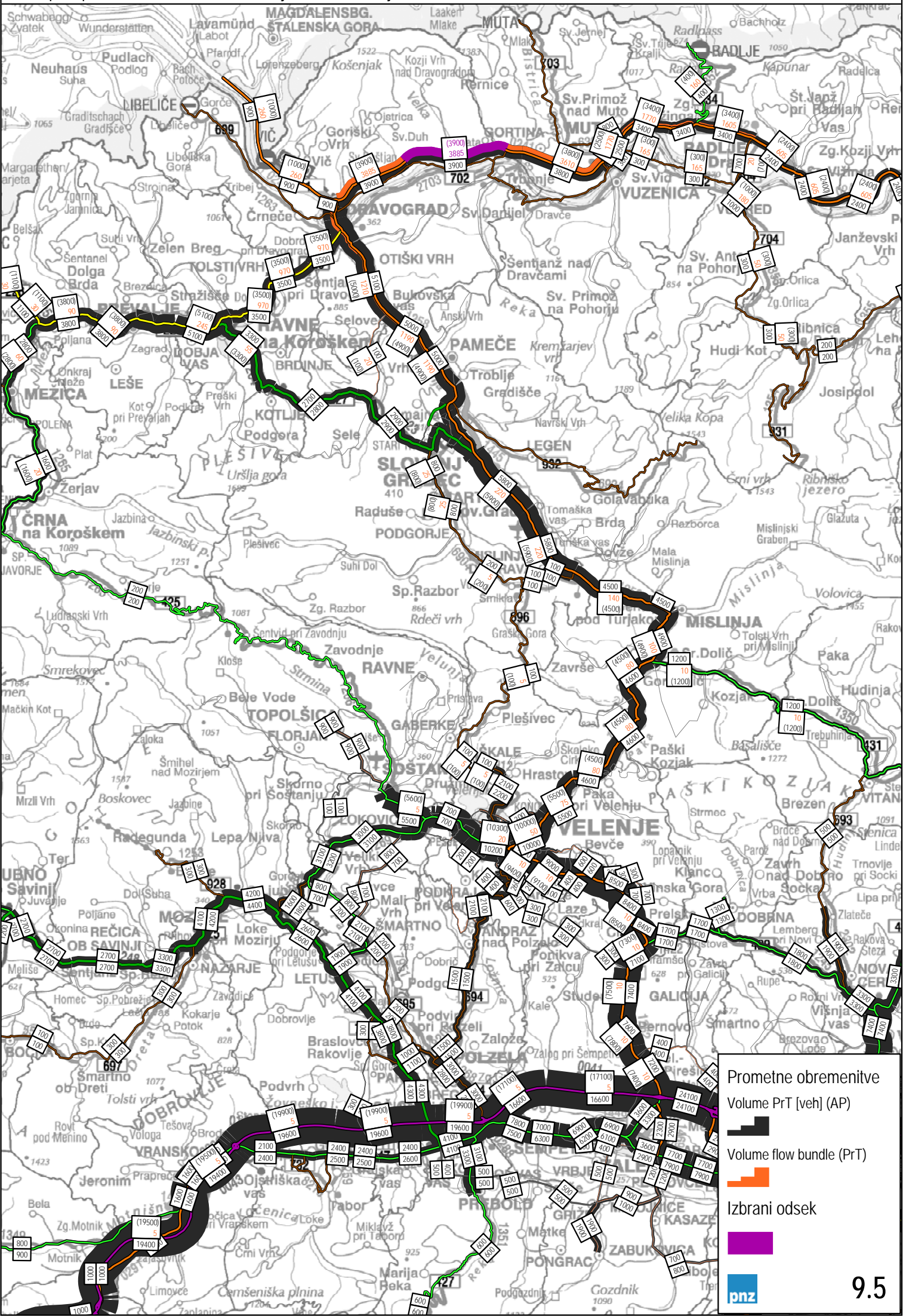
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.4d

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

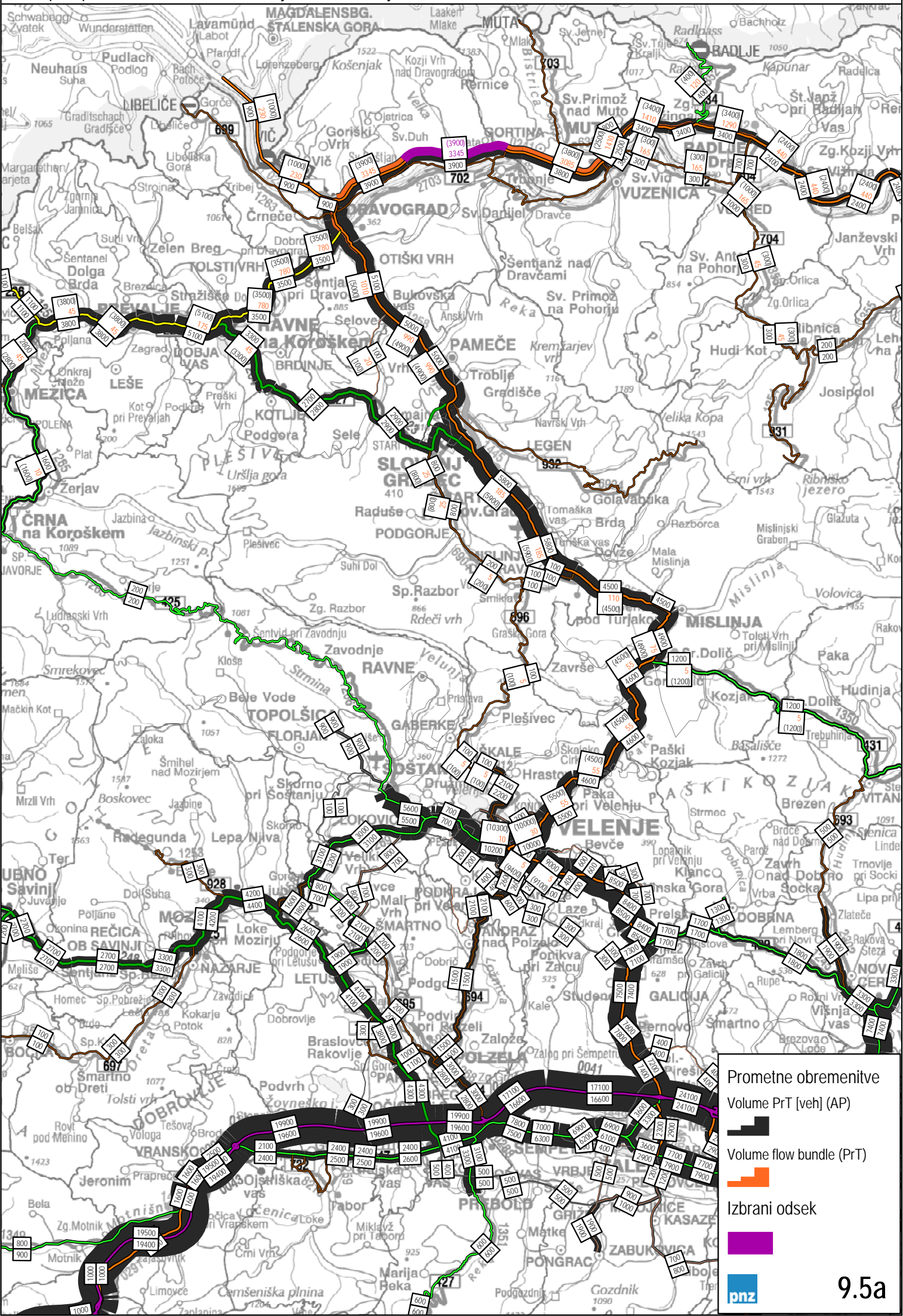
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.5

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

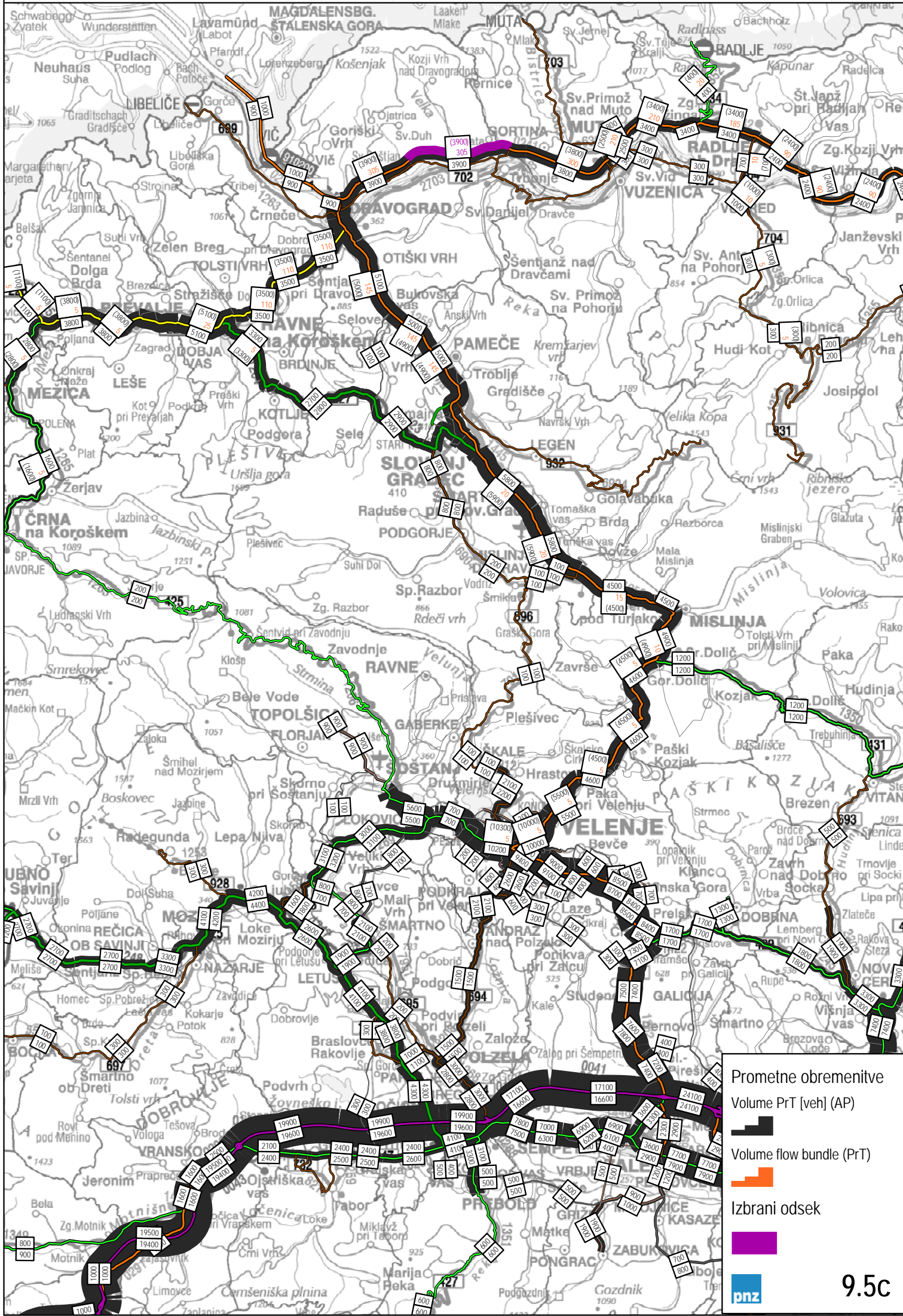
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.5a

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

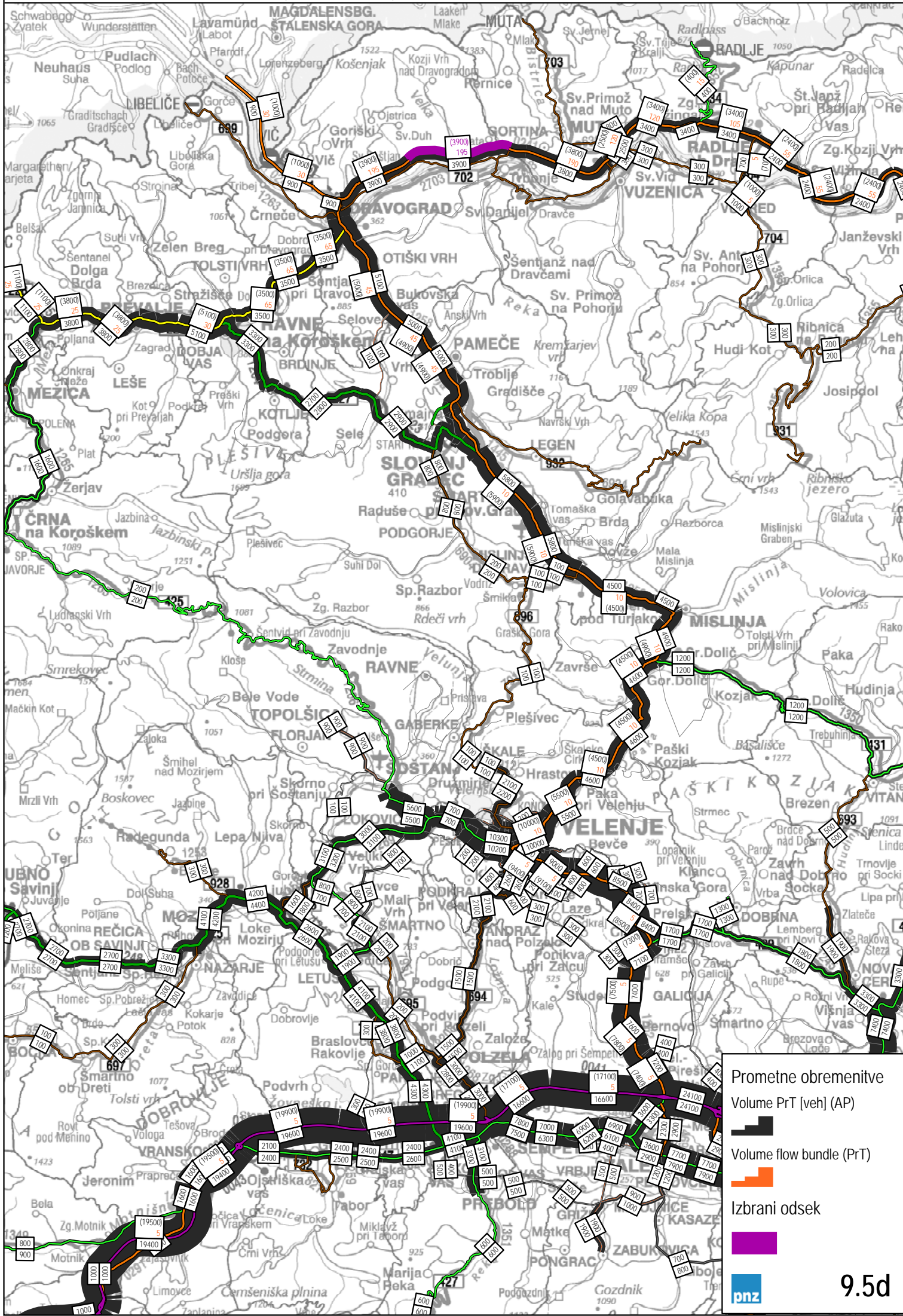
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.5c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

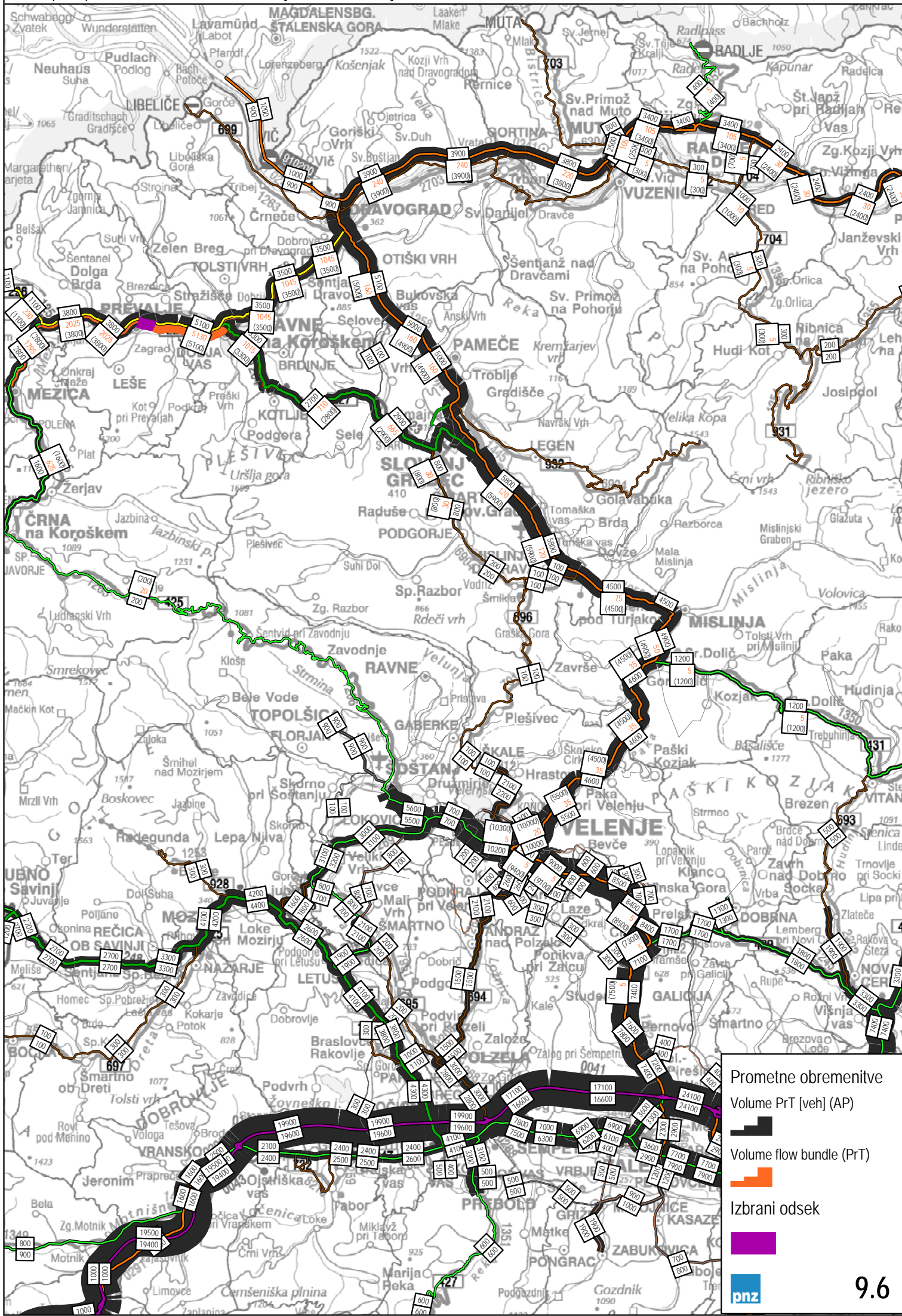
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 9.5d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

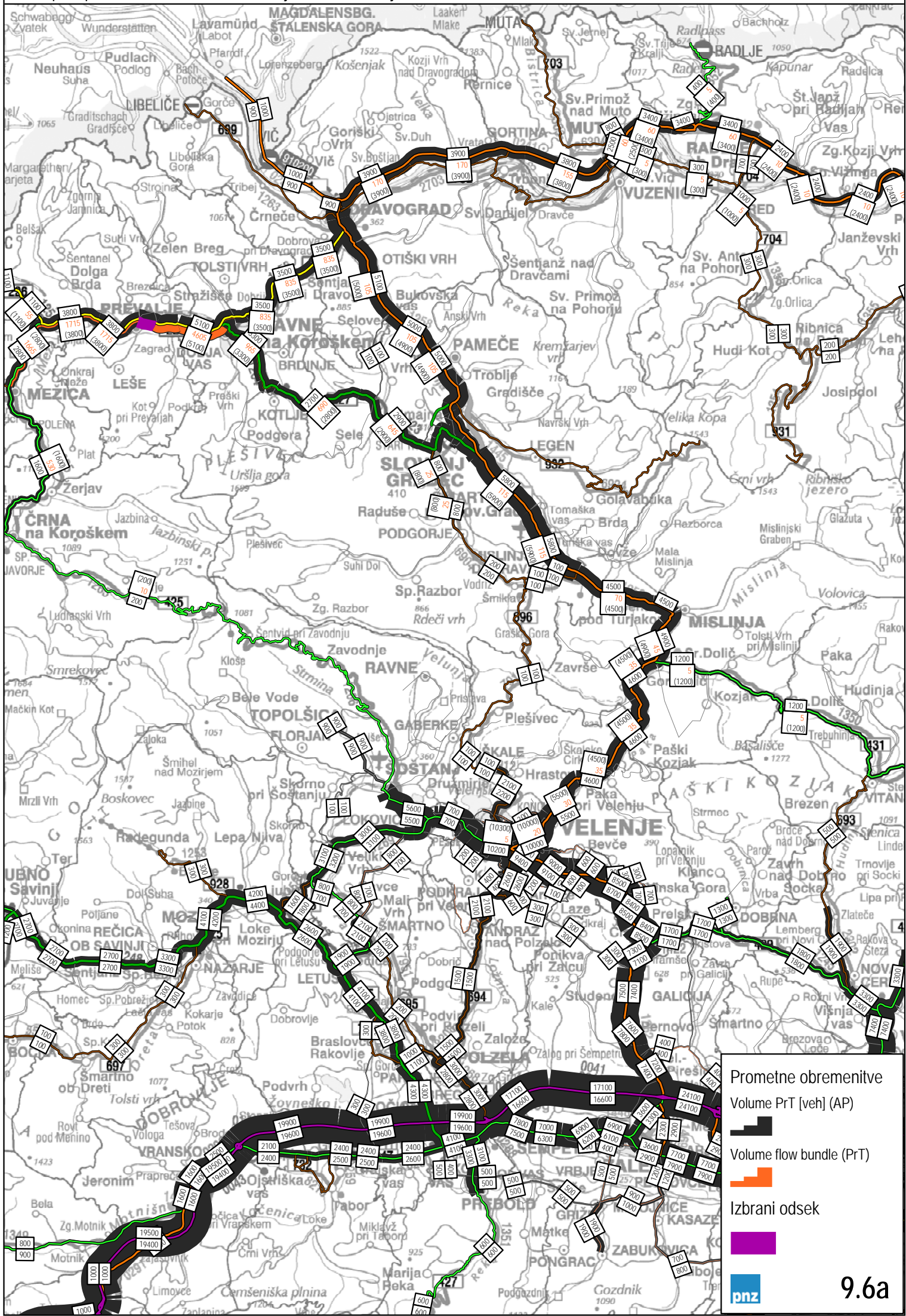
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

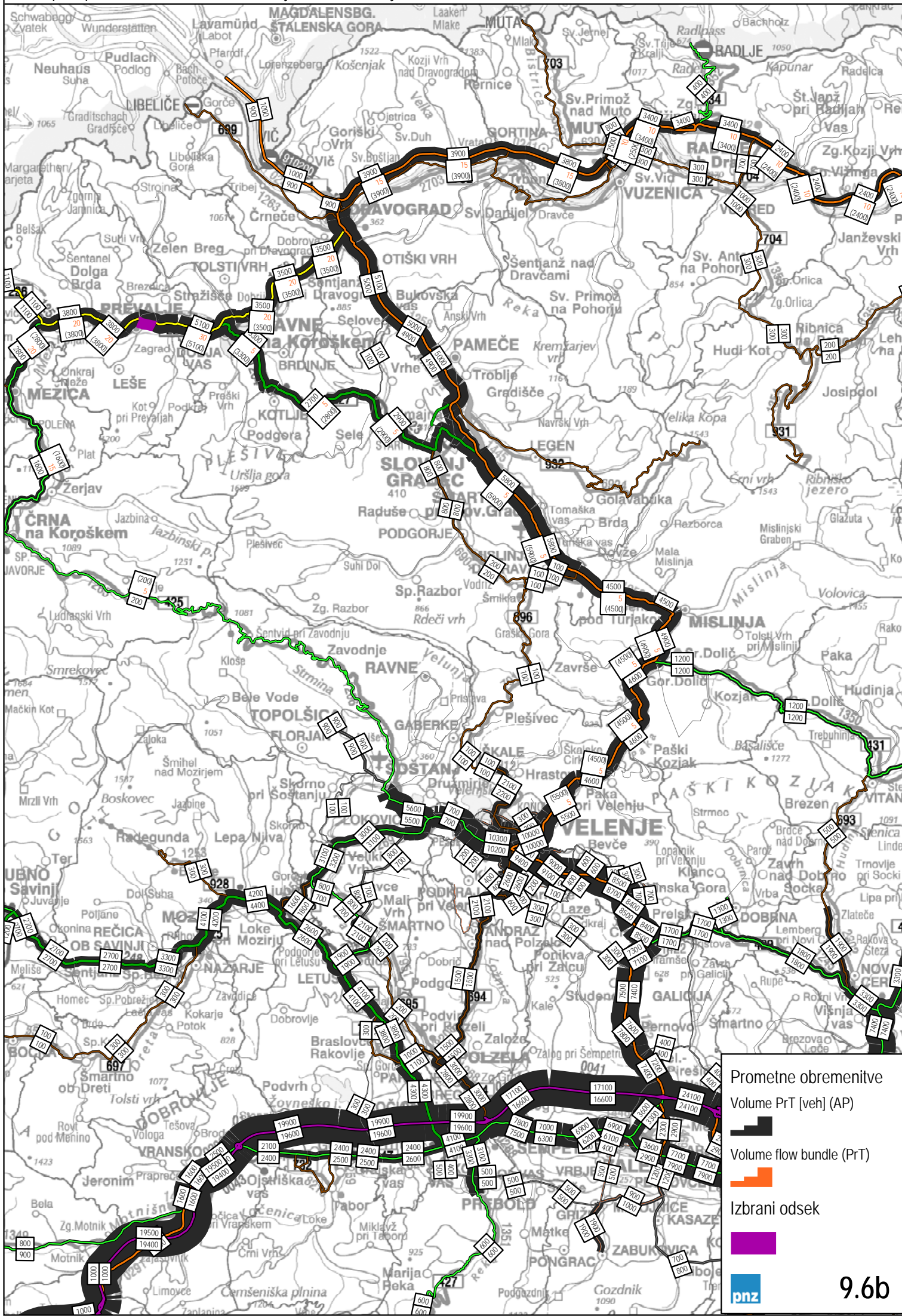
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.6a

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje obremenitve, avtobosno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

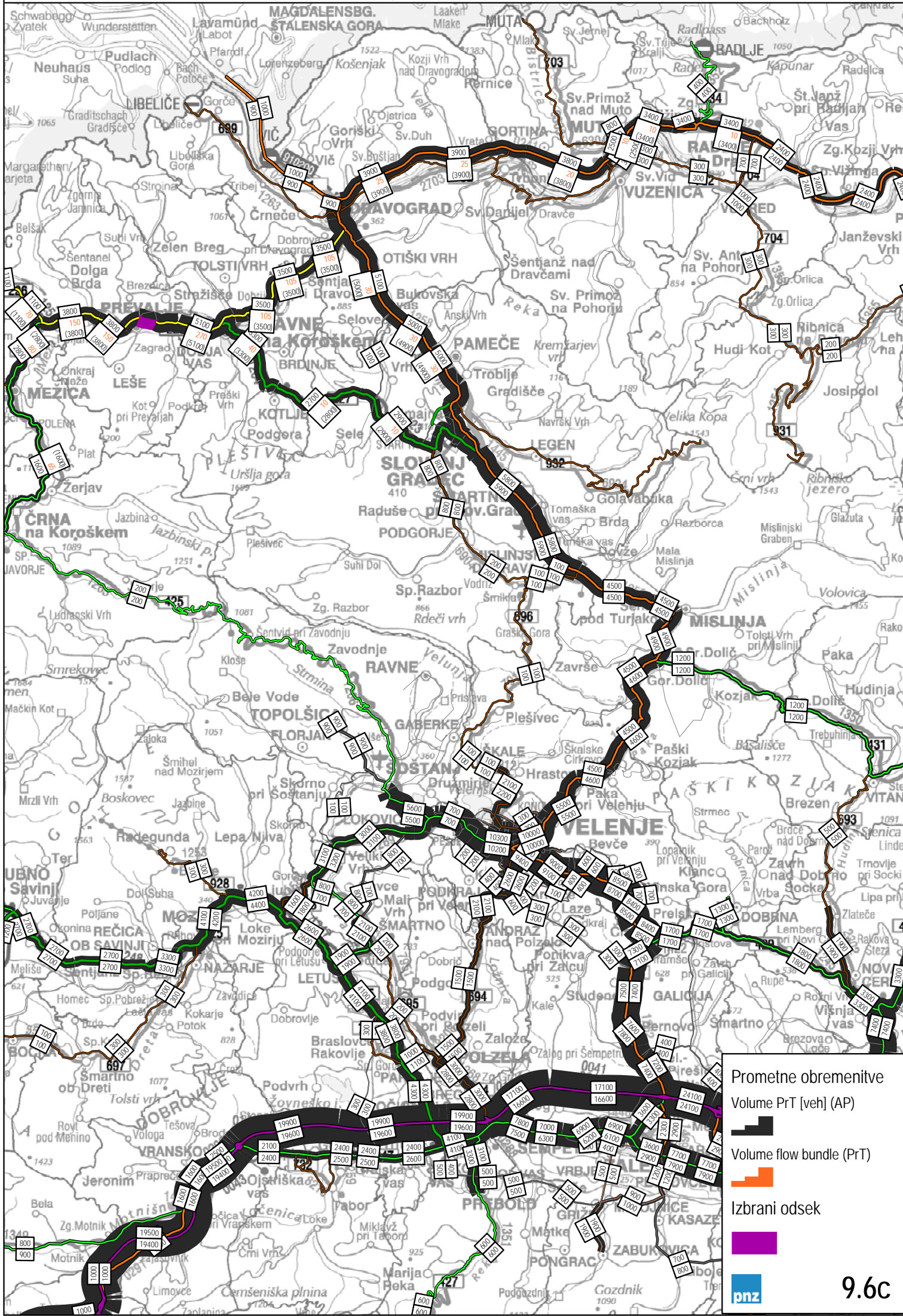
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.6b

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

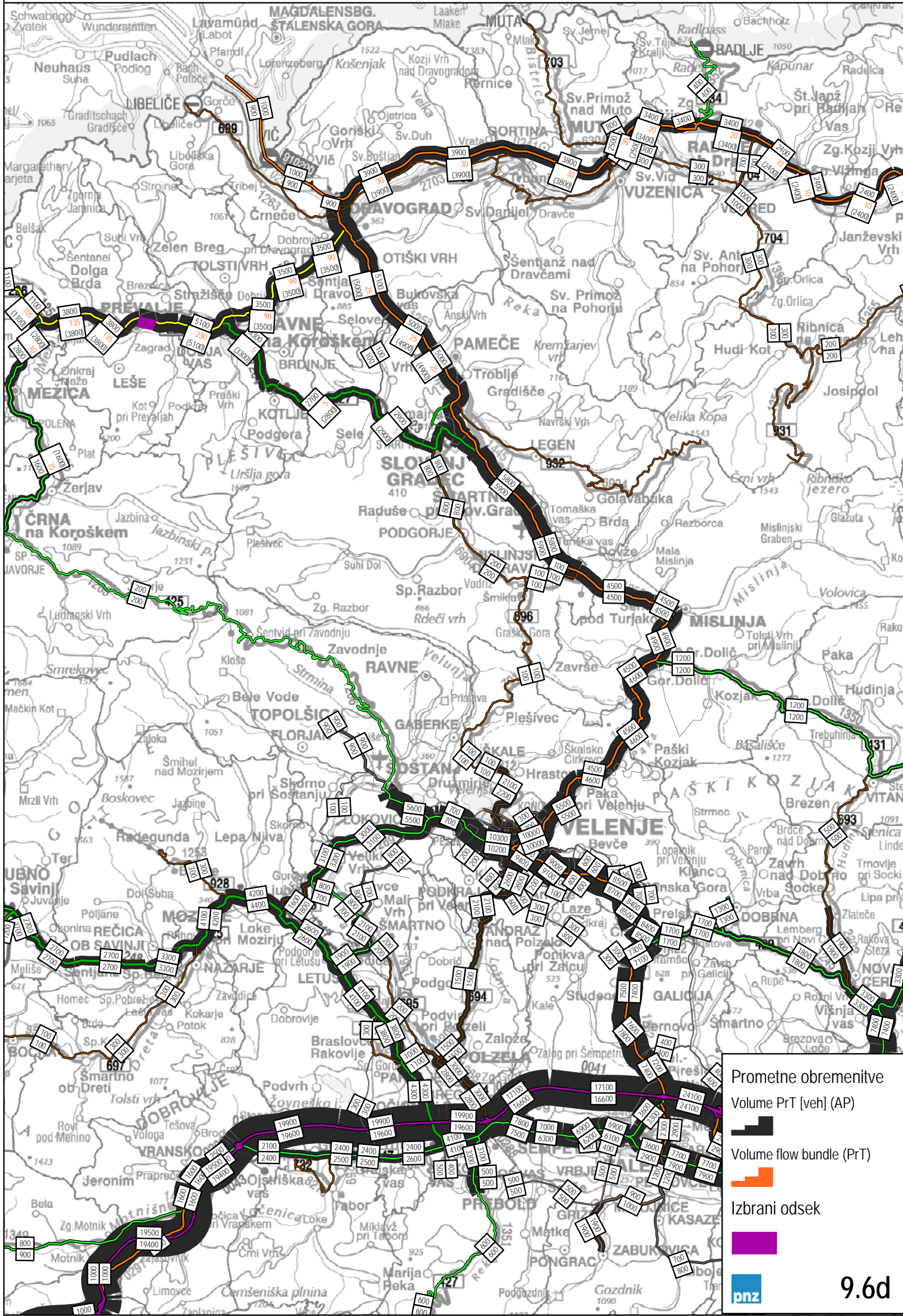
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.6c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

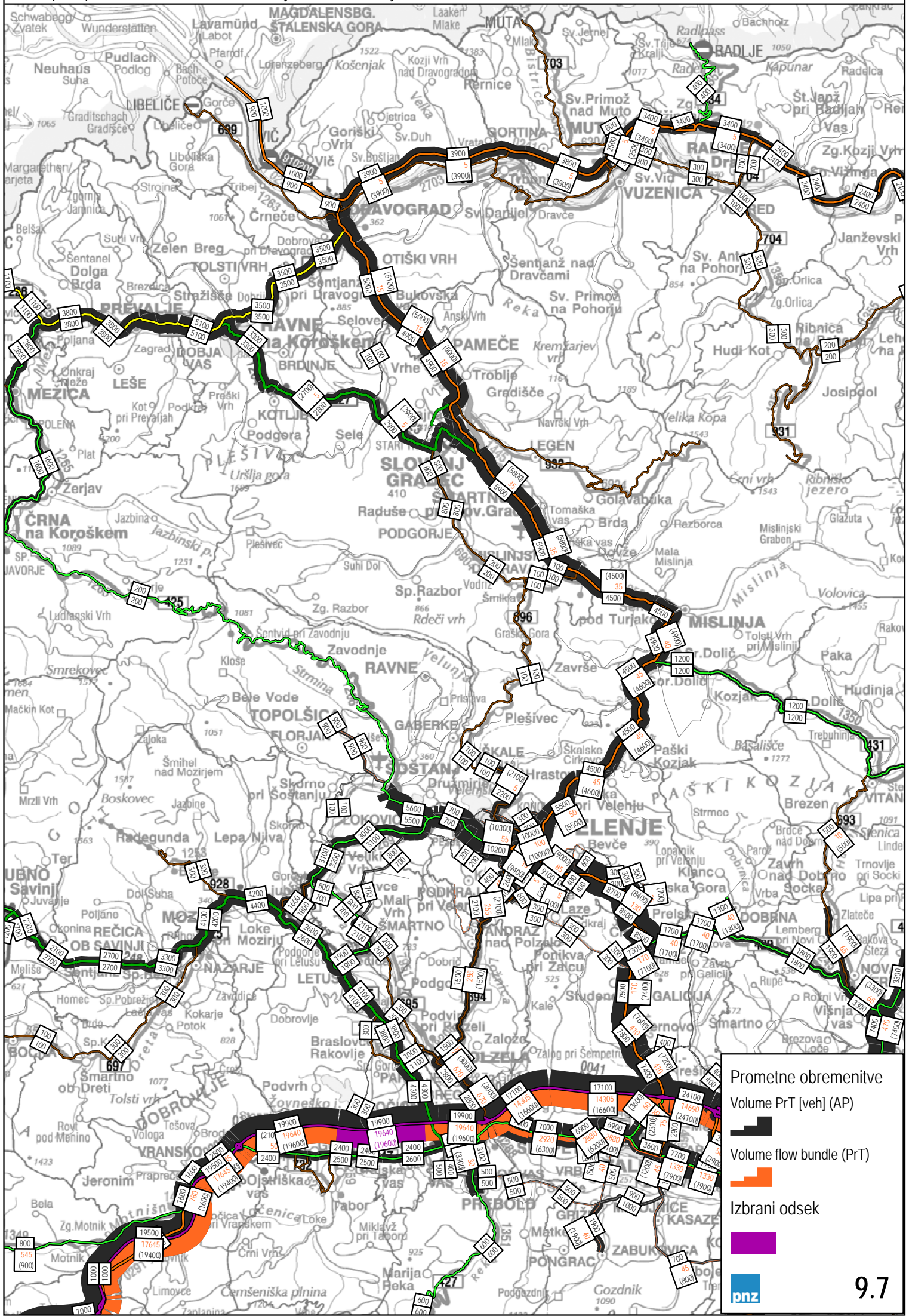
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.6d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

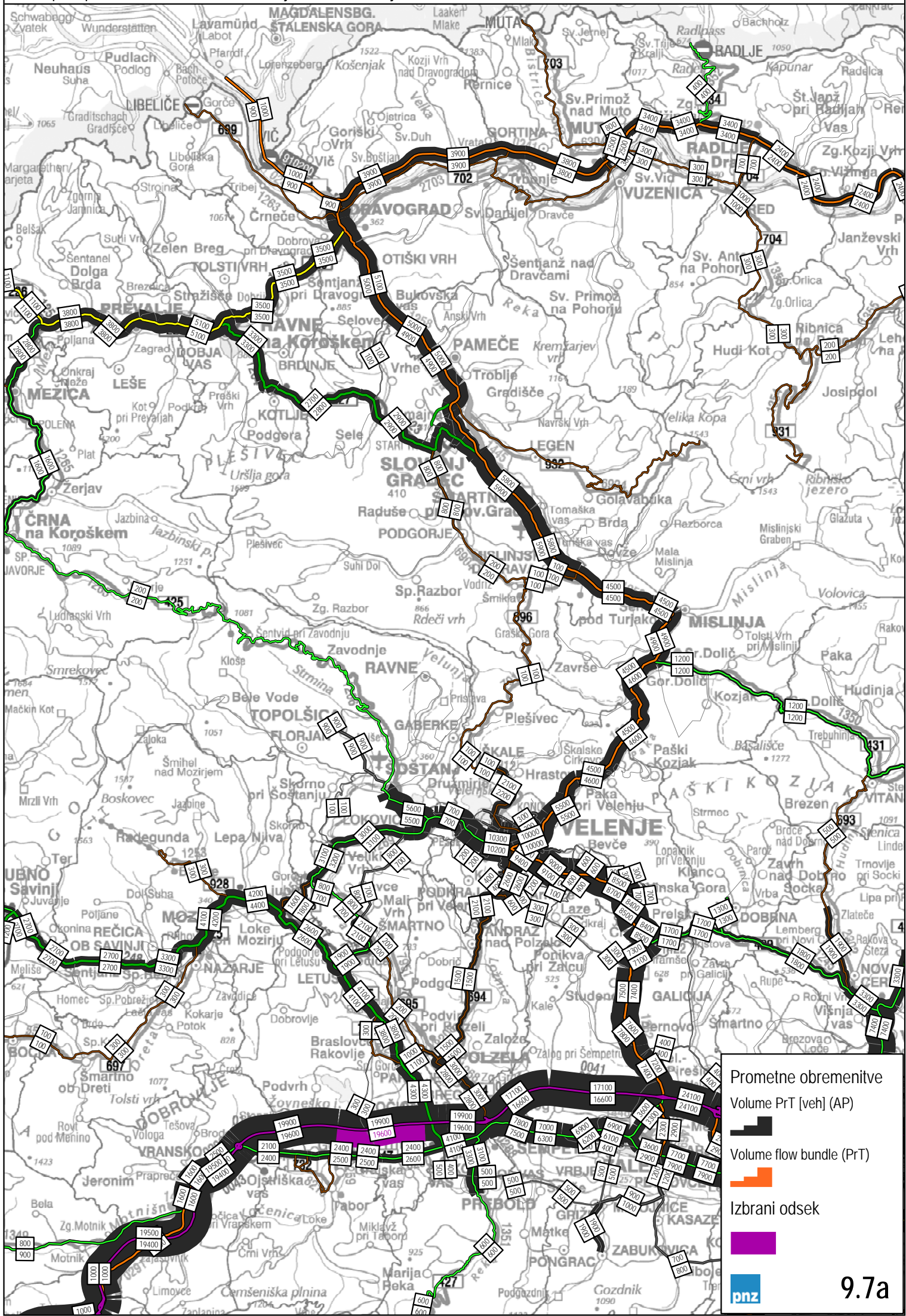
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.7

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)

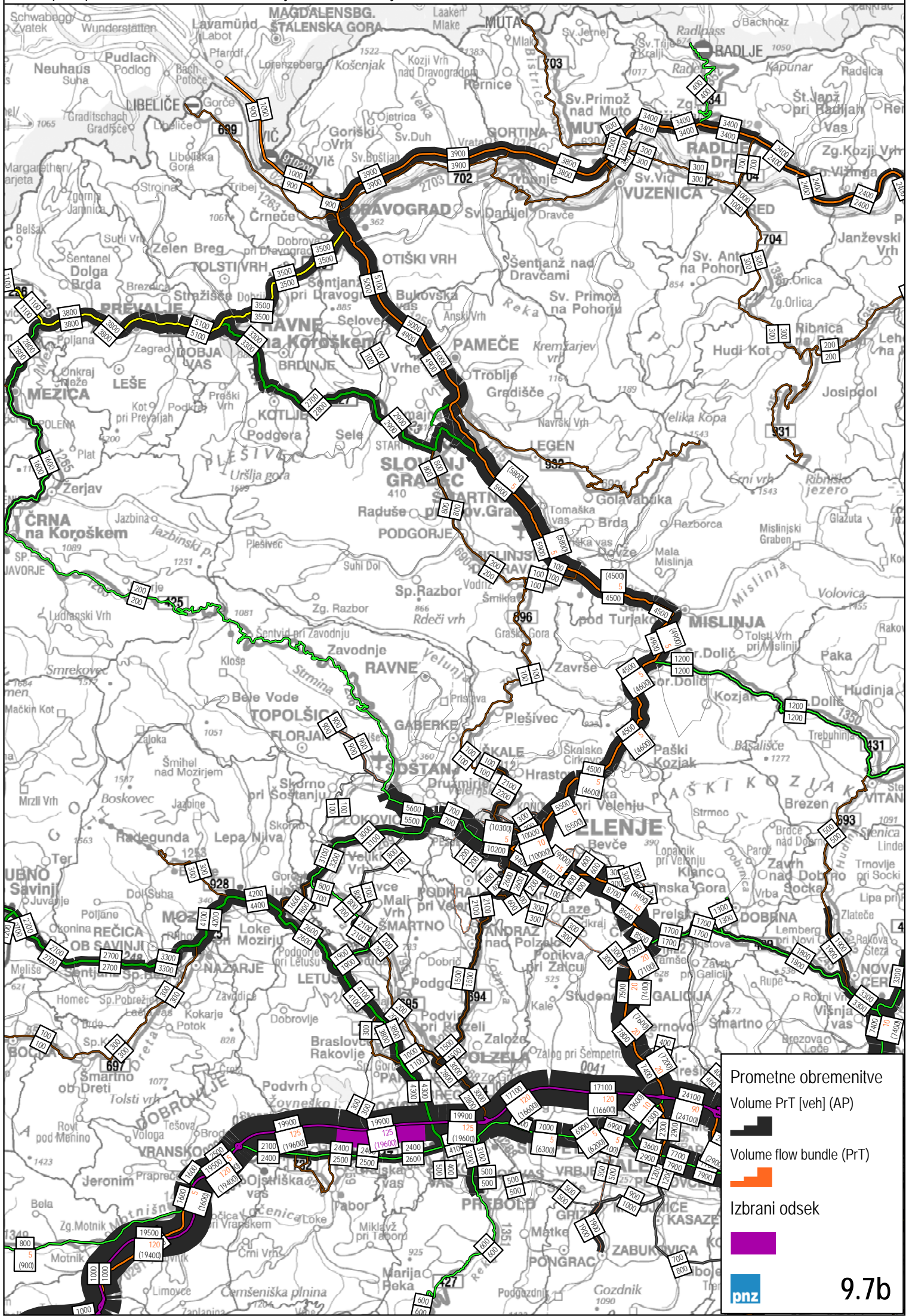
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.7a

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

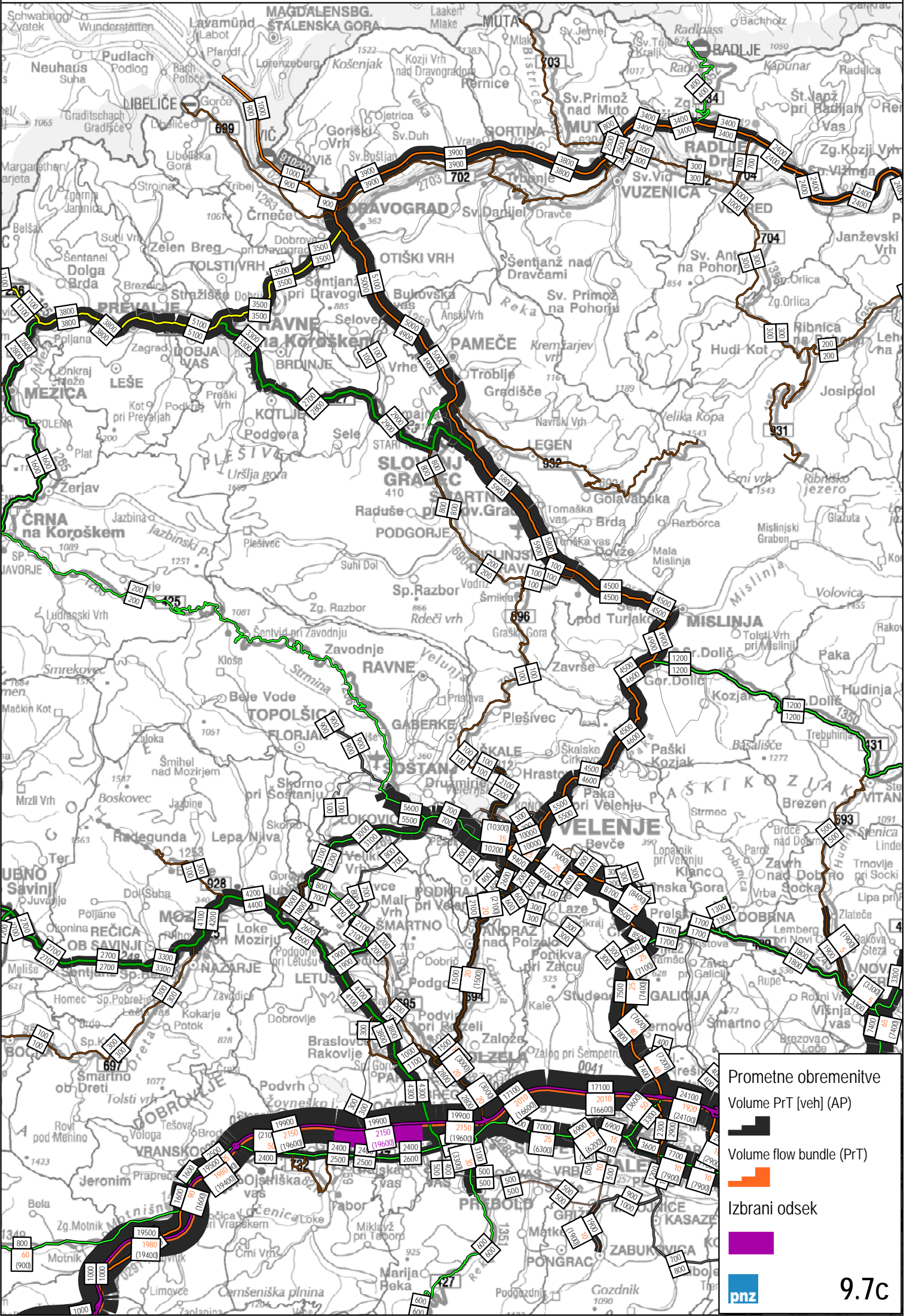
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.7b

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

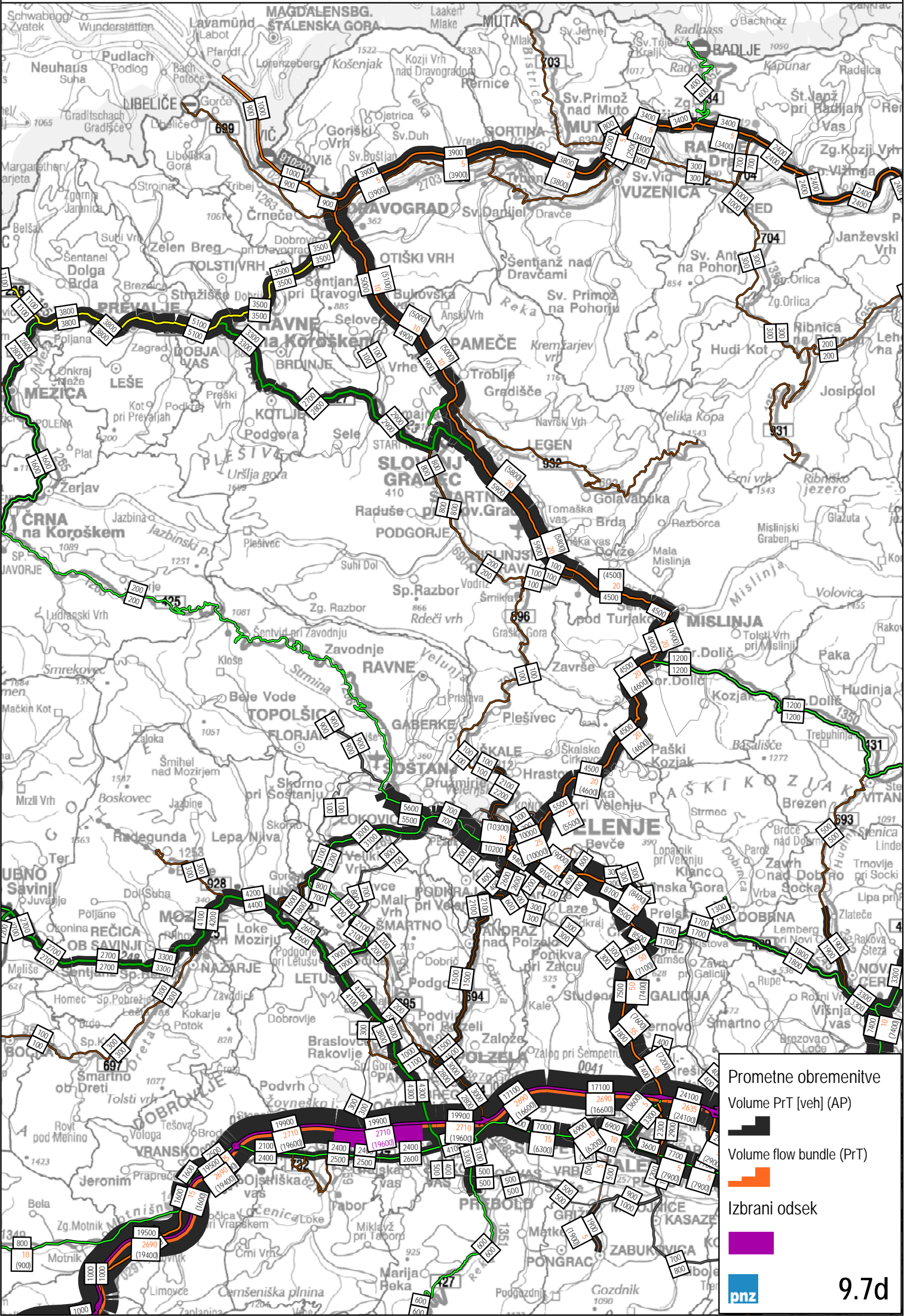
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 9.7c

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

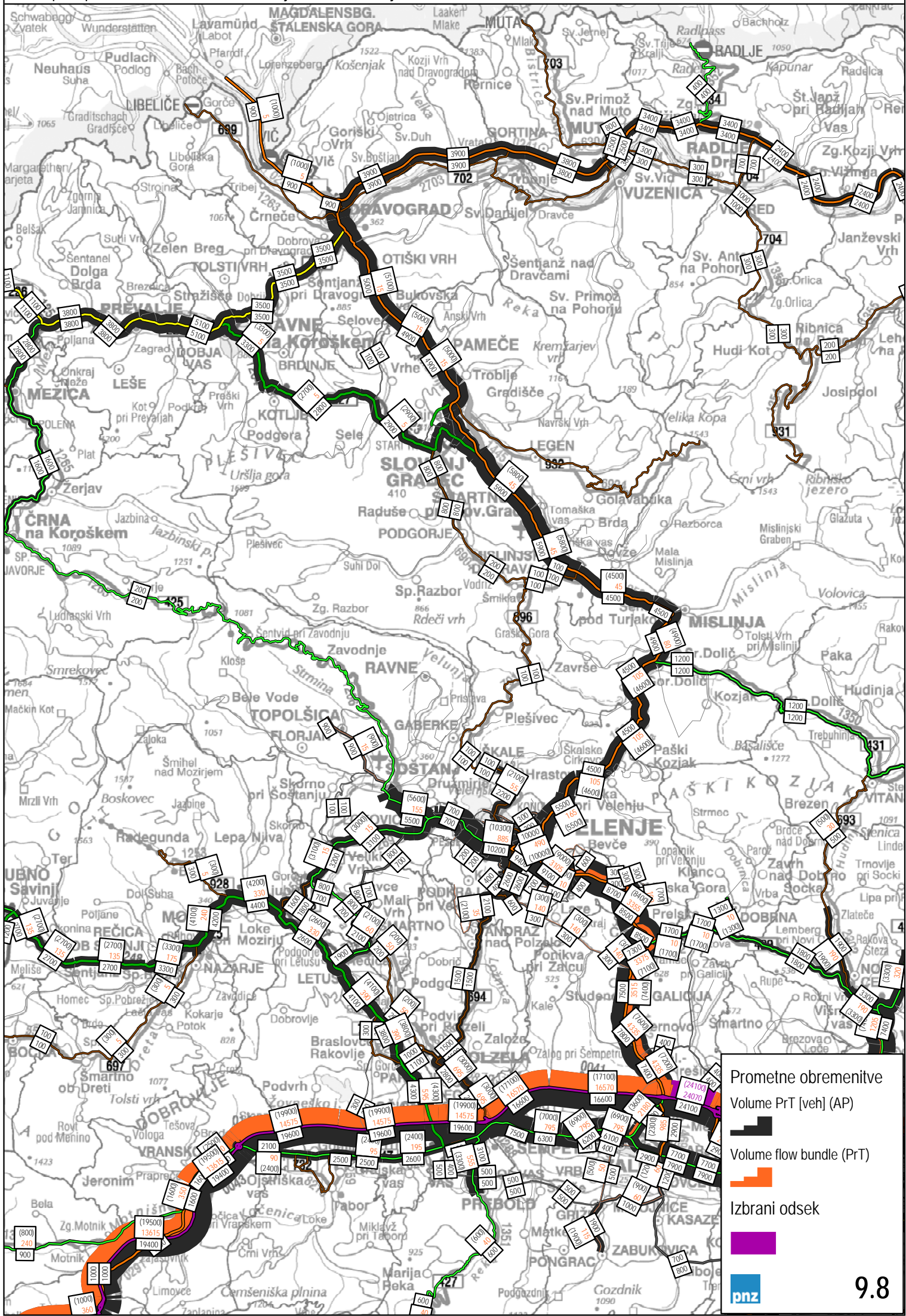
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.7d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

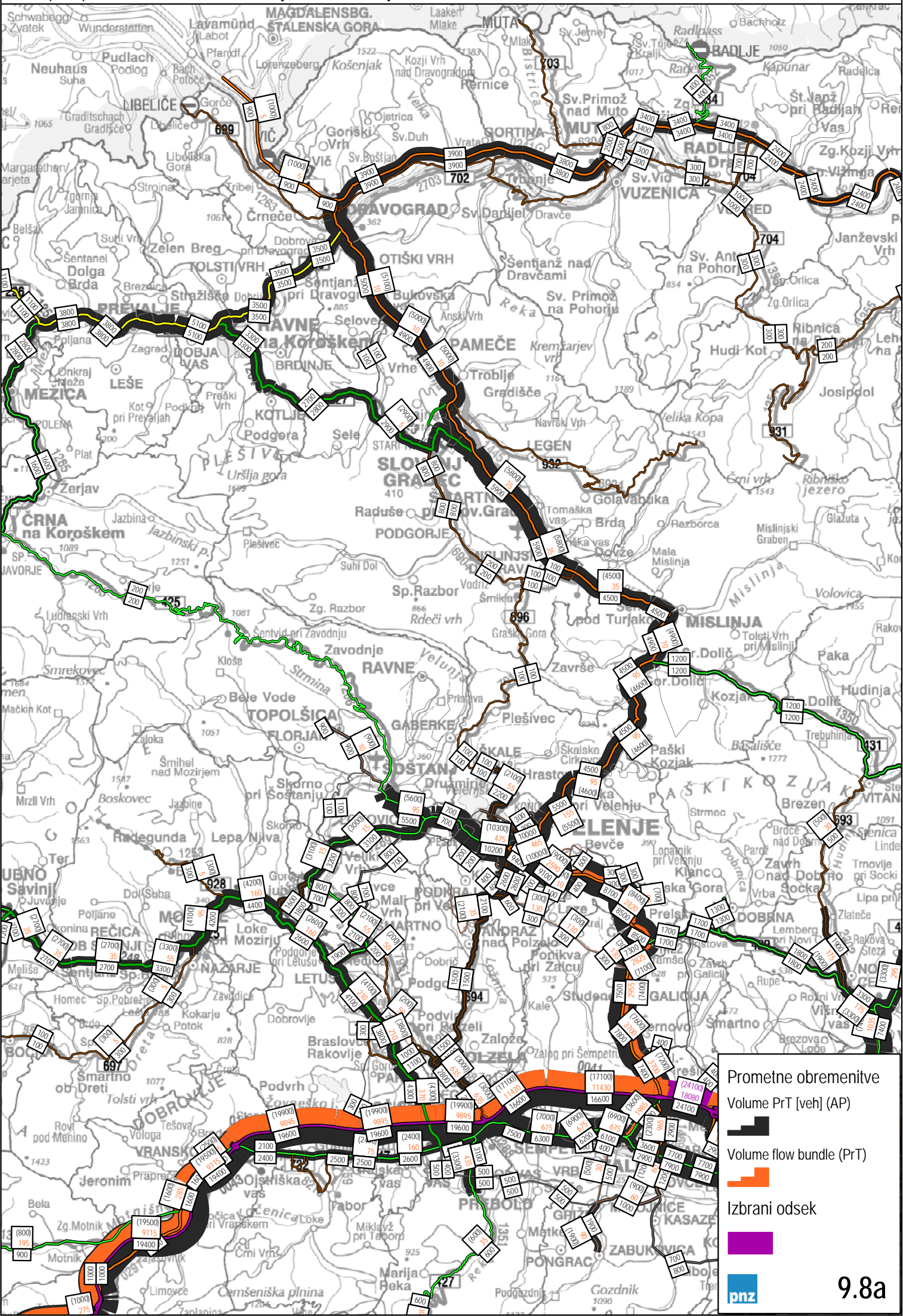
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebni avto, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

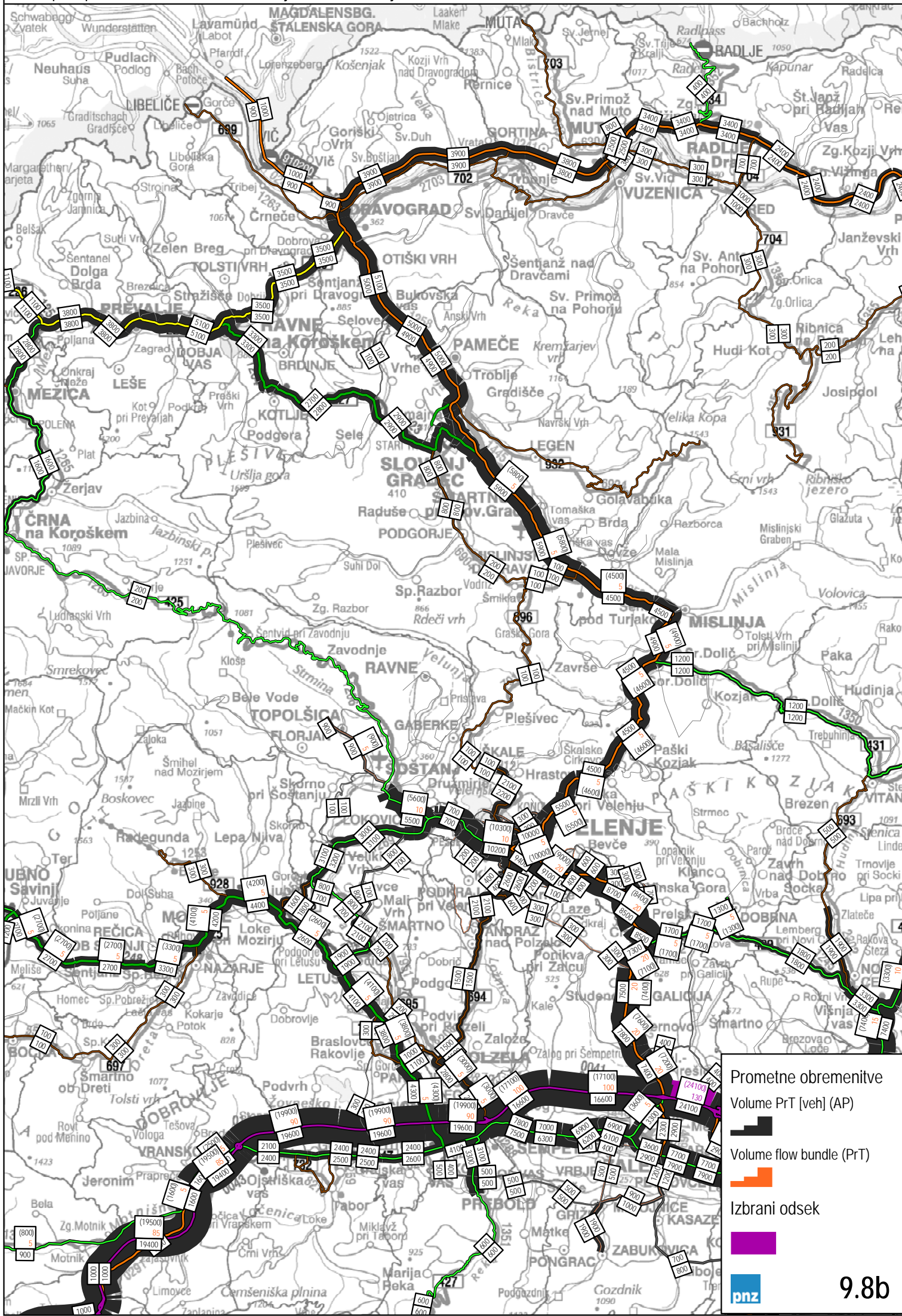
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.8a

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

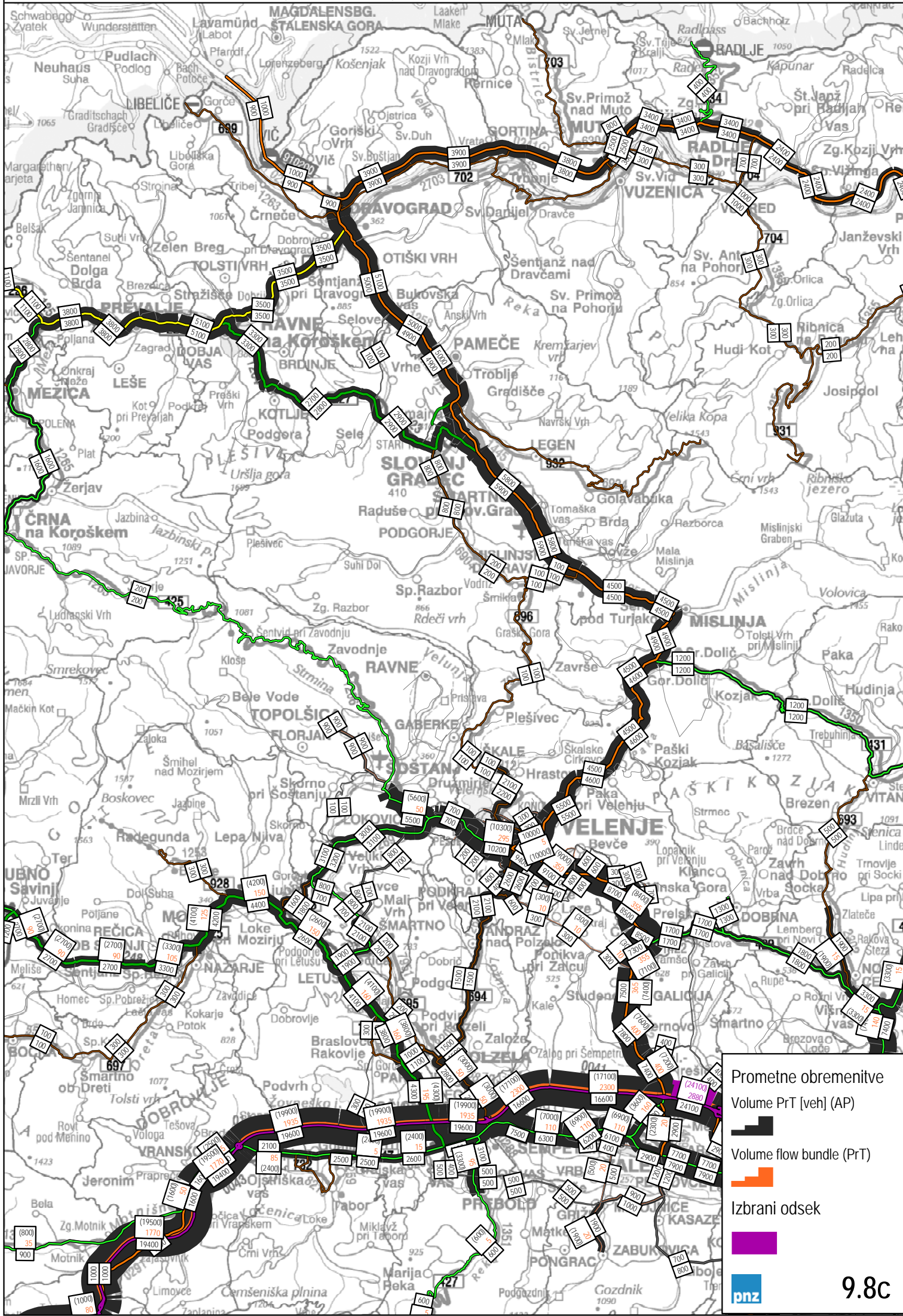
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.8b

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

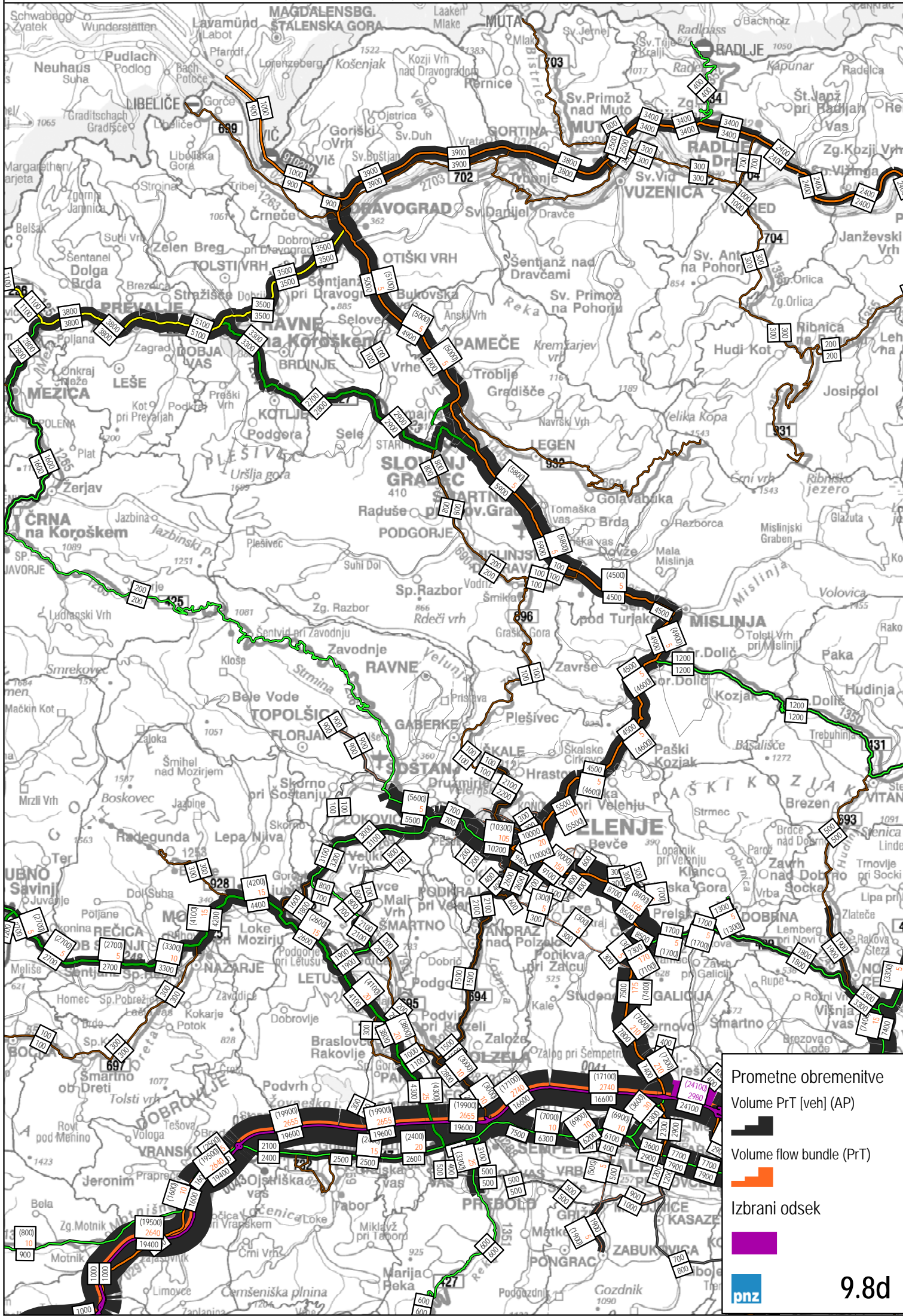
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.8c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2011



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

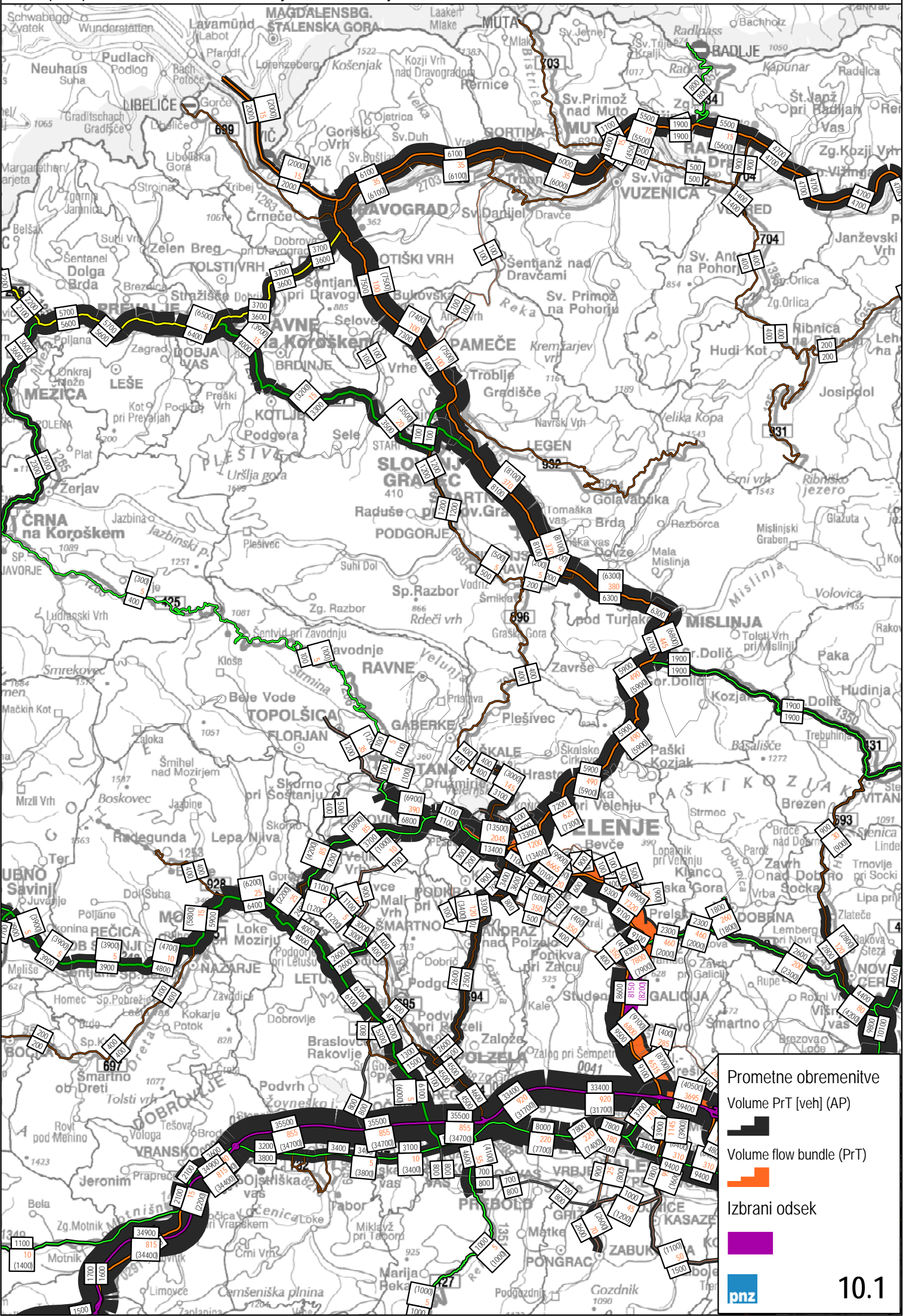
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

9.8d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

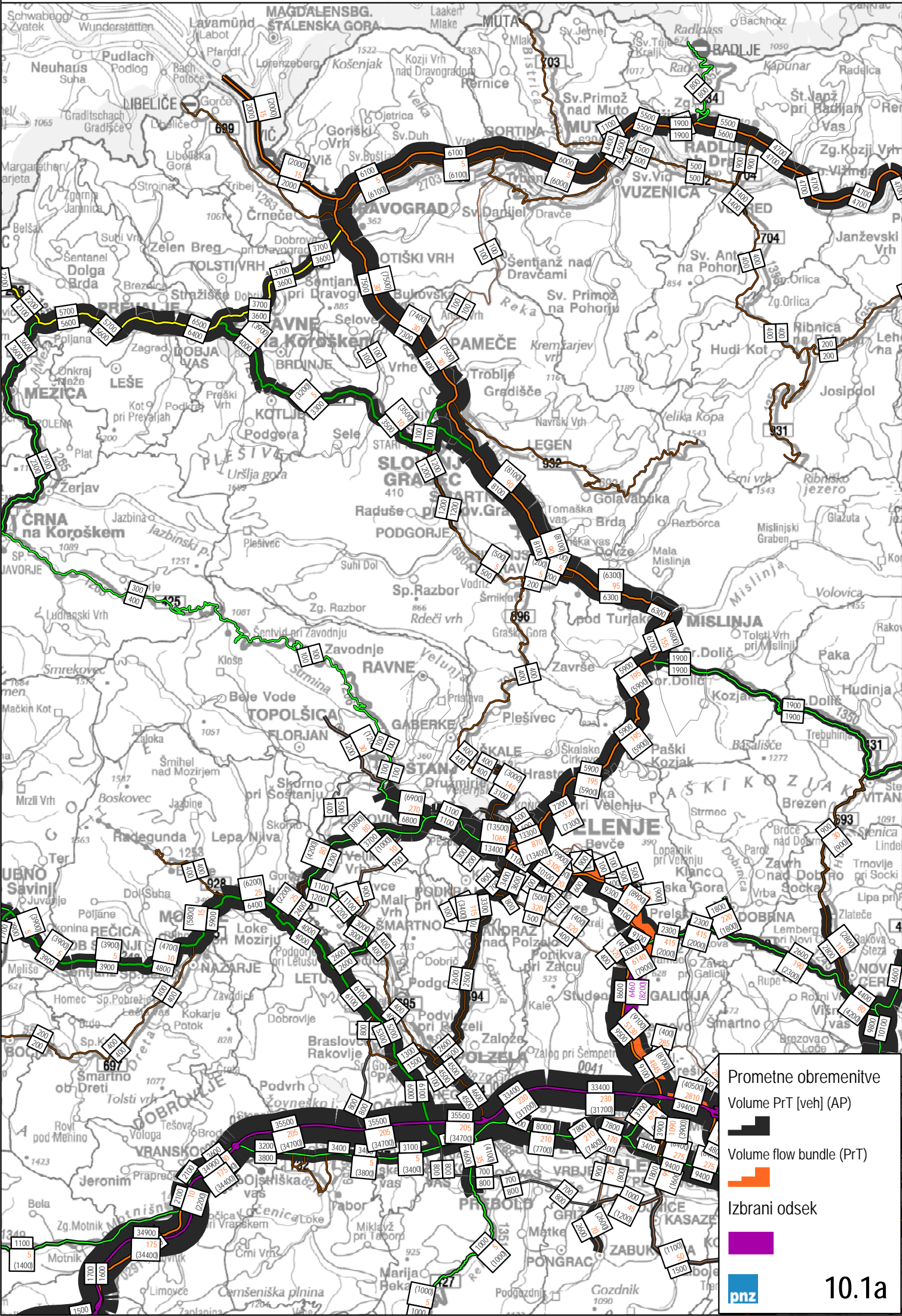
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.1

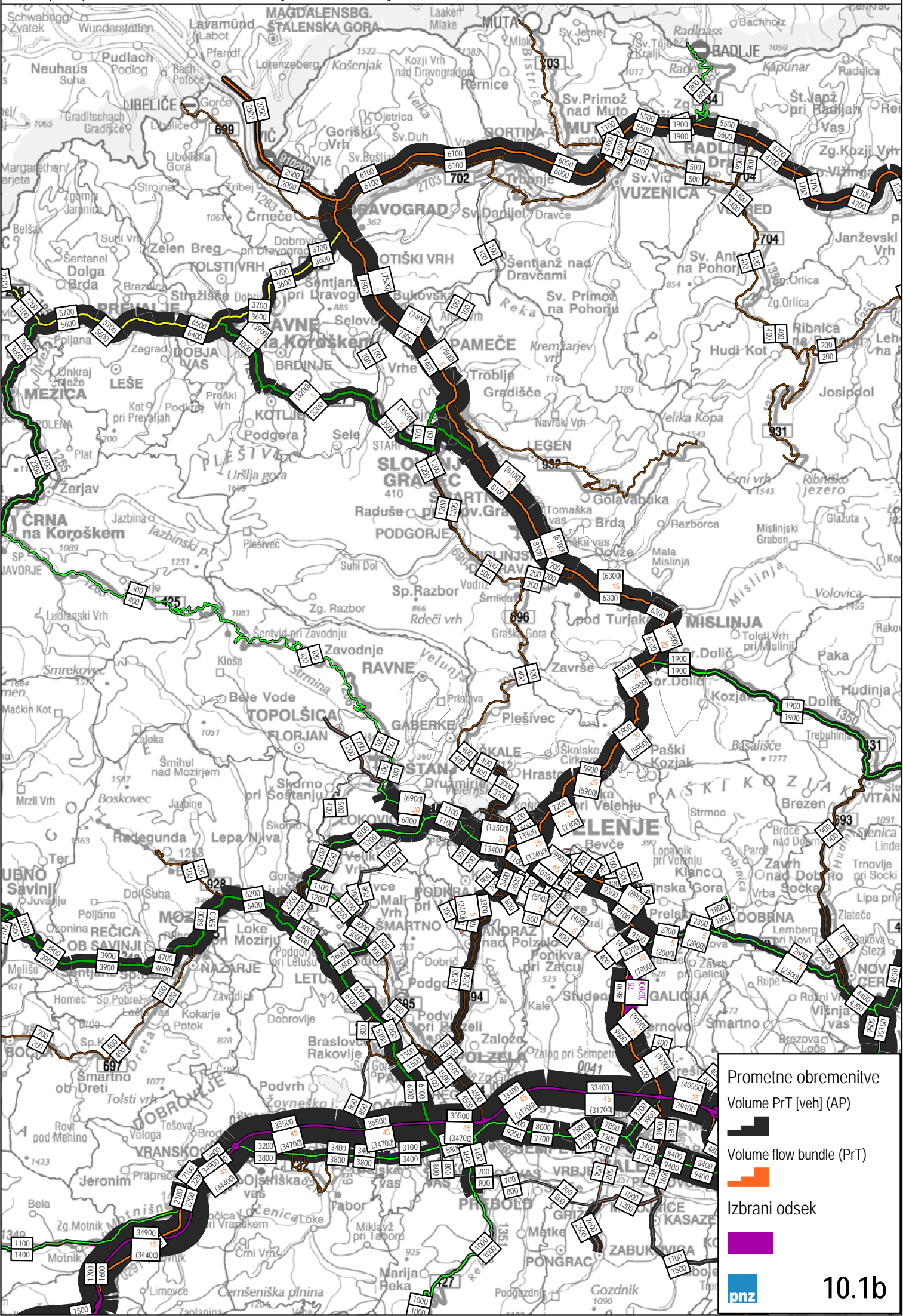
Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)
Volume flow bundle (PrT)
Izbrani odsek

pnz 10.1a

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

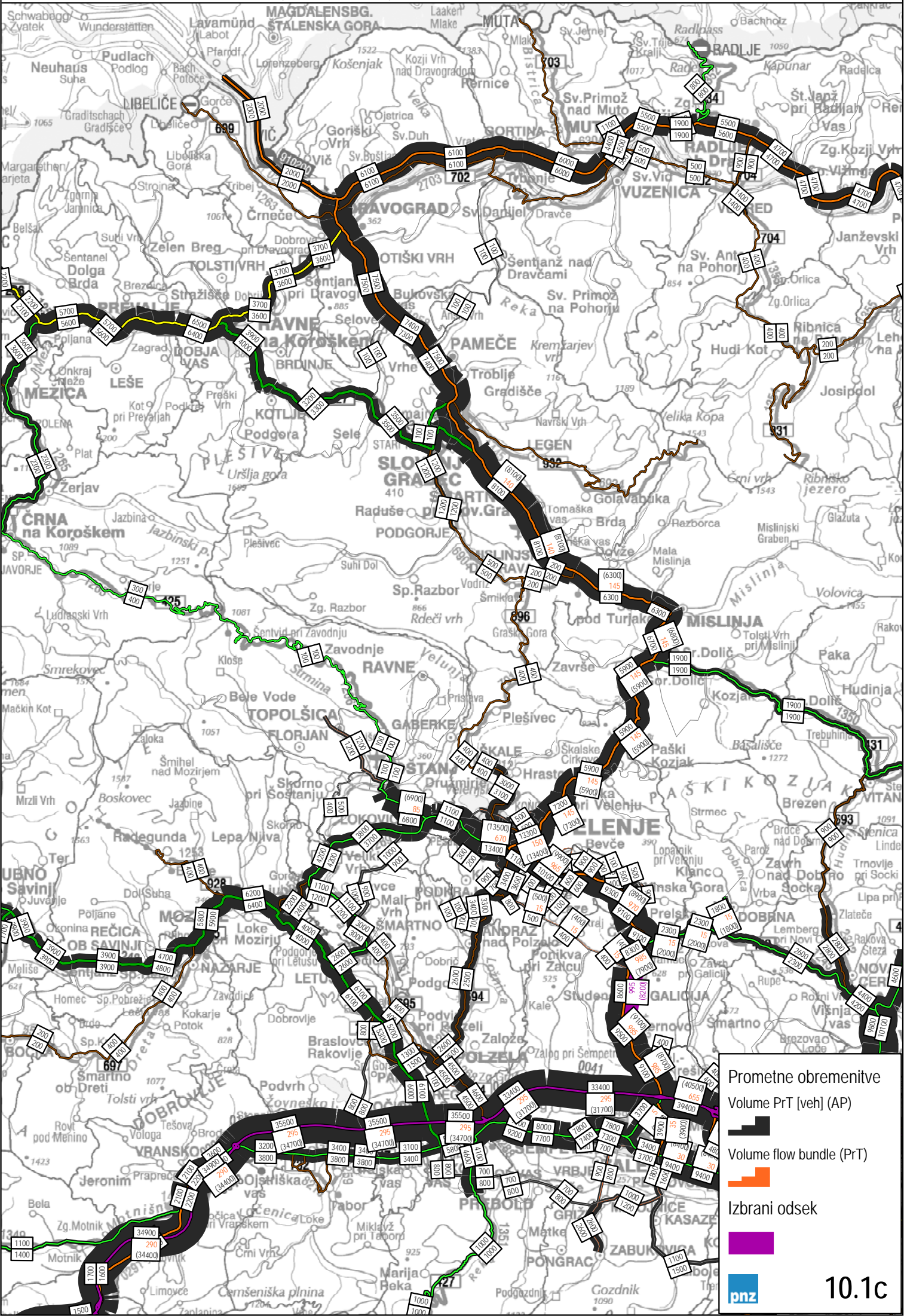
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.1b

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

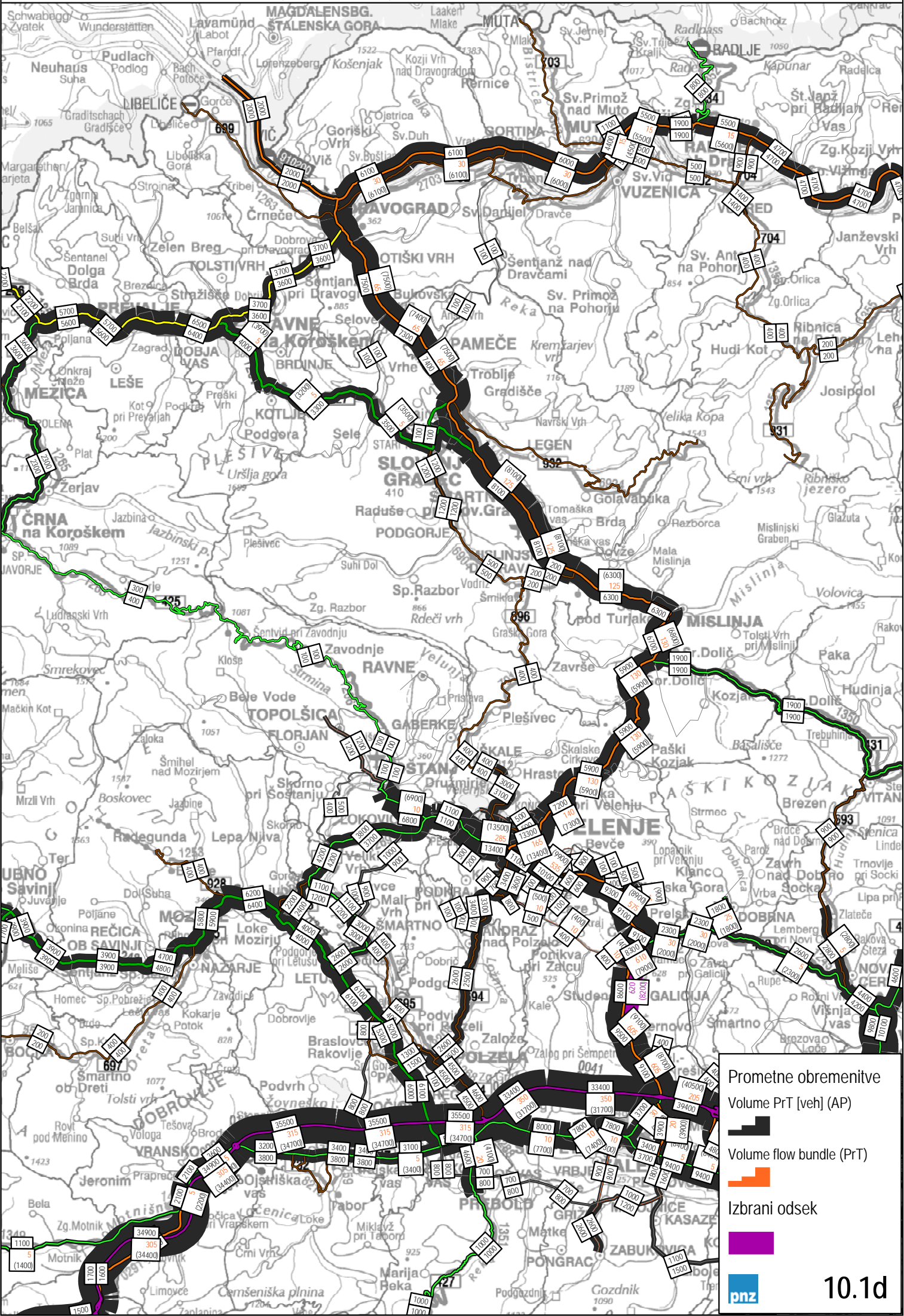
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.1c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)

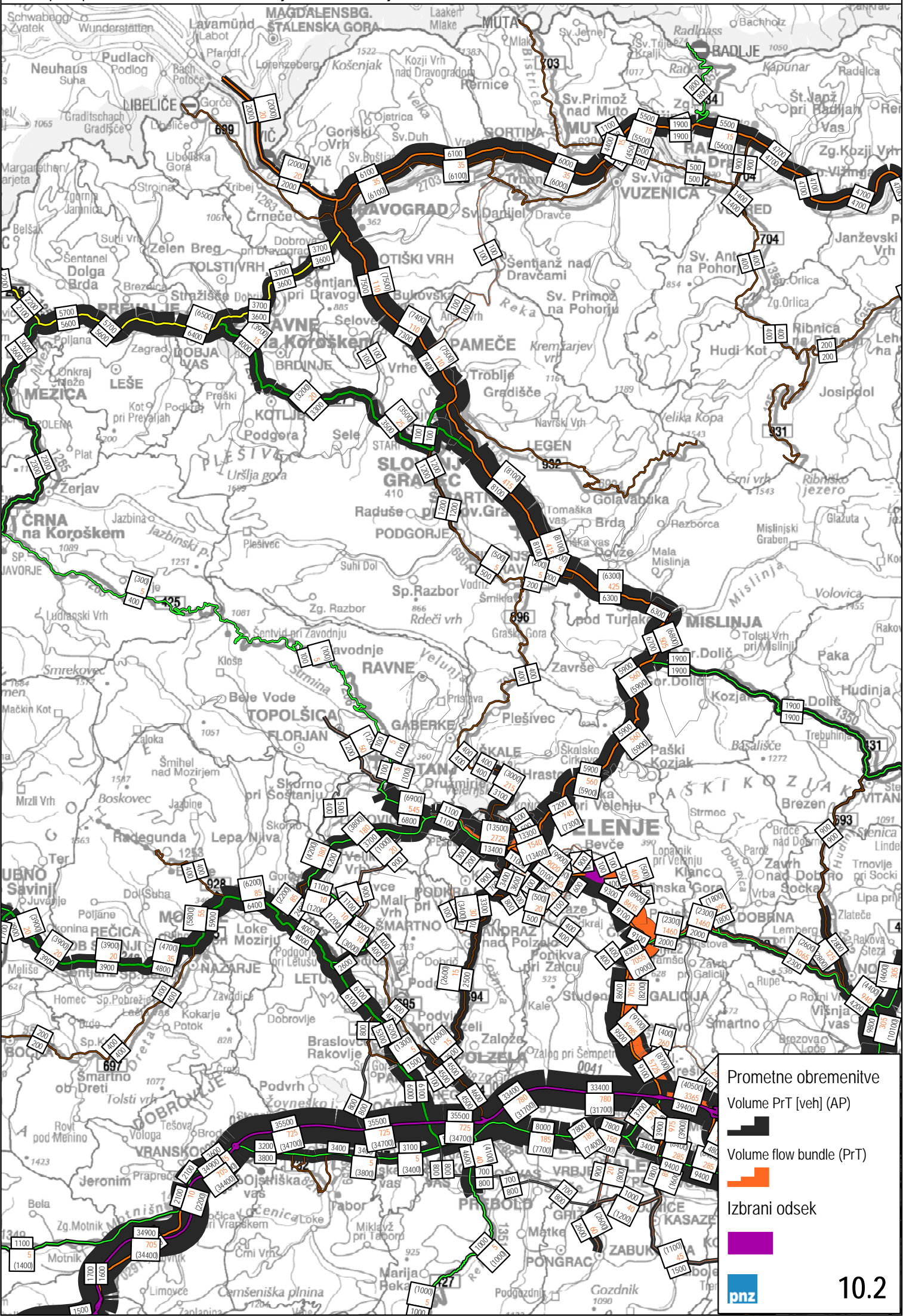
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.1d

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

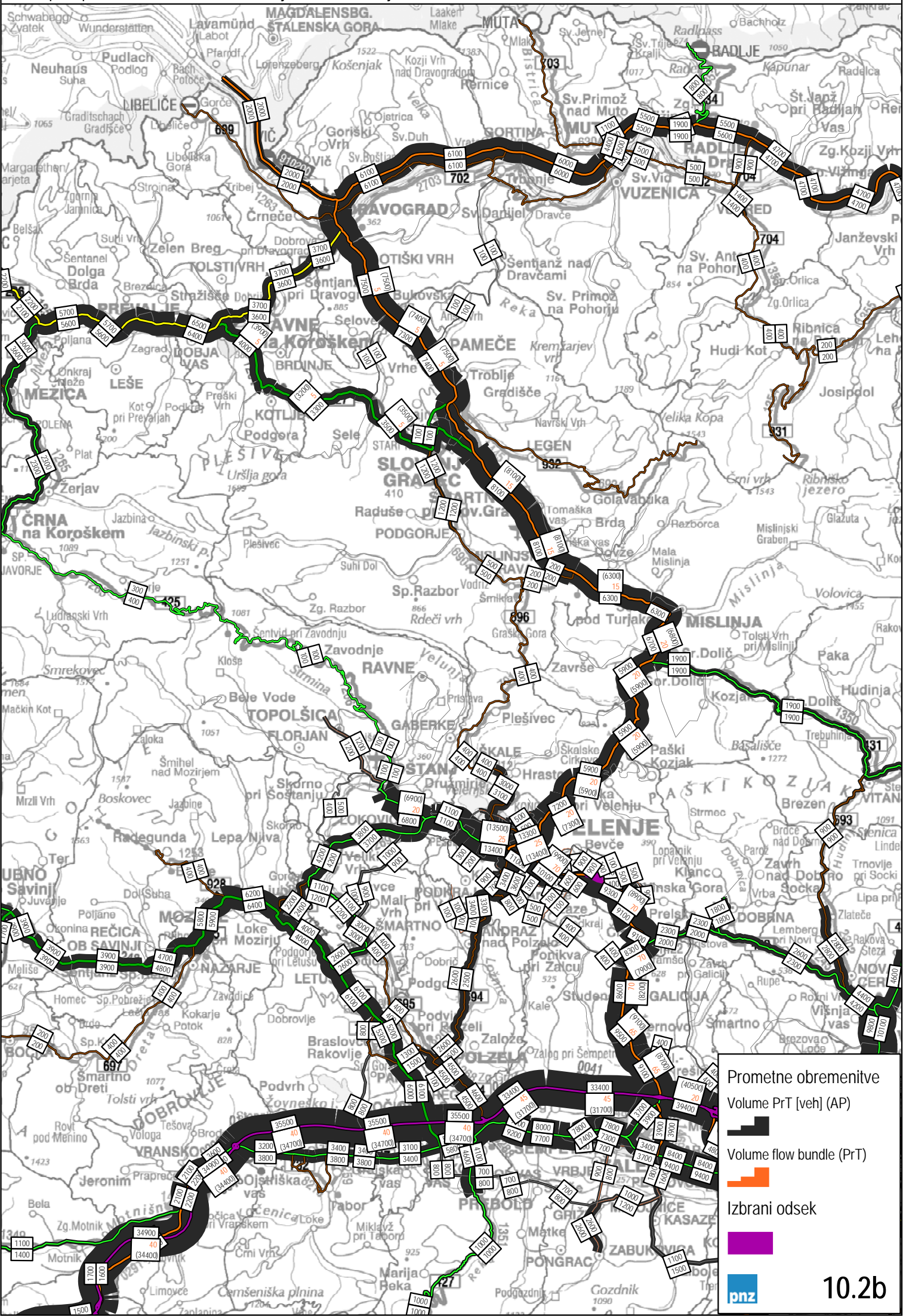
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.2

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

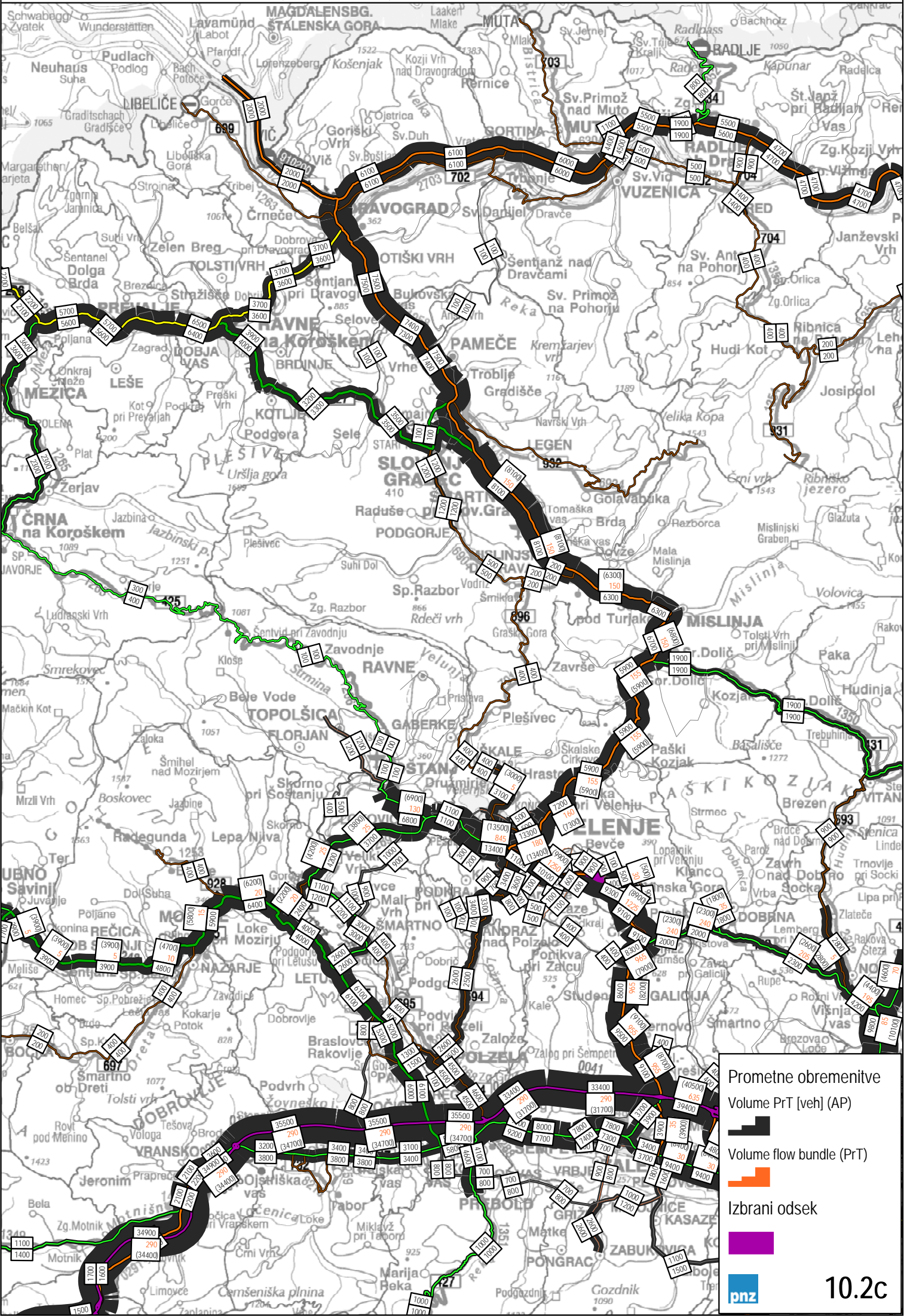
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.2b

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

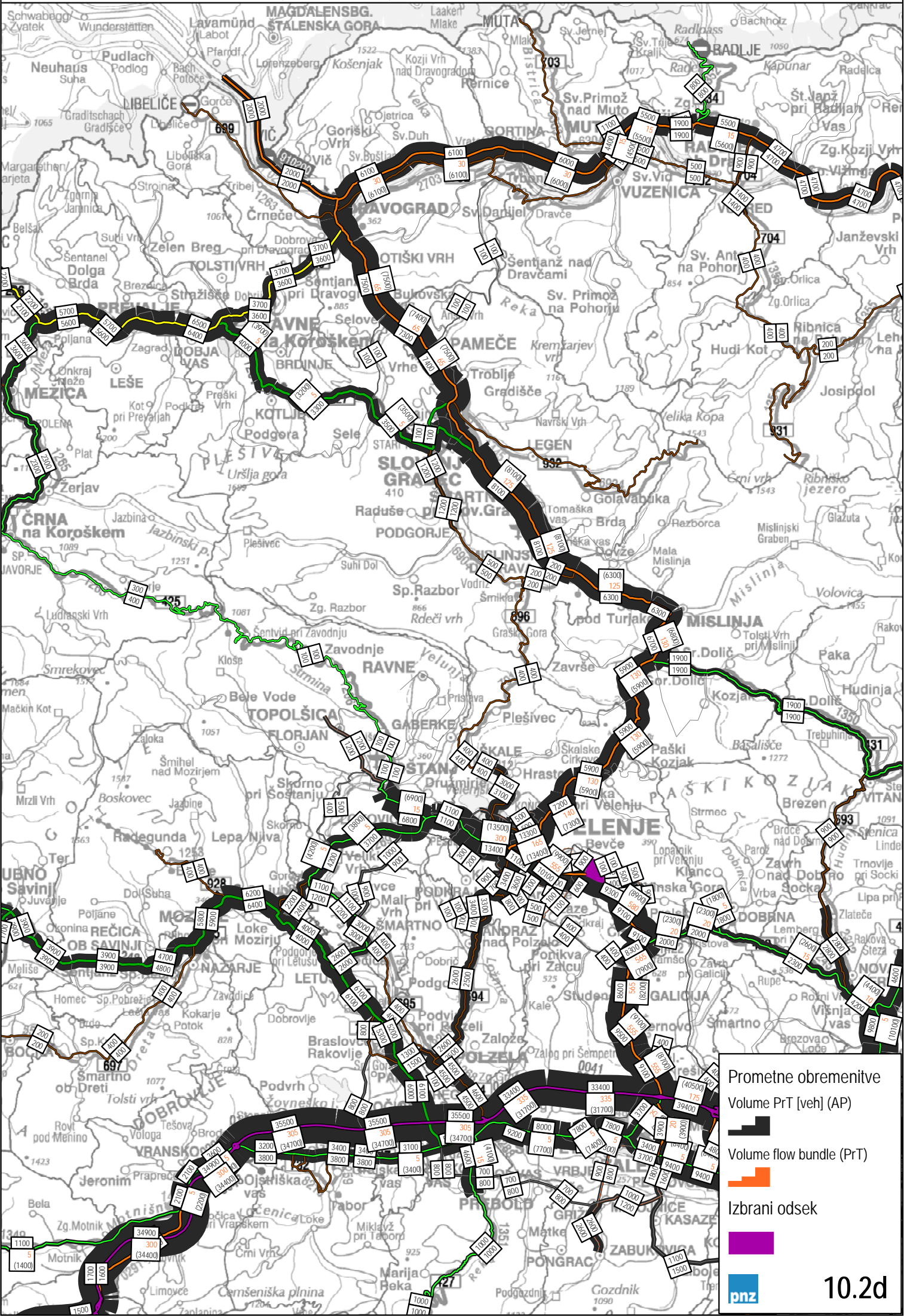
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.2c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

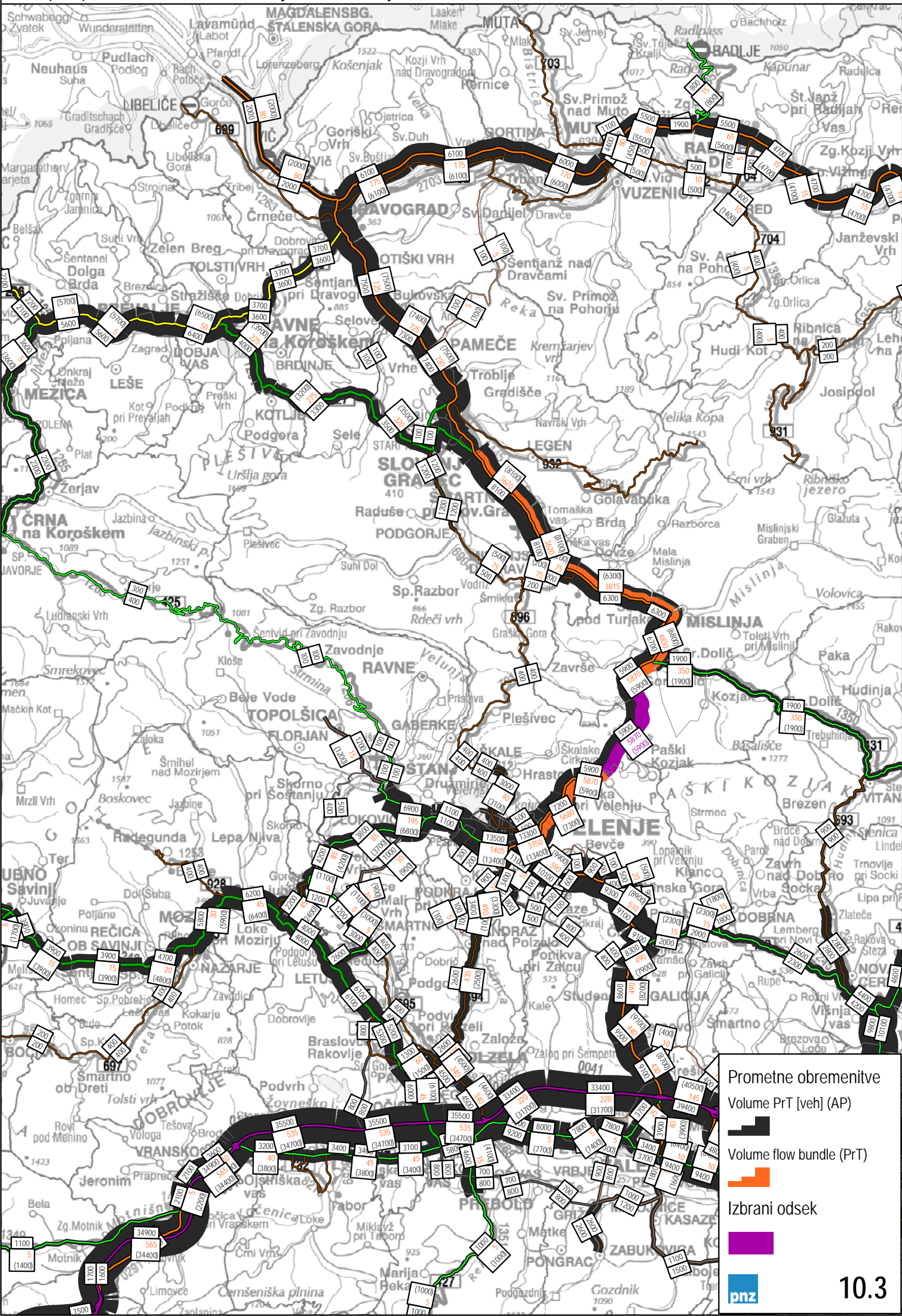
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 10.2d

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)

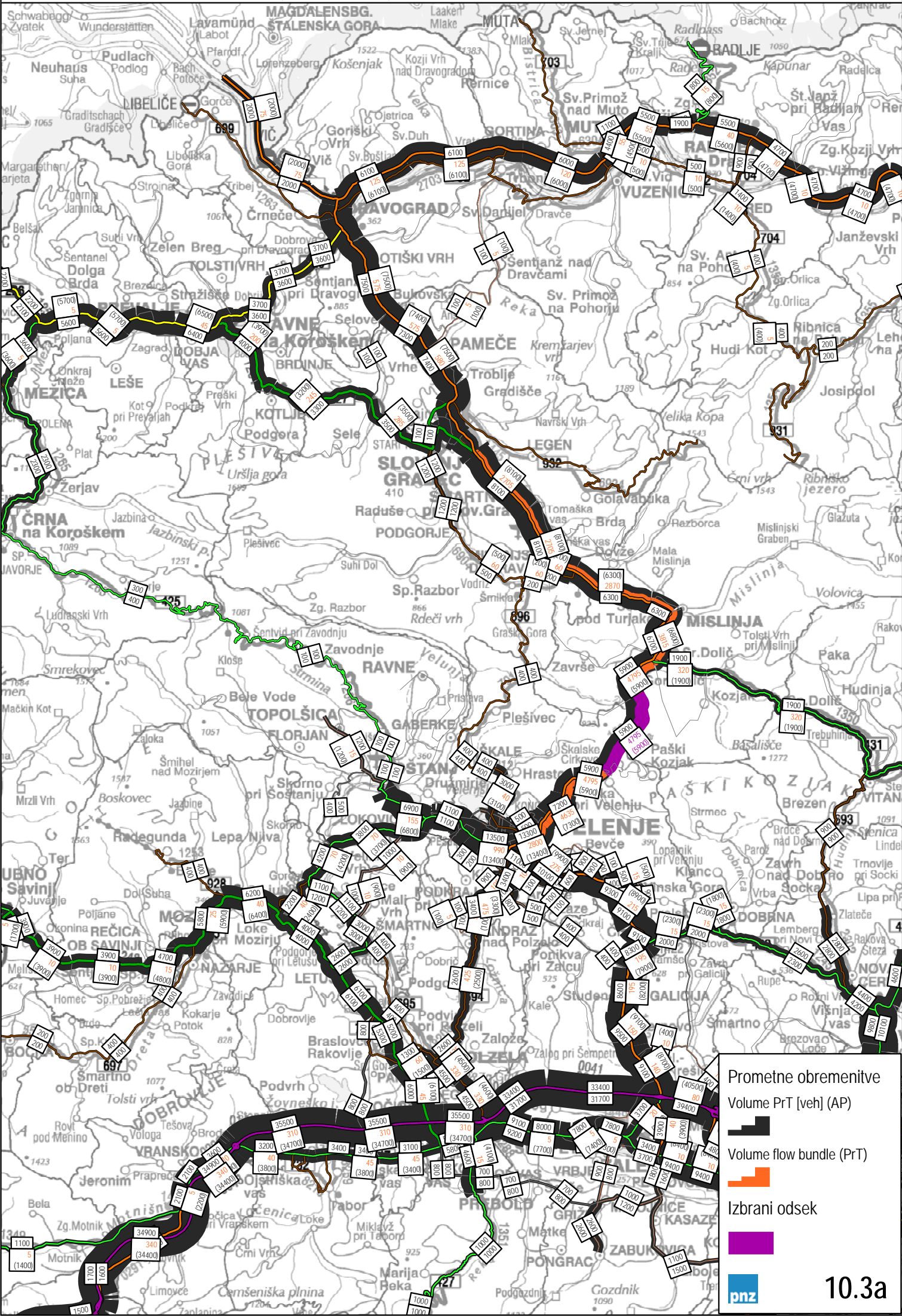
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.3

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

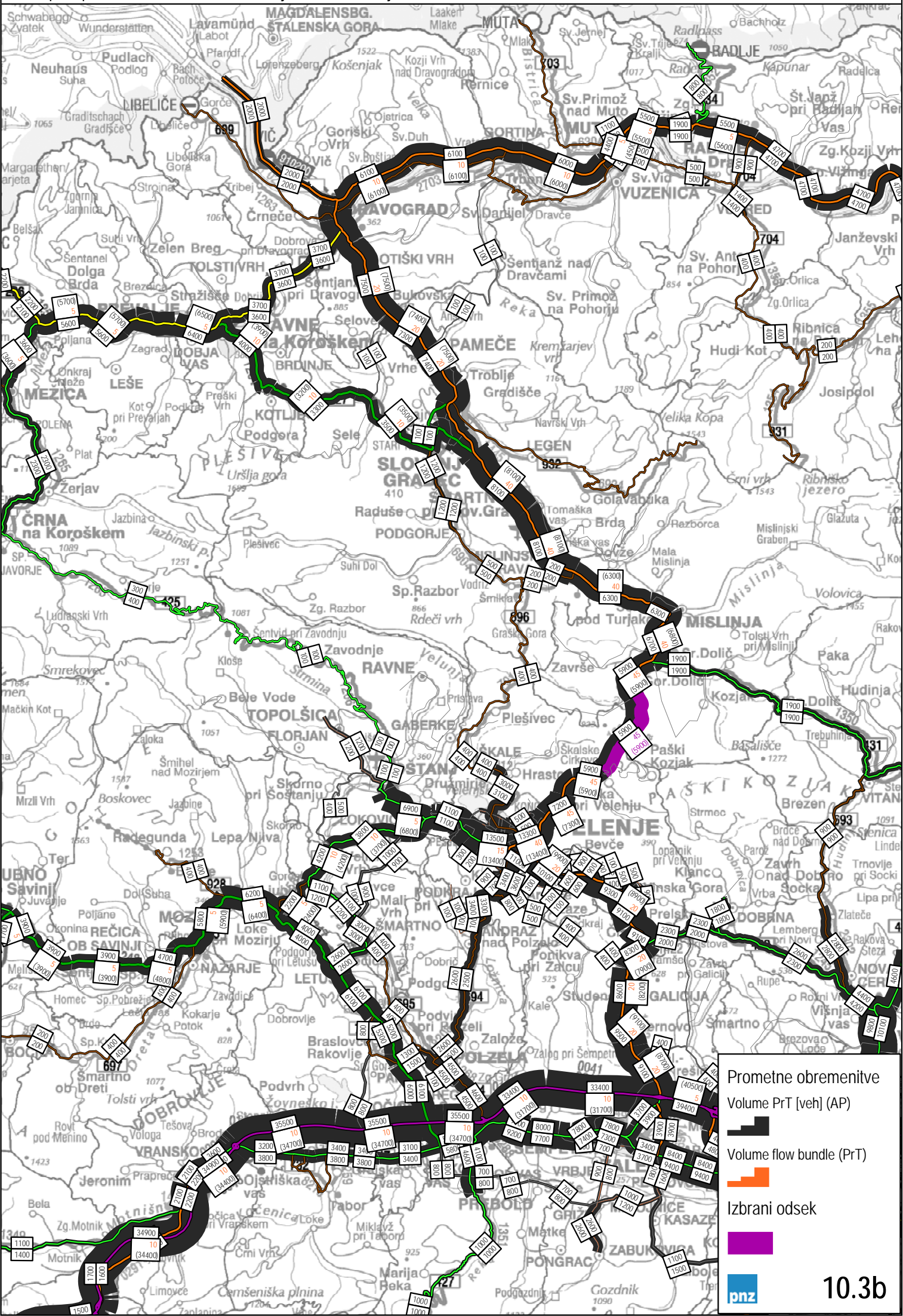
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.3a

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

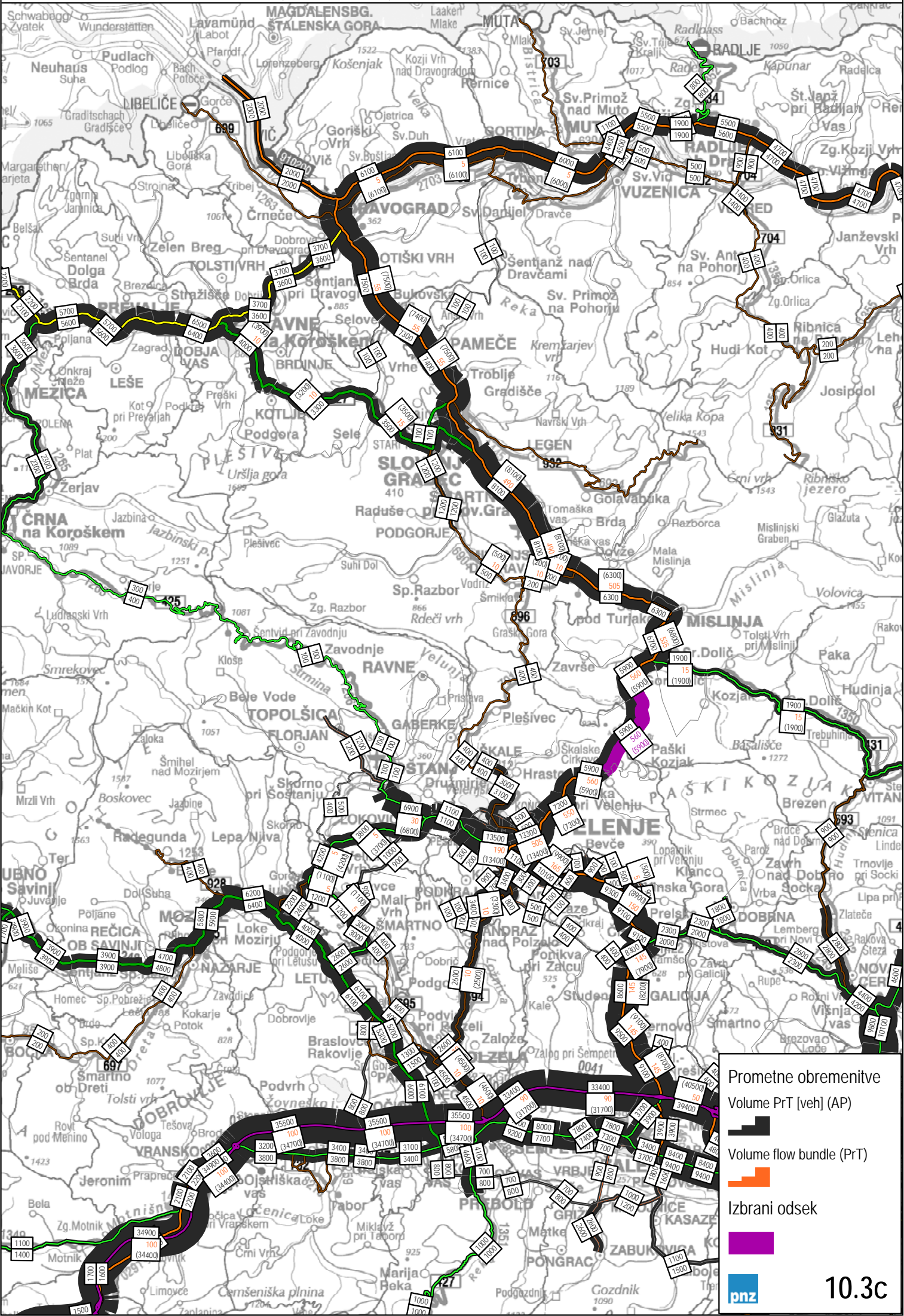
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.3b

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

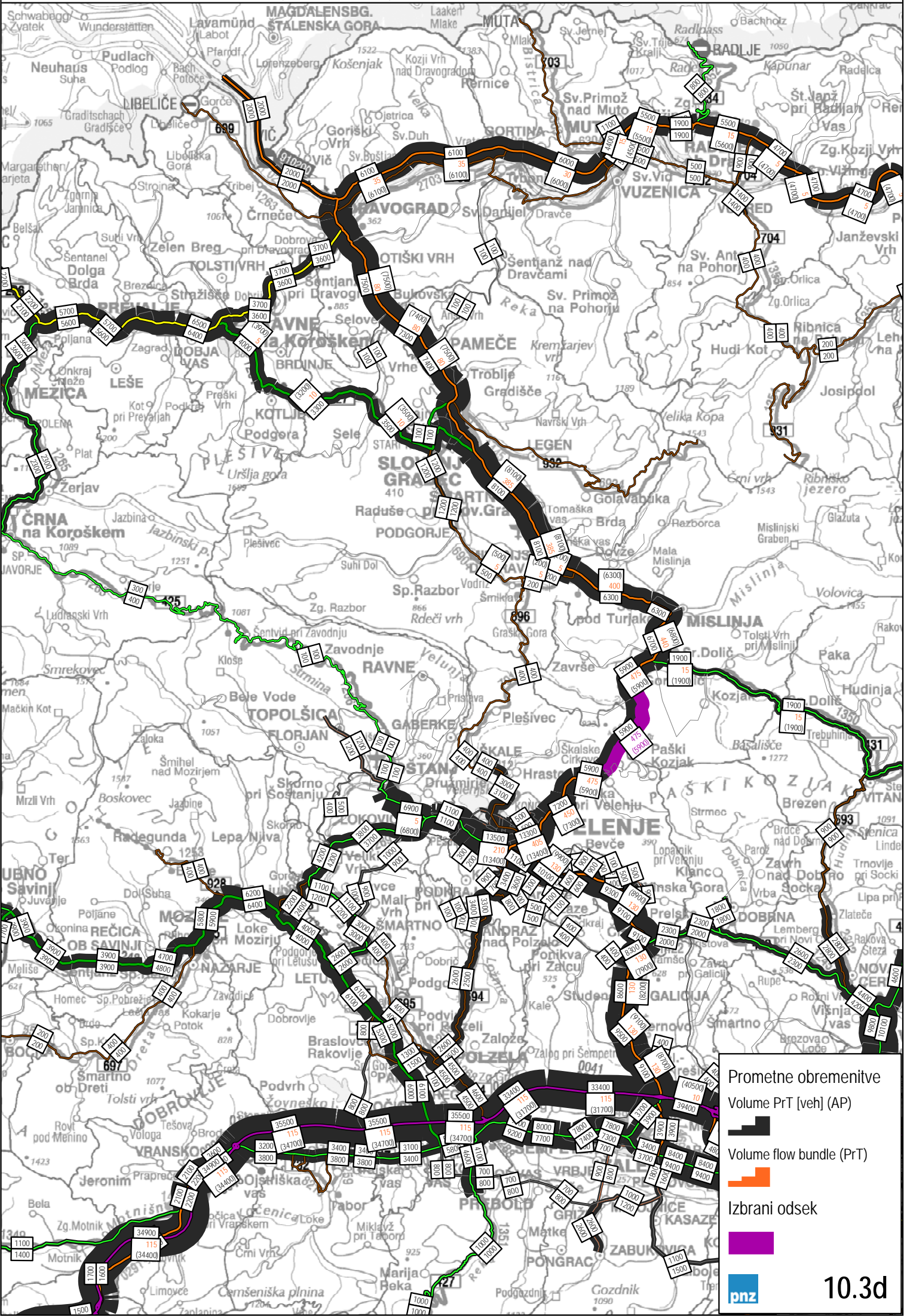
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.3c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

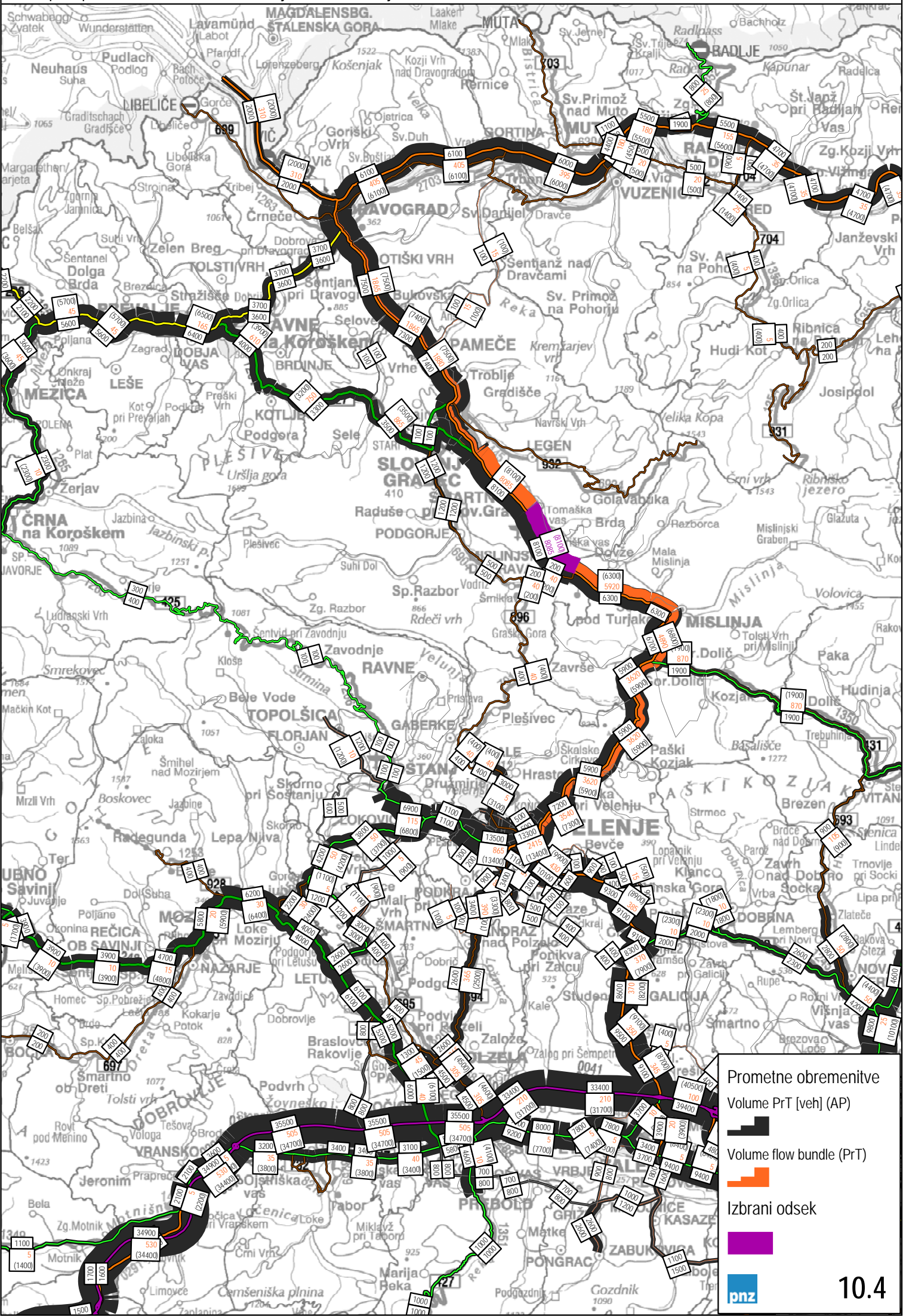
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.3d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

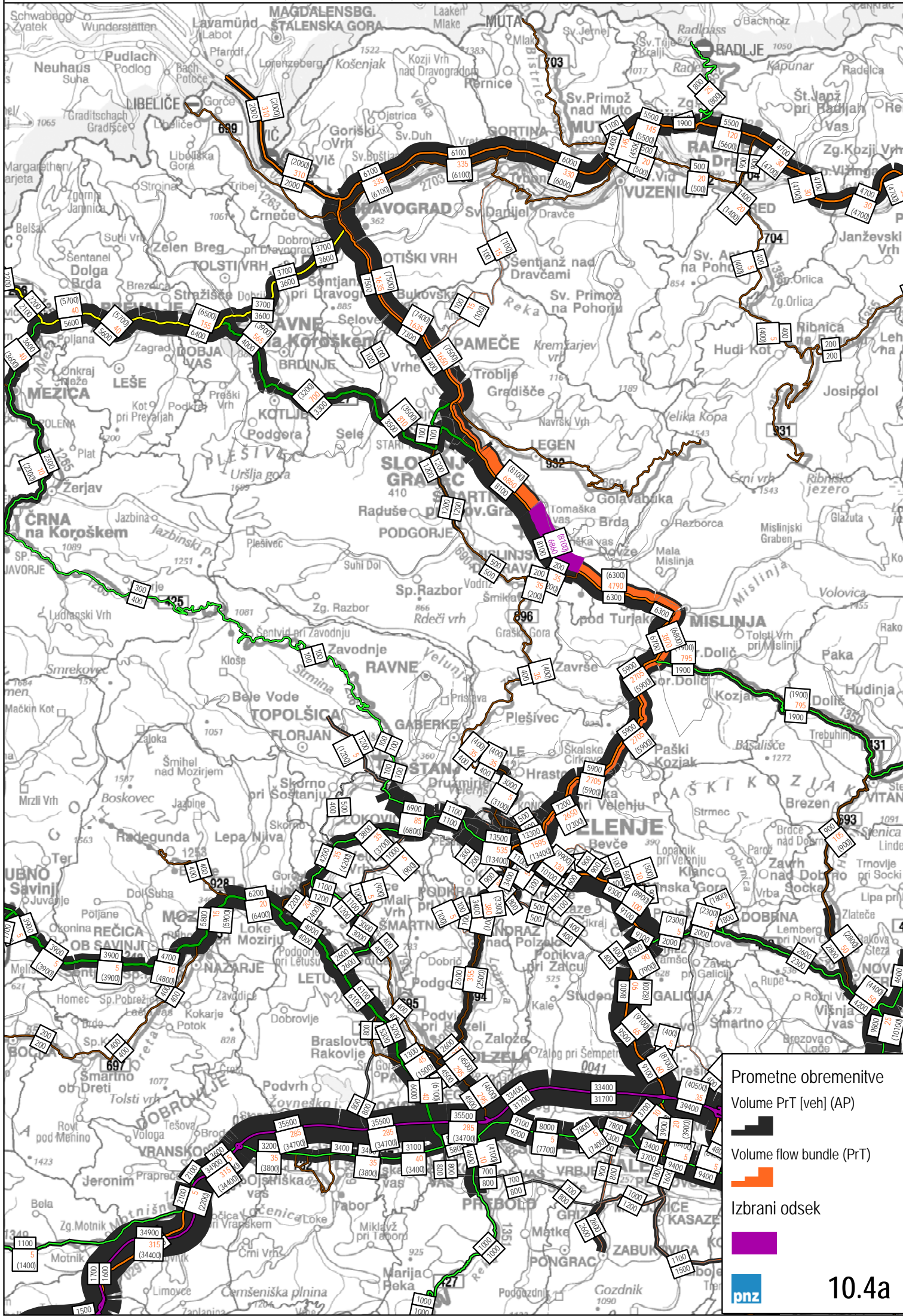
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.4

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

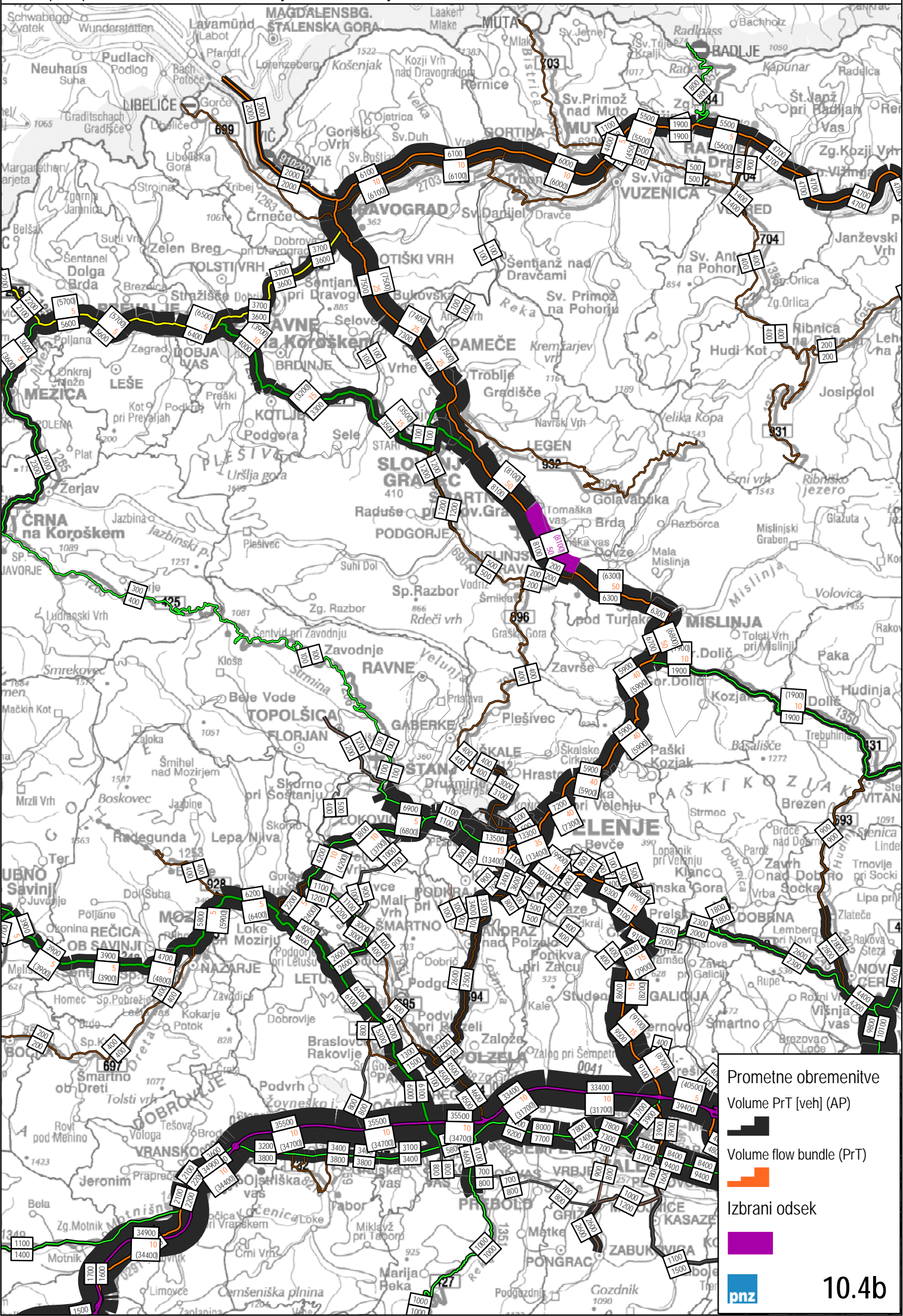
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.4a

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

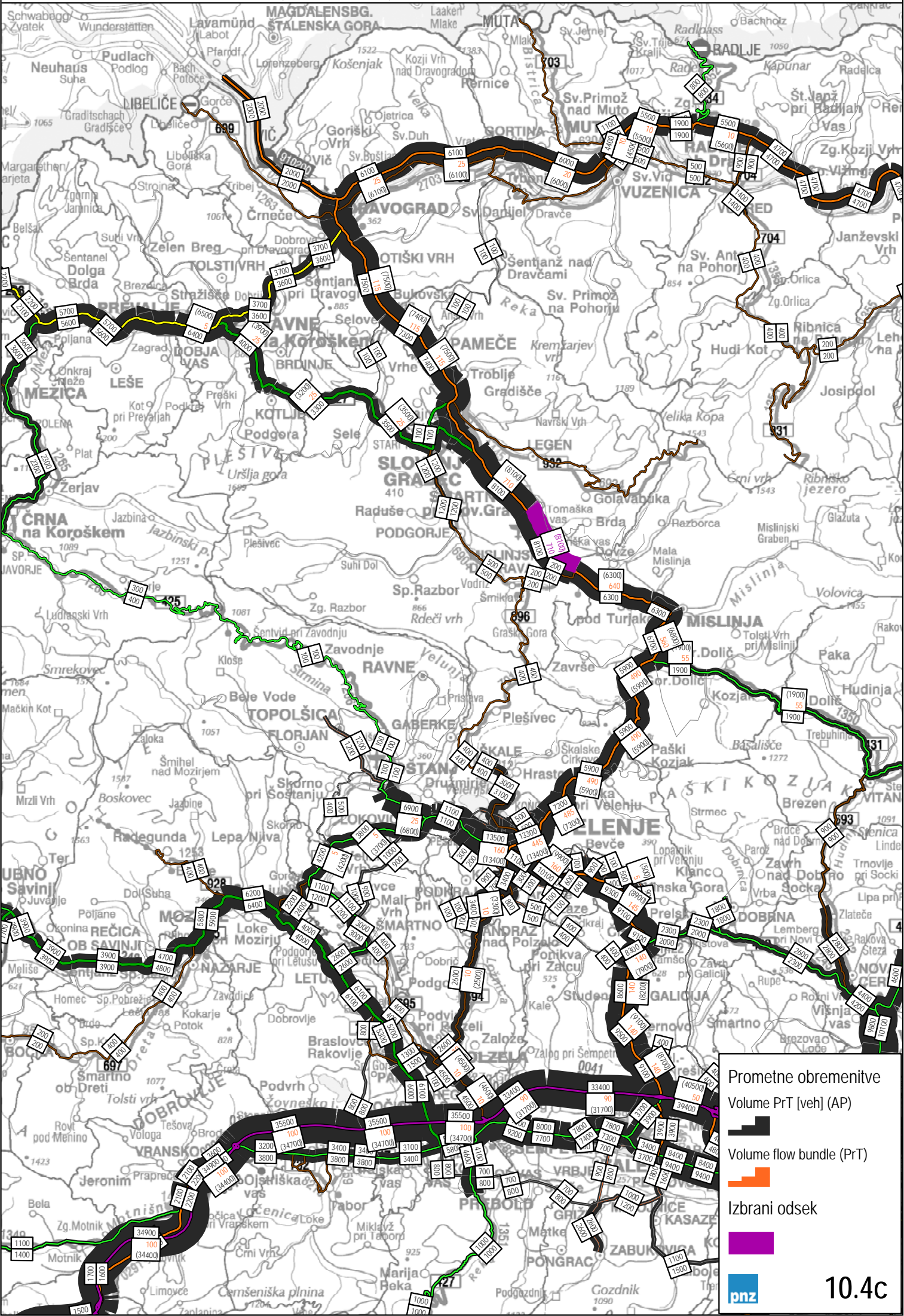
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.4b

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

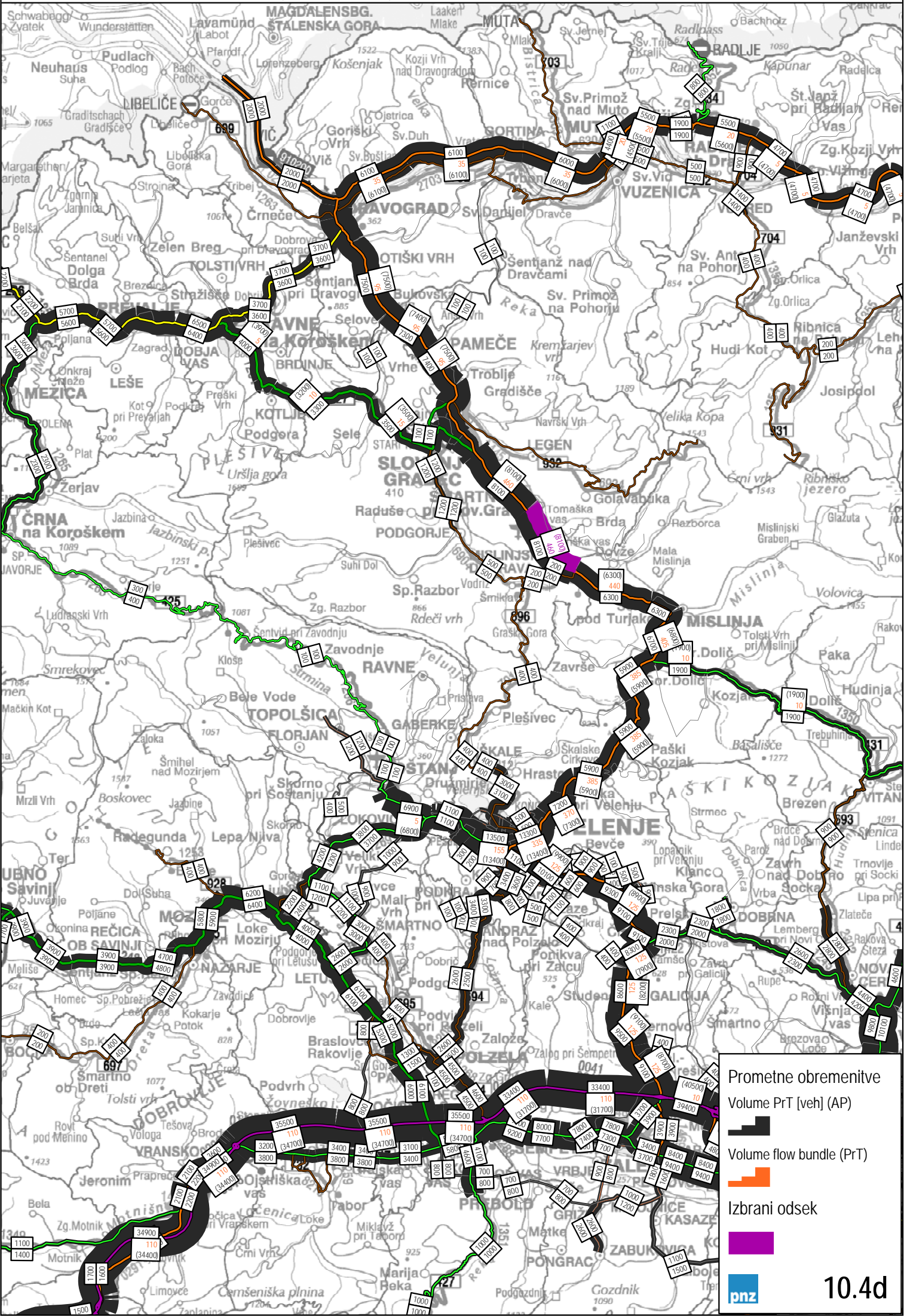
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.4c

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

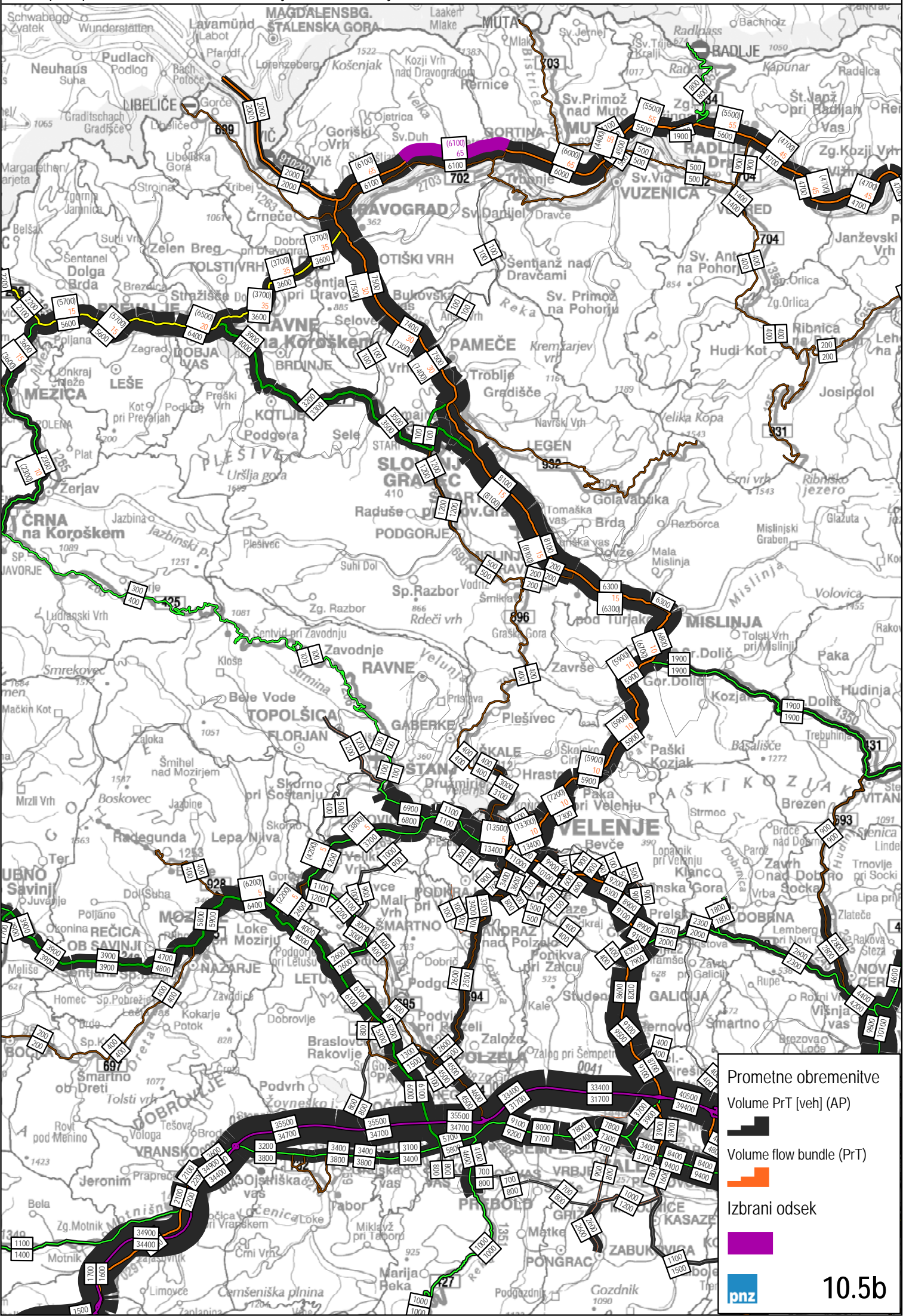
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.4d

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

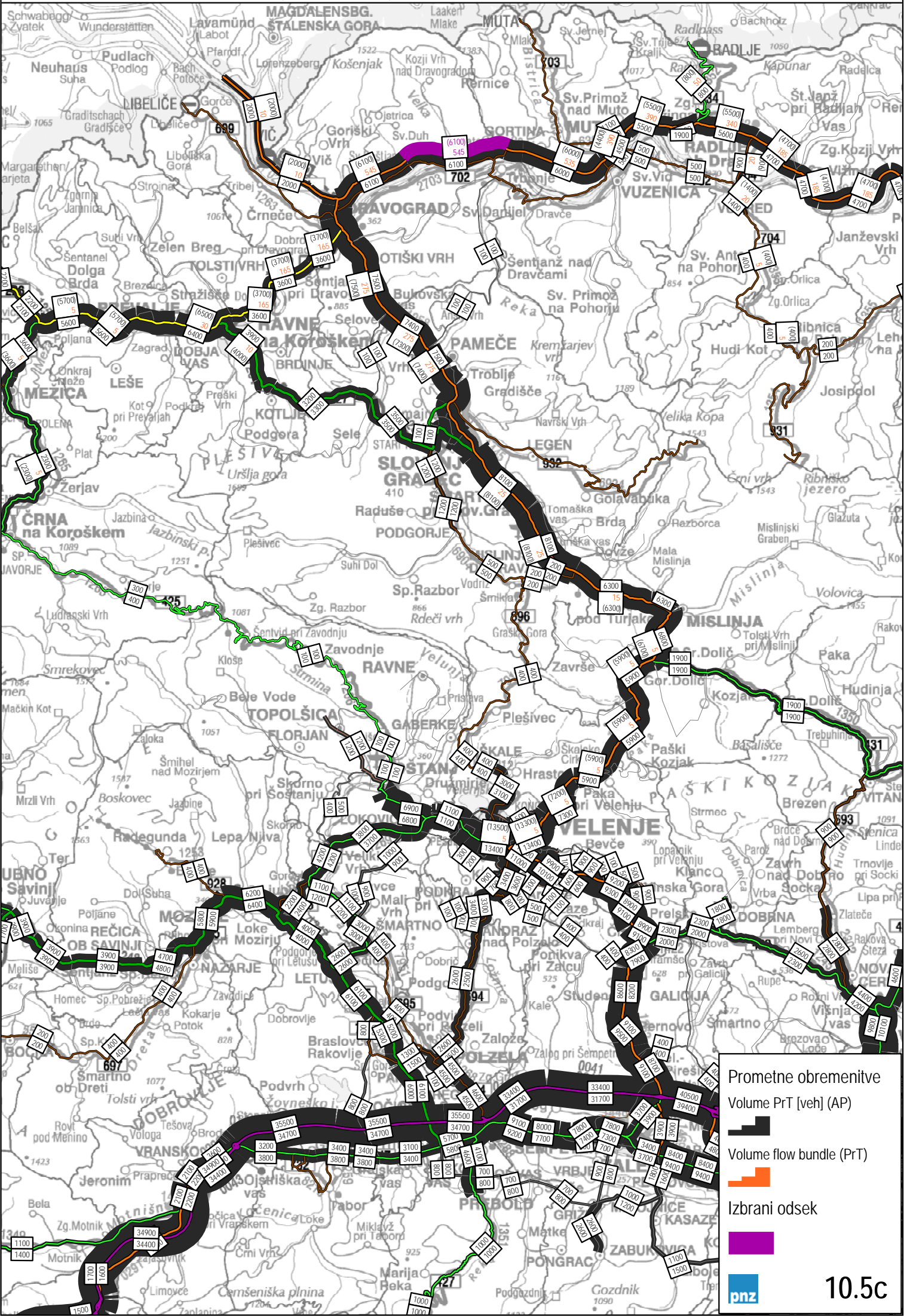
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.5b

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

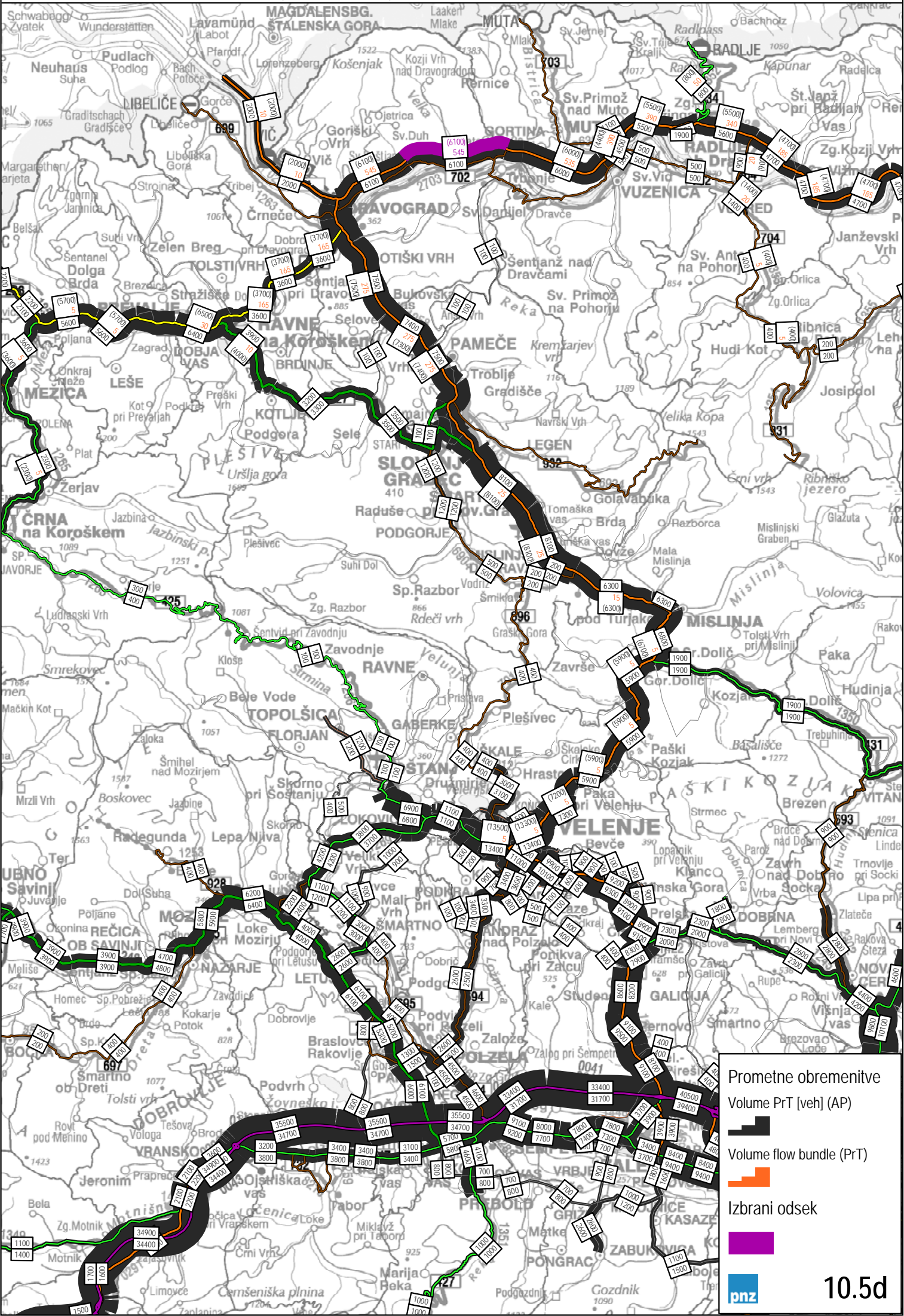
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.5c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

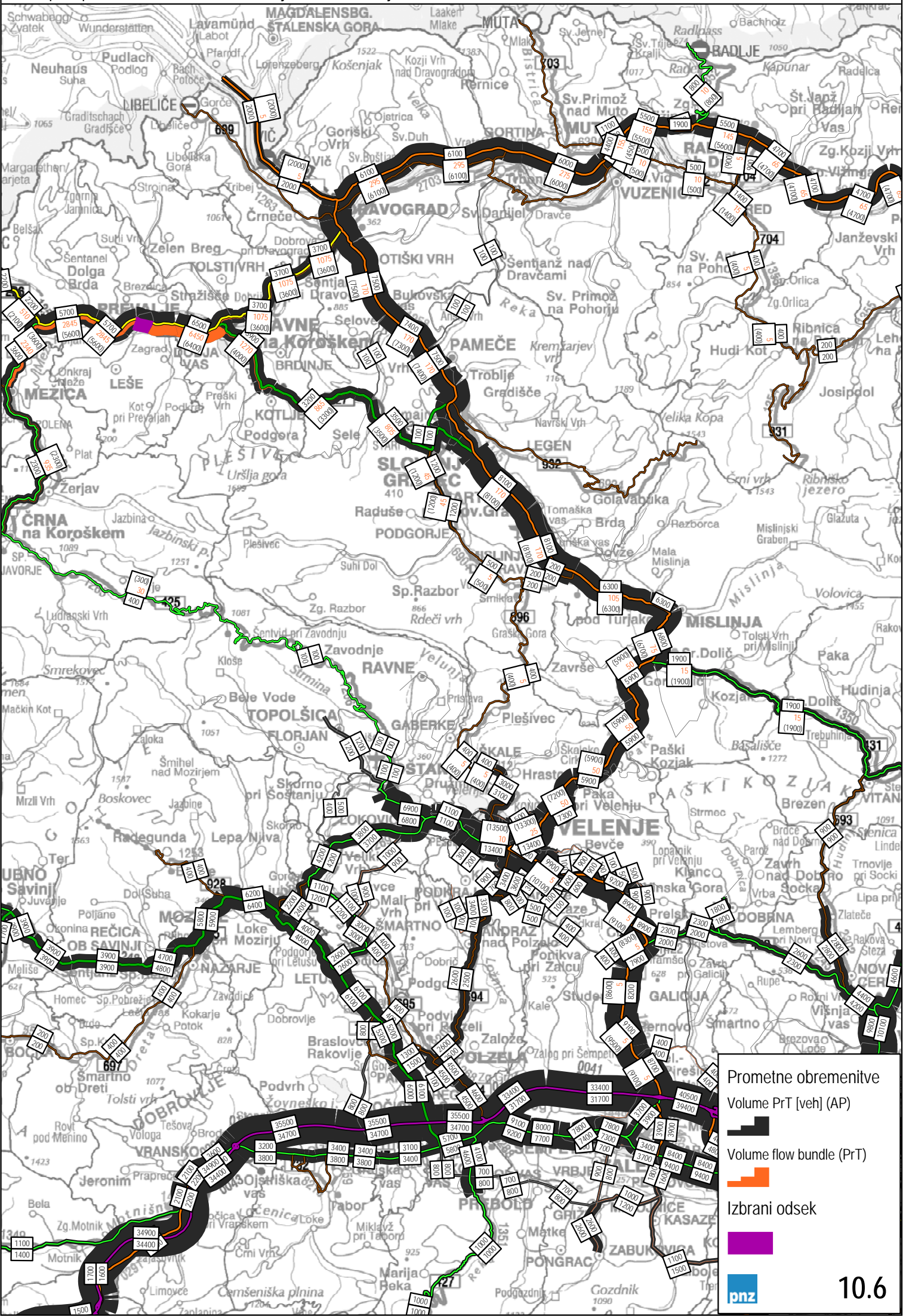
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.5d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

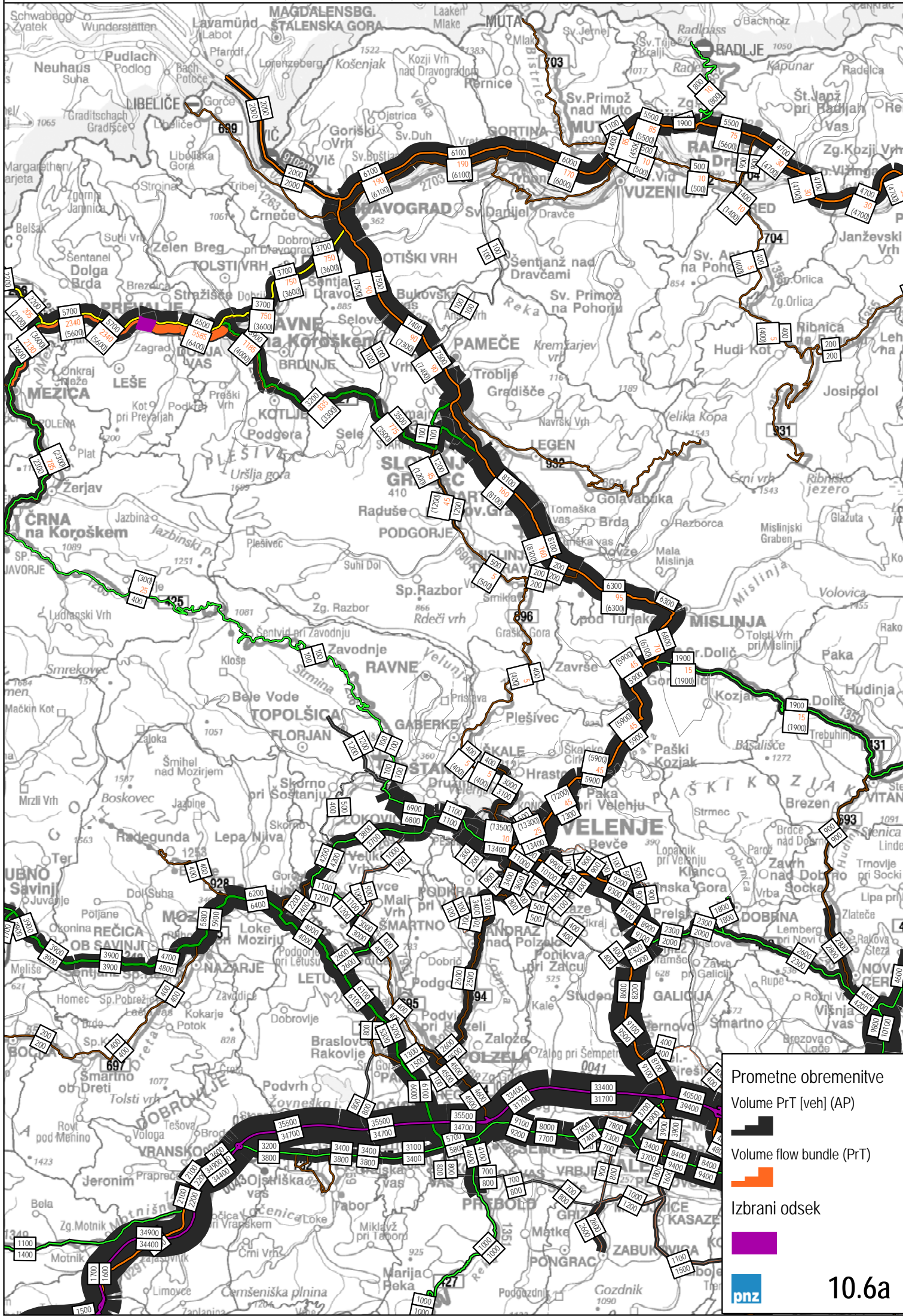
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.6

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

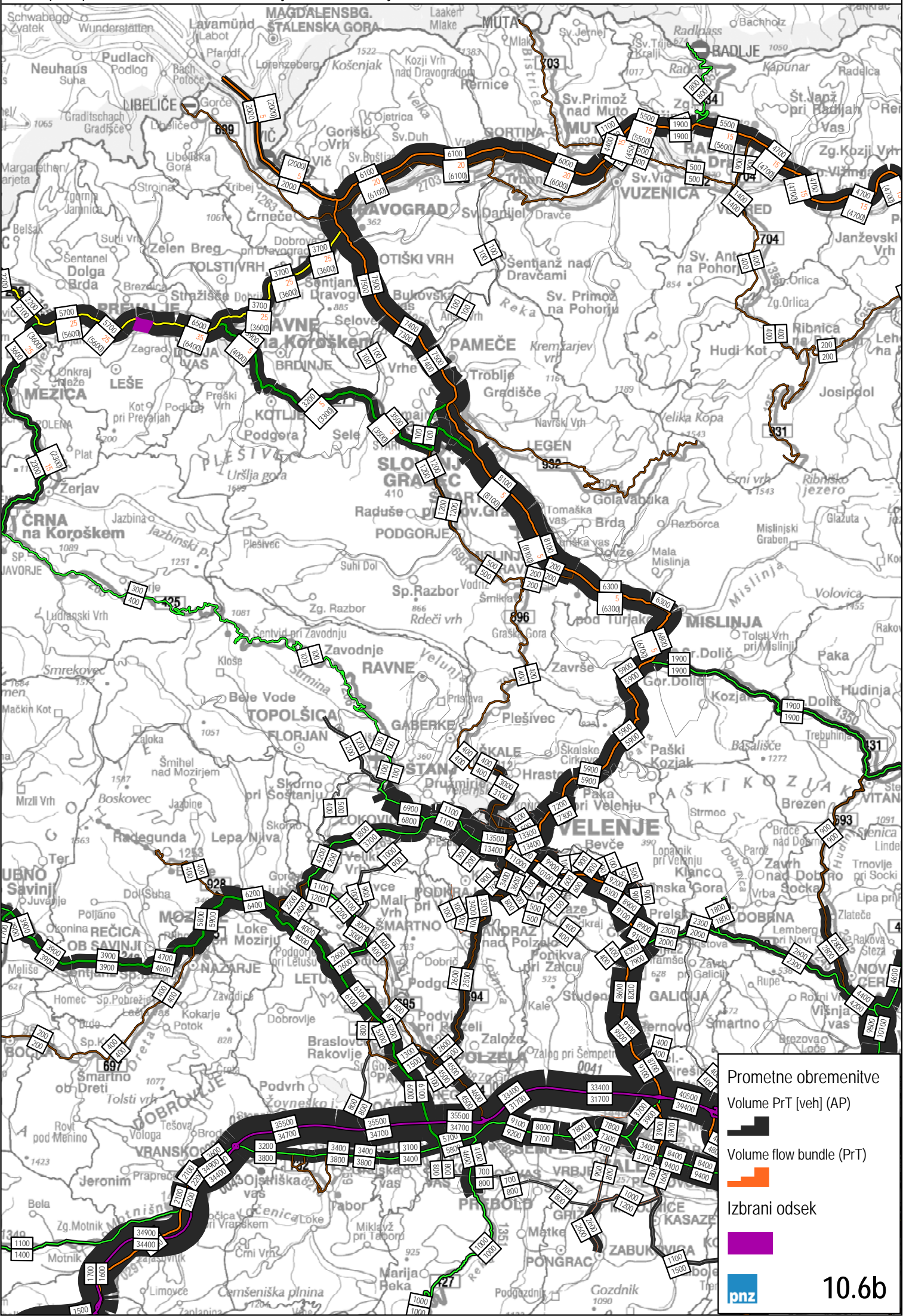
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.6a

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

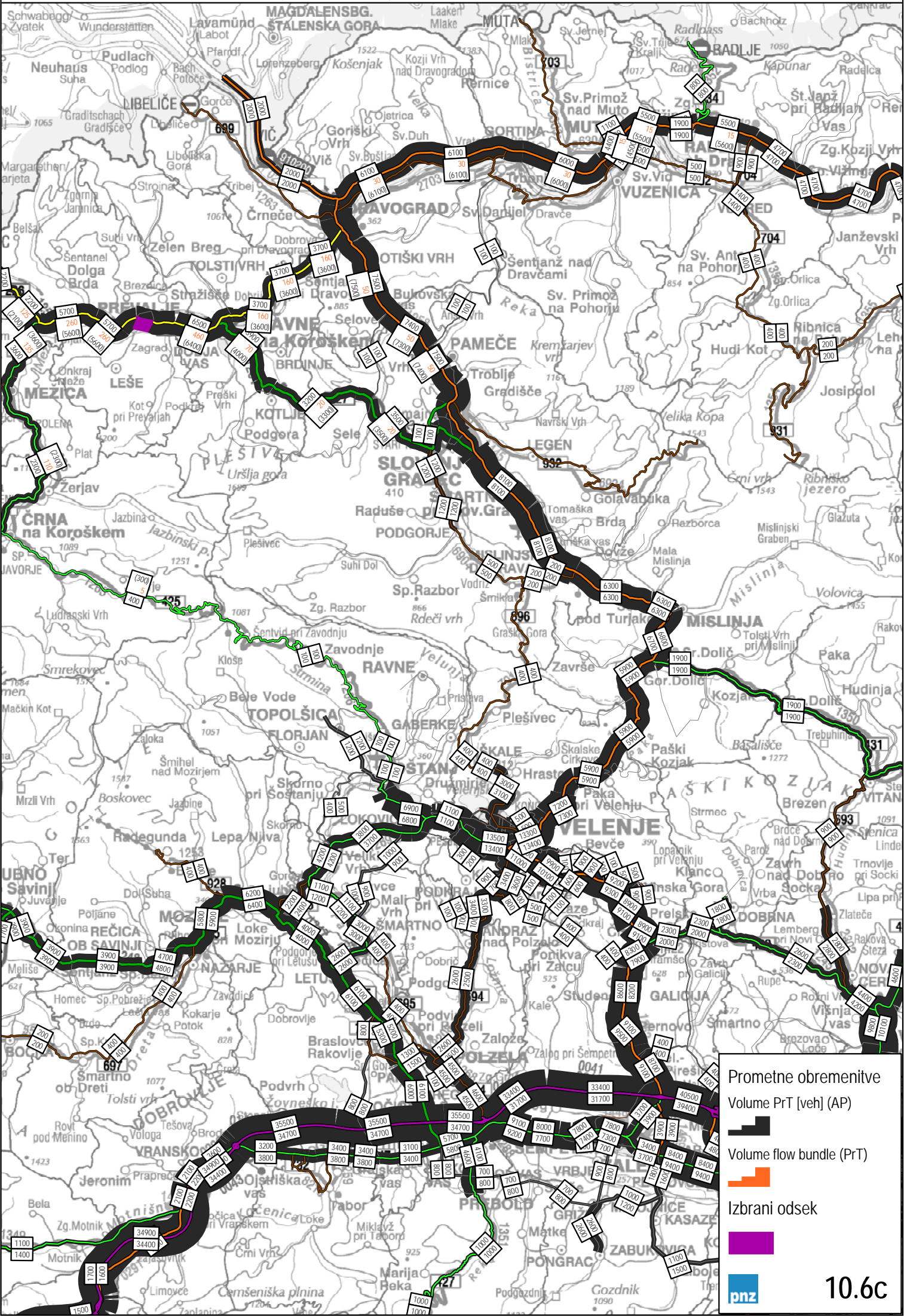
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

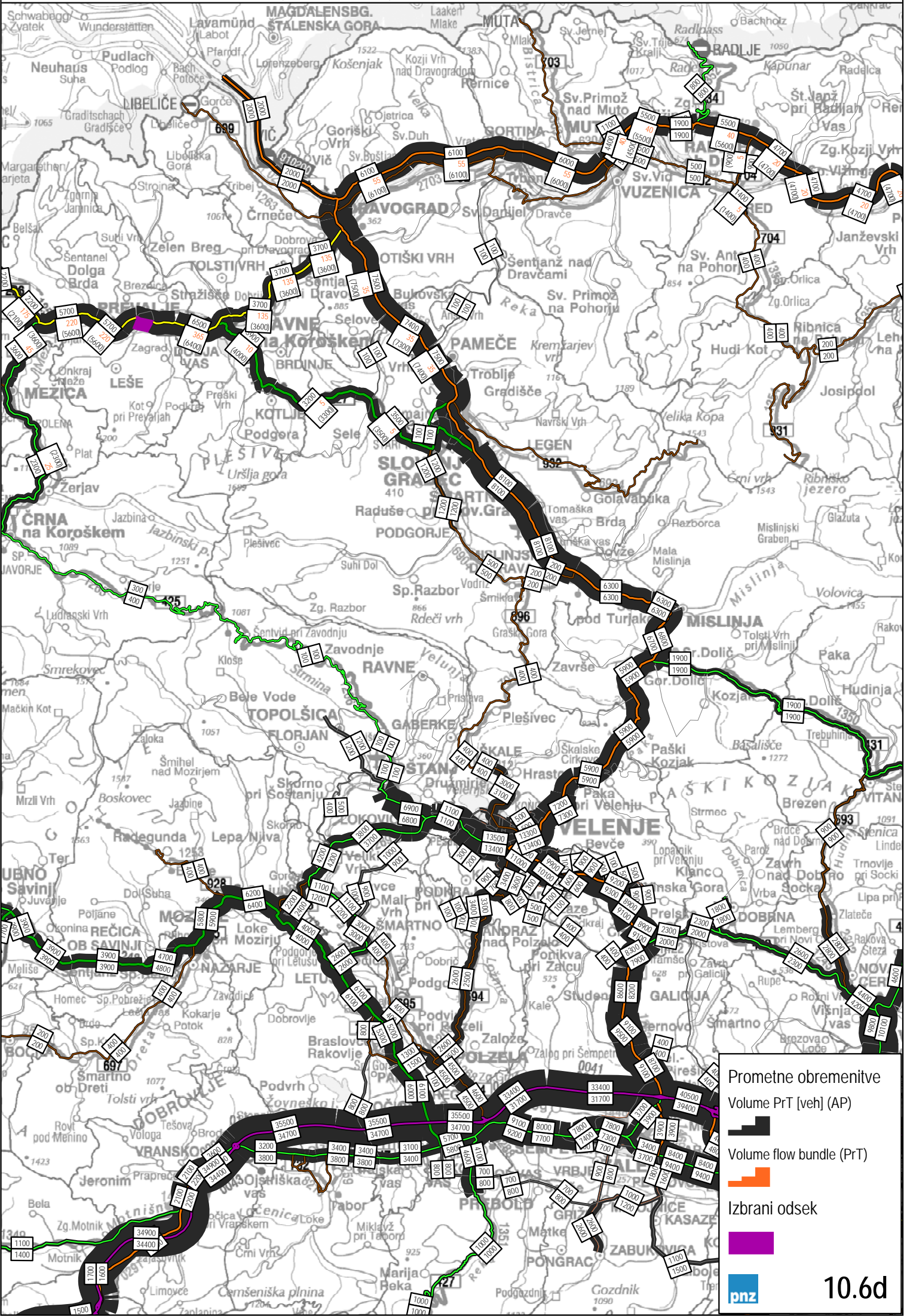
pnz

10.6b

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

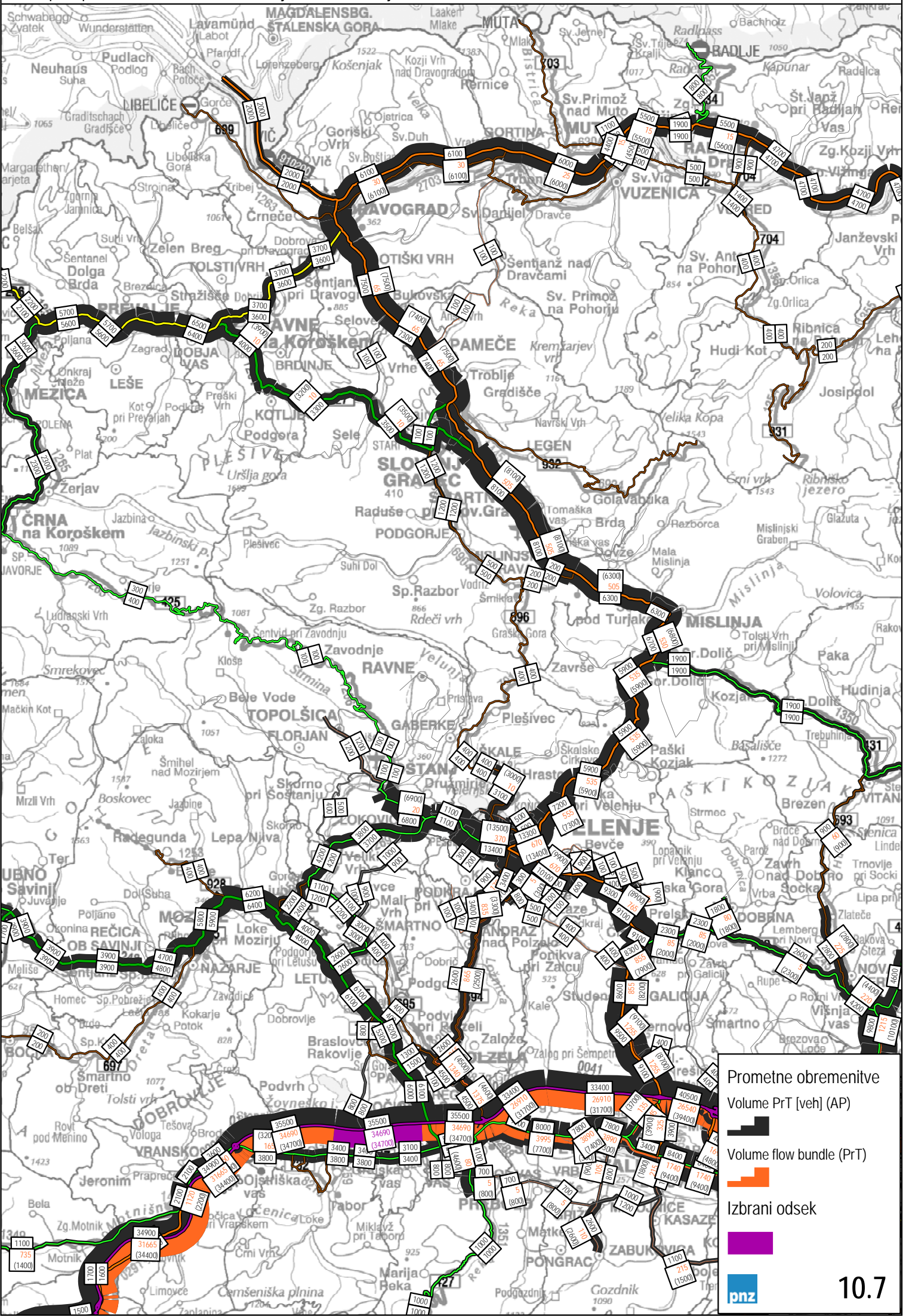
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.6d

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

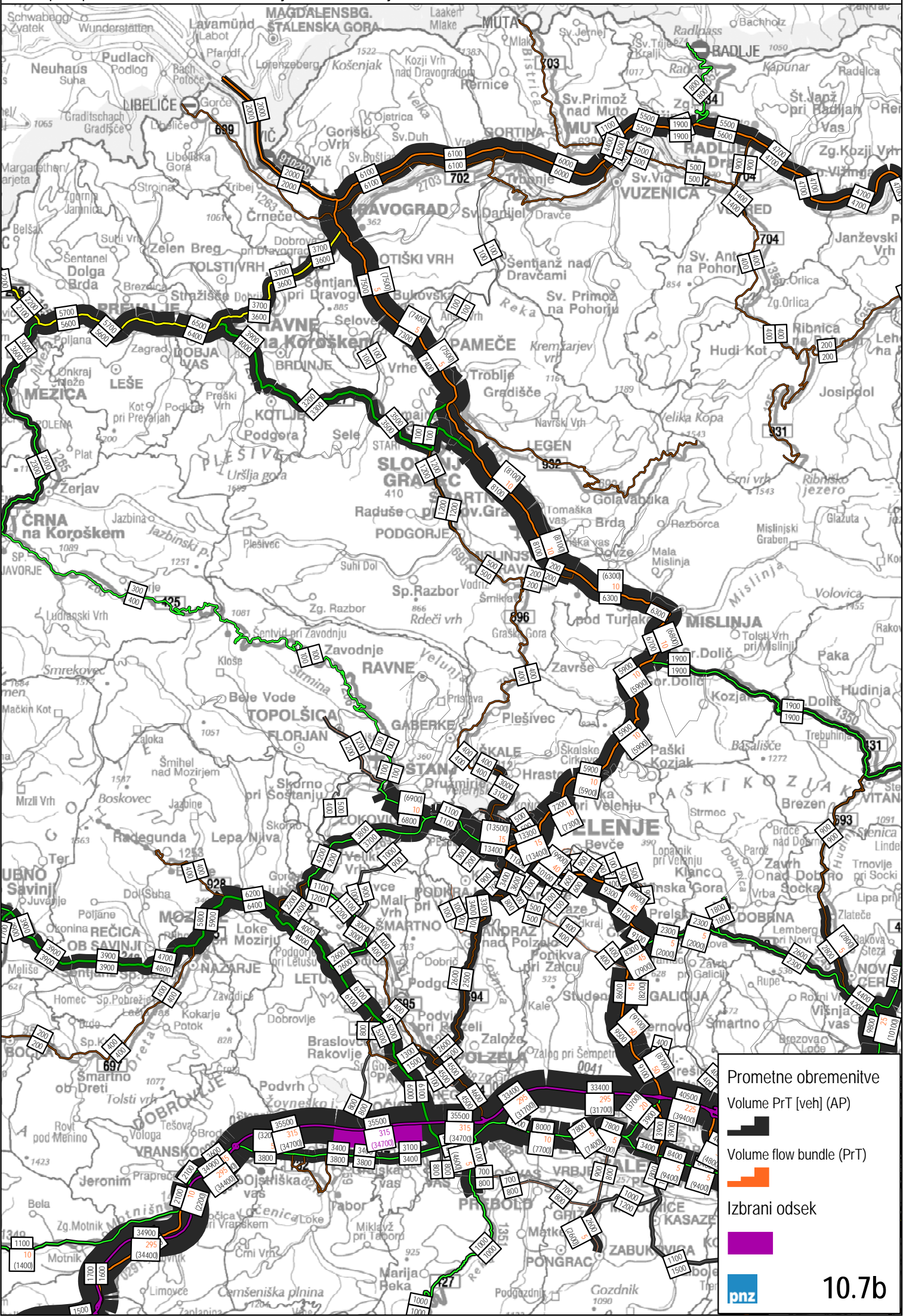
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.7

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2040



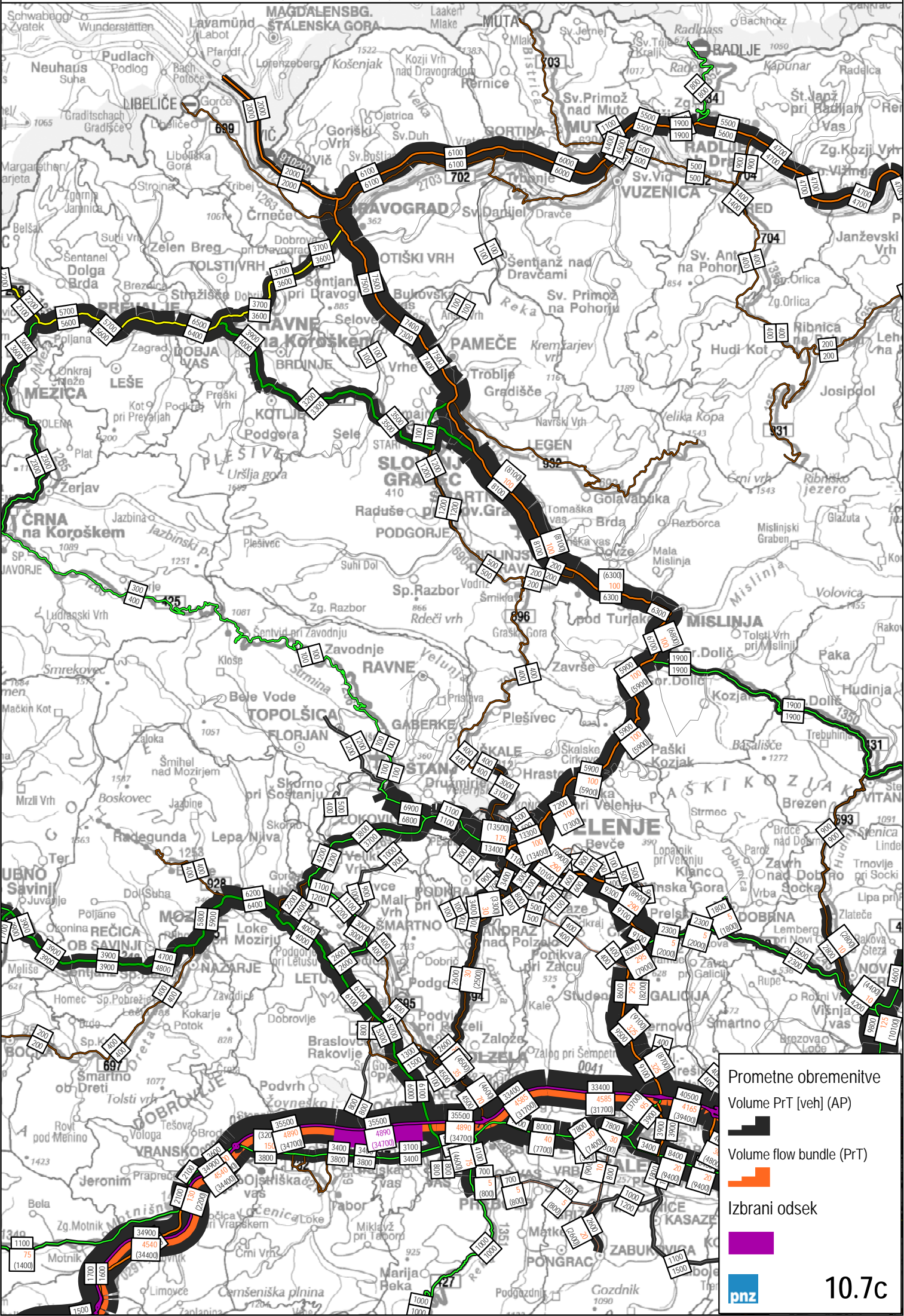
Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

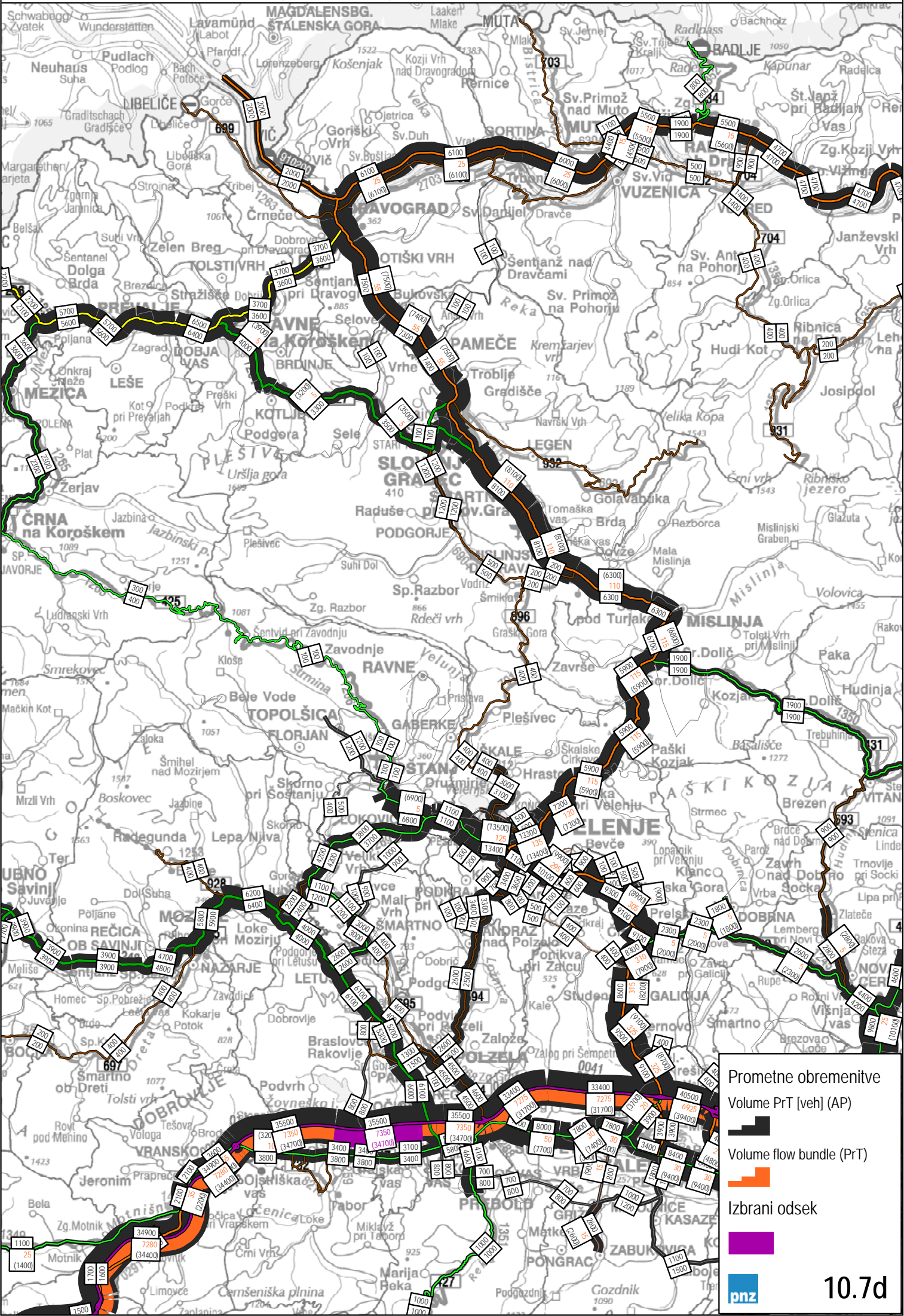
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.7c

Drevo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

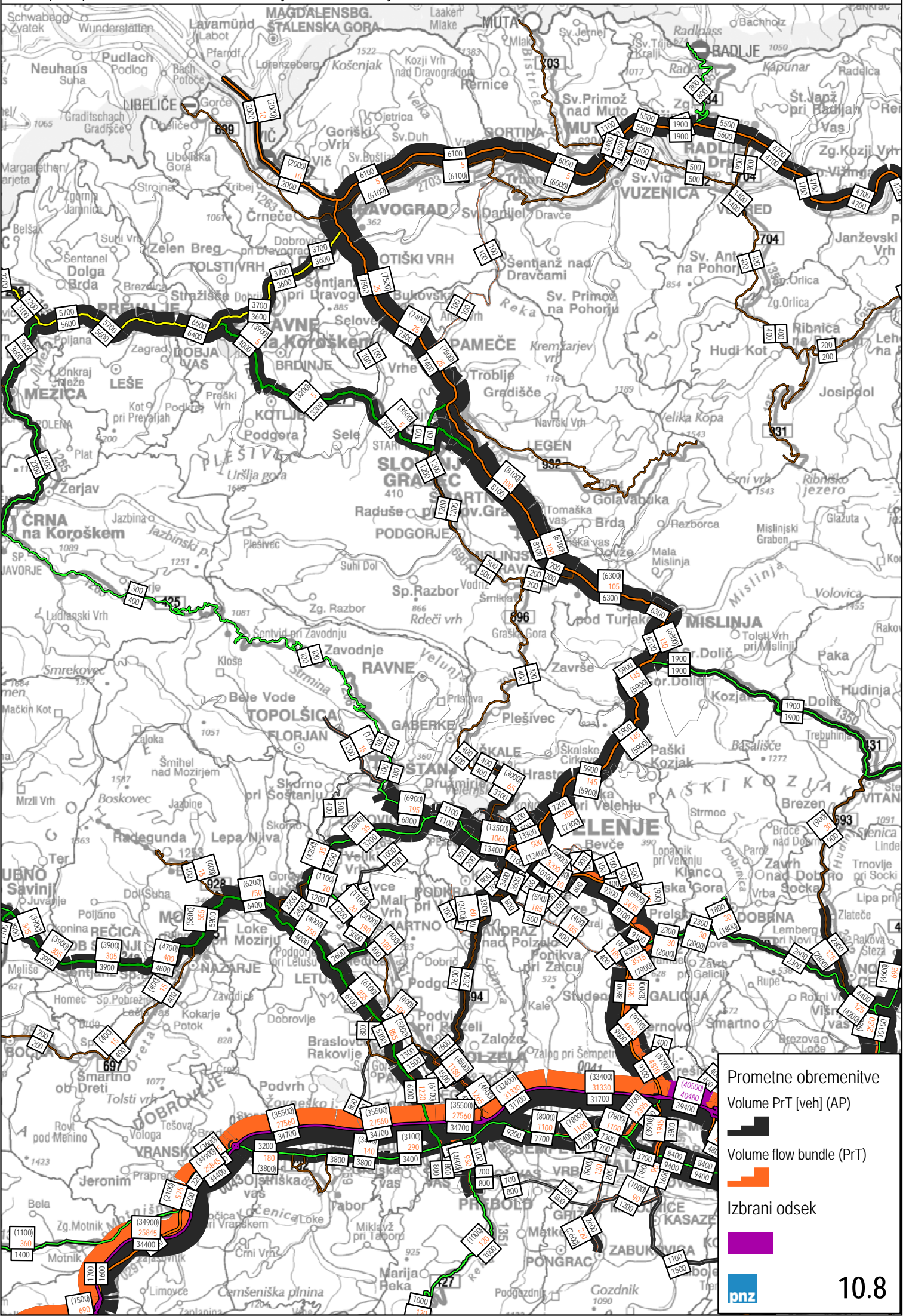
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

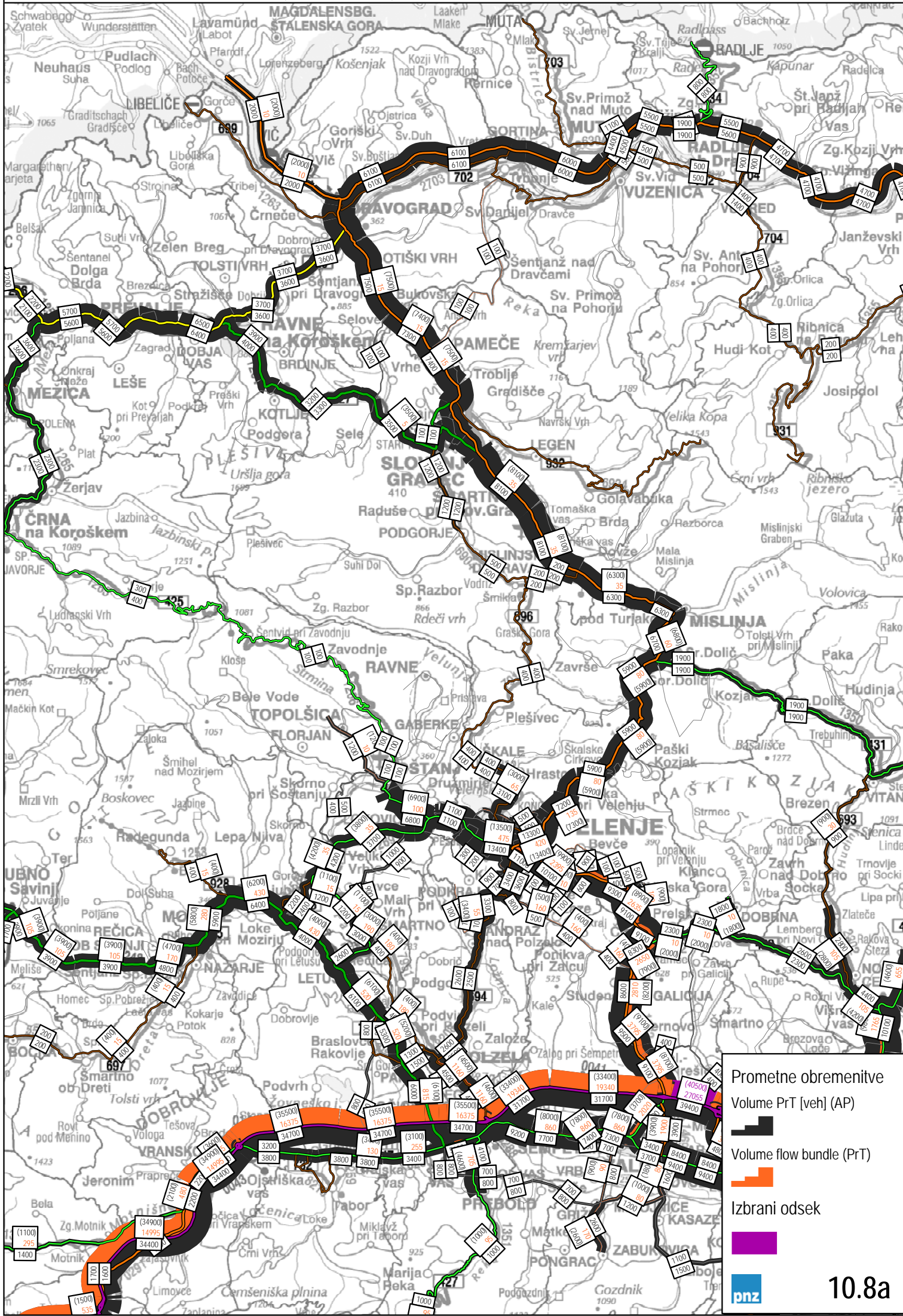
pnz

10.7d

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

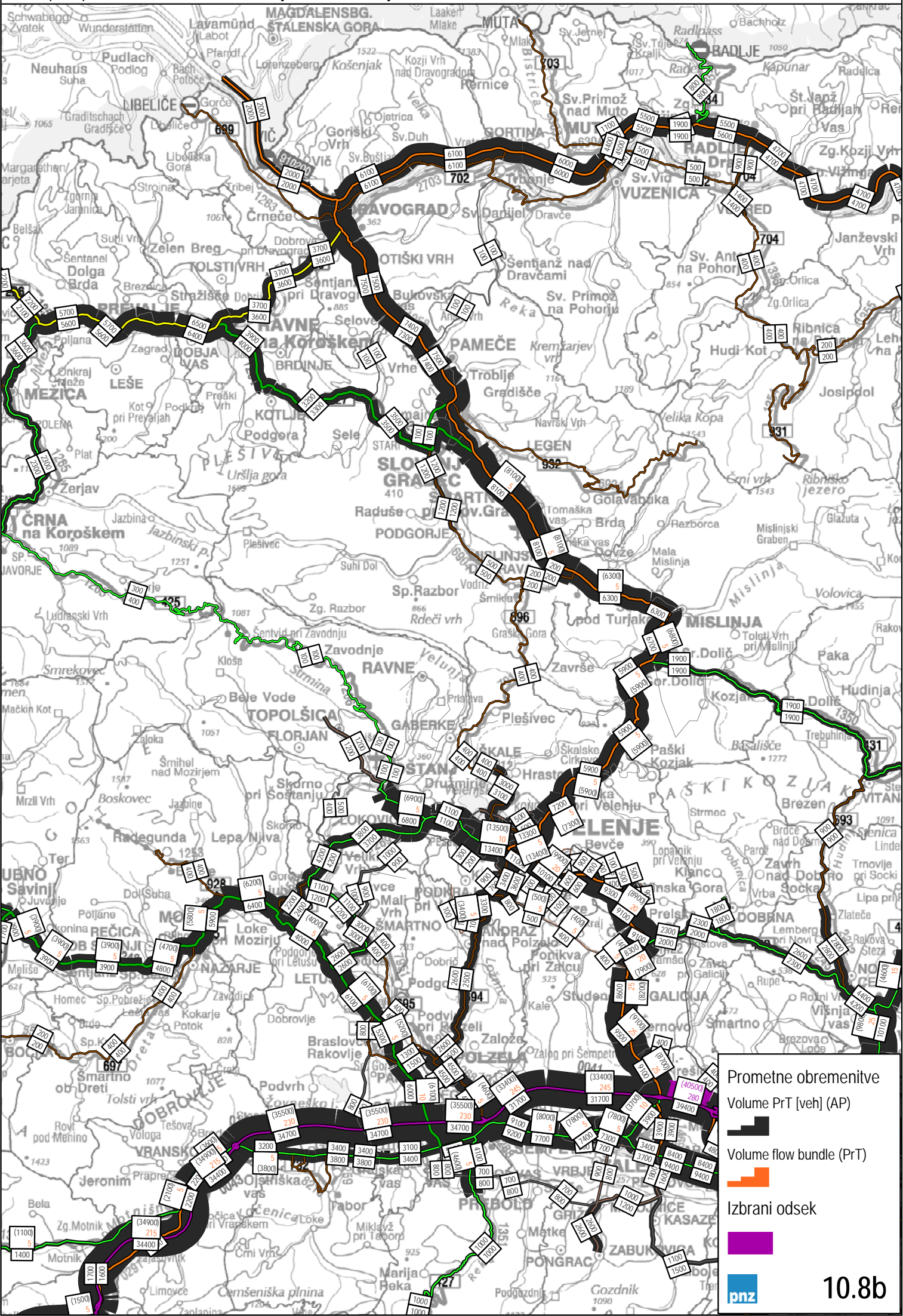
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.8a

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, avtobos, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

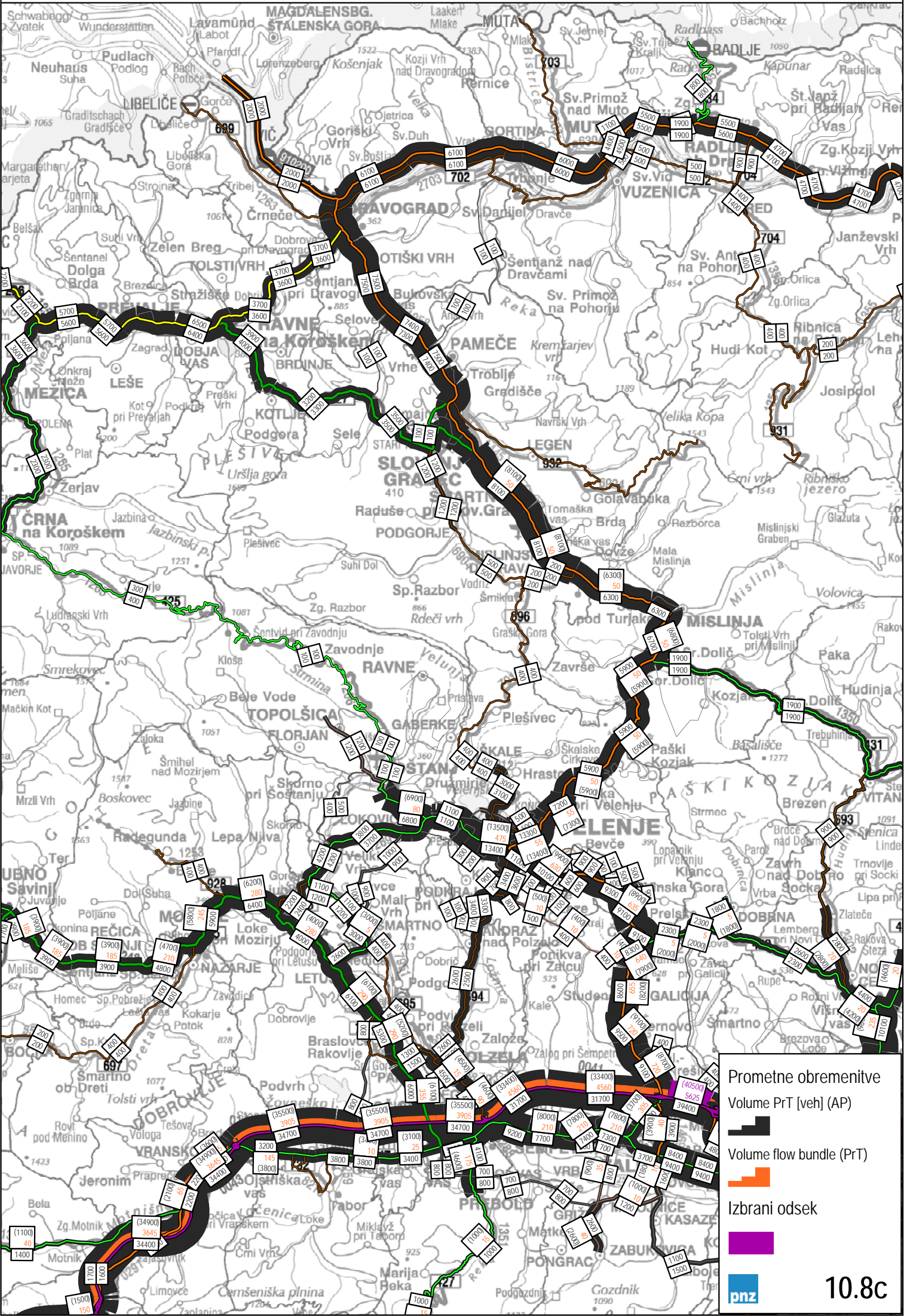
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.8b

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



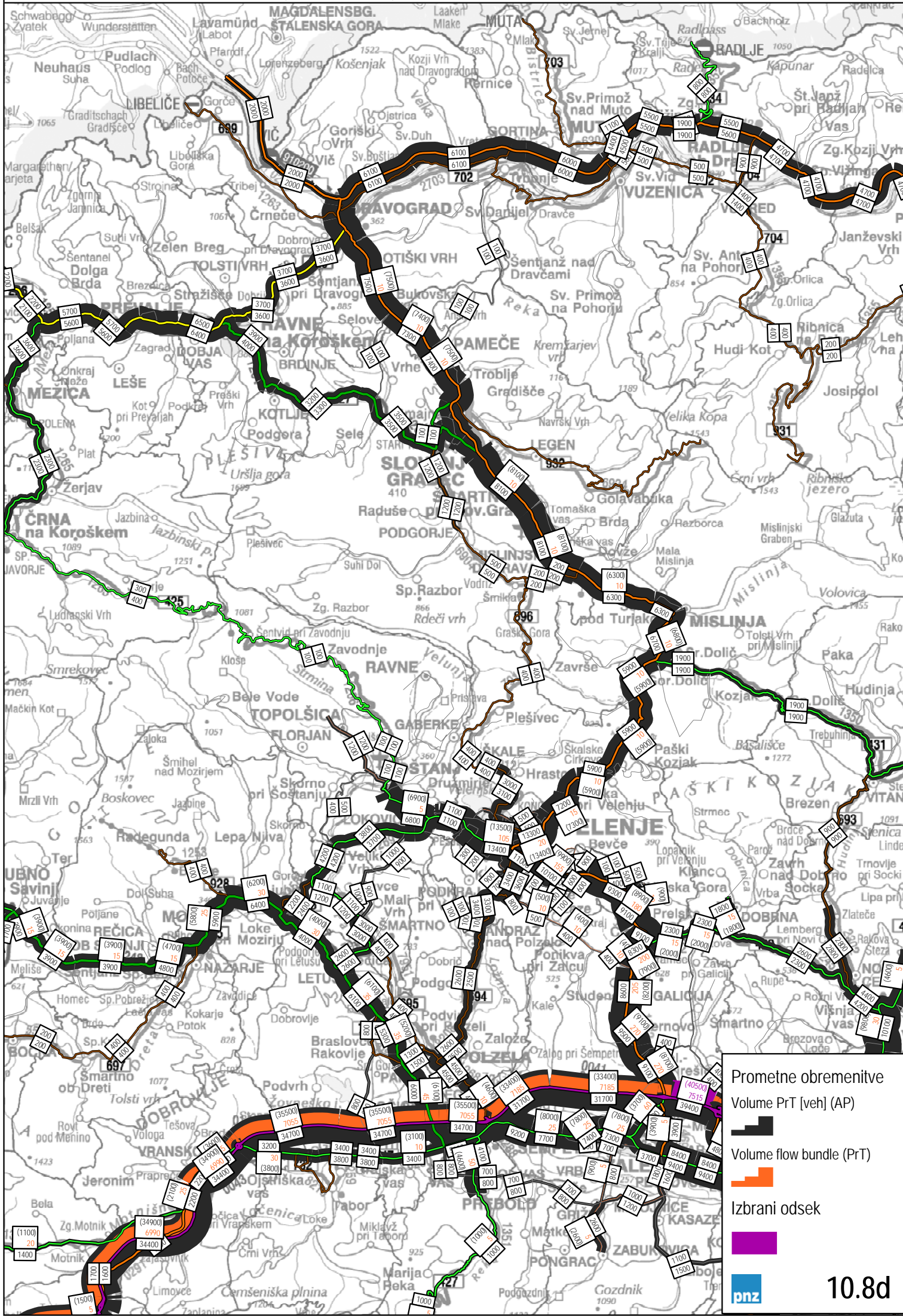
Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 10.8c

Drvo poti, prometne obremenitve, sedanje cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

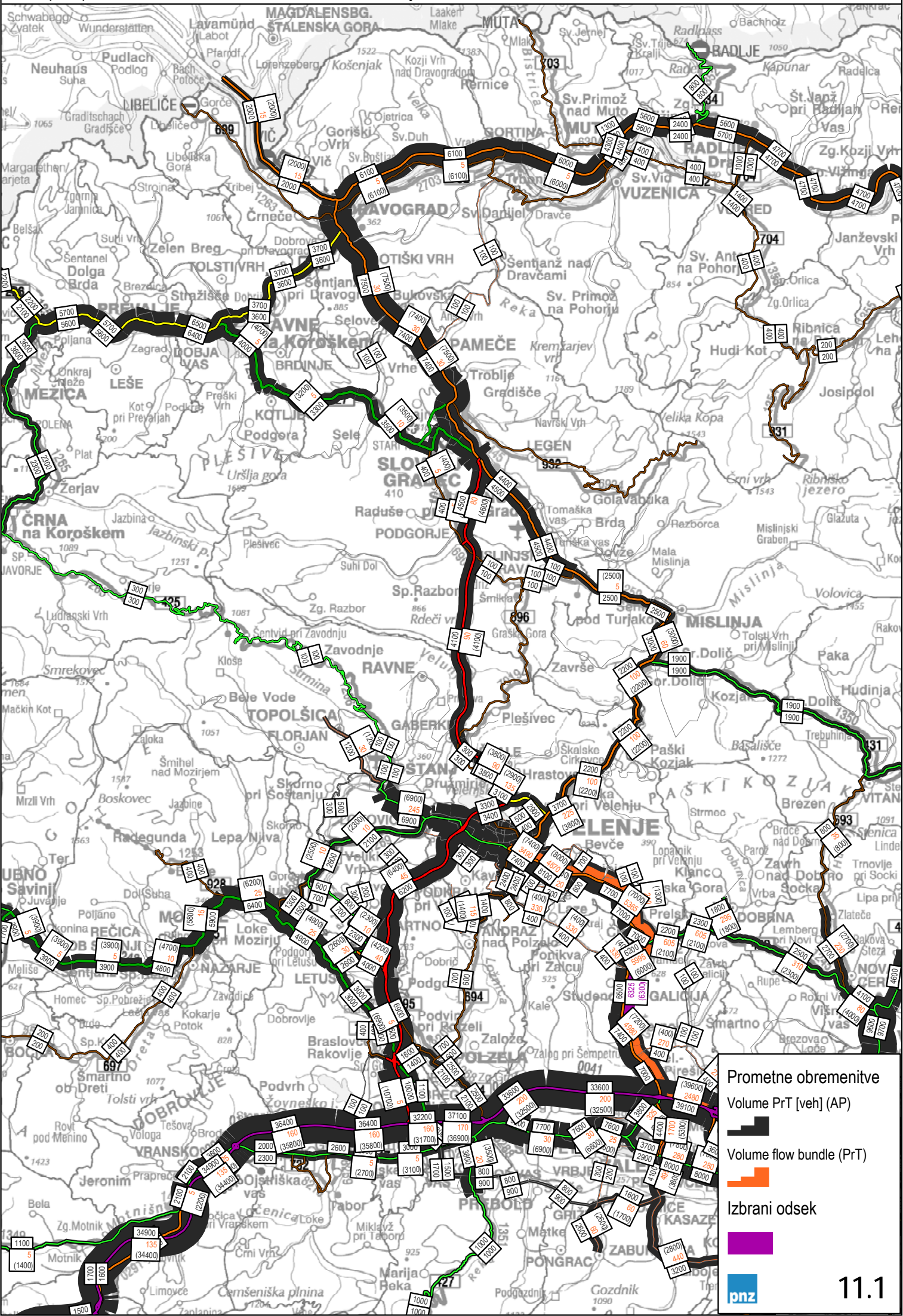
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

10.8d

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

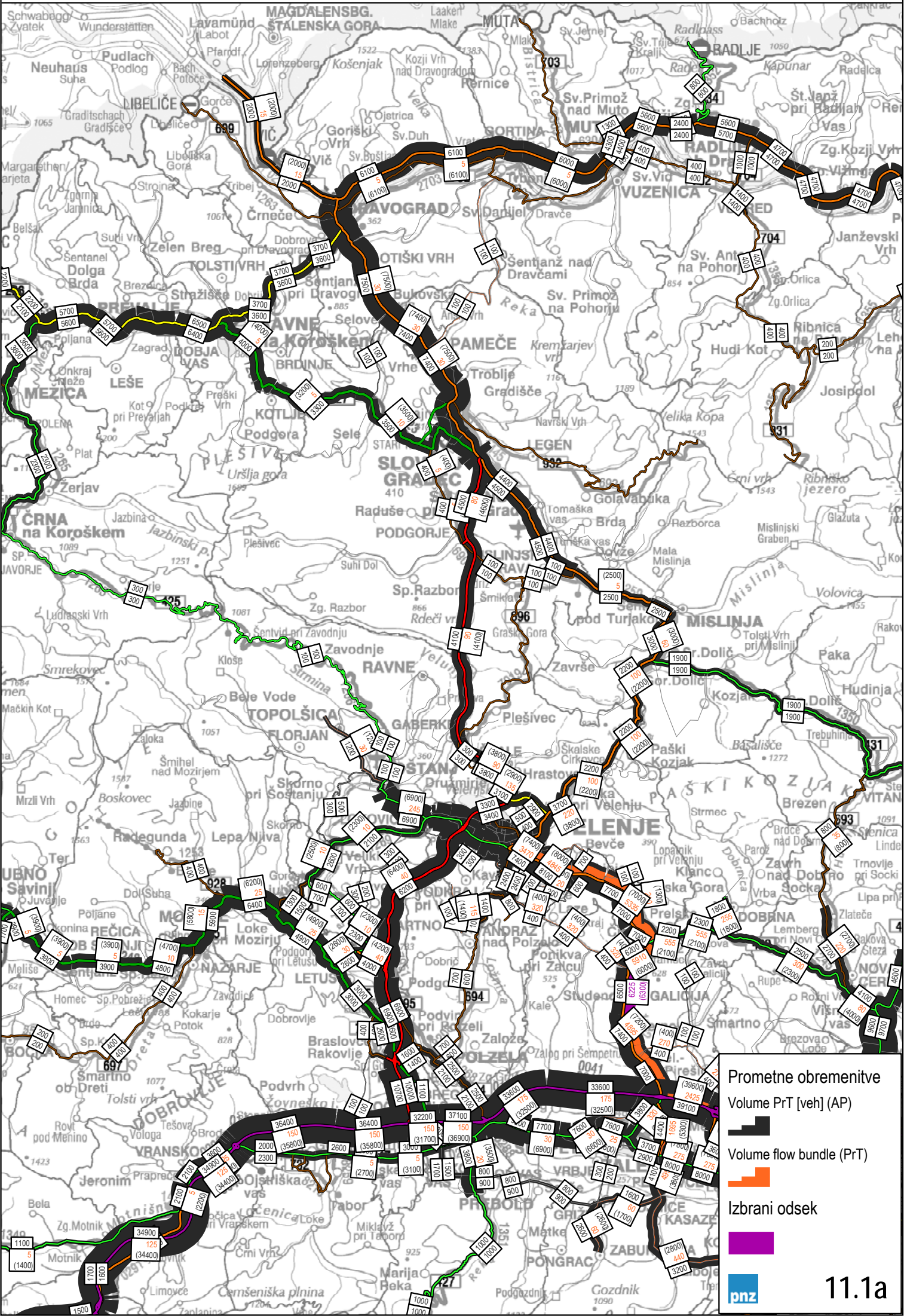
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

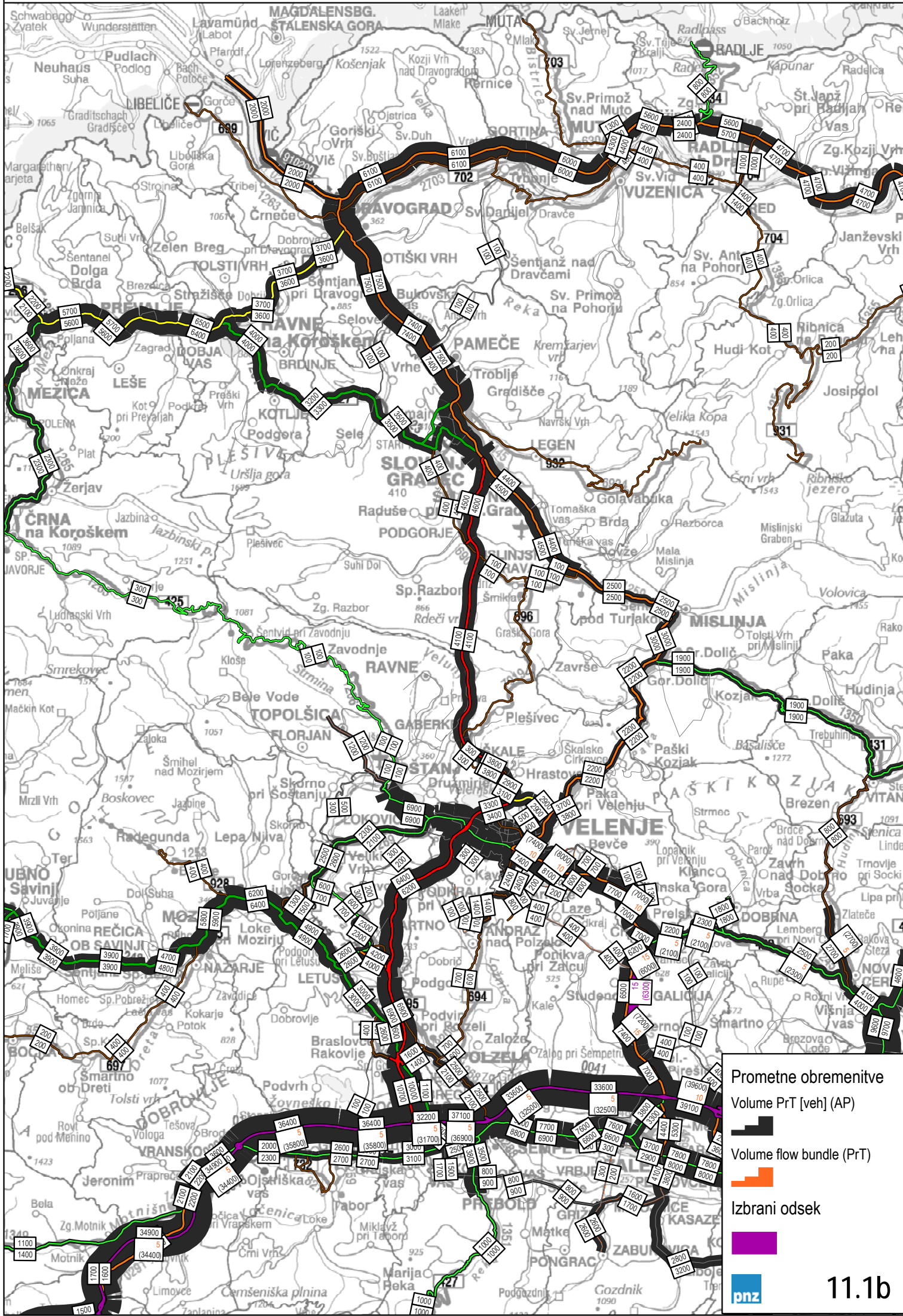
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 11.1a

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

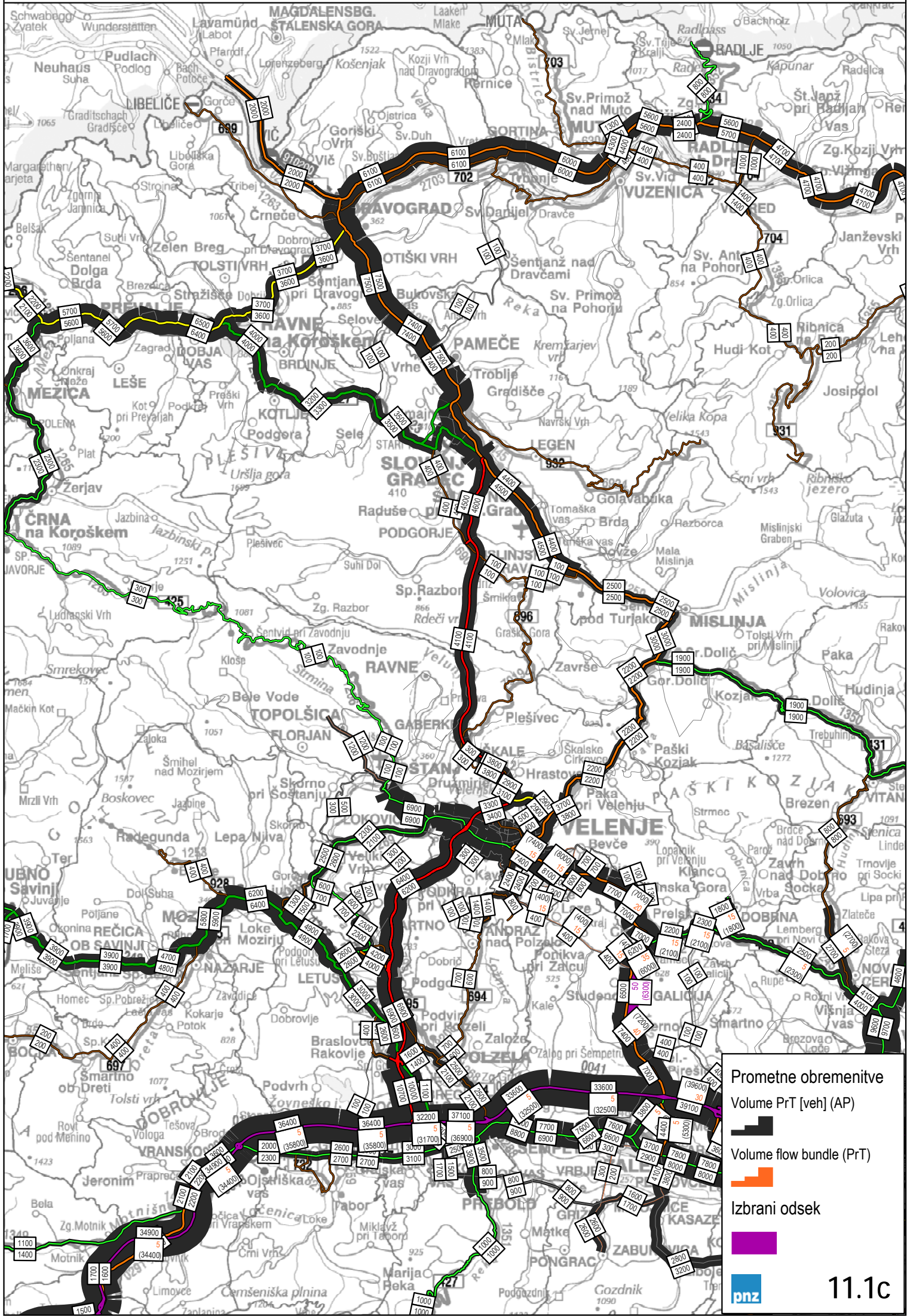
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.1b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

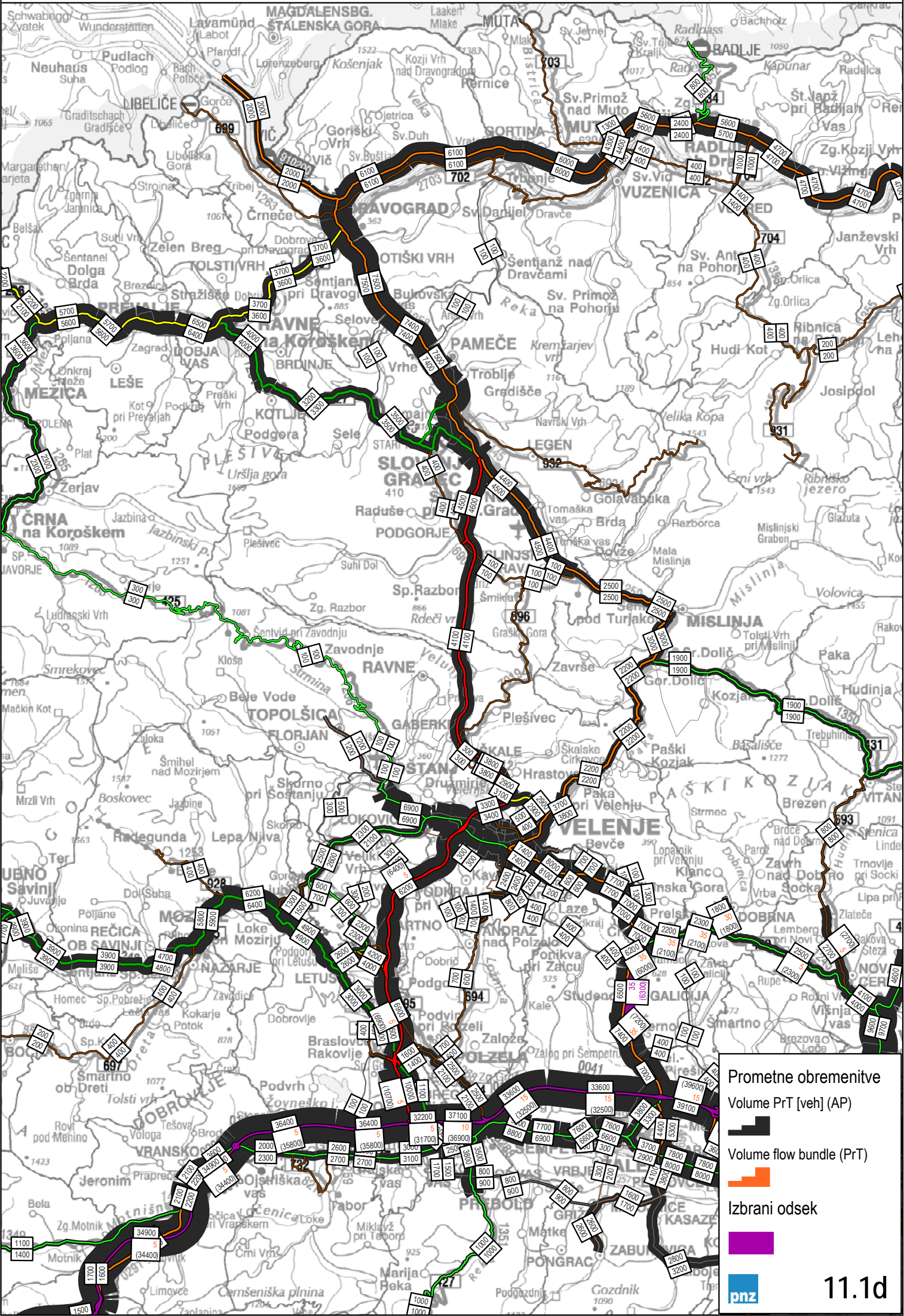
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 11.1c

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, težka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

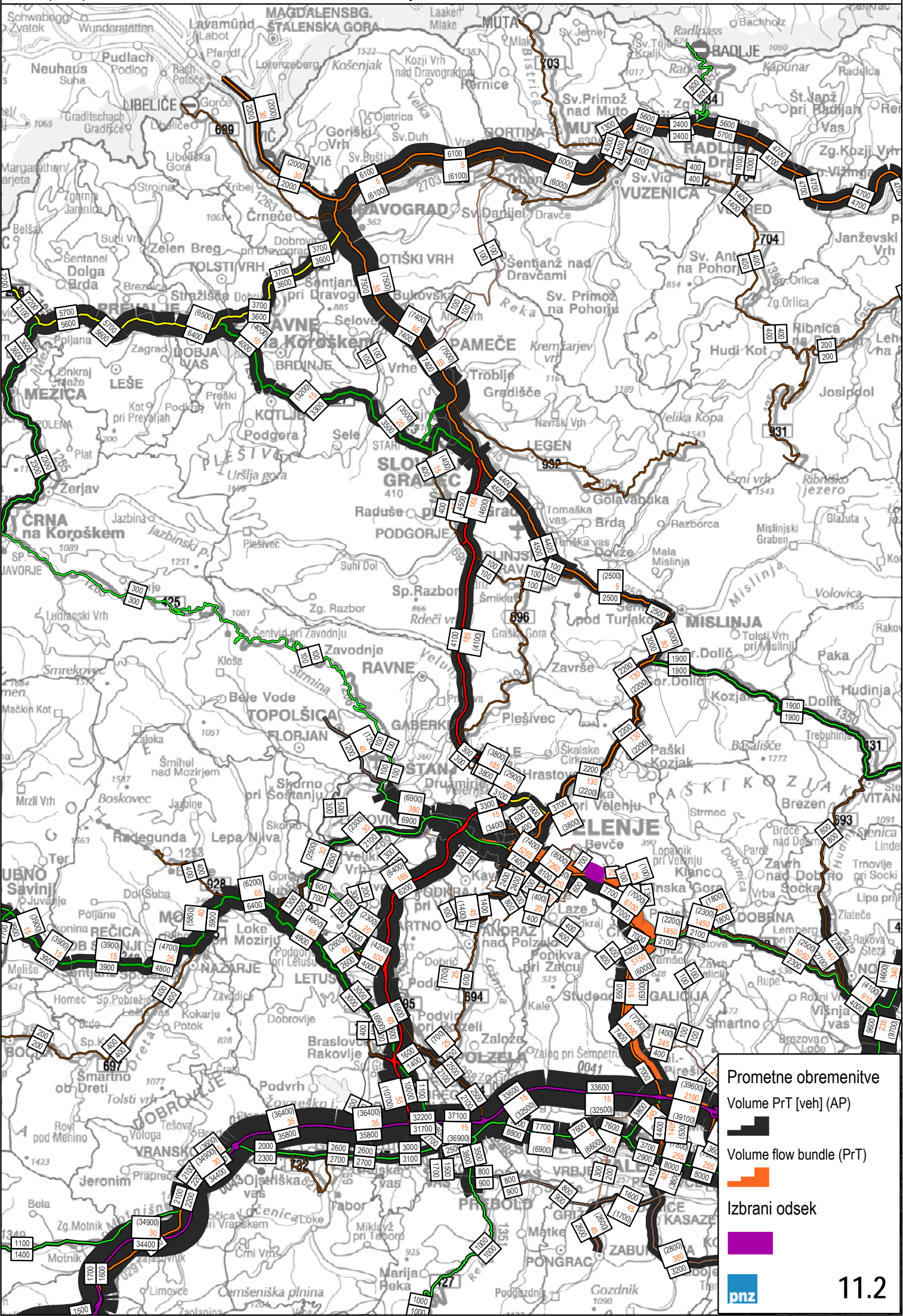
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

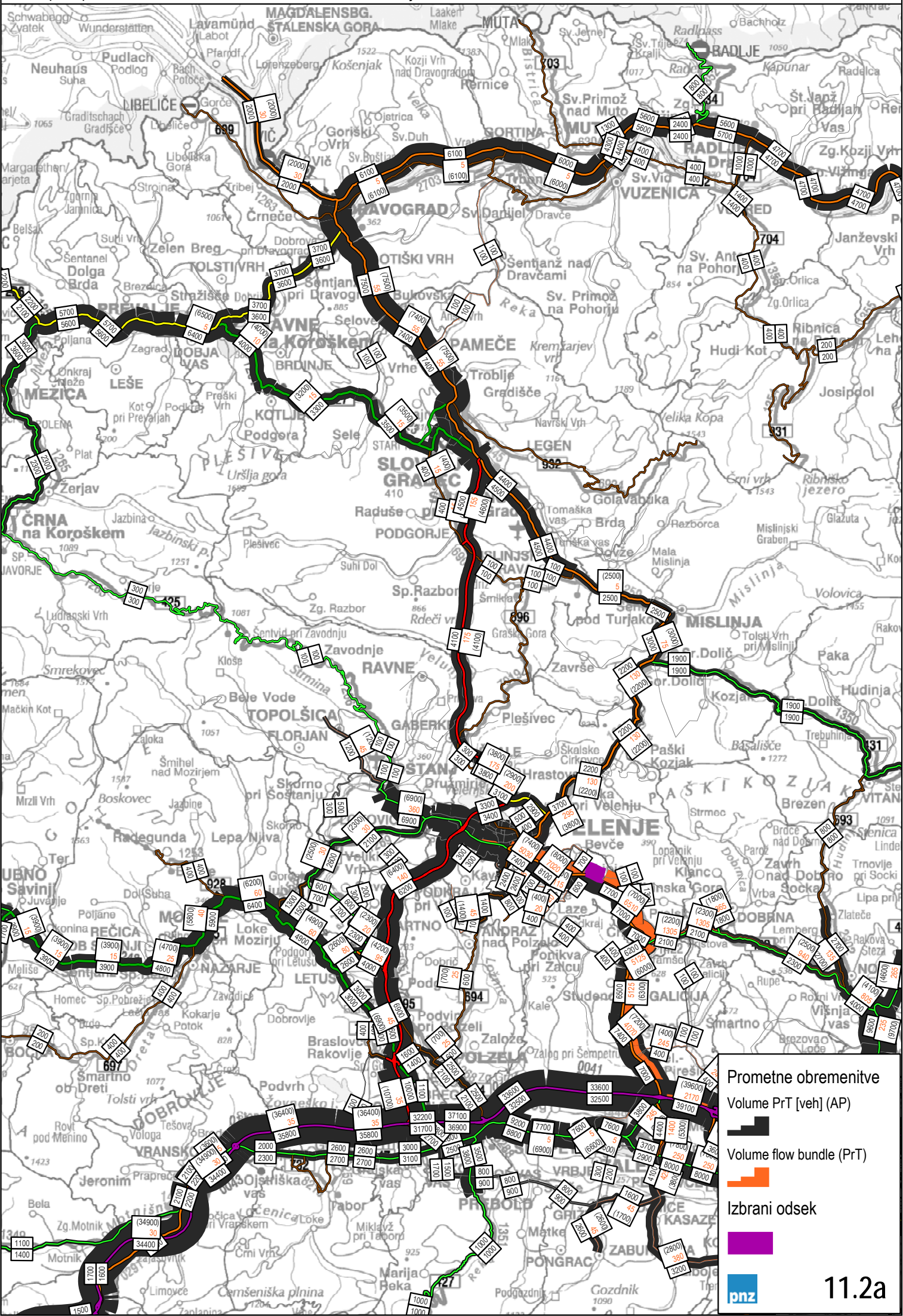
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

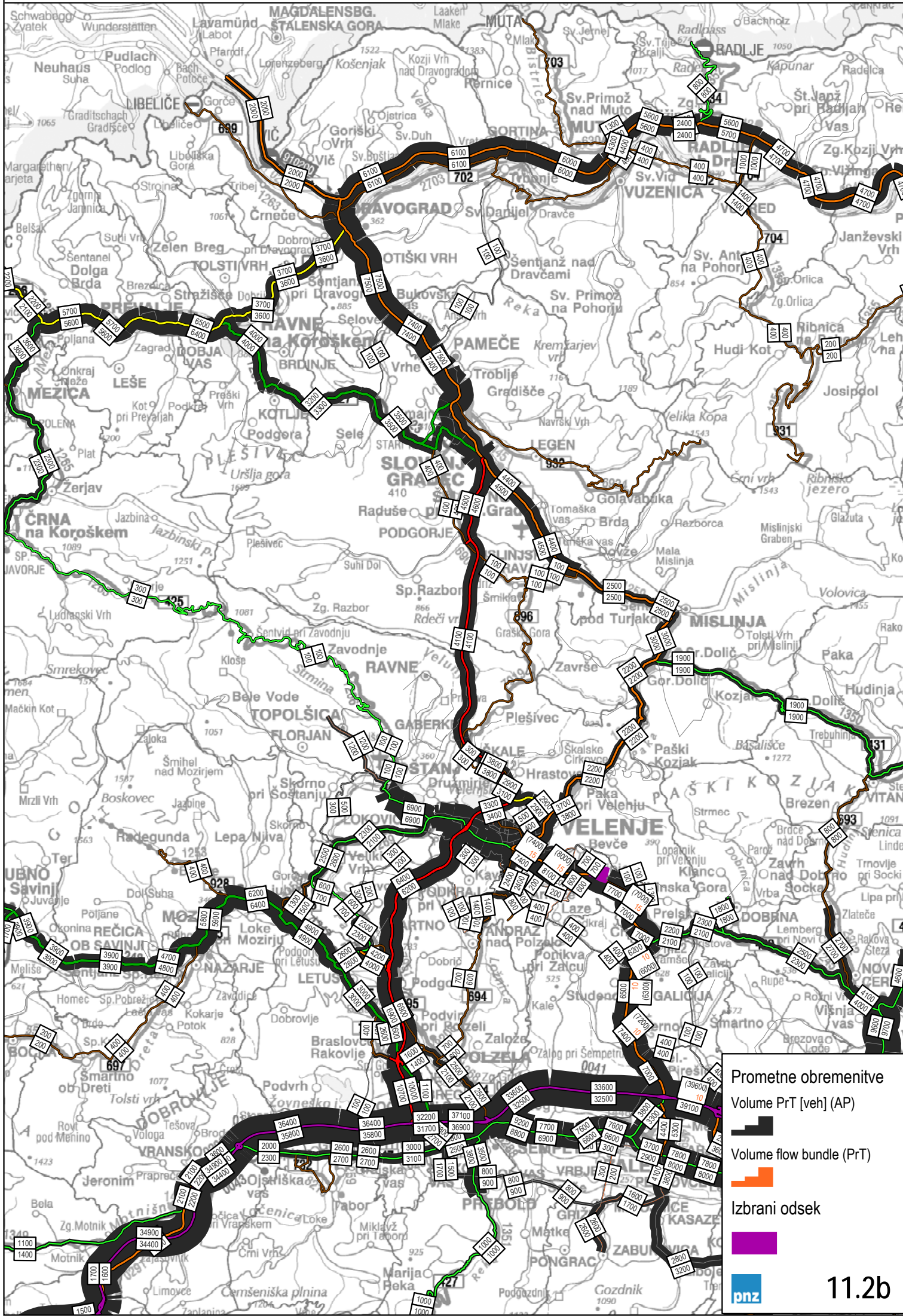
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovalno cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

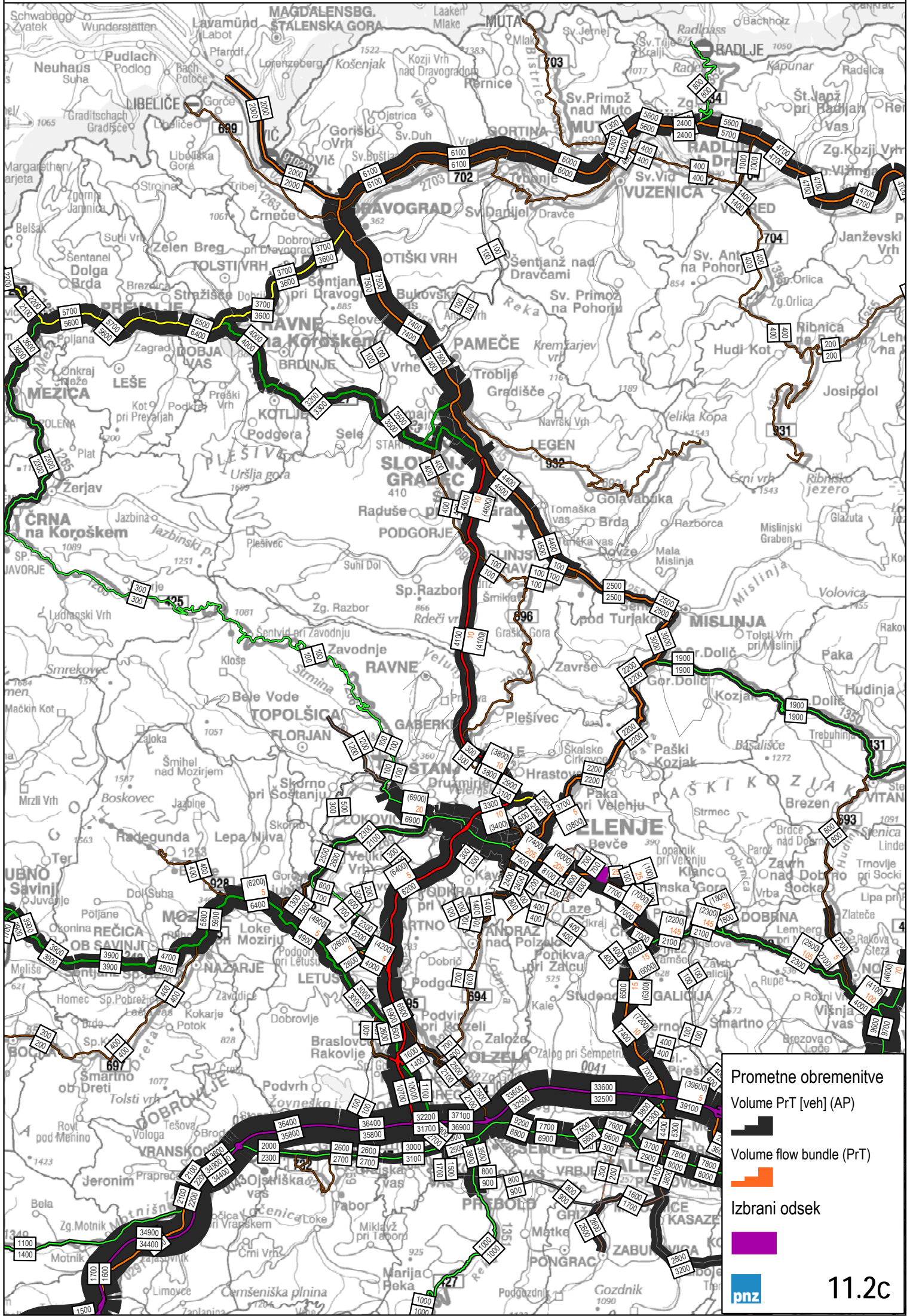
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.2b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovalno cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

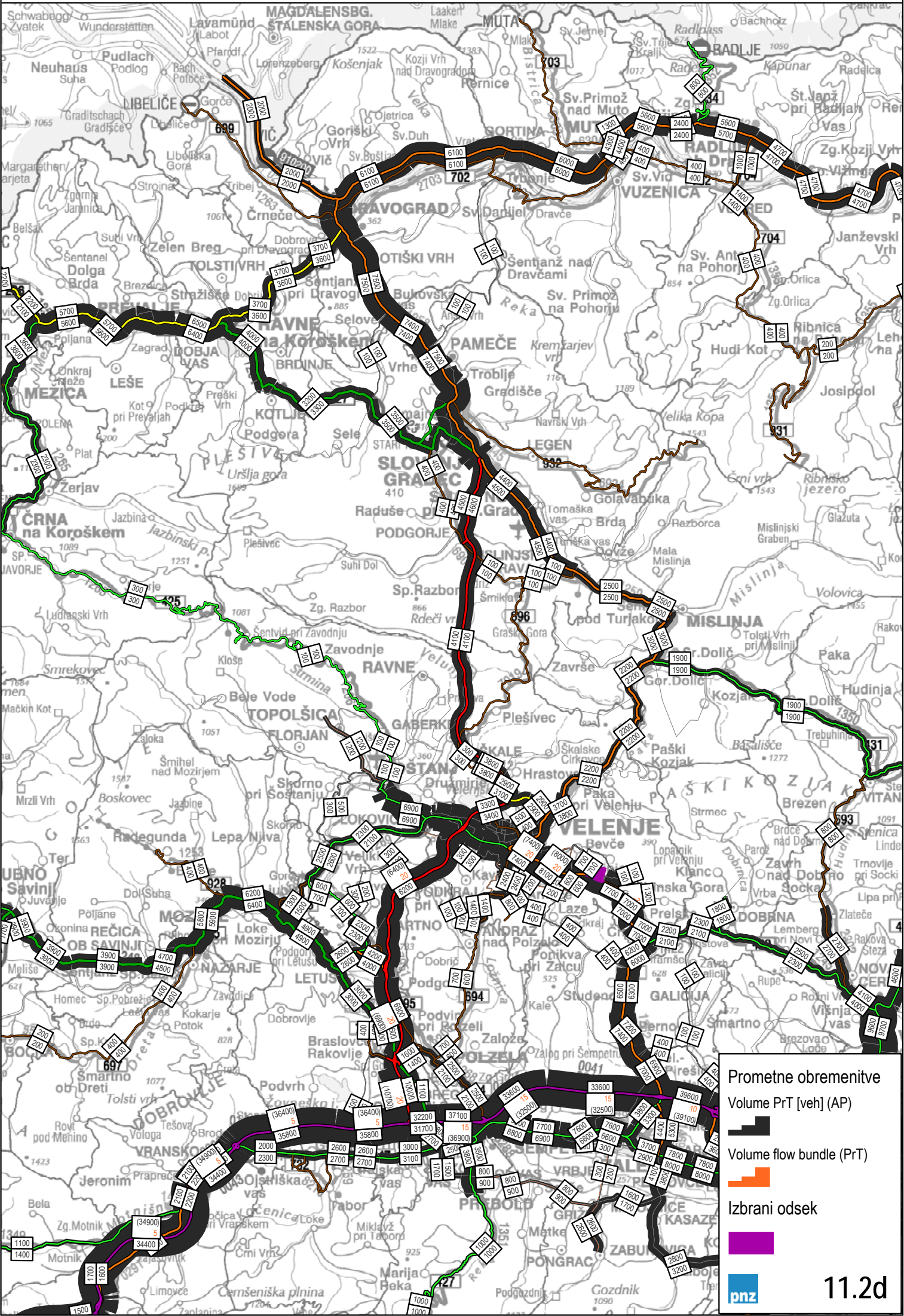
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.2c

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, težka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

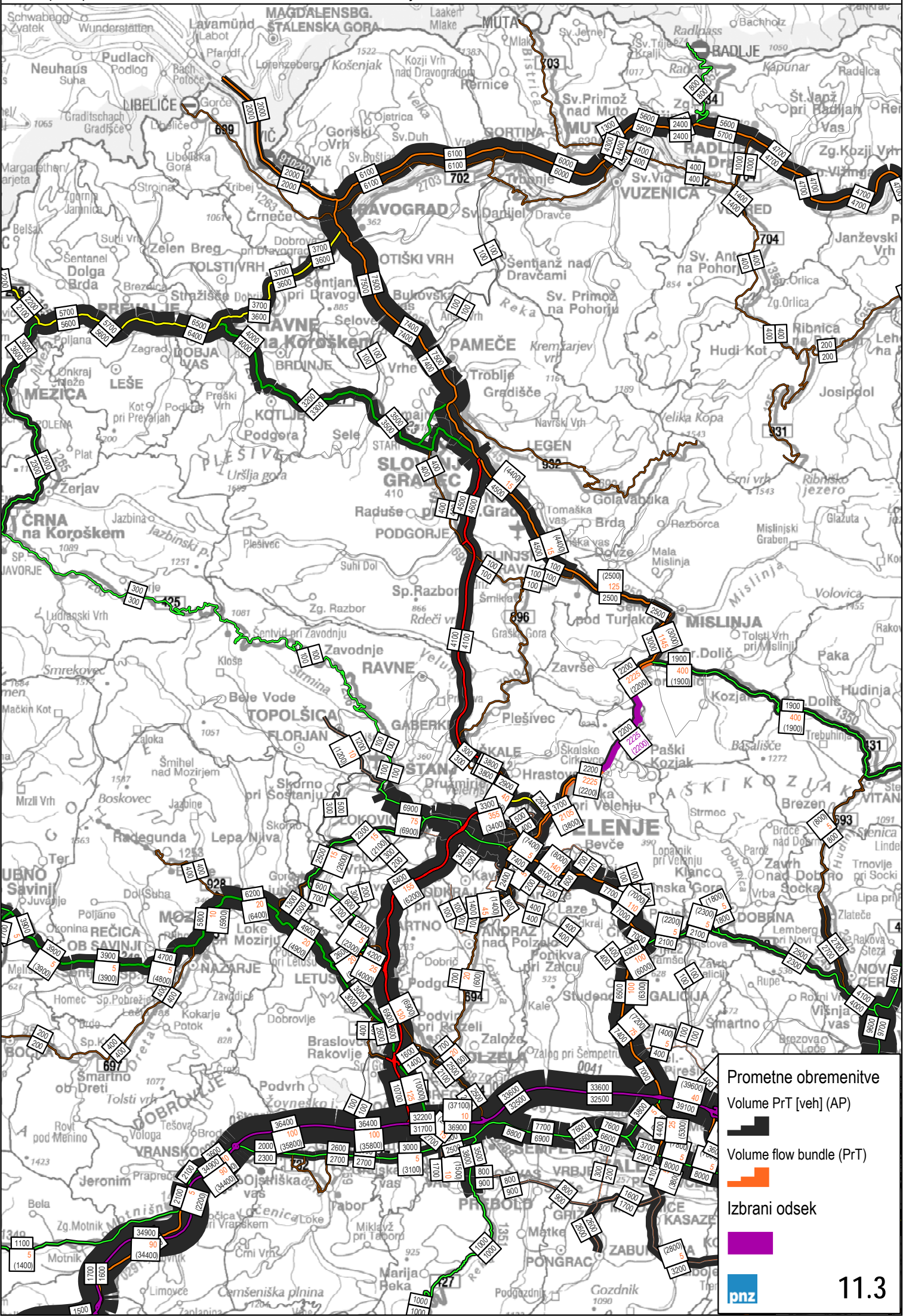
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

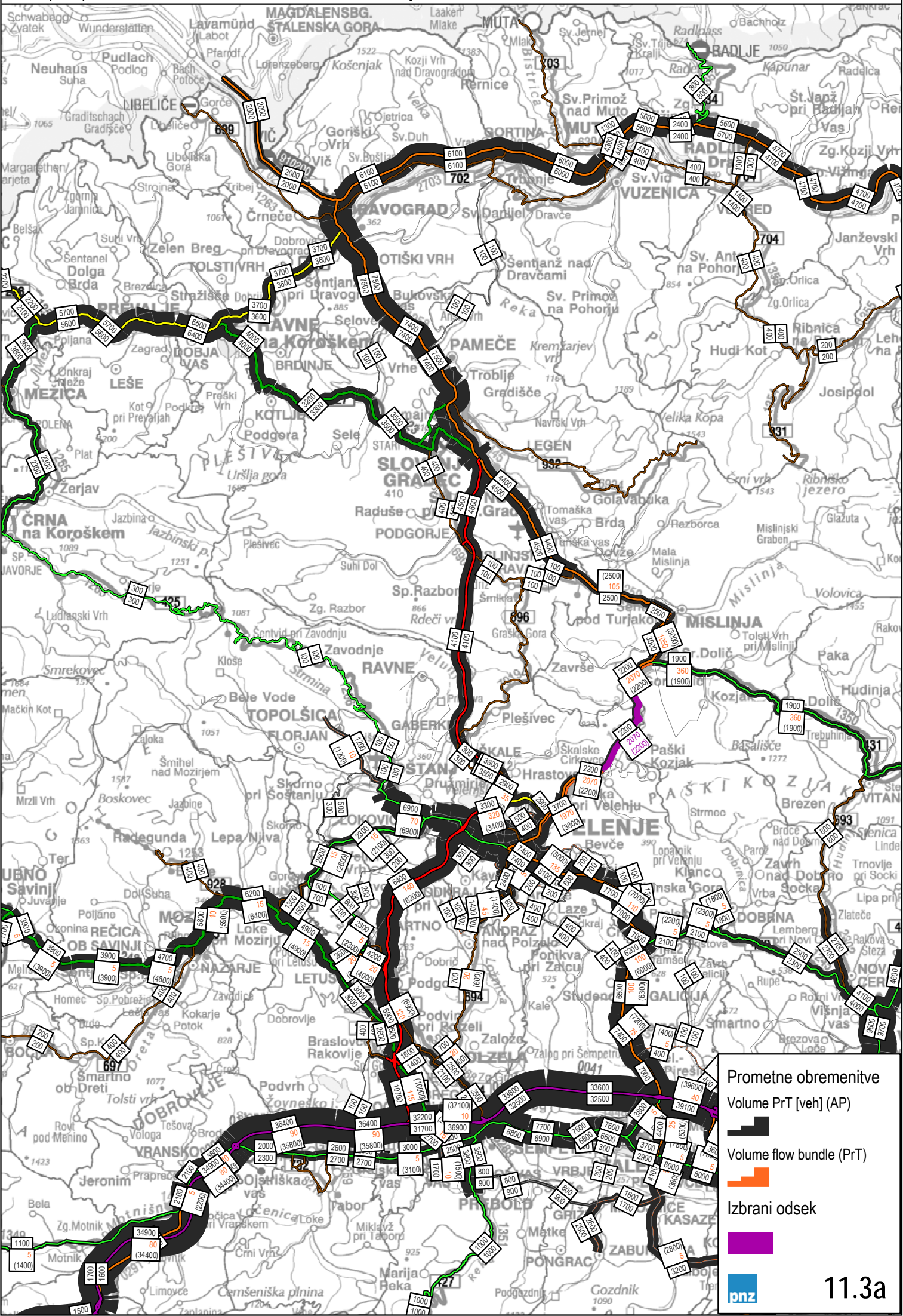
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.3

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

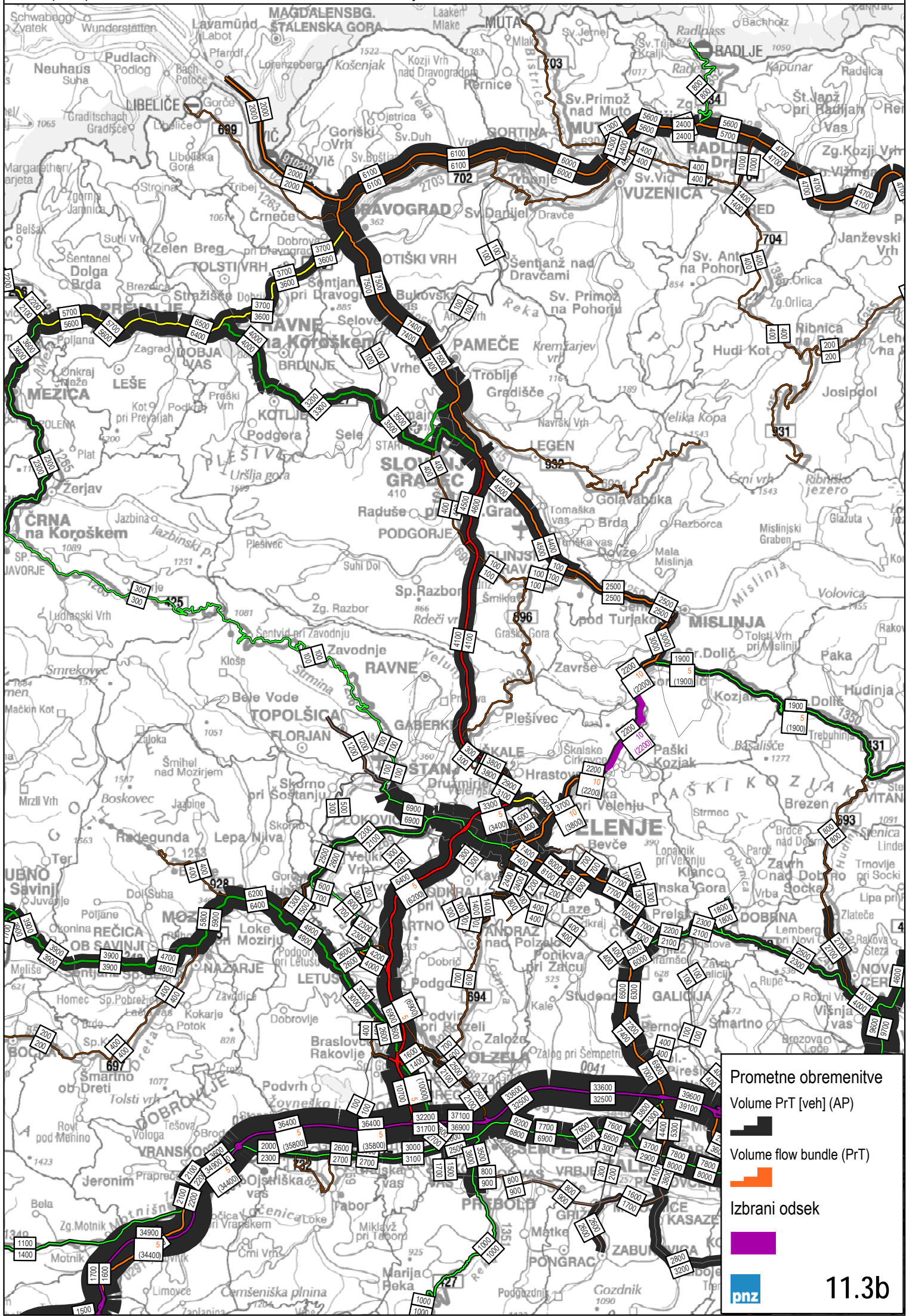
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.3a

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovalno cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

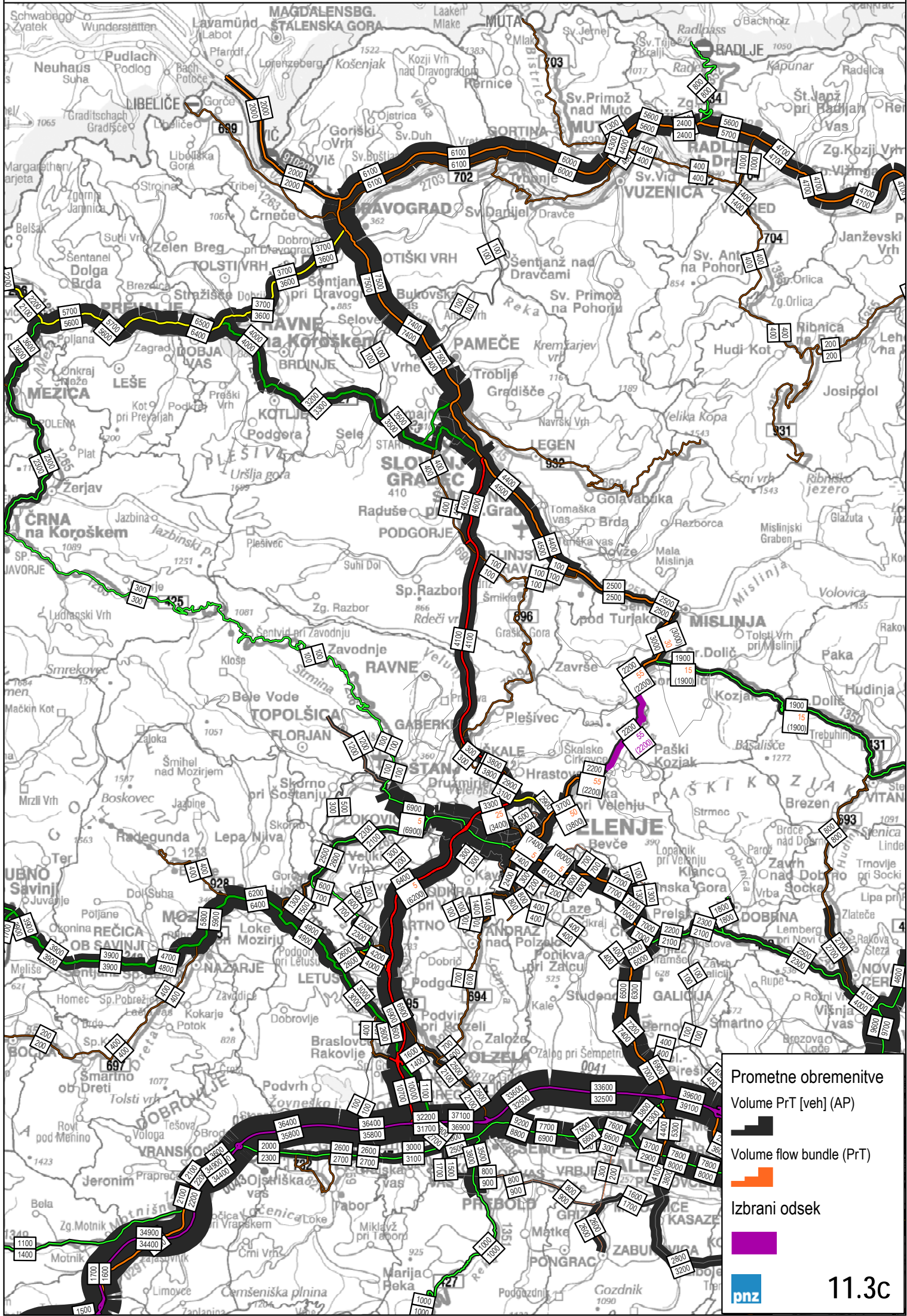
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.3b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

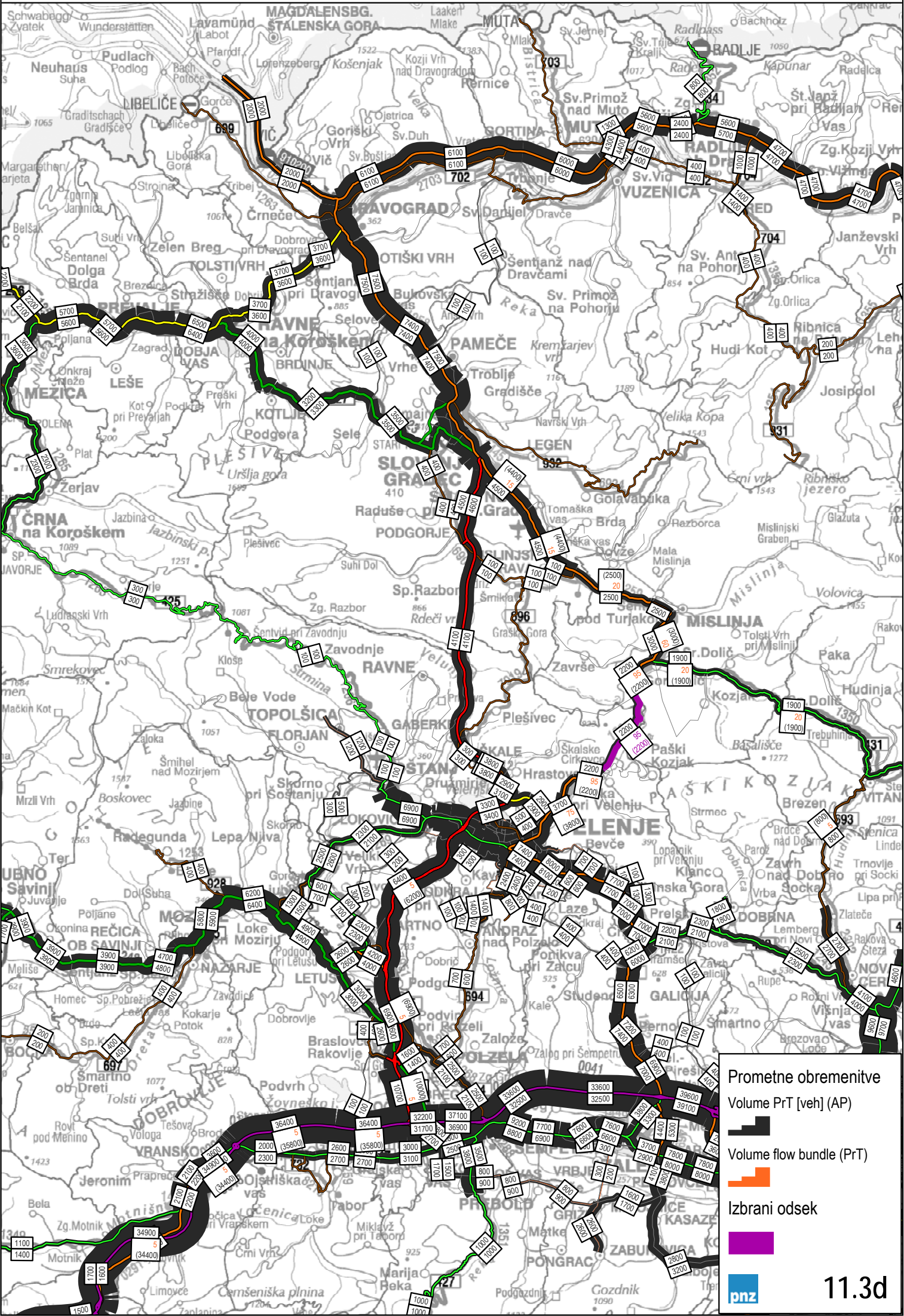
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.3c

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

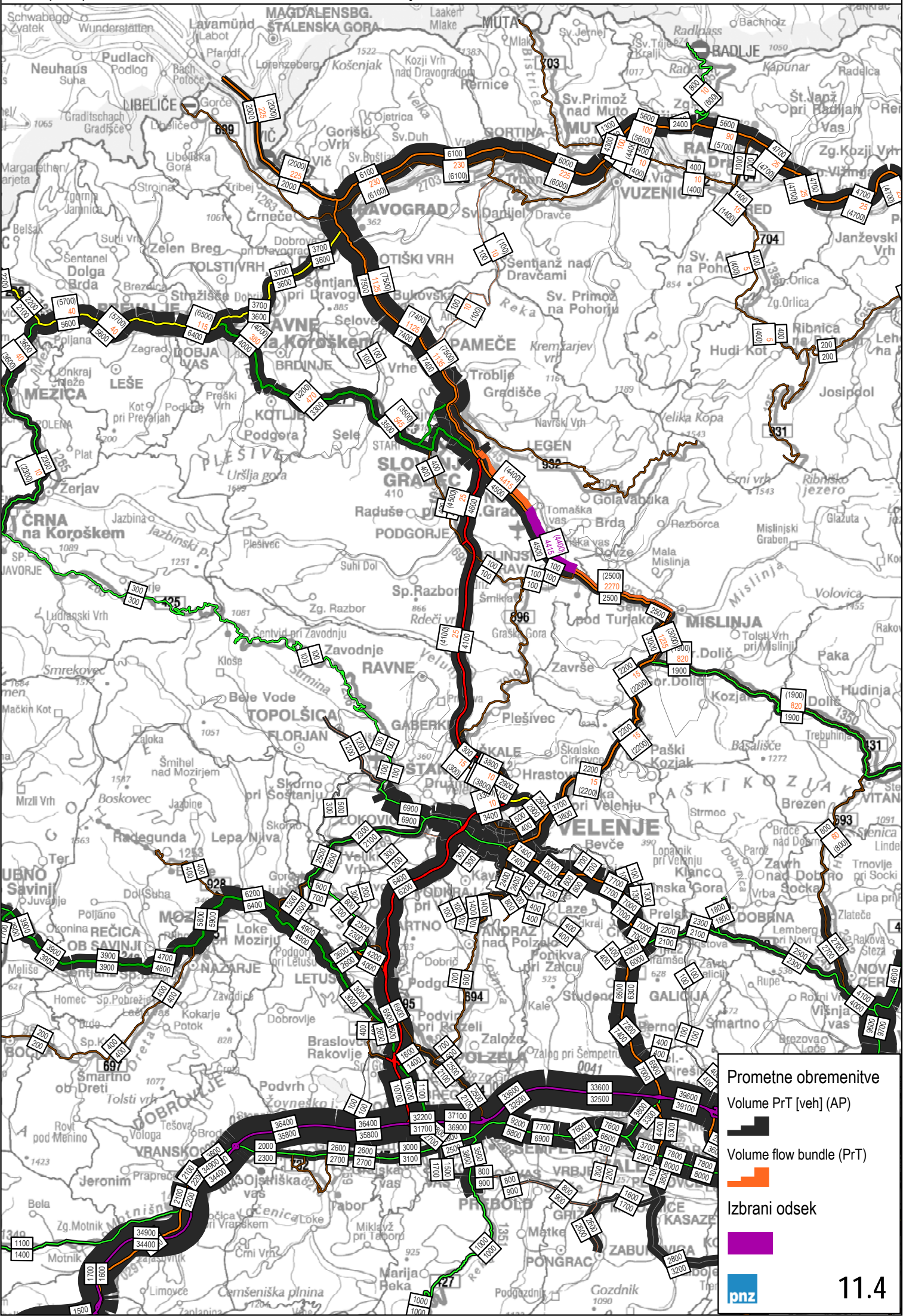
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.3d

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

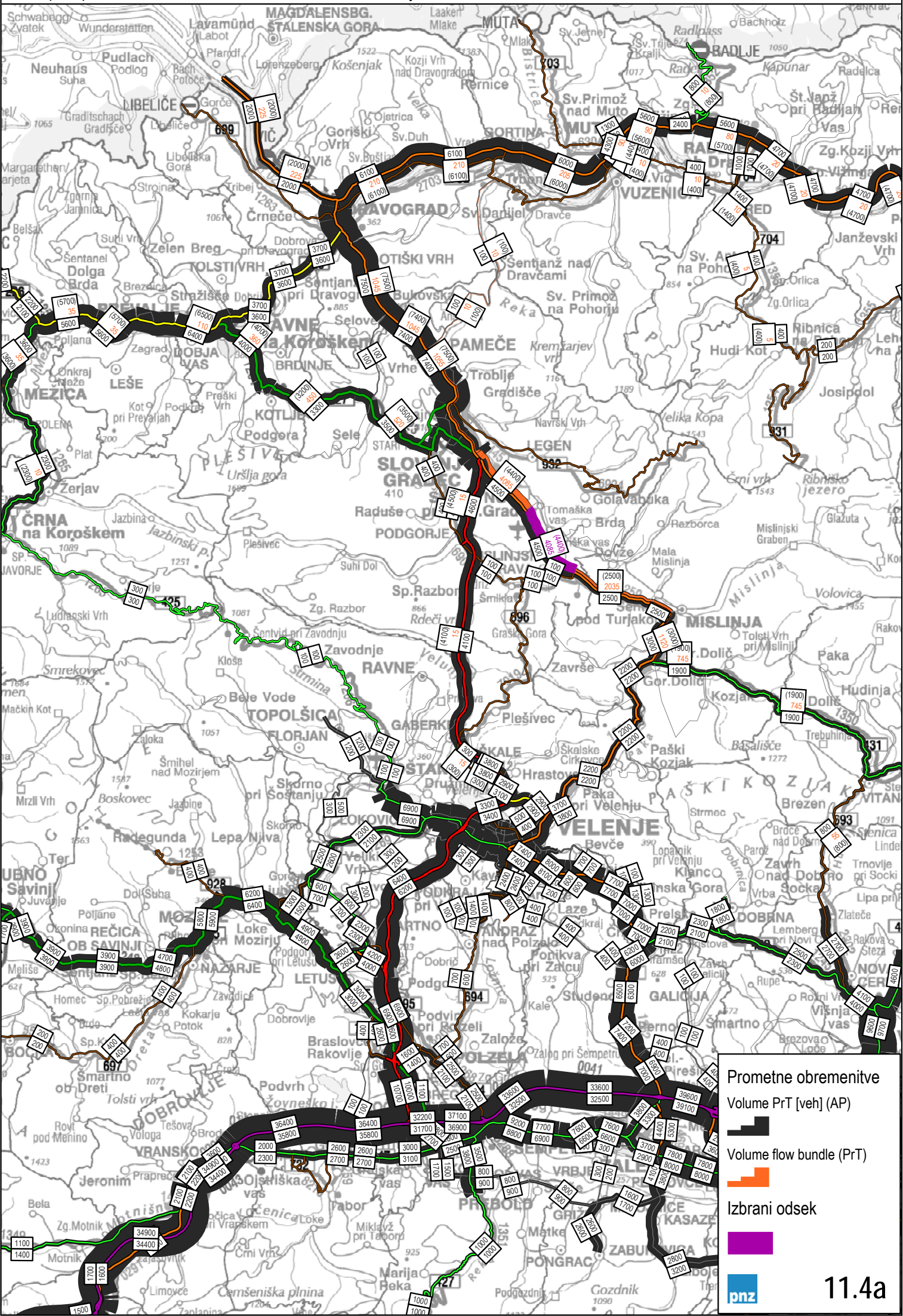
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.4

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

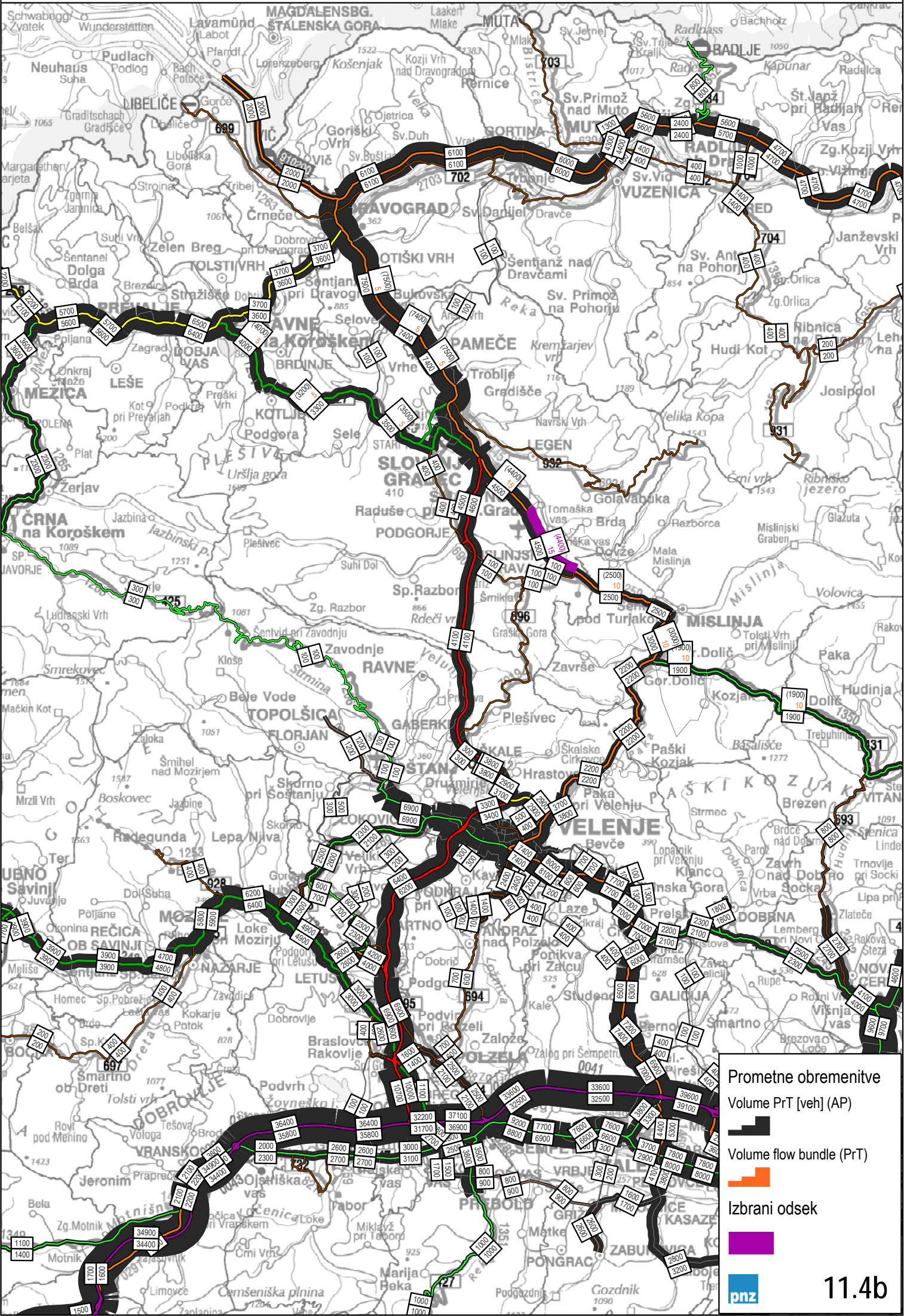
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.4a

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

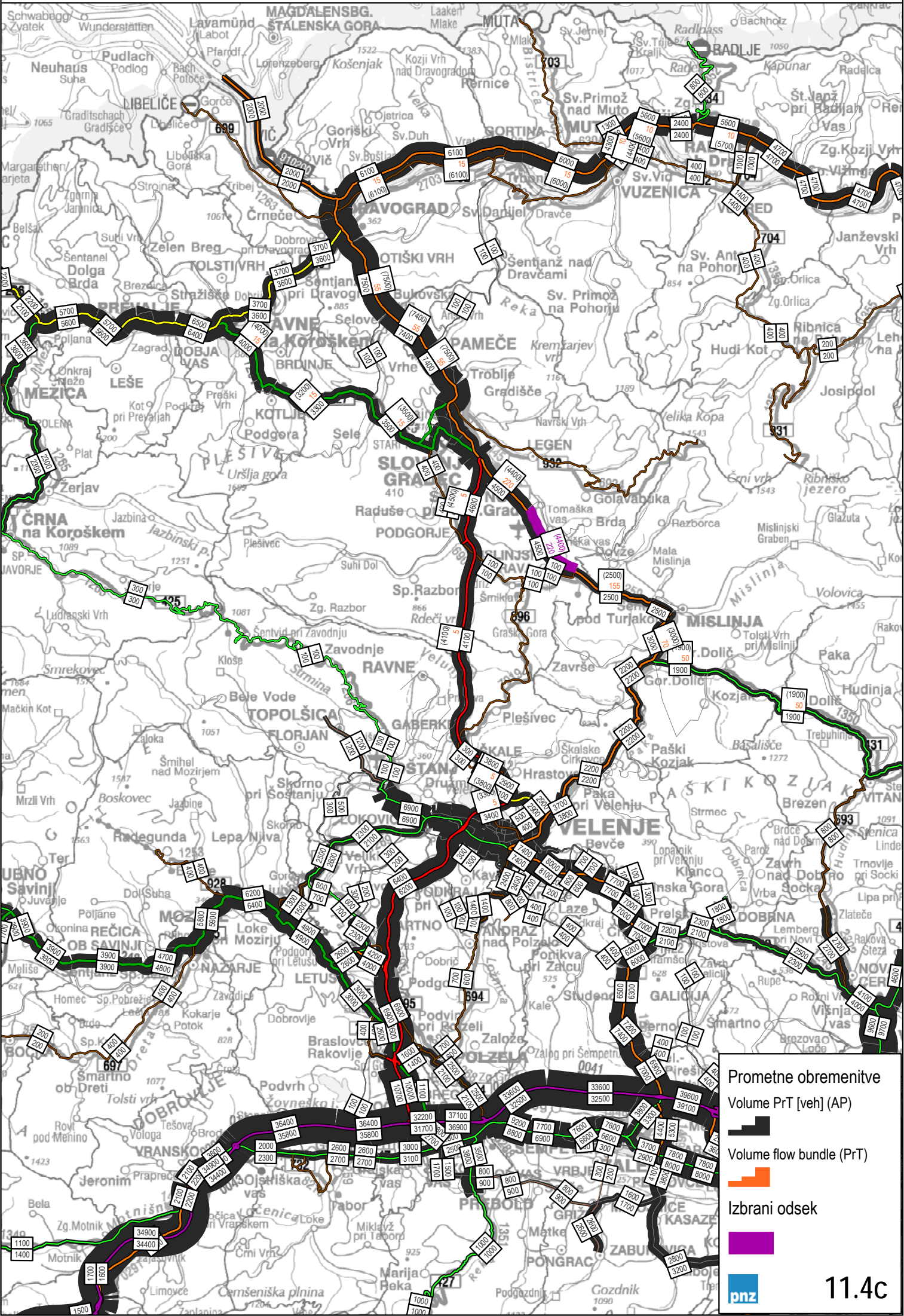
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.4b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

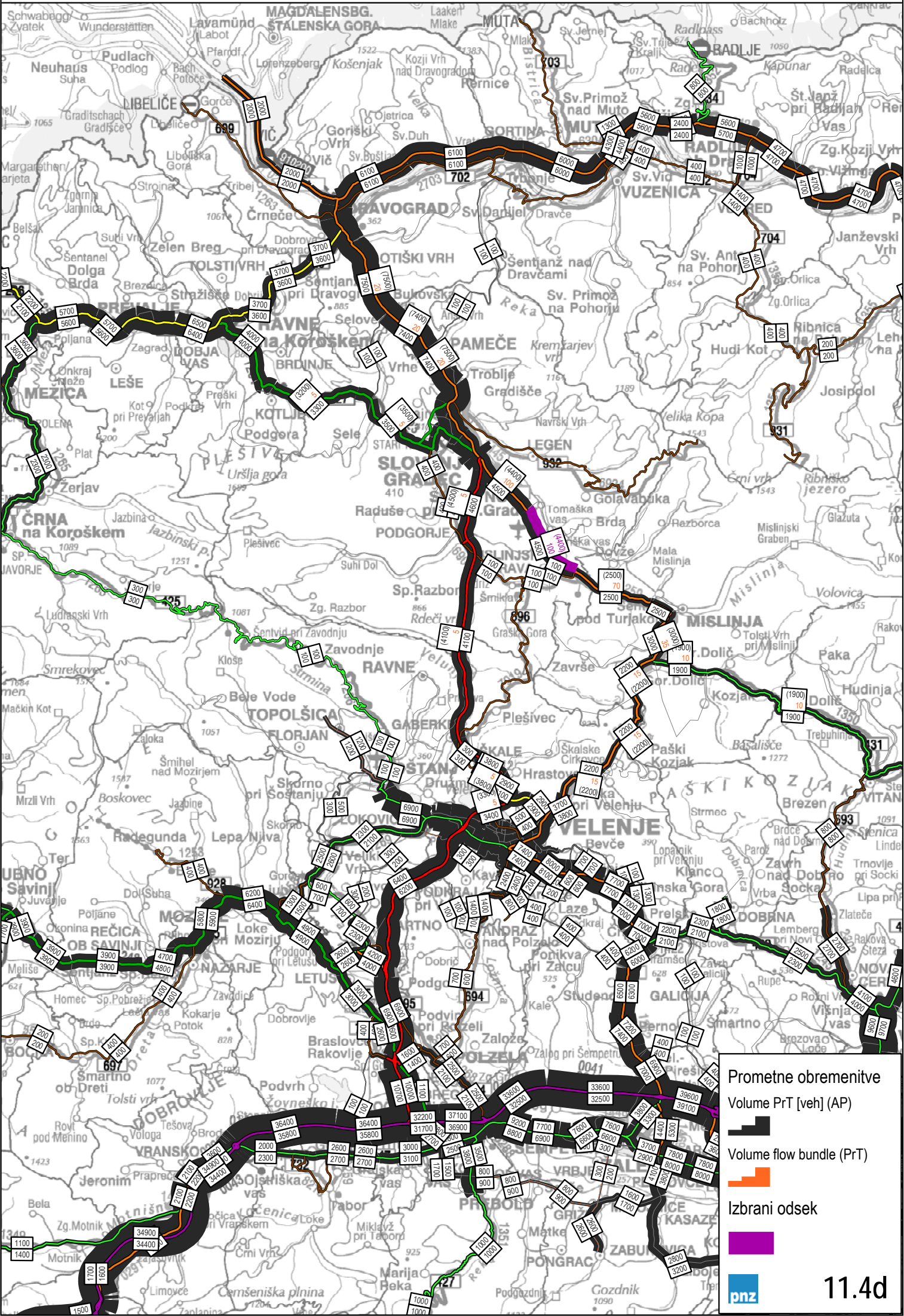
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 11.4c

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
 Volume PrT [veh] (AP)

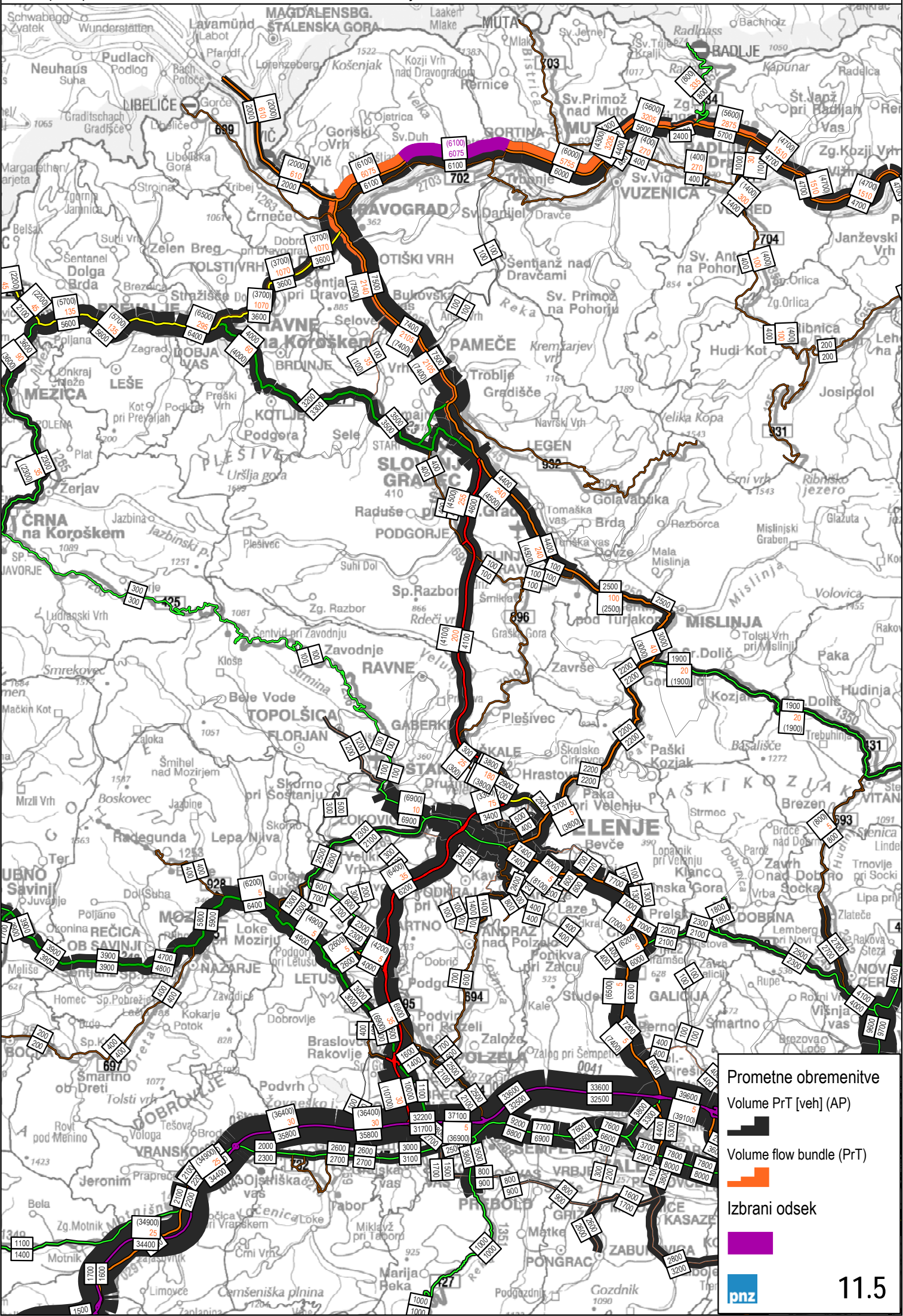
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.4d

Drevo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

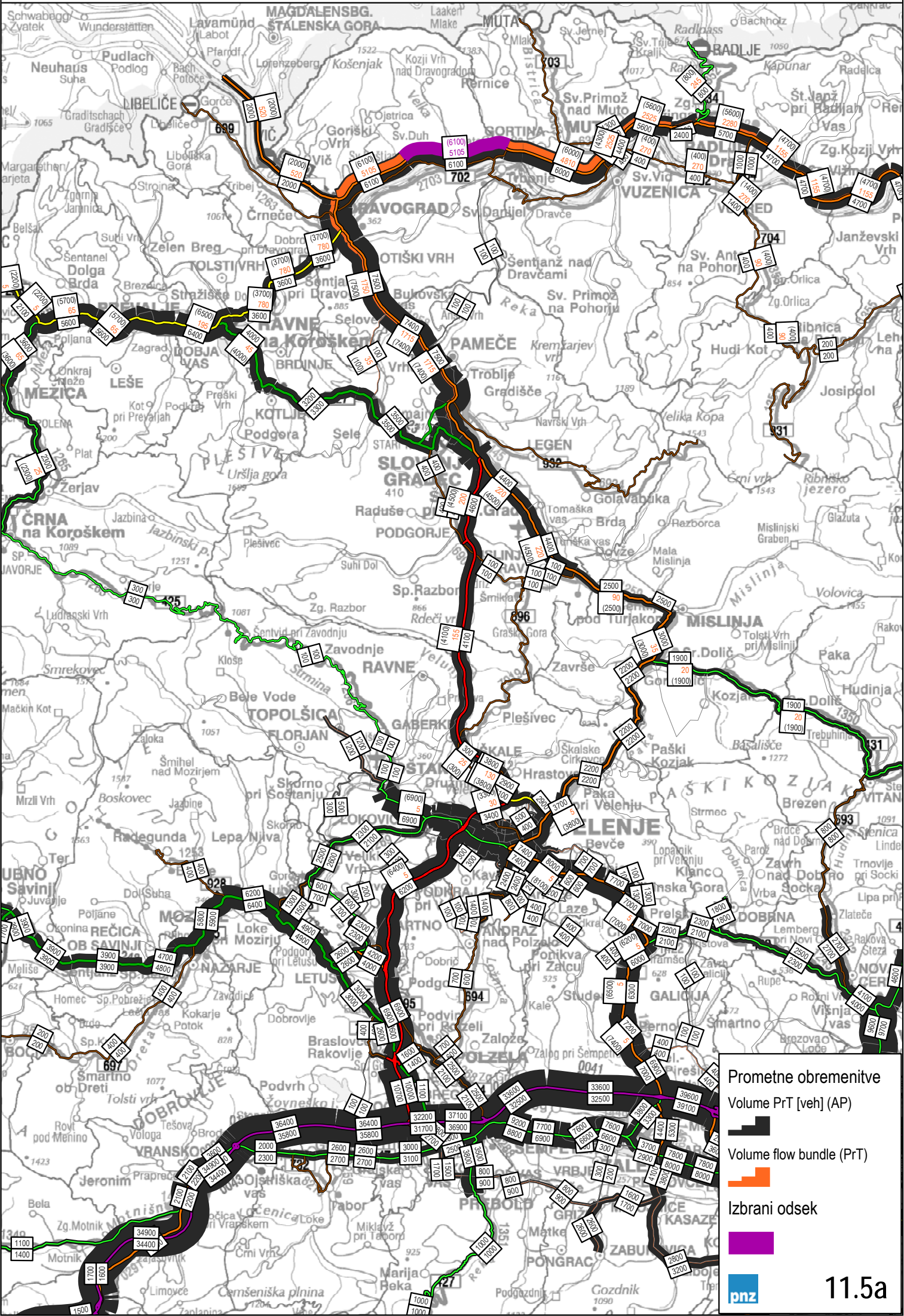
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.5

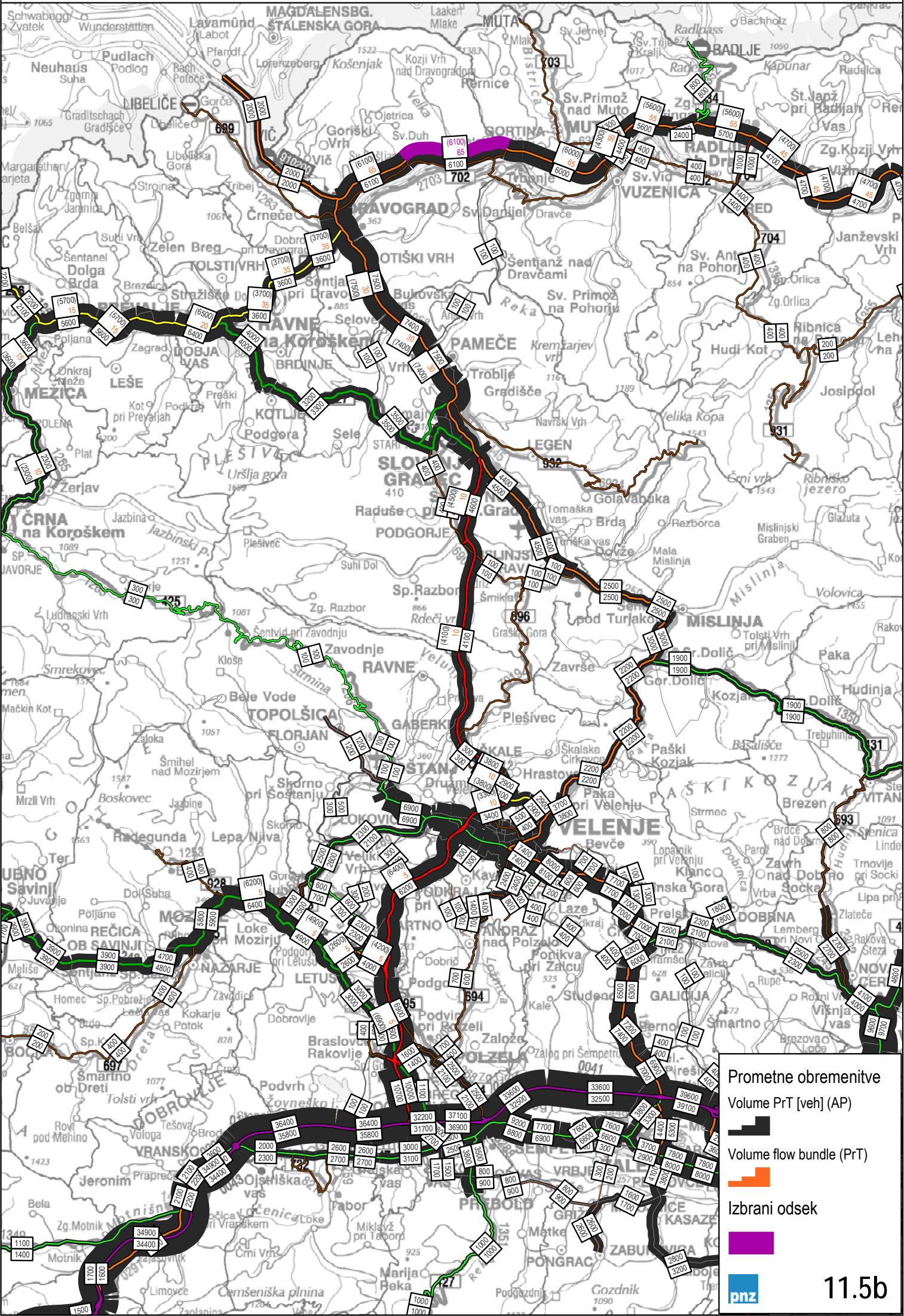
Drevo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, osebnna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)
Volume flow bundle (PrT)
Izbrani odsek

pnz 11.5a

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

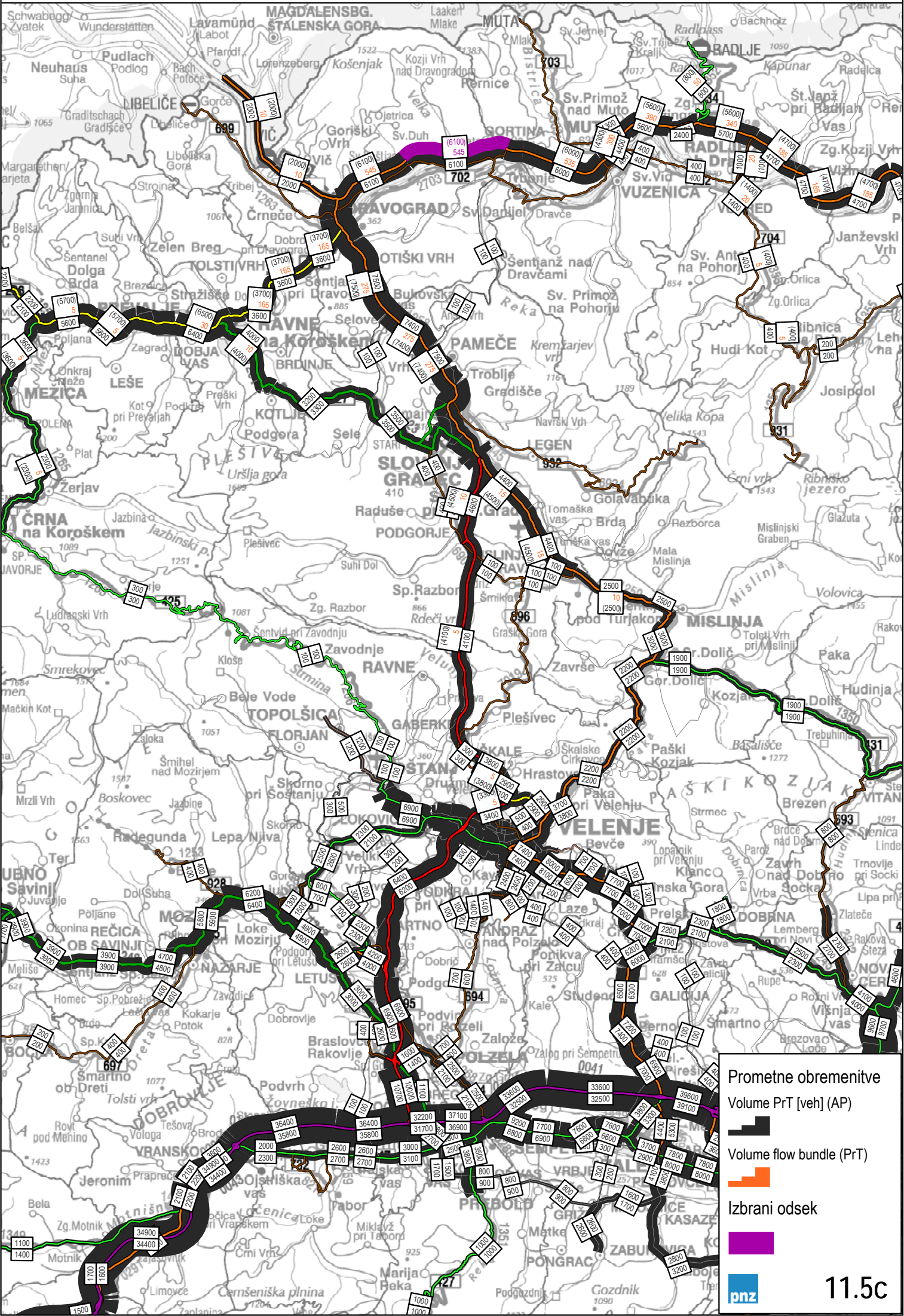
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.5b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

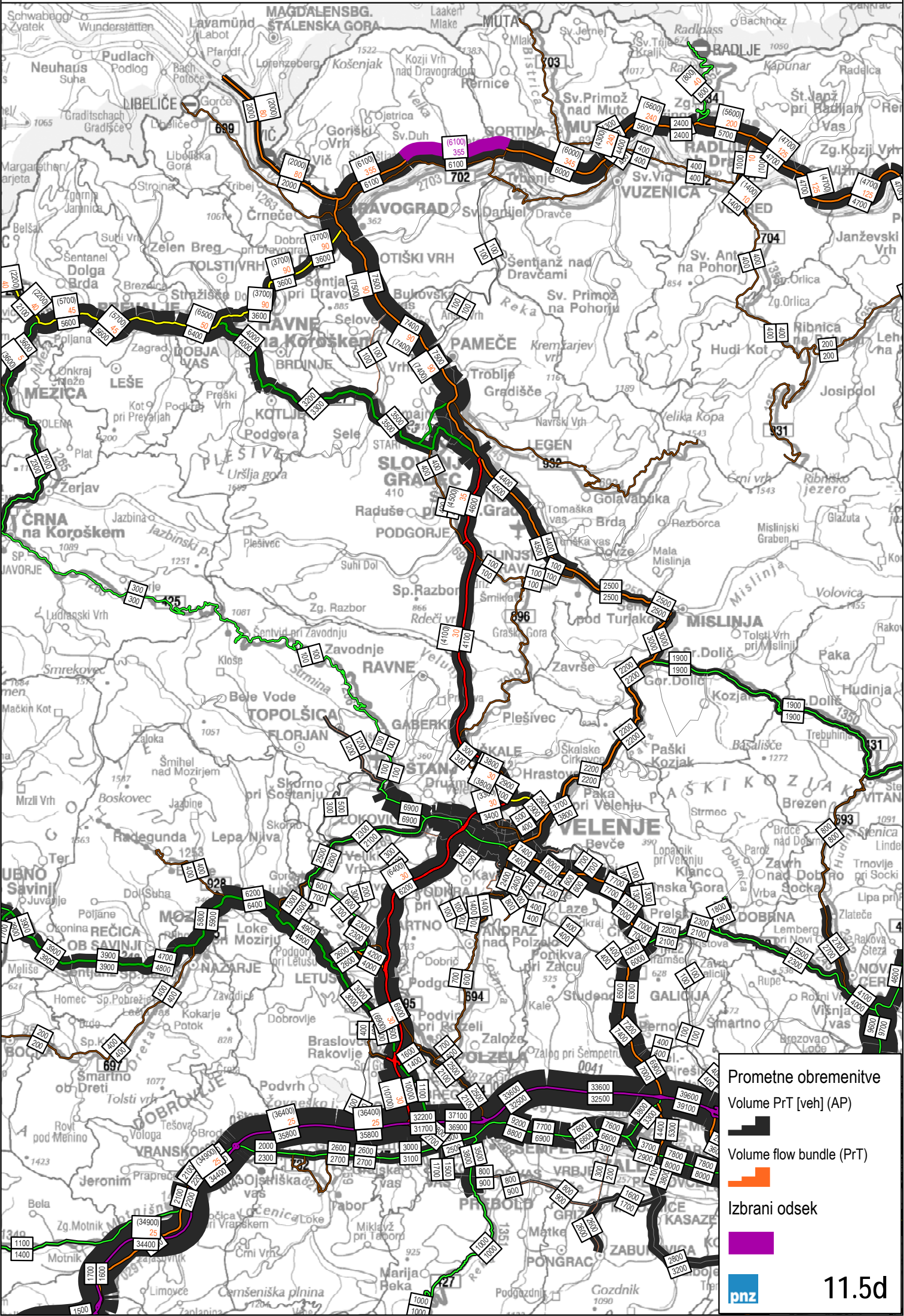
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 11.5c

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

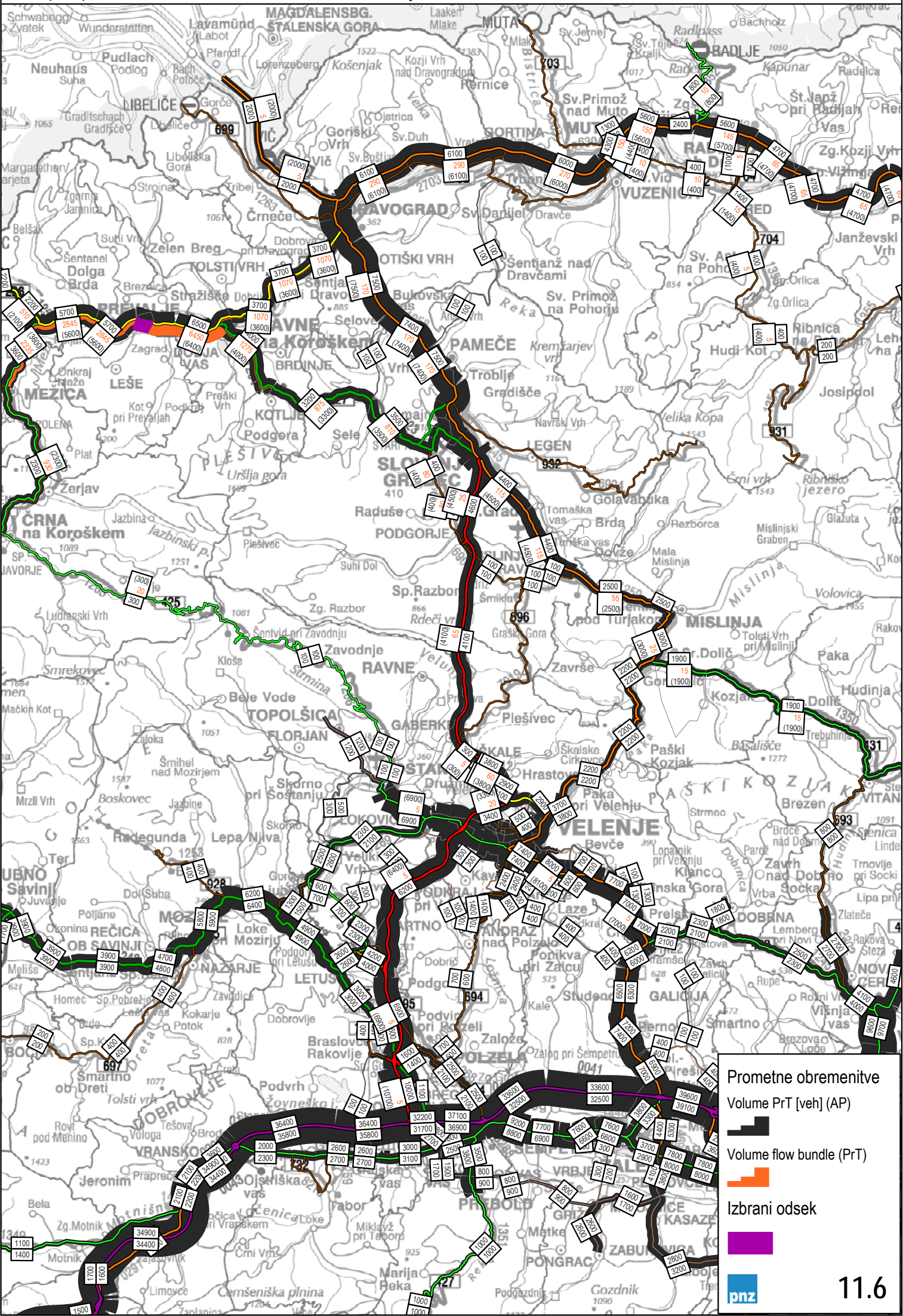
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.5d

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

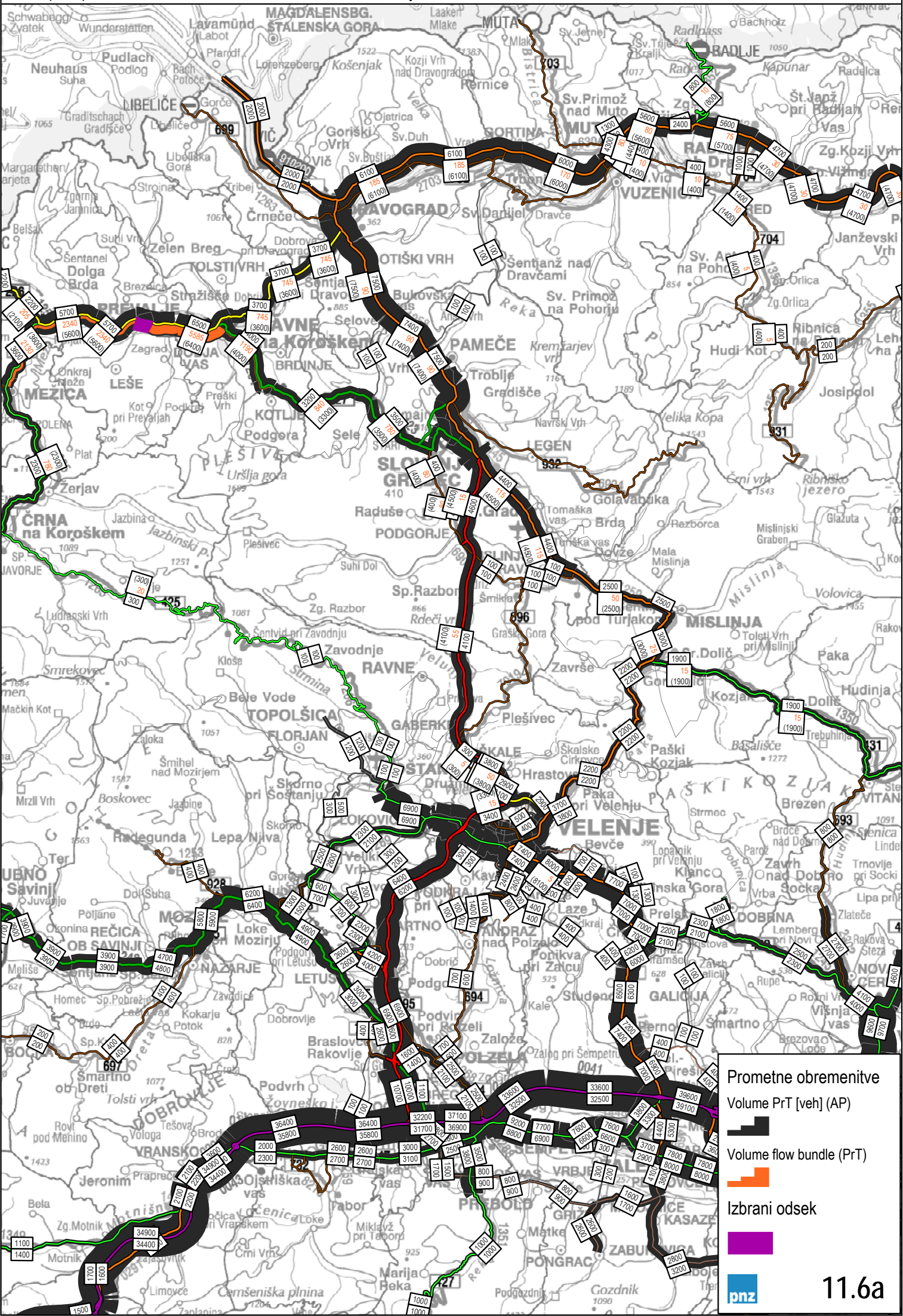
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.6

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

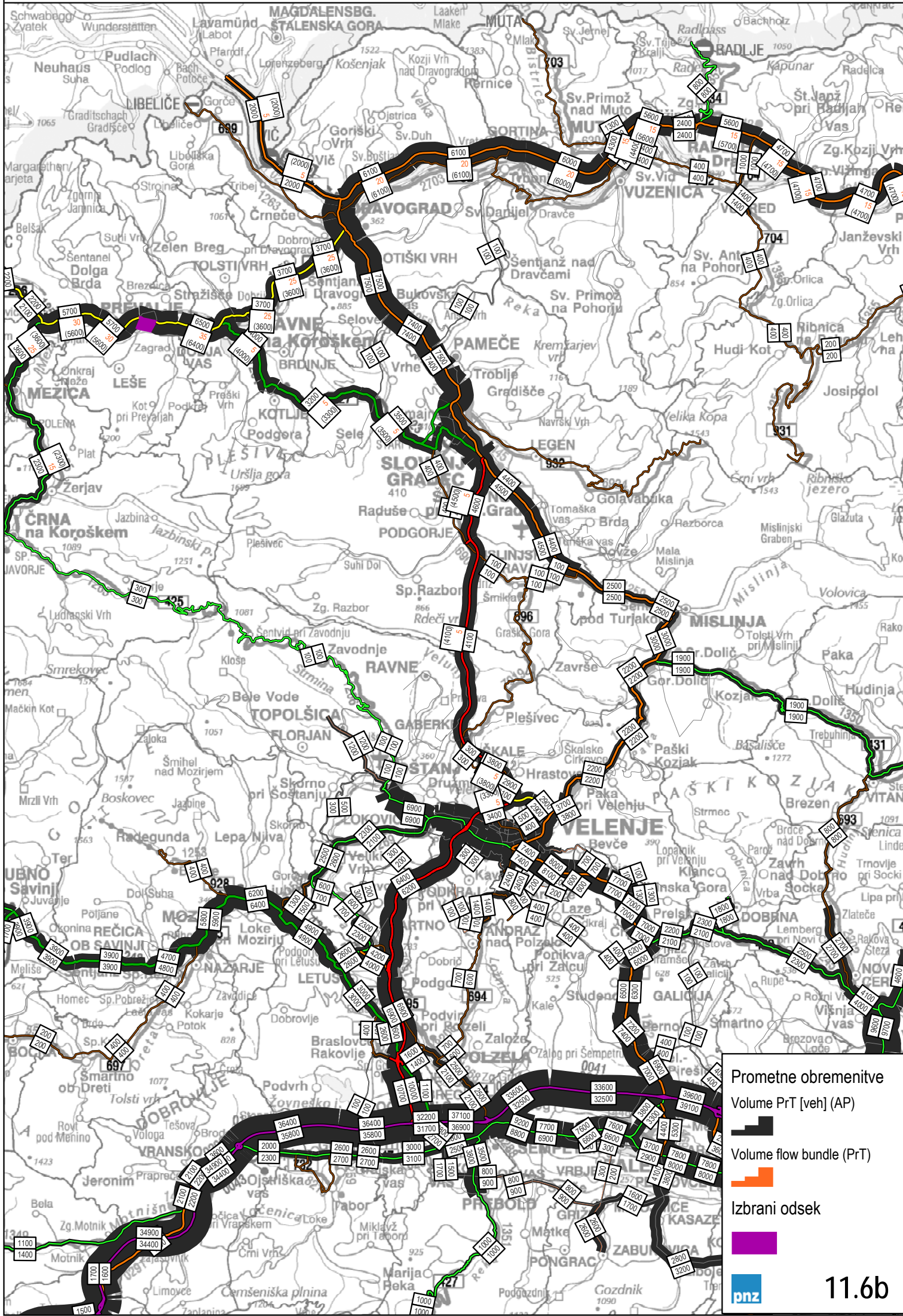
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.6a

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovalno cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

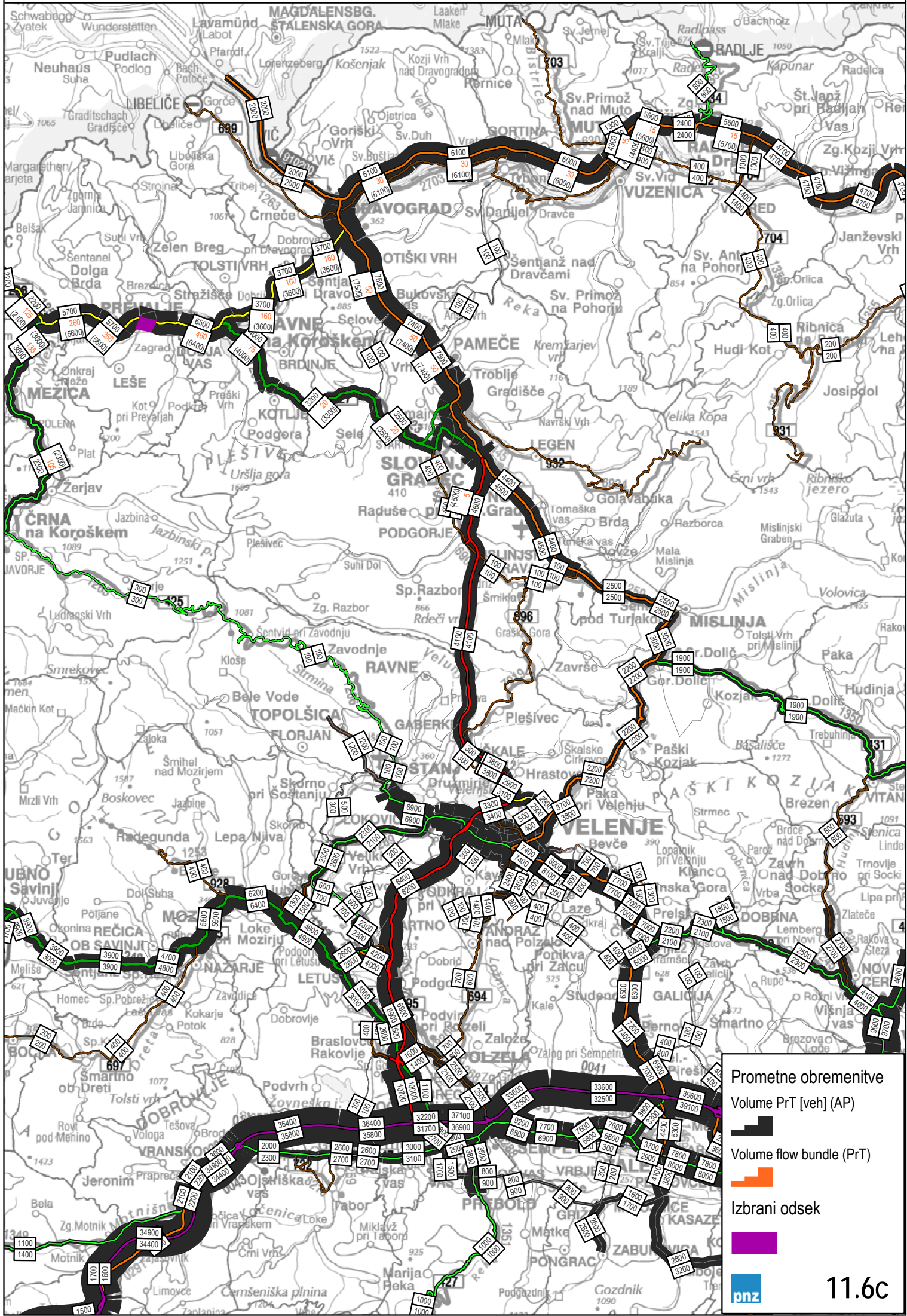
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.6b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

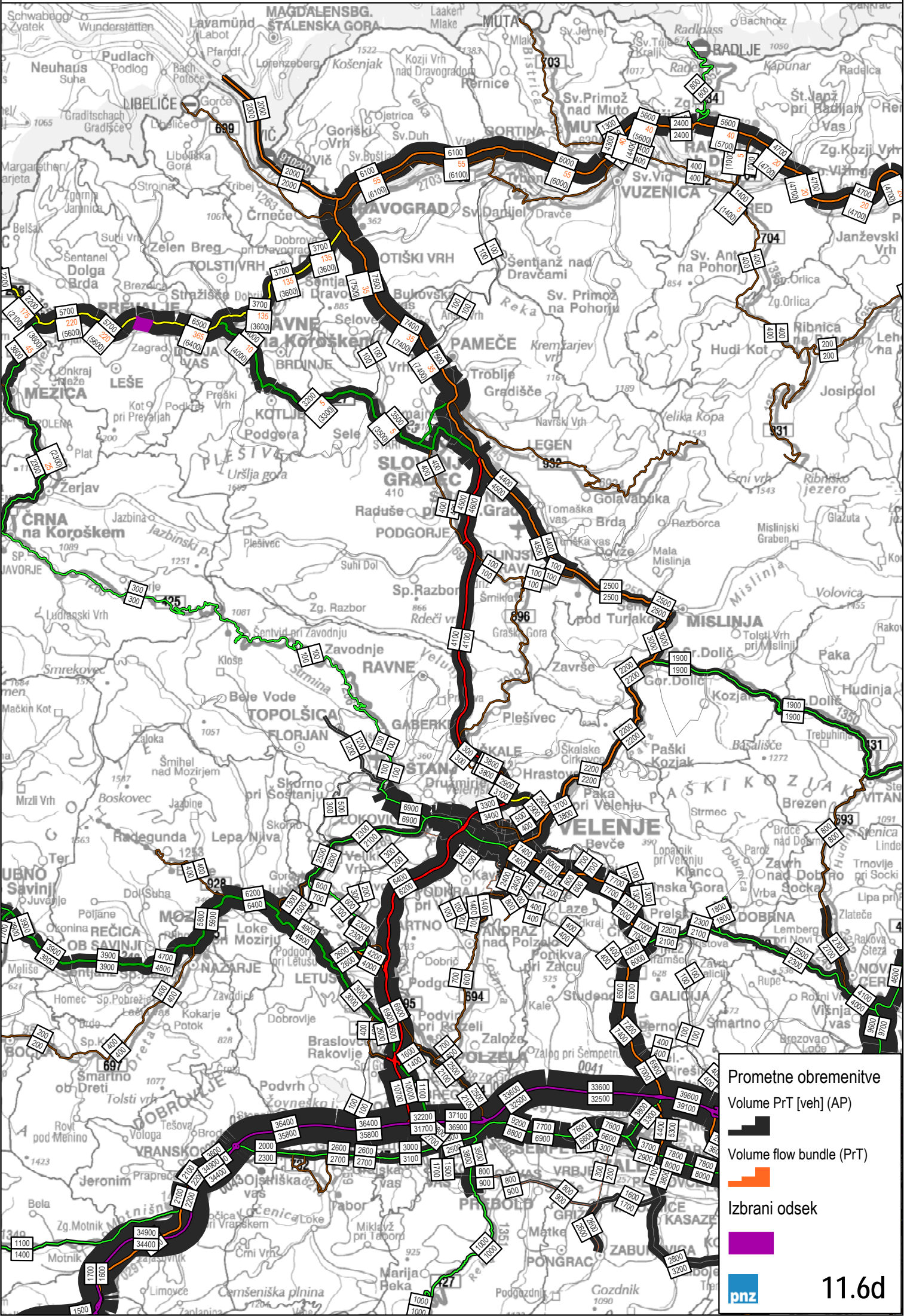
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.6c

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

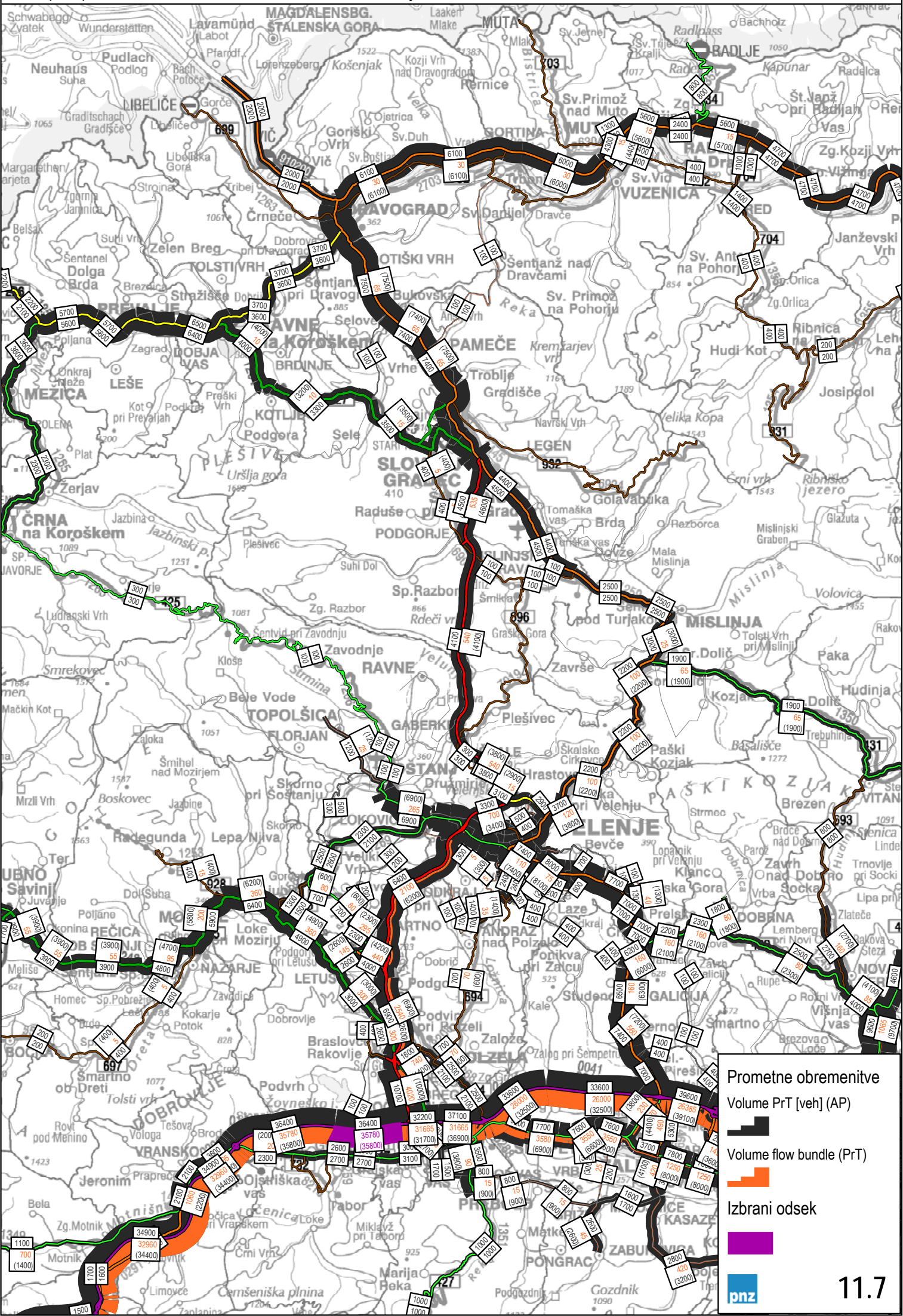
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 11.6d

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

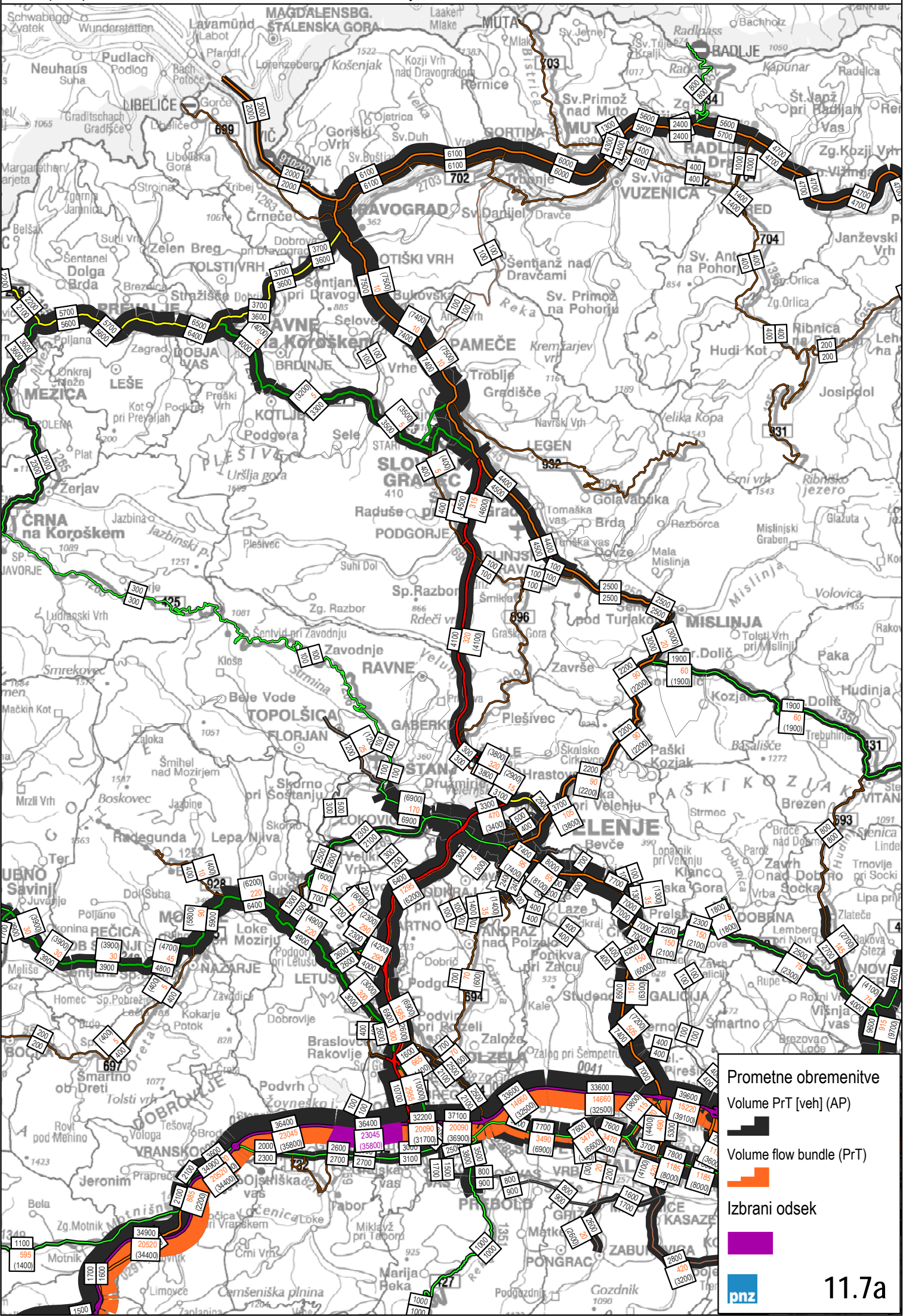
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.7

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, osebnna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

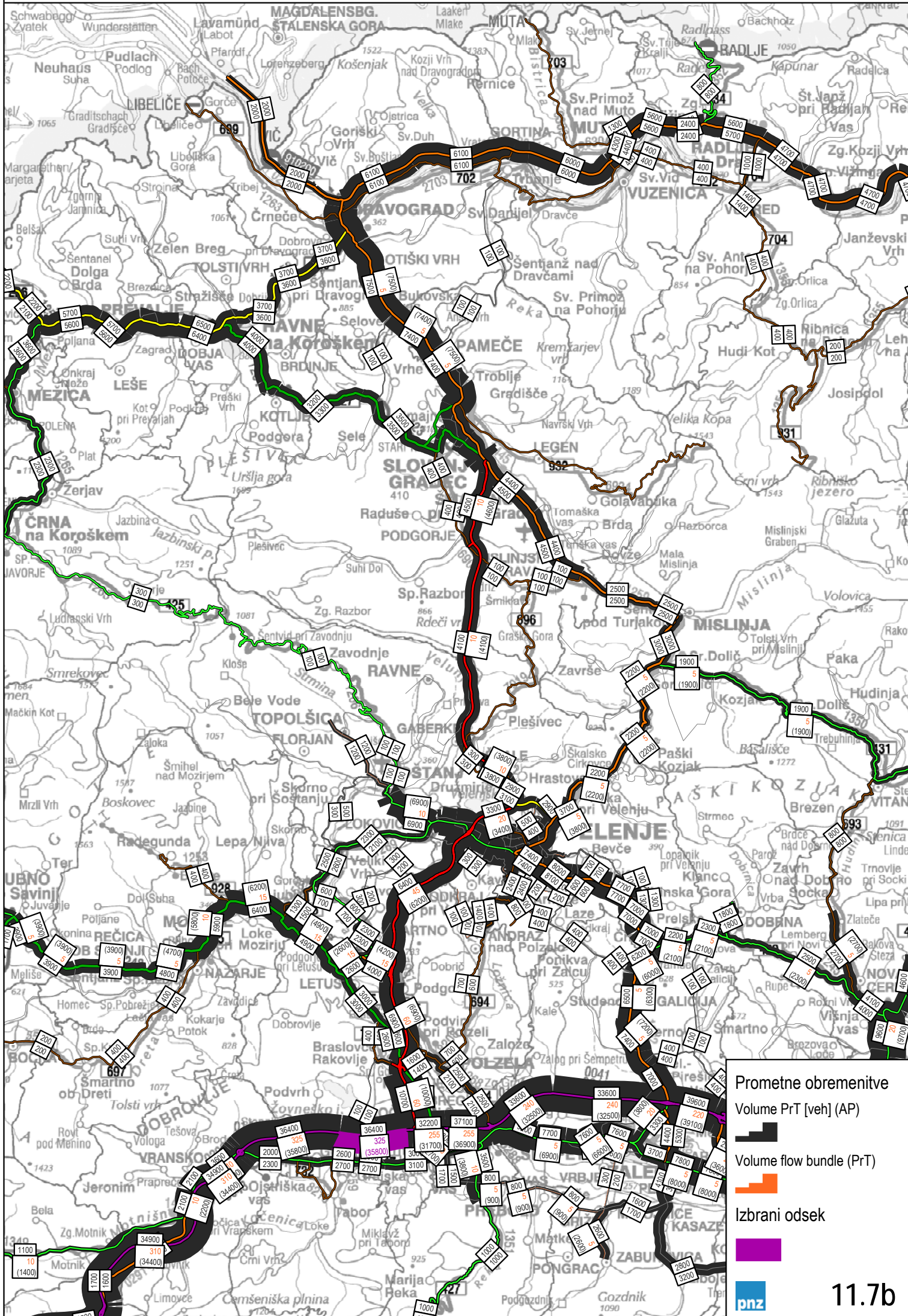
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.7a

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

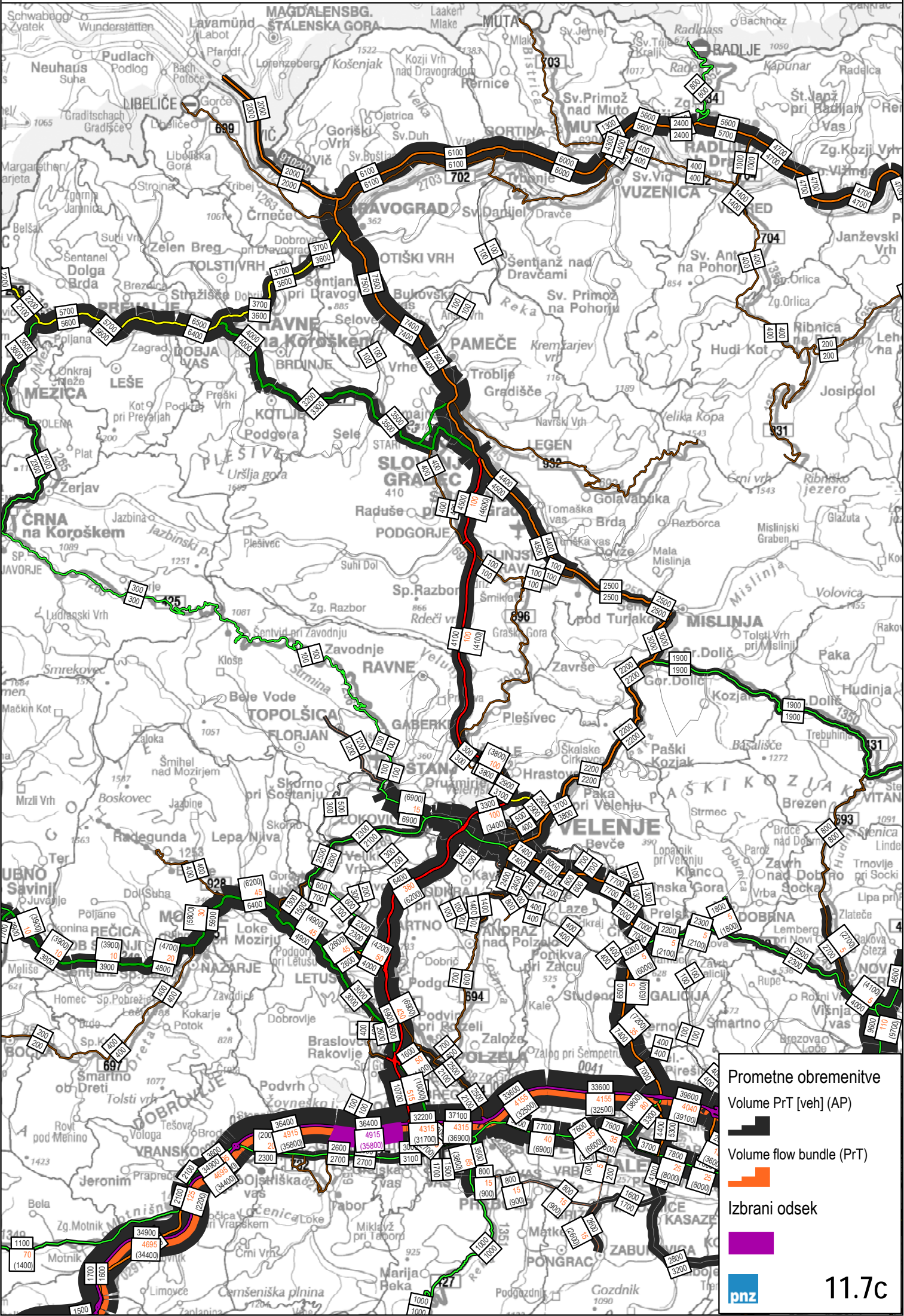
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

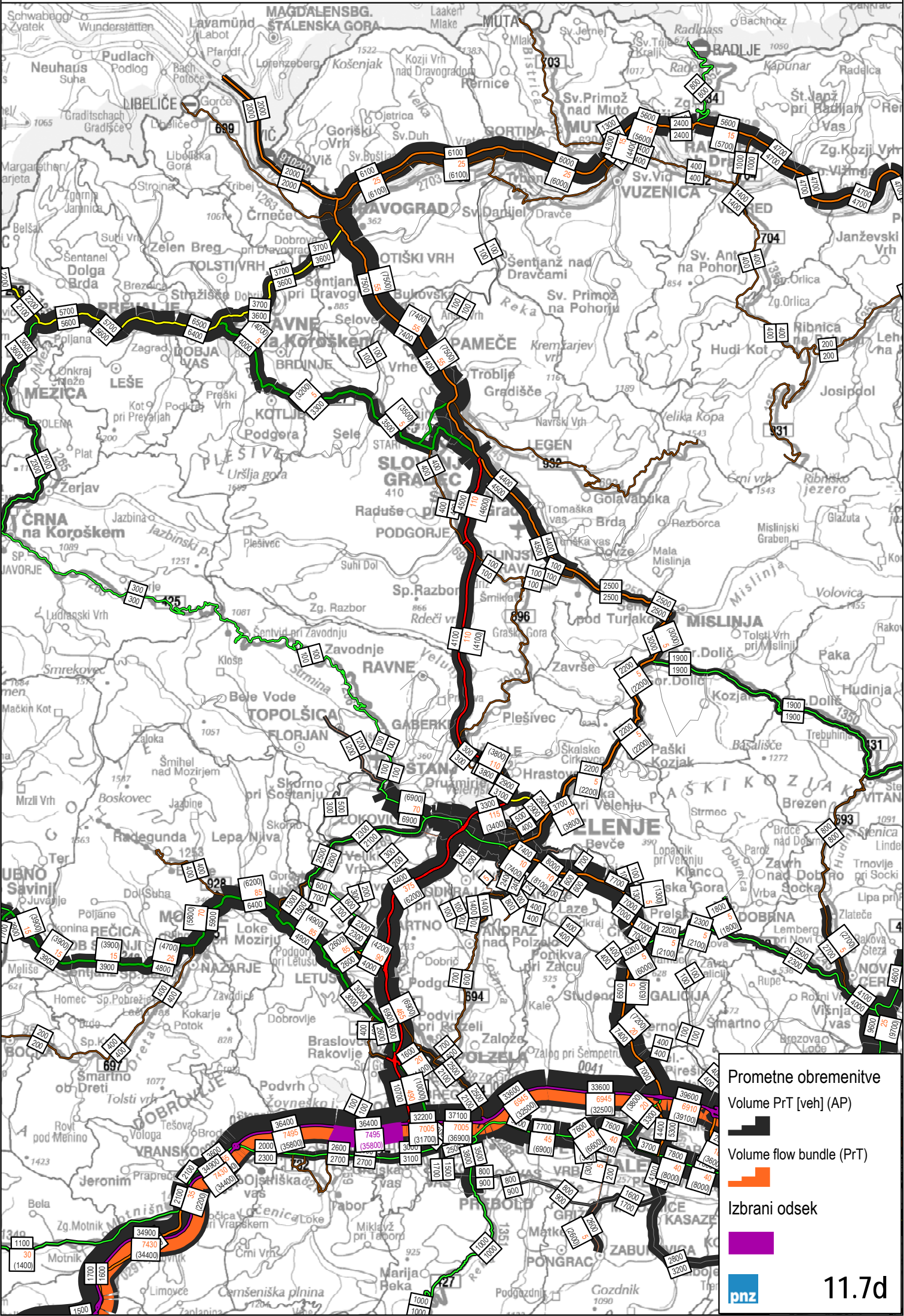
pnz

11.7b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



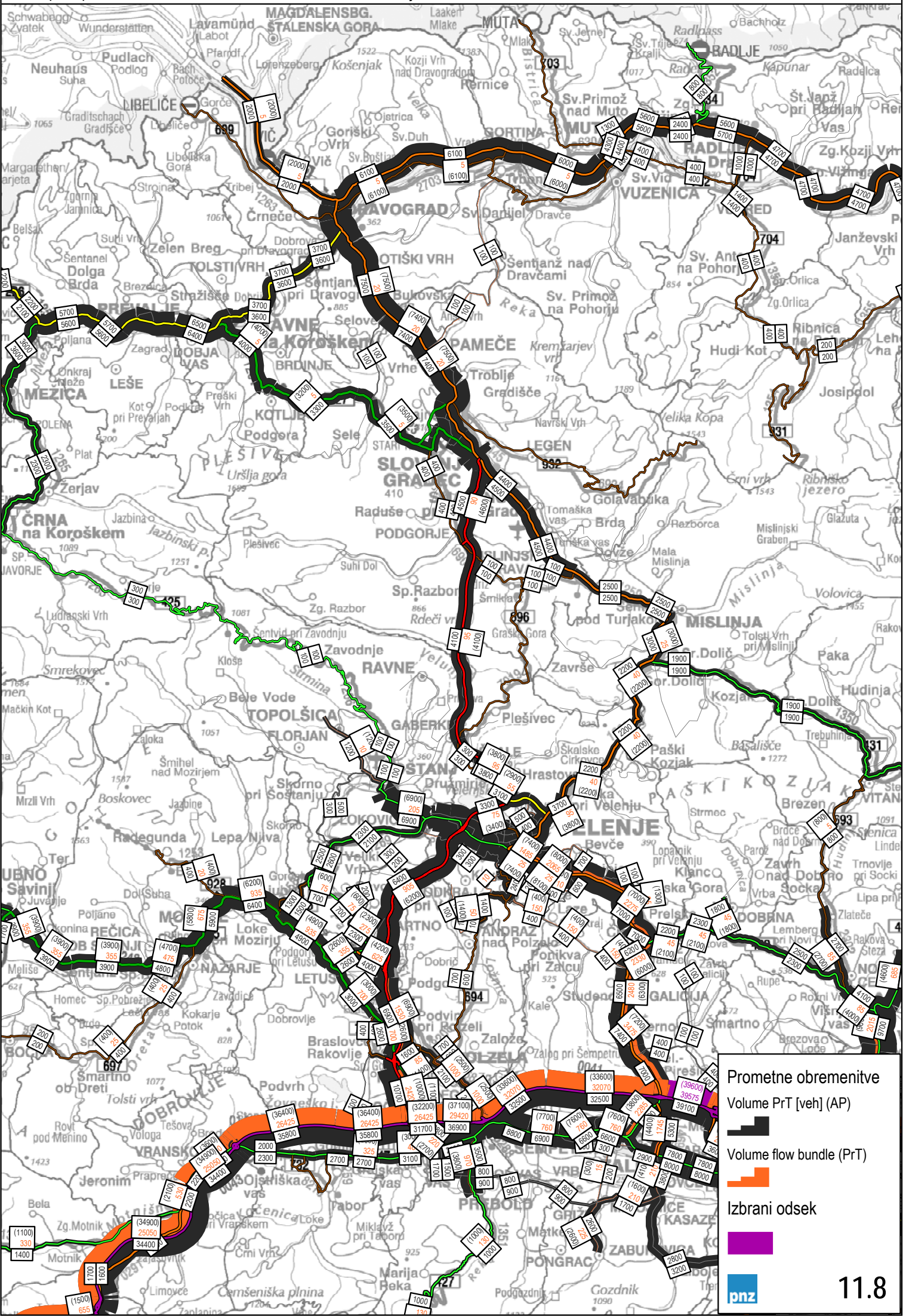
Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, težka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
 Volume PrT [veh] (AP)
 Volume flow bundle (PrT)
 Izbrani odsek

pnz 11.7d

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

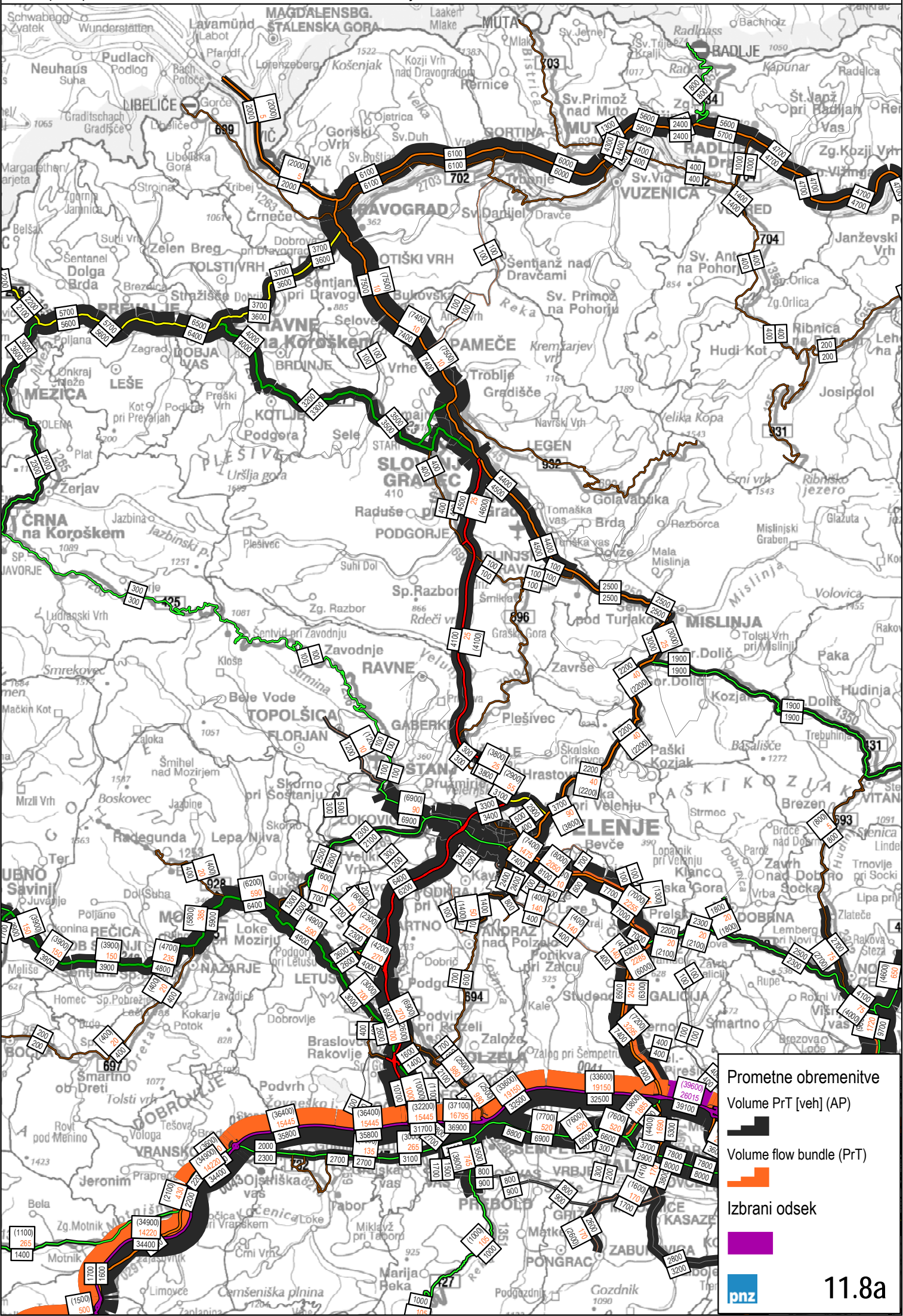
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.8

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

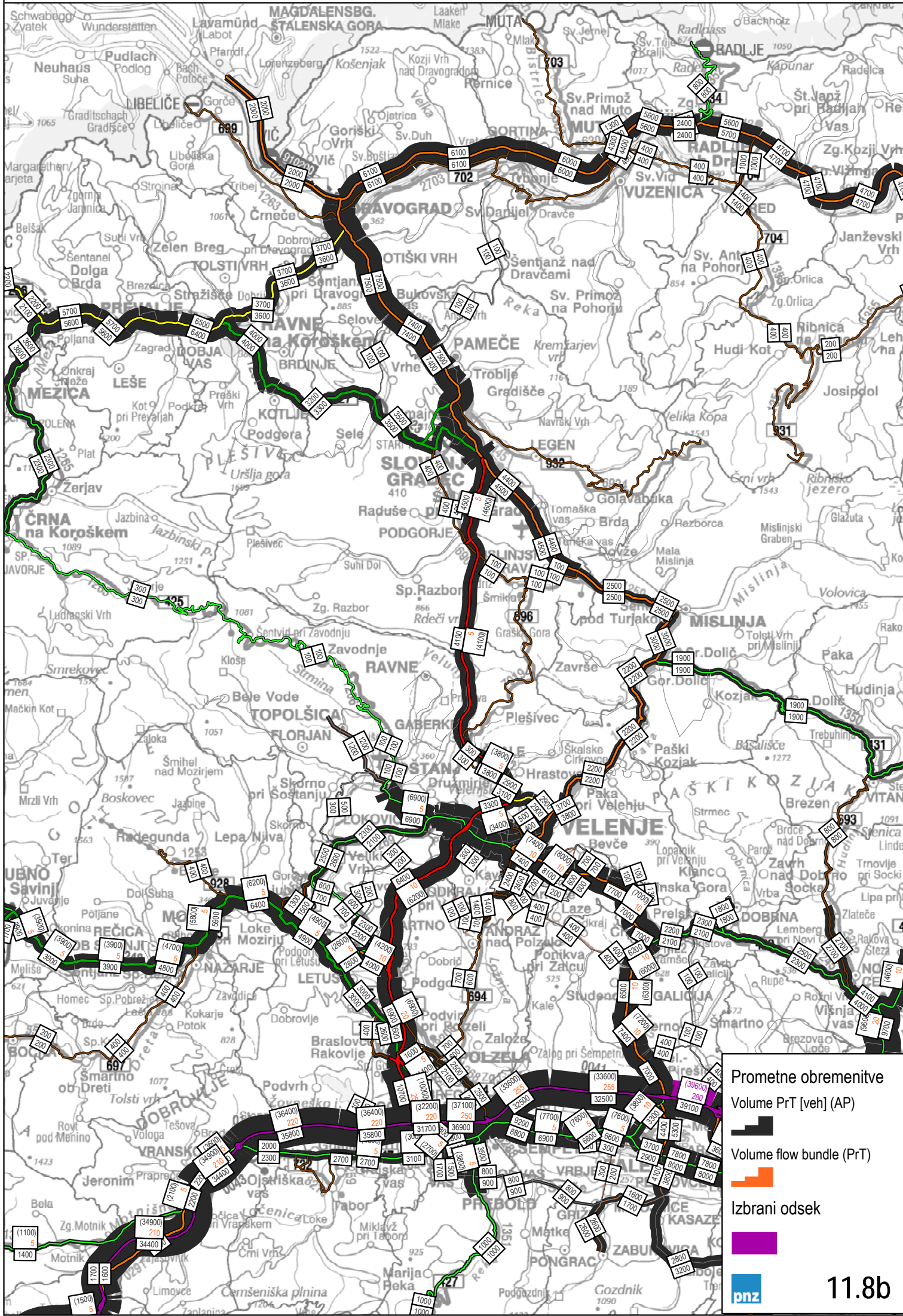
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.8a

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

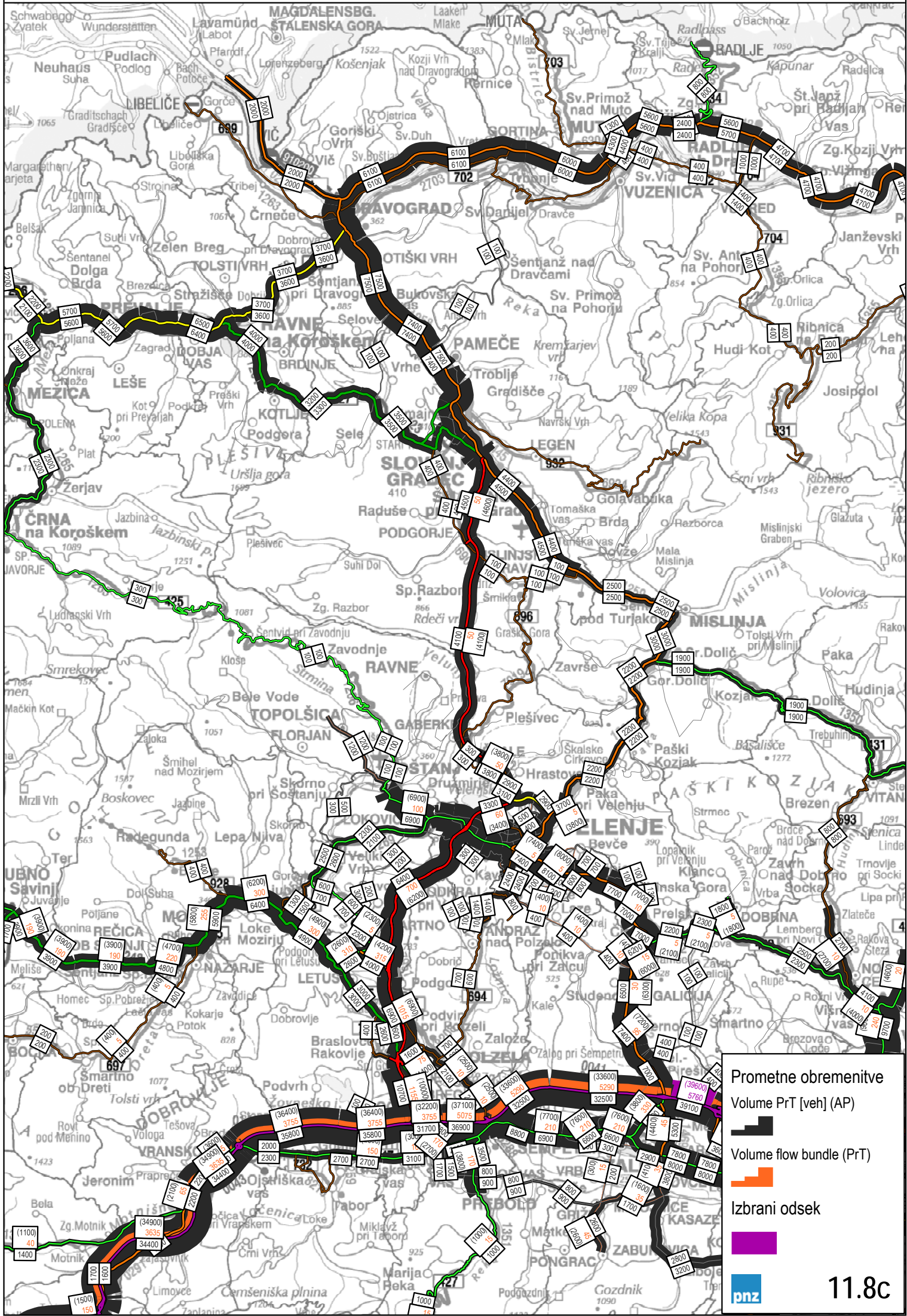
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.8b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

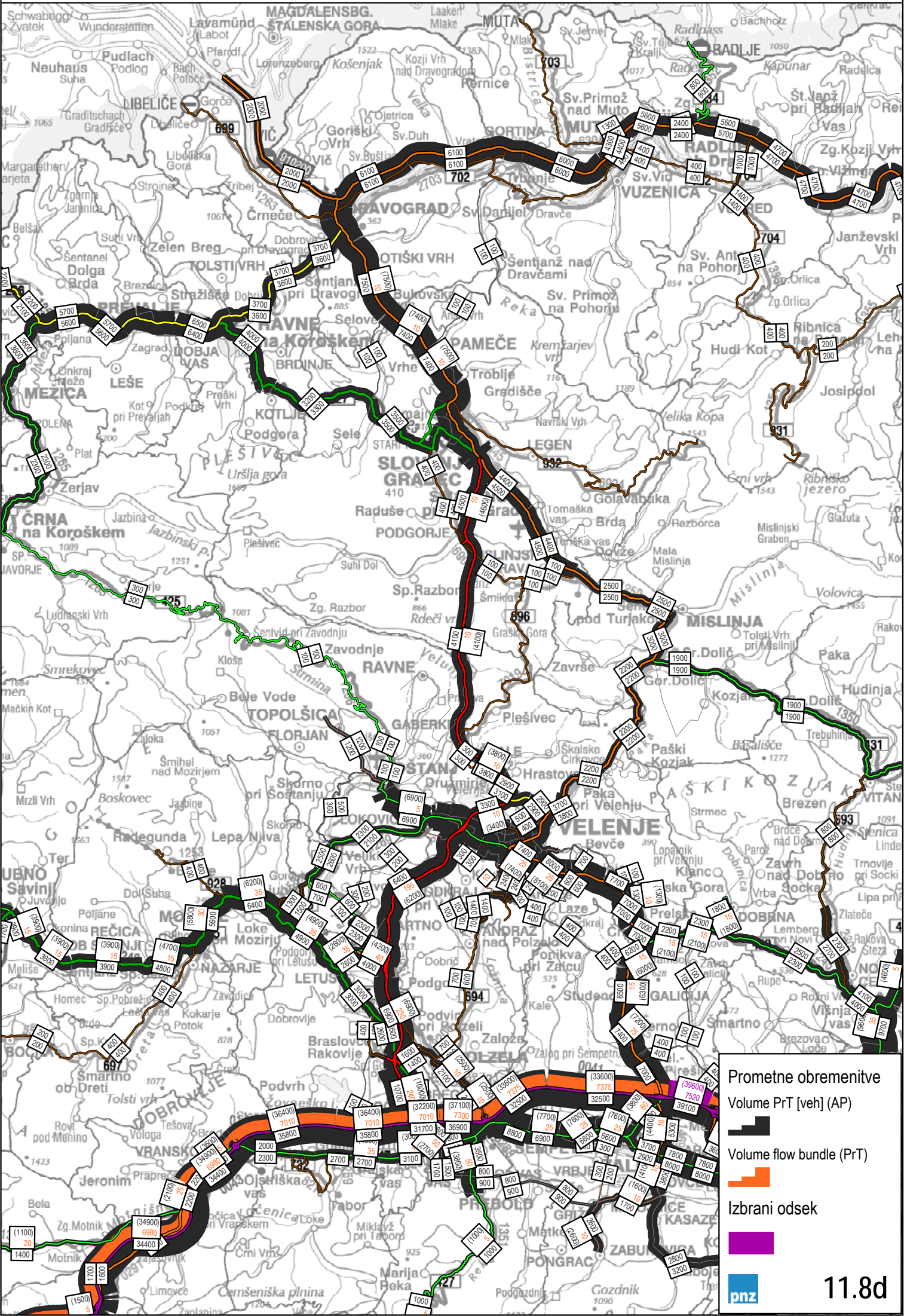
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.8c

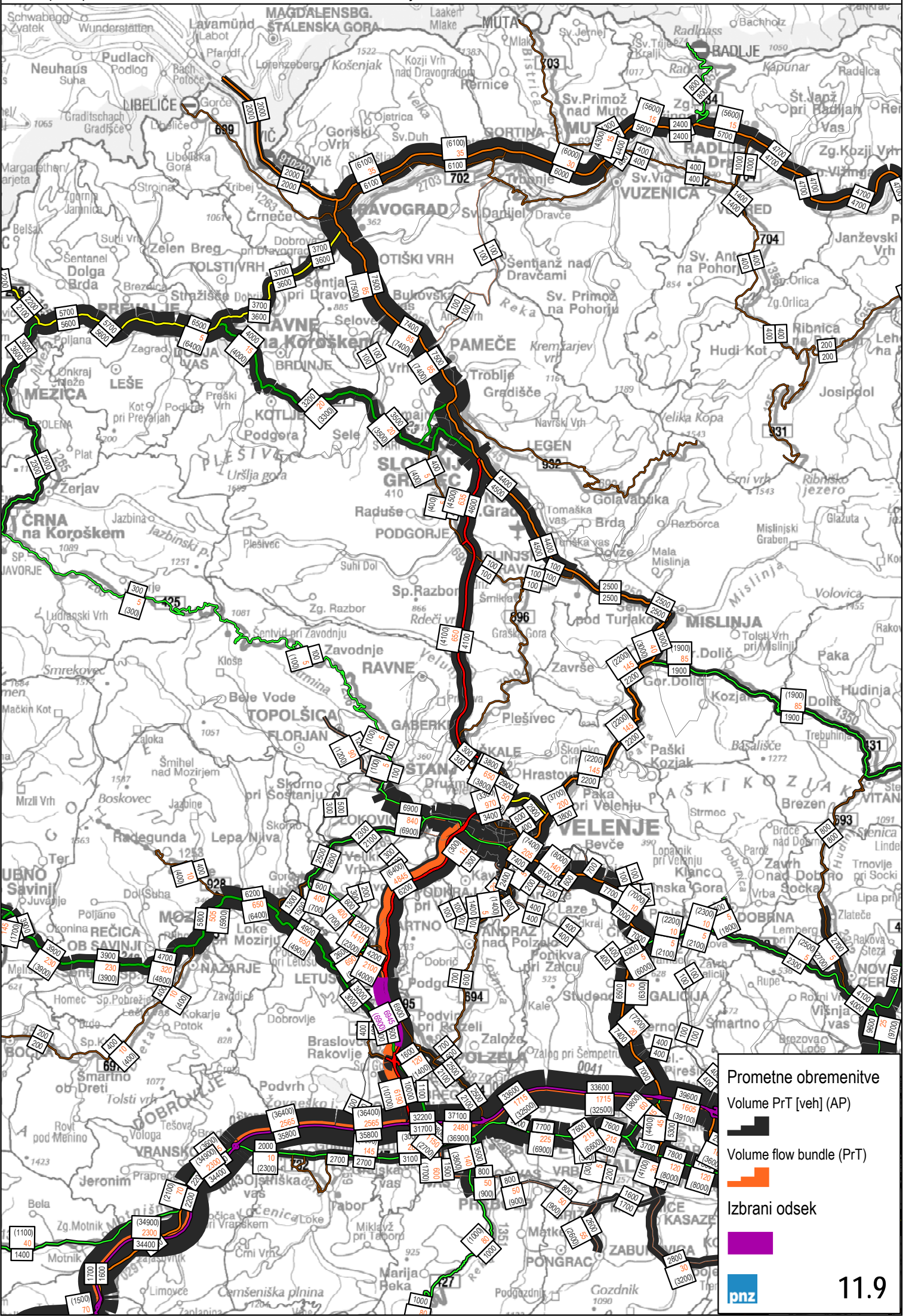
Drevo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve
Volume PrT [veh] (AP)
Volume flow bundle (PrT)
Izbrani odsek

pnz 11.8d

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

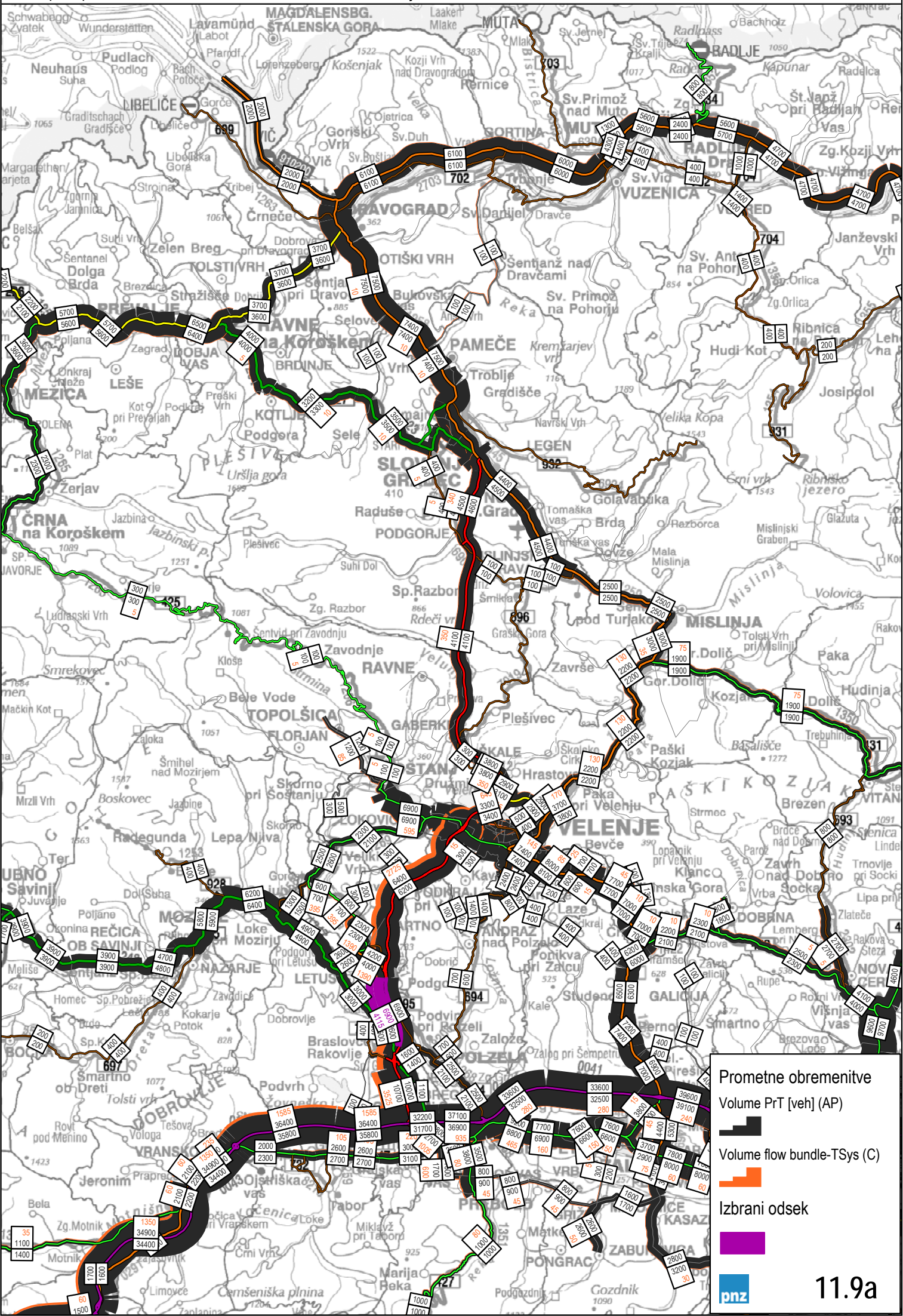
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.9

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, osebna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

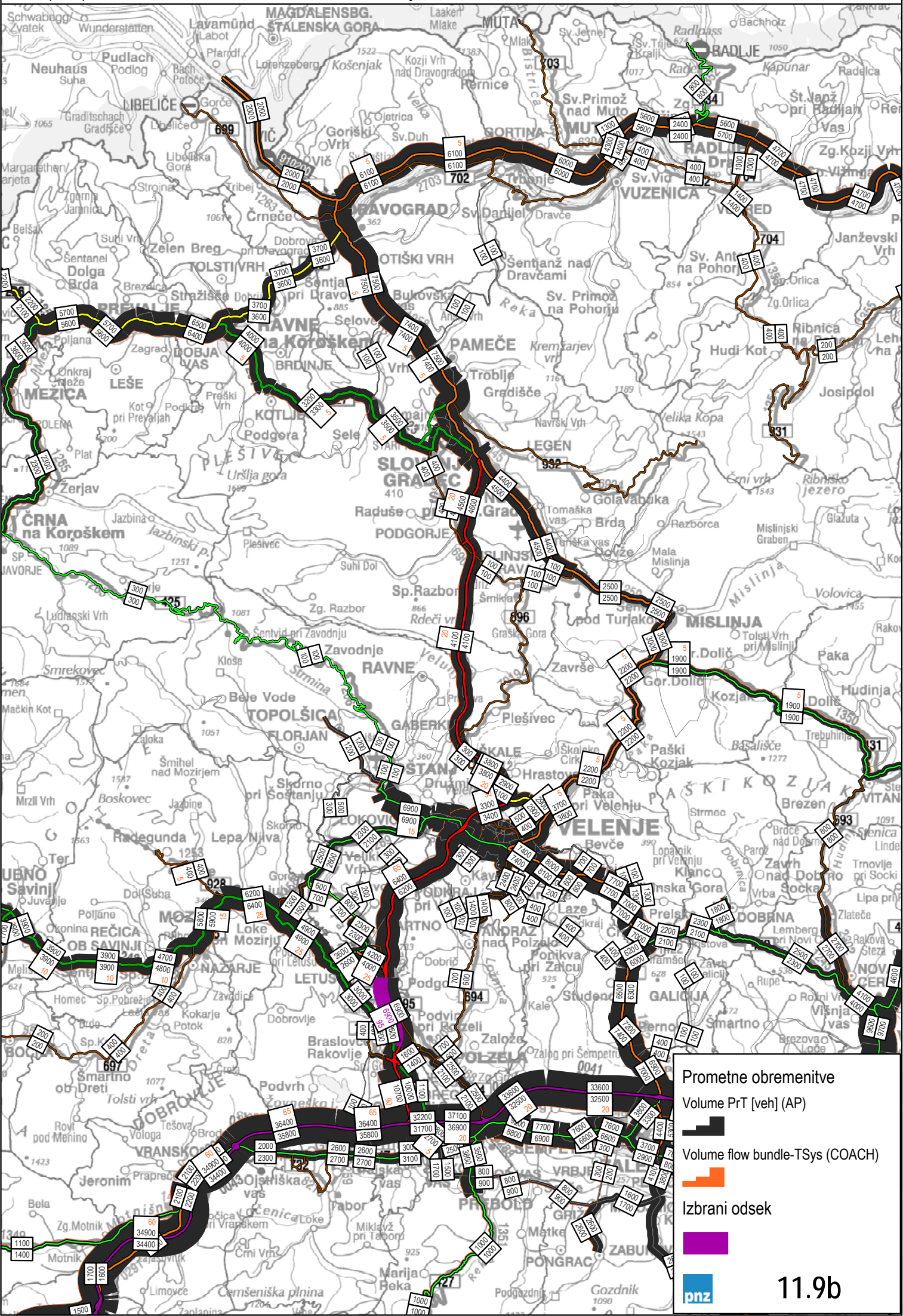
Volume flow bundle-TSyst (C)

Izbrani odsek

pnz

11.9a

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

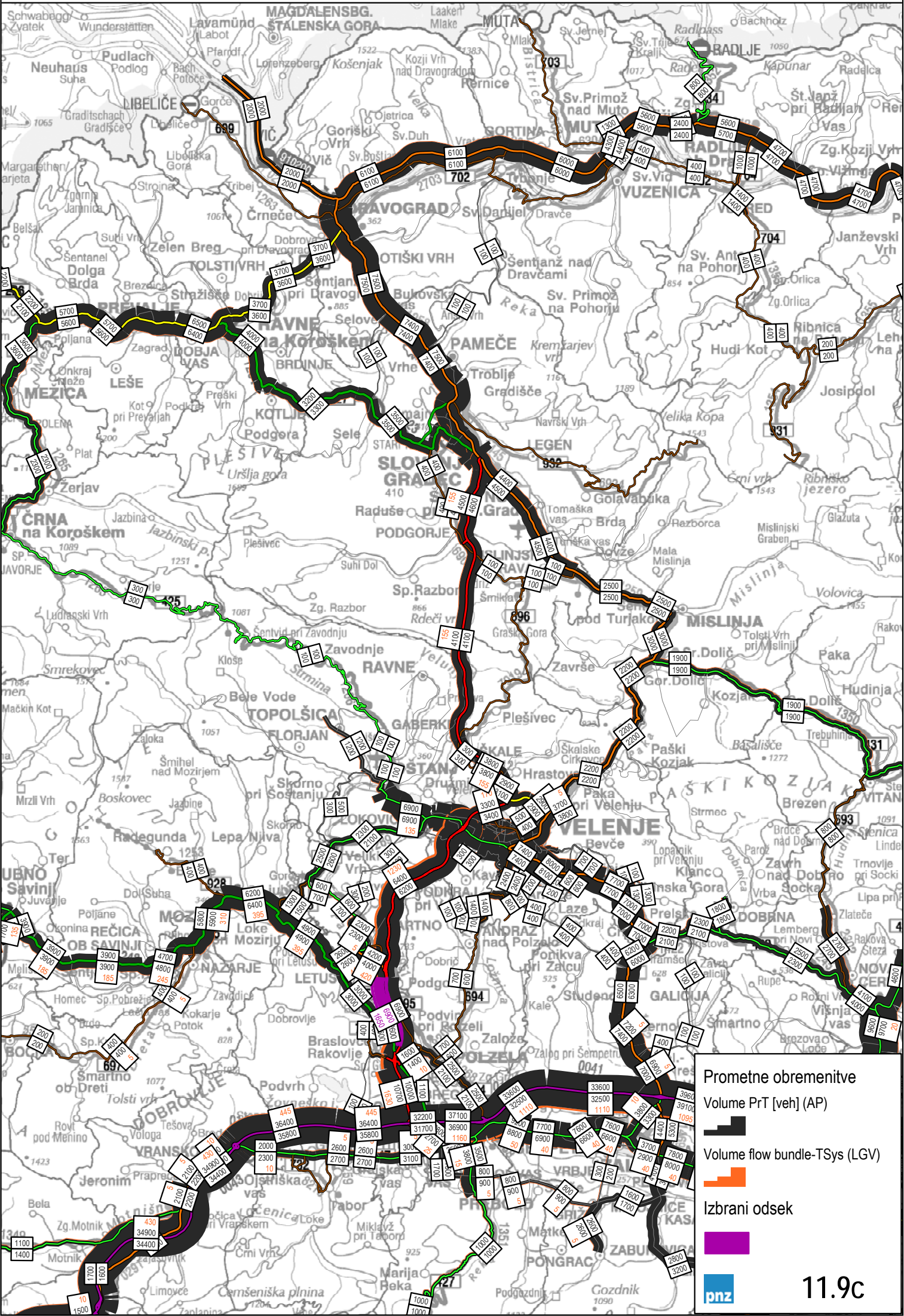
Volume flow bundle-TSyst (COACH)

Izbrani odsek



11.9b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

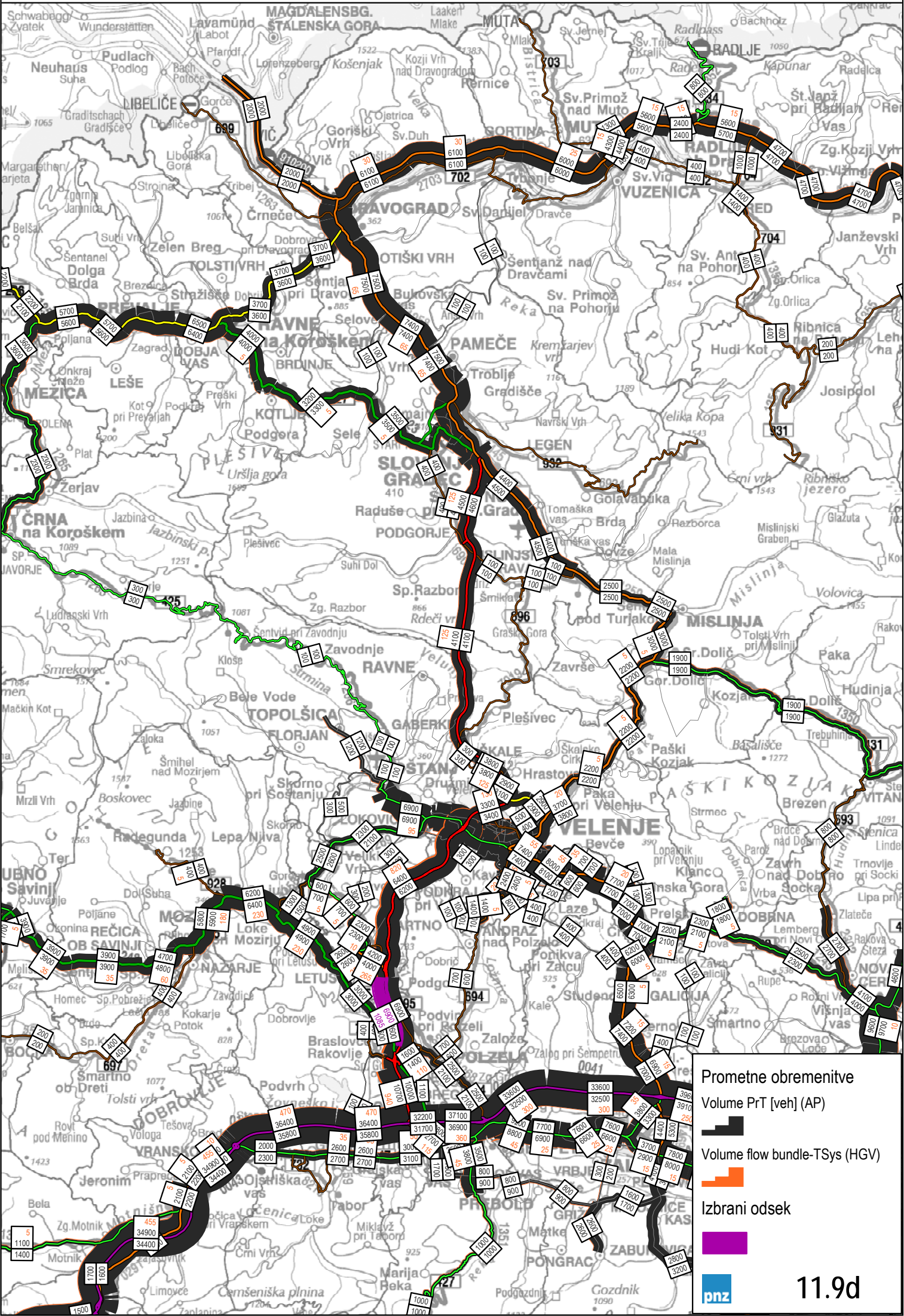
Volume flow bundle-TSyst (LGV)

Izbrani odsek




pnz


11.9c

Drevo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040

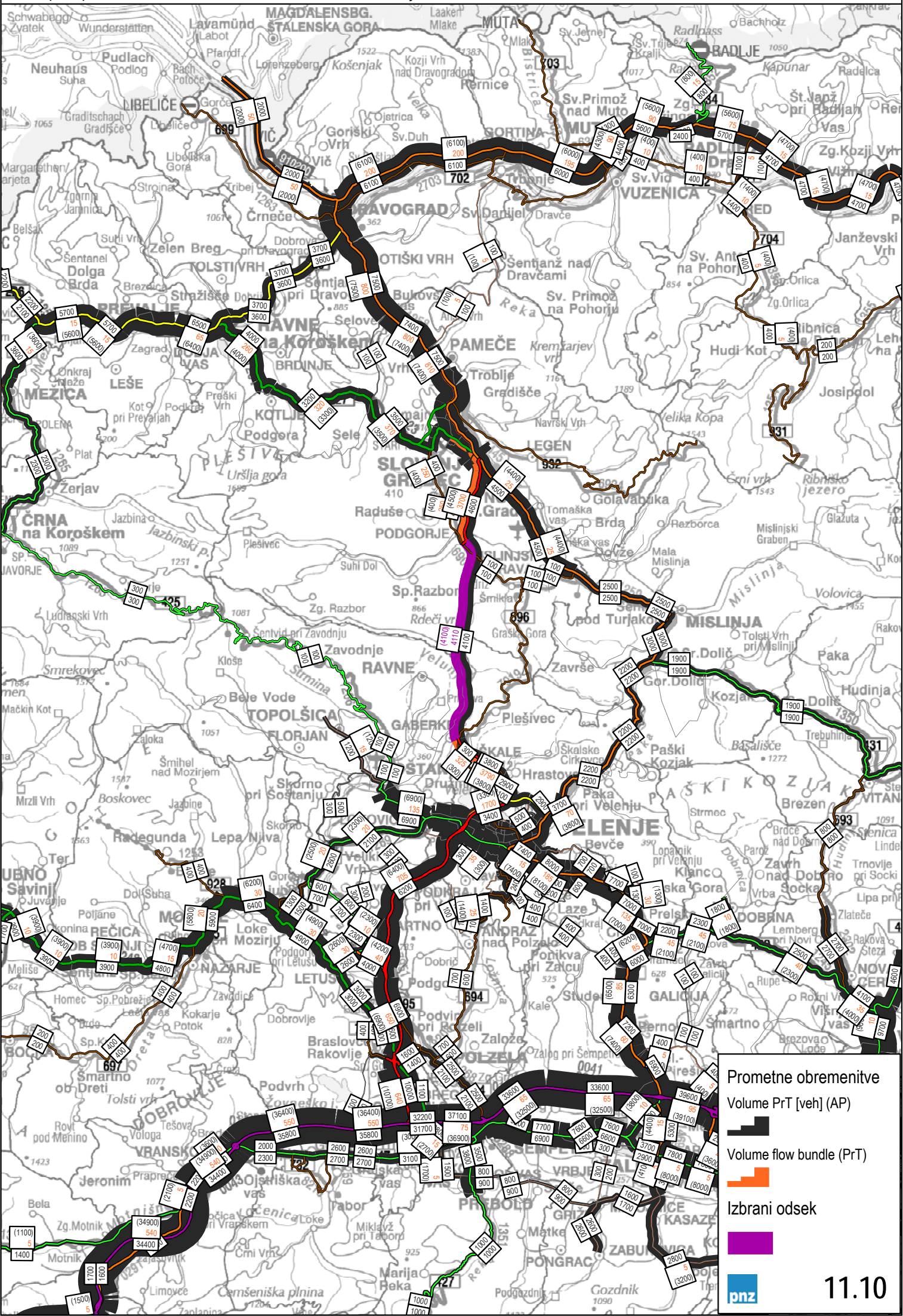


Prometne obremenitve

- Volume PrT [veh] (AP) 
- Volume flow bundle-TSyst (HGV) 
- Izbrani odsek 

 11.9d

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, vsa vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

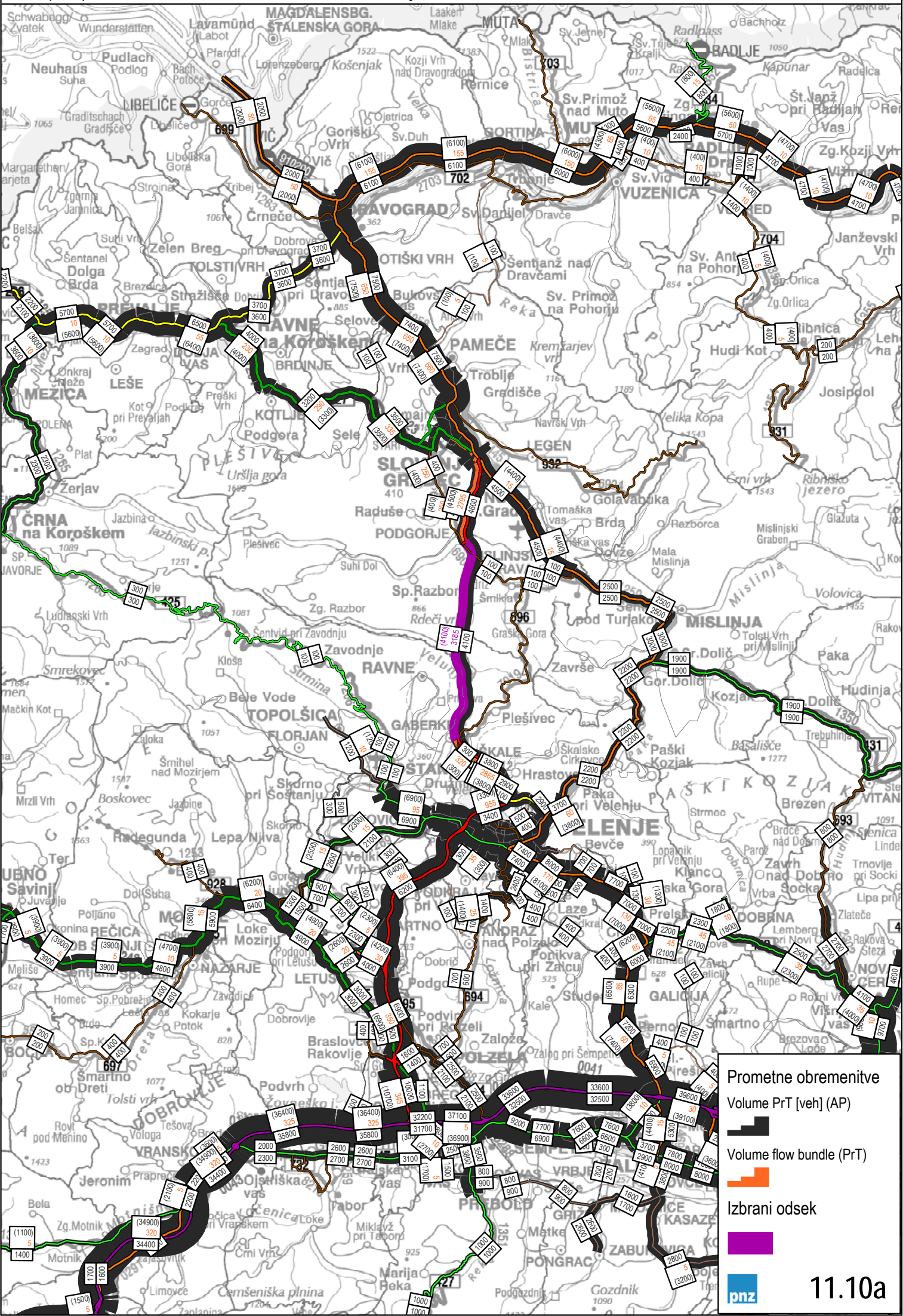
Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz

11.10

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, osebnna vozila, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

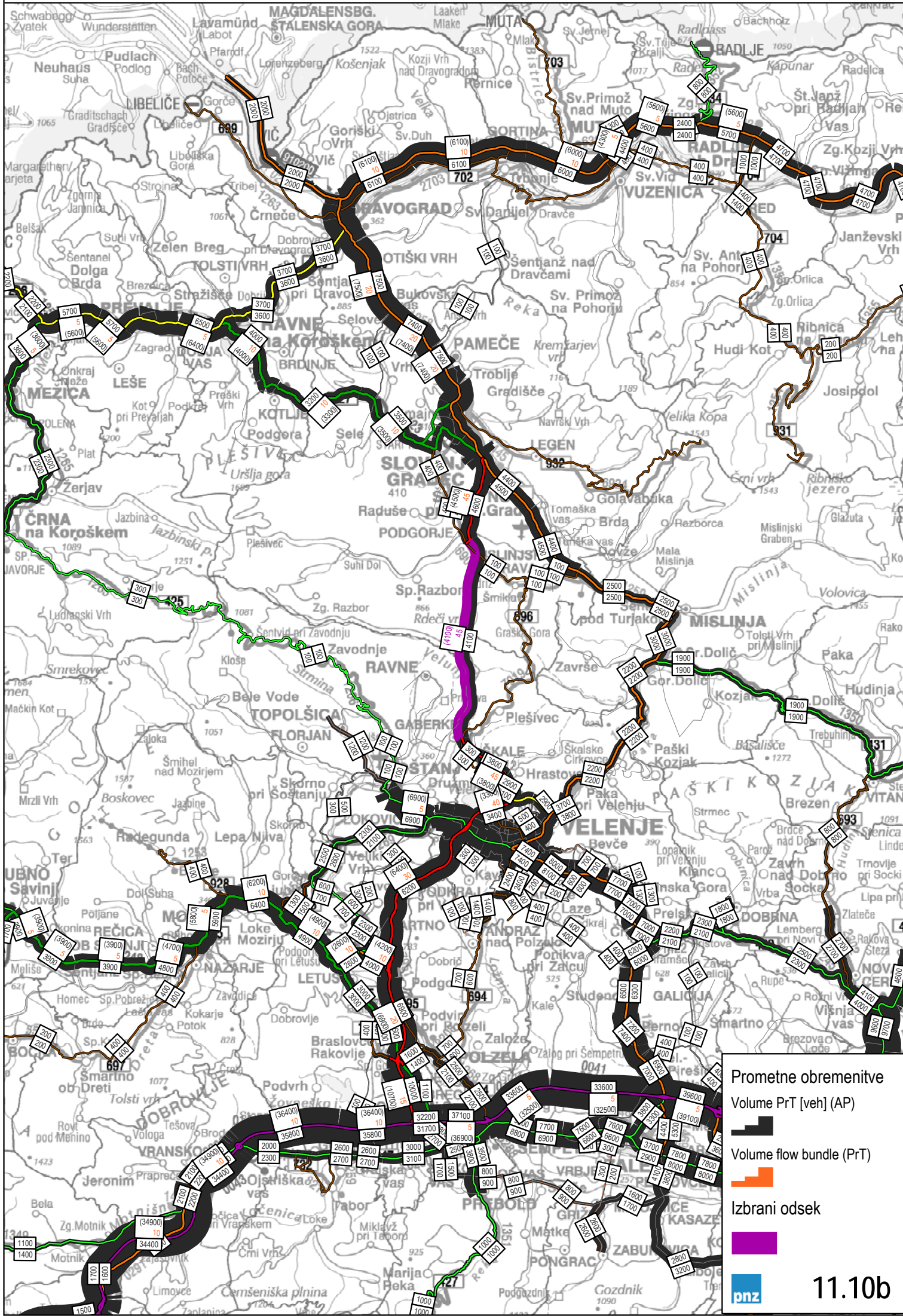
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 11.10a

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtovano cestno omrežje, avtobus, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

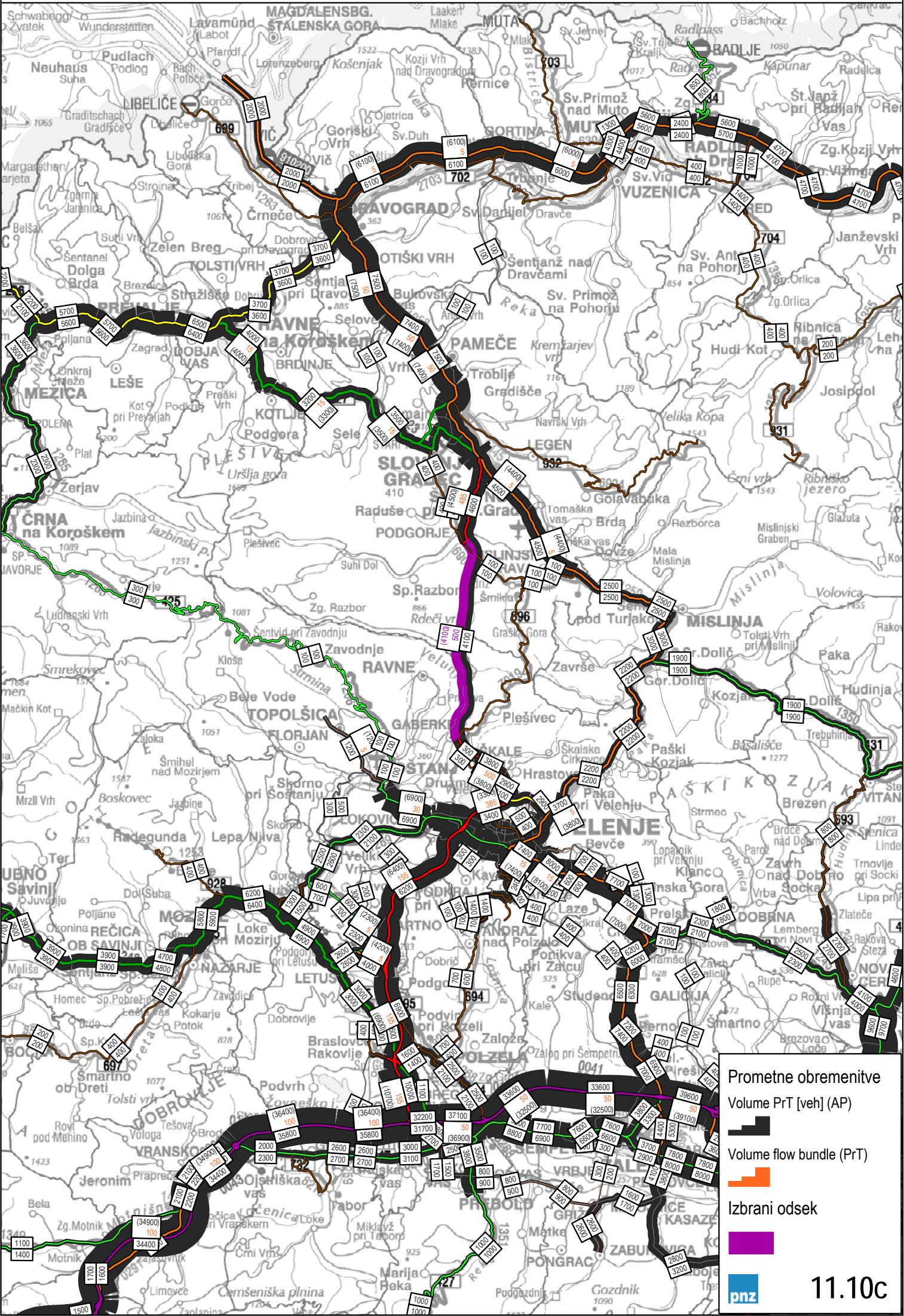
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 11.10b

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, lahka tovorna vozila do 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

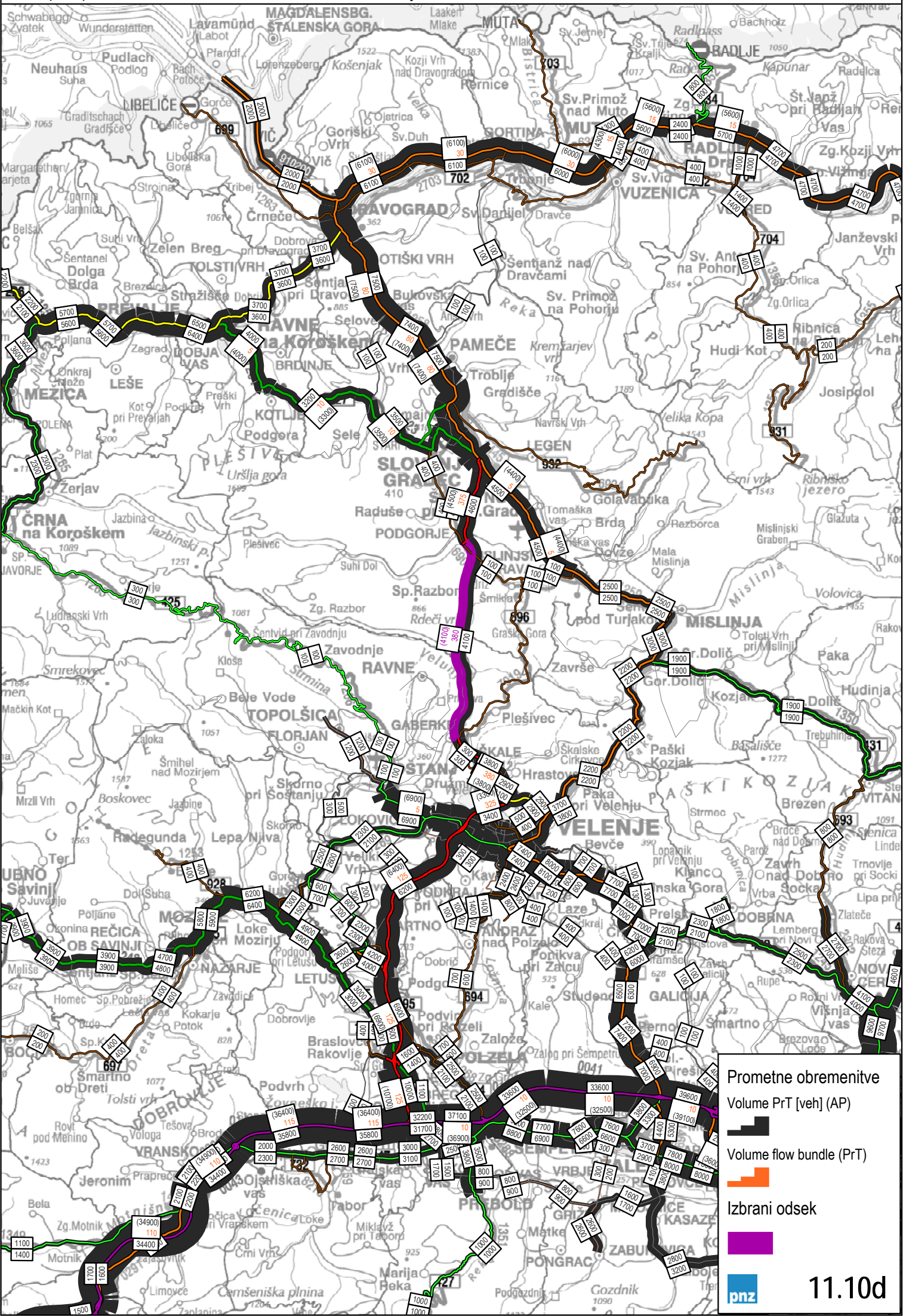
Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

Izbrani odsek

pnz 11.10c

Drvo poti, prometne obremenitve, načrtno cestno omrežje, težka tovorna vozila nad 7,5 t, PLDP, leto 2040



Prometne obremenitve

Volume PrT [veh] (AP)

Volume flow bundle (PrT)

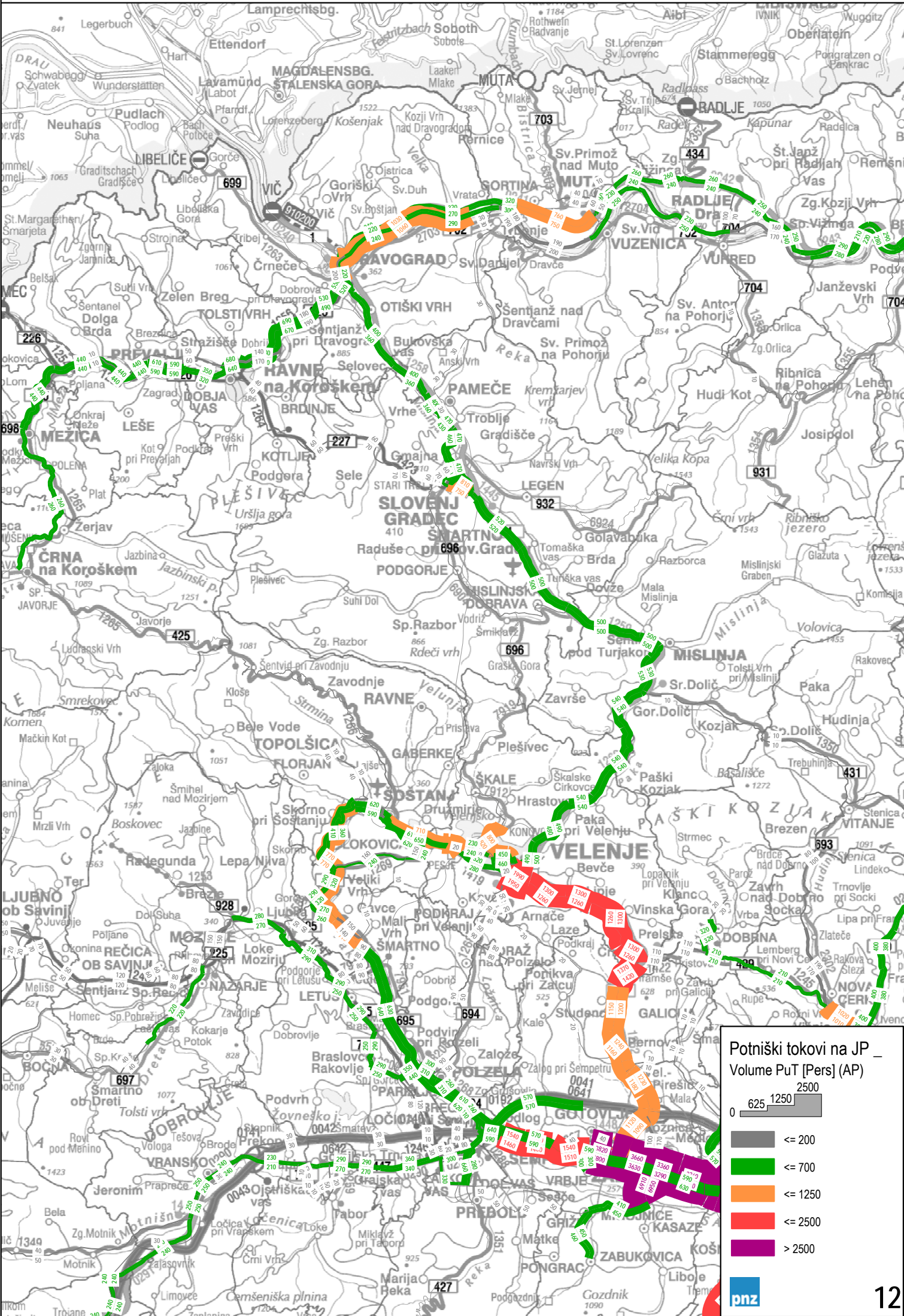
Izbrani odsek

pnz

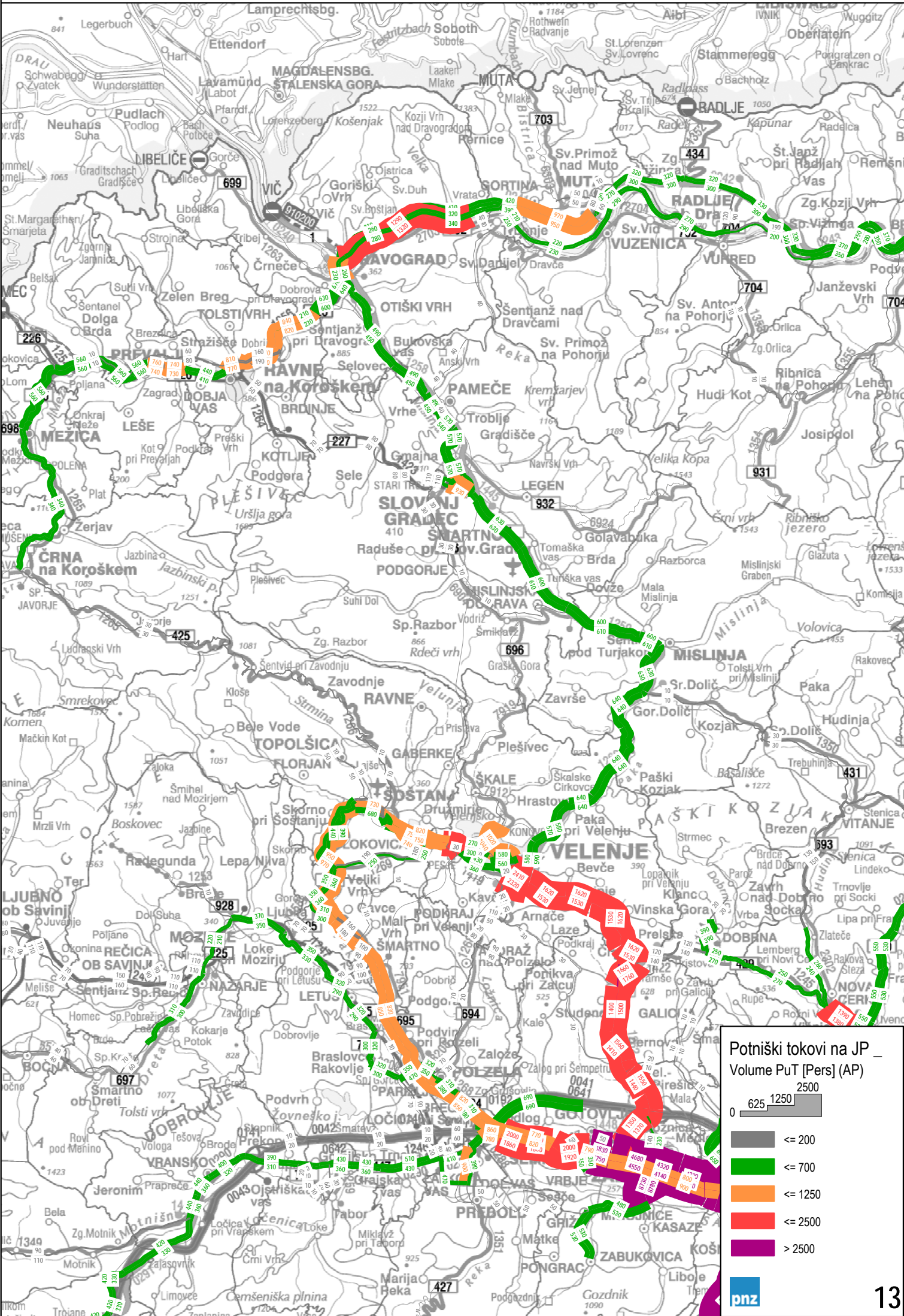
11.10d

Potniški tokovi na javnem prometu

Potniški tokovi na javnem prometi [potnikov/dan in smer], sedanje omrežje, leto 2011



Potniški tokovi na javnem prometi [potnikov/dan in smer], sedanje omrežje, leto 2040



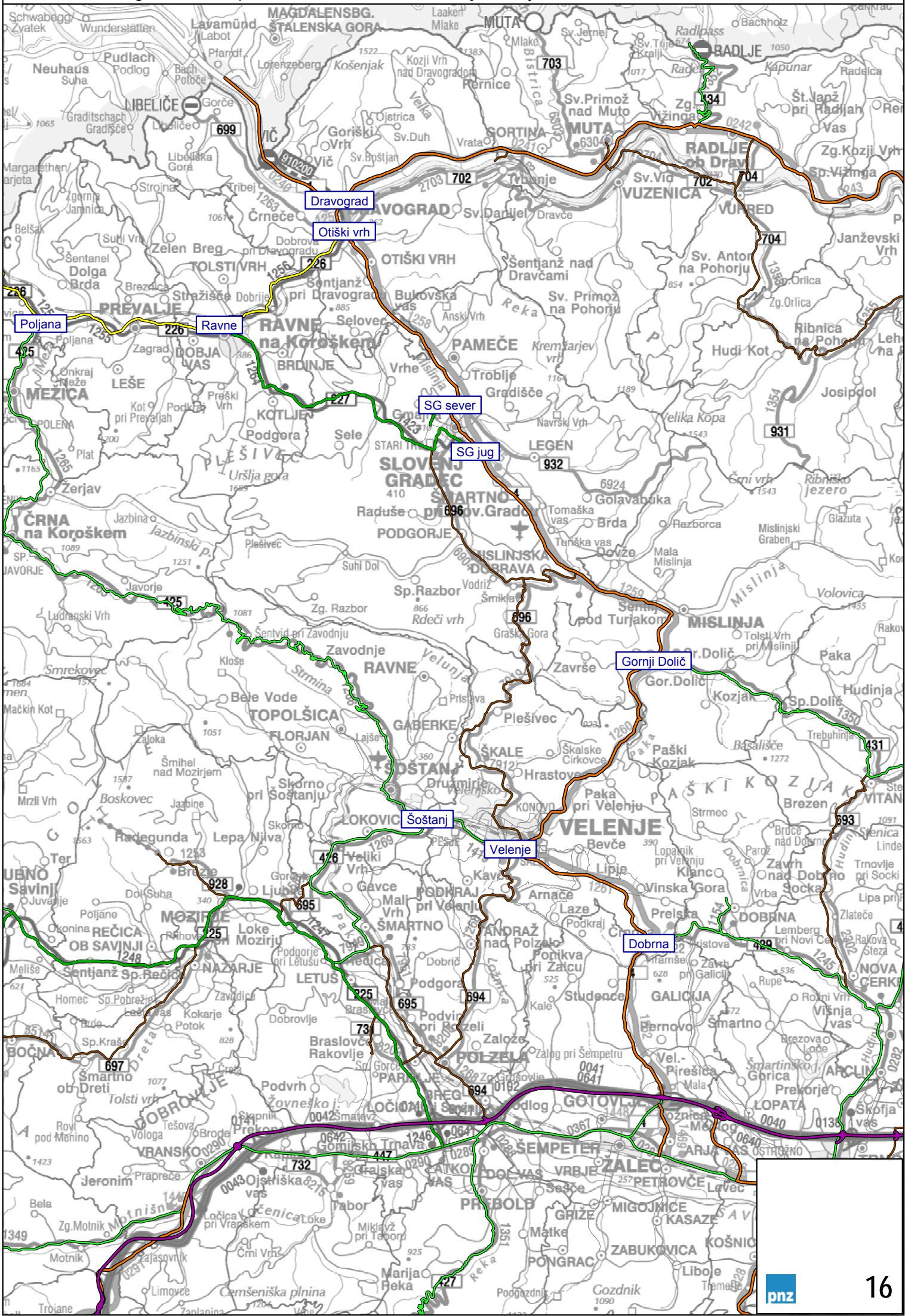
Potniški tokovi na JP
Volume PuT [Pers] (AP)

0 - 625	625 - 1250	1250 - 2500	> 2500
≤ 200	≤ 700	≤ 1250	≤ 2500
> 2500			

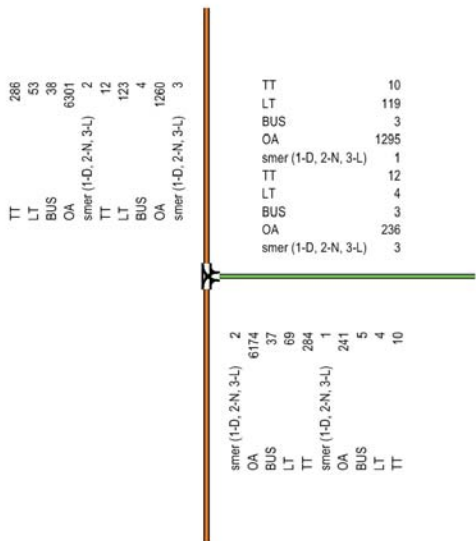
pnz

Prometni tokovi za glavna križišča po vrstah vozil za leti 2011 in 2040

Prometni tokovi za glavna križišča po vrstah vozil za leto 2011, sedanje omrežje

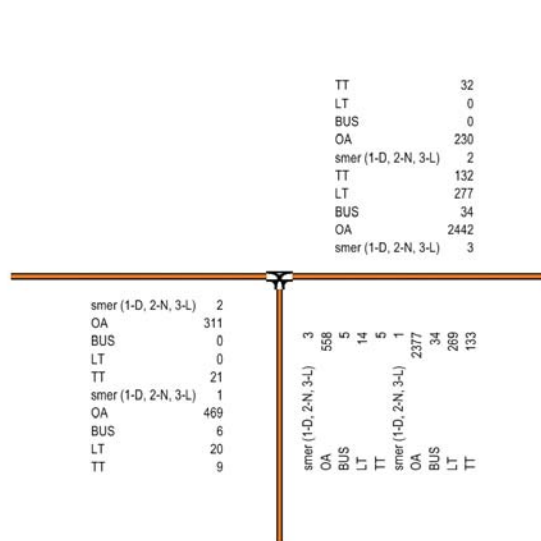


Dobrna



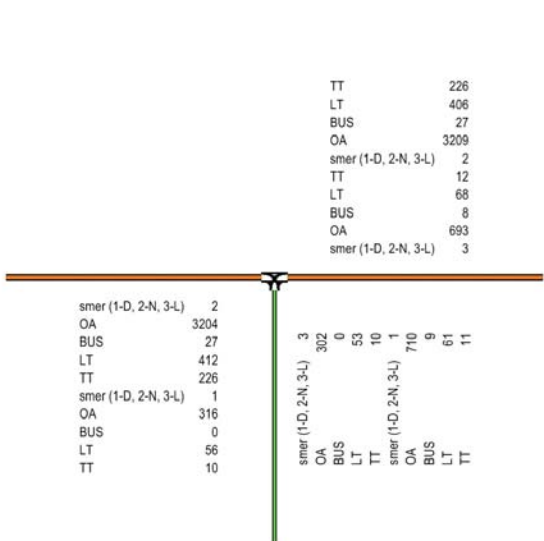
Created on: 25.10.2013

Dravograd



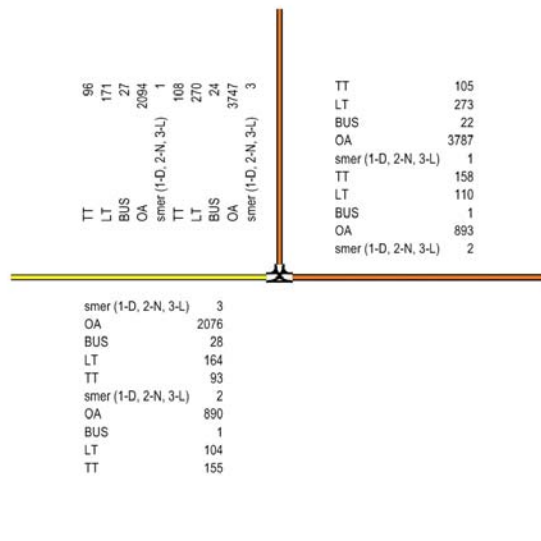
Created on: 25.10.2013

Gornji Dolič



Created on: 25.10.2013

Otiški vrh



Created on: 25.10.2013

Poljana

TT	2	TT	147
LT	0	LT	76
BUS	2	BUS	1
OA	41	OA	837
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1	smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
TT	144	TT	43
LT	82	LT	106
BUS	2	BUS	23
OA	842	OA	2560
smer (1-D, 2-N, 3-L)	3	smer (1-D, 2-N, 3-L)	2

smer (1-D, 2-N, 3-L)	3
OA	39
BUS	2
LT	0
TT	2
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
OA	2559
BUS	22
LT	105
TT	41

Created on: 25.10.2013

Ravne

TT	95
LT	119
BUS	20
OA	1070
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
TT	1
LT	34
BUS	2
OA	393
smer (1-D, 2-N, 3-L)	3

smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
OA	1061
BUS	20
LT	114
TT	94
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
OA	965
BUS	5
LT	40
TT	5

Created on: 25.10.2013

SG jug

TT	0	TT	4179
LT	0	LT	19
BUS	0	BUS	367
OA	0	OA	176
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1	smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
TT	71	TT	1918
LT	151	LT	15
BUS	16	BUS	152
OA	1892	OA	69
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2		

smer (1-D, 2-N, 3-L)	3
OA	4179
BUS	19
LT	367
TT	176
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
OA	1918
BUS	15
LT	152
TT	69

Created on: 25.10.2013

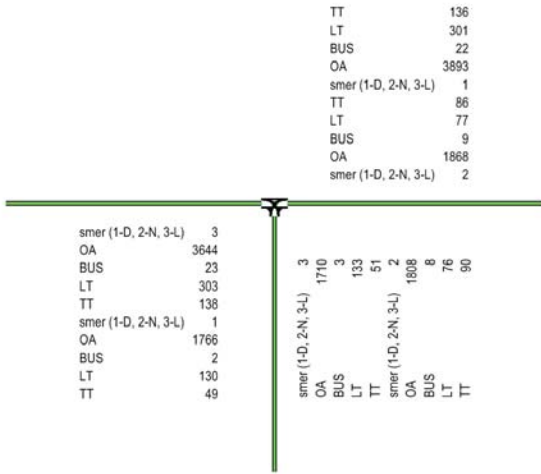
SG sever

TT	7	TT	4311
LT	93	LT	18
BUS	4	BUS	263
OA	222	OA	182
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1		
TT	201		
LT	282		
BUS	21		
OA	4262		
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2		

smer (1-D, 2-N, 3-L)	3
OA	231
BUS	4
LT	117
TT	19
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
OA	0
BUS	0
LT	0
TT	0

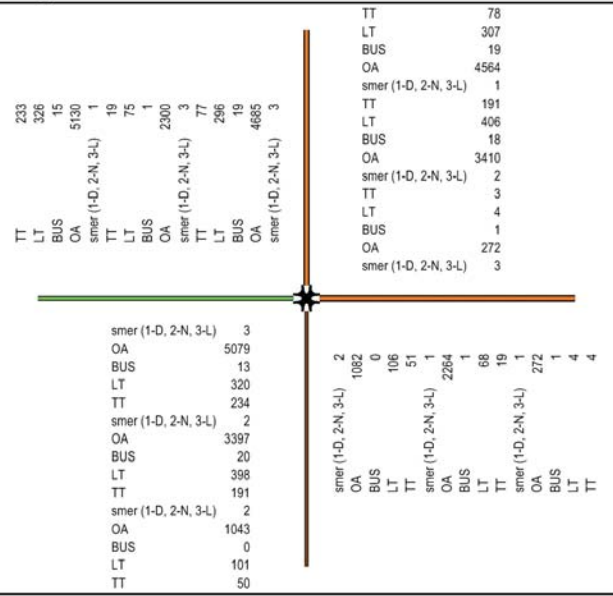
Created on: 25.10.2013

Šoštanj



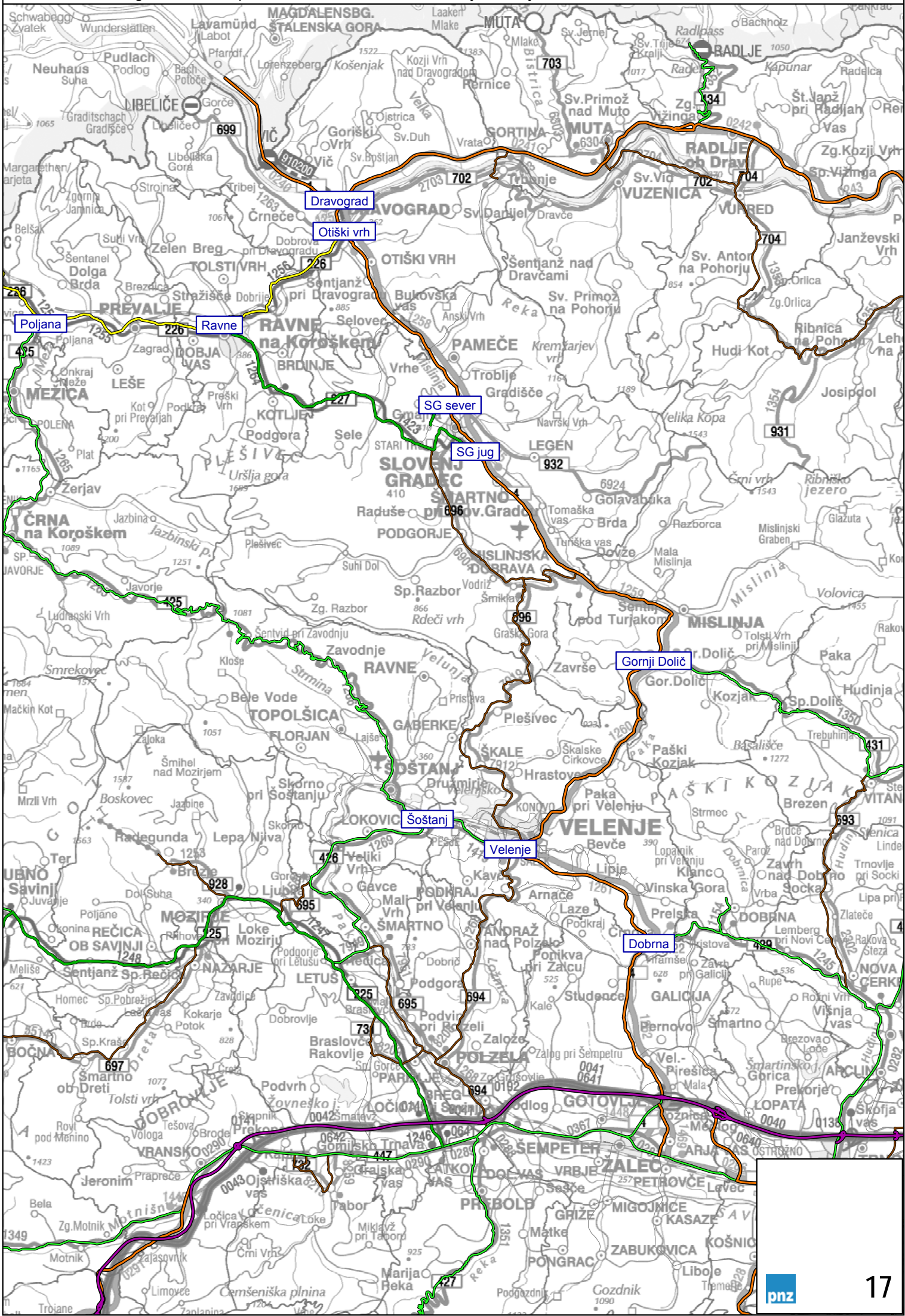
Created on: 25.10.2013

Velenje

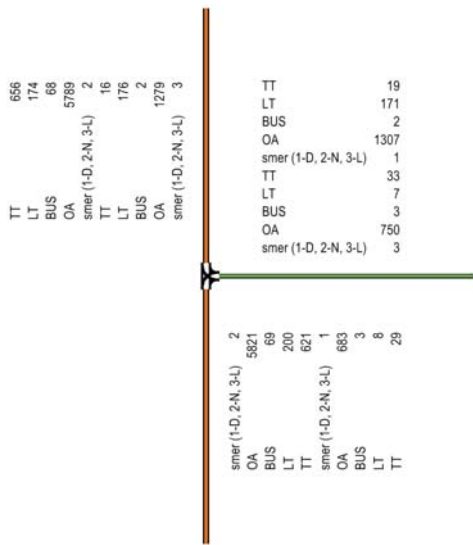


Created on: 25.10.2013

Prometni tokovi za glavna križišča po vrstah vozil za leto 2040, sedanje omrežje

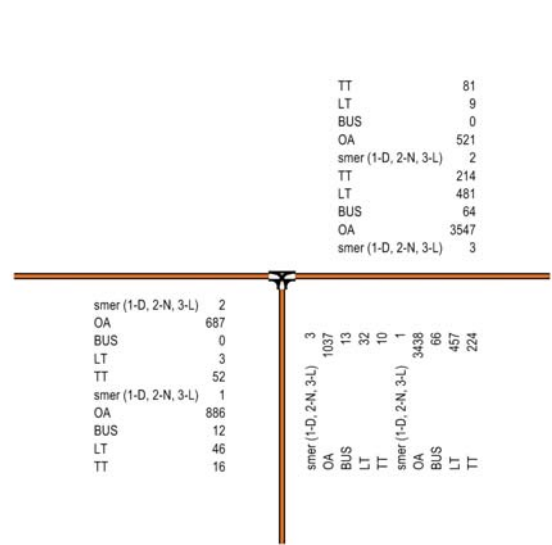


Dobrna



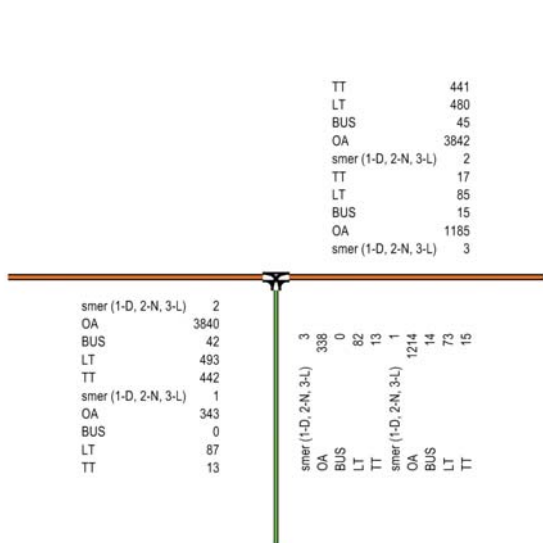
Created on: 25.10.2013

Dravograd



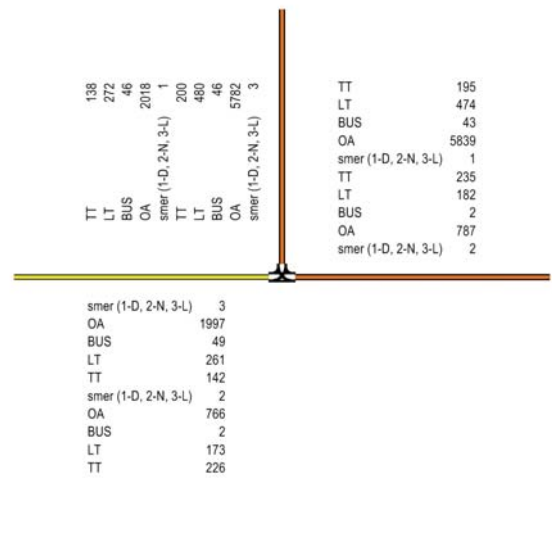
Created on: 25.10.2013

Gornji Dolič



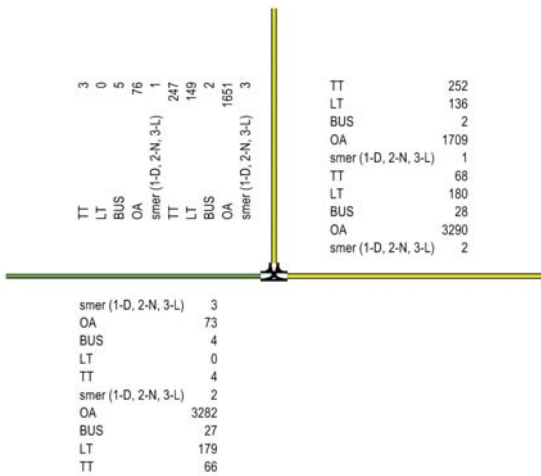
Created on: 25.10.2013

Otiški vrh



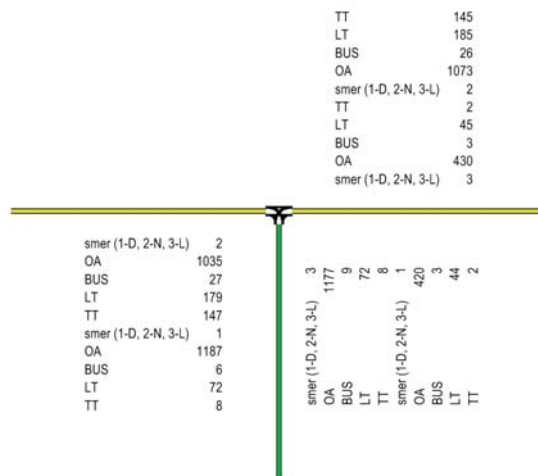
Created on: 25.10.2013

Poljana



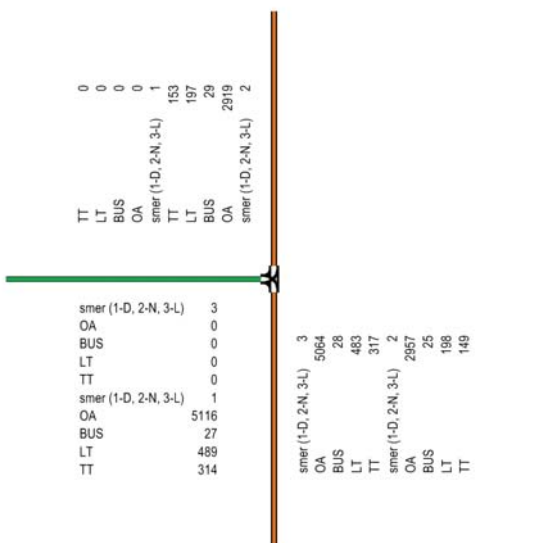
Created on: 25.10.2013

Ravne



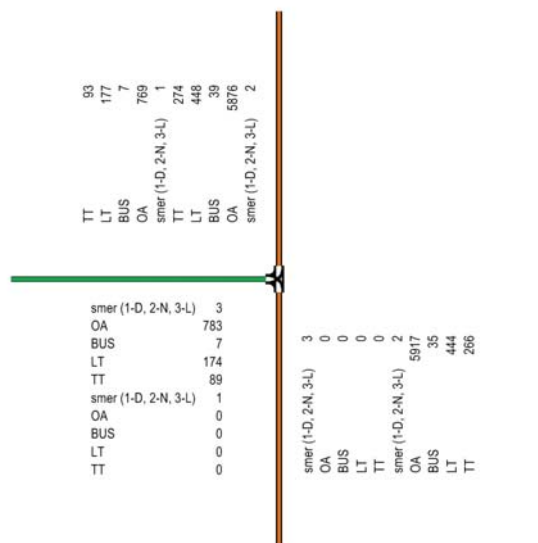
Created on: 25.10.2013

SG jug



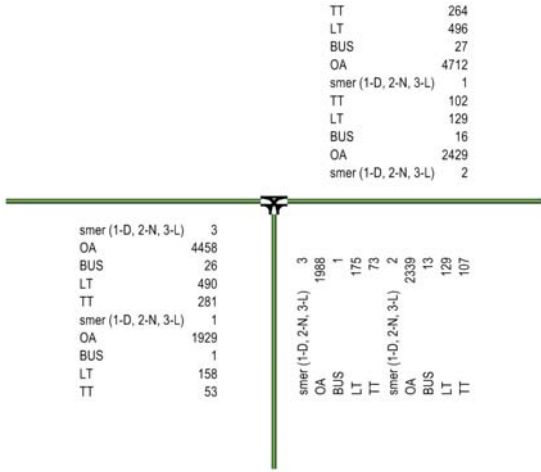
Created on: 25.10.2013

SG sever



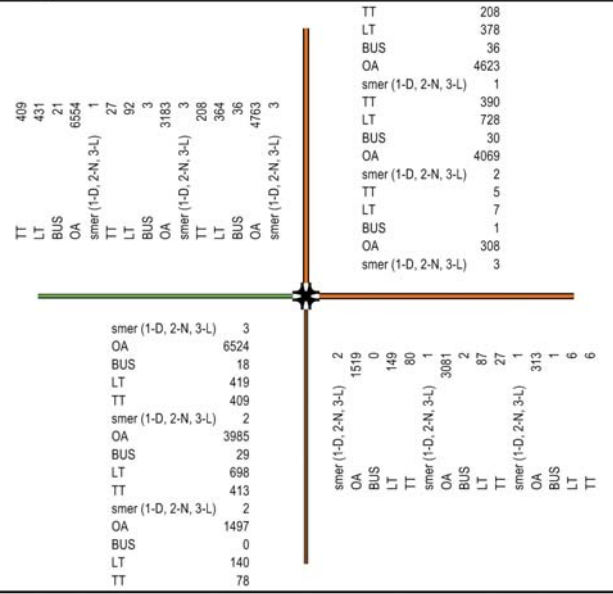
Created on: 25.10.2013

Šoštanj



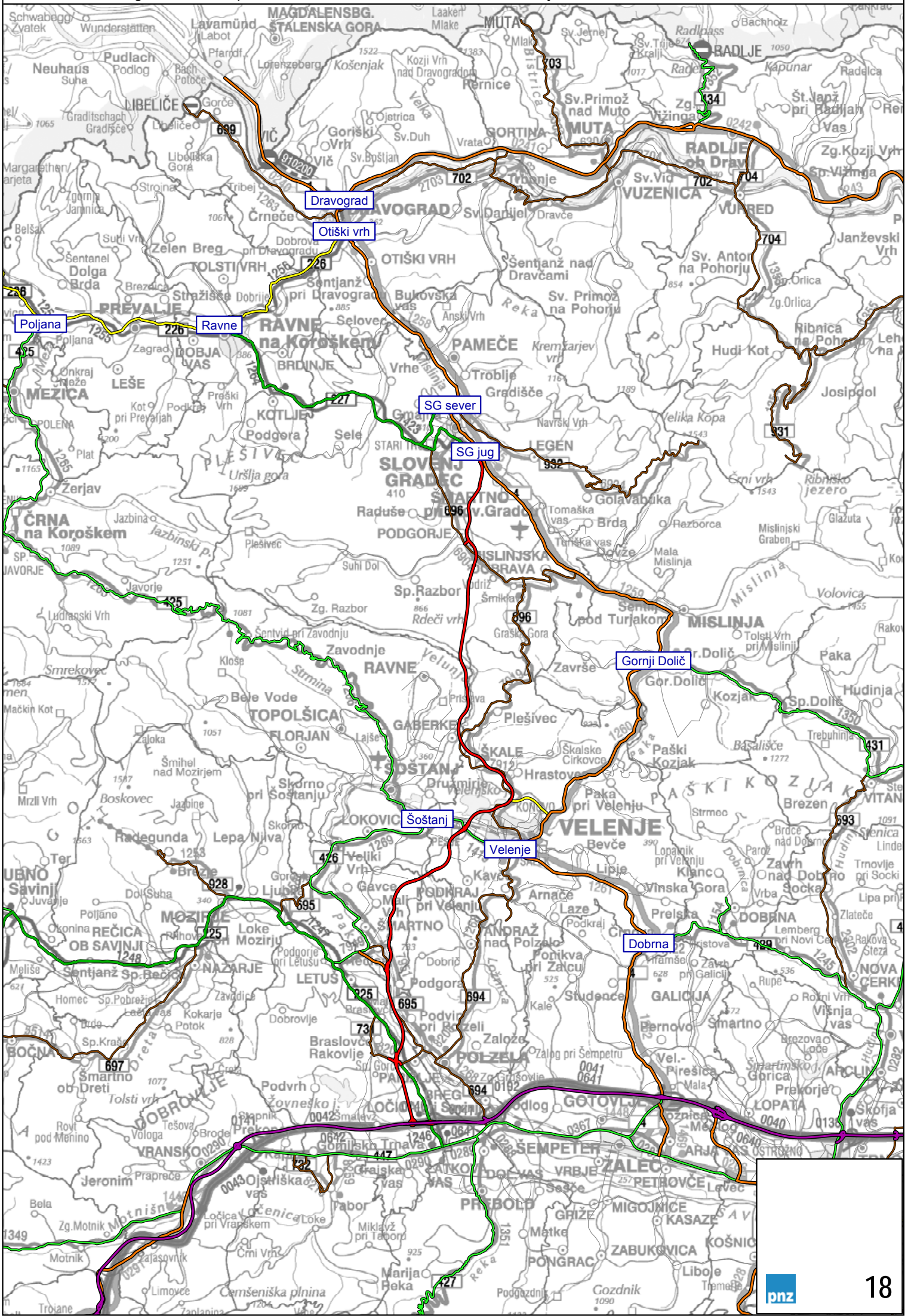
Created on: 25.10.2013

Velenje



Created on: 25.10.2013

Prometni tokovi za glavna križišča po vrstah vozil za leto 2040, načrtovano omrežje



Dobrna

TT	0
LT	41
BUS	10
OA	5481
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
TT	0
LT	55
BUS	3
OA	1306
smer (1-D, 2-N, 3-L)	3

TT	0
LT	63
BUS	2
OA	1344
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
TT	35
LT	6
BUS	3
OA	682
smer (1-D, 2-N, 3-L)	3

smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
OA	5418
BUS	11
LT	45
TT	0
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
OA	516
BUS	3
LT	6
TT	34

Created on: 14.03.2016

Dravograd

TT	81
LT	9
BUS	0
OA	521
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
TT	214
LT	481
BUS	64
OA	3546
smer (1-D, 2-N, 3-L)	3

smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
OA	687
BUS	0
LT	3
TT	52
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
OA	886
BUS	12
LT	46
TT	16

smer (1-D, 2-N, 3-L)	3
OA	1034
BUS	13
LT	32
TT	10
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
OA	3436
BUS	66
LT	457
TT	224

Created on: 14.03.2016

Gornji Dolič

TT	60
LT	43
BUS	2
OA	1048
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
TT	17
LT	82
BUS	15
OA	1144
smer (1-D, 2-N, 3-L)	3

smer (1-D, 2-N, 3-L)	4
OA	0
BUS	0
LT	0
TT	0
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
OA	1049
BUS	2
LT	44
TT	60
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
OA	359
BUS	5
LT	89
TT	18

smer (1-D, 2-N, 3-L)	3
OA	364
BUS	5
LT	84
TT	17
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
OA	1162
BUS	14
LT	71
TT	15

Created on: 14.03.2016

Otiški vrh

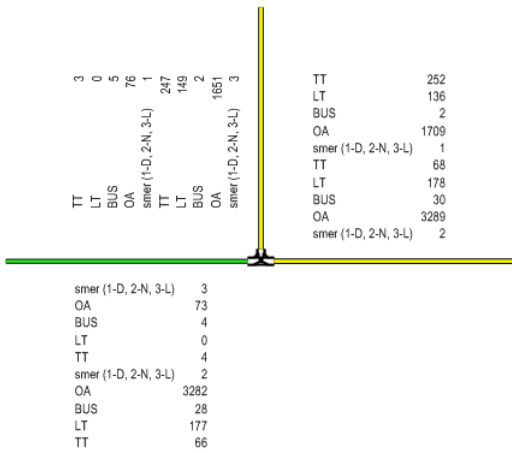
TT	195
LT	474
BUS	43
OA	5822
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
TT	235
LT	182
BUS	2
OA	786
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
TT	0
LT	0
BUS	0
OA	0
smer (1-D, 2-N, 3-L)	4

TT	138
LT	272
BUS	45
OA	2015
smer (1-D, 2-N, 3-L)	1
TT	200
LT	481
BUS	46
OA	5769
smer (1-D, 2-N, 3-L)	3

smer (1-D, 2-N, 3-L)	3
OA	1994
BUS	49
LT	261
TT	142
smer (1-D, 2-N, 3-L)	2
OA	765
BUS	2
LT	173
TT	226

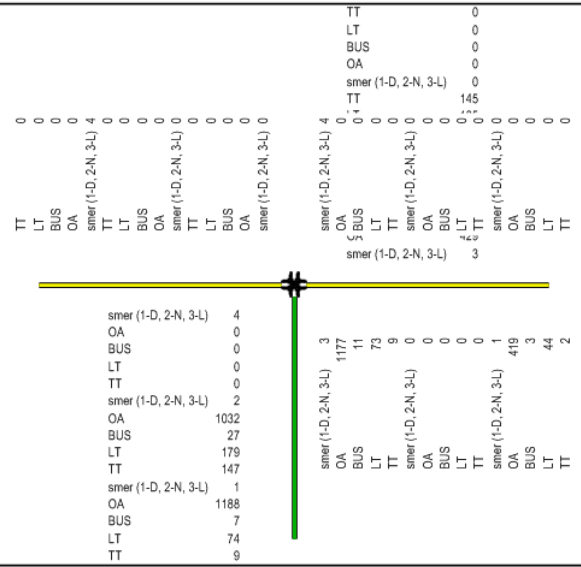
Created on: 14.03.2016

Poljana



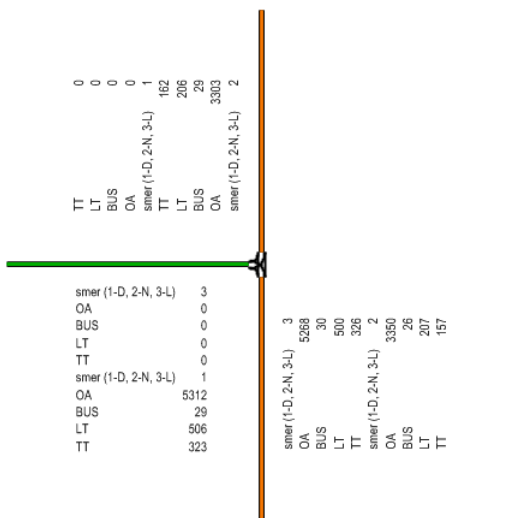
Created on: 14.03.2016

Ravne



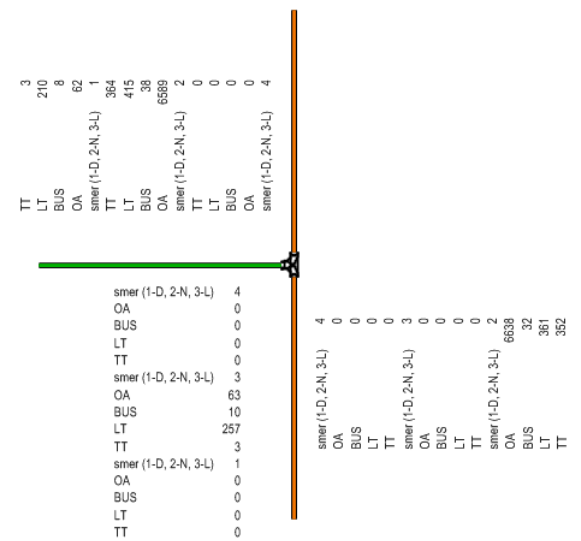
Created on: 14.03.2016

SG jug



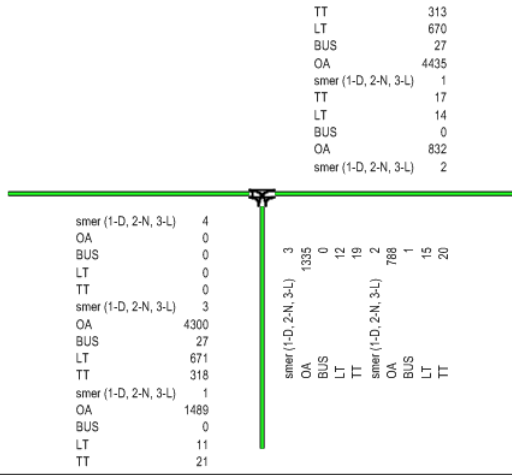
Created on: 14.03.2016

SG sever



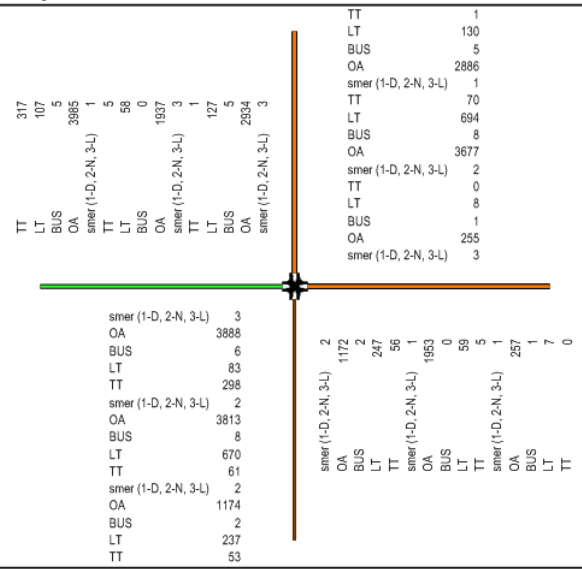
Created on: 14.03.2016

Šoštanj



Created on: 14.03.2016

Velenje



Created on: 14.03.2016

DODATEK

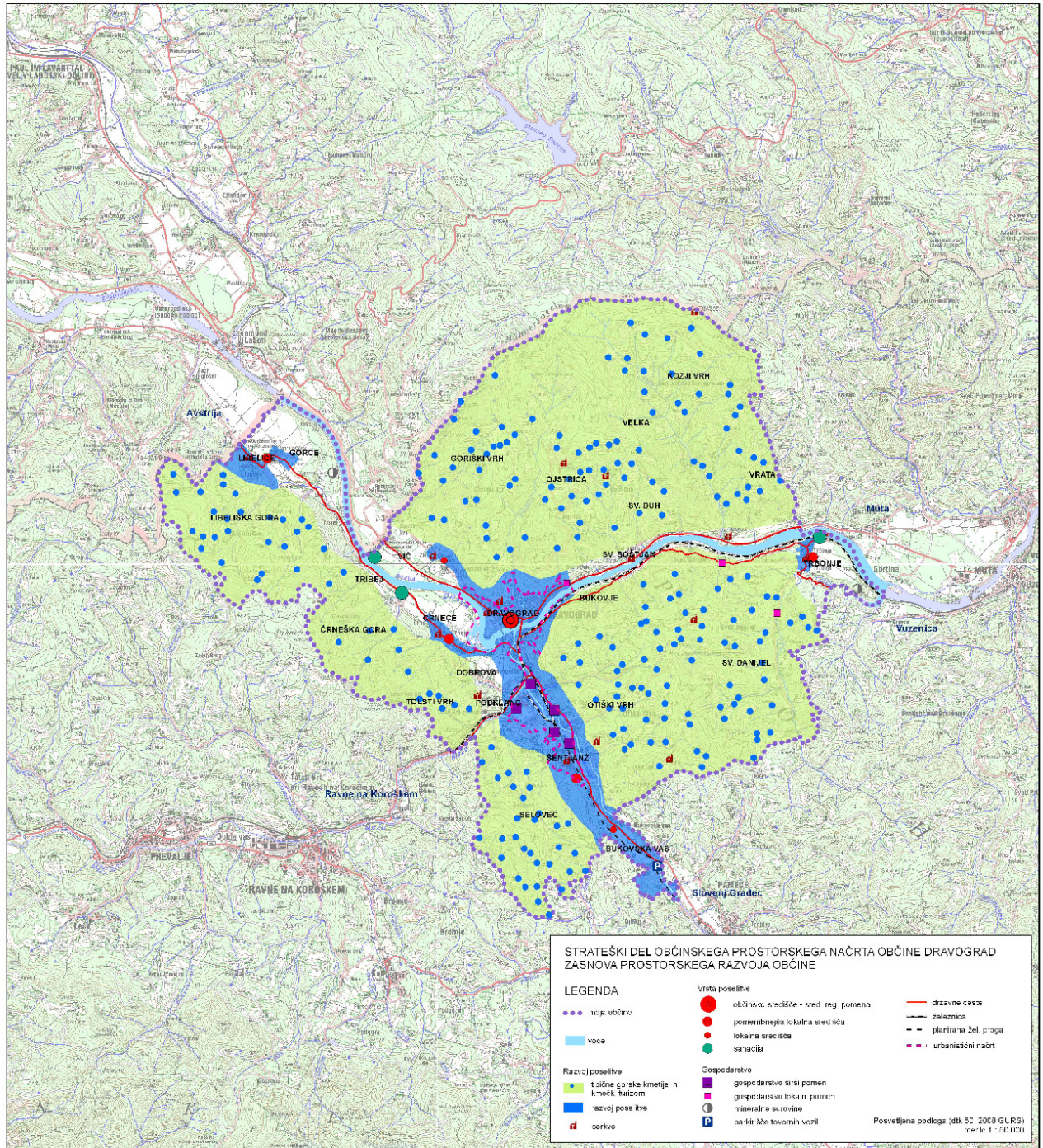
1. Coning

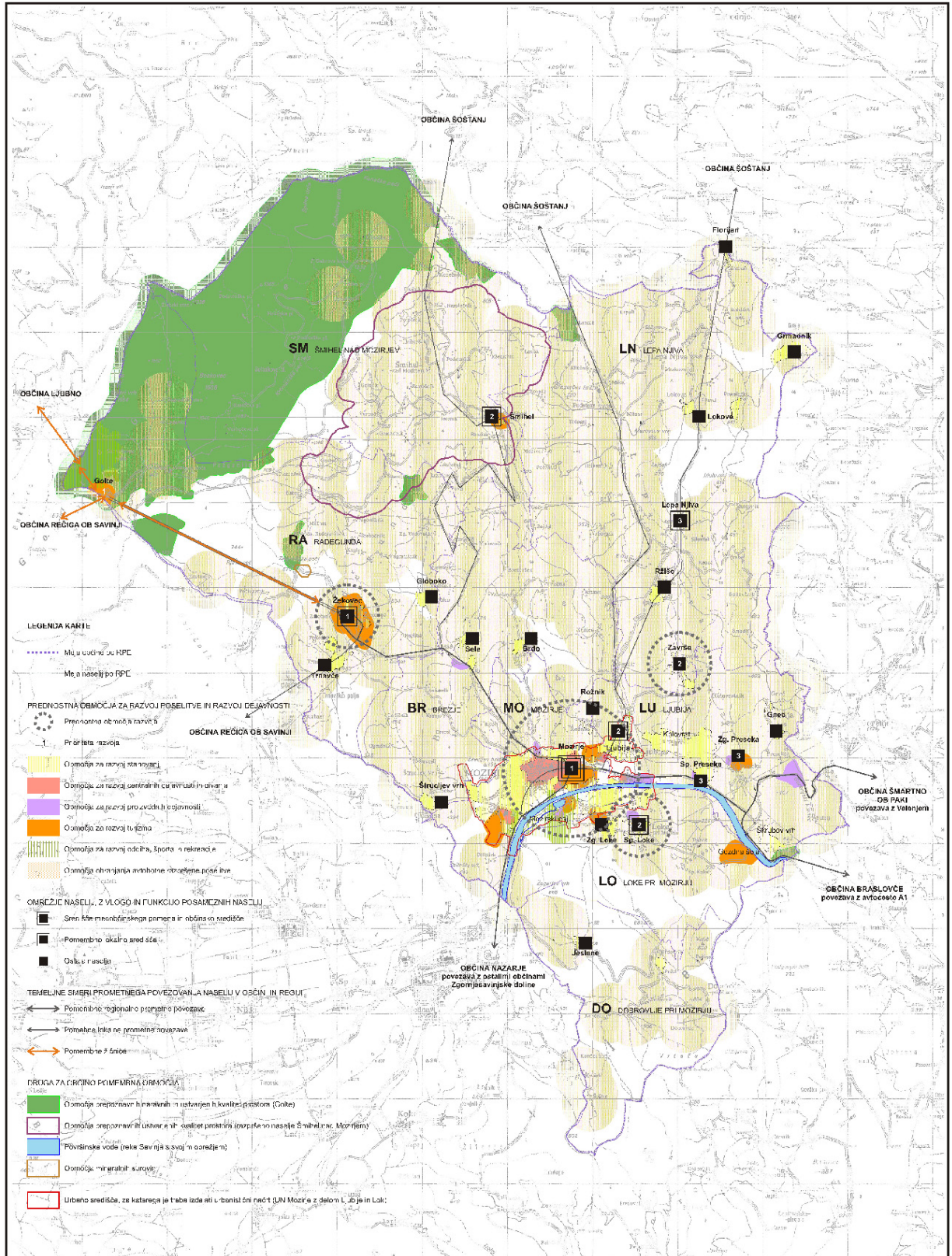
Preglednica 1a: Socioekonomske vsebine po prometnih conah, leto 2011

Cona	Število vseh prijavljenih prebivalcev	Število zaposlenih (delovni aktivnih)	Število delovnih mest v delovni mesti	Število delovnih mest v primarnem in sekundarnem sektorju	Število delovnih mest v storitvenem sektorju	Število delovnih mest v trgovskih dejavnostih	Število delovnih mest v turističnih dejavnostih	Kvadratura prodajnih površin (m ²)	Število vpisanih mest v osnovnih šolah	Število vpisanih mest v srednjih šolah	Število redno vpisanih študentov
110	5.545	2.714	1.537	1.612	1.216	235	0	9.202	6.055	1.402	1.402
111	8.724	3.730	1.124	379	344	61	0	2.250	949	0	0
112	3.424	1.464	8.409	3.880	2.179	1.254	0	55.985	0	0	1.222
113	2.135	913	1.581	421	793	221	0	10.075	0	0	0
114	3.612	3.687	5.765	2.618	5.609	37	0	18.626	746	3.212	0
115	3.197	1.367	2.389	1.313	654	230	15	10.755	470	641	2.081
116	6.445	2.756	970	240	478	103	6	3.545	445	0	0
117	7.459	3.190	1.856	612	1.023	25	0	385	449	0	0
118	3.236	1.384	1.868	886	642	25	0	870	345	0	0
119	980	419	501	244	212	19	0	385	0	0	0
160	3.594	1.377	1.046	575	71	16	4	310	346	0	0
250	4.169	1.782	1.264	362	304	175	16	5.600	591	0	0
251	2.139	914	1.168	752	254	44	0	1.165	224	0	0
252	687	296	49	35	11	1	0	10	0	0	0
253	2.002	856	551	301	55	41	0	1.810	0	0	0
300	2.013	770	433	178	98	5	0	50	259	0	0
301	640	241	46	29	14	0	0	0	0	0	0
431	1.337	596	112	60	40	3	0	30	0	0	0
436	797	354	65	28	6	5	1	50	0	0	0
437	590	262	66	36	16	0	0	0	0	0	0
570	8.719	3.655	3.212	1.580	416	153	508	5.915	840	0	0
571	2.223	973	873	347	366	29	0	875	265	0	0
620	1.803	708	461	254	104	13	2	130	265	0	0
621	844	332	119	20	79	2	0	20	0	0	0
680	3.972	1.768	815	299	167	157	0	7.370	564	0	0
681	681	303	169	11	33	2	0	30	0	0	0
682	579	258	167	8	35	2	0	20	0	0	0
740	3.707	1.494	992	618	165	48	4	1.370	325	0	0
760	1.686	736	125	79	28	9	0	195	0	0	0
761	2.890	1.263	581	228	187	43	0	1.390	498	0	0
790	3.606	1.532	1.017	286	293	120	4	3.835	377	0	0
791	2.282	969	593	182	306	52	4	2.040	223	0	0
792	439	186	76	43	5	0	1	0	0	0	0
810	3.508	1.620	1.120	714	212	54	0	1.479	311	336	0
830	1.865	824	1.819	1.346	252	43	0	1.445	280	0	0
831	702	310	53	8	39	0	0	0	0	0	0
930	891	358	288	215	43	13	0	235	0	0	0
941	891	358	288	215	43	13	0	235	0	0	0
942	795	320	65	35	29	2	0	20	217	0	0
990	4.505	1.914	1.260	661	222	70	0	2.570	484	0	0
1010	5.048	2.023	2.028	1.179	379	104	0	3.115	580	0	0
1011	1.119	444	265	155	24	4	0	24	0	0	0
1030	3.423	1.522	3.355	823	353	3	2	14.690	1.141	1.288	0
1031	2.267	988	247	105	94	16	1	385	0	0	0
1032	1.564	682	150	69	49	8	1	80	0	0	0
1120	1.413	628	206	49	92	18	0	285	314	0	0
1121	901	401	117	40	70	1	0	10	0	0	0
1122	2.014	895	1.009	730	233	18	0	285	0	0	0
1123	780	347	42	16	16	0	0	0	0	0	0
1124	8.536	3.793	6.041	3.655	1.875	343	50	11.580	1.265	1.829	293
1125	1.616	718	178	66	65	4	0	875	194	0	0
1126	1.374	611	167	58	62	16	15	760	0	0	0
1200	5.694	2.443	3.148	1.504	719	264	1	10.455	937	366	0
1201	2.017	866	228	86	87	3	0	30	175	0	0
1203	1.452	621	346	189	89	8	0	4.100	57	0	0
1204	934	401	184	65	63	37	0	1.770	0	0	0
1205	2.463	1.057	188	50	60	3	0	30	314	0	0
1206	990	425	108	50	53	0	0	0	0	0	0
1250	1.992	880	248	76	76	23	0	865	297	0	0
1251	1.100	486	94	56	33	0	0	0	0	0	0
1260	6.731	3.060	2.751	1.916	450	74	0	1.925	810	0	0
1261	1.815	825	559	70	45	5	173	50	0	0	0
1270	4.366	1.938	2.092	1.607	316	16	0	280	411	205	0
1370	2.281	1.003	674	221	61	21	0	330	226	0	0
1390	4.574	1.926	1.230	315	313	104	0	3.640	712	0	0
1391	1.593	671	131	43	30	10	0	235	170	0	0
1392	1.291	961	161	76	58	5	0	4	0	0	0
1410	2.685	1.157	862	566	148	30	0	900	314	0	0
1441	1.343	627	315	126	176	0	0	0	0	0	0
1442	360	168	121	14	30	1	0	10	0	0	0
1510	2.828	1.261	455	83	165	29	0	995	380	0	0
1511	899	361	54	11	29	4	0	40	0	0	0
1512	577	257	170	111	42	7	0	70	0	0	0
1513	880	392	252	216	26	0	0	0	0	0	0
1550	2.177	949	495	45	75	14	161	290	250	0	0
1670	2.619	1.085	546	311	83	29	6	395	243	0	0
1730	3.128	1.310	1.311	850	144	88	0	3.180	543	0	0
1731	1.709	716	357	185	151	3	1	30	0	0	0
1732	964	404	44	17	11	0	0	0	0	0	0
1740	1.4619	1.845	1.349	826	268	260	1	4.060	491	0	0
1750	6.753	2.728	1.901	880	474	143	39	4.530	622	0	0
1770	1.238	442	157	47	50	1	2	10	152	0	0
1840	1.495	603	130	62	42	0	0	0	0	0	0
1890	1.800	701	511	170	62	108	0	4.865	443	0	0
1891	347	135	123	0	107	0	0	0	0	0	0
1892	426	166	30	9	7	0	0	0	0	0	0
1900	10.471	4.483	5.849	2.578	1.747	579	38	22.875	1.132	0	0
1901	1.175	549	139	17	121	11	0	2.540	0	0	0
1902	3.056	1.308	1.241	686	223	86	2	3.010	295	0	0
1903	4.509	1.930	758	426	206	26	0	860	309	0	0
2001	1.410	678	555	129	326	38	0	1.155	0	0	0
2002	1.278	615	902	238	259	27	0	410	0	0	0
2003	2.114	1.017	258	86	29	0	0	395	0	0	0
2004	696	335	55	31	15	7	0	20	0	0	0
2005	1.870	899	173	80	22	13	0	265	507	0	0
2006	110	53	27	27	2	2	0	0	0	0	0
2007	1.179	567	112	52	34	16	0	800	0	0	0
2008	658	316	19	5	11	0	0	0	0	0	0
2009	268	129	54	3	24	19	0	230	0	0	0
2010	2.458	1.182	363	53	80	22	0	430	534	0	0
2011	24	12	62	1	40	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	94	0	32	0	0	0	0	0	0
2013	172	82	94	21	49	4	0	40	0	0	0
2014	399	163	93	61	59	18	0	0	0	0	0
2015	279	134	345	217	78	14	2	140	0	0	0
2016	187	90	41	0	29	0	0	0	0	0	0
2017	0	0	5.912	5.698	202	5	0	0	0	0	0
2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019	63	30	296	160	24	110	0	5.175	0	0	0
2020	536	258	92	84	3	3	0	30	0	0	0
2021	175	84	124	0	119	2	0	20	0	0	0
2022	308	148	388	7	29	35	0	1.750	0	0	0
2023	138	66	97	0	16	3	0	30	443	0	0
2024	107	51	500	228	255	2	0	20	0	0	0
2025	908	437	49	6	34	0	1	0	0	0	0
2026	834	401	91	5	3	4	0	40	0	0	0
2027	696	335	104	40	23	15	0	1.750	0	0	0
2028	1.113	535	408	31	155	158	0	6.995	0	0	0
2029	967	475	35	16	13	0	0	0	0	0	0
2030	159	76	622	158	77	1	0	10	555	2.722	705
2031	503	242	62	27	2	30	0	1.500	0	0	0
2032	338	163	9	2	0	0	0	0	447	0	0
2033	844	406	61	17	31	7	0	175	0	0	0
2034	908	437	79	55	20	1	0	10	0	0	0
2035	16	7	153	125	17	38	0	0	0	0	0
2036	231	111	63	17	20	0	0	0	0	0	0
2037	364	175	12	2	9	0	0	0	0	0	0
2038	125	60	179	19	0						

Preglednica 1b: Socioekonomske vsebine po prometnih conah, leto 2030

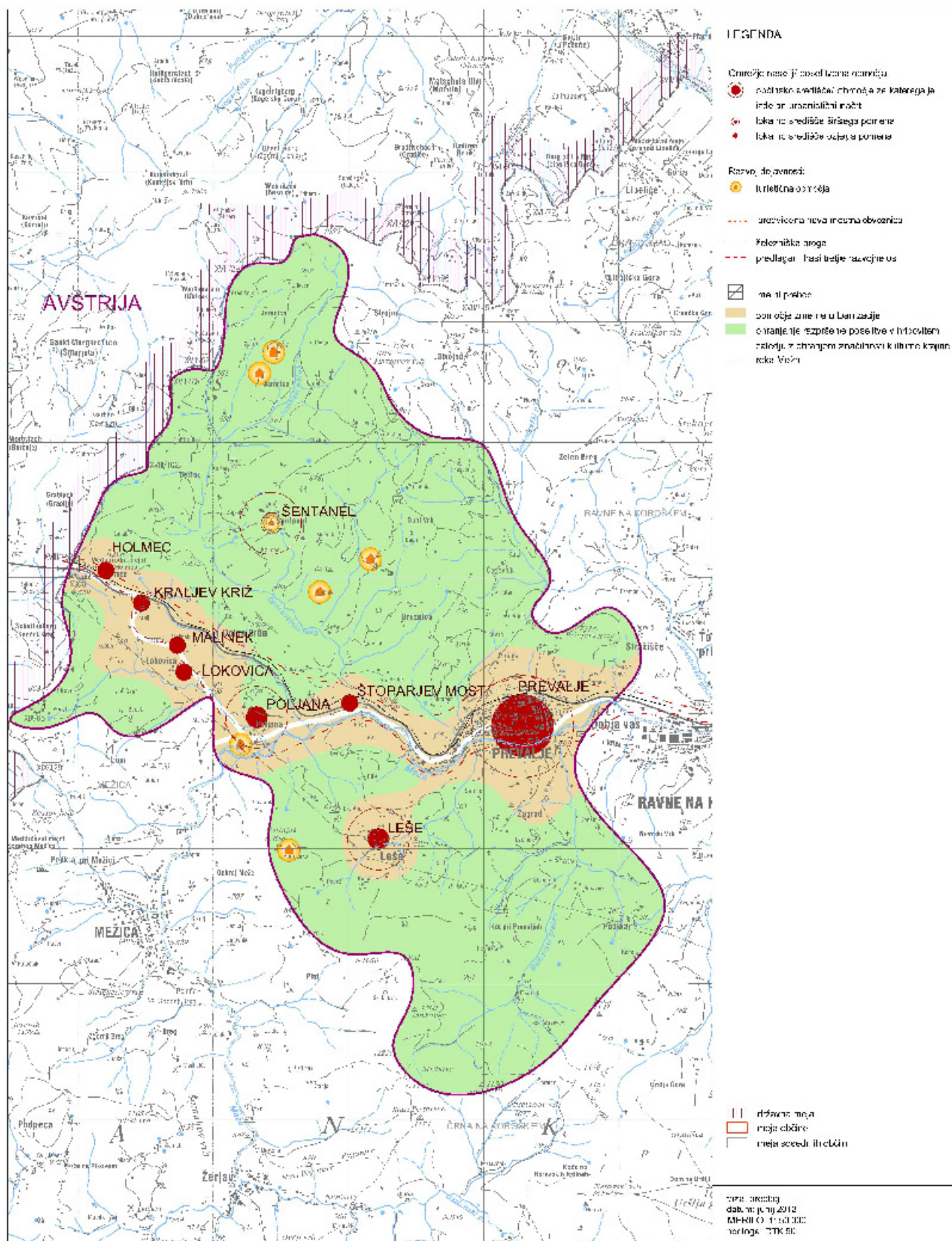
Cona	Število vseh prijavljenih prebivalcev	Število zaposlenih (delovni aktivnih)	delovna mesta	Število delovnih mest v primarnem in sekundarnem sektorju	Število delovnih mest v storitvenem sektorju	Število delovnih mest v trgovskih dejavnostih	Število delovnih mest v turističnih dejavnostih	Kvadratura prodajnih površin (m ²)	Število vpisanih mest v osnovnih šolah	Število vpisanih mest v srednjih šolah	Število redno vpisanih študentov
110	5.544	2.338	4.441	2.352	2.442	227	0	10.202	442	5.967	1.076
111	8.568	3.613	1.083	286	376	59	0	2.328	935	0	0
112	3.362	1.418	8.101	2.928	2.385	1.208	0	57.926	0	0	1.204
113	2.097	884	1.523	318	868	213	0	10.424	0	0	0
114	8.458	3.527	5.262	434	2.866	491	45	19.274	735	3.165	0
115	3.140	1.324	2.302	991	715	221	18	11.128	463	632	2.051
116	6.330	2.669	934	181	523	100	7	3.668	439	0	0
117	7.326	3.090	1.788	462	1.120	24	0	398	442	0	0
118	3.178	1.341	1.800	669	703	26	0	960	340	0	0
119	981	406	462	185	232	18	0	388	0	0	0
160	3.405	1.333	1.008	434	78	16	5	321	341	0	0
250	3.950	1.726	1.218	273	332	169	19	5.794	582	0	0
251	2.026	885	1.125	568	278	42	0	1.205	221	0	0
252	651	295	47	24	12	1	0	10	0	0	0
253	1.896	829	531	227	61	40	0	1.873	0	0	0
300	1.977	746	417	134	108	5	0	52	255	0	0
301	615	233	44	22	15	0	0	0	0	0	0
431	1.362	637	1.116	46	48	3	0	31	0	0	0
436	812	367	68	22	7	5	1	52	0	0	0
437	601	272	68	28	20	0	0	0	0	0	0
570	8.563	3.540	3.095	1.192	455	148	619	6.200	828	0	0
571	2.281	941	841	262	400	28	0	905	260	0	0
620	1.771	686	444	192	114	13	2	135	261	0	0
621	829	322	114	15	86	2	0	21	0	0	0
680	4.048	1.877	842	231	201	162	0	7.626	556	0	0
681	691	314	58	43	40	2	0	21	0	0	0
682	990	268	173	6	2	0	0	21	0	0	0
740	3.512	1.447	955	466	181	46	5	1.417	320	0	0
760	1.597	713	122	60	31	8	0	202	0	0	0
761	2.738	1.223	569	172	205	40	4	1.235	493	0	0
790	3.542	1.484	979	216	321	115	5	3.968	372	0	0
791	2.242	939	572	137	335	50	5	2.111	220	0	0
792	431	180	73	32	6	0	1	0	0	0	0
810	3.324	1.460	1.079	539	133	53	0	1.728	206	331	0
830	1.832	798	1.752	1.016	276	41	0	1.495	276	0	0
831	689	301	51	6	42	0	0	0	0	0	0
930	844	347	278	162	47	13	0	243	0	0	0
941	844	347	81	5	32	1	0	10	214	0	0
932	753	310	63	26	22	2	0	21	0	0	0
990	4.424	1.853	1.213	499	243	67	0	2.659	477	0	0
1010	4.782	1.959	1.954	890	415	101	0	3.223	572	0	0
1011	1.080	494	487	117	31	2	0	21	0	0	0
1030	3.315	5.416	2.562	901	340	2	0	15.199	1.124	1.269	0
1031	2.147	957	238	79	103	16	1	398	0	0	0
1032	1.482	660	145	52	54	7	1	83	0	0	0
1120	1.938	609	198	37	101	18	0	295	309	0	0
1121	856	388	112	30	77	1	0	295	0	0	0
1122	1.908	867	972	551	255	18	0	295	0	0	0
1123	738	336	41	12	17	0	0	0	0	0	0
1124	8.086	3.674	7.747	2.759	2.052	321	61	11.981	1.247	1.802	289
1125	1.531	695	172	43	71	4	0	41	191	0	0
1126	1.301	592	160	44	68	16	18	786	0	0	0
1200	5.592	2.366	3.033	1.135	787	255	1	10.817	923	361	0
1201	1.981	839	219	65	95	3	0	31	172	0	0
1203	1.426	603	333	143	62	86	0	4.242	0	0	0
1204	917	388	177	69	36	0	0	1.831	0	0	0
1205	2.419	1.024	181	38	65	3	0	31	309	0	0
1206	972	411	104	38	58	0	0	0	0	0	0
1210	1.956	853	238	58	78	19	0	828	293	0	0
1251	1.080	470	90	43	36	0	0	0	0	0	0
1260	6.610	2.964	2.650	1.446	493	71	0	1.592	798	0	0
1261	1.783	799	539	53	49	5	211	52	0	0	0
1270	4.288	1.877	2.016	1.213	338	14	0	290	465	202	0
1370	2.241	971	361	167	20	0	0	341	223	0	0
1390	4.492	1.865	1.185	237	343	101	0	3.766	702	0	0
1391	1.564	650	126	32	33	9	0	243	168	0	0
1392	2.250	935	165	58	63	0	0	0	0	0	0
1410	2.543	1.120	831	427	162	29	0	931	309	0	0
1441	1.319	608	303	95	193	0	0	0	0	0	0
1442	353	162	116	10	33	1	0	10	0	0	0
1510	1.777	1.221	438	62	181	28	0	1.029	374	0	0
1511	795	349	53	9	32	4	0	41	0	0	0
1512	567	249	164	84	46	6	0	72	0	0	0
1513	865	380	243	163	29	0	0	0	0	0	0
1550	2.138	917	438	81	82	14	196	369	246	0	0
1670	1.072	1.051	526	235	89	29	0	409	298	0	0
1730	3.072	1.269	1.263	641	157	85	0	3.290	535	0	0
1731	1.679	693	344	140	165	3	1	31	0	0	0
1732	947	391	42	13	42	0	0	0	0	0	0
1740	1.854	1.290	624	293	87	4	0	4.201	484	0	0
1750	6.398	2.642	1.831	664	519	137	48	4.687	613	0	0
1770	1.173	428	151	35	55	1	2	10	150	0	0
1840	1.468	564	126	47	46	0	0	0	0	0	0
1890	1.768	679	492	129	101	104	4	5.034	437	0	0
1891	341	131	119	9	117	0	0	0	0	0	0
1892	418	160	29	7	8	0	0	0	0	0	0
1900	10.283	4.342	5.635	1.946	1.912	558	46	23.668	1.116	0	0
1901	1.118	519	130	13	13	3	0	2.028	0	0	0
1902	3.001	1.267	1.196	518	244	83	2	3.114	291	0	0
1903	4.428	1.869	730	322	226	25	0	890	305	0	0
2001	1.385	657	535	97	357	37	0	1.195	0	0	0
2002	1.255	695	869	180	283	36	0	424	0	0	0
2003	2.077	985	249	94	28	0	0	409	0	0	0
2004	683	324	53	23	16	7	0	21	0	0	0
2005	1.837	871	167	60	24	13	0	274	500	0	0
2006	108	51	26	17	2	0	0	0	0	0	0
2007	1.158	549	108	39	37	15	0	828	0	0	0
2008	646	306	18	4	12	0	0	0	0	0	0
2009	264	125	52	2	26	18	0	238	0	0	0
2010	2.414	1.145	253	98	88	21	0	445	526	0	0
2011	24	11	60	1	44	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	91	0	35	0	0	0	0	0	0
2013	168	80	93	16	56	4	0	41	0	0	0
2014	333	158	90	43	29	0	0	0	0	0	0
2015	274	130	332	164	85	14	3	145	0	0	0
2016	184	87	39	0	32	0	0	0	0	0	0
2017	0	0	5.984	4.580	231	5	0	0	0	0	0
2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019	62	29	285	121	26	106	0	5.355	0	0	0
2020	526	250	89	63	3	3	0	31	0	0	0
2021	172	82	119	0	130	2	0	21	0	0	0
2022	303	144	374	5	32	34	0	1.811	0	0	0
2023	135	64	93	0	18	3	0	31	437	0	0
2024	105	50	482	172	279	2	0	21	0	0	0
2025	892	423	47	5	37	0	1	0	0	0	0
2026	819	389	88	4	2	0	0	41	0	0	0
2027	683	324	100	30	25	34	0	1.811	0	0	0
2028	1.093	519	393	23	170	152	0	7.238	0	0	0
2029	970	460	34	12	14	0	0	0	0	0	0
2030	156	74	999	119	84	1	0	10	547	2.683	695
2031	695	335	60	20	2	29	0	1.552	0	0	0
2032	332	157	7	2	0	0	0	0	441	0	0
2033	829	393	59	13	34	7	0	181	0	0	0
2034	892	423	76	42	22	1	0	10	0	0	0
2035	15	7	147	98	39	0	0	0	0	0	0
2036	226	107	61	13	22	0	0	0	0	0	0
2037	358	170	12	2	10	0	0	0	0	0	0
2038	123	58	172	14	0	0	0	0	541	0	0





Viri: plan (Obč. na Mz. št. 200/1), grad. načrt (MOP, sep 2009), večota (Gosar, apr 2010)
 HPL (MUP, sep 2008), DKN (GURS, apr 2010), IJL (NUP 2004-2008, gradbene določil, a (UL Mozirje, fea 2010)
 pripravljen: Občina Mozirje, načrtovalec: Arch. KA s.o.o.

M = 1 : 25.000



**SPREMEMBE IN DOPOLNITVE
PROSTORSKIH SESTAVIN
DOLGOROČNEGA IN
SREDNJEROČNEGA PLANA
OBČINE SLOVENJ GRADEC ZA
OBMOČJE MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC
V LETU 2008**

PREDLOG





PREGLEDNE KARTE
KARTA 2

**Namenska raba
zemljišč**

Merilo 1 : 25000

LEGENDA:

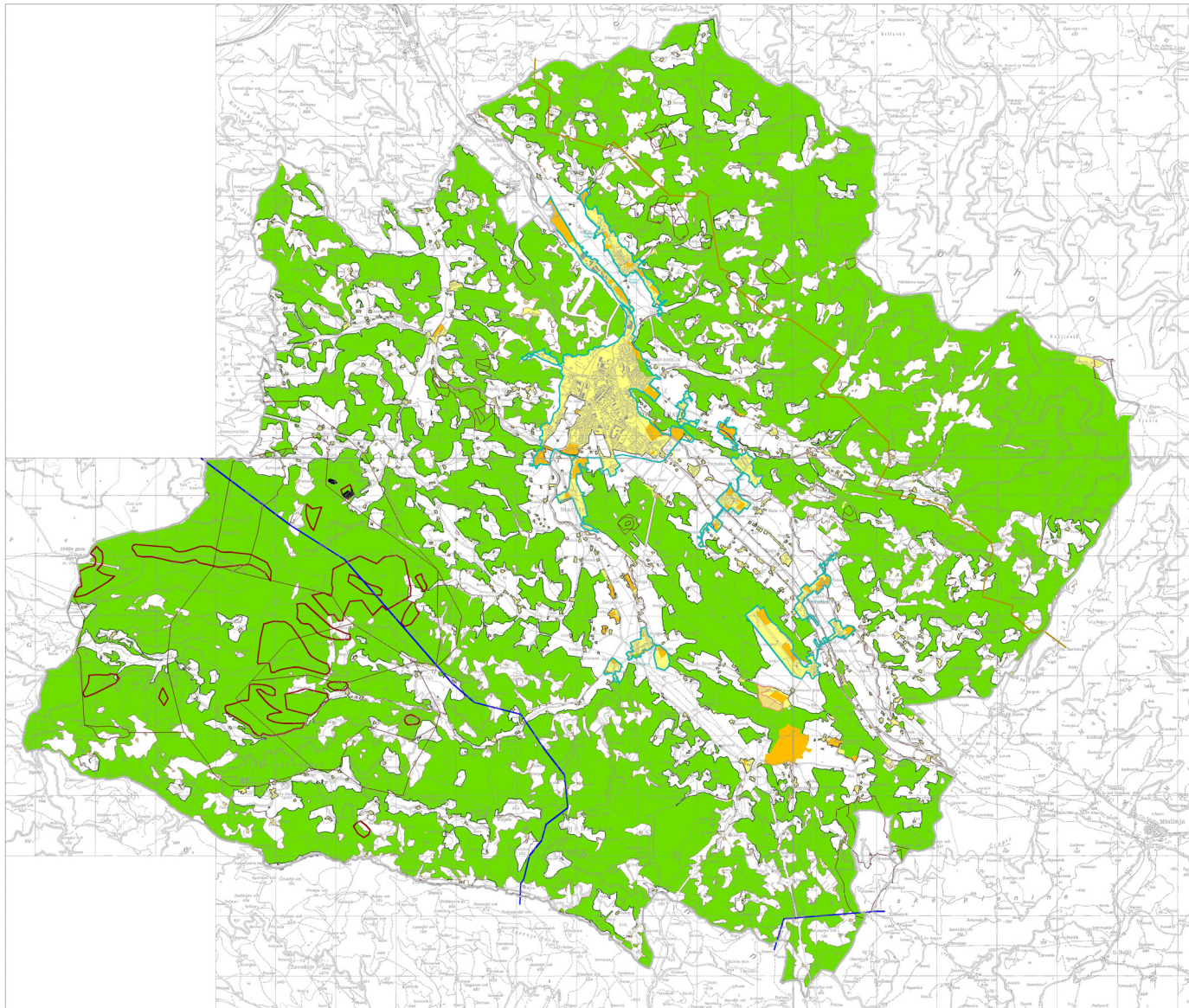
- Meja občine
- Meja urbanistične zasnove
- Varovana obm. zajetja pitne vode

- obstoječe načrtovano
-  Nadomestno kmetijsko zemljišče
 -  I Najboljše kmetijsko zemljišče
 -  II Ostala kmetijska zemljišča
 -  Stavbno zemljišče
 -  Peskopop
 -  Pohorski naravni park
 -  Krajinski park Plešivec
 -  Varovalni gozd

SPREJETO NA OBČINSKEM SVETU MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC
OBJAVLJENO V URADNEM LISTU RS ST. Z DNE
ŽUPAN MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC NATJAŽ ZAVOŠKAR

MERILO: 1 : 25000
GEODETSKA POOLAGA: topografska karta
IZDAJATELJ: Vojnogigografski inštitut Beograd, 1986
NAROČNIK: Mestna občina Slovenj Gradec
ŠTEVILKA NALOGE: 8015
IZDELAL: ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.
LETO IZDELAVE: 2009

ZUM
URBANIZEM, PLANIRANJE, PROJEKTIRANJE
Gradnja 7 2009, Medboj
tel: 02 22 21 51 52
fax: 02 22 21 51 54
e-pošta: zum@zum.si



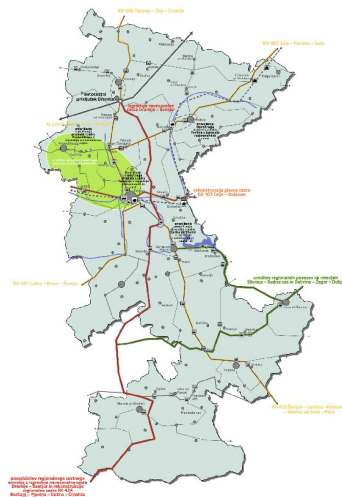
SPN ŠENTJUR

LIST 1

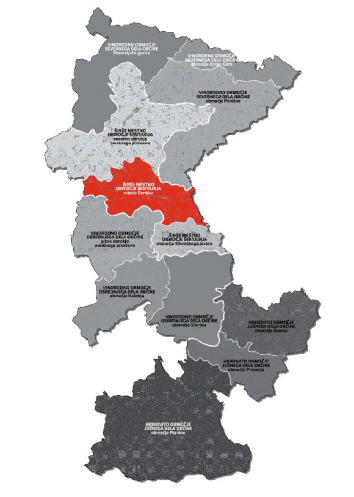
ZASNOVA PROSTORSKEGA RAZVOJA



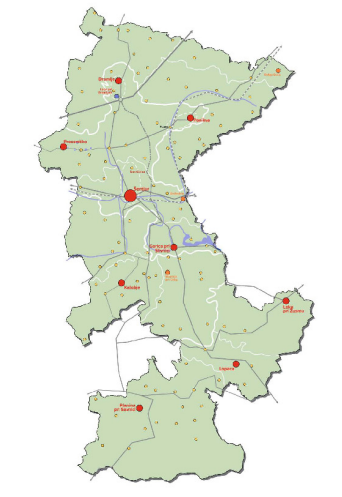
Umestitev v omrežje naselij, medobčinske povezave, vplivi in povezave s sosednjimi območji



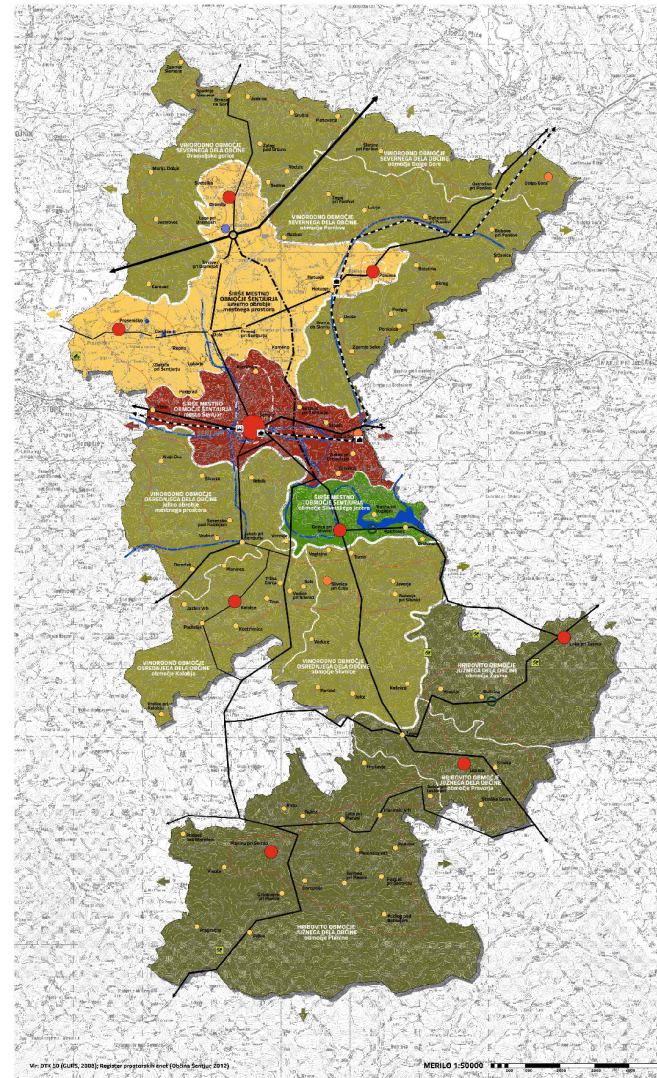
Osnovne poteze razvoja prometnega omrežja



Makroozone in podozone (razvojni območja)



Omrežje naselij



- I. PREDNOSTNA OBMOČJA ZA RAZVOJ DEJAVNOSTI**
- območje razvoja turizma (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja industrijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja športne dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)

II. OMEJEVAJENA OBMOČJA

- II. OMEJEVAJENA OBMOČJA**
- območje razvoja turizma (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja industrijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja športne dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)

III. POMOŽNE OBMOČJA ZA RAZVOJ DEJAVNOSTI V OBLASTI

- III. POMOŽNE OBMOČJA ZA RAZVOJ DEJAVNOSTI V OBLASTI**
- območje razvoja turizma (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja industrijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja športne dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)

IV. FUNKCIONALNE OBMOČJE

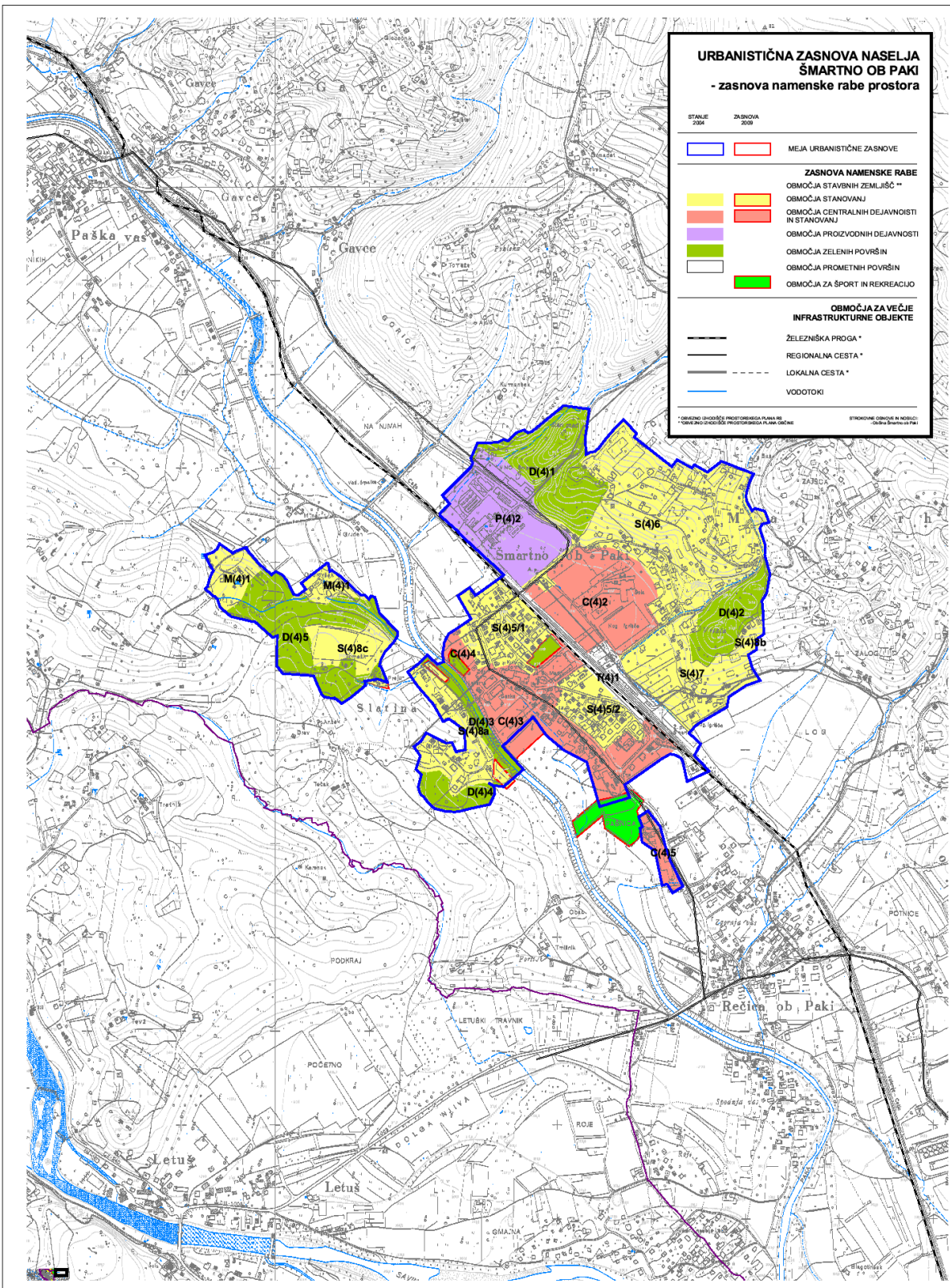
- IV. FUNKCIONALNE OBMOČJE**
- območje razvoja turizma (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja industrijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja športne dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)

V. OBMOČJA ZA RAZVOJ

- V. OBMOČJA ZA RAZVOJ**
- območje razvoja turizma (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja industrijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja športne dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)

VI. FUNKCIONALNE OBMOČJE

- VI. FUNKCIONALNE OBMOČJE**
- območje razvoja turizma (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja industrijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja športne dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)
 - območje razvoja kmetijske dejavnosti (vključno s turističnimi objekti)



URBANISTIČNA ZASNOVA NASELJA ŠMARTNO OB PAKI - zasnova namenske rabe prostora

STANJE 2004 ZAKONVA 2009

MEJA URBANISTIČNE ZASNOVE

ZASNOVA NAMENSKE RABE

- OBMOČJA STAVBNIH ZEMLJIŠČ **
- OBMOČJA STANOVANJ
- OBMOČJA CENTRALNIH DEJAVNOSTI IN STANOVANJ
- OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI
- OBMOČJA ZELENIH POVRŠIN
- OBMOČJA PROMETNIH POVRŠIN
- OBMOČJA ZA ŠPORT IN REKREACIJO

OBMOČJA ZA VEČJE INFRASTRUKTURNE OBJEKTE

- ŽELEZNIŠKA PROGA *
- REGIONALNA CESTA *
- LOKALNA CESTA *
- VODOTOKI


* OBMOČJE IZOBČENE PROSTORSKEGA PLANA RS
** OBMOČJE IZOBČENO PROSTORSKEGA PLANA OBČINE

STRUKTURNE OBKROJE IN HODNIŠČA
- Občina Šmartno ob Paki

SPREMEMBE IN DOPOLNITVE PROSTORSKIH SESTAVIN
 Dolgoročnega plana Občine Velenje za obdobje do 1986 do 2000,
 ter družbenega plana Občine Velenje za obdobje od 1986 do 1990,
 ZA OBMOČJE OBČINE ŠMARTNO OB PAKI - DOPOLNEN 2009

Izdava plana: URBANA Kočar in Kočar d.o.o. Velenje

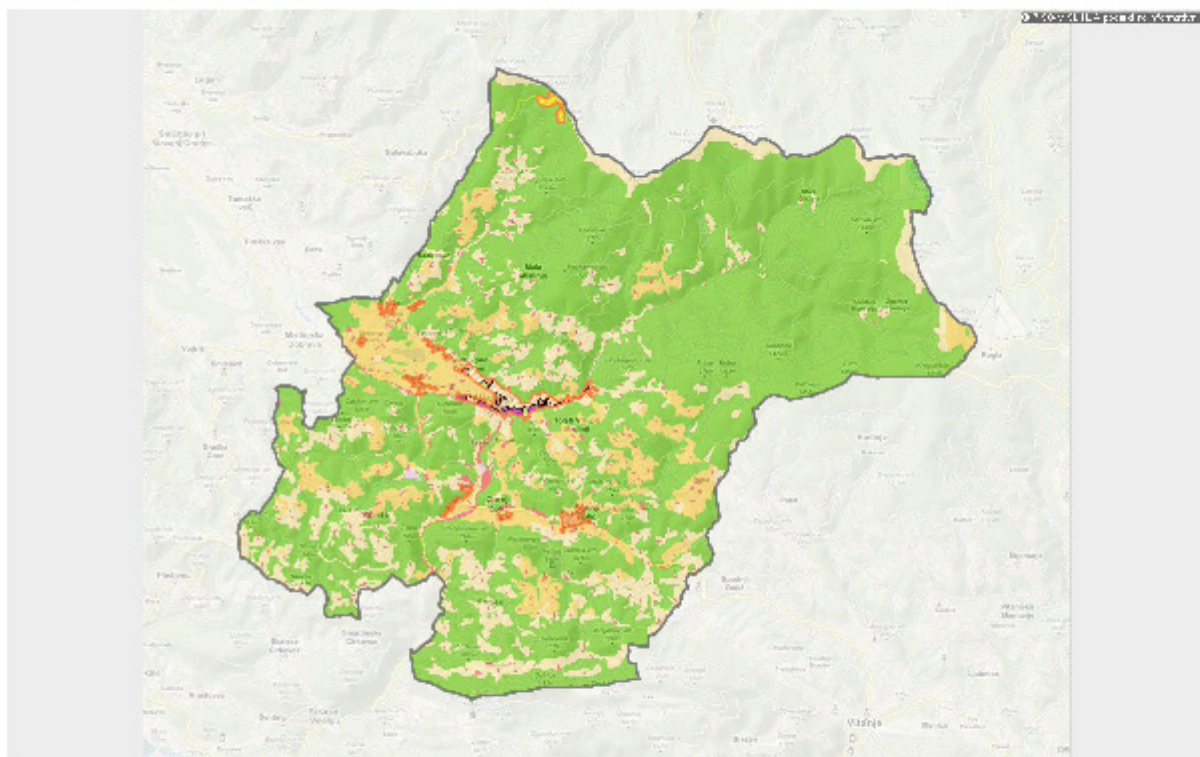
Kartografski del
URBANISTIČNA ZASNOVA NASELJA ŠMARTNO OB PAKI



OBČINA ŠMARTNO OB PAKI

Merilo 1:5000 List št. 14.1

Prostorski plan > Namenska raba



LEGENDA:

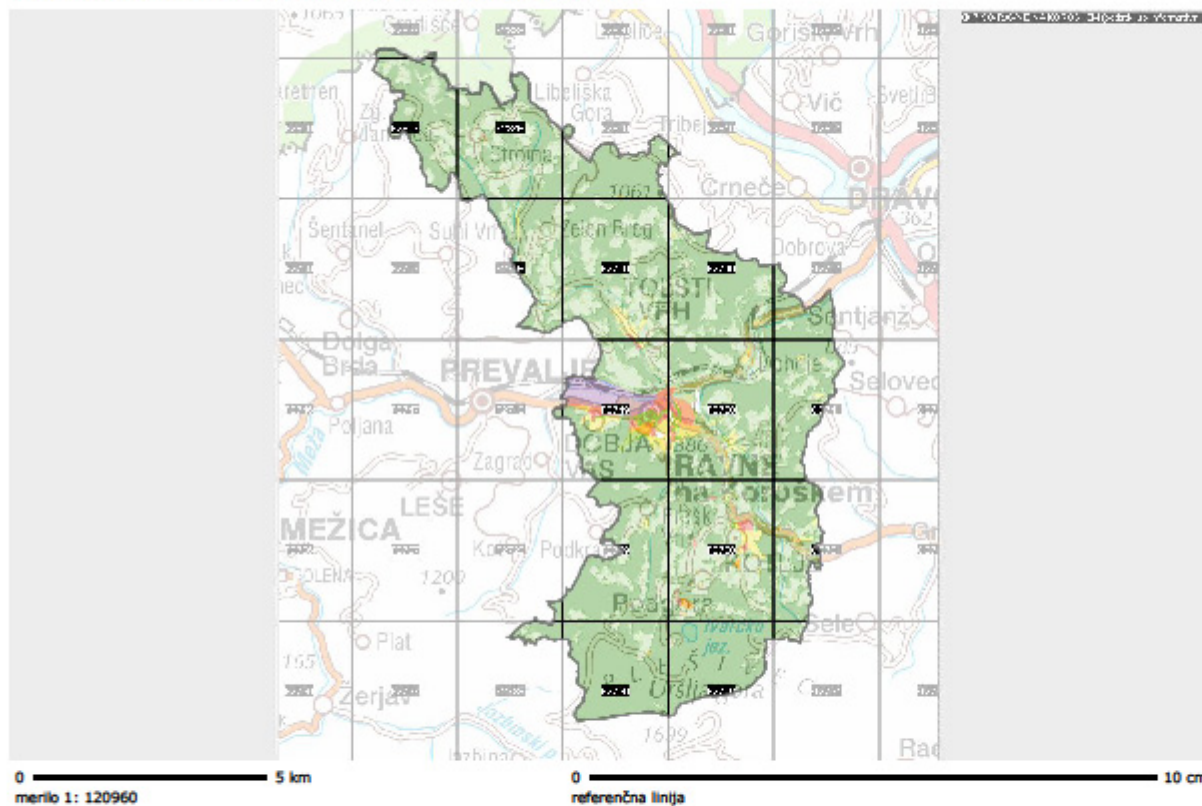
Namenska raba prostora

- Najboljša kmetijska zemljišča
- Druga kmetijska zemljišča
- Območja gozdov
- Uradbveno območje naselja
- Območja poštnih hiš
- Stavna zemljišča izven sredstvenih območij za poselitve
- Območja za pridobivanje peska
- UON - stanovanje
- UON - območja proizvodnih dejavnosti
- UON - storitvene in oskrbne (centralne) dejavnosti
- UON - kombiniranje storitv, obrtnih dejavnosti in stanovanj
- UON - območja športno rekreacijskih in zelenih površin
- UON - državna cesta
- UON - površinske vode

Meje UO



Občinski prostorski načrt (OPN) > Namenska raba (kartografski del)



LEGENDA:

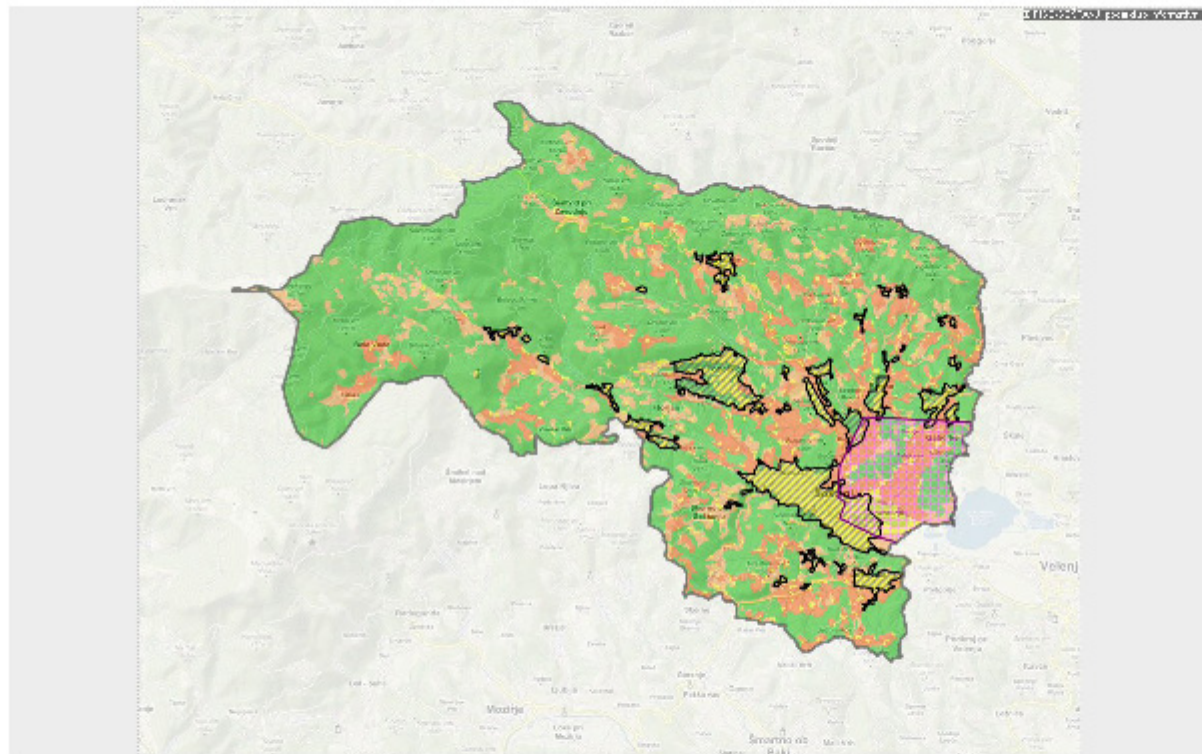
OPN - Namenska raba (pregled)

Listi TTNS



2210 ozemje

Prostorski plan > Namenska raba prostora



LEGENDA:

Območja rabe

-  Območje poselitve
-  Lano proizvodni gozd
-  Območje najboljših kmetijskih zemljišč
-  Območje ostalih kmetijskih zemljišč

Poselitvena območja



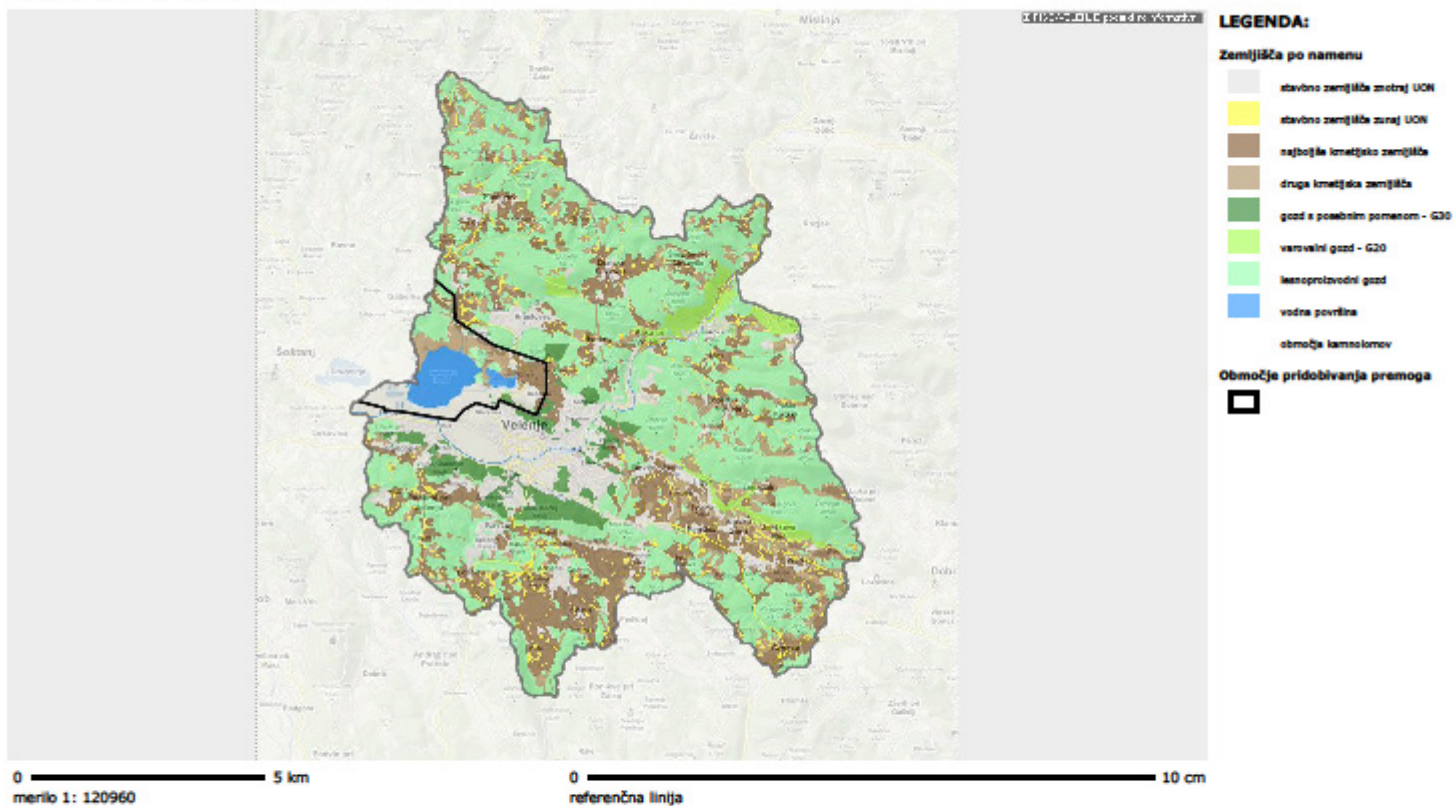
Območje pridobivanja premoga



0 5 km
merilo 1: 120960

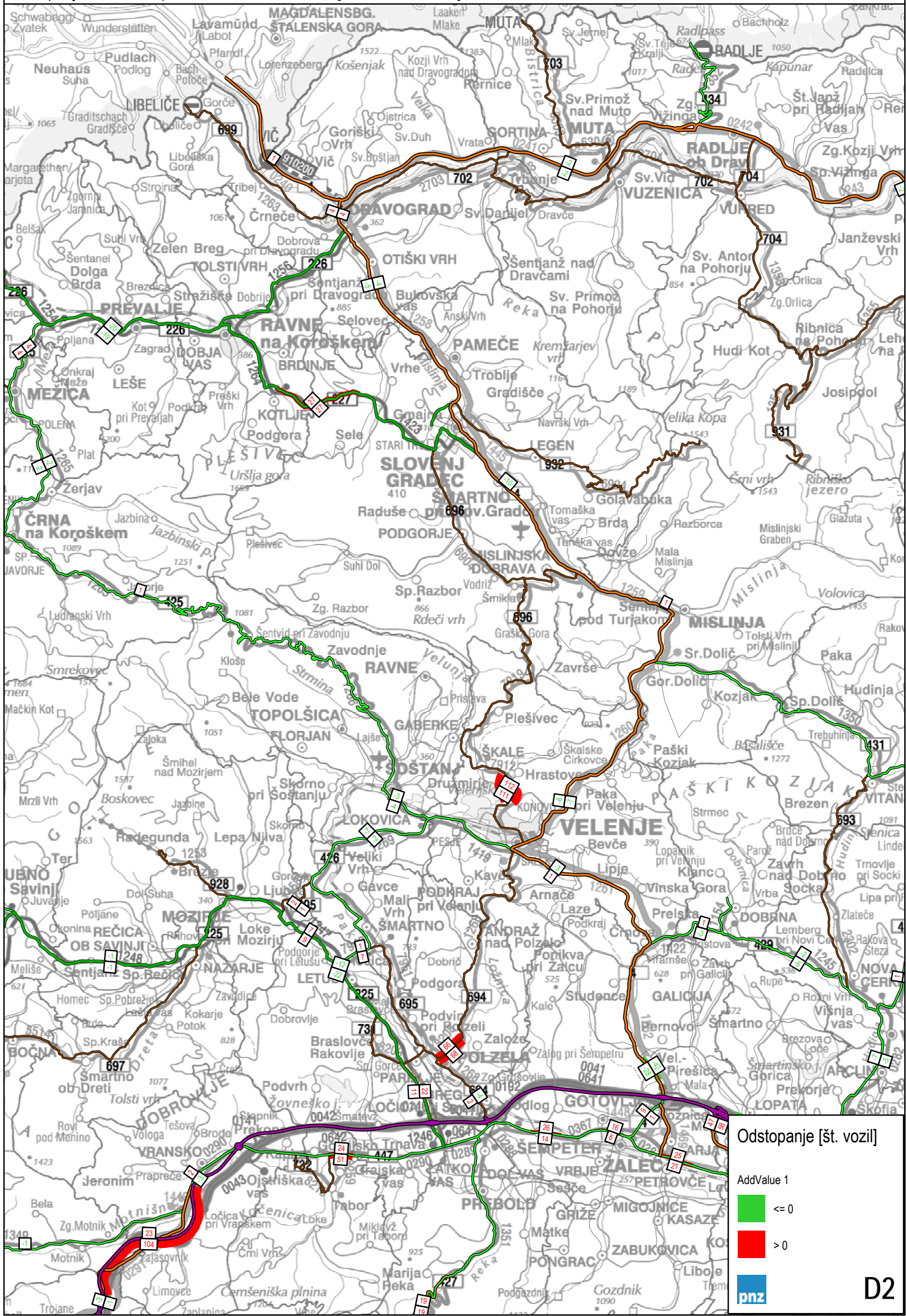
0 10 cm
referenčna linija

Prostorski plan 2010 > Zemljišča po namenu



2. Analiza validacije

Odstopanje modelskih podatkov od števnih mest [št. vseh vozil/dan], leto 2011



Odstopanje [št. vozil]

AddValue 1

≤ 0

> 0



Preglednica 2: Ujemanje števnih in modelskih podatkov po odsekih, PLDP, leto 2011

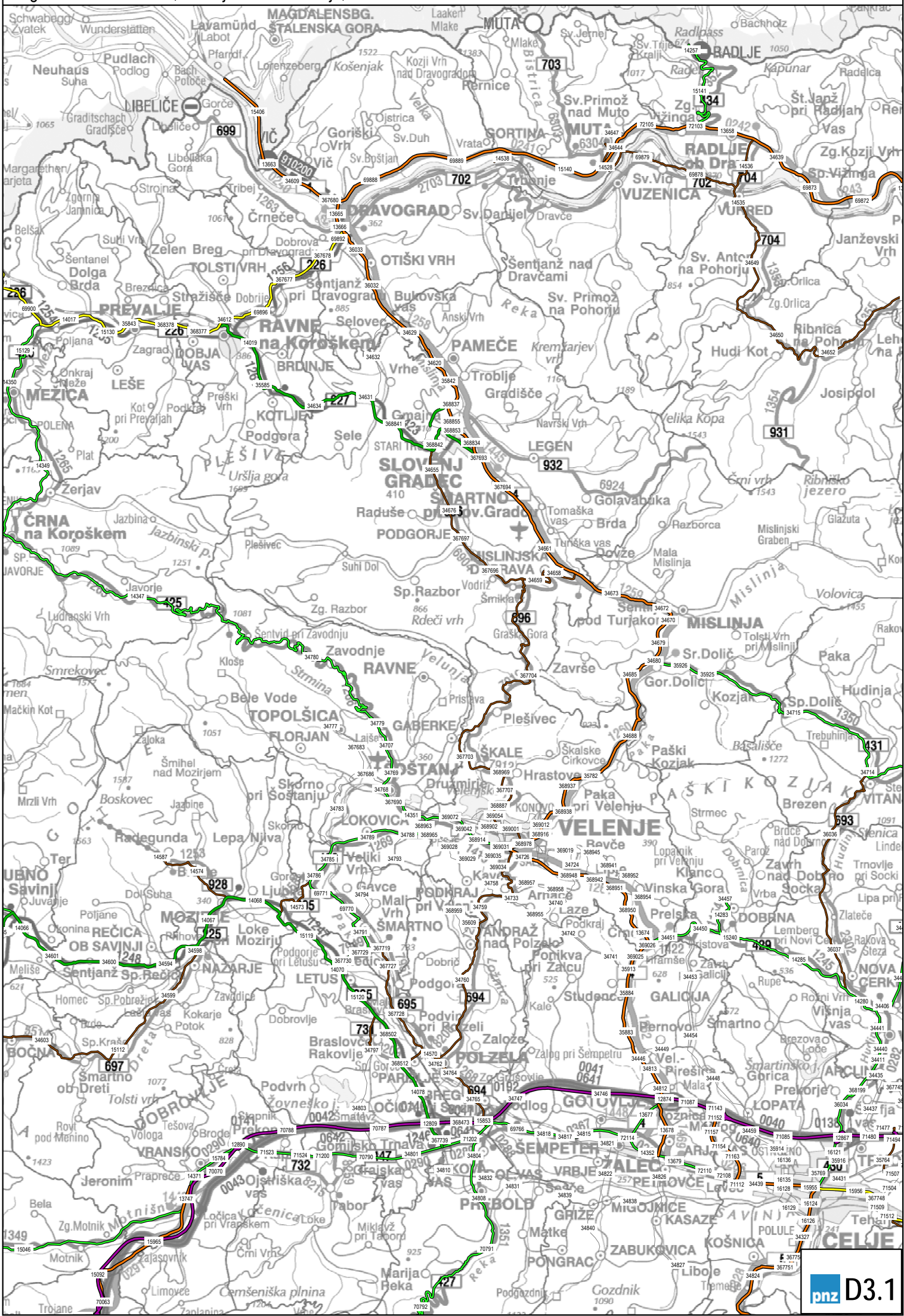
številka odseka	smer	štetje						razlika						GEH			tretji kriterij DMRB *		
		OS		TOV		skupaj		OS		TOV		skupaj		OS	TOV	skupaj	OS	TOV	skupaj
		[os,vozil/dan]	[tov/dan]	[vozil/dan]	[os,vozil/dan]	[tov/dan]	[vozil/dan]	[os,vozil/dan]	[%]	[tov/dan]	[%]	[vozil/dan]	[%]						
13657	1	2021	401	2422	1935	329	2264	-86	4.3	-72	18.0	-158	6.5	0.61	1.19	1.03	1	1	1
	0	2047	376	2423	1969	302	2271	-78	3.8	-74	19.7	-152	6.3	0.55	1.27	0.99	1	1	1
13663	1	822	121	943	869	90	959	47	-5.7	-31	25.6	16	-1.7	0.51	0.95	0.16	1	1	1
	0	840	127	967	895	100	995	55	-6.5	-27	21.3	28	-2.9	0.59	0.80	0.28	1	1	1
13665	1	5769	732	6501	5810	514	6324	41	-0.7	-218	29.8	-177	2.7	0.17	2.76	0.70	1	1	1
	0	5791	724	6515	5833	503	6336	42	-0.7	-221	30.5	-179	2.7	0.17	2.82	0.71	1	1	1
13677	1	3419	270	3689	4611	171	4782	1192	-34.9	-99	36.7	1093	-29.6	5.95	2.11	5.31	0	1	0
	0	3458	244	3702	4135	168	4303	677	-19.6	-76	31.1	601	-16.2	3.47	1.67	3.00	1	1	1
13679	1	7484	563	8047	8297	233	8530	813	-10.9	-330	58.6	483	-6.0	2.89	5.23	1.68	1	1	1
	0	7418	547	7965	8476	242	8718	1058	-14.3	-305	55.8	753	-9.5	3.75	4.86	2.61	1	1	1
13749	1	891	256	1147	799	208	1007	-92	10.3	-48	18.8	-140	12.2	1.00	1.00	1.35	1	1	1
	0	816	239	1055	751	149	900	-65	8.0	-90	37.7	-155	14.7	0.73	2.04	1.57	1	1	1
13837	1	5166	450	5616	5615	287	5902	449	-8.7	-163	36.2	286	-5.1	1.93	2.69	1.19	1	1	1
	0	5339	466	5805	5910	284	6194	571	-10.7	-182	39.1	389	-6.7	2.41	2.97	1.59	1	1	1
14016	1	841	201	1042	843	253	1096	2	-0.2	52	-25.9	54	-5.2	0.02	1.09	0.52	1	1	1
	0	834	198	1032	807	254	1061	-27	3.2	56	-28.3	29	-2.8	0.30	1.18	0.28	1	1	1
14019	1	3197	153	3350	3236	57	3293	39	-1.2	-96	62.7	-57	1.7	0.22	2.96	0.31	1	1	1
	0	3165	151	3316	3198	59	3257	33	-1.0	-92	60.9	-59	1.8	0.19	2.84	0.33	1	1	1
14070	1	3470	508	3978	3297	330	3627	-173	5.0	-178	35.0	-351	8.8	0.94	2.75	1.80	1	1	1
	0	3436	488	3924	3258	331	3589	-178	5.2	-157	32.2	-335	8.5	0.97	2.45	1.73	1	1	1
14078	1	3925	596	4521	4102	377	4479	177	-4.5	-219	36.7	-42	0.9	0.88	3.14	0.20	1	1	1
	0	4066	597	4663	4225	382	4607	159	-3.9	-215	36.0	-56	1.2	0.78	3.07	0.26	1	1	1
14257	1	371	42	413	380	36	416	9	-2.4	-6	14.3	3	-0.7	0.15	0.30	0.05	1	1	1
	0	369	49	418	351	49	400	-18	4.9	0	0.0	-18	4.3	0.30	0.00	0.28	1	1	1
14278	1	3621	472	4093	3685	273	3958	64	-1.8	-199	42.2	-135	3.3	0.33	3.26	0.67	1	1	1
	0	3663	490	4153	3720	287	4007	57	-1.6	-203	41.4	-146	3.5	0.30	3.26	0.72	1	1	1
14285	1	1659	132	1791	1665	56	1721	6	-0.4	-76	57.6	-70	3.9	0.05	2.48	0.53	1	1	1
	0	1644	135	1779	1643	56	1699	-1	0.1	-79	58.5	-80	4.5	0.01	2.56	0.61	1	1	1
14347	1	183	14	197	181	8	189	-2	1.1	-6	42.9	-8	4.1	0.05	0.57	0.18	1	1	1
	0	1444	219	1663	1450	147	1597	6	-0.4	-72	32.9	-66	4.0	0.05	1.68	0.52	1	1	1
14349	1	1426	222	1648	1433	150	1583	7	-0.5	-72	32.4	-65	3.9	0.06	1.67	0.51	1	1	1
	0	1329	260	1589	1396	155	1551	67	-5.0	-105	40.4	-38	2.4	0.57	2.31	0.30	1	1	1
14371	1	1308	258	1566	1377	173	1560	69	-5.3	-85	32.9	-16	1.0	0.60	1.83	0.13	1	1	1
	0	1403	275	1678	1389	174	1563	-15	-1.1	-90	31.1	-75	15.2	2.88	2.48	3.53	1	1	1
14563	1	4707	609	5316	3889	426	4315	-818	17.4	-183	30.0	-1001	18.8	3.95	2.54	4.56	1	1	1
	0	1404	28	1432	1598	69	1667	194	-13.8	41	-146.4	235	-16.4	1.58	1.86	1.89	1	1	1
14569	1	1455	29	1484	1674	66	1740	219	-15.1	37	-127.6	256	-17.3	1.75	1.70	2.02	1	1	1
	0	1714	91	1805	1874	66	1940	160	-9.3	-25	27.5	135	-7.5	1.19	0.89	0.99	1	1	1
14573	1	1571	110	1681	1753	73	1826	182	-11.6	-37	33.6	145	-8.6	1.41	1.22	1.10	1	1	1
	0	1658	144	1802	1722	98	1820	64	-9.7	-46	31.9	18	-2.2	0.77	1.32	0.20	1	1	1
15046	1	677	143	820	741	94	835	64	-9.5	-49	34.3	15	-1.8	0.76	1.42	0.16	1	1	1
	0	990	76	1066	946	45	991	-44	4.4	-31	40.8	-75	7.0	0.45	1.26	0.74	1	1	1
15114	1	992	78	1070	947	45	992	-45	4.5	-33	42.3	-78	7.3	0.46	1.33	0.77	1	1	1
	0	2199	346	2545	2290	241	2531	91	-4.1	-105	30.3	-14	0.6	0.61	1.94	0.09	1	1	1
15119	1	2192	349	2541	2264	243	2507	72	-3.3	-106	30.4	-34	1.3	0.48	1.95	0.21	1	1	1
	0	2419	145	2564	2603	121	2724	184	-7.6	-24	16.6	160	-6.2	1.16	0.66	0.98	1	1	1
15129	1	2422	147	2569	2618	124	2742	196	-8.1	-23	15.6	173	-6.7	1.23	0.62	1.06	1	1	1
	0	3595	492	4087	3298	362	3660	-297	8.3	-130	26.4	-427	10.4	1.60	1.99	2.17	1	1	1
15130	1	3592	486	4078	3278	367	3645	-314	8.7	-119	24.5	-433	10.6	1.69	1.82	2.20	1	1	1
	0	3243	525	3768	3313	413	3726	70	-2.2	-112	21.3	-42	1.1	0.39	1.64	0.22	1	1	1
15140	1	3236	515	3751	3315	406	3721	79	-2.4	-109	21.2	-30	0.8	0.44	1.61	0.16	1	1	1
	0	1150	162	1312	1097	94	1191	-53	4.6	-68	42.0	-121	9.2	0.50	1.90	1.08	1	1	1
15279	1	1139	175	1314	1088	105	1193	-51	4.5	-70	40.0	-121	9.2	0.48	1.87	1.08	1	1	1
	0	7432	768	8200	9222	439	9661	1790	-24.1	-329	42.8	1461	-17.8	6.20	4.24	4.89	0	1	0
15956	1	7697	798	8495	9224	460	9684	1627	-19.8	-338	42.4	1189	-14.0	5.25	4.26	3.94	0	1	1
	0	6184	599	6783	7106	387	7493	922	-14.9	-212	35.4	710	-10.5	3.58	3.02	2.66	1	1	1
16122	1	6248	616	6864	7127	368	7495	879	-14.1	-248	40.3	631	-9.2	3.40	3.54	2.35	1	1	1
	0	3099	211	3310	3149	121	3270	50	-1.6	-90	42.7	-40	1.2	0.28	2.21	0.22	1	1	1
34407	1	3105	221	3326	3155	128	3283	50	-1.6	-93	42.1	-43	1.3	0.28	2.23	0.24	1	1	1
	0	6779	641	7420	6716	321	7037	-63	0.9	-320	49.9	-383	5.2	0.24	4.61	1.42	1	1	1
34411	1	6759	646	7405	6634	323	6957	-125	1.8	-323	50.0	-448	6.0	0.48	4.64	1.67	1	1	1
	0	12970	1681	14651	13780	1095	14875	810	-6.2	-586	34.9	224	-1.5	2.21	4.97	0.58	1	1	1
34418	1	12017	1634	13651	12888	1098	13986	871	-7.2	-536	32.8	335	-2.5	2.47	4.59	0.90	1	1	1
	0	1519	146	1665	1644	64	1708	125	-8.2	-82	56.2	43	-2.6	0.99	2.53	0.33	1	1	1
34450	1	1516	150	1666	1629	64	1693	113	-7.5	-86	57.3	27	-1.6	0.90	2.63	0.21	1	1	1
	0	2422	306																

Preglednica 2: Ujemanje števnih in modelskih podatkov po odsekih, PLDP, leto 2011

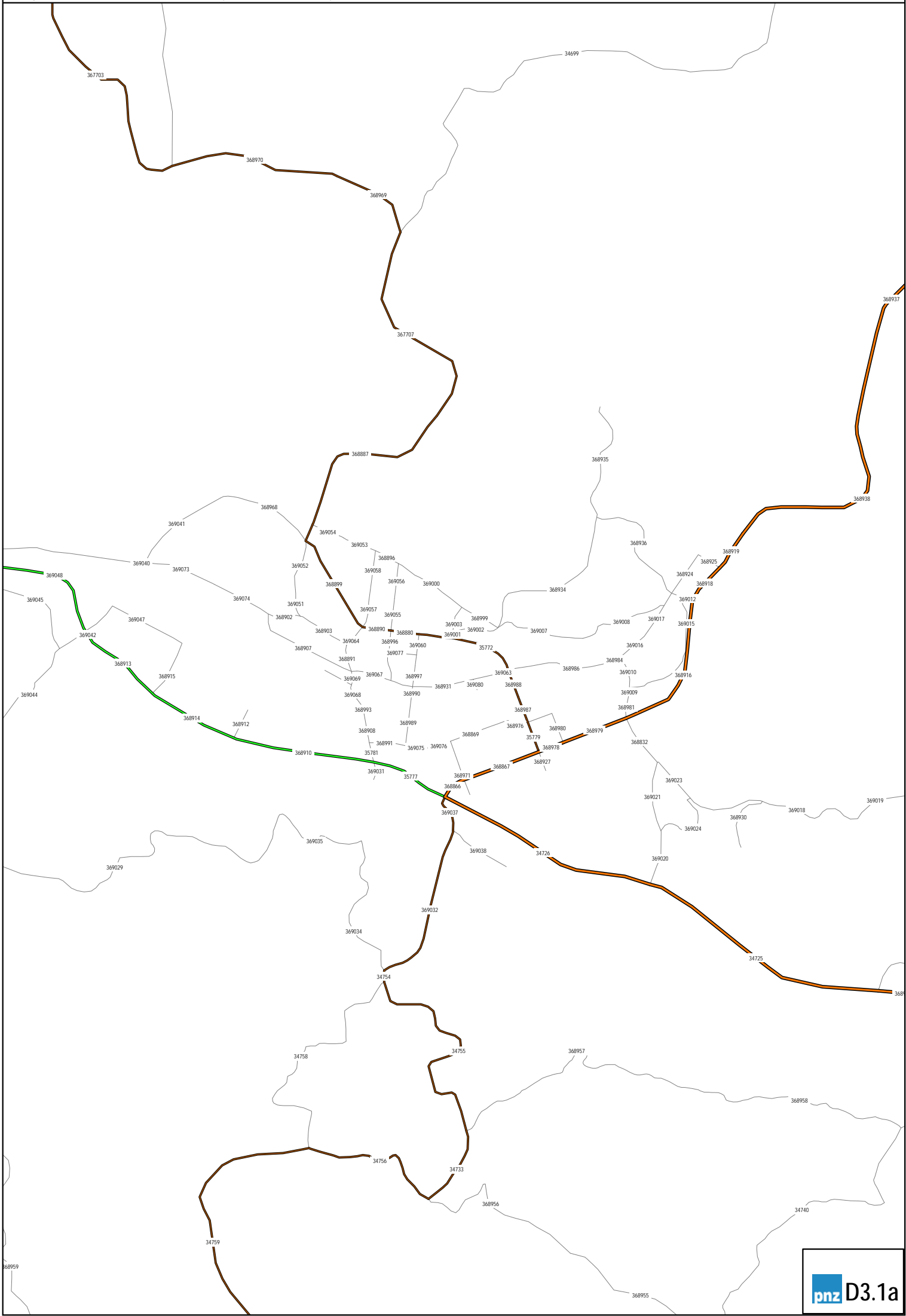
številka odseka	smernost	štetje			model			razlika						GEH			tretji kriterij DMRB *		
		TOV		skupaj	TOV		skupaj	OS		TOV		skupaj		OS	TOV	skupaj	OS	TOV	skupaj
		[os. vozil/dan]	[tov/dan]	[vozil/dan]	[os. vozil/dan]	[tov/dan]	[vozil/dan]	[os. vozil/dan]	[%]	[tov/dan]	[%]	[vozil/dan]	[%]						
367690	1	5557	680	6237	5265	420	5685	-292	5,3	-260	38,2	-552	8,9	1,26	3,51	2,26	1	1	1
	0	5385	681	6066	5055	421	5476	-330	6,1	-260	38,2	-590	9,7	1,44	3,50	2,46	1	1	1
367693	1	5302	837	6139	4895	543	5438	-407	7,7	-294	35,1	-701	11,4	1,80	3,54	2,91	1	1	1
	0	5281	823	6104	4883	538	5421	-398	7,5	-285	34,6	-683	11,2	1,77	3,45	2,85	1	1	1
367707	1	2079	39	2118	2074	136	2210	-5	0,2	97	-248,7	92	-4,3	0,03	3,28	0,63	1	1	1
	0	1966	39	2005	1974	136	2110	8	-0,4	97	-248,7	105	-5,2	0,06	3,28	0,73	1	1	1
367729	1	1626	107	1733	1596	82	1678	-30	1,8	-25	23,4	-55	3,2	0,24	0,81	0,42	1	1	1
	0	1631	112	1743	1595	82	1677	-36	2,2	-30	26,8	-66	3,8	0,28	0,96	0,50	1	1	1
367755	1	3966	732	4698	4082	551	4633	116	-2,9	-181	24,7	-65	1,4	0,58	2,26	0,30	1	1	1
	0	3988	709	4697	4116	554	4670	128	-3,2	-155	21,9	-27	0,6	0,64	1,95	0,12	1	1	1
367939	1	2763	515	3278	2453	408	2861	-310	11,2	-107	20,8	-417	12,7	1,92	1,58	2,38	1	1	1
	0	2809	538	3347	2478	428	2906	-331	11,8	-110	20,4	-441	13,2	2,04	1,58	2,49	1	1	1
367945	1	1011	41	1052	1041	39	1080	30	-3,0	-2	4,9	28	-2,7	0,30	0,10	0,27	1	1	1
	0	979	51	1030	1022	39	1061	43	-4,4	-12	23,5	31	-3,0	0,43	0,57	0,30	1	1	1
368204	1	398	40	438	448	28	476	50	-12,6	-12	30,0	38	-8,7	0,77	0,65	0,56	1	1	1
	0	407	40	447	457	26	483	50	-12,3	-14	35,0	36	-8,1	0,76	0,77	0,53	1	1	1

3. Prometne obremenitve po tipih vozil

Pregledna karta odsekov, sedanje cestno omrežje, leto 2011



Pregledna karta odsekov, sedanje cestno omrežje, leto 2011



Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje omrežje, PLDP, leto 2011

Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
12795	42.962	32.352	244	4.521	5.845	70018	41637	31109	319	4581	5628
12796	41.944	31.493	242	4.437	5.773	70020	41091	30611	319	4573	5588
12797	40.088	29.816	238	4.349	5.684	70022	41091	30611	319	4573	5588
12798	43.157	32.647	247	4.533	5.730	70024	40163	29751	314	4529	5570
12800	37.485	27.591	215	4.186	5.493	70026	40261	29842	314	4534	5571
12801	32.346	23.082	175	3.788	5.301	70028	38433	28118	295	4474	5546
12803	32.471	22.101	206	4.702	5.461	70030	36345	26187	270	4388	5500
12805	31.402	21.247	252	4.384	5.519	70032	37997	27603	274	4589	5530
12806	29.295	19.631	241	4.012	5.411	70034	38845	28309	277	4711	5547
12807	34.232	24.382	248	4.171	5.431	70044	2729	2650	1	16	61
12809	39.568	29.550	255	4.312	5.451	70046	971	882	2	68	19
12811	37.632	27.816	248	4.138	5.429	70049	4170	3825	11	276	58
12812	35.638	26.024	242	3.966	5.406	70050	7779	7282	13	349	136
12813	37.133	27.047	259	4.352	5.475	70054	546	498	0	8	40
12859	4.853	4.435	11	265	141	70055	592	498	0	8	86
12860	8.940	8.125	22	534	259	70056	1618	1450	6	57	105
12861	3.069	2.831	9	184	45	70058	98	92	0	5	1
12863	1.856	1.676	4	87	89	70060	3779	3289	29	361	100
12865	10.634	9.063	63	1.135	373	70061	4588	4054	32	408	94
12866	21.447	18.347	123	2.253	723	70062	1724	1426	7	207	85
12868	5.102	4.143	23	765	171	70063	1969	1638	9	200	122
12869	5.140	4.510	39	399	192	70064	2088	1932	25	86	46
12871	7.501	6.650	29	579	242	70065	1828	1724	19	60	24
12873	709	472	31	105	100	70066	848	706	3	122	17
12875	13.007	11.736	62	773	436	70068	5607	5013	48	421	125
12876	7.045	6.368	18	532	128	70070	38845	28309	277	4711	5547
12877	2.107	1.616	11	372	108	70731	6107	5433	49	428	198
12880	2.306	1.658	19	497	131	70787	39568	29550	255	4312	5451
12885	3.432	2.756	24	561	91	70788	39568	29550	255	4312	5451
12886	3.705	3.055	24	531	95	70789	4887	3699	37	753	397
12887	1.712	1.263	18	358	73	70790	4887	3699	37	753	397
12890	1.937	1.734	7	174	22	70791	1197	1130	5	21	42
13657	4.889	4.095	50	444	300	70792	1197	1130	5	21	42
13658	6.800	5.919	61	478	341	71079	19300	18043	30	878	349
13660	6.363	5.424	62	549	327	71080	11584	9825	56	1246	457
13661	7.551	6.499	69	600	384	71083	5360	4362	40	678	280
13663	1.915	1.661	12	156	85	71085	42942	31778	222	5288	5653
13664	11.909	10.597	96	840	376	71087	48204	36140	260	5871	5933
13665	13.048	11.683	101	862	402	71089	45299	33731	241	5528	5798
13666	13.048	11.683	101	862	402	71090	42893	31778	221	5240	5653
13669	13.451	12.016	68	875	492	71103	2905	2409	18	343	135
13674	16.834	14.993	83	1.167	591	71108	12359	12327	1	19	12
13676	12.086	11.425	40	440	181	71111	12359	12327	1	19	12
13677	6.892	6.357	32	345	158	71112	12359	12327	1	19	12
13678	5.194	5.068	8	95	23	71114	5360	4362	40	678	280
13679	15.608	14.561	27	752	268	71140	2406	1953	21	288	145
13747	3.219	2.748	12	298	162	71142	2406	1953	21	288	145
13749	2.152	1.718	7	208	219	71146	2905	2409	18	343	135
13837	11.397	10.349	46	607	395	71147	2430	1953	21	311	145
13838	17.352	15.932	64	945	411	71148	2432	1953	21	313	145
14016	2.217	1.758	7	158	294	71149	2406	1953	21	288	145
14017	7.588	6.798	47	368	375	71154	5360	4362	40	678	280
14019	6.613	6.332	21	220	40	71157	2928	2409	19	366	135
14021	9.257	8.254	37	616	351	71158	2928	2409	19	366	135
14065	2.352	2.065	8	208	72	71160	5360	4362	40	678	280
14066	5.348	4.802	27	367	152	71161	2432	1953	21	313	145
14067	8.264	7.470	35	493	266	71163	2928	2409	19	366	135
14068	8.583	7.703	42	549	289	71198	4887	3699	37	753	397
14070	8.230	6.994	37	808	391	71199	4887	3699	37	753	397
14073	8.634	7.258	37	952	387	71200	4887	3699	37	753	397
14077	9.543	8.178	38	930	396	71201	8212	7092	23	688	409
14078	8.634	7.258	37	952	387	71202	8212	7092	23	688	409
14257	831	738	2	43	47	71475	4491	3922	5	388	177
14278	8.246	7.319	52	620	256	71477	35	35	0	0	0
14280	6.522	6.096	17	339	69	71479	46153	35406	254	4711	5782
14283	2.678	2.555	17	68	38	71480	43196	32732	252	4540	5673
14285	3.633	3.316	12	274	31	71481	40867	30794	249	4248	5577
14287	26.656	23.708	80	1.906	962	71487	2382	2103	3	185	91
14346	3.851	3.562	19	160	110	71490	4335	3778	4	381	172
14347	382	345	11	19	7	71491	2669	2256	3	295	115
14349	3.278	2.848	34	253	143	71494	3005	2645	3	239	118
14350	5.544	5.198	47	210	88	71497	4527	3957	5	388	177
14351	11.085	9.933	51	726	375	71498	4344	3768	4	392	179
14352	6.468	5.909	14	405	139	71500	1330	1133	2	142	53
14354	9.588	8.942	14	479	153	71502	2527	2205	3	218	101
14365	10.176	8.930	25	837	384	71503	145	134	0	1	10
14370	4.865	3.983	27	661	194	71504	4057	3470	4	377	206
14371	3.219	2.748	12	298	162	71506	3912	3336	4	376	196
14528	3.842	3.549	7	148	138	71507	3912	3336	4	376	196
14533	986	793	3	71	120	71508	8200	7237	22	634	308
14535	1.924	1.811	3	48	62	71512	16165	14253	44	1249	619
14536	1.391	1.285	3	48	54	71514	14115	12105	66	1254	689
14538	897	858	1	14	23	71515	15013	12834	81	1352	745
14563	10.097	9.263	21	569	244	71516	898	728	15	98	57
14569	3.019	2.832	5	60	123	71520	898	728	15	98	57
14570	2.499	2.354	2	45	97	71523	4576	3454	37	849	236
14573	3.406	3.212	17	120	56	71524	4651	3581	37	758	276
14574	608	587	1	6	14	72103	6725	5756	59	521	389

Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje omrežje, PLDP, leto 2011

Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
14578	13.617	12.435	32	905	245	72104	6725	5756	59	521	389
14581	649	649	0	0	0	72105	6725	5756	59	521	389
14582	2.080	1.938	2	45	95	72108	15608	14561	27	752	268
14587	608	587	1	6	14	72110	15608	14561	27	752	268
14591	108	92	6	4	6	72111	7730	7202	13	376	139
15046	1.682	1.405	11	184	81	72113	7878	7359	13	376	130
15092	1.969	1.638	9	200	122	72114	4664	4240	9	276	139
15110	2.352	2.065	8	208	72	72115	6617	6172	12	296	138
15111	6.633	5.992	30	426	185	72116	3467	3084	8	286	88
15112	633	612	1	12	9	367677	7060	5952	57	549	502
15114	2.129	1.984	13	97	35	367678	7060	5952	57	549	502
15119	5.177	4.491	25	428	233	367679	1915	1661	12	156	85
15120	8.230	6.994	37	808	391	367680	1915	1661	12	156	85
15129	5.544	5.198	47	210	88	367683	1843	1734	37	45	28
15130	7.588	6.798	47	368	375	367684	1843	1734	37	45	28
15140	7.551	6.499	69	600	384	367685	224	212	9	2	1
15141	831	738	2	43	47	367686	224	212	9	2	1
15228	12.815	10.662	64	1.431	659	367689	11085	9933	51	726	375
15229	11.397	10.349	46	607	395	367690	11085	9933	51	726	375
15236	6.892	6.357	32	345	158	367693	11698	10293	68	853	484
15238	15.320	14.071	26	871	352	367694	11698	10293	68	853	484
15240	3.633	3.316	12	274	31	367696	437	408	1	21	7
15279	2.548	2.297	24	148	78	367697	437	408	1	21	7
15391	2.217	1.758	7	158	294	367703	267	266	0	0	0
15406	1.915	1.661	12	156	85	367704	267	266	0	0	0
15784	5.229	4.694	15	372	147	367707	4343	4294	2	36	12
15791	16.275	14.271	47	1.415	543	367719	419	416	0	1	2
15853	10.547	9.893	19	482	153	367727	419	416	0	1	2
15854	747	509	3	151	84	367728	419	416	0	1	2
15955	17.797	15.874	46	1.297	580	367729	3821	3299	14	367	141
15956	16.275	14.271	47	1.415	543	367730	3821	3299	14	367	141
15965	1.969	1.638	9	200	122	367739	8634	7258	37	952	387
16121	25.153	22.202	103	1.979	869	367740	8634	7258	37	952	387
16122	11.584	9.825	56	1.246	457	367741	2417	2138	3	185	91
16124	12.815	10.662	64	1.431	659	367745	4122	4113	0	0	9
16125	14.324	12.146	65	1.450	664	367746	4122	4113	0	0	9
16126	17.408	14.608	93	1.896	811	367748	16165	14253	44	1249	619
16128	11.144	10.528	28	447	141	367749	16165	14253	44	1249	619
16129	3.084	2.462	28	447	147	367750	17408	14608	93	1896	811
16130	1.509	1.484	1	19	5	367751	17408	14608	93	1896	811
16132	1.509	1.484	1	19	5	367755	9465	7996	52	897	520
16134	10.708	10.470	7	134	98	367939	7025	6288	20	458	259
16135	11.876	11.522	8	240	106	367940	7025	6288	20	458	259
16136	10.295	9.861	9	283	142	367945	2178	2047	3	63	66
34327	17.408	14.608	93	1.896	811	368198	10686	9520	52	864	249
34330	11.397	10.349	46	607	395	368199	10686	9520	52	864	249
34333	15.013	12.834	81	1.352	745	368201	885	806	6	51	23
34406	6.706	6.200	45	363	98	368202	885	806	6	51	23
34407	6.706	6.200	45	363	98	368203	885	806	6	51	23
34409	73	72	0	0	0	368204	885	806	6	51	23
34410	4.872	4.781	2	89	0	368377	10278	9225	57	535	461
34411	14.789	13.620	52	864	253	368378	10278	9225	57	535	461
34417	28.480	25.361	104	2.059	956	368473	39568	29550	255	4312	5451
34418	28.074	24.955	104	2.059	956	368474	39568	29550	255	4312	5451
34422	3.702	3.618	0	34	49	368501	7582	6345	37	808	391
34425	4.181	4.113	0	0	68	368502	7582	6345	37	808	391
34426	3.151	3.078	0	34	39	368512	7582	6345	37	808	391
34428	3.890	3.604	1	149	136	368513	7582	6345	37	808	391
34431	406	406	0	0	0	368832	7426	7384	2	26	14
34435	4.157	4.148	0	0	9	368834	4193	3762	31	260	140
34437	35	35	0	0	0	368837	10167	8999	47	712	410
34439	11.584	9.825	56	1.246	457	368838	6076	5197	38	458	383
34440	14.789	13.620	52	864	253	368840	5722	5534	20	101	67
34441	14.789	13.620	52	864	253	368841	5819	5630	20	101	67
34446	14.586	12.824	87	974	700	368842	6772	6538	21	126	87
34448	827	827	0	0	0	368843	6772	6538	21	126	87
34449	792	792	0	0	0	368844	9425	8546	38	458	383
34450	3.436	3.055	15	322	44	368845	9425	8546	38	458	383
34451	3.400	3.019	15	322	44	368846	742	453	9	254	26
34453	36	36	0	0	0	368847	742	453	9	254	26
34454	36	36	0	0	0	368848	742	453	9	254	26
34457	2.678	2.555	17	68	38	368852	646	356	9	254	26
34459	827	827	0	0	0	368853	3349	3349	0	0	0
34460	10.295	9.861	9	283	142	368855	3349	3349	0	0	0
34462	5.889	5.350	40	378	121	368859	1883	1435	7	198	243
34463	6.706	6.200	45	363	98	368863	97	97	0	0	0
34508	500	420	0	6	73	368866	23696	22028	70	938	660
34509	6.107	5.433	49	428	198	368867	19221	17682	66	873	599
34585	108	92	6	4	6	368869	379	376	0	2	0
34586	108	92	6	4	6	368877	8514	8199	4	256	55
34589	108	92	6	4	6	368880	6622	6329	3	239	51
34591	108	92	6	4	6	368882	2612	2525	1	56	30
34592	108	92	6	4	6	368887	4343	4294	2	36	12
34594	6.633	5.992	30	426	185	368890	6234	5939	2	242	51
34598	4.901	4.456	6	177	262	368891	4052	3942	1	87	23
34599	633	612	1	12	9	368896	1422	1410	1	3	8
34600	5.348	4.802	27	367	152	368898	4273	4219	1	35	17
34601	5.348	4.802	27	367	152	368899	4496	4297	2	151	47

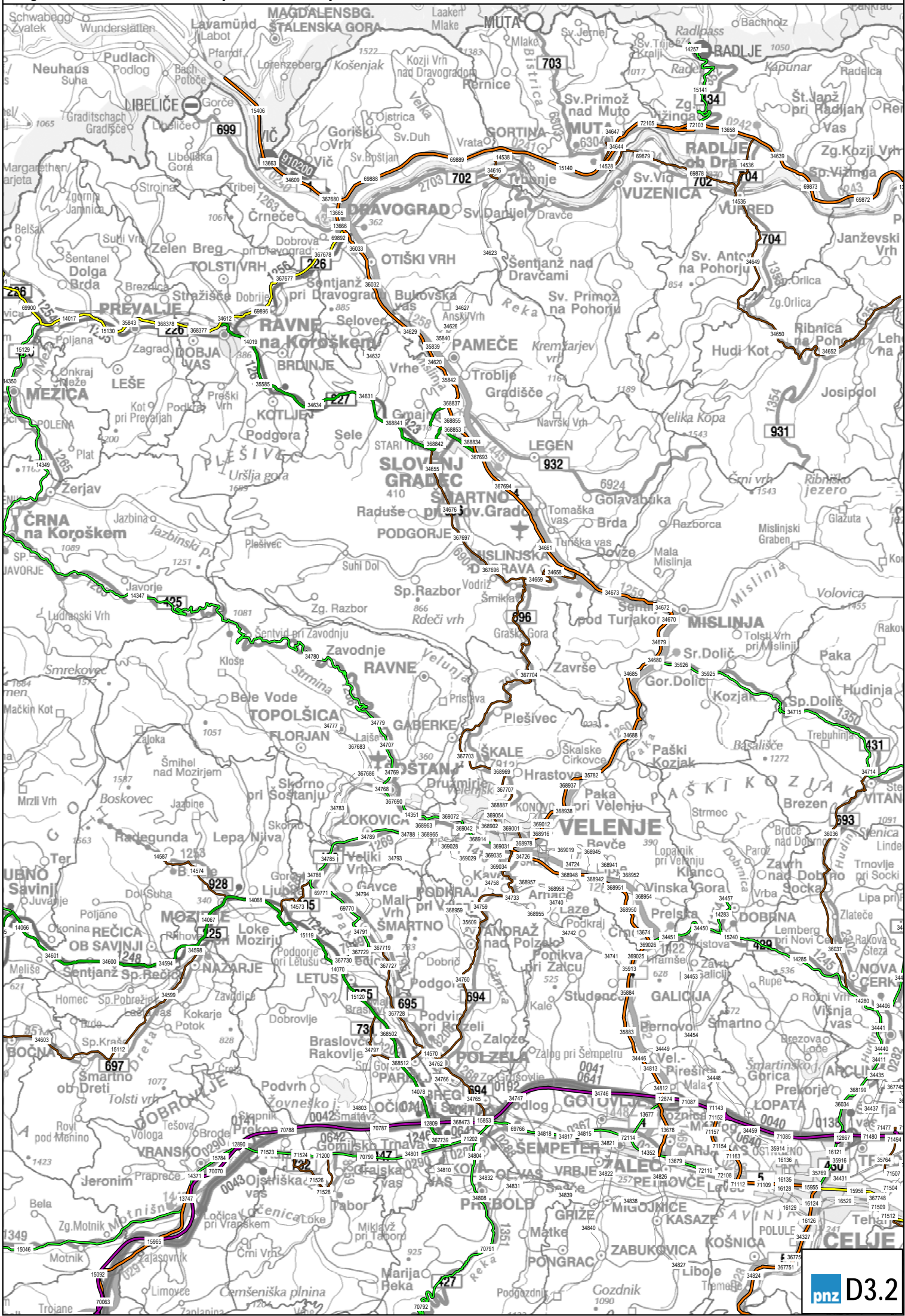
Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje omrežje, PLDP, leto 2011

Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
34602	248	240	0	4	3	368902	877	612	1	177	88
34603	248	240	0	4	3	368903	3486	3428	0	39	19
34609	1.915	1.661	12	156	85	368907	900	639	1	182	78
34611	7.060	5.952	57	549	502	368908	6349	5826	3	374	146
34612	8.361	7.195	58	597	511	368910	20425	17480	69	1873	1004
34614	10.612	9.296	49	740	526	368912	6826	6825	1	0	0
34620	9.941	8.554	48	756	584	368913	14679	11737	65	1873	1004
34629	9.941	8.554	48	756	584	368914	13393	10449	68	1873	1004
34631	5.997	5.807	20	102	69	368915	1294	1289	5	0	0
34632	179	176	0	1	2	368916	12228	10829	59	777	562
34634	5.469	5.296	20	92	61	368918	12052	10682	58	757	555
34639	4.889	4.095	50	444	300	368919	11062	9761	57	711	533
34644	5.032	4.160	58	506	306	368924	381	368	0	5	8
34646	2.597	2.343	9	150	94	368925	1562	1389	1	74	98
34647	1.693	1.596	0	15	82	368926	145	144	0	0	0
34649	627	595	2	15	15	368927	140	139	0	0	0
34650	627	595	2	15	15	368930	691	685	0	5	1
34652	301	275	1	19	6	368931	1865	1777	1	57	30
34653	301	275	1	19	6	368934	684	682	0	1	1
34655	1.645	1.591	1	29	24	368936	2057	2047	1	4	5
34658	258	229	1	21	7	368937	9094	7892	57	654	492
34659	258	229	1	21	7	368938	11062	9761	57	711	533
34661	11.698	10.293	68	853	484	368939	626	590	0	36	0
34670	9.740	8.403	73	774	490	368941	41	41	0	0	0
34672	8.918	7.553	70	814	480	368942	17812	15949	82	1206	575
34673	8.918	7.553	70	814	480	368944	751	750	0	0	0
34676	1.645	1.591	1	29	24	368945	41	41	0	0	0
34679	9.740	8.403	73	774	490	368946	1268	1154	1	69	44
34680	9.740	8.403	73	774	490	368947	18027	16132	82	1270	544
34685	9.094	7.892	57	654	492	368948	18189	16275	82	1291	540
34688	9.094	7.892	57	654	492	368949	869	839	0	26	4
34695	9.094	7.892	57	654	492	368950	16834	14993	83	1167	591
34707	74	70	1	3	1	368951	17186	15359	82	1169	575
34714	2.492	2.272	19	153	48	368952	668	631	0	36	0
34715	2.492	2.272	19	153	48	368954	1428	1398	1	6	23
34724	75	73	1	0	0	368955	631	600	1	17	13
34725	18.114	16.202	81	1.291	540	368956	1204	1088	0	105	11
34726	18.556	16.641	79	1.295	541	368957	350	332	0	17	1
34733	5.112	4.660	3	318	130	368958	226	222	0	1	2
34740	27	27	0	0	0	368959	83	83	0	0	0
34741	604	573	1	17	13	368962	7510	6609	22	601	278
34742	604	573	1	17	13	368963	7466	6566	22	600	278
34744	15.377	13.616	87	974	700	368964	211	210	0	1	0
34746	33.708	22.905	271	4.881	5.651	368965	211	210	0	1	0
34747	33.708	22.905	271	4.881	5.651	368968	1781	1698	1	52	31
34749	11.161	9.655	65	989	453	368969	4343	4294	2	36	12
34754	5.965	5.498	3	335	130	368970	267	266	0	0	0
34755	5.122	4.654	3	335	130	368971	7253	7072	5	96	80
34756	4.846	4.466	3	238	139	368973	5618	5497	3	66	52
34758	843	843	0	0	0	368974	4215	4174	1	29	11
34759	4.267	4.064	3	68	131	368975	379	376	0	2	0
34760	3.019	2.832	5	60	123	368976	2437	2403	0	19	15
34762	5.782	5.563	10	176	33	368977	2526	2501	1	15	9
34764	5.782	5.563	10	176	33	368978	19186	17648	61	866	611
34765	5.782	5.563	10	176	33	368979	19958	18424	60	867	607
34768	1.693	1.591	28	46	27	368980	3051	3000	2	27	21
34769	74	70	1	3	1	368981	3648	3507	2	80	58
34773	1.624	1.526	28	44	26	368984	2363	2237	1	70	54
34777	1.843	1.734	37	45	28	368985	2138	2112	0	16	10
34779	74	70	1	3	1	368986	1792	1766	0	16	10
34780	74	70	1	3	1	368987	11793	11328	9	344	112
34783	224	212	9	2	1	368988	11587	11131	8	337	111
34785	6.246	5.332	31	602	280	368989	5697	5555	2	113	27
34786	6.246	5.332	31	602	280	368990	5234	5123	1	95	15
34788	7.510	6.609	22	601	278	368991	2810	2692	2	96	20
34789	6.021	5.120	22	601	278	368992	3746	3626	1	99	19
34791	4.240	3.714	14	368	144	368993	6045	5591	3	338	114
34793	1.488	1.488	0	0	0	368995	1213	1194	0	14	5
34794	1.488	1.488	0	0	0	368996	1197	1185	0	8	4
34797	649	649	0	0	0	368997	3262	3176	0	83	3
34800	649	649	0	0	0	368999	1111	1097	1	5	7
34801	4.994	3.843	33	708	410	369000	1555	1544	0	3	7
34803	649	649	0	0	0	369001	4847	4795	1	44	7
34804	6.367	5.653	15	402	297	369002	1405	1404	0	1	0
34807	7.244	6.557	13	384	289	369003	3442	3391	1	43	6
34808	1.197	1.130	5	21	42	369004	974	968	0	4	2
34809	869	869	0	0	0	369006	3503	3477	2	11	14
34810	869	869	0	0	0	369007	1868	1854	1	5	7
34812	14.579	12.817	87	974	700	369008	2553	2536	2	6	8
34813	14.586	12.824	87	974	700	369009	2970	2846	1	71	52
34814	13.055	12.026	23	765	241	369010	1416	1300	1	66	49
34815	13.062	12.033	23	765	241	369011	5007	4983	3	10	11
34816	7	7	0	0	0	369012	5286	5230	4	28	23
34817	13.062	12.033	23	765	241	369014	1555	1546	0	5	4
34818	13.362	12.294	25	786	257	369015	279	247	2	18	12
34820	300	261	2	20	16	369016	2033	2015	0	9	9
34821	747	509	3	151	84	369017	1158	1148	0	5	6
34822	1.047	770	5	172	100	369018	1860	1857	0	2	1

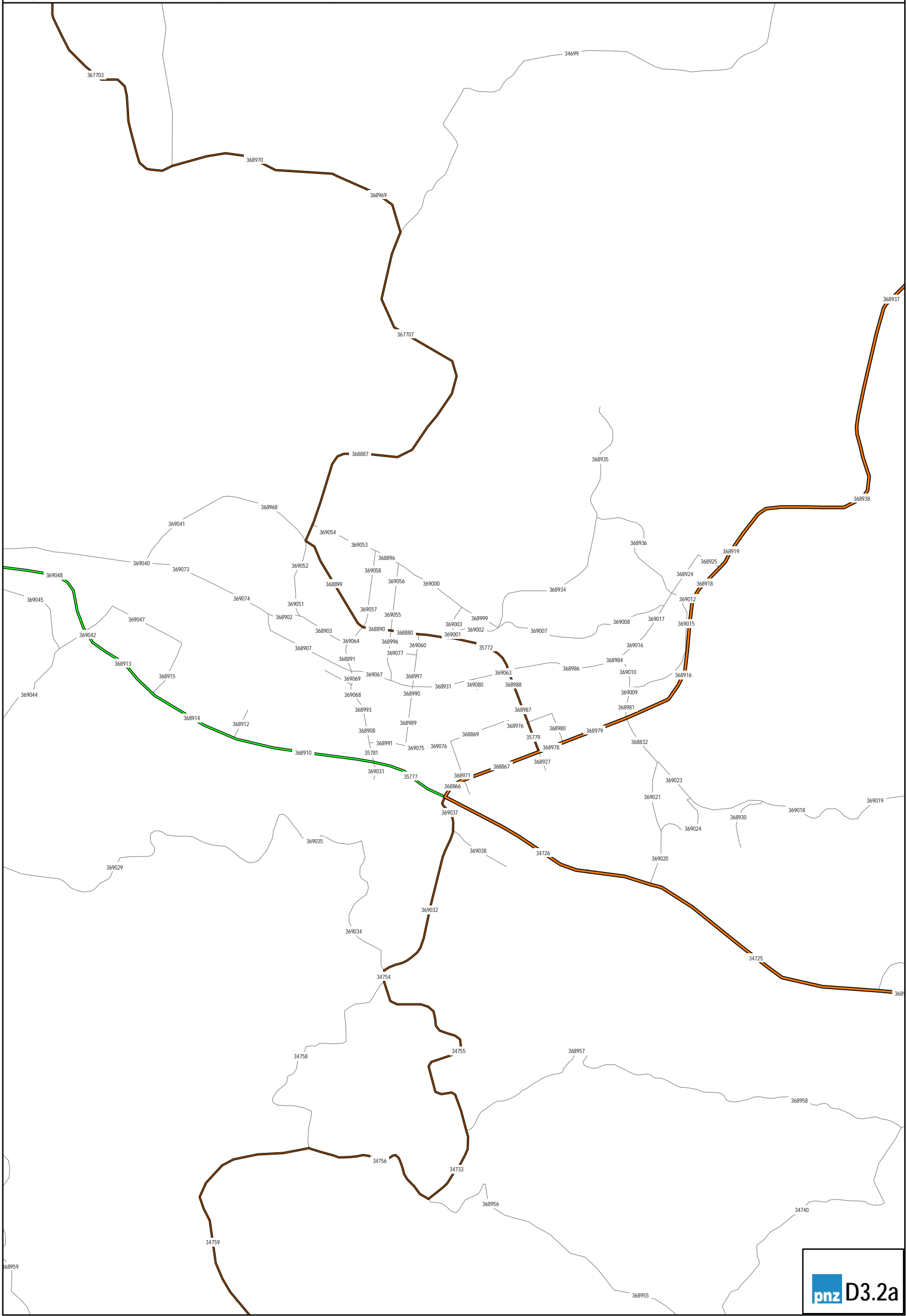
Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje omrežje, PLDP, leto 2011

Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
34823	16.373	14.608	62	1.098	606	369019	826	824	1	1	0
34824	17.708	15.994	62	1.055	596	369020	3027	3000	3	12	12
34826	2.468	2.446	0	14	7	369021	2538	2532	1	2	3
34827	1.471	1.387	1	61	23	369022	2391	2383	0	6	1
34831	975	910	2	28	35	369023	2915	2903	1	7	4
34832	975	910	2	28	35	369024	664	659	1	2	2
34838	1.917	1.814	1	75	28	369025	14400	12885	84	839	592
34839	975	910	2	28	35	369026	14517	12979	84	862	591
34840	3.831	3.385	7	275	164	369028	342	333	0	5	5
35577	11.161	9.655	65	989	453	369029	342	333	0	5	5
35584	6.613	6.332	21	220	40	369031	1004	905	1	46	52
35585	6.613	6.332	21	220	40	369032	7359	6862	4	350	142
35609	83	83	0	0	0	369034	1569	1533	1	18	17
35764	406	406	0	0	0	369035	893	881	0	7	4
35765	551	540	0	1	10	369037	7727	7222	4	354	147
35768	11.967	11.517	12	257	182	369038	418	407	0	5	5
35769	11.967	11.517	12	257	182	369040	1352	1231	1	15	105
35772	9.475	9.134	6	275	60	369041	563	518	1	6	39
35777	20.049	17.143	70	1.887	950	369042	14679	11737	65	1873	1004
35779	9.565	9.106	9	337	113	369044	702	692	0	5	5
35781	8.878	8.247	4	463	164	369045	23	23	0	0	0
35782	9.094	7.892	57	654	492	369046	679	668	0	5	5
35835	9.257	8.254	37	616	351	369048	13413	11440	65	1220	688
35837	11.140	9.689	44	814	594	369049	12499	10539	65	1210	685
35838	6.652	6.182	29	356	86	369050	1988	1957	1	18	12
35841	10.167	8.999	47	712	410	369051	1533	1254	0	196	83
35842	10.167	8.999	47	712	410	369052	515	397	0	91	26
35843	7.588	6.798	47	368	375	369053	1572	1557	1	4	11
35845	10.278	9.225	57	535	461	369054	1181	1169	0	4	8
35870	1.389	1.363	0	11	15	369055	1346	1338	1	3	4
35875	7.025	6.288	20	458	259	369056	215	213	0	0	1
35883	15.377	13.616	87	974	700	369057	613	609	0	1	2
35884	14.885	13.339	85	855	605	369058	150	147	0	1	2
35913	604	573	1	17	13	369059	3262	3176	0	83	3
35914	10.295	9.861	9	283	142	369060	1922	1899	1	17	4
35916	3.890	3.604	1	149	136	369062	2642	2506	2	76	59
35925	2.492	2.272	19	153	48	369063	3590	3450	2	77	60
35926	2.492	2.272	19	153	48	369064	4645	4542	1	79	23
36017	7.074	6.670	8	228	168	369065	4811	4668	1	119	23
36024	2.152	1.718	7	208	219	369066	2442	2312	1	96	33
36025	2.152	1.718	7	208	219	369067	1596	1511	0	58	27
36032	10.120	8.730	48	757	585	369068	5888	5438	2	337	110
36033	10.612	9.296	49	740	526	369069	5946	5494	2	354	96
36034	17.890	16.144	61	1.265	421	369070	409	314	0	64	30
36035	17.890	16.144	61	1.265	421	369071	4564	3639	4	423	498
36036	1.068	1.059	0	5	3	369072	1352	1231	1	15	105
36037	3.775	3.638	6	82	49	369073	808	725	0	13	70
36038	5.087	4.344	52	507	184	369074	1339	1251	1	26	61
36039	4.824	4.083	52	494	194	369075	4665	4620	1	32	11
69765	15.317	14.728	16	342	231	369076	4594	4550	1	31	11
69766	15.317	14.728	16	342	231	369077	450	440	0	8	2
69770	1.517	865	14	446	192	369078	1651	1567	1	78	6
69771	1.517	865	14	446	192	369080	1587	1514	1	35	38
69872	4.889	4.095	50	444	300						
69873	4.889	4.095	50	444	300						
69876	533	526	0	0	7						
69878	533	526	0	0	7						
69879	533	526	0	0	7						
69888	7.754	6.692	70	606	386						
69889	7.754	6.692	70	606	386						
69892	7.060	5.952	57	549	502						
69896	7.060	5.952	57	549	502						
69900	2.217	1.758	7	158	294						
69901	2.217	1.758	7	158	294						
70010	37.560	27.203	313	4.480	5.563						
70013	36.680	26.397	312	4.424	5.547						
70014	35.709	25.515	310	4.356	5.528						
70016	38.438	28.165	311	4.372	5.589						

Pregledna karta odsekov, sedanje cestno omrežje, leto 2040



Pregledna karta odsekov, sedanje cestno omrežje, leto 2040



Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje omrežje, PLDP, leto 2040

Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
12795	67.721	39.400	535	9.360	18.425	69888	12127	10225	133	1062	706
12796	66.253	38.489	524	8.905	18.335	69889	12127	10225	133	1062	706
12797	61.939	36.853	517	8.772	15.797	69892	7296	5568	98	888	741
12798	65.626	40.316	520	8.921	15.868	69896	7296	5568	98	888	741
12800	60.863	36.470	458	8.376	15.559	69900	4313	3509	13	285	506
12801	53.205	31.559	396	7.630	13.619	69901	4313	3509	13	285	506
12803	60.756	36.389	501	9.589	14.277	70010	66189	40452	788	9573	15376
12805	60.287	35.235	610	9.578	14.864	70013	65002	39414	785	9459	15344
12806	56.246	32.059	593	8.905	14.689	70014	63665	38256	781	9320	15309
12807	62.437	37.925	608	9.154	14.750	70016	68516	42980	783	9352	15401
12809	70.219	45.312	626	9.456	14.824	70018	73551	47581	798	9712	15460
12811	67.372	42.871	611	9.157	14.733	70020	72973	47083	797	9696	15396
12812	64.345	40.277	594	8.808	14.666	70022	72973	47083	797	9696	15396
12813	66.604	41.853	624	9.214	14.914	70024	72164	46513	780	9529	15341
12859	8.856	5.777	13	388	2.679	70026	72311	46650	780	9538	15343
12860	14.010	10.151	28	992	2.840	70028	69207	43764	733	9445	15266
12861	3.687	3.463	3	150	71	70030	65492	40721	633	9027	15111
12863	4.314	1.636	7	134	2.538	70032	68042	42866	643	9373	15160
12865	16.933	12.497	110	2.083	2.244	70034	69314	43918	649	9563	15184
12866	31.486	24.331	224	4.114	2.817	70044	4850	4724	2	32	93
12868	8.239	6.510	48	1.397	285	70046	1337	1157	5	139	36
12869	7.658	4.911	62	745	1.940	70049	6372	5758	20	499	95
12871	9.149	7.716	38	1.064	331	70050	12409	11520	25	644	219
12873	2.253	1.264	70	485	434	70052	826	712	0	0	114
12875	16.167	13.484	112	1.679	892	70054	578	498	2	15	64
12876	10.232	9.041	32	922	236	70055	1405	1210	2	15	178
12877	4.041	3.175	17	673	175	70056	2361	1916	19	192	234
12880	4.770	3.558	33	925	254	70058	148	137	0	9	1
12885	5.106	4.017	45	704	340	70060	5996	5140	69	581	206
12886	5.738	4.659	43	698	338	70061	7537	6240	116	953	228
12887	2.710	2.065	25	349	270	70062	2774	2057	20	482	216
12890	2.846	2.442	15	299	91	70063	3298	2197	67	739	295
13657	9.403	7.963	104	789	547	70064	3715	3043	100	417	154
13658	11.112	9.545	124	833	609	70065	3104	2887	47	93	77
13660	10.744	8.909	123	990	723	70066	1273	1052	6	190	25
13661	12.048	10.159	132	1.052	705	70068	9100	8027	116	675	282
13663	4.015	3.304	27	491	193	70070	69314	43918	649	9563	15184
13664	16.927	14.658	177	1.458	633	70731	9769	8565	117	686	400
13665	17.916	15.586	183	1.472	674	70787	70219	45312	626	9456	14824
13666	17.916	15.586	183	1.472	674	70788	70219	45312	626	9456	14824
13669	18.518	15.999	108	1.479	933	70789	7187	5563	55	676	893
13674	17.981	14.107	141	2.530	1.204	70790	7187	5563	55	676	893
13676	15.364	14.117	71	852	323	70791	2058	1899	12	70	76
13677	7.605	6.662	53	645	244	70792	2058	1899	12	70	76
13678	7.759	7.455	18	207	79	71079	23455	21441	42	1389	584
13679	17.804	16.208	38	1.136	423	71080	15133	11744	97	2302	990
13747	4.351	3.507	28	498	319	71083	9366	7061	83	1495	727
13749	3.217	2.268	22	483	444	71085	70719	45655	492	10365	14208
13750	826	712	0	0	114	71087	79895	52716	570	11688	14921
13837	16.679	14.524	42	1.259	853	71089	427	49220	527	10856	14571
13838	27.004	21.665	57	2.003	3.279	71090	70624	45655	490	10279	14201
14016	4.313	3.509	13	285	506	71103	4721	3496	43	832	350
14017	11.268	9.932	59	644	633	71108	16011	15954	2	32	23
14019	7.937	7.480	33	357	68	71109	383	383	0	0	0
14021	11.933	10.121	55	1.126	631	71111	15628	15570	2	32	23
14065	3.474	2.908	15	444	108	71112	15628	15570	2	32	23
14066	7.796	6.790	37	704	265	71114	9366	7061	83	1495	727
14067	11.777	10.329	53	893	503	71140	4549	3565	38	577	370
14068	12.535	10.923	73	984	555	71142	4549	3565	38	577	370
14070	12.209	10.488	52	953	716	71146	4721	3496	43	832	350
14073	12.139	10.139	53	1.183	765	71147	4597	3565	39	618	375
14077	13.074	11.129	54	1.166	725	71148	4597	3565	39	622	372
14078	12.139	10.139	53	1.183	765	71149	4549	3565	38	577	370
14257	1.655	1.445	6	98	105	71154	9366	7061	83	1495	727
14278	11.866	10.584	48	851	382	71157	4769	3496	44	873	356
14280	8.606	7.959	11	511	123	71158	4769	3496	44	873	356
14283	3.532	3.350	1	108	73	71160	9366	7061	83	1495	727
14285	4.932	4.450	10	413	58	71161	4597	3565	39	622	372
14287	35.490	29.286	103	3.003	3.099	71163	4769	3496	44	873	356
14346	5.484	4.994	21	273	196	71198	7187	5563	55	676	893
14347	685	636	4	33	12	71199	7187	5563	55	676	893
14349	4.587	3.892	34	438	223	71200	7187	5563	55	676	893
14350	7.284	6.720	64	359	141	71201	11537	9709	33	1118	677
14351	13.765	11.944	55	1.104	662	71202	11537	9709	33	1118	677
14352	7.181	6.350	25	592	214	71475	6131	5171	10	634	316
14354	10.875	9.847	25	779	224	71477	298	278	0	11	9
14365	14.443	12.341	44	1.451	607	71479	70167	44457	526	9175	16009
14370	7.178	5.726	51	884	517	71480	67176	41795	524	9010	15847
14371	4.351	3.507	28	498	319	71481	63464	38737	517	8532	15677
14528	5.722	5.256	11	233	222	71487	3405	2920	5	311	169
14533	1.477	1.161	4	114	197	71490	5767	4940	8	524	296
14535	2.756	2.570	5	77	104	71491	3951	3260	7	482	202
14536	1.737	1.567	5	74	92	71494	3697	3199	4	291	202
14538	1.160	1.091	2	23	44	71497	6389	5449	10	623	307
14563	14.349	10.481	23	1.077	2.768	71498	5577	4718	8	540	311
14569	5.168	4.924	6	67	171	71500	2071	1741	4	233	93
14570	3.630	3.407	4	47	172	71502	3198	2690	5	346	157
14573	4.552	4.233	26	211	82	71503	295	214	0	26	55

Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje omrežje, PLDP, leto 2040

Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
14574	817	774	9	10	24	71504	4984	4069	6	536	373
14578	18.937	16.681	66	1.689	502	71506	4689	3855	6	510	318
14581	1.658	1.658	0	0	0	71507	4689	3855	6	510	318
14582	2.760	2.591	3	37	129	71508	11383	9481	31	1252	618
14587	817	774	9	10	24	71512	22479	18827	58	2354	1240
14591	317	286	6	7	19	71514	22573	17976	42	1863	2692
15046	2.441	1.648	61	568	164	71515	24569	19612	49	2084	2823
15092	3.298	2.197	67	739	295	71516	1995	1635	7	221	131
15110	3.474	2.908	15	444	108	71520	1995	1635	7	221	131
15111	9.518	8.348	42	798	330	71523	6979	5198	65	989	727
15112	880	843	1	19	17	71524	6964	5366	63	786	749
15114	3.088	2.849	8	170	61	72103	11004	9240	118	932	715
15119	7.983	6.690	47	773	472	72104	7205	5546	106	838	715
15120	12.209	10.488	52	953	716	72105	11004	9240	118	932	715
15129	7.284	6.720	64	359	141	72106	3799	3694	12	93	0
15130	11.268	9.932	59	644	633	72107	3799	3694	12	93	0
15140	12.048	10.159	132	1.052	705	72108	17804	16208	38	1136	423
15141	1.655	1.445	6	98	105	72110	17804	16208	38	1136	423
15228	17.451	12.681	80	2.098	2.591	72111	8435	7632	19	567	216
15229	16.679	14.524	42	1.259	853	72113	9369	8576	18	568	207
15236	7.605	6.662	53	645	244	72114	4947	4340	15	389	204
15238	18.192	15.661	54	1.679	799	72115	7553	6884	20	437	212
15240	4.932	4.450	10	413	58	72116	4234	3688	13	400	132
15279	4.196	3.820	43	200	132	367677	7296	5568	98	888	741
15391	4.313	3.509	13	285	506	367678	7296	5568	98	888	741
15406	4.015	3.304	27	491	193	367679	4015	3304	27	491	193
15784	7.461	6.592	28	574	268	367680	4015	3304	27	491	193
15791	21.635	17.835	68	2.639	1.093	367683	2361	2242	2	69	48
15853	14.226	13.020	36	897	273	367684	2361	2242	2	69	48
15854	1.377	1.027	5	222	123	367685	868	806	1	31	29
15955	21.222	17.625	75	2.347	1.176	367686	868	806	1	31	29
15956	21.635	17.835	68	2.639	1.093	367689	13765	11944	55	1104	662
15965	3.298	2.197	67	739	295	367690	13765	11944	55	1104	662
16121	33.193	26.619	158	3.426	2.990	367693	16200	13746	108	1423	923
16122	14.750	11.361	97	2.302	990	367694	16200	13746	108	1423	923
16124	17.451	12.681	80	2.098	2.591	367696	1005	950	2	34	19
16125	20.315	15.501	82	2.131	2.601	367697	1005	950	2	34	19
16126	26.566	20.637	118	2.902	2.909	367703	755	743	1	8	3
16128	13.255	12.152	37	771	295	367704	755	743	1	8	3
16129	6.251	5.136	37	771	308	367707	6085	6007	4	55	19
16130	2.133	2.089	2	32	10	367719	870	816	1	10	43
16132	2.133	2.089	2	32	10	367727	870	816	1	10	43
16134	11.786	11.266	12	275	233	367728	870	816	1	10	43
16135	13.618	12.937	12	447	222	367729	5167	4707	7	174	278
16136	12.252	11.494	12	470	277	367730	5167	4707	7	174	278
16529	731	731	0	0	0	367739	12139	10139	53	1183	765
34327	26.566	20.637	118	2.902	2.909	367740	12139	10139	53	1183	765
34330	16.679	14.524	42	1.259	853	367741	3551	3085	5	300	160
34333	24.569	19.612	49	2.084	2.823	367745	4827	4808	0	0	20
34406	9.276	8.647	42	459	127	367746	4827	4808	0	0	20
34407	9.276	8.647	42	459	127	367748	22479	18827	58	2354	1240
34409	254	253	0	1	0	367749	22479	18827	58	2354	1240
34410	6.402	6.257	5	140	0	367750	26566	20637	118	2902	2909
34411	19.862	17.987	72	1.337	466	367751	26566	20637	118	2902	2909
34417	38.459	31.594	159	3.562	3.143	367755	16378	12613	46	1335	2385
34418	36.948	30.083	159	3.562	3.143	367939	11449	7713	23	873	2840
34422	4.650	4.469	0	72	108	367940	11449	7713	23	873	2840
34425	4.930	4.808	0	0	123	367945	3412	3191	4	110	108
34426	2.843	2.744	0	46	53	368198	14838	12993	72	1326	447
34428	4.938	4.494	1	228	215	368199	14838	12993	72	1326	447
34431	1.511	1.511	0	0	0	368201	1400	1239	12	109	39
34435	5.126	5.086	0	11	29	368202	1400	1239	12	109	39
34437	298	278	0	11	9	368203	1400	1239	12	109	39
34439	15.133	11.744	97	2.302	990	368204	1400	1239	12	109	39
34440	19.862	17.987	72	1.337	466	368377	12987	11259	73	919	736
34441	19.862	17.987	72	1.337	466	368378	12987	11259	73	919	736
34446	17.746	13.876	151	2.287	1.431	368473	70219	45312	626	9456	14824
34448	826	825	0	0	1	368474	70219	45312	626	9456	14824
34449	770	770	0	0	0	368501	10551	8830	52	953	716
34450	4.370	3.752	11	504	103	368502	10551	8830	52	953	716
34451	4.314	3.697	11	504	103	368512	10551	8830	52	953	716
34453	56	55	0	0	1	368513	10551	8830	52	953	716
34454	56	55	0	0	1	368832	10217	10162	2	30	22
34457	3.532	3.350	1	108	73	368834	6586	5877	54	352	302
34459	826	825	0	0	1	368837	15358	13346	88	1201	723
34460	12.252	11.494	12	470	277	368838	9314	7850	74	850	540
34462	8.181	7.498	33	484	166	368840	6847	6557	31	145	114
34463	9.276	8.647	42	459	127	368841	6973	6682	31	145	114
34508	668	538	1	12	118	368842	8447	8084	32	186	146
34509	9.769	8.565	117	686	400	368843	8447	8084	32	186	146
34585	317	286	6	7	19	368844	13258	11794	74	850	540
34586	317	286	6	7	19	368845	13258	11794	74	850	540
34589	317	286	6	7	19	368846	2099	1552	15	351	182
34591	317	286	6	7	19	368847	2099	1552	15	351	182
34592	317	286	6	7	19	368848	2099	1552	15	351	182
34594	9.518	8.348	42	798	330	368852	1974	1426	15	351	182
34598	6.434	5.664	13	292	465	368853	3944	3944	0	0	0
34599	880	843	1	19	17	368855	3944	3944	0	0	0

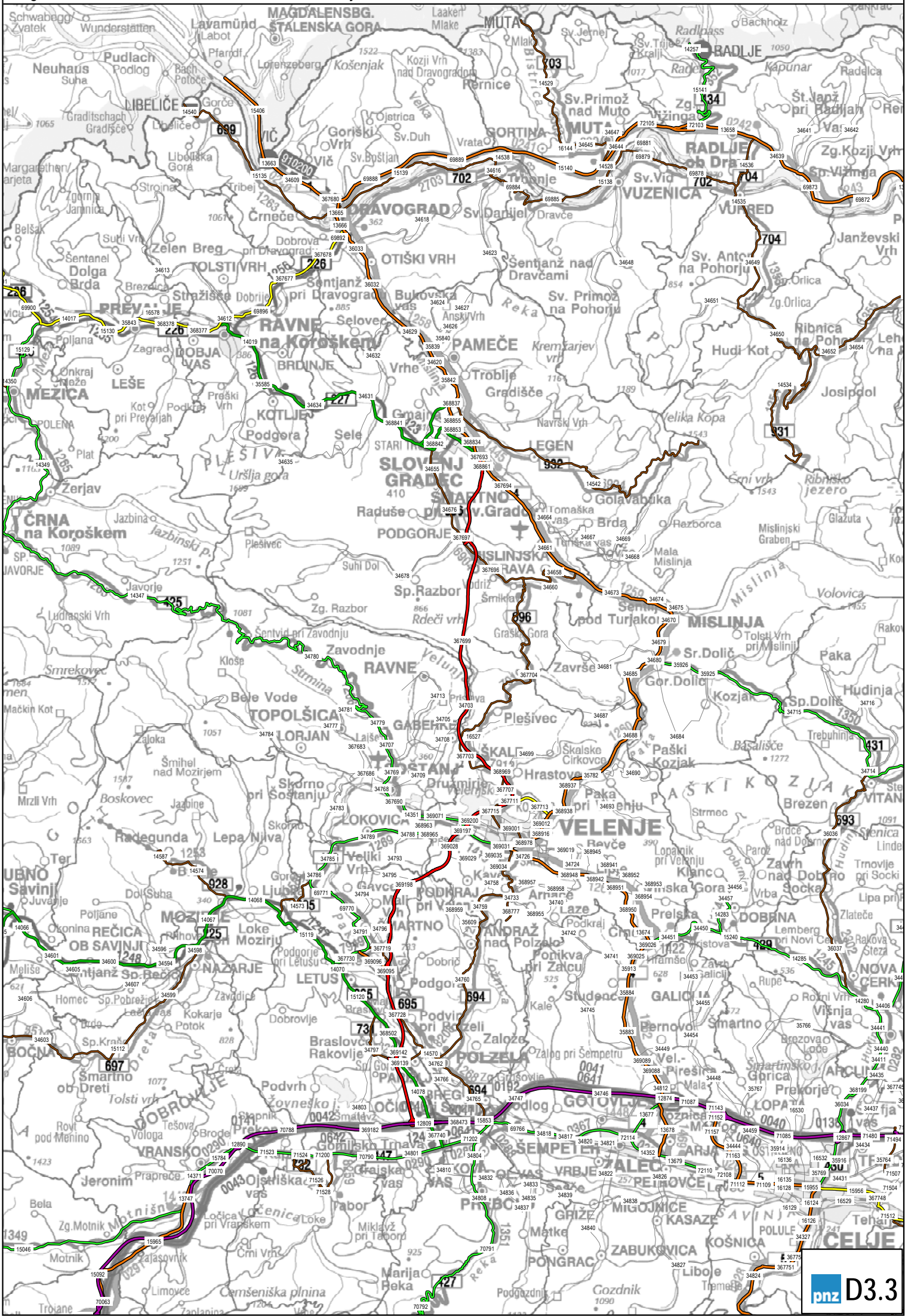
Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje omrežje, PLDP, leto 2040

Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
34600	7.796	6.790	37	704	265	368859	2729	1972	20	498	238
34601	7.796	6.790	37	704	265	368863	125	125	0	0	0
34602	344	330	0	7	6	368866	29983	27009	115	1566	1293
34603	344	330	0	7	6	368867	24757	22005	107	1460	1185
34609	4.015	3.304	27	491	193	368869	933	919	0	10	3
34611	7.296	5.568	98	888	741	368877	12127	11682	11	344	91
34612	8.973	7.153	99	959	761	368880	9037	8630	8	315	84
34614	15.368	13.124	93	1.295	856	368882	4015	3874	2	80	60
34616	139	139	0	0	0	368887	6085	6007	4	55	19
34617	139	139	0	0	0	368890	8519	8108	6	321	84
34620	14.878	12.528	91	1.296	963	368891	4525	4341	1	142	41
34623	139	139	0	0	0	368896	2139	2061	1	42	35
34626	139	139	0	0	0	368898	6375	6229	4	94	48
34627	139	139	0	0	0	368899	5666	5395	5	193	73
34629	14.739	12.389	91	1.296	963	368902	1671	1248	3	286	135
34631	7.249	6.954	31	147	117	368903	4206	4085	1	83	38
34632	276	272	0	1	3	368907	1490	1062	3	292	134
34634	6.509	6.243	31	132	103	368908	7659	6847	7	572	234
34639	9.403	7.963	104	789	547	368910	26857	21920	93	3086	1758
34644	8.876	7.150	117	922	687	368912	9720	9719	1	0	0
34646	3.793	3.261	17	254	262	368913	18365	13438	85	3086	1758
34647	2.128	2.090	0	10	27	368914	16843	11908	92	3086	1758
34649	853	798	2	25	27	368915	1540	1530	10	0	0
34650	853	798	2	25	27	368916	15514	13039	93	1258	1124
34652	471	424	2	34	11	368918	15756	13321	89	1236	1110
34653	471	424	2	34	11	368919	14490	12146	89	1195	1060
34655	2.480	2.393	2	49	37	368924	610	536	1	36	36
34658	454	404	2	29	19	368925	2069	1753	2	136	177
34659	454	404	2	29	19	368926	206	206	0	0	0
34661	16.200	13.746	108	1.423	923	368927	201	201	0	0	0
34670	13.497	11.191	116	1.250	940	368930	1066	1058	1	7	1
34672	12.543	10.187	109	1.332	915	368931	2914	2772	2	79	61
34673	12.543	10.187	109	1.332	915	368934	971	969	0	1	1
34676	2.480	2.393	2	49	37	368936	2412	2396	2	5	9
34679	13.497	11.191	116	1.250	940	368937	11725	9585	88	1104	947
34680	13.497	11.191	116	1.250	940	368938	14490	12146	89	1195	1060
34685	11.725	9.585	88	1.104	947	368939	803	748	0	54	1
34688	11.725	9.585	88	1.104	947	368941	111	111	0	0	0
34695	11.725	9.585	88	1.104	947	368942	19294	15391	139	2587	1176
34707	214	205	4	5	1	368944	432	432	0	1	0
34714	3.853	3.561	31	197	64	368945	111	111	0	0	0
34715	3.853	3.561	31	197	64	368946	1799	1616	1	104	77
34724	268	263	1	2	1	368947	20155	16212	138	2682	1123
34725	20.031	16.061	136	2.716	1.117	368948	20296	16325	138	2716	1117
34726	21.810	17.831	132	2.725	1.121	368949	1255	1206	1	41	7
34733	7.099	6.451	5	457	186	368950	17981	14107	141	2530	1204
34740	102	101	0	1	0	368951	18490	14643	139	2533	1176
34741	821	762	4	27	27	368952	914	859	0	55	1
34742	821	762	4	27	27	368954	1757	1706	2	9	39
34744	18.516	14.647	151	2.287	1.431	368955	923	863	4	28	27
34746	65.058	38.792	643	10.504	15.119	368956	1588	1409	4	158	18
34747	65.058	38.792	643	10.504	15.119	368957	530	503	0	25	2
34749	13.301	11.432	82	1.125	662	368958	378	370	0	4	4
34754	8.668	7.998	5	481	184	368959	106	106	0	0	0
34755	7.013	6.343	5	481	184	368962	9373	8369	31	534	438
34756	6.891	6.345	8	338	199	368963	9390	8388	31	534	437
34758	1.655	1.655	0	0	0	368964	403	401	0	1	1
34759	6.715	6.441	9	80	186	368965	403	401	0	1	1
34760	5.168	4.924	6	67	171	368968	2748	2607	2	81	57
34762	9.179	8.818	15	303	42	368969	6085	6007	4	55	19
34764	8.961	8.818	4	121	18	368970	755	743	1	8	3
34765	9.179	8.818	15	303	42	368971	8732	8453	11	133	136
34768	2.587	2.410	5	100	72	368973	6679	6486	7	95	90
34769	214	205	4	5	1	368974	4991	4929	3	40	18
34773	2.416	2.247	2	95	71	368975	933	919	0	10	3
34777	2.361	2.242	2	69	48	368976	3981	3927	1	28	25
34779	214	205	4	5	1	368977	3464	3423	1	23	17
34780	214	205	4	5	1	368978	25654	22970	96	1381	1207
34783	868	806	1	31	29	368979	26695	24019	94	1381	1201
34785	8.347	7.281	32	566	467	368980	3911	3830	5	39	37
34786	8.347	7.281	32	566	467	368981	5104	4888	4	113	99
34788	9.373	8.369	31	534	438	368984	3301	3105	1	100	95
34789	7.479	6.475	31	534	438	368985	3023	2978	0	26	19
34791	5.955	5.523	7	169	257	368986	2584	2539	0	25	19
34793	1.894	1.894	0	0	0	368987	16435	15757	19	463	196
34794	1.894	1.894	0	0	0	368988	16267	15602	18	454	194
34797	1.658	1.658	0	0	0	368989	7399	7192	3	158	47
34800	1.658	1.658	0	0	0	368990	6982	6825	2	129	26
34801	6.496	4.959	46	604	887	368991	3843	3677	2	129	36
34803	1.658	1.658	0	0	0	368992	5346	5172	2	136	36
34804	8.634	7.327	32	727	548	368993	7292	6581	6	526	179
34807	10.067	8.821	28	698	520	368995	1893	1864	0	20	8
34808	2.058	1.899	12	70	76	368996	1689	1670	0	12	7
34809	1.646	1.646	0	0	0	368997	4106	3987	1	112	6
34810	1.646	1.646	0	0	0	368999	1779	1702	1	43	34
34812	17.648	13.781	151	2.286	1.430	369000	2256	2180	1	42	34
34813	17.746	13.876	151	2.287	1.431	369001	6699	6626	3	60	11
34814	15.109	13.535	38	1.179	357	369002	2054	2052	0	1	1

Prometne obremenitve po tipih vozil, sedanje omrežje, PLDP, leto 2040

Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	Stevilka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
34815	15.207	13.631	38	1.179	358	369003	4646	4573	3	59	10
34816	98	96	0	1	1	369004	1172	1160	1	8	4
34817	15.207	13.631	38	1.179	358	369006	4830	4727	3	53	47
34818	15.708	14.048	44	1.220	396	369007	2908	2831	1	43	33
34820	502	417	6	41	38	369008	3660	3577	3	45	35
34821	1.377	1.027	5	222	123	369009	4209	4019	2	99	88
34822	1.708	1.299	10	248	151	369010	2023	1846	2	92	83
34823	23.200	19.022	32	1.597	2.549	369011	6407	6362	4	21	20
34824	25.531	21.436	33	1.535	2.528	369012	6735	6639	7	48	42
34826	3.417	3.316	2	75	24	369014	2185	2173	1	7	5
34827	2.589	2.414	2	127	46	369015	331	280	3	26	22
34831	1.501	1.374	5	46	77	369016	2835	2803	0	15	17
34832	1.501	1.374	5	46	77	369017	1563	1542	0	9	12
34838	2.231	2.035	2	140	54	369018	2408	2404	1	2	1
34839	1.501	1.374	5	46	77	369019	700	695	1	2	1
34840	5.219	4.487	16	434	282	369020	4365	4315	6	21	22
35577	13.301	11.432	82	1.125	662	369021	3514	3506	1	3	5
35584	7.937	7.480	33	357	68	369022	3276	3266	1	7	2
35585	7.937	7.480	33	357	68	369023	3542	3529	2	6	5
35609	106	106	0	0	0	369024	1179	1167	1	6	5
35764	1.511	1.511	0	0	0	369025	16162	12742	143	2050	1227
35765	1.806	1.725	0	26	55	369026	16319	12866	143	2084	1226
35768	12.615	11.916	18	363	318	369028	495	480	0	6	8
35769	12.615	11.916	18	363	318	369029	495	480	0	6	8
35772	13.201	12.719	13	370	98	369031	1430	1275	1	64	90
35777	25.921	20.978	98	3.179	1.666	369032	10462	9746	7	500	209
35779	13.562	12.888	20	456	197	369034	2046	1989	2	25	30
35781	10.963	10.001	8	688	266	369035	1114	1096	1	10	8
35782	11.725	9.585	88	1.104	947	369037	10995	10264	7	506	217
35835	11.933	10.121	55	1.126	631	369038	600	584	1	7	9
35837	14.661	12.093	75	1.624	869	369040	2249	2044	2	34	170
35838	8.796	7.972	44	499	281	369041	992	918	1	13	61
35839	139	139	0	0	0	369042	18365	13438	85	3086	1758
35840	139	139	0	0	0	369044	810	794	1	7	9
35841	15.358	13.346	88	1.201	723	369045	53	53	0	0	0
35842	15.358	13.346	88	1.201	723	369046	757	740	1	7	9
35843	11.268	9.932	59	644	633	369048	15702	13019	84	1463	1136
35845	12.987	11.259	73	919	736	369049	14749	12087	83	1450	1129
35870	2.032	1.903	0	58	71	369050	2487	2440	2	24	21
35875	11.449	7.713	23	873	2.840	369051	2307	1845	1	332	129
35883	18.516	14.647	151	2.287	1.431	369052	1785	1581	1	150	53
35884	16.712	13.234	147	2.077	1.254	369053	2358	2275	1	43	39
35913	821	762	4	27	27	369054	2053	1976	1	43	34
35914	12.252	11.494	12	470	277	369055	2097	2084	2	4	6
35916	4.938	4.494	1	228	215	369056	325	321	1	1	3
35925	3.853	3.561	31	197	64	369057	713	708	0	2	4
35926	3.853	3.561	31	197	64	369058	218	214	0	1	4
36017	12.105	11.416	14	390	284	369059	4106	3987	1	112	6
36018	826	712	0	0	114	369060	3130	3090	2	29	7
36024	3.217	2.268	22	483	444	369062	3981	3763	3	106	110
36025	3.217	2.268	22	483	444	369063	5137	4912	4	107	113
36032	15.015	12.661	91	1.297	966	369064	5473	5321	2	110	39
36033	15.368	13.124	93	1.295	856	369065	6151	5948	3	162	38
36034	24.863	22.023	90	2.047	703	369066	3336	3130	2	137	66
36035	24.863	22.023	90	2.047	703	369067	2529	2391	1	81	56
36036	1.859	1.844	1	7	7	369068	7144	6442	6	523	173
36037	5.596	5.347	13	136	100	369069	7259	6556	5	541	157
36038	9.894	8.529	109	893	363	369070	607	469	0	85	52
36039	9.506	8.148	108	872	378	369071	6396	4876	6	652	862
69765	18.299	17.226	33	646	394	369072	2249	2044	2	34	170
69766	18.299	17.226	33	646	394	369073	1327	1185	1	28	114
69770	2.260	1.620	6	298	335	369074	2162	2002	1	47	112
69771	2.260	1.620	6	298	335	369075	6065	5990	3	51	21
69872	9.403	7.963	104	789	547	369076	5923	5848	4	51	21
69873	9.403	7.963	104	789	547	369077	787	772	0	12	3
69876	1.018	1.003	0	3	12	369078	2433	2311	1	111	10
69878	1.018	1.003	0	3	12	369080	2226	2111	2	49	65
69879	1.018	1.003	0	3	12						

Pregledna karta odsekov, načrtovano cestno omrežje, leto 2040



Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano omrežje, PLDP, leto 2011

števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
12795	42.962	32.352	244	4.521	5.845	70790	3218	2576	12	343	288
12796	41.944	31.493	242	4.437	5.773	70791	1197	1130	5	21	42
12797	40.088	29.816	238	4.349	5.684	70792	1197	1130	5	21	42
12798	43.060	32.453	248	4.577	5.783	71079	18043	16834	28	823	359
12800	38.606	28.294	224	4.496	5.592	71080	11857	10624	44	838	351
12801	34.005	24.252	185	4.157	5.410	71083	4174	3633	30	336	175
12803	34.557	22.921	226	5.605	5.804	71085	44084	32311	229	5788	5757
12805	33.766	22.292	247	5.429	5.798	71087	48166	35944	257	6034	5932
12806	32.279	20.983	243	5.299	5.754	71089	45772	33831	242	5853	5845
12807	37.346	25.876	250	5.413	5.808	71090	44038	32311	228	5743	5757
12809	36.993	27.424	211	4.025	5.334	71103	2394	2112	15	181	87
12811	39.603	29.174	275	4.624	5.530	71108	9787	9747	2	23	15
12812	37.404	27.150	269	4.489	5.495	71109	246	246	0	0	0
12813	37.939	27.548	273	4.604	5.514	71111	9540	9500	2	23	15
12859	4.911	4.402	11	304	193	71112	9540	9500	2	23	15
12860	8.902	7.898	23	617	364	71114	4174	3633	30	336	175
12861	2.973	2.637	10	228	99	71140	1734	1521	15	110	88
12863	1.856	1.676	4	87	89	71142	1734	1521	15	110	88
12865	9.754	8.195	61	1.139	359	71146	2394	2112	15	181	87
12866	19.742	16.609	120	2.298	715	71147	1756	1521	15	132	88
12868	4.927	3.905	22	831	169	71148	1758	1521	15	134	88
12869	4.601	4.041	39	339	182	71149	1734	1521	15	110	88
12871	6.422	6.095	17	240	70	71154	4174	3633	30	336	175
12873	694	528	15	91	60	71157	2416	2112	15	202	87
12875	12.117	11.638	32	334	114	71158	2416	2112	15	202	87
12876	6.554	6.202	10	244	98	71160	4174	3633	30	336	175
12877	1.487	1.309	4	130	44	71161	1758	1521	15	134	88
12880	1.899	1.456	10	342	91	71163	2416	2112	15	202	87
12885	2.169	1.897	9	213	49	71198	3218	2576	12	343	288
12886	3.106	2.785	10	241	69	71199	3218	2576	12	343	288
12887	906	762	4	107	34	71200	3218	2576	12	343	288
12890	1.634	1.500	5	99	30	71201	4085	3416	14	319	337
13657	4.889	4.095	50	444	300	71202	4085	3416	14	319	337
13658	6.800	5.919	61	478	341	71475	5393	4761	5	421	205
13660	6.317	5.424	61	505	327	71477	62	62	0	0	0
13661	7.551	6.499	69	600	384	71479	46115	35178	255	4794	5887
13663	1.915	1.661	12	156	85	71480	43667	32804	261	4824	5779
13664	11.909	10.597	96	840	376	71481	40689	30540	249	4214	5685
13665	13.048	11.683	101	862	402	71487	3201	2903	3	195	101
13666	13.048	11.683	101	862	402	71490	5239	4578	5	471	185
13669	14.652	13.152	79	907	514	71491	3256	2617	9	494	136
13674	14.974	14.713	21	240	0	71494	3764	3147	7	477	133
13676	12.423	11.818	40	460	105	71497	5454	4823	5	421	205
13677	6.753	6.273	30	361	89	71498	5241	4332	10	681	218
13678	5.670	5.545	10	99	16	71500	1802	1432	7	312	52
13679	14.242	13.262	24	685	271	71502	2588	2228	3	259	97
13747	3.219	2.748	12	298	161	71503	354	320	0	10	24
13749	2.151	1.718	7	208	218	71504	5304	4170	13	865	256
13837	9.771	8.992	45	478	256	71506	4950	3850	13	855	232
13838	17.352	15.932	64	945	411	71507	4950	3850	13	855	232
14016	2.217	1.758	7	158	294	71508	7953	7126	21	566	241
14017	7.579	6.799	39	366	375	71512	15212	13562	42	1119	489
14019	6.624	6.335	24	224	41	71514	14417	12400	66	1261	690
14021	10.071	9.032	40	636	363	71515	15013	12834	81	1352	745
14065	2.352	2.065	8	208	72	71516	596	434	15	92	55
14066	5.348	4.802	27	367	152	71520	596	434	15	92	55
14067	8.264	7.470	35	493	266	71523	2651	2330	8	186	127
14068	8.583	7.703	42	549	289	71524	2910	2457	8	277	167
14070	4.348	4.348	0	0	0	72103	6725	5756	59	521	389
14073	2.389	1.994	8	187	201	72104	6725	5756	59	521	389
14077	3.329	3.017	8	138	166	72105	6725	5756	59	521	389
14078	1.250	1.230	0	0	20	72108	14242	13262	24	685	271
14257	831	738	2	43	47	72110	14242	13262	24	685	271
14278	8.246	7.319	52	620	256	72111	7116	6621	12	341	141
14280	6.370	6.075	18	220	57	72113	7127	6640	12	344	130
14283	2.678	2.555	17	68	38	72114	3897	3462	9	276	150
14285	3.550	3.370	13	153	14	72115	5565	5107	12	297	148
14287	24.850	22.195	79	1.661	915	72116	3005	2616	8	274	106
14346	3.851	3.562	19	160	110	367677	7051	5950	50	549	502
14347	361	338	2	14	7	367678	7051	5950	50	549	502
14349	3.259	2.841	25	250	143	367679	1915	1661	12	156	85
14350	5.535	5.199	39	209	88	367680	1915	1661	12	156	85
14351	11.189	10.015	69	730	375	367683	1859	1737	46	48	28
14352	5.510	5.107	12	276	115	367684	1859	1737	46	48	28
14354	8.926	8.257	14	485	170	367685	135	133	1	1	1
14365	5.914	5.224	10	406	274	367686	135	133	1	1	1
14370	4.042	3.592	12	301	137	367689	11189	10015	69	730	375
14371	3.219	2.748	12	298	161	367690	11189	10015	69	730	375
14528	3.842	3.549	7	148	138	367693	13089	11615	79	887	508
14533	986	793	3	71	120	367694	6901	6443	19	301	138
14535	1.924	1.811	3	48	62	367695	6254	5203	63	601	388
14536	1.391	1.285	3	48	54	367696	110	110	0	0	0
14538	897	858	1	14	23	367697	1500	1417	2	50	31
14563	11.335	10.249	22	693	371	367699	5206	4186	63	588	369
14569	1.011	1.009	2	0	0	367700	1391	1308	2	50	31
14570	3.354	3.031	8	138	177	367703	226	223	0	1	1
14573	1.939	1.937	1	1	1	367705	4981	3963	63	587	368
14574	608	587	1	6	14	367707	4288	4241	1	35	11
14578	14.031	13.183	21	595	231	367711	4838	4607	4	171	55
14581	660	660	0	0	0	367712	5599	5373	13	213	0

Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano omrežje, PLDP, leto 2011

številka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	številka odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
14582	2.604	2.281	8	138	177	367713	4794	4572	12	211	0
14587	608	587	1	6	14	367715	4148	3171	68	577	331
14591	108	92	6	4	6	367728	750	750	0	0	0
15046	1.682	1.405	11	184	81	367729	3435	3298	3	90	43
15092	1.968	1.638	9	200	121	367730	3339	2422	42	566	309
15110	2.352	2.065	8	208	72	367740	3722	3166	12	257	286
15111	6.633	5.992	30	426	185	367741	3217	2919	3	195	101
15112	633	612	1	12	9	367745	4679	4584	1	52	42
15114	2.129	1.984	13	97	35	367746	4679	4584	1	52	42
15119	6.644	5.766	41	548	289	367748	15212	13562	42	1119	489
15120	4.348	4.348	0	0	0	367749	15212	13562	42	1119	489
15129	5.535	5.199	39	209	88	367750	16156	13384	91	1877	803
15130	7.579	6.799	39	366	375	367751	16156	13384	91	1877	803
15140	7.551	6.499	69	600	384	367755	9465	7996	52	897	520
15141	831	738	2	43	47	367939	6987	6061	21	541	364
15228	13.117	10.956	64	1.437	660	367940	6987	6061	21	541	364
15229	9.771	8.992	45	478	256	367945	2178	2047	3	63	66
15236	6.753	6.273	30	361	89	368198	10668	9703	49	689	226
15238	14.306	13.537	16	493	259	368199	10668	9703	49	689	226
15240	3.550	3.370	13	153	14	368201	885	806	6	51	23
15279	2.501	2.257	20	144	79	368202	885	806	6	51	23
15391	2.217	1.758	7	158	294	368203	885	806	6	51	23
15406	1.915	1.661	12	156	85	368204	885	806	6	51	23
15784	5.229	4.694	15	372	148	368368	4832	2547	80	1355	850
15791	14.093	12.879	36	810	368	368377	10270	9226	49	534	461
15853	9.802	9.415	11	255	122	368378	10270	9226	49	534	461
15955	16.781	15.339	36	919	487	368473	43545	31851	257	5543	5895
15956	14.093	12.879	36	810	368	368500	2074	2074	0	0	0
15965	1.968	1.638	9	200	121	368502	3688	3688	0	0	0
16121	23.730	21.051	102	1.770	806	368832	10820	10758	2	44	16
16122	11.611	10.377	44	838	351	368834	4581	4121	38	271	151
16124	13.117	10.956	64	1.437	660	368837	10176	9001	54	712	410
16125	13.906	11.713	65	1.461	667	368838	5292	4121	54	711	406
16126	16.156	13.384	91	1.877	803	368840	5731	5539	24	105	64
16128	10.036	9.466	26	416	128	368841	5831	5635	24	105	67
16129	2.250	1.671	26	416	137	368842	5455	5263	24	105	64
16130	789	757	2	23	7	368843	5455	5263	24	105	64
16132	789	757	2	23	7	368844	10076	8904	54	711	406
16134	10.708	10.470	7	134	98	368845	10076	8904	54	711	406
16135	11.900	11.546	8	240	106	368846	101	97	0	1	3
16136	10.319	9.886	9	283	142	368847	101	97	0	1	3
34327	16.156	13.384	91	1.877	803	368848	101	97	0	1	3
34330	9.771	8.992	45	478	256	368849	101	97	0	1	3
34333	15.013	12.834	81	1.352	745	368850	101	97	0	1	3
34406	6.740	6.239	42	362	96	368853	4784	4784	0	0	0
34407	6.740	6.239	42	362	96	368855	4784	4784	0	0	0
34409	73	72	0	0	0	368860	6254	5203	63	601	388
34410	4.872	4.781	2	89	0	368861	6254	5203	63	601	388
34411	14.597	13.544	49	741	263	368866	15062	14400	14	259	389
34417	27.107	24.298	103	1.831	875	368867	10767	10247	9	188	323
34418	26.100	23.291	103	1.831	875	368869	121	120	0	1	0
34422	5.367	5.203	1	80	83	368877	7084	6972	1	61	50
34425	4.738	4.584	1	52	101	368880	5721	5634	0	42	45
34426	4.006	3.876	1	71	59	368882	2441	2386	1	29	25
34428	3.267	3.091	1	90	86	368887	3223	3024	3	149	48
34431	1.007	1.007	0	0	0	368890	6242	6113	1	72	55
34435	4.741	4.646	1	52	42	368891	4253	4103	1	124	25
34437	62	62	0	0	0	368896	426	417	1	5	4
34439	11.857	10.624	44	838	351	368898	3148	2953	2	145	48
34440	14.597	13.544	49	741	263	368899	3288	3174	1	74	38
34441	14.597	13.544	49	741	263	368902	3059	2685	1	268	105
34446	12.821	12.488	24	160	149	368903	5155	5019	1	91	44
34448	803	803	0	0	0	368907	766	712	0	30	23
34449	768	768	0	0	0	368908	5534	5255	3	203	73
34450	3.353	3.108	15	202	28	368910	15153	13706	28	770	648
34451	3.317	3.072	15	202	28	368912	5473	5472	1	0	0
34453	36	36	0	0	0	368914	9563	8117	28	770	648
34454	36	36	0	0	0	368915	1928	1923	5	0	0
34457	2.678	2.555	17	68	38	368916	9413	9030	4	116	264
34459	803	803	0	0	0	368918	9404	8999	5	139	261
34460	10.319	9.886	9	283	142	368919	8847	8505	6	165	171
34462	5.921	5.389	37	376	119	368924	348	346	0	1	2
34463	6.740	6.239	42	362	96	368925	1595	1412	1	78	105
34508	500	420	0	6	73	368926	145	144	0	0	0
34509	6.107	5.433	49	428	198	368927	140	139	0	0	0
34585	108	92	6	4	6	368930	691	685	0	5	1
34586	108	92	6	4	6	368931	1737	1670	1	30	36
34589	108	92	6	4	6	368934	694	691	0	1	3
34591	108	92	6	4	6	368935	805	802	1	3	0
34592	108	92	6	4	6	368936	1241	1237	0	1	3
34594	6.633	5.992	30	426	185	368937	4216	4007	7	72	130
34598	4.901	4.456	6	177	262	368938	6496	6164	8	153	171
34599	633	612	1	12	9	368941	38	38	0	0	0
34600	5.348	4.802	27	367	152	368942	16079	15756	21	279	23
34601	5.348	4.802	27	367	152	368944	944	927	0	16	1
34602	248	240	0	4	3	368945	38	38	0	0	0
34603	248	240	0	4	3	368946	1128	1031	1	54	43
34609	1.915	1.661	12	156	85	368947	16246	15832	21	327	66
34611	7.051	5.950	50	549	502	368948	16442	16006	21	349	66
34612	8.352	7.193	51	597	511	368949	859	833	0	26	0

Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano omrežje, PLDP, leto 2011

števila odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	števila odseka	vsa vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
34614	10.619	9.297	55	740	527	368950	14974	14713	21	240	0
34620	9.950	8.556	54	756	584	368951	16043	15756	21	244	23
34629	9.950	8.556	54	756	584	368952	74	38	0	35	0
34631	6.010	5.811	24	106	69	368954	2021	1991	1	7	23
34632	179	176	0	1	2	368955	599	591	0	9	0
34634	5.481	5.301	23	96	61	368956	1200	1095	0	97	9
34639	4.889	4.095	50	444	300	368957	317	297	0	17	3
34644	4.986	4.160	57	462	306	368958	189	186	0	1	2
34646	2.551	2.343	8	106	94	368959	83	83	0	0	0
34647	1.739	1.596	2	59	82	368962	4351	4255	1	38	58
34649	627	595	2	15	15	368963	4435	4337	1	38	59
34650	627	595	2	15	15	368964	321	319	0	0	2
34652	301	275	1	19	6	368965	321	319	0	0	2
34653	301	275	1	19	6	368968	1277	1221	0	34	22
34655	276	276	0	0	0	368969	4288	4241	1	35	11
34658	110	110	0	0	0	368970	226	223	0	1	1
34659	110	110	0	0	0	368971	7199	7007	5	104	83
34661	6.901	6.443	19	301	138	368973	5807	5672	3	75	56
34670	4.822	4.490	20	191	122	368974	4816	4776	1	32	8
34672	4.000	3.640	17	231	112	368975	121	120	0	1	0
34673	4.000	3.640	17	231	112	368976	1891	1884	0	5	2
34676	276	276	0	0	0	368977	2330	2320	0	5	5
34679	4.822	4.490	20	191	122	368978	10735	10196	8	189	343
34680	4.822	4.490	20	191	122	368979	11862	11342	6	184	330
34685	4.216	4.007	7	72	130	368980	3809	3765	2	23	19
34688	4.216	4.007	7	72	130	368981	3693	3556	2	78	56
34695	4.216	4.007	7	72	130	368984	1826	1714	1	68	42
34707	68	66	0	1	0	368985	1570	1539	0	10	20
34714	2.447	2.221	22	151	54	368986	1206	1176	0	9	20
34715	2.447	2.221	22	151	54	368987	8076	7996	2	46	32
34724	6	6	0	0	0	368988	8014	7940	1	41	32
34725	16.436	16.000	21	349	66	368989	6165	5983	4	125	53
34726	13.679	13.229	22	352	77	368990	5536	5382	3	108	44
34733	3.929	3.656	2	271	0	368991	3166	3003	4	109	51
34740	22	22	0	0	0	368992	4227	4068	3	108	48
34741	578	569	0	9	0	368993	5301	5073	2	172	53
34742	578	569	0	9	0	368995	1023	1000	1	13	9
34744	13.589	13.255	24	160	149	368996	1285	1242	1	31	11
34746	35.665	23.748	257	5.771	5.889	368997	3271	3175	2	84	9
34747	35.665	23.748	257	5.771	5.889	368999	267	264	0	1	3
34749	9.500	8.346	69	727	358	369000	386	377	0	5	4
34754	4.014	3.683	2	288	41	369001	5331	5281	1	42	8
34755	3.976	3.683	2	288	3	369002	2104	2102	0	1	1
34756	3.650	3.458	2	182	9	369003	3228	3179	1	41	6
34759	2.235	2.211	1	8	15	369004	496	489	1	5	1
34760	1.011	1.009	2	0	0	369006	2145	2122	1	16	6
34762	3.391	3.334	4	26	27	369007	1677	1675	0	1	1
34764	3.391	3.334	4	26	27	369008	1569	1564	1	2	2
34765	3.391	3.334	4	26	27	369009	2930	2812	2	67	49
34768	1.791	1.670	46	49	27	369010	2918	2812	1	61	43
34769	68	66	0	1	0	369011	2825	2800	1	16	7
34773	1.725	1.605	46	47	27	369012	3179	3142	2	26	8
34777	1.859	1.737	46	48	28	369015	354	342	1	10	1
34779	68	66	0	1	0	369016	3127	3084	1	26	15
34780	68	66	0	1	0	369017	661	643	0	14	4
34783	135	133	1	1	1	369018	2029	2010	1	17	2
34785	4.030	3.931	1	39	59	369019	950	933	0	16	1
34786	4.030	3.931	1	39	59	369020	6150	6126	3	10	11
34788	4.351	4.255	1	38	58	369021	6319	6318	0	1	0
34789	3.895	3.798	1	38	58	369022	2597	2572	1	22	3
34791	3.435	3.298	3	90	43	369023	2516	2485	2	26	4
34793	456	456	0	0	0	369024	93	86	1	5	1
34794	456	456	0	0	0	369025	12657	12574	22	32	29
34797	660	660	0	0	0	369026	12773	12668	22	55	28
34800	2.227	2.227	0	0	0	369028	388	380	0	7	1
34801	3.821	3.215	7	298	301	369029	388	380	0	7	1
34803	153	153	0	0	0	369031	1004	905	1	46	52
34804	5.720	4.991	16	411	302	369032	5417	5051	3	301	63
34807	7.244	6.557	13	384	289	369034	1523	1485	1	16	22
34808	1.197	1.130	5	21	42	369035	847	833	0	5	8
34809	1.576	1.576	0	0	0	369037	5800	5424	3	305	68
34810	1.576	1.576	0	0	0	369038	418	407	0	5	5
34812	12.814	12.481	24	160	149	369044	639	630	1	8	0
34814	11.930	10.873	22	759	276	369045	46	46	0	0	0
34815	11.937	10.880	22	759	276	369048	13369	11494	72	1085	718
34816	7	7	0	0	0	369049	12237	10381	71	1073	712
34817	11.937	10.880	22	759	276	369050	2010	1979	1	18	12
34818	12.183	11.099	23	772	289	369051	1831	1490	1	243	97
34820	246	219	1	12	13	369052	562	493	0	55	14
34822	300	219	1	33	46	369053	664	653	1	6	5
34823	15.124	13.384	60	1.081	598	369054	415	398	1	7	9
34824	18.013	16.288	62	1.065	597	369055	764	763	0	1	1
34826	4.683	4.445	4	170	64	369056	40	40	0	0	0
34827	3.026	2.904	2	87	33	369057	1375	1368	1	3	3
34831	1.061	980	3	37	41	369058	238	236	0	1	1
34832	1.061	980	3	37	41	369059	3271	3175	2	84	9
34838	2.605	2.321	3	204	76	369060	1754	1723	1	25	5
34839	1.061	980	3	37	41	369062	2244	2224	0	13	6
34840	3.831	3.385	7	275	164	369063	2617	2594	1	14	8
35577	9.500	8.346	69	727	358	369064	6468	6259	1	161	47

Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano omrežje, PLDP, leto 2011

števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
35584	6.624	6.335	24	224	41	369065	6247	6085	1	119	42
35585	6.624	6.335	24	224	41	369066	2112	2019	1	66	26
35609	83	83	0	0	0	369067	1122	1087	0	19	16
35764	1.007	1.007	0	0	0	369068	5185	4960	2	172	52
35765	1.360	1.327	0	10	24	369069	5135	4912	2	181	40
35768	11.967	11.517	12	257	182	369070	409	314	0	64	30
35769	11.967	11.517	12	257	182	369071	4466	3568	3	416	479
35772	6.354	6.274	1	36	44	369073	3463	3003	2	298	161
35777	15.662	14.442	24	677	519	369074	3824	3397	1	298	128
35779	5.569	5.503	2	38	26	369075	5081	5039	1	33	8
35781	7.855	7.426	6	301	122	369076	4938	4896	1	33	8
35782	4.216	4.007	7	72	130	369077	304	281	0	21	2
35835	10.071	9.032	40	636	363	369078	1195	1135	0	55	5
35837	10.782	9.032	55	1.076	619	369080	1587	1514	1	35	38
35838	5.455	5.263	24	105	64	369088	12821	12488	24	160	149
35841	10.176	9.001	54	712	410	369089	12821	12488	24	160	149
35842	10.176	9.001	54	712	410	369095	5378	4327	45	655	351
35843	7.579	6.799	39	366	375	369096	5378	4327	45	655	351
35845	10.270	9.226	49	534	461	369101	2766	2248	20	321	176
35870	704	627	0	52	26	369103	1619	1254	12	221	132
35875	6.987	6.061	21	541	364	369106	2808	2280	23	330	175
35883	13.589	13.255	24	160	149	369107	1462	1309	8	100	44
35884	13.088	12.996	22	41	29	369108	4832	2547	80	1355	850
35913	578	569	0	9	9	369112	1147	994	8	100	44
35914	10.319	9.886	9	283	142	369115	1346	971	14	229	131
35916	3.267	3.091	1	90	86	369125	3945	3695	6	134	110
35925	2.447	2.221	22	151	54	369127	3331	3070	5	143	113
35926	2.447	2.221	22	151	54	369131	764	661	2	10	91
36017	7.074	6.670	8	228	168	369132	2074	2074	0	0	0
36024	2.151	1.718	7	208	218	369136	3706	3456	6	134	110
36025	2.151	1.718	7	208	218	369139	2160	1649	10	277	224
36032	10.129	8.732	55	757	585	369140	7562	4537	106	1806	1113
36033	10.619	9.297	55	740	527	369142	7562	4537	106	1806	1113
36034	17.434	15.643	57	1.335	398	369145	6518	3700	102	1785	930
36035	17.434	15.643	57	1.335	398	369146	12266	9144	109	2042	972
36036	1.004	992	0	5	7	369148	3688	3688	0	0	0
36037	3.706	3.573	6	82	45	369151	2567	2409	3	132	23
36038	5.087	4.344	52	507	184	369160	4539	3398	24	741	376
36039	4.824	4.083	52	494	194	369162	4587	3398	27	786	376
69765	14.662	13.963	17	384	299	369163	4156	2965	27	767	397
69766	14.662	13.963	17	384	299	369174	1530	1286	6	84	154
69770	863	833	1	3	27	369179	3279	2201	23	786	270
69771	863	833	1	3	27	369181	3264	2226	23	724	291
69872	4.889	4.095	50	444	300	369182	41237	30674	280	4723	5560
69873	4.889	4.095	50	444	300	369183	39238	29147	247	4388	5456
69876	533	526	0	0	7	369184	1999	1526	33	335	104
69878	533	526	0	0	7	369188	4587	3398	27	786	376
69879	533	526	0	0	7	369191	3844	2730	23	707	383
69888	7.754	6.692	70	606	386	369193	5777	4219	55	1011	492
69889	7.754	6.692	70	606	386	369194	544	440	2	10	92
69892	7.051	5.950	50	549	502	369195	593	584	1	8	0
69896	7.051	5.950	50	549	502	369196	11491	10040	32	770	648
69900	2.217	1.758	7	158	294	369197	580	514	21	16	30
69901	2.217	1.758	7	158	294	369198	7196	4599	99	1560	938
70010	37.560	27.203	313	4.480	5.563	369199	580	514	21	16	30
70013	36.680	26.397	312	4.424	5.547	369200	4148	3171	68	577	331
70014	35.709	25.515	310	4.356	5.528	369202	10026	7491	68	1472	995
70016	38.438	28.165	311	4.372	5.589	369204	5953	5206	33	403	310
70018	41.638	31.109	319	4.581	5.629	369208	10451	8049	48	1418	935
70020	41.092	30.611	319	4.573	5.589	369210	10420	8018	48	1418	935
70022	41.092	30.611	319	4.573	5.589	369211	7086	5943	20	627	496
70024	40.164	29.751	314	4.529	5.570	369213	3283	2011	49	754	469
70026	40.262	29.842	314	4.534	5.571	369217	3460	719	1	1635	1105
70028	38.434	28.118	295	4.474	5.547	369219	4073	2285	35	1068	685
70030	36.345	26.187	270	4.388	5.500	369224	348	279	0	22	46
70032	37.997	27.603	274	4.589	5.531	369225	4785	3004	35	1064	682
70034	38.846	28.309	277	4.711	5.548	369231	2879	1660	1	728	490
70044	2.729	2.650	1	16	61	369233	5	3	0	1	1
70046	971	882	2	68	19	369235	2852	1638	1	724	489
70049	4.171	3.825	11	276	59	369236	1698	1286	13	264	134
70050	7.780	7.282	13	349	136	369238	2852	1638	1	724	489
70054	546	498	0	8	40						
70055	592	498	0	8	85						
70056	1.617	1.450	6	57	105						
70058	98	92	0	5	1						
70060	3.779	3.289	29	361	100						
70061	4.588	4.054	32	408	94						
70062	1.723	1.426	7	207	84						
70063	1.968	1.638	9	200	121						
70064	2.088	1.932	25	86	46						
70065	1.828	1.724	19	60	24						
70066	848	706	3	122	17						
70068	5.607	5.013	48	421	125						
70070	38.846	28.309	277	4.711	5.548						
70731	6.107	5.433	49	428	198						
70788	41.237	30.674	280	4.723	5.560						
70789	3.218	2.576	12	343	288						

Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano omrežje, PLDP, leto 2040

števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
12795	67.721	39.400	535	9.360	18.425	70060	5996	5140	69	581	206
12796	66.253	38.489	524	8.905	18.335	70061	7534	6240	116	951	228
12797	61.939	36.853	517	8.772	15.797	70062	2774	2057	20	482	215
12798	64.744	39.258	526	9.113	15.847	70063	3295	2197	67	737	294
12800	62.989	37.752	479	9.039	15.719	70064	3712	3043	100	415	154
12801	56.235	33.420	426	8.548	13.841	70065	3104	2887	47	93	77
12803	62.401	36.052	518	11.156	14.674	70066	1273	1052	6	190	25
12805	62.844	36.526	554	10.998	14.766	70068	9100	8027	116	675	282
12806	59.910	33.921	549	10.768	14.672	70070	69318	43918	649	9566	15185
12807	66.359	40.075	561	10.947	14.777	70731	9769	8565	117	686	400
12809	63.816	40.884	510	8.313	14.109	70788	72159	46801	657	9576	15125
12811	69.683	44.545	646	9.424	15.067	70789	5247	4074	24	556	592
12812	66.865	42.023	634	9.207	15.001	70790	5247	4074	24	556	592
12813	67.904	42.825	641	9.374	15.064	70791	2058	1899	12	70	76
12859	8.817	5.494	14	485	2.823	70792	2058	1899	12	70	76
12860	13.090	8.810	35	1.281	2.963	71079	21737	19917	38	1198	585
12861	2.805	2.405	9	341	50	71080	14592	12611	61	1189	731
12863	4.314	1.636	7	134	2.538	71083	6504	5358	53	595	497
12865	14.728	10.517	96	1.927	2.188	71085	72312	45888	514	11473	14438
12866	28.619	21.746	202	3.939	2.733	71087	78628	51246	562	11901	14919
12868	8.102	6.283	44	1.489	287	71089	75044	48301	536	11606	14601
12869	6.754	4.332	52	491	1.878	71090	72218	45888	511	11390	14430
12871	7.504	6.866	25	469	143	71103	3584	2945	26	295	318
12873	2.164	1.769	26	210	158	71108	11839	11768	3	40	29
12875	14.447	13.433	54	654	306	71109	599	599	0	0	0
12876	9.382	8.758	17	409	199	71111	11240	11169	3	40	29
12877	2.933	2.604	5	230	94	71112	11240	11169	3	40	29
12880	3.256	2.516	18	529	193	71114	6504	5358	53	595	497
12885	3.515	3.057	17	319	122	71140	2826	2413	25	217	171
12886	4.231	3.615	21	408	187	71142	2826	2413	25	217	171
12887	1.414	1.093	8	192	121	71146	3584	2945	26	295	318
12890	2.476	2.255	10	152	58	71147	2872	2413	26	257	176
13657	9.403	7.963	104	789	547	71148	2874	2413	26	260	174
13658	11.321	9.751	124	836	609	71149	2826	2413	25	217	171
13660	10.339	8.703	119	904	613	71154	6504	5358	53	595	497
13661	12.048	10.159	132	1.052	705	71157	3630	2945	27	335	323
13663	4.015	3.304	27	491	193	71158	3630	2945	27	335	323
13664	16.941	14.673	177	1.458	633	71160	6504	5358	53	595	497
13665	17.931	15.601	183	1.472	674	71161	2874	2413	26	260	174
13666	17.931	15.601	183	1.472	674	71163	3630	2945	27	335	323
13669	19.848	17.233	114	1.532	968	71198	5247	4074	24	556	592
13674	13.948	13.555	27	366	0	71199	5247	4074	24	556	592
13676	16.838	15.598	70	854	317	71200	5247	4074	24	556	592
13677	7.066	6.148	48	643	227	71201	5361	4361	28	407	565
13678	9.773	9.450	21	211	90	71202	5361	4361	28	407	565
13679	15.735	14.376	32	926	401	71475	8624	7547	10	679	387
13747	4.348	3.507	27	496	318	71477	512	442	8	50	11
13749	3.217	2.268	22	483	443	71479	69247	43117	534	9464	16132
13750	799	685	0	0	114	71480	68778	42698	541	9562	15977
13837	13.867	12.342	34	877	614	71481	62308	37556	511	8464	15777
13838	27.004	21.665	57	2.003	3.279	71487	4844	4308	9	341	186
14016	4.313	3.509	13	285	506	71490	7494	6328	17	814	334
14017	11.267	9.931	62	640	634	71491	6759	5630	18	840	270
14019	7.955	7.486	36	365	68	71494	4691	3534	25	890	242
14021	12.449	10.580	59	1.161	649	71497	9136	7989	19	729	399
14065	3.474	2.908	15	444	108	71498	8008	6370	28	1189	420
14066	7.796	6.790	37	704	265	71500	3447	2794	15	546	92
14067	11.777	10.329	53	893	503	71502	3310	2696	9	434	172
14068	12.535	10.923	73	984	555	71503	1004	896	0	37	71
14070	6.029	6.029	0	0	0	71504	7438	5367	35	1558	478
14073	3.632	2.991	18	351	273	71506	6434	4471	35	1521	408
14077	4.146	3.588	18	262	278	71507	6434	4471	35	1521	408
14078	1.837	1.799	0	0	38	71508	10809	9140	30	1045	595
14257	1.655	1.445	6	98	105	71512	20220	17143	54	2010	1013
14278	11.866	10.584	48	851	382	71514	22598	18021	38	1833	2705
14280	8.111	7.671	13	323	103	71515	24569	19612	49	2084	2823
14283	3.532	3.350	1	108	73	71516	1971	1590	11	251	118
14285	4.807	4.523	11	245	28	71520	1971	1590	11	251	118
14287	31.859	26.230	96	2.519	3.015	71523	4347	3709	16	309	313
14346	5.484	4.994	21	273	196	71524	4723	3878	17	446	382
14347	652	616	0	25	11	72103	11213	9446	118	935	715
14349	4.564	3.872	37	432	223	72104	6358	4723	103	818	715
14350	7.284	6.720	67	355	142	72105	11213	9446	118	935	715
14351	13.823	11.952	54	1.136	682	72106	4854	4723	15	117	0
14352	6.611	5.832	23	533	224	72107	4854	4723	15	117	0
14354	10.879	9.865	25	774	215	72108	15735	14376	32	926	401
14365	8.559	7.535	20	573	431	72110	15735	14376	32	926	401
14370	5.923	5.139	23	487	274	72111	7751	7057	17	465	211
14371	4.348	3.507	27	496	318	72113	7984	7319	15	461	190
14528	5.519	5.050	11	237	222	72114	4301	3689	15	393	203
14533	1.477	1.161	4	114	197	72115	6509	5786	21	461	242
14535	2.756	2.570	5	77	104	72116	3286	2740	13	397	135
14536	1.946	1.773	5	77	92	367677	7288	5561	98	888	741
14538	1.175	1.106	2	23	44	367678	7288	5561	98	888	741
14563	16.680	12.210	31	1.452	2.987	367679	4015	3304	27	491	193
14569	1.293	1.289	3	0	0	367680	4015	3304	27	491	193
14570	4.496	3.918	18	262	298	367683	2378	2252	3	75	48
14573	2.732	2.729	0	2	1	367684	2378	2252	3	75	48
14574	817	774	9	10	24	367685	819	804	0	7	9
14578	18.308	16.870	43	969	425	367686	819	804	0	7	9

Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano omrežje, PLDP, leto 2040

števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
14581	842	842	0	0	0	367689	13823	11952	54	1136	682
14582	2.982	2.403	18	262	298	367690	13823	11952	54	1136	682
14587	817	774	9	10	24	367693	17843	15290	114	1480	960
14591	317	286	6	7	19	367694	8894	8199	28	466	201
15046	2.441	1.648	61	568	164	367695	9057	7144	88	1036	789
15092	3.295	2.197	67	737	294	367696	186	186	0	0	0
15110	3.474	2.908	15	444	108	367697	2626	2484	3	83	55
15111	9.518	8.348	42	798	330	367699	8253	6385	87	1015	766
15112	880	843	1	19	17	367700	2440	2299	3	83	55
15114	3.088	2.849	8	170	61	367703	651	644	1	2	3
15119	9.803	8.195	73	982	553	367705	7603	5740	86	1013	763
15120	6.029	6.029	0	0	0	367707	5956	5887	4	48	17
15129	7.284	6.720	67	355	142	367711	6480	6107	10	241	122
15130	11.267	9.931	62	640	634	367712	6663	6317	27	319	0
15140	12.048	10.159	132	1.052	705	367713	5799	5458	26	315	0
15141	1.655	1.445	6	98	105	367715	6739	4935	99	1031	674
15228	18.225	13.451	76	2.090	2.608	367728	1514	1514	0	0	0
15229	13.867	12.342	34	877	614	367729	4596	4356	7	159	75
15236	7.066	6.148	48	643	227	367730	5201	3520	75	1013	593
15238	16.619	15.280	24	728	587	367740	5577	4520	32	634	391
15240	4.807	4.523	11	245	28	367741	4675	4149	9	339	177
15279	4.109	3.761	32	188	129	367745	6271	6047	1	113	110
15391	4.313	3.509	13	285	506	367746	6271	6047	1	113	110
15406	4.015	3.304	27	491	193	367748	20220	17143	54	2010	1013
15784	7.465	6.592	28	576	269	367749	20220	17143	54	2010	1013
15791	17.682	15.584	36	1.278	785	367750	23190	17467	109	2731	2883
15853	13.011	12.339	19	426	226	367751	23190	17467	109	2731	2883
15854	386	150	2	139	95	367755	16378	12613	46	1335	2385
15955	19.613	17.208	45	1.395	965	367939	10529	6373	31	1162	2963
15956	17.682	15.584	36	1.278	785	367940	10529	6373	31	1162	2963
15965	3.295	2.197	67	737	294	367945	3412	3191	4	110	108
16121	30.438	24.364	152	3.012	2.910	368198	14826	13382	55	1013	377
16122	13.993	12.012	61	1.189	731	368199	14826	13382	55	1013	377
16124	18.225	13.451	76	2.090	2.608	368201	1400	1239	12	109	39
16125	19.298	14.468	78	2.130	2.621	368202	1400	1239	12	109	39
16126	23.190	17.467	109	2.731	2.883	368203	1400	1239	12	109	39
16128	12.005	11.127	31	601	246	368204	1400	1239	12	109	39
16129	3.892	2.998	31	601	262	368368	9573	5447	131	2371	1625
16130	1.073	1.017	3	40	13	368377	12987	11258	77	917	736
16132	1.073	1.017	3	40	13	368378	12987	11258	77	917	736
16134	11.803	11.292	12	267	232	368473	74039	47406	574	11163	14896
16135	13.616	12.943	12	439	221	368500	2620	2620	0	0	0
16136	12.334	11.574	12	470	278	368502	5186	5186	0	0	0
34327	23.190	17.467	109	2.731	2.883	368832	14058	13966	5	59	29
34330	13.867	12.342	34	877	614	368834	7399	6653	55	371	320
34333	24.569	19.612	49	2.084	2.823	368837	15365	13352	89	1202	723
34406	9.313	8.707	32	453	120	368838	8174	6653	70	734	717
34407	9.313	8.707	32	453	120	368840	6866	6570	35	152	109
34409	254	253	0	1	0	368841	6998	6695	35	153	115
34410	6.402	6.257	5	140	0	368842	5996	5700	35	152	109
34411	19.340	17.636	64	1.169	471	368843	5996	5700	35	152	109
34417	35.242	28.950	152	3.111	3.028	368844	14748	13227	70	734	717
34418	33.546	27.254	152	3.111	3.028	368845	14748	13227	70	734	717
34422	8.382	7.992	1	166	224	368846	617	125	19	467	6
34425	6.374	6.047	1	113	213	368847	617	125	19	467	6
34426	6.593	6.311	1	129	153	368848	617	125	19	467	6
34428	3.818	3.534	1	140	143	368849	132	125	0	1	6
34431	1.696	1.696	0	0	0	368850	132	125	0	1	6
34435	6.782	6.489	9	163	121	368853	6574	6574	0	0	0
34437	512	442	8	50	11	368855	6574	6574	0	0	0
34439	14.592	12.611	61	1.189	731	368860	9057	7144	88	1036	789
34440	19.340	17.636	64	1.169	471	368861	9057	7144	88	1036	789
34441	19.340	17.636	64	1.169	471	368866	18497	17473	24	356	644
34446	13.906	13.260	33	321	292	368867	13960	13155	16	257	532
34448	845	845	0	0	0	368869	235	233	0	2	0
34449	740	740	0	0	0	368877	9374	9232	1	78	62
34450	4.427	4.012	11	335	70	368880	7003	6896	1	52	55
34451	4.322	3.907	11	335	70	368882	3733	3628	2	44	60
34453	105	105	0	0	0	368887	5094	4767	6	211	111
34454	105	105	0	0	0	368890	7509	7360	2	78	70
34457	3.532	3.350	1	108	73	368891	5625	5412	2	169	41
34459	845	845	0	0	0	368896	537	501	1	10	24
34460	12.334	11.574	12	470	278	368898	5030	4710	4	208	108
34462	8.214	7.555	23	476	160	368899	3817	3664	2	93	57
34463	9.313	8.707	32	453	120	368902	4054	3463	4	434	153
34508	668	538	1	12	118	368903	6086	5903	2	120	60
34509	9.769	8.565	117	686	400	368907	1123	1003	0	59	61
34585	317	286	6	7	19	368908	7277	6862	5	289	121
34586	317	286	6	7	19	368910	20307	18126	40	1061	1080
34589	317	286	6	7	19	368912	8077	8076	1	0	0
34591	317	286	6	7	19	368914	12042	9862	39	1061	1080
34592	317	286	6	7	19	368915	2337	2328	9	0	0
34594	9.518	8.348	42	798	330	368916	10677	10074	8	167	428
34598	6.434	5.664	13	292	465	368918	10629	9975	12	216	426
34599	880	843	1	19	17	368919	10020	9443	13	257	307
34600	7.796	6.790	37	704	265	368924	534	506	0	5	23
34601	7.796	6.790	37	704	265	368925	2050	1783	1	112	154
34602	344	330	0	7	6	368926	206	206	0	0	0
34603	344	330	0	7	6	368927	201	201	0	0	0
34609	4.015	3.304	27	491	193	368930	1066	1058	1	7	1

Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano omrežje, PLDP, leto 2040

števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
34611	7.288	5.561	98	888	741	368931	2909	2782	1	45	80
34612	8.965	7.146	99	959	761	368934	917	913	0	1	4
34614	15.388	13.143	93	1.295	856	368935	864	859	1	4	0
34616	124	124	0	0	0	368936	1602	1593	0	2	6
34617	124	124	0	0	0	368937	4458	4142	15	107	194
34620	14.886	12.535	92	1.296	963	368938	7491	6941	17	226	307
34623	124	124	0	0	0	368941	85	85	0	0	0
34626	124	124	0	0	0	368942	15498	15006	28	424	40
34627	124	124	0	0	0	368944	997	974	0	21	2
34629	14.762	12.411	92	1.296	963	368945	85	85	0	0	0
34631	7.274	6.967	35	155	118	368946	1477	1317	1	83	76
34632	276	272	0	1	3	368947	16008	15365	28	499	116
34634	6.533	6.255	34	140	104	368948	16099	15422	29	532	116
34639	9.403	7.963	104	789	547	368949	1218	1178	1	39	0
34644	8.680	7.150	114	839	578	368950	13948	13555	27	366	0
34646	3.388	3.055	13	168	152	368951	15445	15006	28	371	40
34647	2.533	2.296	4	96	137	368952	138	85	0	53	0
34649	853	798	2	25	27	368954	2533	2480	2	10	40
34650	853	798	2	25	27	368955	814	788	0	26	0
34652	471	424	2	34	11	368956	1569	1395	1	158	15
34653	471	424	2	34	11	368957	515	484	0	25	6
34655	870	870	0	0	0	368958	354	349	0	2	3
34658	186	186	0	0	0	368959	106	106	0	0	0
34659	186	186	0	0	0	368962	4893	4758	1	49	85
34661	8.894	8.199	28	466	201	368963	4975	4837	1	49	88
34670	6.031	5.569	33	251	178	368964	387	384	0	0	3
34672	5.077	4.564	27	333	152	368965	387	384	0	0	3
34673	5.077	4.564	27	333	152	368968	1941	1832	1	63	45
34676	870	870	0	0	0	368969	5956	5887	4	48	17
34679	6.031	5.569	33	251	178	368970	651	644	1	2	3
34680	6.031	5.569	33	251	178	368971	9030	8739	10	141	139
34685	4.458	4.142	15	107	194	368973	7248	7045	6	103	94
34688	4.458	4.142	15	107	194	368974	6127	6062	2	48	14
34695	4.458	4.142	15	107	194	368975	235	233	0	2	0
34707	198	195	0	2	0	368976	2696	2675	0	13	7
34714	3.861	3.555	39	194	74	368977	3218	3174	1	22	21
34715	3.861	3.555	39	194	74	368978	15320	14519	14	243	544
34724	8	7	0	0	0	368979	16660	15862	11	251	536
34725	16.091	15.415	28	532	116	368980	4697	4602	5	47	43
34726	14.820	14.120	29	536	135	368981	4954	4762	3	96	92
34733	4.938	4.539	4	395	0	368984	2840	2664	1	96	79
34740	72	72	0	0	0	368985	2530	2472	0	17	41
34741	742	715	0	26	0	368986	2070	2012	0	16	41
34742	742	715	0	26	0	368987	11189	11082	4	62	42
34744	14.645	14.000	33	321	292	368988	11197	11099	2	55	41
34746	66.100	39.042	572	11.526	14.960	368989	8268	7990	7	181	90
34747	66.100	39.042	572	11.526	14.960	368990	7513	7280	6	153	74
34749	12.203	10.354	54	1.127	667	368991	4607	4360	7	155	86
34754	4.947	4.448	4	420	75	368992	6000	5758	6	154	81
34755	4.878	4.448	4	420	6	368993	7014	6667	4	251	93
34756	4.653	4.360	3	274	15	368995	1333	1286	1	31	15
34759	2.843	2.800	2	14	28	368996	1725	1681	1	27	16
34760	1.293	1.289	3	0	0	368997	4440	4301	3	121	15
34762	4.598	4.533	3	24	38	368999	471	449	0	2	21
34764	4.598	4.533	3	24	38	369000	598	562	1	10	24
34765	4.598	4.533	3	24	38	369001	7153	7079	2	57	15
34768	2.975	2.838	3	80	55	369002	2665	2654	0	4	6
34769	198	195	0	2	0	369003	4488	4424	2	53	9
34773	2.795	2.660	2	78	54	369004	595	578	1	11	4
34777	2.378	2.252	3	75	48	369006	2615	2548	2	30	35
34779	198	195	0	2	0	369007	2219	2191	0	5	24
34780	198	195	0	2	0	369008	1902	1869	2	6	25
34783	819	804	0	7	9	369009	3961	3796	2	82	81
34785	5.195	5.044	1	56	94	369010	2431	2293	1	73	64
34786	5.195	5.044	1	56	94	369011	3404	3356	3	27	18
34788	4.893	4.758	1	49	85	369012	3814	3738	6	51	19
34789	4.376	4.241	1	49	85	369014	1530	1503	1	9	17
34791	4.596	4.356	7	159	75	369015	410	382	3	24	2
34793	517	517	0	0	0	369016	2949	2893	1	32	23
34794	517	517	0	0	0	369017	882	845	1	24	12
34797	842	842	0	0	0	369018	2886	2859	1	23	4
34800	2.810	2.810	0	0	0	369019	1005	981	0	21	2
34801	6.024	4.939	16	484	586	369020	7139	7100	5	16	19
34803	190	190	0	0	0	369021	7120	7119	0	1	0
34804	7.304	5.956	36	748	563	369022	3832	3796	2	29	5
34807	10.067	8.821	28	698	520	369023	3719	3675	3	34	7
34808	2.058	1.899	12	70	76	369024	131	121	2	6	2
34809	3.165	3.165	0	0	0	369025	12264	12084	28	80	72
34810	3.165	3.165	0	0	0	369026	12420	12208	28	114	70
34812	13.884	13.238	33	321	292	369028	573	561	1	9	1
34814	14.165	12.605	38	1.171	351	369029	573	561	1	9	1
34815	14.187	12.627	38	1.171	351	369031	1430	1275	1	64	90
34816	22	22	0	0	0	369032	6764	6210	5	438	112
34817	14.187	12.627	38	1.171	351	369034	1968	1908	1	21	37
34818	14.604	13.000	39	1.190	375	369035	992	971	0	7	14
34820	417	372	1	19	25	369037	7320	6751	5	444	120
34821	386	150	2	139	95	369038	600	584	1	7	9
34822	486	223	3	150	110	369044	904	892	1	11	0
34823	20.377	16.305	26	1.510	2.537	369045	104	104	0	0	0
34824	26.014	21.934	29	1.509	2.541	369048	17278	14212	60	1684	1322

Prometne obremenitve po tipih vozil, načrtovano omrežje, PLDP, leto 2040

števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton	števila odseka	vs a vozila	osebno vozilo	avtobus	tovorno do 7,5 ton	tovorno nad 7,5 ton
34826	7.856	7.464	9	294	89	369049	15976	12939	58	1668	1311
34827	6.022	5.630	7	295	91	369050	2538	2491	2	24	21
34831	1.684	1.517	9	67	92	369051	3274	2707	2	411	155
34832	1.684	1.517	9	67	92	369052	1856	1728	1	89	37
34838	3.268	2.967	4	218	80	369053	813	773	2	12	27
34839	1.684	1.517	9	67	92	369054	776	726	3	14	33
34840	5.219	4.487	16	434	282	369055	1220	1217	0	1	1
35577	12.203	10.354	54	1.127	667	369056	156	155	0	0	0
35584	7.955	7.486	36	365	68	369057	1689	1680	1	3	4
35585	7.955	7.486	36	365	68	369058	276	271	1	1	2
35609	106	106	0	0	0	369059	4440	4301	3	121	15
35764	1.696	1.696	0	0	0	369060	2870	2827	1	33	8
35765	2.700	2.592	0	37	71	369062	3551	3496	1	24	31
35768	12.599	11.891	18	372	319	369063	4099	4041	1	25	32
35769	12.599	11.891	18	372	319	369064	8241	7962	3	211	66
35772	8.612	8.515	1	46	49	369065	7659	7463	2	137	57
35777	19.996	18.132	33	960	871	369066	3069	2890	2	113	65
35779	7.433	7.366	3	42	22	369067	2066	1973	0	45	47
35781	10.534	9.895	12	427	200	369068	6910	6566	4	250	90
35782	4.458	4.142	15	107	194	369069	6872	6544	4	255	70
35835	12.449	10.580	59	1.161	649	369070	607	469	0	85	52
35837	13.224	10.580	74	1.525	1.046	369071	5897	4427	4	636	830
35838	6.481	5.700	53	619	109	369073	4593	3822	4	493	274
35839	124	124	0	0	0	369074	5177	4466	4	493	214
35840	124	124	0	0	0	369075	6601	6533	3	51	14
35841	15.365	13.352	89	1.202	723	369076	6362	6296	2	50	14
35842	15.365	13.352	89	1.202	723	369077	503	471	0	28	3
35843	11.267	9.931	62	640	634	369078	1554	1467	1	79	8
35845	12.987	11.258	77	917	736	369080	2226	2111	2	49	65
35870	2.717	2.591	0	65	60	369088	13906	13260	33	321	292
35875	10.529	6.373	31	1.162	2.963	369089	13906	13260	33	321	292
35883	14.645	14.000	33	321	292	369095	8218	6301	80	1170	667
35884	12.819	12.612	29	106	72	369096	8218	6301	80	1170	667
35913	742	715	0	26	0	369101	4238	3288	36	579	334
35914	12.334	11.574	12	470	278	369103	2793	2093	23	411	265
35916	3.818	3.534	1	140	143	369106	4237	3276	40	586	333
35925	3.861	3.555	39	194	74	369107	2137	1887	13	168	69
35926	3.861	3.555	39	194	74	369108	9573	5447	131	2371	1625
36017	12.105	11.416	14	390	284	369112	1445	1195	13	168	69
36018	799	685	0	0	114	369115	2100	1390	27	419	264
36024	3.217	2.268	22	483	443	369125	5352	4910	12	244	186
36025	3.217	2.268	22	483	443	369127	4764	4299	11	261	194
36032	15.038	12.682	92	1.298	966	369131	799	635	3	18	143
36033	15.388	13.143	93	1.295	856	369132	2620	2620	0	0	0
36034	23.141	20.366	73	2.067	634	369136	4890	4448	12	244	186
36035	23.141	20.366	73	2.067	634	369139	2555	1646	23	504	382
36036	1.637	1.608	2	13	15	369140	13850	8313	182	3201	2154
36037	5.371	5.116	15	142	98	369142	13850	8313	182	3201	2154
36038	9.894	8.529	109	893	363	369145	12254	7048	176	3165	1865
36039	9.506	8.148	108	872	378	369146	20771	14987	192	3634	1958
69765	18.058	16.874	33	737	414	369148	5186	5186	0	0	0
69766	18.058	16.874	33	737	414	369151	3964	3664	7	243	50
69770	1.360	1.304	1	11	43	369160	6765	4924	32	1320	488
69771	1.360	1.304	1	11	43	369162	6858	4924	40	1405	489
69872	9.403	7.963	104	789	547	369163	6261	4319	40	1391	511
69873	9.403	7.963	104	789	547	369174	1997	1646	13	169	169
69876	809	797	0	0	12	369176	382	213	3	163	4
69878	809	797	0	0	12	369179	4971	3127	32	1403	409
69879	809	797	0	0	12	369181	4870	3182	29	1285	374
69888	12.141	10.240	133	1.062	706	369182	72159	46801	657	9576	15125
69889	12.141	10.240	133	1.062	706	369183	68047	43848	586	8978	14634
69892	7.288	5.561	98	888	741	369184	4112	2953	70	598	491
69896	7.288	5.561	98	888	741	369188	6858	4924	40	1405	489
69900	4.313	3.509	13	285	506	369191	6009	4232	31	1263	483
69901	4.313	3.509	13	285	506	369193	9987	7110	97	1800	979
70010	66.189	40.452	788	9.573	15.376	369194	841	675	3	18	145
70013	65.002	39.414	785	9.459	15.344	369195	799	787	1	11	0
70014	63.665	38.256	781	9.320	15.309	369196	14379	12190	48	1061	1080
70016	68.525	42.990	783	9.352	15.401	369197	1955	1604	41	181	129
70018	73.579	47.608	798	9.712	15.461	369198	12588	7954	160	2711	1762
70020	72.991	47.101	797	9.696	15.397	369199	1955	1604	41	181	129
70022	72.991	47.101	797	9.696	15.397	369200	6739	4935	99	1031	674
70024	72.164	46.513	780	9.529	15.342	369202	13851	9716	91	2273	1770
70026	72.312	46.650	780	9.538	15.343	369204	7942	6704	41	637	559
70028	69.208	43.764	733	9.445	15.266	369208	14022	10297	54	2082	1588
70030	65.496	40.721	633	9.030	15.112	369210	13964	10239	55	2082	1588
70032	68.045	42.866	643	9.375	15.160	369211	8710	7010	14	859	827
70034	69.318	43.918	649	9.566	15.185	369213	5379	3121	79	1307	872
70044	4.860	4.734	2	32	93	369217	4938	845	1	2260	1832
70046	1.337	1.157	5	139	36	369219	5909	3012	50	1636	1211
70049	6.390	5.775	20	499	95	369224	530	428	1	28	72
70050	12.436	11.547	25	644	220	369225	6753	3858	51	1632	1212
70052	799	685	0	0	114	369231	3998	2091	3	1082	822
70054	588	507	2	15	64	369233	17	15	0	1	1
70055	1.386	1.192	2	15	177	369235	3949	2057	3	1070	819
70056	2.361	1.916	19	192	234	369236	2153	1609	10	330	204
70058	148	137	0	9	1	369238	3949	2057	3	1070	819

5. Urne distribucije prometa na AŠM za leto 2011

URNA DISTRIBUCIJA ZA OBDOBJE OD 01.01.2011 DO 31.12.2011

Števno mesto: **131 BUKOVSKA VAS**

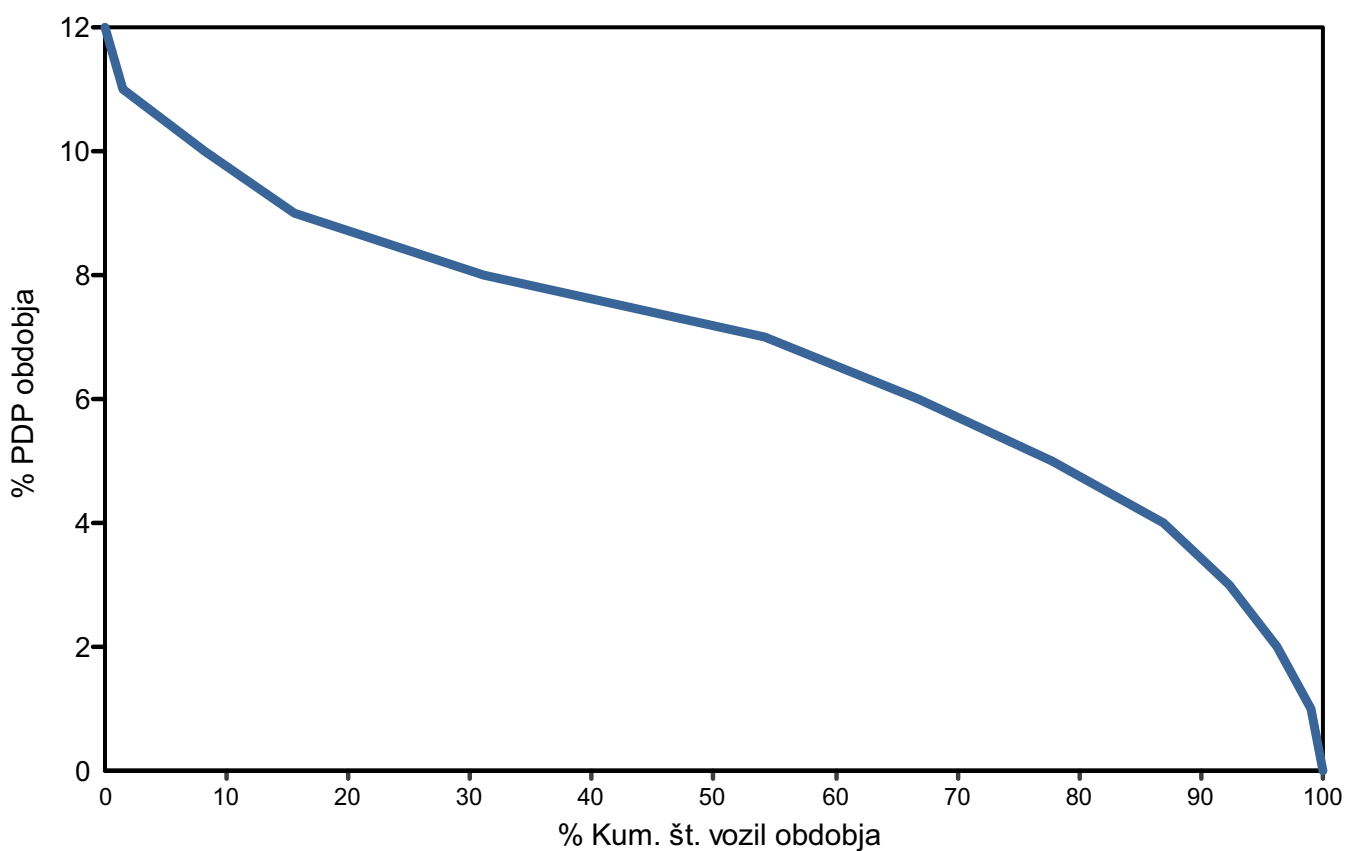
vsa vozila, obe smeri, leto 2011

PDP obdobja : 10.048

Maks. urni promet obdobja : 1.161

Skupno število vozil obdobja : 3.667.558

% PDP obdobja	Število ur	Kum. št. ur	Število. vozil	Kum. št. vozil	% Kum. št. vozil
12 (več od vklj. 11,5%)	2	2	2.321	2.321	0,06
11 (10,5% - 11,5%)	50	52	54.406	56.727	1,55
10 (9,5% - 10,5%)	247	299	246.456	303.183	8,27
9 (8,5% - 9,5%)	294	593	265.478	568.661	15,51
8 (7,5% - 8,5%)	722	1.315	573.340	1.142.001	31,14
7 (6,5% - 7,5%)	1.198	2.513	843.202	1.985.203	54,13
6 (5,5% - 6,5%)	763	3.276	464.422	2.449.625	66,79
5 (4,5% - 5,5%)	808	4.084	401.660	2.851.285	77,74
4 (3,5% - 4,5%)	843	4.927	337.695	3.188.980	86,95
3 (2,5% - 3,5%)	654	5.581	197.655	3.386.635	92,34
2 (1,5% - 2,5%)	716	6.297	143.202	3.529.837	96,24
1 (0,5% - 1,5%)	1.203	7.500	99.529	3.629.366	98,96
0 (0,0% - 0,5%)	1.260	8.760	38.192	3.667.558	100,00



URNA DISTRIBUCIJA ZA OBDOBJE OD 01.01.2011 DO 31.12.2011

Števno mesto: **322 PODGORA**

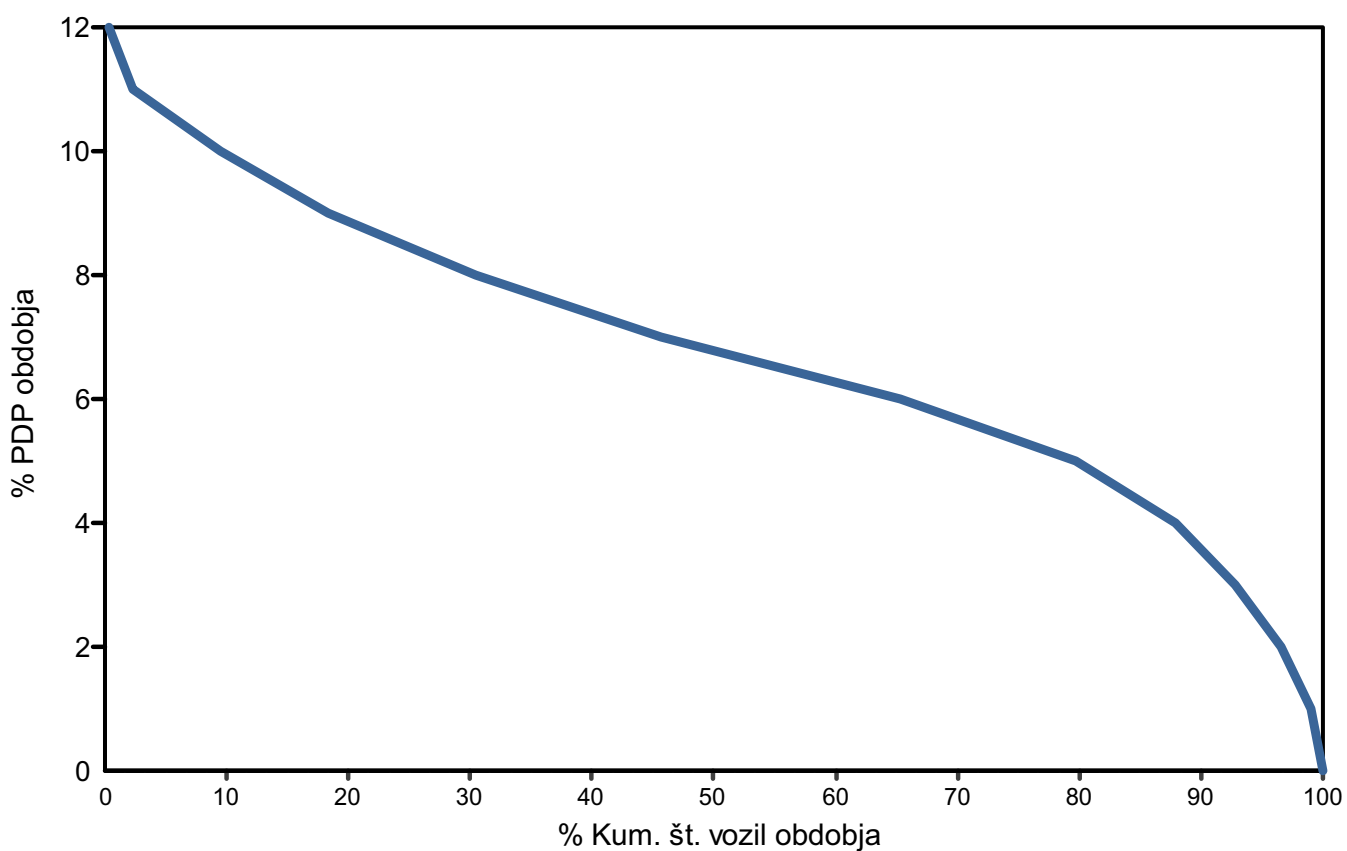
vsa vozila, obe smeri, leto 2011

PDP obdobja : 5.381

Maks. urni promet obdobja : 654

Skupno število vozil obdobja : 1.964.115

% PDP obdobja	Število ur	Kum. št. ur	Število. vozil	Kum. št. vozil	% Kum. št. vozil
12 (več od vklj. 11,5%)	10	10	6.337	6.337	0,32
11 (10,5% - 11,5%)	69	79	40.155	46.492	2,37
10 (9,5% - 10,5%)	259	338	138.801	185.293	9,43
9 (8,5% - 9,5%)	363	701	174.698	359.991	18,33
8 (7,5% - 8,5%)	554	1.255	237.707	597.698	30,43
7 (6,5% - 7,5%)	803	2.058	298.033	895.731	45,60
6 (5,5% - 6,5%)	1.204	3.262	387.769	1.283.500	65,35
5 (4,5% - 5,5%)	1.053	4.315	283.349	1.566.849	79,77
4 (3,5% - 4,5%)	739	5.054	160.582	1.727.431	87,95
3 (2,5% - 3,5%)	601	5.655	95.974	1.823.405	92,84
2 (1,5% - 2,5%)	689	6.344	73.553	1.896.958	96,58
1 (0,5% - 1,5%)	1.115	7.459	49.637	1.946.595	99,11
0 (0,0% - 0,5%)	1.301	8.760	17.520	1.964.115	100,00



URNA DISTRIBUCIJA ZA OBDOBJE OD 01.01.2011 DO 31.12.2011

Števno mesto: **329 ŠMARTNO SG**

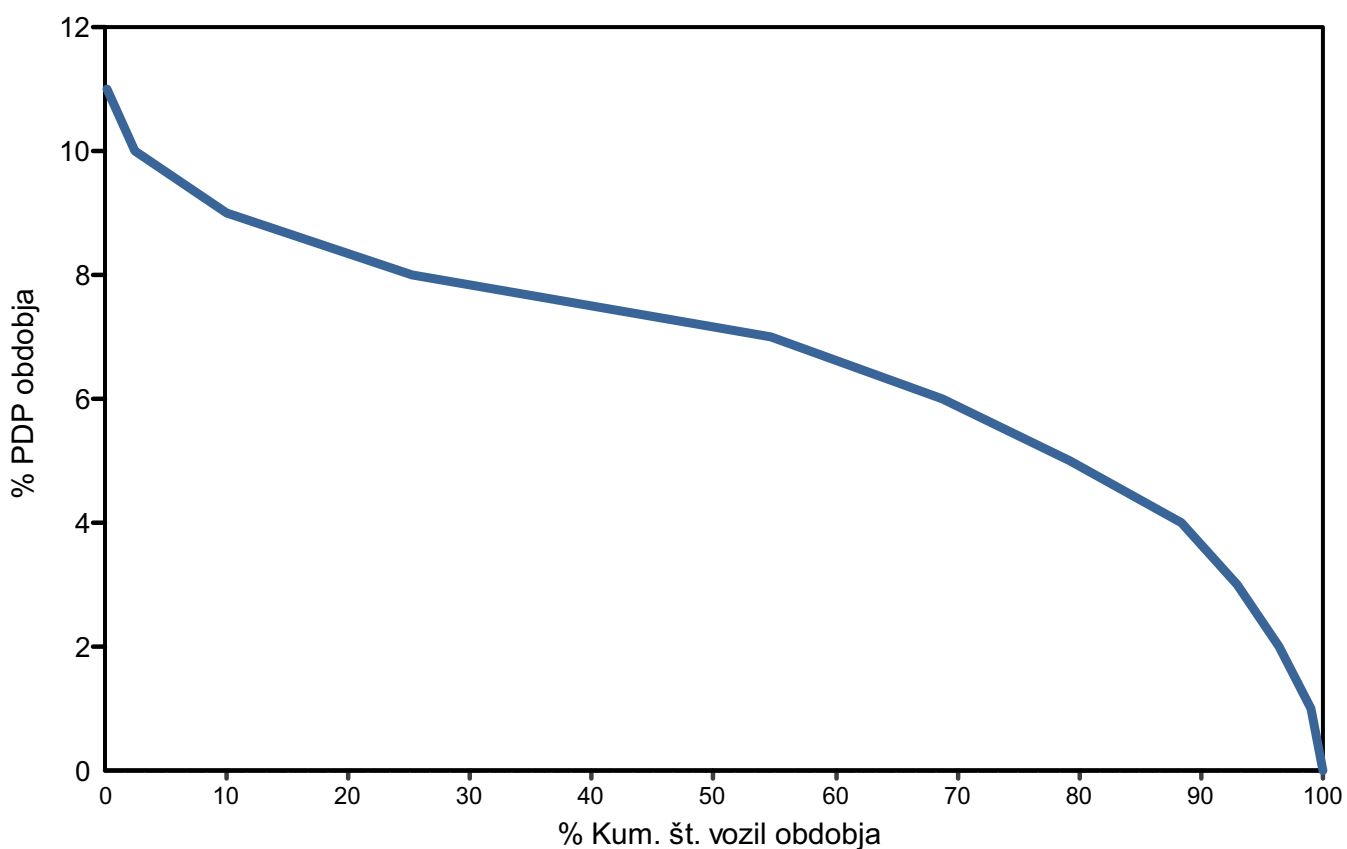
vsa vozila, obe smeri, leto 2011

PDP obdobja : 12.242

Maks. urni promet obdobja : 1.339

Skupno število vozil obdobja : 4.468.184

% PDP obdobja	Število ur	Kum. št. ur	Število. vozil	Kum. št. vozil	% Kum. št. vozil
11 (več od vklj. 10,5%)	5	5	6.541	6.541	0,15
10 (9,5% - 10,5%)	84	89	100.727	107.268	2,40
9 (8,5% - 9,5%)	307	396	336.339	443.607	9,93
8 (7,5% - 8,5%)	709	1.105	685.076	1.128.683	25,26
7 (6,5% - 7,5%)	1.543	2.648	1.316.131	2.444.814	54,72
6 (5,5% - 6,5%)	850	3.498	628.192	3.073.006	68,78
5 (4,5% - 5,5%)	766	4.264	468.353	3.541.359	79,26
4 (3,5% - 4,5%)	838	5.102	407.845	3.949.204	88,38
3 (2,5% - 3,5%)	556	5.658	204.054	4.153.258	92,95
2 (1,5% - 2,5%)	645	6.303	153.768	4.307.026	96,39
1 (0,5% - 1,5%)	1.139	7.442	114.605	4.421.631	98,96
0 (0,0% - 0,5%)	1.318	8.760	46.553	4.468.184	100,00



URNA DISTRIBUCIJA ZA OBDOBJE OD 01.01.2011 DO 31.12.2011

Števno mesto: **332 ŠENTVID**

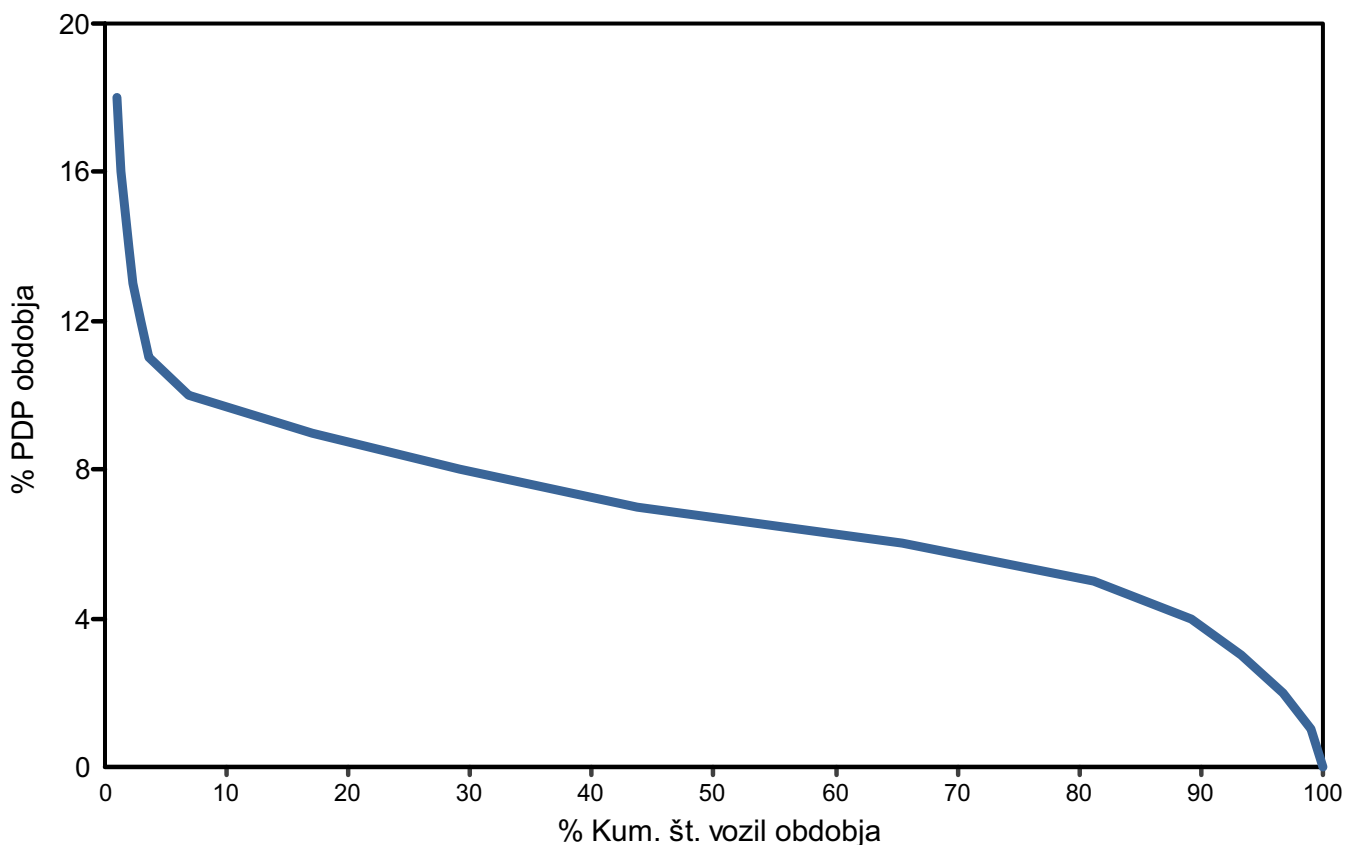
vsa vozila, obe smeri, leto 2011

PDP obdobja : 5.439

Maks. urni promet obdobja : 1.172

Skupno število vozil obdobja : 1.974.272

% PDP obdobja	Število ur	Kum. št. ur	Število. vozil	Kum. št. vozil	% Kum. št. vozil
18 (več od vklj. 17,5%)	18	18	19.119	19.119	0,97
17 (16,5% - 17,5%)	5	23	4.624	23.743	1,20
16 (15,5% - 16,5%)	3	26	2.616	26.359	1,34
15 (14,5% - 15,5%)	8	34	6.470	32.829	1,66
14 (13,5% - 14,5%)	10	44	7.561	40.390	2,05
13 (12,5% - 13,5%)	7	51	4.893	45.283	2,29
12 (11,5% - 12,5%)	18	69	11.615	56.898	2,88
11 (10,5% - 11,5%)	24	93	14.261	71.159	3,60
10 (9,5% - 10,5%)	118	211	63.117	134.276	6,80
9 (8,5% - 9,5%)	416	627	202.480	336.756	17,06
8 (7,5% - 8,5%)	553	1.180	239.856	576.612	29,21
7 (6,5% - 7,5%)	756	1.936	285.048	861.660	43,64
6 (5,5% - 6,5%)	1.328	3.264	430.906	1.292.566	65,47
5 (4,5% - 5,5%)	1.143	4.407	310.704	1.603.270	81,21
4 (3,5% - 4,5%)	715	5.122	156.435	1.759.705	89,13
3 (2,5% - 3,5%)	512	5.634	82.984	1.842.689	93,34
2 (1,5% - 2,5%)	624	6.258	67.107	1.909.796	96,73
1 (0,5% - 1,5%)	992	7.250	44.991	1.954.787	99,01
0 (0,0% - 0,5%)	1.462	8.712	19.485	1.974.272	100,00



URNA DISTRIBUCIJA ZA OBDOBJE OD 01.01.2011 DO 31.12.2011

Števno mesto: **480 DRAVOGRAD**

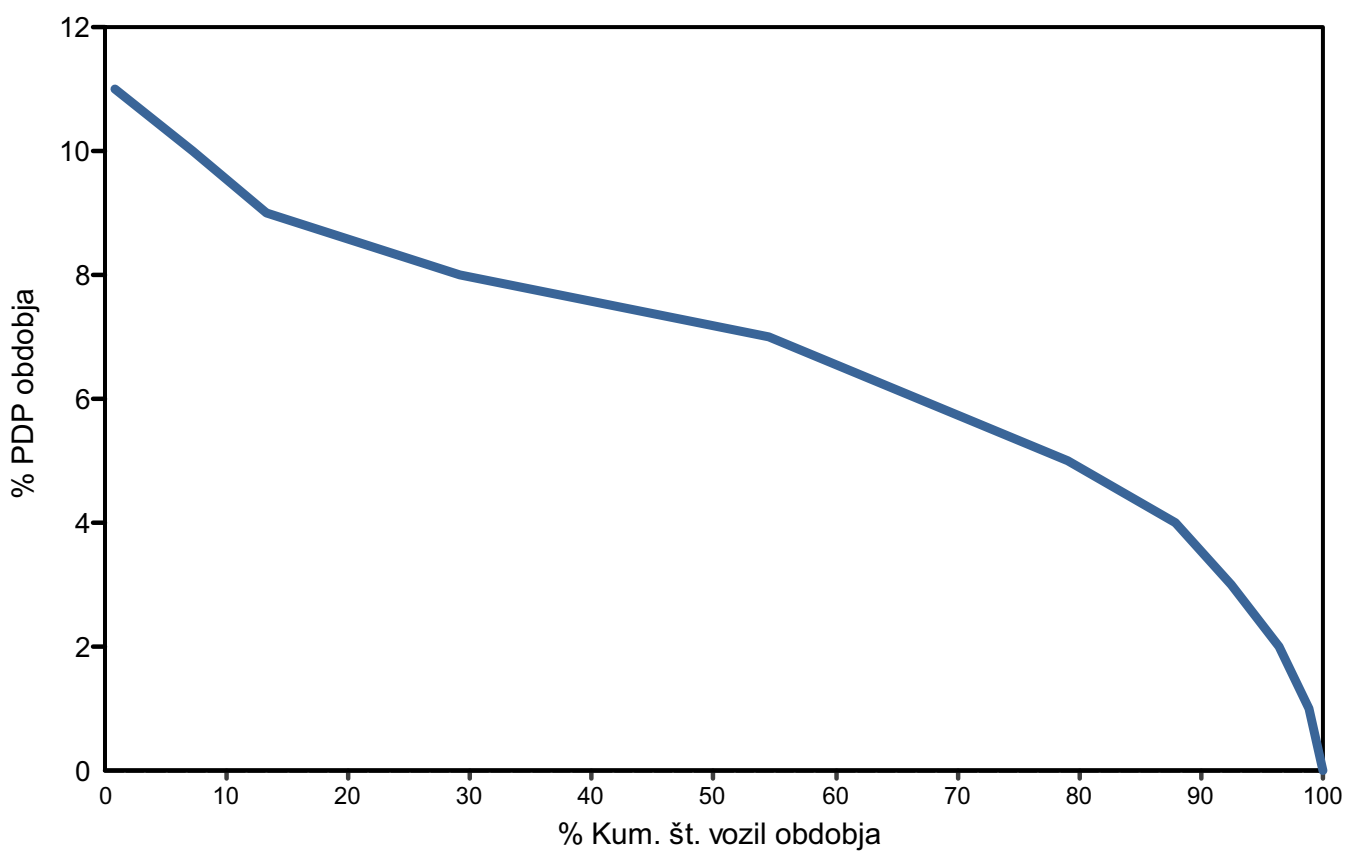
vsa vozila, obe smeri, leto 2011

PDP obdobja : 13.017

Maks. urni promet obdobja : 1.493

Skupno število vozil obdobja : 4.751.302

% PDP obdobja	Število ur	Kum. št. ur	Število. vozil	Kum. št. vozil	% Kum. št. vozil
11 (več od vklj. 10,5%)	25	25	35.189	35.189	0,74
10 (9,5% - 10,5%)	239	264	307.000	342.189	7,20
9 (8,5% - 9,5%)	246	510	287.578	629.767	13,25
8 (7,5% - 8,5%)	735	1.245	758.172	1.387.939	29,21
7 (6,5% - 7,5%)	1.317	2.562	1.200.325	2.588.264	54,47
6 (5,5% - 6,5%)	739	3.301	582.045	3.170.309	66,73
5 (4,5% - 5,5%)	908	4.209	585.970	3.756.279	79,06
4 (3,5% - 4,5%)	809	5.018	421.552	4.177.831	87,93
3 (2,5% - 3,5%)	563	5.581	219.516	4.397.347	92,55
2 (1,5% - 2,5%)	713	6.294	184.114	4.581.461	96,43
1 (0,5% - 1,5%)	1.105	7.399	117.062	4.698.523	98,89
0 (0,0% - 0,5%)	1.361	8.760	52.779	4.751.302	100,00



URNA DISTRIBUCIJA ZA OBDOBJE OD 01.01.2011 DO 31.12.2011

Števno mesto: **662 MT HOLMEC**

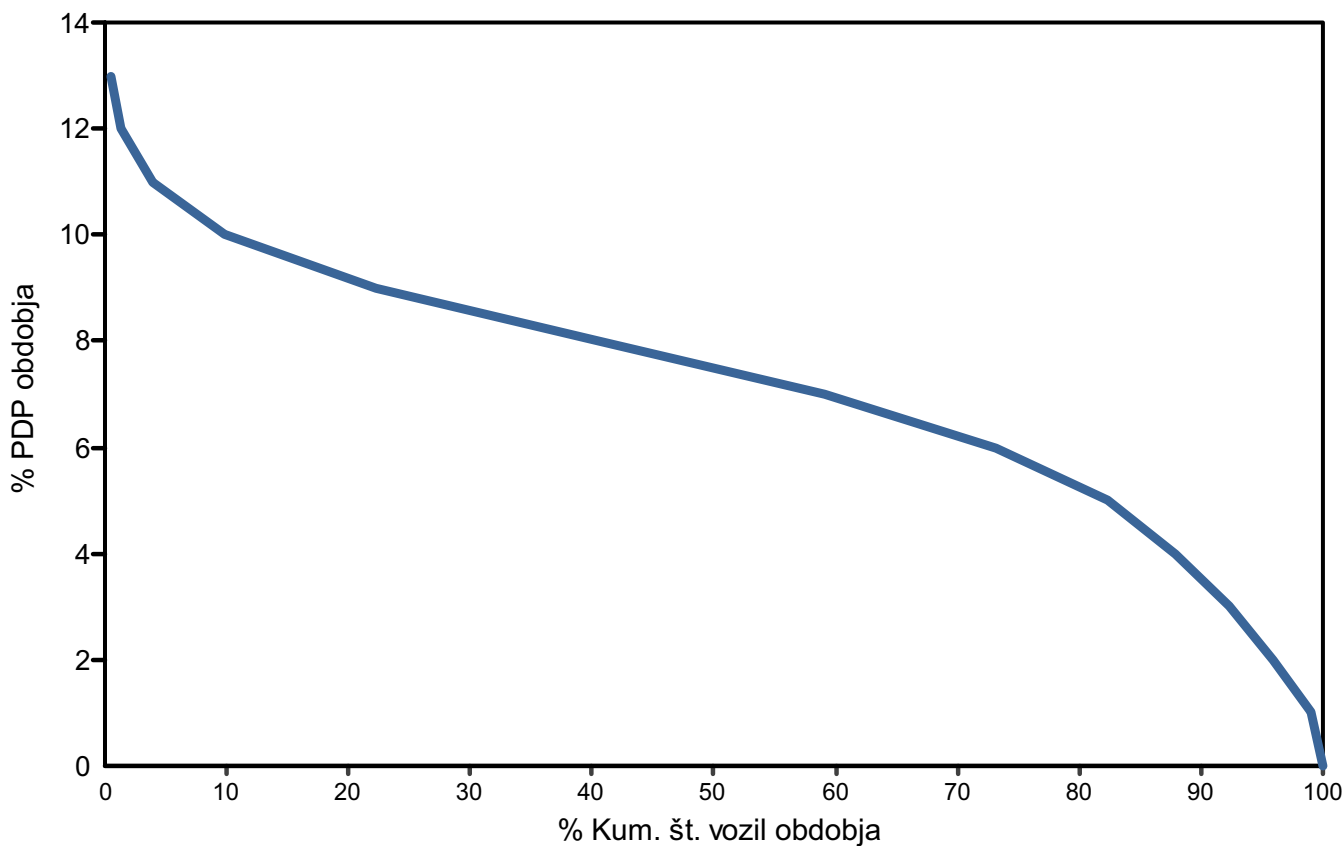
vsa vozila, obe smeri, leto 2011

PDP obdobja : 2.076

Maks. urni promet obdobja : 377

Skupno število vozil obdobja : 757.618

% PDP obdobja	Število ur	Kum. št. ur	Število. vozil	Kum. št. vozil	% Kum. št. vozil
13 (več od vklj. 12,5%)	11	11	3.262	3.262	0,43
12 (11,5% - 12,5%)	25	36	6.190	9.452	1,25
11 (10,5% - 11,5%)	90	126	20.259	29.711	3,92
10 (9,5% - 10,5%)	221	347	45.347	75.058	9,91
9 (8,5% - 9,5%)	508	855	93.995	169.053	22,31
8 (7,5% - 8,5%)	827	1.682	136.130	305.183	40,28
7 (6,5% - 7,5%)	990	2.672	142.110	447.293	59,04
6 (5,5% - 6,5%)	859	3.531	106.729	554.022	73,13
5 (4,5% - 5,5%)	671	4.202	69.577	623.599	82,31
4 (3,5% - 4,5%)	511	4.713	41.801	665.400	87,83
3 (2,5% - 3,5%)	563	5.276	34.242	699.642	92,35
2 (1,5% - 2,5%)	696	5.972	27.090	726.732	95,92
1 (0,5% - 1,5%)	1.269	7.241	23.320	750.052	99,00
0 (0,0% - 0,5%)	1.519	8.760	7.566	757.618	100,00



URNA DISTRIBUCIJA ZA OBDOBJE OD 01.01.2011 DO 31.12.2011

Števno mesto: **663 MT VIČ**

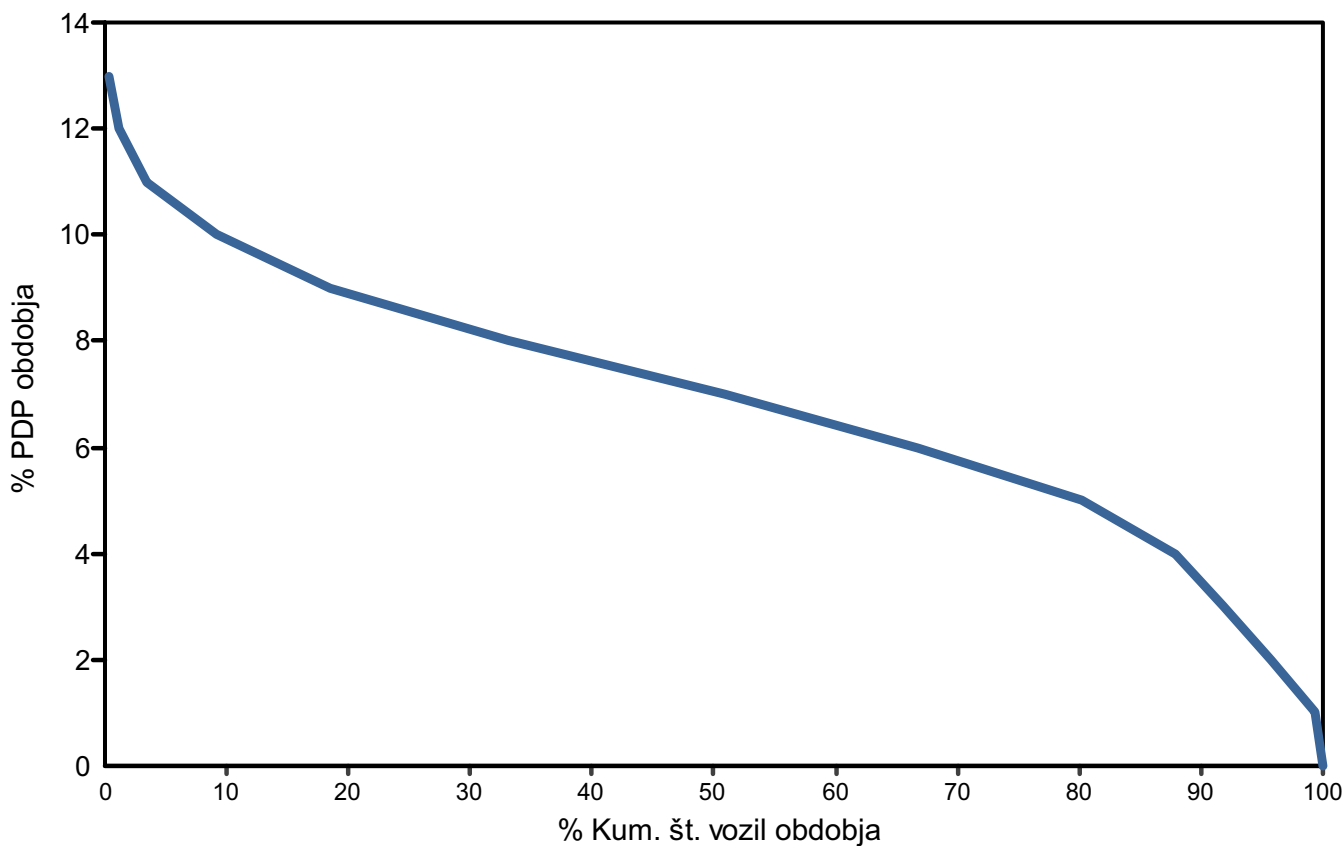
vsa vozila, obe smeri, leto 2011

PDP obdobja : 1.910

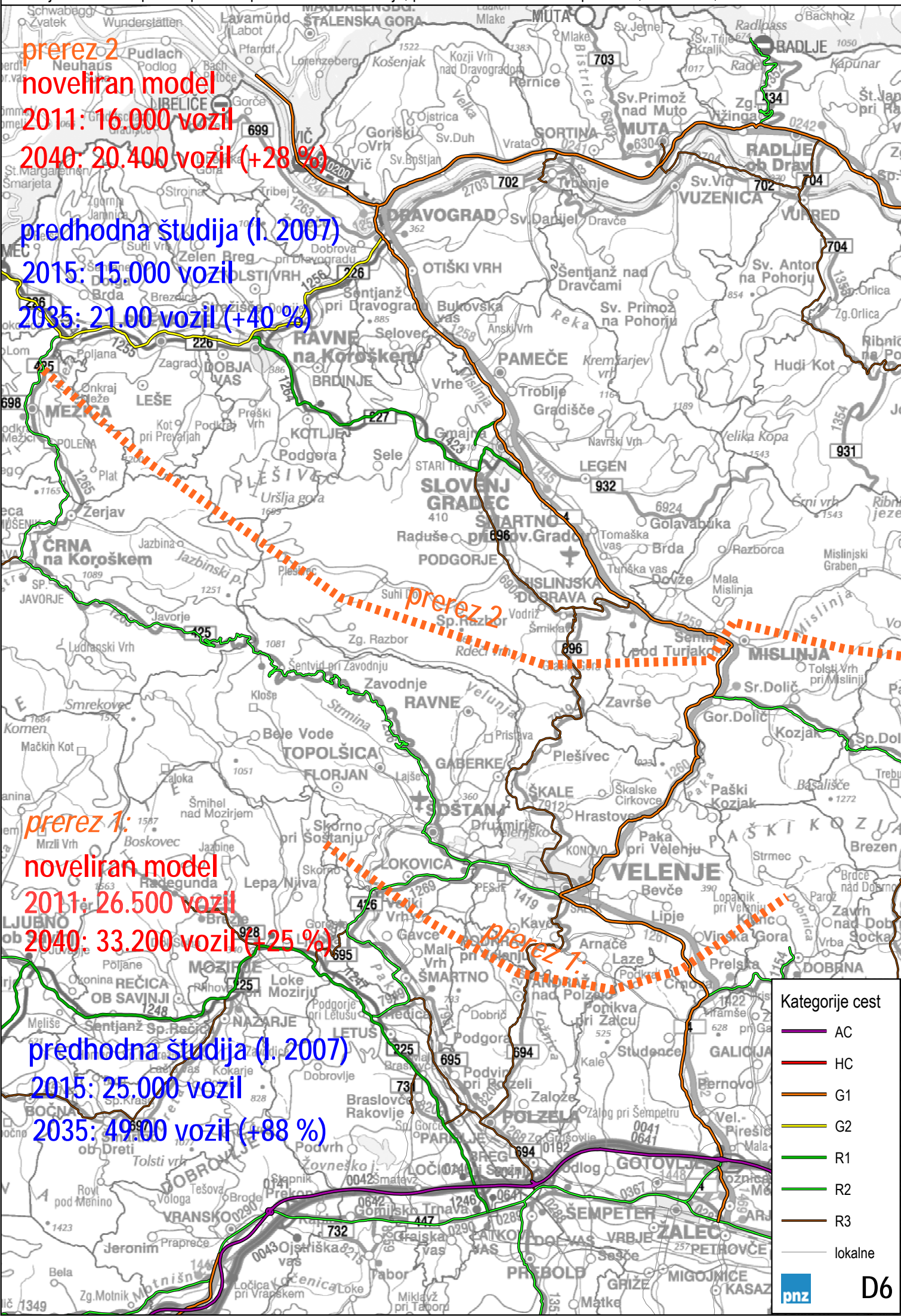
Maks. urni promet obdobja : 325

Skupno število vozil obdobja : 697.183

% PDP obdobja	Število ur	Kum. št. ur	Število. vozil	Kum. št. vozil	% Kum. št. vozil
13 (več od vklj. 12,5%)	8	8	2.102	2.102	0,30
12 (11,5% - 12,5%)	25	33	5.630	7.732	1,11
11 (10,5% - 11,5%)	77	110	15.996	23.728	3,40
10 (9,5% - 10,5%)	216	326	40.599	64.327	9,23
9 (8,5% - 9,5%)	382	708	64.900	129.227	18,54
8 (7,5% - 8,5%)	672	1.380	101.659	230.886	33,12
7 (6,5% - 7,5%)	931	2.311	123.773	354.659	50,87
6 (5,5% - 6,5%)	976	3.287	111.073	465.732	66,80
5 (4,5% - 5,5%)	985	4.272	93.380	559.112	80,20
4 (3,5% - 4,5%)	703	4.975	53.342	612.454	87,85
3 (2,5% - 3,5%)	495	5.470	27.495	639.949	91,79
2 (1,5% - 2,5%)	762	6.232	27.623	667.572	95,75
1 (0,5% - 1,5%)	1.527	7.759	24.635	692.207	99,29
0 (0,0% - 0,5%)	1.001	8.760	4.976	697.183	100,00

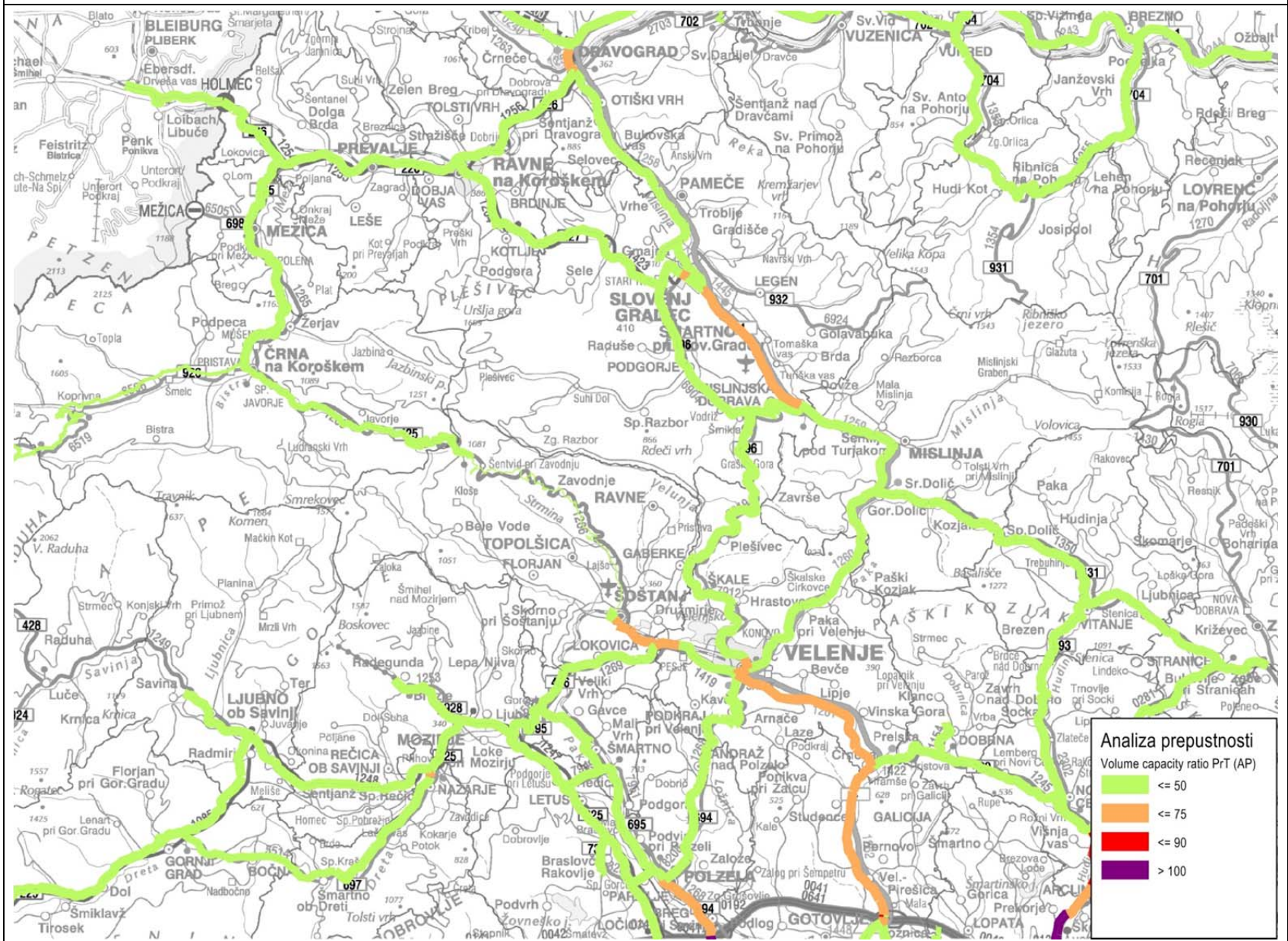


6. Primerjava izidov napovedi prometa predhodne in te študije

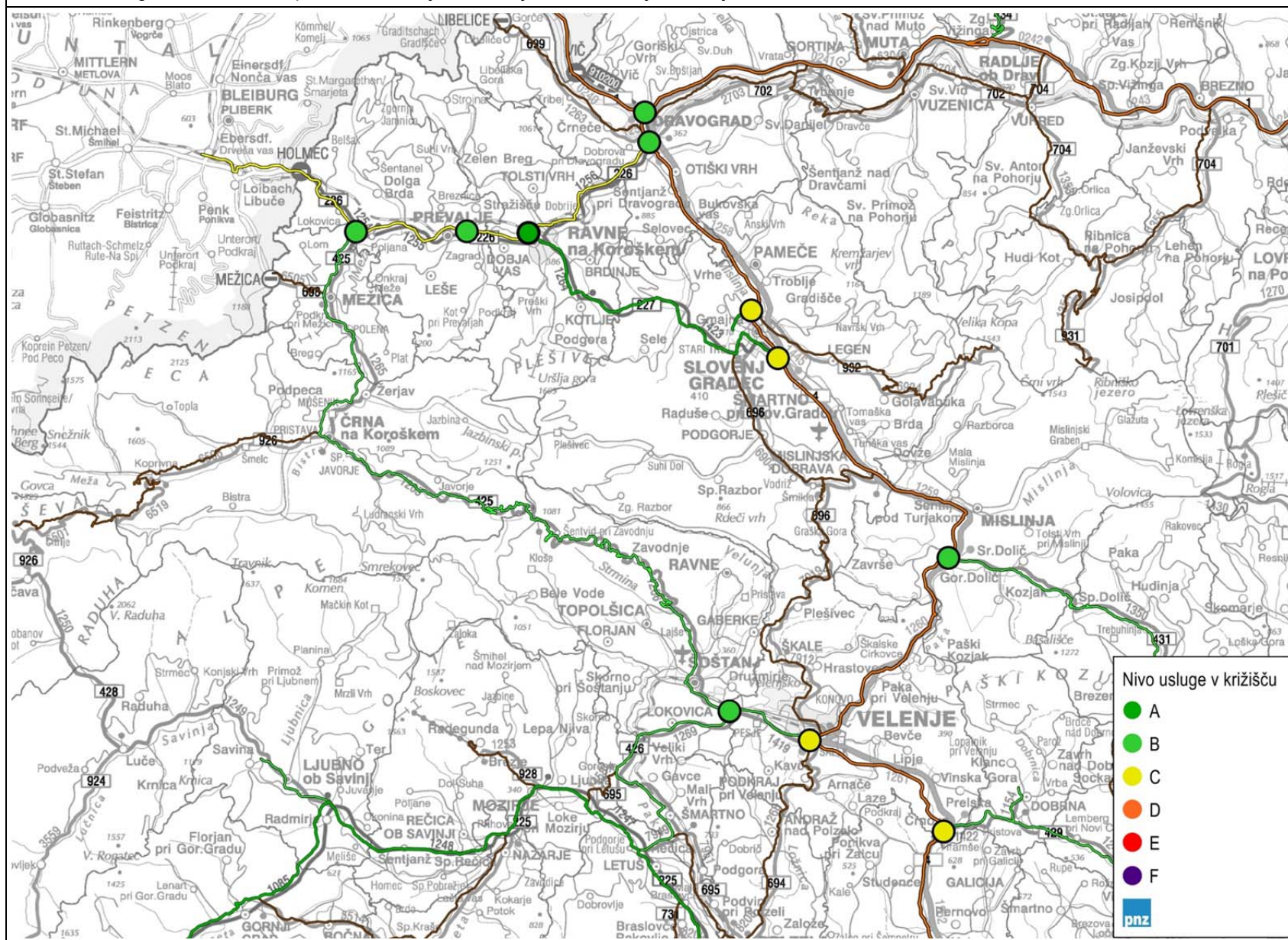


7. Prikaz prepustnosti in kakovosti uslug cestnega omrežja in križišč

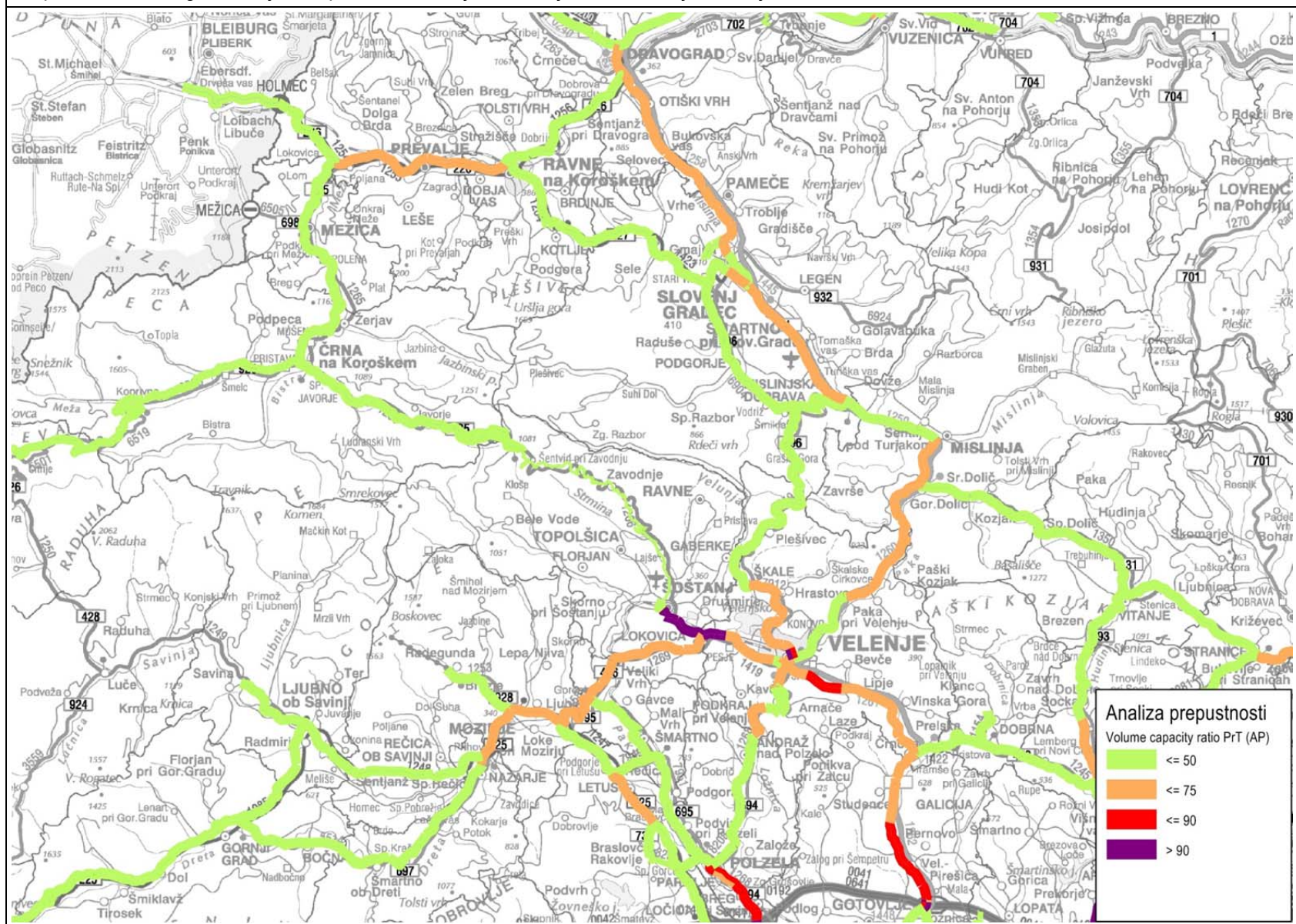
Prepustnost cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 2011



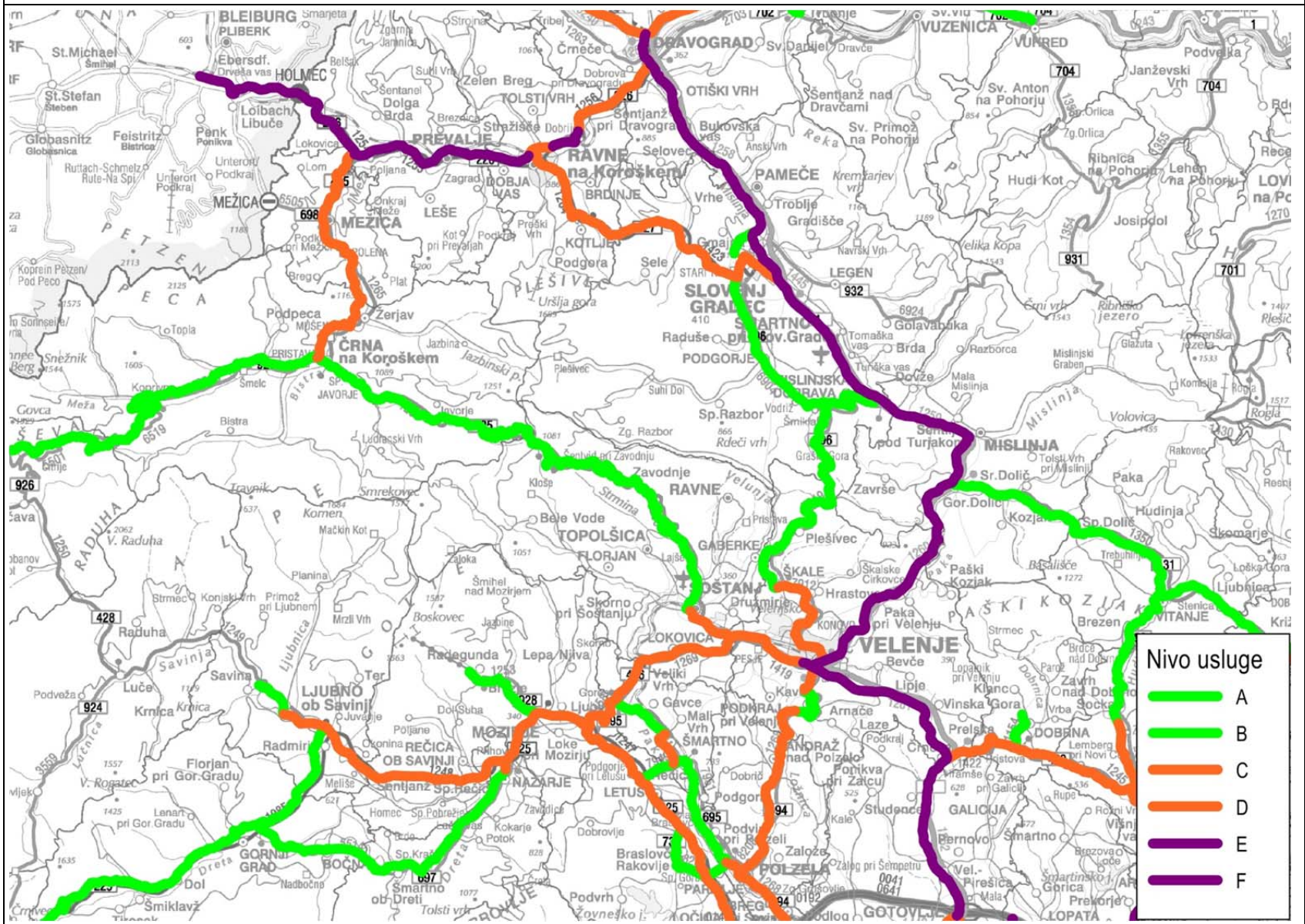
Kakovost usluge v križiščih na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 2011



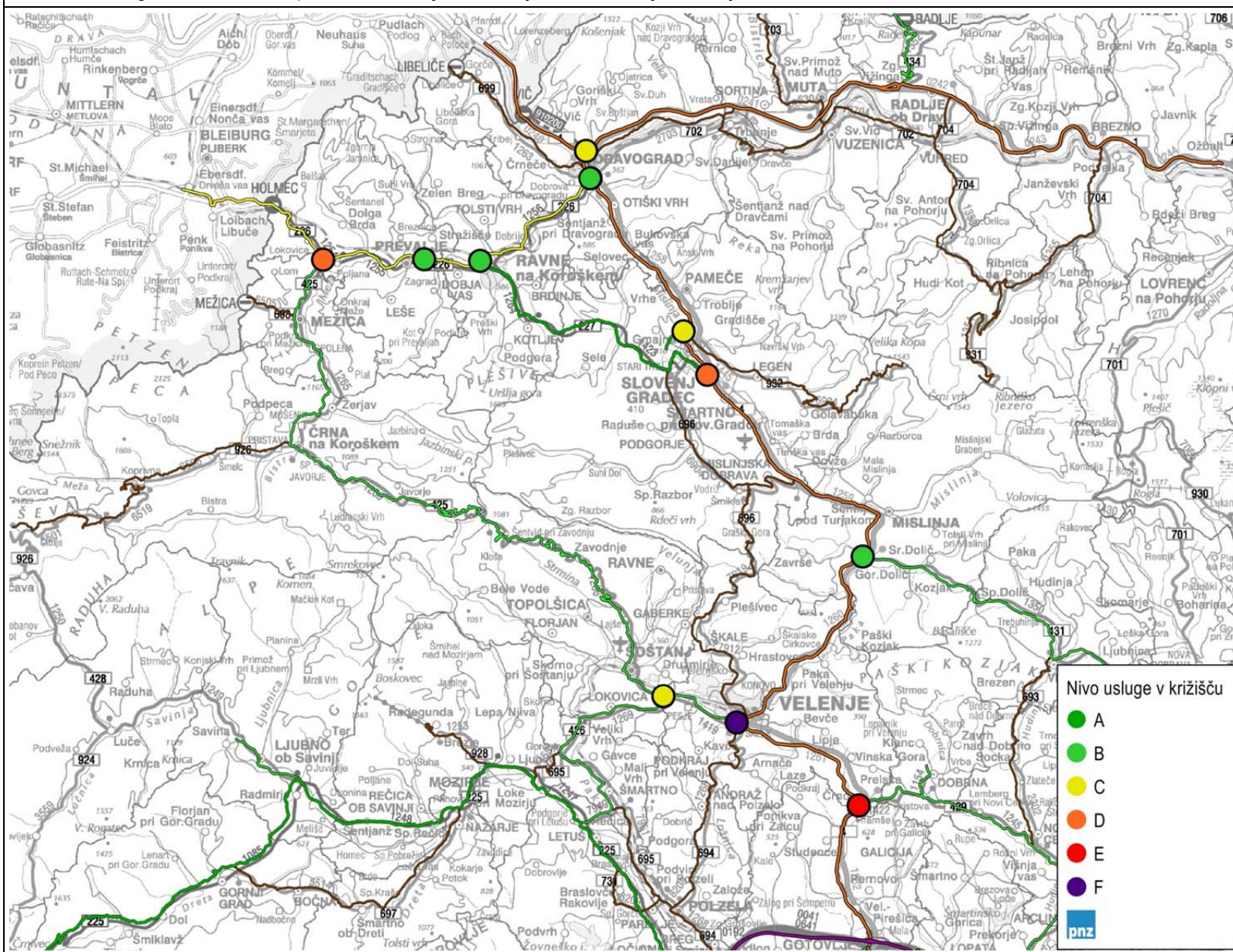
Prepustnost cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 2040



Kakovost usluge cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 2040



Kakovost usluge v križiščih na vplivnem območju 3. razvojne osi, sedanje omrežje, leto 2040

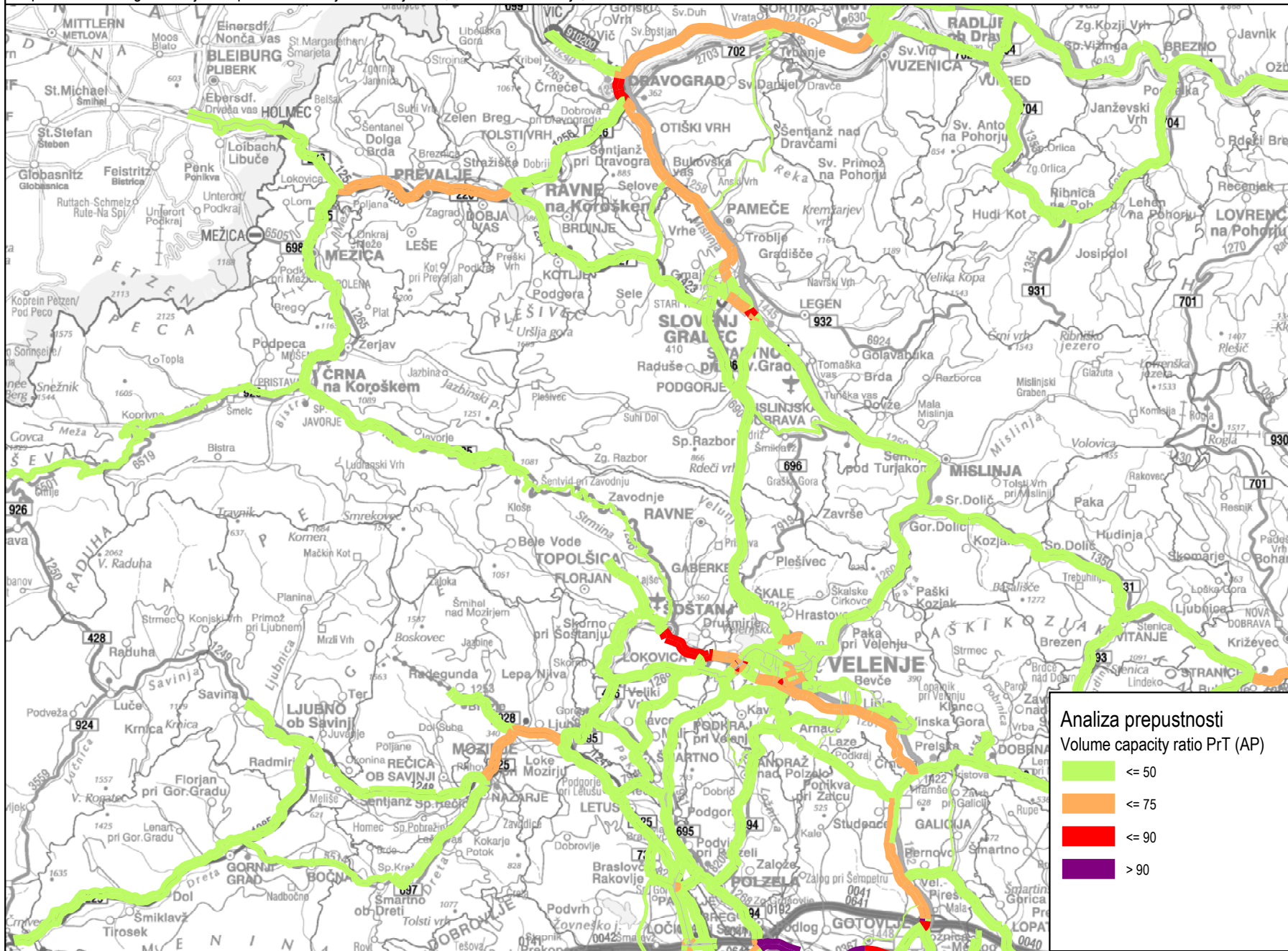


Nivo usluge v križišču

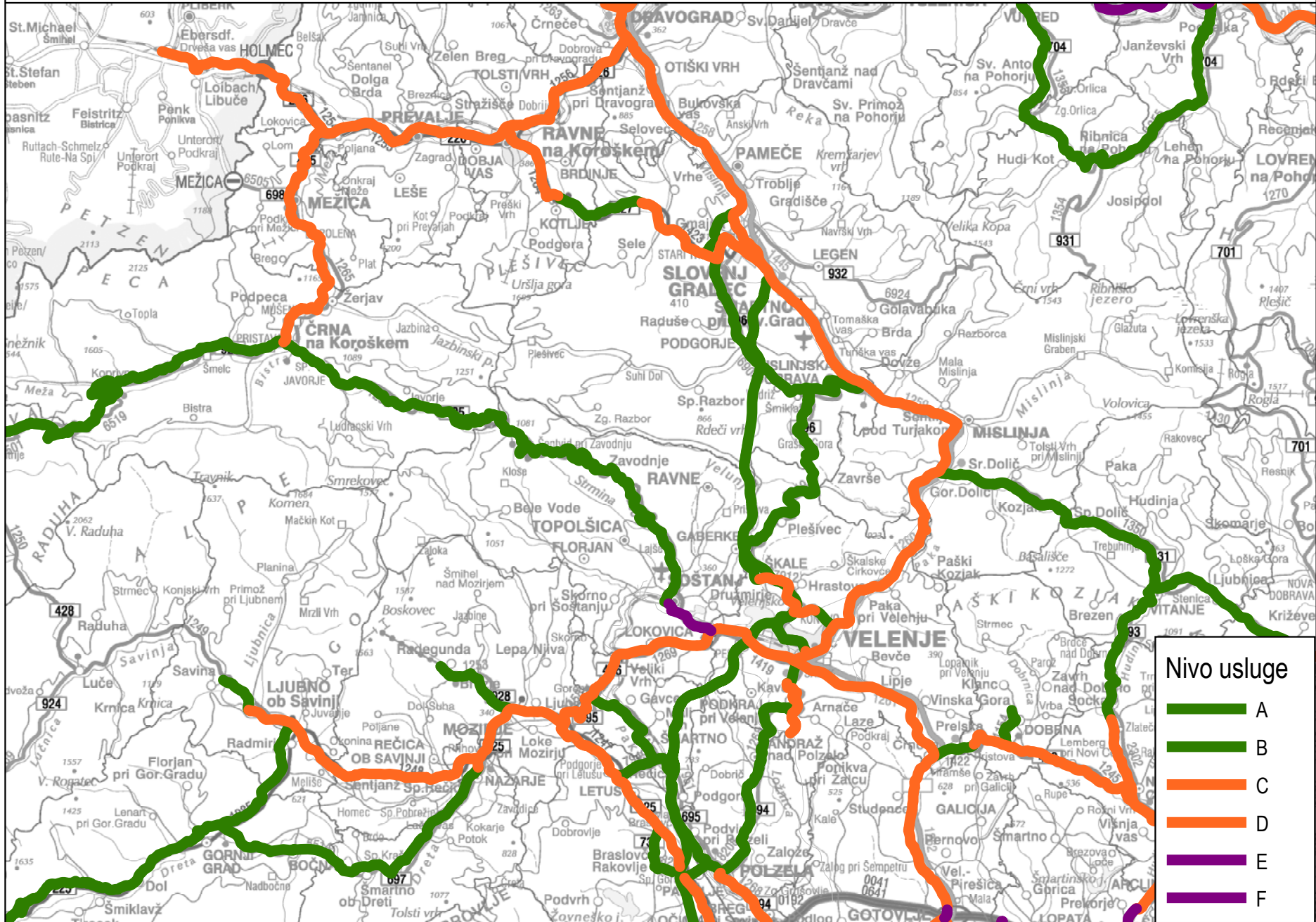
- A
- B
- C
- D
- E
- F

pnz

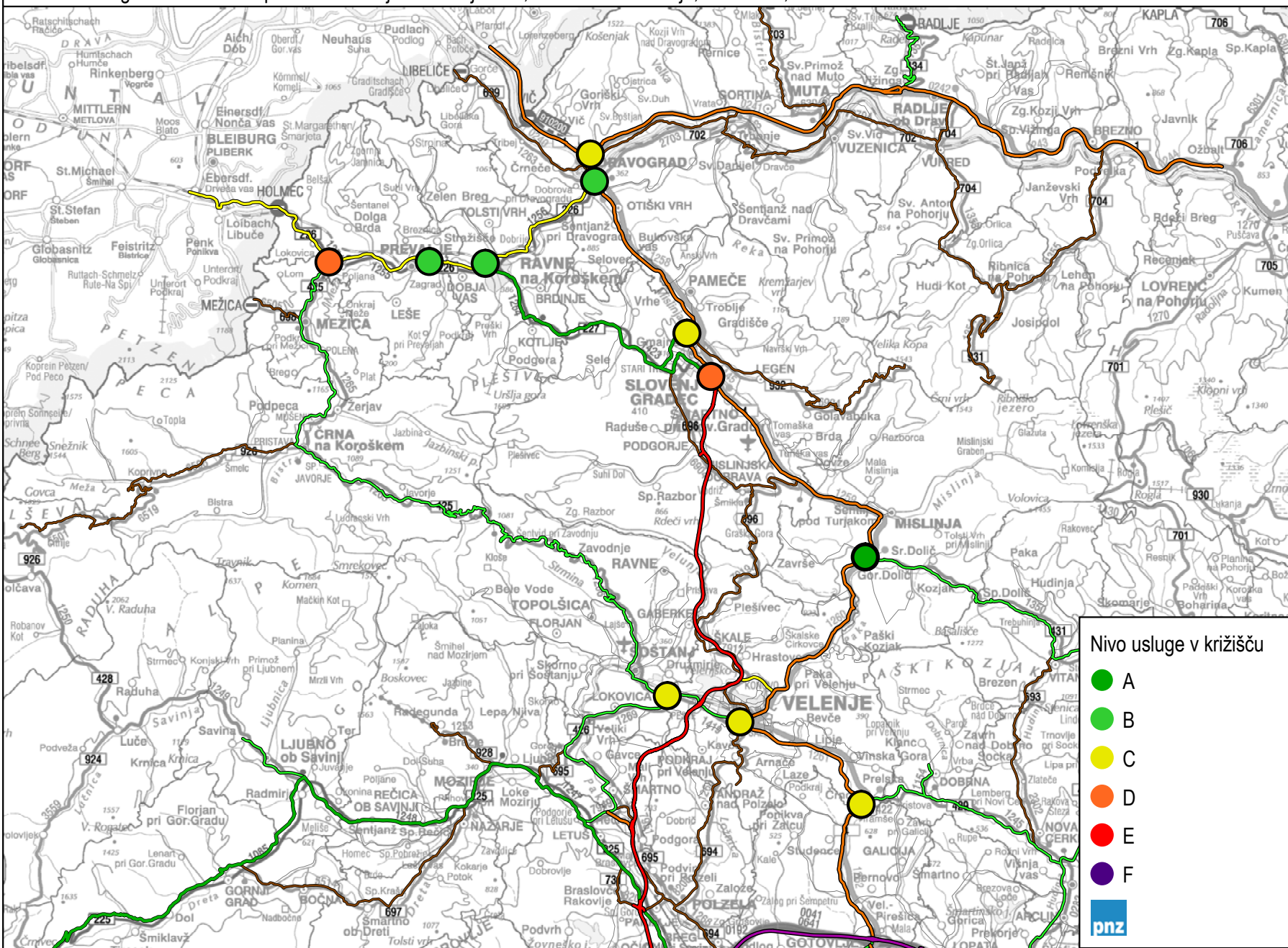
Prepustnost cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, načrtovano omrežje, leto 2040



Kakovost usluge cestnega omrežja na vplivnem območju 3. razvojne osi, načrtovano omrežje, leto 2040



Kakovost usluge v križiščih na vplivnem območju 3. razvojne osi, načrtovano omrežje, vsa vozila, leto 2040



Nivo usluge v križišču

- A
- B
- C
- D
- E
- F



Račun preprostosti za načrtovano omrežje, leto 2011

RIVNJA SVERKOVENOSTI	PPPP/PPDP	PPPP/PPDP	ATS (average travel speed) PT-S-F (percent time spent following)	os. vozovh f_{prejeto}		os. vozovh $f_{\text{planirana}}$		os. vozovh F_{prejeto}		os. vozovh $F_{\text{planirana}}$		širina pasu (% kombinacij)		cestne kate																							
				<600 600-1200 >1200	<600 600-1200 >1200	<600 600-1200 >1200	<600 600-1200 >1200	<600 600-1200 >1200	<600 600-1200 >1200	<0,6-1,2 >1,2-1,8	>1,8	cestne CAT1					cestne CAT8																				
SLUKNO	TOV	GA konic	TOV konic	TOTAL konic	PPP	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	max	min	max	max	min	max	max	min	max	max	min	max	max	min	max	max	min	max	max	min	max
36018	433	237	46	201	0,96	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,500	0,845	19	600	ok	75	5,9	0	69,1	3,10	65,76	0,82	14	16,70	1,40	16,36	A	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36024	433	237	46	201	0,96	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,500	0,845	19	600	ok	75	5,9	0	69,1	3,10	65,76	0,82	14	16,70	1,40	16,36	A	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36025	433	237	46	201	0,96	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,500	0,845	19	600	ok	75	5,9	0	69,1	3,10	65,76	0,82	14	16,70	1,40	16,36	A	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36026	433	237	46	201	0,96	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,500	0,845	19	600	ok	75	5,9	0	69,1	3,10	65,76	0,82	14	16,70	1,40	16,36	A	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36032	1397	1114	149	1263	1	0,965	0,94	1,55	1,3	1	0,118	0,939	1394	1200	preveni	70	3,8	0	66,2	2,00	46,78	0,97	1391	4,40	70,63	7,503	D	E	E	E	E	E	E	E	E	E	
36033	1397	1114	149	1263	1	0,965	0,94	1,55	1,3	1	0,118	0,939	1394	1200	preveni	70	3,8	0	66,2	2,00	46,78	0,97	1391	4,40	70,63	7,503	D	E	E	E	E	E	E	E	E	E	
36034	1700	1918	190	2108	1	0,99	1	1,3	1	1	0,090	0,974	2187	2400	ok	90	5,9	0	80,1	1,00	51,76	1,00	2108	1,10	85,37	86,47	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	
36035	1700	1918	190	2108	1	0,99	1	1,3	1	1	0,090	0,974	2187	2400	ok	90	5,9	0	80,1	1,00	51,76	1,00	2108	1,10	85,37	86,47	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	
36036	12	110	1	111	0,96	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,500	0,990	135	600	ok	30	3,0	0	84,1	3,10	19,41	1,00	129	16,70	11,19	27,89	A	E	E	E	E	E	E	E	E	E	
36037	12	110	1	111	0,96	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,500	0,990	135	600	ok	30	3,0	0	84,1	3,10	19,41	1,00	129	16,70	11,19	27,89	A	E	E	E	E	E	E	E	E	E	
36038	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36039	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36040	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36041	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36042	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36043	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36044	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36045	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36046	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36047	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36048	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36049	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36050	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36051	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36052	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36053	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36054	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36055	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36056	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36057	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36058	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36059	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36060	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36061	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36062	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36063	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36064	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36065	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36066	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36067	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8	0	82,2	2,00	69,31	0,95	782	12,75	53,49	66,24	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	
36068	743	580	79	639	0,98	0,85	0,88	2,1	1,45	1	0,124	0,980	871	600	preveni	90	3,8</																				

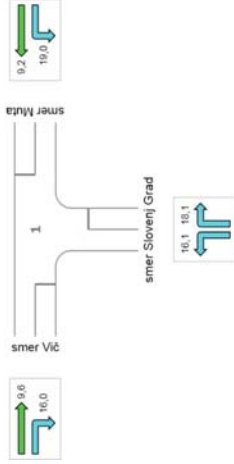
DELAY (AVERAGE)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Dravograd_2011
 Signal: Fixed Time Cycle Time = 60 seconds (User-Given Cycle Time)

All Movement Classes

Delay (Average) LOS	South		East		West		Intersection	
	A	B	A	B	A	B	A	B



Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous

Level of Service Method Delay HCM 2000

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2017 Hexagon and Associates Pty Ltd

SIDRA INTERSECTION 6.14.1478

ROADSET: P:\2011\CONTRACTS\DRV\DRV11\PLN\PLN.TPC

SIDRA INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: Dravograd_2011

Signal: Fixed Time Cycle Time = 60 seconds (User-Given Cycle Time)

Movement Performance - Vehicles

Mov	LOS	Delayed (per cycle)	%	Average Delay (per veh)	Level of Service	Queue (per cycle)	Per Cycle Delay (per cycle)	Per Cycle Delay (per veh)	Average Delay (per veh)
South West Street (Green)									
1	L2	45	4.7	0.060	LOS B	0.7	4.8	0.62	0.71
3	R2	351	10.5	0.453	LOS B	6.4	49.9	0.77	0.79
Approach		396	9.8	0.463	LOS B	6.4	49.9	0.76	0.78
East (Midi)									
4	L2	295	14.0	0.463	LOS B	4.8	37.4	0.78	0.79
5	T1	16	20.0	0.022	LOS A	0.2	1.9	0.61	0.43
Approach		271	14.4	0.463	LOS B	4.8	37.4	0.77	0.77
West (Midi)									
11	T1	32	6.7	0.102	LOS A	1.2	8.6	0.69	0.64
12	R2	46	6.8	0.102	LOS B	1.2	8.6	0.69	0.64
Approach		78	6.8	0.102	LOS B	1.2	8.6	0.69	0.64
All Vehicles		744	11.2	0.463	LOS B	6.4	49.9	0.75	0.76

Level of Service (LOS) Method HCM 2000.

Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2017 Hexagon and Associates Pty Ltd

SIDRA INTERSECTION 6.14.1478

ROADSET: P:\2011\CONTRACTS\DRV\DRV11\PLN\PLN.TPC

SIDRA INTERSECTION 6

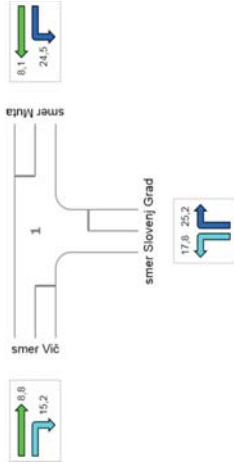
DELAY (AVERAGE)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Dravograd_2040
 Signal: Fixed Time Cycle Time = 50 seconds (User-Given Cycle Time)

All Movement Classes

Delay (Average) LOS	South		East		West		Intersection	
	A	B	A	B	A	B	A	B



Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous

Level of Service Method Delay HCM 2000

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2017 Hexagon and Associates Pty Ltd

SIDRA INTERSECTION 6.14.1478

ROADSET: P:\2011\CONTRACTS\DRV\DRV11\PLN\PLN.TPC

SIDRA INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: Dravograd_2040

Signal: Fixed Time Cycle Time = 50 seconds (User-Given Cycle Time)

Movement Performance - Vehicles

Mov	LOS	Delayed (per cycle)	%	Average Delay (per veh)	Level of Service	Queue (per cycle)	Per Cycle Delay (per cycle)	Per Cycle Delay (per veh)	Average Delay (per veh)
South West Street (Green)									
1	L2	83	5.1	0.122	LOS B	1.3	9.8	0.68	0.74
3	R2	512	11.3	0.793	LOS C	12.9	98.7	0.94	0.94
Approach		595	10.4	0.763	LOS C	12.9	98.7	0.91	0.91
East (Midi)									
4	L2	395	19.2	0.794	LOS C	9.9	80.4	0.91	0.94
5	T1	39	24.3	0.090	LOS A	0.5	4.5	0.58	0.43
Approach		434	19.7	0.794	LOS C	9.9	80.4	0.88	0.89
West (Midi)									
11	T1	73	8.7	0.195	LOS A	2.4	17.8	0.63	0.65
12	R2	88	8.3	0.195	LOS B	2.4	17.8	0.63	0.65
Approach		161	8.5	0.195	LOS B	2.4	17.8	0.63	0.65
All Vehicles		1189	13.5	0.763	LOS C	12.9	98.7	0.86	0.87

Level of Service (LOS) Method HCM 2000.

Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2017 Hexagon and Associates Pty Ltd

SIDRA INTERSECTION 6.14.1478

ROADSET: P:\2011\CONTRACTS\DRV\DRV11\PLN\PLN.TPC

SIDRA INTERSECTION 6

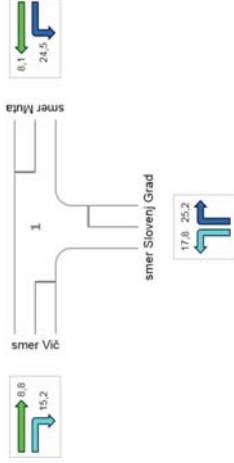
DELAY (AVERAGE)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Dravograd_2040_S1
 Signal: Fixed Time Cycle Time = 50 seconds (User-Given Cycle Time)

All Movement Classes

Delay (Average) LOS	South		East		West		Intersection	
	A	B	A	B	A	B	A	B



Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous

Level of Service Method Delay HCM 2000

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2017 Hexagon and Associates Pty Ltd

SIDRA INTERSECTION 6.14.1478

ROADSET: P:\2011\CONTRACTS\DRV\DRV11\PLN\PLN.TPC

SIDRA INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: Dravograd_2040_S1

Signal: Fixed Time Cycle Time = 50 seconds (User-Given Cycle Time)

Movement Performance - Vehicles

Mov	LOS	Delayed (per cycle)	%	Average Delay (per veh)	Level of Service	Queue (per cycle)	Per Cycle Delay (per cycle)	Per Cycle Delay (per veh)	Average Delay (per veh)
South West Street (Green)									
1	L2	83	5.1	0.122	LOS B	1.3	9.8	0.68	0.74
3	R2	512	11.3	0.793	LOS C	12.9	98.7	0.94	0.94
Approach		595	10.4	0.763	LOS C	12.9	98.7	0.91	0.91
East (Midi)									
4	L2	395	19.2	0.794	LOS C	9.9	80.4	0.91	0.94
5	T1	39	24.3	0.090	LOS A	0.5	4.5	0.58	0.43
Approach		434	19.7	0.794	LOS C	9.9	80.4	0.88	0.89
West (Midi)									
11	T1	73	8.7	0.195	LOS A	2.4	17.8	0.63	0.65
12	R2	88	8.3	0.195	LOS B	2.4	17.8	0.63	0.65
Approach		161	8.5	0.195	LOS B	2.4	17.8	0.63	0.65
All Vehicles		1189	13.5	0.763	LOS C	12.9	98.7	0.86	0.87

Level of Service (LOS) Method HCM 2000.

Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2017 Hexagon and Associates Pty Ltd

SIDRA INTERSECTION 6.14.1478

ROADSET: P:\2011\CONTRACTS\DRV\DRV11\PLN\PLN.TPC

SIDRA INTERSECTION 6

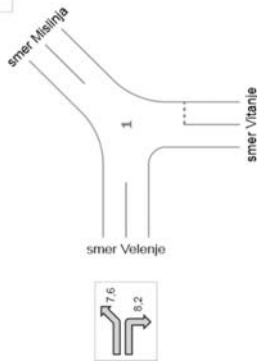
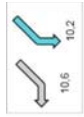
DELAY (AVERAGE)

Average delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: **Mislinja_201**
 Project: **SIKOP - 201**
 Roadway: **Yield (Two-Way)**

All Movement Classes

Delay (Average) LOS	South		Northwest		West		Intersection	
	A	B	A	B	A	B	NA	NA



Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G LOS H
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G LOS H
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G LOS H

Level of Service Method: Delay (HCM 2000)

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2013 Hexagon and Associates Pty Ltd
 SIDA INTERSECTION 6

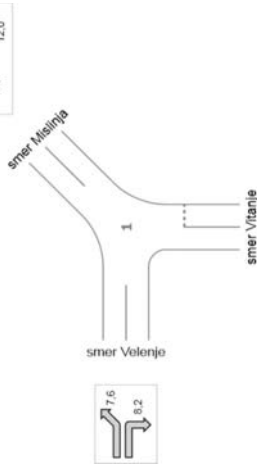
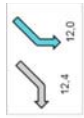
DELAY (AVERAGE)

Average delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: **Mislinja_200**
 Project: **SIKOP - 200**
 Roadway: **Yield (Two-Way)**

All Movement Classes

Delay (Average) LOS	South		Northwest		West		Intersection	
	A	B	A	B	A	B	NA	NA



Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G LOS H
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G LOS H
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G LOS H

Level of Service Method: Delay (HCM 2000)

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2013 Hexagon and Associates Pty Ltd
 SIDA INTERSECTION 6

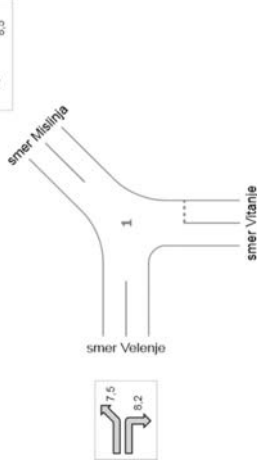
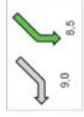
DELAY (AVERAGE)

Average delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: **Mislinja_200** S1
 Project: **SIKOP - 200**
 Roadway: **Yield (Two-Way)**

All Movement Classes

Delay (Average) LOS	South		Northwest		West		Intersection	
	A	B	A	B	A	B	NA	NA



Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G LOS H
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G LOS H
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G LOS H

Level of Service Method: Delay (HCM 2000)

SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2013 Hexagon and Associates Pty Ltd
 SIDA INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: **Mislinja_201**
 Project: **SIKOP - 201**
 Roadway: **Yield (Two-Way)**

Mov	LOS	Demand (veh/h)	Sat. (veh)	Delay (sec/veh)	Level of Service	SIDRA Back of Queue (m)	Queue (m)	Proportion Delayed	Average Delay (sec/veh)	Stoppage (veh)	Average Stoppage (sec/veh)
South West Movement											
L2		26	16.0	0.122	11.2	LOS B	0.4	3.3	0.48	0.73	46.2
R1		72	7.4	0.122	10.0	LOS B	0.4	3.3	0.48	0.73	46.2
Approach		98	23.4	0.122	10.7	LOS B	0.4	3.3	0.48	0.73	46.2
North West Movement											
L1		73	10.1	0.245	10.2	LOS B	1.8	14.0	0.57	0.36	46.4
R1		305	17.9	0.245	10.0	LOS B	1.8	14.0	0.57	0.36	46.4
Approach		378	28.0	0.245	10.0	NA	1.8	14.0	0.57	0.36	46.4
West Movement											
L1		371	14.2	0.225	7.6	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.06	49.5
R1		35	13.9	0.225	8.2	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.06	49.5
Approach		406	28.1	0.225	7.6	NA	0.0	0.0	0.00	0.06	49.5
All Vehicles		684	14.6	0.245	9.2	NA	1.8	14.0	0.50	0.50	47.9

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000)
 Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
 NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are Not Applicable for two-way sign control since the average delay is not a valid measure of delay for these movements.
 SIDRA LOS values are based on delay per vehicle with respect to movement.
 SIDRA LOS values are based on delay per vehicle with respect to movement.
 Gap-Acceptance Capacity: SIDRA Standard (Approach/MSD)
 RT (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Copyright © 2000-2013 Hexagon and Associates Pty Ltd
 SIDA INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: **Mislinja_200**
 Project: **SIKOP - 200**
 Roadway: **Yield (Two-Way)**

Mov	LOS	Demand (veh/h)	Sat. (veh)	Delay (sec/veh)	Level of Service	SIDRA Back of Queue (m)	Queue (m)	Proportion Delayed	Average Delay (sec/veh)	Stoppage (veh)	Average Stoppage (sec/veh)
South West Movement											
L2		35	27.3	0.299	13.4	LOS B	1.0	7.7	0.99	0.83	44.2
R1		124	7.6	0.299	12.8	LOS B	1.0	7.7	0.99	0.83	44.2
Approach		159	15.3	0.299	12.9	LOS B	1.0	7.7	0.99	0.83	44.2
North West Movement											
L1		115	7.3	0.395	12.0	LOS B	3.4	27.7	0.70	0.37	44.7
R1		389	23.5	0.395	12.4	LOS B	3.4	27.7	0.70	0.37	44.7
Approach		504	30.8	0.395	12.3	NA	3.4	27.7	0.70	0.37	44.7
West Movement											
L1		474	16.1	0.398	7.6	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.05	49.5
R1		44	21.4	0.398	8.2	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.05	49.5
Approach		518	37.5	0.398	7.6	NA	0.0	0.0	0.00	0.05	49.5
All Vehicles		1181	16.5	0.395	10.3	NA	3.4	27.7	0.38	0.51	46.6

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000)
 Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
 NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are Not Applicable for two-way sign control since the average delay is not a valid measure of delay for these movements.
 SIDRA LOS values are based on delay per vehicle with respect to movement.
 SIDRA LOS values are based on delay per vehicle with respect to movement.
 Gap-Acceptance Capacity: SIDRA Standard (Approach/MSD)
 RT (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Copyright © 2000-2013 Hexagon and Associates Pty Ltd
 SIDA INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: **Mislinja_200** S1
 Project: **SIKOP - 200**
 Roadway: **Yield (Two-Way)**

Mov	LOS	Demand (veh/h)	Sat. (veh)	Delay (sec/veh)	Level of Service	SIDRA Back of Queue (m)	Queue (m)	Proportion Delayed	Average Delay (sec/veh)	Stoppage (veh)	Average Stoppage (sec/veh)
South West Movement											
L2		37	25.7	0.129	9.3	LOS A	0.5	4.0	0.25	0.00	48.1
R1		116	8.2	0.129	8.7	LOS A	0.5	4.0	0.25	0.00	48.1
Approach		153	13.4	0.129	8.8	LOS A	0.5	4.0	0.25	0.00	48.1
North West Movement											
L1		111	7.6	0.121	8.5	LOS A	0.6	4.7	0.32	0.53	47.7
R1		81	9.1	0.121	9.0	LOS A	0.6	4.7	0.32	0.53	47.7
Approach		192	8.2	0.121	8.7	NA	0.6	4.7	0.32	0.53	47.7
West Movement											
L1		126	6.7	0.103	7.5	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	49.4
R1		96	18.9	0.103	8.2	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	49.4
Approach		222	10.5	0.103	7.7	NA	0.0	0.0	0.00	0.00	49.4
All Vehicles		525	10.2	0.129	8.4	NA	0.6	4.7	0.19	0.58	48.4

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000)
 Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
 NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are Not Applicable for two-way sign control since the average delay is not a valid measure of delay for these movements.
 SIDRA LOS values are based on delay per vehicle with respect to movement.
 SIDRA LOS values are based on delay per vehicle with respect to movement.
 Gap-Acceptance Capacity: SIDRA Standard (Approach/MSD)
 RT (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Copyright © 2000-2013 Hexagon and Associates Pty Ltd
 SIDA INTERSECTION 6

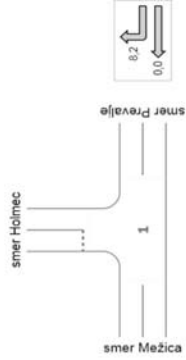
DELAY (AVERAGE)

Delay (s) per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Poljana_2011
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

All Movement Classes

Dir.	Approach	LA	MA	MB	North	West	Intersection
LOS					D	NA	NA



Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 SIDA Standard Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Prepared: 21. October 2011 11:53:37
 SIDA INTERSECTION 6
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

SIDRA INTERSECTION 6

Copyright © 2000-2013 Metra and Associates Pty Ltd
 www.metra.com.au
 www.sidra.com.au
 www.spr.com.au
 www.pac.com.au
 www.fhwa.gov

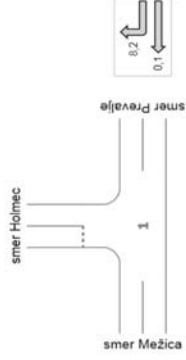
DELAY (AVERAGE)

Delay (s) per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Poljana_2011
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

All Movement Classes

Dir.	Approach	LA	MA	MB	North	West	Intersection
LOS					D	NA	NA



Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 SIDA Standard Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Prepared: 20. October 2011 13:26:44
 SIDA INTERSECTION 6
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

SIDRA INTERSECTION 6

Copyright © 2000-2013 Metra and Associates Pty Ltd
 www.metra.com.au
 www.sidra.com.au
 www.spr.com.au
 www.fhwa.gov

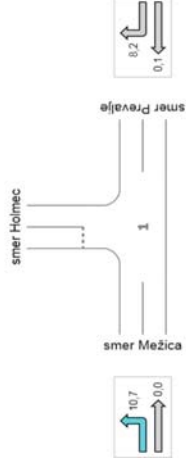
DELAY (AVERAGE)

Delay (s) per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Poljana_2011
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

All Movement Classes

Dir.	Approach	LA	MA	MB	North	West	Intersection
LOS					D	NA	NA



Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 SIDA Standard Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Prepared: 23. October 2011 14:12:37
 SIDA INTERSECTION 6
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

SIDRA INTERSECTION 6

Copyright © 2000-2013 Metra and Associates Pty Ltd
 www.metra.com.au
 www.sidra.com.au
 www.spr.com.au
 www.fhwa.gov

MOVEMENT SUMMARY

Site: Poljana_2011
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

Mov	LOS	Delayed Veh	Delay	Average	Level of	Dir. Stop of Queue	Proj	Stop	Average
		(veh)	(s/veh)	(s)	Service	(veh)	(veh)	(veh)	(s/veh)
5 T1	373	6.5	0.219	0.1	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.28
6 R2	195	18.8	0.319	8.2	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.28
Approach		568	10.7	0.319	2.9	NA	0.0	0.0	0.28
7 L2	175	24.1	0.567	25.6	LOS D	3.0	25.1	0.84	1.09
8 R2	2	50.0	0.959	25.3	LOS D	3.0	25.1	0.84	1.09
Approach		177	24.4	0.959	25.6	LOS D	3.0	25.1	1.09
10 L2	1	0.0	0.001	10.7	LOS B	0.0	0.0	0.53	0.62
11 T1	312	7.4	0.188	0.1	NA	0.0	0.0	0.00	0.00
Approach		313	7.4	0.188	0.1	NA	0.0	0.00	0.00
All Vehicles		1098	12.0	0.567	5.8	NA	3.0	25.1	0.14

Level of Service (LOS) Method (HCM 2000).
 Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
 NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are NA. Applicable for two-way sign control since the average delay is not a valid measure of delay for these movements.
 SIDA Standard Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 Gap-Acceptance Capacity: SIDA Standard (Appl. MTD).
 RV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Prepared: 21. October 2011 11:53:37
 SIDA INTERSECTION 6
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

SIDRA INTERSECTION 6

Copyright © 2000-2013 Metra and Associates Pty Ltd
 www.metra.com.au
 www.sidra.com.au
 www.spr.com.au
 www.fhwa.gov

MOVEMENT SUMMARY

Site: Poljana_2011
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

Mov	LOS	Delayed Veh	Delay	Average	Level of	Dir. Stop of Queue	Proj	Stop	Average
		(veh)	(s/veh)	(s)	Service	(veh)	(veh)	(veh)	(s/veh)
5 T1	373	6.5	0.219	0.1	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.28
6 R2	195	18.8	0.319	8.2	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.28
Approach		568	10.7	0.319	2.9	NA	0.0	0.0	0.28
7 L2	175	24.1	0.567	25.6	LOS D	3.0	25.0	0.84	1.09
8 R2	2	50.0	0.959	25.3	LOS D	3.0	25.0	0.84	1.09
Approach		177	24.4	0.959	25.6	LOS D	3.0	25.0	1.09
10 L2	1	0.0	0.001	10.7	LOS B	0.0	0.0	0.53	0.62
11 T1	312	7.4	0.188	0.1	NA	0.0	0.0	0.00	0.00
Approach		313	7.4	0.188	0.1	NA	0.0	0.00	0.00
All Vehicles		1098	12.0	0.567	5.8	NA	3.0	25.0	0.14

Level of Service (LOS) Method (HCM 2000).
 Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
 NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are NA. Applicable for two-way sign control since the average delay is not a valid measure of delay for these movements.
 SIDA Standard Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 Gap-Acceptance Capacity: SIDA Standard (Appl. MTD).
 RV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Prepared: 22. October 2011 14:12:37
 SIDA INTERSECTION 6
 Project: SIPRA Standard Model
 Scenario: SIDA Standard Model
 Control: Yield (Two-Way)

SIDRA INTERSECTION 6

Copyright © 2000-2013 Metra and Associates Pty Ltd
 www.metra.com.au
 www.sidra.com.au
 www.spr.com.au
 www.fhwa.gov

DELAY (AVERAGE)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Preville, 2011

Time zone: America/New_York

Roundabout

All Movement Classes

Delay (Average)	Southwest	Northwest	North	Northwest	Southwest	Intersection
LOS	A	B	B	A	A	A



Color code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G

Level of Service Method: HCM (HCM 2000)
 Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Prepared: 21 October 2011 11:53:37
 Project: 1. Preville (North 142.300) roundabout (Preville) (North 142.300, 31.498)
 Designer: PNC CONSULTING DESIGN LTD. PLUJL, NYC

SIDRA INTERSECTION 6

DELAY (AVERAGE)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Preville, 2040

Time zone: America/New_York

Roundabout

All Movement Classes

Delay (Average)	Southwest	Northwest	North	Northwest	Southwest	Intersection
LOS	A	B	B	A	A	A



Color code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G

Level of Service Method: HCM (HCM 2000)
 Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Prepared: 22 October 2013 12:24:44
 Project: 1. Preville (North 142.300) roundabout (Preville) (North 142.300, 31.498)
 Designer: PNC CONSULTING DESIGN LTD. PLUJL, NYC

SIDRA INTERSECTION 6

DELAY (AVERAGE)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Preville, 2040, 51

Time zone: America/New_York

Roundabout

All Movement Classes

Delay (Average)	Southwest	Northwest	North	Northwest	Southwest	Intersection
LOS	A	B	B	A	A	A



Color code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G

Level of Service Method: HCM (HCM 2000)
 Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Prepared: 22 October 2013 14:21:18
 Project: 1. Preville (North 142.300) roundabout (Preville) (North 142.300, 31.498)
 Designer: PNC CONSULTING DESIGN LTD. PLUJL, NYC

SIDRA INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: Preville, 2040

Time zone: America/New_York

Roundabout

All Movement Classes

Mov	LOS	Control Delay (s)	Delay (s)	Average Delay (s)	Level of Service	Queue Length (veh)	Peak Queue Length (veh)	Queue Delay (s)	Average Queue Delay (s)
-----	-----	-------------------	-----------	-------------------	------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	-------------------------

Southwest Approach

Northwest Approach

North Approach

Northwest Approach

Southwest Approach

Intersecting Roadway

Northwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

MOVEMENT PERFORMANCE - VEHICLES

Level of Service (LOS) Method: HCM (HCM 2000)

Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersections

Intersection and Approach LOS values are based on delay per vehicle for all vehicle movements.

Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard

SIDRA Standard Delay Model is used. Geometric Delay

RV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Prepared: 21 October 2011 11:53:37

Project: 1. Preville (North 142.300) roundabout (Preville) (North 142.300, 31.498)

Designer: PNC CONSULTING DESIGN LTD. PLUJL, NYC

MOVEMENT SUMMARY

Site: Preville, 2040

Time zone: America/New_York

Roundabout

All Movement Classes

Mov	LOS	Control Delay (s)	Delay (s)	Average Delay (s)	Level of Service	Queue Length (veh)	Peak Queue Length (veh)	Queue Delay (s)	Average Queue Delay (s)
-----	-----	-------------------	-----------	-------------------	------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	-------------------------

Southwest Approach

Northwest Approach

North Approach

Northwest Approach

Southwest Approach

Intersecting Roadway

Northwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

MOVEMENT PERFORMANCE - VEHICLES

Level of Service (LOS) Method: HCM (HCM 2000)

Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersections

Intersection and Approach LOS values are based on delay per vehicle for all vehicle movements.

Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard

SIDRA Standard Delay Model is used. Geometric Delay

RV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Prepared: 22 October 2013 12:24:44

Project: 1. Preville (North 142.300) roundabout (Preville) (North 142.300, 31.498)

Designer: PNC CONSULTING DESIGN LTD. PLUJL, NYC

MOVEMENT SUMMARY

Site: Preville, 2040, 51

Time zone: America/New_York

Roundabout

All Movement Classes

Mov	LOS	Control Delay (s)	Delay (s)	Average Delay (s)	Level of Service	Queue Length (veh)	Peak Queue Length (veh)	Queue Delay (s)	Average Queue Delay (s)
-----	-----	-------------------	-----------	-------------------	------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	-------------------------

Southwest Approach

Northwest Approach

North Approach

Northwest Approach

Southwest Approach

Intersecting Roadway

Northwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

Southwest Approach

SIDRA INTERSECTION 6

SIDRA INTERSECTION 6

SIDRA INTERSECTION 6

SIDRA INTERSECTION 6

SIDRA INTERSECTION 6

SIDRA INTERSECTION 6

DELAY (AVERAGE)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

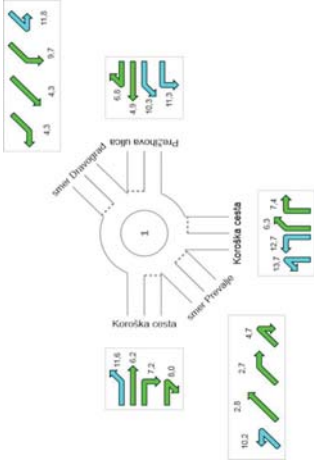
Site: Rama_2010

Time zone: GMT+01:00

Roundabout

All Movement Classes

Delay (s/veh)	South (LOS)	East (LOS)	West (LOS)	Intersection (LOS)
	A	A	A	A



Colour code based on Level of Service

LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous

Level of Service Method: Delay (HCM 2000)

Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard

Geometric Delay: Geometric Delay

SIDRA Standard Delay Model: SIDRA Standard

Control Delay: Geometric Delay

SIDRA INTERSECTION 6

Copyright © 2000-2013, Hexagon and Associates Pty Ltd
SIDRA INTERSECTION 6 is a registered trademark of Hexagon and Associates Pty Ltd
SIDRA Standard Delay Model is a registered trademark of Hexagon and Associates Pty Ltd
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any errors or omissions in this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any damages or losses resulting from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any consequences arising from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any legal actions or claims arising from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any other actions or claims arising from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any other actions or claims arising from the use of this document

DELAY (AVERAGE)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

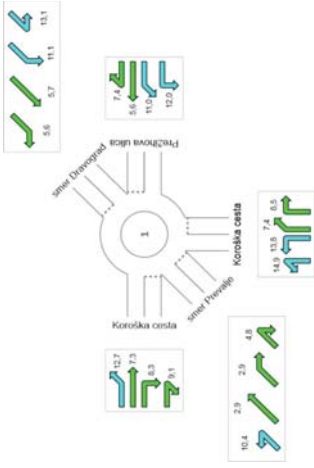
Site: Rama_2010

Time zone: GMT+01:00

Roundabout

All Movement Classes

Delay (s/veh)	South (LOS)	East (LOS)	West (LOS)	Intersection (LOS)
	A	A	A	A



Colour code based on Level of Service

LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous

Level of Service Method: Delay (HCM 2000)

Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard

Geometric Delay: Geometric Delay

SIDRA Standard Delay Model: SIDRA Standard

Control Delay: Geometric Delay

SIDRA INTERSECTION 6

Copyright © 2000-2013, Hexagon and Associates Pty Ltd
SIDRA INTERSECTION 6 is a registered trademark of Hexagon and Associates Pty Ltd
SIDRA Standard Delay Model is a registered trademark of Hexagon and Associates Pty Ltd
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any errors or omissions in this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any damages or losses resulting from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any consequences arising from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any legal actions or claims arising from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any other actions or claims arising from the use of this document

DELAY (AVERAGE)

Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

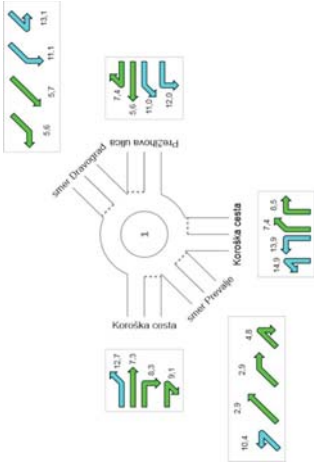
Site: Rama_2010

Time zone: GMT+01:00

Roundabout

All Movement Classes

Delay (s/veh)	South (LOS)	East (LOS)	West (LOS)	Intersection (LOS)
	A	A	A	A



Colour code based on Level of Service

LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous

Level of Service Method: Delay (HCM 2000)

Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard

Geometric Delay: Geometric Delay

SIDRA Standard Delay Model: SIDRA Standard

Control Delay: Geometric Delay

SIDRA INTERSECTION 6

Copyright © 2000-2013, Hexagon and Associates Pty Ltd
SIDRA INTERSECTION 6 is a registered trademark of Hexagon and Associates Pty Ltd
SIDRA Standard Delay Model is a registered trademark of Hexagon and Associates Pty Ltd
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any errors or omissions in this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any damages or losses resulting from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any consequences arising from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any legal actions or claims arising from the use of this document
Hexagon and Associates Pty Ltd is not responsible for any other actions or claims arising from the use of this document

MOVEMENT SUMMARY

Site: Rama_2010

Time zone: GMT+01:00

Roundabout

Mov	LOS	Unsignal. Delay (s/veh)	Delay (s/veh)	Average Delay (s/veh)	Level of Service	1000 Veh. Delay (s)	1000 Veh. Delay (s)	Average Delay (s/veh)		
South: Korokosa cista										
1b L3	6	0.0	0.036	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
1 L2	5	0.0	0.036	0.27	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
1 R1	6	0.0	0.036	0.27	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
3 R2	7	0.0	0.036	0.27	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
Approach	25	0.0	0.036	0.27	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
East: Prilozna ulica										
2 L3	5	0.0	0.036	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
2 L2	6	0.0	0.036	0.27	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
4 L1	203	2.5	0.396	10.3	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
4 L2	11	4.0	0.036	4.9	LOS A	2.1	14.9	0.00	1.60	40.6
6 R1	41	5.1	0.396	7.4	LOS A	2.1	14.9	0.00	1.60	40.6
6 R2	41	5.1	0.396	7.4	LOS A	2.1	14.9	0.00	1.60	40.6
6 R3	41	5.1	0.396	7.4	LOS A	2.1	14.9	0.00	1.60	40.6
Approach	25	0.0	0.036	0.27	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
West: Korokosa cista										
3 L3	48	4.3	0.454	11.8	LOS B	2.9	22.1	0.09	1.00	43.0
24b L1	4	0.0	0.036	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
24b L2	4	0.0	0.036	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
24b R1	3	0.0	0.036	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
24b R2	3	0.0	0.036	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
Approach	434	11.9	0.454	5.2	LOS A	2.9	22.1	0.09	1.00	43.0
Intersection: Prilozna ulica										
11 L1	8	0.0	0.036	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
11 R1	8	0.0	0.036	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
11 R2	4	0.0	0.036	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
11 R3	4	0.0	0.036	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
Approach	701	8.4	0.036	2.8	LOS A	3.9	29.5	0.32	0.31	45.2
Signal/Walk time Privilege	31	3.4	0.046	8.4	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
South: West: Korokosa cista										
30b L3	5	0.0	0.036	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
30b L2	5	0.0	0.036	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
30b R1	203	2.5	0.396	10.3	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
30b R2	11	4.0	0.036	4.9	LOS A	2.1	14.9	0.00	1.60	40.6
30b R3	41	5.1	0.396	7.4	LOS A	2.1	14.9	0.00	1.60	40.6
Approach	701	8.4	0.036	2.8	LOS A	3.9	29.5	0.32	0.31	45.2
All Vehicles	1031	7.9	0.024	5.3	LOS A	3.9	29.5	0.47	0.48	43.3

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000)

Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersections

Intersection and Approach LOS values are based on delay per vehicle for all vehicle movements

Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard

Geometric Delay: Geometric Delay

SIDRA Standard Delay Model: SIDRA Standard

Control Delay: Geometric Delay

RV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Copyright © 2000-2013, Hexagon and Associates Pty Ltd

SIDRA INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: Rama_2010

Time zone: GMT+01:00

Roundabout

Mov	LOS	Unsignal. Delay (s/veh)	Delay (s/veh)	Average Delay (s/veh)	Level of Service	1000 Veh. Delay (s)	1000 Veh. Delay (s)	Average Delay (s/veh)		
South: Korokosa cista										
1b L3	6	0.0	0.040	14.9	LOS B	0.2	1.6	0.73	14.3	39.9
1 L2	5	0.0	0.040	13.9	LOS B	0.2	1.6	0.73	14.3	39.9
1 R1	6	0.0	0.040	13.9	LOS B	0.2	1.6	0.73	14.3	39.9
3 R2	7	0.0	0.040	13.9	LOS A	0.2	1.6	0.73	14.3	39.9
Approach	25	0.0	0.040	10.9	LOS B	0.2	1.6	0.73	0.72	39.9
East: Prilozna ulica										
2 L3	5	0.0	0.040	13.9	LOS B	0.2	1.6	0.73	14.3	39.9
2 L2	6	0.0	0.040	23.9	LOS B	0.2	1.6	0.73	14.3	39.9
4 L1	364	3.6	0.468	11.0	LOS B	2.9	21.2	0.07	1.61	40.3
4 L2	11	4.0	0.468	5.6	LOS A	2.9	21.2	0.07	1.61	40.3
6 R1	45	9.3	0.468	7.4	LOS A	2.9	21.2	0.07	1.61	40.3
6 R2	45	9.3	0.468	7.4	LOS A	2.9	21.2	0.07	1.61	40.3
6 R3	45	9.3	0.468	7.4	LOS A	2.9	21.2	0.07	1.61	40.3
Approach	465	7.2	0.468	10.5	LOS B	2.9	21.2	0.07	1.61	40.3
West: Korokosa cista										
3 L3	56	7.7	0.509	13.1	LOS B	4.0	32.4	0.70	1.39	42.3
24b L1	4	0.0	0.039	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
24b L2	4	0.0	0.039	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
24b R1	3	0.0	0.039	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
24b R2	3	0.0	0.039	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
Approach	465	18.3	0.509	6.6	LOS A	4.0	32.4	0.70	0.99	42.3
Intersection: Prilozna ulica										
11 L1	8	0.0	0.040	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
11 R1	8	0.0	0.040	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
11 R2	4	0.0	0.040	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
11 R3	4	0.0	0.040	0.137	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
Approach	701	8.4	0.040	9.1	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
Signal/Walk time Privilege	31	3.4	0.046	8.4	LOS A	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
South: West: Korokosa cista										
30b L3	5	0.0	0.040	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
30b L2	5	0.0	0.040	0.137	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
30b R1	203	2.5	0.468	10.3	LOS B	0.2	1.3	0.06	1.36	40.7
30b R2	11	4.0	0.468	5.6	LOS A	2.9	21.2	0.07	1.61	40.3
30b R3	45	9.3	0.468	7.4	LOS A	2.9	21.2	0.07	1.61	40.3
Approach	701	8.4	0.040	2.8	LOS A	3.9	29.5	0.32	0.32	44.7
All Vehicles	1171	11.9	0.003	6.0	LOS A	5.3	40.8	0.56	0.55	42.7

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000)

Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersections

Intersection and Approach LOS values are based on delay per vehicle for all vehicle movements

Roundabout Capacity Model: SIDRA Standard

Geometric Delay: Geometric Delay

SIDRA Standard Delay Model: SIDRA Standard

Control Delay: Geometric Delay

RV (%) values are calculated for All Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

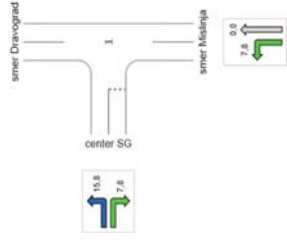
Copyright © 2000-2013, Hexagon and Associates Pty Ltd

SIDRA INTERSECTION 6

DELAY (AVERAGE)
Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: SG Jlg. 2011
 All Movement Classes

Direction	South	North	West	Intersection
Delay (Average)	NA	NA	A	NA



Colour code based on Level of Service
 LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 Level of Service Method: Delay (HCM 2000)
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Version: 2000.013.4.1833
 Copyright © 2000-2013, Metrack and Associates Pty Ltd
 All Rights Reserved

SIDRA INTERSEC

MOVEMENT SUMMARY

Site: SG Jlg. 2011
 All Movement Classes

MOV	LOS	Controlled	Delay	Average	Level of	100%	95%	80%	60%	50%	40%	30%	20%	10%	Average
Southbound	Northbound	Westbound	Intersection	Controlled	Service	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay
1	L2	415	10.7	0.312	7.8	LOS A	1.7	12.8	0.44	0.04	41.7				
2	T1	208	8.6	0.113	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	RT	623	10.0	0.312	5.2	NA	1.7	12.8	0.29	0.43	44.1				
4	RT	292	9.1	0.159	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	RT	17	6.3	0.135	6.4	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6	RT	248	8.9	0.135	0.4	NA	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7	RT	17	6.3	0.049	16.8	LOS C	0.2	1.2	0.71	0.09	36.2				
8	RT	516	9.2	0.413	7.8	LOS A	2.4	18.0	0.44	0.05	41.7				
9	RT	533	9.1	0.413	6.1	LOS A	2.4	18.0	0.45	0.06	41.5				
10	RT	1604	9.4	0.413	5.4	NA	2.4	18.0	0.30	0.45	43.9				

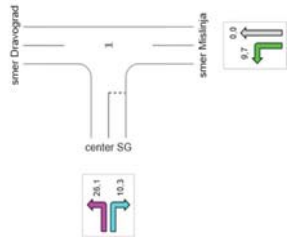
Level of Service (LOS) Method: HCM 2000
 Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
 NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are NA. Not applicable for two-way stop control since the average delay is not a valid measure of delay.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Version: 2000.013.4.1833
 Copyright © 2000-2013, Metrack and Associates Pty Ltd
 All Rights Reserved

SIDRA INTERSEC

DELAY (AVERAGE)
Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: SG Jlg. 2040
 All Movement Classes

Direction	South	North	West	Intersection
Delay (Average)	NA	NA	B	NA



Colour code based on Level of Service
 LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 Level of Service Method: Delay (HCM 2000)
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Version: 2000.013.4.1833
 Copyright © 2000-2013, Metrack and Associates Pty Ltd
 All Rights Reserved

SIDRA INTERSEC

MOVEMENT SUMMARY

Site: SG Jlg. 2040
 All Movement Classes

MOV	LOS	Controlled	Delay	Average	Level of	100%	95%	80%	60%	50%	40%	30%	20%	10%	Average
Southbound	Northbound	Westbound	Intersection	Controlled	Service	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay
1	L2	325	14.4	0.468	9.7	LOS B	3.6	28.3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2	T1	331	10.5	0.181	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	RT	689	12.1	0.468	6.0	NA	3.6	28.3	0.27	0.31	43.7				
4	RT	352	10.2	0.202	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	RT	17	6.3	0.392	6.4	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6	RT	368	10.0	0.392	0.3	NA	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7	RT	17	6.3	0.093	26.1	LOS D	0.3	2.2	0.95	0.05	30.6				
8	RT	627	11.2	0.594	10.3	LOS B	5.3	40.5	0.62	0.02	40.1				
9	RT	644	11.1	0.594	10.7	LOS B	5.3	40.5	0.63	0.02	39.8				
10	RT	1868	11.7	0.594	6.5	NA	5.3	40.5	0.38	0.05	43.2				

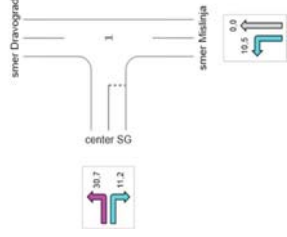
Level of Service (LOS) Method: HCM 2000
 Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
 NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are NA. Not applicable for two-way stop control since the average delay is not a valid measure of delay.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Version: 2000.013.4.1833
 Copyright © 2000-2013, Metrack and Associates Pty Ltd
 All Rights Reserved

SIDRA INTERSEC

DELAY (AVERAGE)
Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: SG Jlg. 2040, S1
 All Movement Classes

Direction	South	North	West	Intersection
Delay (Average)	NA	NA	B	NA



Colour code based on Level of Service
 LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 Level of Service Method: Delay (HCM 2000)
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Version: 2000.013.4.1833
 Copyright © 2000-2013, Metrack and Associates Pty Ltd
 All Rights Reserved

SIDRA INTERSEC

MOVEMENT SUMMARY

Site: SG Jlg. 2040, S1
 All Movement Classes

MOV	LOS	Controlled	Delay	Average	Level of	100%	95%	80%	60%	50%	40%	30%	20%	10%	Average
Southbound	Northbound	Westbound	Intersection	Controlled	Service	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay	Delay
1	L2	505	13.9	0.917	10.5	LOS B	4.3	33.8	0.04	0.01	39.9				
2	T1	375	9.5	0.294	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	RT	659	12.1	0.917	6.3	NA	4.3	33.8	0.38	0.34	43.4				
4	RT	309	9.7	0.222	0.0	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	RT	17	6.3	0.222	6.4	LOS A	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6	RT	456	9.6	0.222	0.3	NA	0.0	0.0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7	RT	17	6.3	0.114	30.7	LOS D	0.4	2.6	0.89	0.06	28.7				
8	RT	694	11.1	0.836	11.2	LOS B	6.2	47.9	0.67	1.02	39.4				
9	RT	671	11.0	0.836	11.7	LOS B	6.2	47.9	0.68	1.02	39.0				
10	RT	2006	11.2	0.836	6.9	NA	6.2	47.9	0.40	0.60	42.9				

Level of Service (LOS) Method: HCM 2000
 Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
 NA: Intersection LOS and Major Road Approach LOS values are NA. Not applicable for two-way stop control since the average delay is not a valid measure of delay.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Version: 2000.013.4.1833
 Copyright © 2000-2013, Metrack and Associates Pty Ltd
 All Rights Reserved

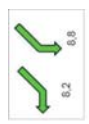
SIDRA INTERSEC

DELAY (AVERAGE)

Average delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)
Site: SG sever_2011
Signal: Fixed Time Cycle Time = 90 seconds (User-Given Cycle Time)

All Movement Classes

Table with columns: Delay (Average), South, West, East, Intersection, LOS, A, C, B



Color code based on Level of Service
LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G Continuous
SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Prepared by: Miroslav Šušteršič, 14.10.2010
SIDRA INTERSECTION 6.14.10
www.miroslav-susterstic.si
BOBETI, PIZ CONSULTING DESIGNING LTD. PLJUS 19 C
BOBETI, PIZ CONSULTING DESIGNING LTD. PLJUS 19 C



MOVEMENT SUMMARY

Site: SG sever_2011
Signal: Fixed Time Cycle Time = 90 seconds (User-Given Cycle Time)

Table with columns: Mov, LOS, Demand Flow, Delay, Average Level of Service, Level of Queue, Prob. of Queue Exceeding, Average Stoppage, Average Delay, Stoppage per Vehicle

Level of Service (LOS) Method HCM 2000.
Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2013, Heurich and Associates Pty Ltd
SIDRA INTERSECTION 6.14.10
www.miroslav-susterstic.si
BOBETI, PIZ CONSULTING DESIGNING LTD. PLJUS 19 C

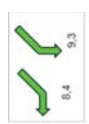


DELAY (AVERAGE)

Average delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)
Site: SG sever_2010
Signal: Fixed Time Cycle Time = 90 seconds (User-Given Cycle Time)

All Movement Classes

Table with columns: Delay (Average), South, West, East, Intersection, LOS, A, C, B



Color code based on Level of Service
LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F LOS G Continuous
SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Prepared by: Miroslav Šušteršič, 13.12.2010
SIDRA INTERSECTION 6.14.10
www.miroslav-susterstic.si
BOBETI, PIZ CONSULTING DESIGNING LTD. PLJUS 19 C
BOBETI, PIZ CONSULTING DESIGNING LTD. PLJUS 19 C



MOVEMENT SUMMARY

Site: SG sever_2010
Signal: Fixed Time Cycle Time = 90 seconds (User-Given Cycle Time)

Table with columns: Mov, LOS, Demand Flow, Delay, Average Level of Service, Level of Queue, Prob. of Queue Exceeding, Average Stoppage, Average Delay, Stoppage per Vehicle

Level of Service (LOS) Method HCM 2000.
Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2013, Heurich and Associates Pty Ltd
SIDRA INTERSECTION 6.14.10
www.miroslav-susterstic.si
BOBETI, PIZ CONSULTING DESIGNING LTD. PLJUS 19 C

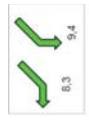


DELAY (AVERAGE)

Average delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)
Site: SG sever_2009_S1
Signal: Fixed Time Cycle Time = 90 seconds (User-Given Cycle Time)

All Movement Classes

Table with columns: Delay (Average), South, West, East, Intersection, LOS, A, C, B



Color code based on Level of Service
LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Prepared by: Miroslav Šušteršič, 15.11.2009
SIDRA INTERSECTION 6.14.10
www.miroslav-susterstic.si
BOBETI, PIZ CONSULTING DESIGNING LTD. PLJUS 19 C
BOBETI, PIZ CONSULTING DESIGNING LTD. PLJUS 19 C



MOVEMENT SUMMARY

Site: SG sever_2009_S1
Signal: Fixed Time Cycle Time = 90 seconds (User-Given Cycle Time)

Table with columns: Mov, LOS, Demand Flow, Delay, Average Level of Service, Level of Queue, Prob. of Queue Exceeding, Average Stoppage, Average Delay, Stoppage per Vehicle

Level of Service (LOS) Method HCM 2000.
Vehicle movement LOS values are based on average delay per movement.
SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2013, Heurich and Associates Pty Ltd
SIDRA INTERSECTION 6.14.10
www.miroslav-susterstic.si
BOBETI, PIZ CONSULTING DESIGNING LTD. PLJUS 19 C



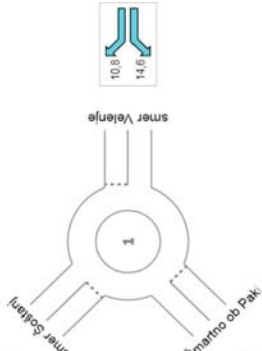
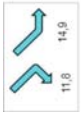
DELAY (AVERAGE)

Average delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Sidiqan, 2011
 Date: 20/03/2013
 Time: 08:00 - 09:00
 Roundabout

All Movement Classes

Delay (Average) LOS	East		Northwest		Southwest		Intersection	
	A	B	A	B	A	B	A	B



Color code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 Roundabout Level of Service Method: Same as Signalized Intersections
 SIDIQAN Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2013, Hekim and Associates Pty Ltd
 Project: Sidiqan, 2011
 Roundabout: SIDIQAN

SIDIQAN INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: Sidiqan, 2011
 Date: 20/03/2013
 Roundabout

Movement Performance - Vehicles

Mov	LOS	Delayed Veh	Delay	Average Delay	Level of Queue	Prob	Stoppage	Average
Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate
veh/h	veh/h	veh/h	sec/veh	sec/veh	veh/m	veh/m	veh/m	veh/m
4a - L1	209	8.0	0.491	14.6	LOS B	4.0	30.3	0.96
4a - R1	341	10.8	0.491	10.8	LOS B	4.0	30.3	0.96
Approach	551	18.8	0.491	12.2	LOS B	4.0	30.3	0.96
27a - L1	384	10.1	0.521	14.9	LOS B	4.2	31.8	0.91
27a - R1	205	8.7	0.521	13.8	LOS B	4.2	31.8	0.91
Approach	589	8.9	0.521	13.8	LOS B	4.2	31.8	0.91
30a - L2	179	7.6	0.409	17.0	LOS B	2.8	21.1	0.69
30a - R1	180	9.0	0.409	15.1	LOS B	2.8	21.1	0.69
Approach	359	8.4	0.409	16.5	LOS B	2.8	21.1	0.69
All Vehicles	1485	9.1	0.521	13.4	LOS B	4.2	31.8	0.91

Level of Service (LOS) Method: HCM 2000
 Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersections
 Roundabout Capacity Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard

Copyright © 2000-2013, Hekim and Associates Pty Ltd
 Project: Sidiqan, 2011
 Roundabout: SIDIQAN

SIDIQAN INTERSECTION 6

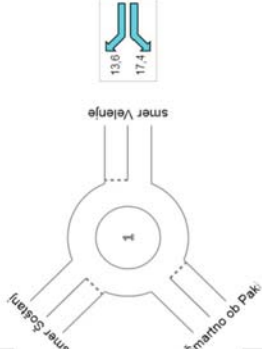
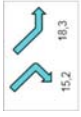
DELAY (AVERAGE)

Average delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Sidiqan, 2010
 Date: 20/03/2013
 Time: 08:00 - 09:00
 Roundabout

All Movement Classes

Delay (Average) LOS	East		Northwest		Southwest		Intersection	
	A	B	A	B	A	B	A	B



Color code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 Roundabout Level of Service Method: Same as Signalized Intersections
 SIDIQAN Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2013, Hekim and Associates Pty Ltd
 Project: Sidiqan, 2010
 Roundabout: SIDIQAN

SIDIQAN INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: Sidiqan, 2010
 Date: 20/03/2013
 Roundabout

Movement Performance - Vehicles

Mov	LOS	Delayed Veh	Delay	Average Delay	Level of Queue	Prob	Stoppage	Average
Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate
veh/h	veh/h	veh/h	sec/veh	sec/veh	veh/m	veh/m	veh/m	veh/m
4a - L1	282	12.7	0.714	17.4	LOS B	8.9	70.5	0.85
4a - R1	433	16.3	0.714	13.9	LOS B	8.9	70.5	0.85
Approach	715	14.9	0.714	15.1	LOS B	8.9	70.5	0.85
27a - L1	461	13.3	0.721	18.3	LOS B	9.2	70.8	0.88
27a - R1	245	10.3	0.721	15.2	LOS B	9.2	70.8	0.88
Approach	706	12.3	0.721	17.2	LOS B	9.2	70.8	0.88
30a - L2	244	9.6	0.646	21.1	LOS C	6.8	62.2	0.80
30a - R1	252	14.2	0.646	16.2	LOS B	6.8	62.2	0.80
Approach	496	11.9	0.646	18.6	LOS B	6.8	62.2	0.80
All Vehicles	1066	13.1	0.721	16.6	LOS B	9.2	70.8	0.87

Level of Service (LOS) Method: HCM 2000
 Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersections
 Roundabout Capacity Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard

Copyright © 2000-2013, Hekim and Associates Pty Ltd
 Project: Sidiqan, 2010
 Roundabout: SIDIQAN

SIDIQAN INTERSECTION 6

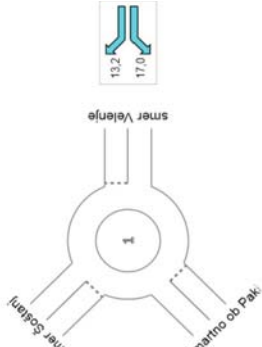
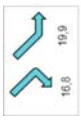
DELAY (AVERAGE)

Average delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Sidiqan, 2010
 Date: 20/03/2013
 Time: 08:00 - 09:00
 Roundabout

All Movement Classes

Delay (Average) LOS	East		Northwest		Southwest		Intersection	
	A	B	A	B	A	B	A	B



Color code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 Roundabout Level of Service Method: Same as Signalized Intersections
 SIDIQAN Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Copyright © 2000-2013, Hekim and Associates Pty Ltd
 Project: Sidiqan, 2010
 Roundabout: SIDIQAN

SIDIQAN INTERSECTION 6

MOVEMENT SUMMARY

Site: Sidiqan, 2010
 Date: 20/03/2013
 Roundabout

Movement Performance - Vehicles

Mov	LOS	Delayed Veh	Delay	Average Delay	Level of Queue	Prob	Stoppage	Average
Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate	Rate
veh/h	veh/h	veh/h	sec/veh	sec/veh	veh/m	veh/m	veh/m	veh/m
4a - L1	311	15.9	0.751	17.0	LOS B	10.4	83.0	0.86
4a - R1	494	17.2	0.751	13.2	LOS B	10.4	83.0	0.86
Approach	795	16.7	0.751	14.7	LOS B	10.4	83.0	0.86
27a - L1	498	14.7	0.756	19.9	LOS B	10.5	80.7	0.93
27a - R1	272	6.0	0.756	16.8	LOS B	10.5	80.7	0.93
Approach	770	12.0	0.756	18.9	LOS B	10.5	80.7	0.93
30a - L2	244	6.8	0.629	21.4	LOS C	6.4	49.1	0.82
30a - R1	256	14.8	0.629	16.5	LOS B	6.4	49.1	0.82
Approach	498	11.3	0.629	18.7	LOS B	6.4	49.1	0.82
All Vehicles	1163	13.7	0.756	17.1	LOS B	10.5	83.0	0.90

Level of Service (LOS) Method: HCM 2000
 Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersections
 Roundabout Capacity Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard
 Geometric Delay Method: SIDIQAN Standard

Copyright © 2000-2013, Hekim and Associates Pty Ltd
 Project: Sidiqan, 2010
 Roundabout: SIDIQAN

SIDIQAN INTERSECTION 6

DELAY (AVERAGE)
Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Velenje_2011

Projekat: Izboljšanje uslova na raskrsnici

All Movement Classes

Direction	South	East	North	West	Intersection
Delay (Average)	A	B	A	B	A
LOS					



smr Slovenci Grad



smr Polzeča

Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 Level of Service Method: Delay (HCM 2000)
 SIDRA Standard Delay Model used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Project: 21. izboljšanje uslova na raskrsnici
 SIDRA INTERSECTION 6.14.183
 Copyright © 2000-2011 Hexagon and Associates Pty Ltd
 www.artimotion.com



MOVEMENT SUMMARY

Site: Velenje_2011

Projekat: Izboljšanje uslova na raskrsnici

Roundabout

Movement Performance - Vehicles

Mov	LOS	Controlled Delay (sec)	Delay (sec)	Average Level of Service	Level of Service	Peak Hour Queue Length (veh)	Proportion of Queue	Average Delay (sec)
1	L2	100	9.5	0.929	LOS C	4.7	34.0	0.88
2	T1	207	2.5	0.929	LOS B	4.7	34.0	0.88
3	R2	248	4.5	0.929	LOS B	4.7	34.0	0.88
4	L2	20	4.0	0.929	LOS B	0.2	1.2	0.64
5	T1	485	16.0	0.243	LOS A	3.7	105.4	0.75
6	R2	485	16.0	0.243	LOS A	3.7	105.4	0.75
7	L2	628	10.2	0.334	LOS A	2.4	18.7	0.34
8	T1	294	6.0	0.577	LOS B	2.1	15.3	0.59
9	R2	294	6.0	0.577	LOS B	2.1	15.3	0.59
10	L2	418	10.1	0.255	LOS A	0.0	0.0	0.00
11	T1	1274	7.4	0.377	LOS A	6.8	105.4	0.38
12	R2	1274	7.4	0.377	LOS A	6.8	105.4	0.38
13	L2	395	10.7	0.569	LOS B	3.7	28.6	0.75
14	T1	393	13.5	0.659	LOS A	2.1	28.6	0.72
15	R2	393	13.5	0.659	LOS A	2.1	28.6	0.72
16	L2	79	13.3	0.403	LOS A	2.1	16.1	0.70
17	T1	767	12.1	0.556	LOS B	3.7	28.6	0.74
18	R2	767	12.1	0.556	LOS B	3.7	28.6	0.74
All Vehicles		3218	8.9	0.626	LOS A	4.7	34.0	0.90

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000).
 Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersection.
 Intersection and Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 Queue-Accumulation Capacity: SIDRA Standard (Average Method).
 Pk (%) values are calculated for all Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Project: 21. izboljšanje uslova na raskrsnici
 SIDRA INTERSECTION 6.14.183
 Copyright © 2000-2011 Hexagon and Associates Pty Ltd
 www.artimotion.com



DELAY (AVERAGE)
Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Velenje_2010

Projekat: Izboljšanje uslova na raskrsnici

All Movement Classes

Direction	South	East	North	West	Intersection
Delay (Average)	A	C	A	C	A
LOS					



smr Slovenci Grad



smr Polzeča

Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 Level of Service Method: Delay (HCM 2000)
 SIDRA Standard Delay Model used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Project: 21. izboljšanje uslova na raskrsnici
 SIDRA INTERSECTION 6.14.183
 Copyright © 2000-2011 Hexagon and Associates Pty Ltd
 www.artimotion.com



MOVEMENT SUMMARY

Site: Velenje_2010

Projekat: Izboljšanje uslova na raskrsnici

Roundabout

Movement Performance - Vehicles

Mov	LOS	Controlled Delay (sec)	Delay (sec)	Average Level of Service	Level of Service	Peak Hour Queue Length (veh)	Proportion of Queue	Average Delay (sec)
1	L2	165	11.5	1.603	LOS F	142.6	10H7.4	1.00
2	T1	308	3.1	1.603	LOS F	142.6	10H7.4	1.00
3	R2	308	3.1	1.603	LOS F	142.6	10H7.4	1.00
4	L2	33	3.2	0.996	LOS B	0.4	2.8	0.87
5	T1	485	13.8	0.294	LOS A	7.8	63.7	0.90
6	R2	485	13.8	0.294	LOS A	7.8	63.7	0.90
7	L2	599	16.0	0.642	LOS A	7.8	63.7	0.75
8	T1	299	11.4	0.922	LOS B	2.5	16.2	0.87
9	R2	299	11.4	0.922	LOS B	2.5	16.2	0.87
10	L2	457	12.8	0.397	LOS A	0.0	0.0	0.00
11	T1	1454	10.5	0.392	LOS A	25.5	19.2	0.37
12	R2	1454	10.5	0.392	LOS A	25.5	19.2	0.37
13	L2	672	11.9	0.927	LOS D	28.4	22.6	1.00
14	T1	468	16.0	0.997	LOS C	28.4	22.6	0.91
15	R2	468	16.0	0.997	LOS C	28.4	22.6	0.91
16	L2	149	12.0	0.721	LOS B	5.8	46.7	0.86
17	T1	959	16.3	0.997	LOS C	28.4	22.6	0.95
18	R2	959	16.3	0.997	LOS C	28.4	22.6	0.95
All Vehicles		4222	12.4	1.983	LOS F	142.6	10H7.4	0.88

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000).
 Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersection.
 Intersection and Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 Queue-Accumulation Capacity: SIDRA Standard (Average Method).
 Pk (%) values are calculated for all Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Project: 21. izboljšanje uslova na raskrsnici
 SIDRA INTERSECTION 6.14.183
 Copyright © 2000-2011 Hexagon and Associates Pty Ltd
 www.artimotion.com



DELAY (AVERAGE)
Average control delay per vehicle, or average pedestrian delay (seconds)

Site: Velenje_2010

Projekat: Izboljšanje uslova na raskrsnici

All Movement Classes

Direction	South	East	North	West	Intersection
Delay (Average)	C	A	A	B	A
LOS					



smr Slovenci Grad



smr Polzeča

Colour code based on Level of Service
 LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F Continuous
 Level of Service Method: Delay (HCM 2000)
 SIDRA Standard Delay Model used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.

Project: 21. izboljšanje uslova na raskrsnici
 SIDRA INTERSECTION 6.14.183
 Copyright © 2000-2011 Hexagon and Associates Pty Ltd
 www.artimotion.com



MOVEMENT SUMMARY

Site: Velenje_2010

Projekat: Izboljšanje uslova na raskrsnici

Roundabout

Movement Performance - Vehicles

Mov	LOS	Controlled Delay (sec)	Delay (sec)	Average Level of Service	Level of Service	Peak Hour Queue Length (veh)	Proportion of Queue	Average Delay (sec)
1	L2	120	2.6	0.440	LOS C	9.7	69.4	0.98
2	T1	299	2.5	0.440	LOS C	9.7	69.4	0.98
3	R2	299	2.5	0.440	LOS C	9.7	69.4	0.98
4	L2	23	4.5	0.031	LOS B	0.2	1.4	0.74
5	T1	300	5.5	0.206	LOS A	3.7	105.4	0.00
6	R2	300	5.5	0.206	LOS A	3.7	105.4	0.00
7	L2	740	11.2	0.270	LOS A	2.8	23.0	0.41
8	T1	390	1.4	0.297	LOS A	1.7	12.1	0.54
9	R2	390	1.4	0.297	LOS A	1.7	12.1	0.54
10	L2	446	5.4	0.241	LOS A	0.0	0.0	0.00
11	T1	296	2.4	0.241	LOS A	0.0	0.0	0.00
12	R2	296	2.4	0.241	LOS A	0.0	0.0	0.00
13	L2	459	5.5	0.640	LOS B	4.9	37.0	0.77
14	T1	404	18.0	0.460	LOS A	7.2	40.9	0.73
15	R2	404	18.0	0.460	LOS A	7.2	40.9	0.73
16	L2	118	3.6	0.468	LOS A	2.6	20.2	0.70
17	T1	961	10.5	0.680	LOS A	4.9	37.0	0.74
18	R2	961	10.5	0.680	LOS A	4.9	37.0	0.74
All Vehicles		3283	7.5	0.840	LOS B	9.7	69.4	0.96

Level of Service (LOS) Method: Delay (HCM 2000).
 Roundabout LOS Method: Same as Signalized Intersection.
 Intersection and Approach LOS values are based on average delay for all vehicle movements.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 SIDRA Standard Delay Model is used. Control Delay includes Geometric Delay.
 Queue-Accumulation Capacity: SIDRA Standard (Average Method).
 Pk (%) values are calculated for all Movement Classes of All Heavy Vehicle Model Designation.

Project: 21. izboljšanje uslova na raskrsnici
 SIDRA INTERSECTION 6.14.183
 Copyright © 2000-2011 Hexagon and Associates Pty Ltd
 www.artimotion.com



9. UMAR-jeva projekcija rasti BDP-ja za Slovenijo

Preglednica: Korekcije in rast BDP za obdobje 2008 - 2040

Leto	UMAR 2009*		UMAR korekcija 2013	
	BDP (mio €)	rast	BDP (mio €)	rast
2008	35.776		35.776	
2009	34.410	96,2%	33.102	91,9%
2010	34.703	100,9%	33.560	101,4%
2011	35.574	102,5%	33.707	101,5%
2012	36.906	103,7%	32.970	102,0%
2013	38.208	103,5%	32.322	102,5%
2014	39.587	103,6%	32.100	103,6%
2015	40.854	103,2%	32.218	103,2%
2016	42.112	103,1%	32.863	103,1%
2017	43.358	103,0%	33.520	103,0%
2018	44.590	102,8%	34.190	102,8%
2019	45.803	102,7%	35.045	102,7%
2020	46.994	102,6%	36.307	102,6%
2021	48.103	102,4%	37.614	102,4%
2022	49.122	102,1%	38.930	102,1%
2023	50.046	101,9%	40.293	101,9%
2024	50.867	101,6%	41.703	101,6%
2025	51.579	101,4%	43.163	101,4%
2026	52.239	101,3%	44.587	101,3%
2027	52.845	101,2%	46.058	101,2%
2028	53.394	101,0%	47.578	101,0%
2029	53.886	100,9%	49.148	100,9%
2030	54.317	100,8%	50.770	100,8%
2031	54.746	100,8%	51.171	100,8%
2032	55.173	100,8%	51.570	100,8%
2033	55.598	100,8%	51.968	100,8%
2034	56.020	100,8%	52.362	100,8%
2035	56.440	100,7%	52.755	100,7%
2036			53.150	100,7%
2037			53.549	100,7%
2038			53.950	100,7%
2039			54.354	100,7%
2040			54.762	100,7%

* dopis UMARja DARSu



Številka: 301-3/2009/2
Datum: 27. 10. 2009

Družba za avtoceste RS
Dunajska cesta 7

1000 Ljubljana

Zadeva: Projekcija gospodarske rasti za Slovenijo

Spoštovani,

Prosili ste nas za zadnje napovedi rasti bruto domačega proizvoda, ki naj bi jih DARS uporabil pri pripravi investicijske oz. ostale dokumentacije v fazi priprave projektov.

Pošiljamo vam našo zadnjo »konjunktorno« napoved rasti BDP, ki smo jo za vlado pripravili pretekli mesec (Jesenska napoved). Hkrati smo dodali projekcije rasti po letu 2014, ki so v skladu s to napovedjo. Ob tem Vas želimo opozoriti, da se napovedi nenehno spreminjajo, še posebej pa sedaj v času večje gospodarske negotovosti. Podobno so napovedi veliko bolj negotove za bolj oddaljena leta.

V priloženi excelovi datoteki je napoved BDP do leta 2035. Napoved je izražena v stalnih cenah iz leta 2008, v milijonih EUR.

Za vse dodatne informacije je na voljo Janez Kušar, e-mail: janez.kusar@gov.si, tel: 01/478 1044.

Lep pozdrav!

Pripravil:
Janez Kušar, sekretar



Boštjan Vasle
Mag. Boštjan Vasle,
DIREKTOR

Priloga:
- napovedi BDP do leta 2035.

leto	BDP, mio EUR, stalne cene 2008	
2008	35.776	
2009	34.410	96,2%
2010	34.703	100,9%
2011	35.574	102,5%
2012	36.906	103,7%
2013	38.208	103,5%
2014	39.587	103,6%
2015	40.854	103,2%
2016	42.112	103,1%
2017	43.358	103,0%
2018	44.590	102,8%
2019	45.803	102,7%
2020	46.994	102,6%
2021	48.103	102,4%
2022	49.122	102,1%
2023	50.046	101,9%
2024	50.867	101,6%
2025	51.579	101,4%
2026	52.239	101,3%
2027	52.845	101,2%
2028	53.394	101,0%
2029	53.886	100,9%
2030	54.317	100,8%
2031	54.746	100,8%
2032	55.173	100,8%
2033	55.598	100,8%
2034	56.020	100,8%
2035	56.440	100,7%

11. Prometne obremenitve PLDP za namen hrupne obremenjenosti

Prometne obremenitve PLDP za namen hrupne obremenjenosti (dan, večer in noč)

odsek	sedanje omrežje, leto 2011												sedanje omrežje, leto 2040												načrtovano omrežje, leto 2040													
	osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna				
	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	odsek	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	odsek	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč			
12795	24726	4991	2634	186	38	20	3455	698	368	4927	359	559	12795	30113	6079	3208	409	83	44	7154	1444	762	15530	1132	1764	12795	30113	6079	3208	409	83	44	7154	1444	762	15530	1132	1764
12796	24070	4859	2564	185	37	20	3391	685	361	4866	355	553	12796	29417	5938	3134	400	81	43	6806	1374	725	15454	1126	1755	12796	29417	5938	3134	400	81	43	6806	1374	725	15454	1126	1755
12797	22788	4600	2428	182	37	19	3324	671	354	4791	349	544	12797	28166	5686	3001	395	80	42	6704	1353	714	13315	970	1512	12797	28166	5686	3001	395	80	42	6704	1353	714	13315	970	1512
12798	24952	5037	2658	189	38	20	3465	699	369	4830	352	548	12798	30813	6220	3283	397	80	42	6818	1376	726	13374	975	1519	12798	30004	6057	3197	402	81	43	6965	1406	742	13357	973	1517
12800	21087	4257	2247	164	33	18	3199	646	341	4630	337	526	12800	27874	5627	2970	350	71	37	6402	1292	682	13114	956	1489	12800	28853	5825	2074	366	74	39	6908	1395	736	13249	966	1505
12801	17641	3561	1880	134	27	14	2895	584	308	4468	326	507	12801	24120	4869	2570	303	61	32	5832	1177	621	11479	837	1304	12801	25542	5156	2721	326	66	35	6533	1319	696	11666	850	1325
12803	16891	3410	1800	157	32	17	3594	725	383	4603	335	523	12803	27812	5614	2963	383	77	41	7329	1479	781	12033	877	1367	12803	27554	5562	2936	396	80	42	8526	1721	908	12368	901	1405
12805	16239	3278	1730	193	39	21	3351	676	357	4652	339	528	12805	26930	5436	2869	466	94	50	7320	1478	780	12528	913	1423	12805	27916	5635	2974	423	85	45	8406	1697	896	12446	907	1413
12806	15004	3029	1599	184	37	20	3066	619	327	4561	332	518	12806	24502	4946	2611	453	91	48	6806	1374	725	13374	902	1406	12806	25925	5234	2762	420	85	45	8230	1661	877	12365	901	1404
12807	18635	3762	1985	190	38	20	3188	644	340	4578	334	520	12807	28986	5851	3088	465	94	50	6996	1412	745	12432	906	1412	12807	30629	6183	3263	429	87	46	8367	1689	891	12455	908	1414
12809	22585	4559	2406	195	39	21	3296	665	351	4594	335	522	12809	34631	6991	3690	478	97	51	7227	1459	770	12495	911	1419	12809	31247	6308	3329	390	79	42	6354	1283	677	11892	867	1350
12811	21259	4292	2265	190	38	20	3163	638	337	4576	333	520	12811	32766	6614	3491	467	94	50	6999	1413	746	12418	905	1410	12811	34045	6873	3627	494	100	53	7203	1454	767	12699	926	1442
12812	19890	4015	2119	185	37	20	3031	612	323	4556	332	517	12812	30783	6214	3280	454	92	48	6732	1359	717	12361	901	1404	12812	32118	6484	3422	485	98	52	7037	1421	750	12644	921	1436
12813	20672	4173	2202	198	40	21	3326	671	357	4661	336	524	12813	31988	6545	3408	477	96	51	7042	1422	750	12570	916	1427	12813	32731	6307	3487	490	99	52	7164	1446	763	12697	925	1442
12859	3390	684	361	8	2	1	203	41	22	119	9	13	12859	4415	891	470	10	2	1	297	60	32	2258	165	256	12859	4199	848	447	11	2	1	371	75	39	2379	173	270
12860	6210	1254	662	17	3	2	408	82	43	218	16	25	12860	7758	1562	827	21	4	2	758	153	81	2394	174	272	12860	6733	1359	717	27	5	3	979	198	104	2497	182	284
12861	2164	437	231	7	1	1	141	28	15	38	3	4	12861	2647	534	282	2	0	0	115	23	12	60	4	7	12861	1638	371	196	7	1	1	261	53	28	42	3	5
12863	1281	259	136	3	1	0	66	13	7	75	5	9	12863	1250	252	133	5	1	1	102	21	11	2139	156	243	12863	1250	252	133	5	1	1	102	21	11	2139	156	243
12865	6927	1398	738	48	10	5	867	175	92	314	23	36	12865	9551	1928	1018	84	17	9	1592	321	170	1891	138	215	12865	8038	1623	856	73	15	8	1473	297	157	1844	334	209
12866	14022	2831	1494	94	19	10	1722	348	183	609	44	69	12866	18596	3754	1981	171	35	18	3144	635	335	2374	173	270	12866	16620	3355	1771	154	31	16	3011	608	321	2304	168	262
12868	3166	639	337	18	4	2	585	118	62	144	11	16	12868	4976	1064	530	37	4	2	1068	216	114	240	18	27	12868	4802	959	512	34	7	4	1138	230	121	242	18	27
12869	3447	696	367	30	6	3	305	62	32	162	12	18	12869	3753	758	400	47	10	5	569	115	61	1635	119	186	12869	3311	668	353	40	8	4	375	76	40	1583	115	180
12871	5083	1026	542	22	4	2	443	89	47	204	15	23	12871	5897	1190	628	29	6	3	813	164	87	279	20	32	12871	5248	1059	559	19	4	2	358	72	38	121	9	14
12873	361	73	38	24	5	3	80	16	9	84	6	10	12873	966	195	103	54	11	6	371	75	39	366	27	42	12873	1352	273	144	20	4	2	161	32	17	133	10	15
12875	8970	1811	956	47	10	5	591	119	63	367	27	42	12875	10306	2080	1098	86	17	9	1283	259	137	1752	55	85	12875	10267	2073	1094	41	8	4	500	101	53	258	19	29
12876	4867	982	519	14	3	1	407	82	43	108	8	12	12876	6910	1395	736	24	5	3	705	145	75	159	14	23	12876	6694	1351	713	13	3	1	313	63	33	168	12	19
12877	1235	249	132	8	2	1	284	57	30	91	7	10	12877	2427	490	259	13	3	1	514	104	55	148	11	17	12877	1090	402	212	4	1	0	176	35	19	79	6	9
12880	1267	256	135	15	3	2	380	77	40	110	8	13	12880	2719	549	290	25	5	3	707	143	75	214	16	24	12880	1923	388	205	14	3	1	404	82	43	163	12	18
12885	2106	426	224	18	4	2	429	87	46	77	6	9	12885	3070	620	327	34	7	4	532	109	57	287	21	33	12885	2336	472	249	13	3	1	244	49	26	103	7	12
12886	2335	471	249	18	4	2	406	82	43	80	6	9	12886	3561	719	379	33	7	4	533	108	57	285	21	32	12886	2763	558	294	16	3	2	312	63	33	158	11	18
12887	965	195	103	14	3	1	274	55	29	62	4	7	12887	1578	319	168	19	4	2	267	54	28	228	17	26	12887	835	169	89	6	1	1	147	30	16	102	7	12
12890	1325	268	141	5	1	1	133	27	14	19	1	2	12890	1866	377	199	11	2	1	229	46	24	77	6	9	12890	1723	348	184	8	2	1	116	23	12	49	4	6
13657	3130	632	333	38	8	4	339	69	36	253	18	29	13657	6086	1229	648	79	16	8	603	122	64	461	34	52	13657	6086	1229	648	79	16	8	603	122	64	461	34	52
13658	4524	913	482	47	9	5	365	74	39	287	21	33	13658	7295	1473	777	95	19	10	673	139	68	513	37	58	13658	7453	1504	794	95	19	10	639	129	68	513	37	58
13660	4145	837	442	47	10	5	420	85	45	276	20	31	13660	6809	1375	725	94	19	10	757	153	81	609	44	69	13660	6652	1343	709	91	18	10	691	139	74	517	38	59
13661	4967	1003	529	53	11	6	459	93	49	324	24	37	13661	7764	1567	827	101	20	11	804	162	86	594	43	67	13661	7764	1567	827	101	20	11	804	162	86	594	43	67
13663	1269	256	135	9	2	1	119	24	13	72	5	8	13663	2525	510	269	21	4	2	375	76	40	163	12	18	13663	2525	510	269	21	4	2	375	76	40	163	12	18
13664	8099</																																					

Prometne obremenitve PLDP za namen hrupne obremenjenosti (dan, večer in noč)

odsek	sedanje omrežje, leto 2011												sedanje omrežje, leto 2040												načrtovano omrežje, leto 2040													
	osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna				
	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer
15092	1252	253	133	7	1	1	153	31	16	103	7	12	15046	1252	255	140	46	9	5	432	88	48	142	11	11	15046	1252	255	140	46	9	5	432	88	48	142	11	11
15110	1569	330	165	6	1	1	158	33	17	66	3	3	15092	1679	339	179	51	10	5	565	114	60	249	18	28	15092	1679	339	179	51	10	5	563	114	60	248	18	28
15111	4554	959	479	23	5	2	324	68	34	169	8	7	15110	2210	465	233	11	2	1	337	71	36	99	5	4	15110	2210	465	233	11	2	1	337	71	36	99	5	4
15112	465	104	43	1	0	0	9	2	1	8	0	0	15111	6344	1336	668	32	7	3	606	128	64	302	15	13	15111	6344	1336	668	32	7	3	606	128	64	302	15	13
15114	1508	308	169	10	2	1	74	15	8	30	2	2	15112	641	143	59	1	0	0	14	3	1	16	1	1	15112	641	143	59	1	0	0	14	3	1	16	1	1
15119	3413	719	359	19	4	2	325	68	34	213	10	9	15114	2165	442	242	6	1	1	129	26	14	53	4	4	15114	2165	442	242	6	1	1	129	26	14	53	4	4
15120	5315	1119	560	28	6	3	614	129	65	358	18	16	15119	5084	1070	535	36	8	4	587	124	62	432	21	19	15119	5084	1070	535	36	8	4	587	124	62	432	21	19
15129	3950	806	442	36	7	4	160	33	18	76	6	6	15120	7971	1678	839	40	8	4	724	152	76	655	32	29	15120	4582	965	482	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15130	5200	986	578	36	7	4	282	53	31	319	24	32	15129	5107	1042	571	49	10	5	273	56	31	122	9	10	15129	5107	1042	571	49	10	5	270	55	30	123	9	10
15140	4967	1003	529	53	11	6	459	93	49	324	24	37	15130	7598	1440	844	45	9	5	493	93	55	538	41	54	15130	7597	1440	844	47	9	5	490	93	54	539	41	54
15141	561	114	63	2	0	0	33	7	4	41	3	3	15140	7764	1567	827	101	20	11	804	162	86	594	43	67	15140	7764	1567	827	101	20	11	804	162	86	594	43	67
15228	8149	1645	868	49	10	5	1094	221	117	555	40	63	15141	1098	224	123	5	1	1	74	15	8	91	7	7	15141	1098	224	123	5	1	1	74	15	8	91	7	7
15229	7917	1501	880	35	7	4	464	88	52	336	26	34	15228	9692	1956	1033	61	12	7	1603	324	171	2184	159	248	15228	10280	2075	1095	58	12	6	1597	322	170	2198	160	250
15236	4831	985	540	24	5	3	262	53	29	137	10	11	15229	11111	2106	1235	32	6	4	963	183	107	725	55	73	15229	9442	1790	1049	26	5	3	671	127	75	522	40	52
15238	10754	2171	1146	20	4	2	666	134	71	297	22	34	15236	5063	1033	566	40	8	5	490	100	55	211	16	17	15236	4672	953	523	36	7	4	489	100	55	196	15	16
15240	2520	514	282	9	2	1	208	42	23	27	2	2	15238	11969	2162	1275	41	8	4	1283	259	137	673	49	76	15238	11678	2357	1244	18	4	2	556	112	59	495	36	56
15279	1746	356	195	18	4	2	112	23	13	67	5	5	15240	3382	690	378	8	2	1	314	64	35	50	4	4	15240	3437	701	384	8	2	1	186	38	21	24	2	2
15391	1345	255	149	5	1	1	121	23	13	250	19	25	15279	2903	592	325	10	2	4	152	31	17	114	9	9	15279	2858	583	320	24	5	3	143	29	16	112	8	9
15406	1269	256	135	9	2	1	119	24	13	72	5	8	15391	2684	509	298	10	2	1	218	41	24	430	33	43	15391	2684	509	298	10	2	1	218	41	24	430	33	43
15784	3567	728	399	11	2	1	283	58	32	127	10	10	15406	2525	510	269	21	4	2	375	76	40	163	12	18	15406	2525	510	269	21	4	2	375	76	40	163	12	18
15791	10917	2069	1213	36	7	4	1082	205	120	462	35	46	15784	5010	1022	560	21	4	2	436	89	49	232	17	19	15784	5010	1022	560	21	4	2	436	89	49	233	17	19
15853	7519	1682	693	14	3	1	366	82	34	142	5	6	15791	13644	2586	1516	52	10	6	2019	383	224	929	71	93	15791	11922	2260	1325	28	5	3	978	185	109	667	51	67
15854	387	87	36	2	1	0	115	26	11	78	3	3	15853	9895	2213	911	27	6	3	682	152	63	254	8	11	15853	9378	2098	864	14	3	1	324	72	30	210	7	9
15955	1232	2449	1293	35	7	4	991	200	106	489	36	56	15854	781	175	72	4	1	0	1759	358	187	834	61	95	15854	114	26	11	2	0	0	106	24	10	88	3	4
15956	10917	2069	1213	36	7	4	1082	205	120	462	35	46	15955	13471	2719	1435	57	12	6	1794	363	221	991	72	113	15955	13152	2655	1401	34	7	4	1066	215	114	813	59	92
15965	1252	253	133	7	1	1	153	31	16	103	7	12	15956	13644	2586	1516	52	10	6	2019	383	224	929	71	93	15956	11922	2260	1325	28	5	3	978	185	109	667	51	67
16121	16874	3441	1887	78	16	9	1504	307	168	752	56	61	15965	1679	339	179	51	10	5	565	114	60	249	18	28	15965	1679	339	179	51	10	5	563	114	60	248	18	28
16122	7509	1516	800	43	9	5	952	192	101	385	28	44	16121	20230	4126	2263	120	24	13	2604	531	291	2586	194	209	16121	18517	3776	2071	116	24	13	2289	467	256	2517	189	204
16124	8149	1645	868	49	10	5	1094	221	117	555	40	63	16122	8683	1753	925	74	15	8	1759	358	187	834	61	95	16122	9181	1853	978	47	9	5	909	183	97	616	45	70
16125	9283	1874	989	50	10	5	1108	224	118	560	41	64	16124	9692	1956	1033	61	12	7	1603	324	171	2184	159	248	16124	10280	2075	1095	58	12	6	1597	322	170	2198	160	250
16126	11165	2254	1140	71	14	8	1449	293	154	684	50	78	16125	11847	2392	1262	63	13	7	1629	329	174	2192	160	249	16125	11058	2232	1176	60	12	6	1328	329	173	2209	161	251
16128	8001	1790	737	21	5	2	340	76	31	131	4	6	16126	15773	3184	1680	90	18	10	2218	448	236	2452	179	278	16126	13350	2695	1422	83	17	9	2087	421	222	2430	177	276
16129	1871	419	172	21	5	2	340	76	31	137	4	6	16128	9236	2066	851	28	6	3	586	131	54	274	9	12	16128	8457	1892	779	24	5	2	457	102	42	229	7	10
16130	1128	252	104	1	0	0	14	3	1	5	0	0	16129	3903	873	360	28	6	3	586	131	54	286	9	12	16129	2278	510	270	24	5	2	457	102	42	244	8	10
16132	1128	252	104	1	0	0	14	3	1	5	0	0	16130	1588	355	146	2	0	0	24	5	2	9	0	0	16130	773	173	71	2	1	0	30	7	3	12	0	1
16134	7957	1780	733	5	1	0	102	23	9	91	3	4	16132	1588	355	146	2	0	0	24	5	2	9	0	0	16132	773	173	71	2	1	0	30	7	3	12	0	1
16135	8757	1959	807	6	1	1	182	41	17	99	3	4	16134	8562	1915	789	9	2	1	209	47	19	217	7	9	16134	8562	1920	790	9	2	1	203	45	19	216	7	9
16136	7494	1676	690	7	2	1	215	48	20	132	4	6	16135	9832	2199	906	9	2	1	340	76	31	206	7	9	16135	9837	2200	906	9	2	1	334	75	31	206	7	9
34327	11165	2254	1140	71	14	8	1449	293	154	684	50	78	16136	8735	1954	805	9	2	1	357	80	37	258	8														

Prometne obremenitve PLDP za namen hrupne obremenjenosti (dan, večer in noč)

odsek	sedanje omrežje, leto 2011												sedanje omrežje, leto 2040												načrtovano omrežje, leto 2040																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
34644	3179	642	339	44	9	5	387	78	41	258	19	29	34626	106	24	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34627	94	21	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
34646	1781	398	164	7	2	1	114	26	11	87	3	4	34627	106	24	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34629	9486	1915	1011	70	14	7	991	200	106	812	59	92	34631	5295	1115	557	27	6	3	118	25	12	108	5	4	34632	207	46	19	0	0	0	1	0	0	3	0	0	34633	207	46	19	0	0	0	1	0	0	3	0	0	34634	4754	1001	500	26	5	3	106	22	11	95	5	4	34639	6086	1229	648	79	16	8	603	122	64	461	34	52	34644	5465	1103	582	87	18	9	641	129	68	487	36	55	34646	2322	519	214	10	2	1	128	29	12	141	5	6	34647	1745	390	161	3	1	0	73	16	7	127	4	5	34649	606	136	56	2	0	0	19	4	2	25	1	1	34650	606	136	56	2	0	0	19	4	2	25	1	1	34652	322	72	30	2	0	0	26	6	2	10	0	0	34653	322	72	30	2	0	0	26	6	2	10	0	0	34655	661	148	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34658	141	32	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34659	141	32	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34661	6266	1265	668	21	4	2	356	72	38	169	12	19	34670	4256	859	453	25	5	3	192	39	20	150	11	17	34672	3488	704	372	21	4	2	255	51	27	128	9	15	34673	3488	704	372	21	4	2	255	51	27	128	9	15	34676	661	148	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34679	4256	859	453	25	5	3	192	39	20	150	11	17	34680	4256	859	453	25	5	3	192	39	20	150	11	17	34685	3166	639	337	11	2	1	82	17	9	164	12	19	34688	3166	639	337	11	2	1	82	17	9	164	12	19	34695	3166	639	337	11	2	1	82	17	9	164	12	19	34707	148	30	17	0	0	0	2	0	0	0	0	0	34714	1727	352	193	14	3	2	116	24	13	42	3	3	34715	1727	352	193	14	3	2	116	24	13	42	3	3	34724	55	12	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34725	12383	2500	1319	62	12	7	987	199	105	455	33	52	34726	12718	2567	1355	62	12	7	990	200	105	456	33	52	34733	3542	792	326	2	1	0	242	54	22	121	4	5	34740	21	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34741	435	97	40	1	0	0	13	3	1	12	0	0	34742	435	97	40	1	0	0	13	3	1	12	0	0	34744	10407	2101	1109	66	13	7	744	150	79	590	43	67	34746	17506	3534	1865	207	42	22	3730	753	397	4763	347	541	34747	17506	3534	1865	207	42	22	3730	753	397	4763	347	541	34749	7338	1497	821	49	10	6	752	153	84	392	29	32	34754	4178	935	385	2	1	0	255	57	23	121	4	5	34755	3537	791	326	2	1	0	255	57	23	121	4	5	34756	3394	759	313	2	1	0	181	40	17	129	4	6	34758	641	143	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34759	3089	691	284	2	1	0	52	12	5	122	4	5	34760	2152	481	198	4	1	0	46	10	4	114	4	5	34762	4228	946	389	8	2	1	134	30	12	31	1	1	34764	4228	946	389	8	2	1	134	30	12	31	1	1	34765	4228	946	389	8	2	1	134	30	12	31	1	1	34768	1209	247	135	21	4	2	35	7	4	23	2	2	34769	53	11	6	1	0	0	2	0	0	0	0	0	34773	1160	259	107	21	5	2	33	7	3	24	1	1	34777	1318	295	121	28	6	3	34	8	3	26	1	1	34779	53	11	6	1	0	0	2	0	0	0	0	0	34780	53	11	6	1	0	0	2	0	0	0	0	0	34783	161	36	17	2	2	0	0	0	0	0	0	0	34785	4052	826	453	24	5	3	458	93	51	242	18	20	34786	4052	826	453	24	5	3	458	93	51	242	18	20	34788	5023	1024	562	17	3	2	457	93	51	240	18	19	34789	3891	794	435	17	3	2	457	93	51	240	18	19	34791	2823	576	316	11	2	1	280	57	31	125	9	10	34793	1131	253	104	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34794	1131	253	104	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34797	493	110	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34800	493	110	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34801	2921	596	327	25	5	3	538	110	60	355	27	29	34803	493	110	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34804	4296	876	481	11	2	1	306	62	34	257	19	21	34807	4983	1016	557	10	2	1	292	60	33	250	19	20	34808	859	175	96	4	1	0	16	3	2	36	3	3	34809	660	148	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34810	660	148	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34812	9796	1977	1044	66	13	7	744	150	79	590	43	67	34813	9801	1979	1044	66	13	7	744	150	79	590	43	67	34814	9140	1864	1022	17	4	2	581	119	65	208	16	17	34815	9145	1865	1023	17	4	2	581	119	65	208	16	17	34816	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34817	9145	1865	1023	17	4	2	581	119	65	208	16	17	34818	9343	1906	1045	19	4	2	597	122	67	222	17	18	34820	198	44	18	2	0	0	15	3	1	15	0	1	34821	387	87	36	2	1	0	115	26	11	78	3	3	34822	585	131	54	4	1	0	131	29	12	93	3	4	34823	11165	2254	1190	47	10	5	839	169	89	511	37	58	34824	12224	2468	1302	47	10	5	806	163	86	502	37	57	34826	1859	416	171	1	0	0	11	2	1	7	0	0	34827	1054	236	97	1	0	0	46	10	4	21	1	1	34831	692	155	64	2	0	0	21	5	2	33	1	1	34832	692	155	64	2	0	0	21	5	2	33	1	1	34838	1379	308	127	1	0	0	57	13	5	26	1	1	34839	692	155	64	2	0	0	21	5	2	33	1	1	34840	2573	575	237	5	1	0	209	47	19	153	5	7	35577	7338	1497	821	49	10	6	752	153	84	392	29	32	35584	4812	1013	507	16	3	2	167	35	18	37	2	2	35585	4812	1013	507	16	3	2	167	35	18	37	2	2	35609	63	14	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35764	309	69	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35765	410	92	38	0	0	0	1	0	0	9	0	0	35768	8753	1958	806	9	2	1	195	44	18	169	5	7	35769	8753	1958	806	9	2	1	195	44	18	169	5	7	35772	6942	1553	639	5	1	0	209	47	19	153	5	7

Prometne obremenitve PLDP za namen hrupne obremenjenosti (dan, večer in noč)

odsek	sedanje omrežje, leto 2011												sedanje omrežje, leto 2040												načrtovano omrežje, leto 2040														
	osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna					
	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč
71114	3334	673	355	31	6	3	518	105	55	236	17	27	71079	16296	3323	1822	32	7	4	1056	215	118	505	38	41	71087	39167	7907	4173	430	87	46	9096	1836	969	12575	916	1428	
71140	1493	301	159	16	3	2	220	44	23	122	9	14	71080	8976	1812	956	74	15	8	1759	355	187	834	61	95	71089	36916	7452	3933	410	83	44	8870	1791	945	12307	897	1398	
71142	1493	301	159	16	3	2	220	44	23	122	9	14	71083	5397	1089	575	63	13	7	1143	231	122	613	45	70	71090	35072	7080	3737	391	79	42	8705	1757	927	12162	886	1381	
71146	1841	372	196	14	3	1	262	53	28	114	8	13	71085	34893	7044	3718	376	76	40	7922	1599	844	11975	873	1360	71103	2251	454	240	20	4	2	225	46	24	268	20	30	
71147	1493	301	159	16	3	2	238	48	25	122	9	14	71087	40290	8133	4293	436	88	46	8933	1803	952	12576	917	1428	71108	8944	2001	824	2	1	0	30	7	3	27	1	1	
71148	1493	301	159	16	3	2	239	48	25	122	9	14	71089	37618	7594	4008	403	81	43	8297	1675	884	12281	895	1395	71109	455	102	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
71149	1493	301	159	16	3	2	220	44	23	122	9	14	71090	34893	7044	3718	375	76	40	7856	1586	837	11969	872	1399	71111	8488	1899	782	2	1	0	30	7	3	27	1	1	
71154	3334	673	355	31	6	3	518	105	55	236	17	27	71103	2672	539	285	33	7	4	636	128	68	295	22	34	71112	8488	1899	782	2	1	0	30	7	3	27	1	1	
71157	1841	372	196	15	3	2	280	56	30	114	8	13	71108	12125	2712	1117	2	0	0	24	5	2	21	1	1	71114	4095	827	436	41	8	4	455	92	48	419	31	48	
71158	1841	372	196	15	3	2	280	56	30	114	8	13	71109	291	65	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	71140	1844	372	196	19	4	2	166	33	18	144	11	16
71160	3334	673	355	31	6	3	518	105	55	236	17	27	71111	11833	2647	1090	2	0	0	24	5	2	21	1	1	71142	1844	372	196	19	4	2	166	33	18	144	11	16	
71161	1493	301	159	16	3	2	239	48	25	122	9	14	71112	11833	2647	1090	2	0	0	24	5	2	21	1	1	71146	2251	454	240	20	4	2	225	46	24	268	20	30	
71163	1841	372	196	15	3	2	280	56	30	114	8	13	71114	5397	1089	575	63	13	7	1143	231	122	613	45	70	71147	1844	372	196	20	4	2	196	40	21	147	11	17	
71198	2811	573	314	28	6	3	572	117	64	343	26	28	71140	2725	550	290	29	6	3	441	89	47	312	23	35	71148	1844	372	196	20	4	2	196	40	21	147	11	17	
71199	2811	573	314	28	6	3	572	117	64	343	26	28	71142	2725	550	290	29	6	3	441	89	47	312	23	35	71149	1844	372	196	19	4	2	166	33	18	144	11	16	
71200	2811	573	314	28	6	3	572	117	64	343	26	28	71146	2672	539	285	33	7	4	636	128	68	295	22	34	71154	4095	827	436	41	8	4	455	92	48	419	31	48	
71201	5390	1099	603	17	4	2	523	107	58	354	27	29	71147	2725	550	290	30	6	3	472	95	50	316	23	36	71157	2251	454	240	21	4	2	256	52	27	272	20	31	
71202	5390	1099	603	17	4	2	523	107	58	354	27	29	71148	2725	550	290	30	6	3	475	96	51	314	23	36	71158	2251	454	240	21	4	2	256	52	27	272	20	31	
71475	2981	667	275	4	1	0	295	66	27	165	5	7	71149	2725	550	290	29	6	3	475	96	51	314	23	36	71160	4095	827	436	41	8	4	455	92	48	419	31	48	
71477	27	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	71154	5397	1089	575	63	13	7	1143	231	122	613	45	70	71161	1844	372	196	20	4	2	196	40	21	147	11	17	
71479	27060	5463	2883	194	39	21	3601	727	384	4873	355	553	71157	2672	539	285	34	7	4	667	135	71	300	22	34	71163	2251	454	240	21	4	2	256	52	27	272	20	31	
71480	25017	5050	2665	193	39	21	3470	700	370	4782	348	543	71158	2672	539	285	34	7	4	667	135	71	300	22	34	71198	3096	631	346	18	4	2	423	86	47	512	38	41	
71481	23535	4751	2508	190	38	20	3247	655	346	4701	343	534	71160	5397	1089	575	63	13	7	1143	231	122	613	45	70	71199	3096	631	346	18	4	2	423	86	47	512	38	41	
71487	1598	358	147	2	1	0	141	31	13	85	3	4	71161	2725	550	290	30	6	3	475	96	51	314	23	36	71200	3096	631	346	18	4	2	423	86	47	512	38	41	
71490	2871	642	264	3	1	0	290	65	27	160	5	7	71163	2672	539	285	34	7	4	667	135	71	300	22	34	71201	3314	676	371	21	4	2	309	63	35	489	37	40	
71491	1715	384	158	2	1	0	224	50	21	107	3	5	71198	4228	862	473	42	9	5	514	105	57	772	58	63	71202	3314	676	371	21	4	2	309	63	35	489	37	40	
71494	2010	450	185	2	1	0	182	41	17	110	4	5	71199	4228	862	473	42	9	5	514	105	57	772	58	63	71475	5736	1283	528	8	2	1	516	115	48	360	12	15	
71497	3007	673	277	4	1	0	295	66	27	165	5	7	71200	4228	862	473	42	9	5	514	105	57	772	58	63	71477	336	75	31	1	1	0	38	9	4	10	0	0	
71498	2864	641	264	3	1	0	298	67	27	166	5	7	71201	7379	1505	825	25	5	3	850	173	95	586	44	47	71479	32954	6652	3511	408	82	43	7233	1460	771	13597	991	1544	
71500	866	175	92	2	0	0	109	22	12	45	3	5	71202	7379	1505	825	25	5	3	850	173	95	586	44	47	71480	32633	6588	3477	413	83	44	7308	1475	779	13466	981	1529	
71502	1685	340	180	2	0	0	167	34	18	85	6	10	71475	3930	879	362	8	2	1	482	108	44	294	9	13	71481	28704	5794	3058	391	79	42	6469	1306	699	13298	969	1510	
71503	102	23	9	0	0	0	1	0	0	9	0	0	71477	211	47	19	0	0	0	8	2	1	8	0	0	71487	3274	732	302	7	2	1	259	58	24	173	6	7	
71504	2637	590	243	3	1	0	287	64	26	192	6	8	71479	33978	6859	3620	402	81	43	7012	1416	747	13493	983	1532	71490	4809	1076	443	13	3	1	619	138	57	311	10	13	
71506	2535	567	234	3	1	0	286	64	26	182	6	8	71480	31943	6448	3403	400	81	43	6886	1390	734	13357	973	1517	71491	4279	957	394	14	3	1	638	143	59	251	8	11	
71507	2535	567	234	3	1	0	286	64	26	182	6	8	71481	29606	5977	3154	395	80	42	6521	1316	695	12313	963	1501	71494	2686	601	247	19	4	2	676	152	62	225	7	10	
71508	5536	1049	615	17	3	2	485	92	54	262	20	26	71487	2219	496	204	4	1	0	236	53	25	157	5	7	71497	6072	1358	559	14	3	1	554	124	51	371	12	16	
71512	10904	2067	1212	34	6	4	955	181	106	526	40	53	71490	3754	840	346	6	1	1	398	89	37	275	9	12	71498	4841	1083	446	21	5	2	904	202	83	391	13	17	
71514	9252	1868	986	50	10	5	958	193	102	581	42	66	71491	2478	554	228	5	1	0	366	82	34	188	6	8	71500	2135	431	228	11	2	1	417	84	44	78	6	9	
71515	9809	1980	1045	62	12	7	1033	209	110	628	46	71	71494	2431</																									

Prometne obremenitve PLPD za namen hrupne obremenjenosti (dan, večer in noč)

odsek	sedanje omrežje, leto 2011												sedanje omrežje, leto 2040												načrtovano omrežje, leto 2040													
	osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna				
	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč		
368377	7057	1338	784	44	8	5	409	78	45	392	30	39	367748	14403	2730	1600	44	8	5	1801	341	200	1054	81	105	367749	13114	2486	1457	41	8	5	1538	291	171	861	66	86
368378	7057	1338	784	44	8	5	409	78	45	392	30	39	367749	14403	2730	1600	44	8	5	1801	341	200	1054	81	105	367750	13114	2486	1457	41	8	5	1538	291	171	861	66	86
368473	22585	4559	2406	195	39	21	3296	665	351	4594	335	522	367750	15773	3184	1680	90	18	10	2218	448	236	2452	179	278	367751	13350	2695	1422	83	17	9	2087	421	222	2430	177	276
368474	22585	4559	2406	195	39	21	3296	665	351	4594	335	522	367751	15773	3184	1680	90	18	10	2218	448	236	2452	179	278	367752	13350	2695	1422	83	17	9	2087	421	222	2430	177	276
368501	4822	1015	508	28	6	3	614	129	65	358	18	16	367755	9640	1946	1027	35	7	4	1020	206	109	2010	147	228	367756	9640	1946	1027	35	7	4	1020	206	109	2010	147	228
368502	4822	1015	508	28	6	3	614	129	65	358	18	16	367939	5862	1311	540	17	4	2	663	148	61	2641	85	114	367939	4843	1083	446	24	5	2	883	198	81	2756	89	119
368512	4822	1015	508	28	6	3	614	129	65	358	18	16	367940	5862	1311	540	17	4	2	663	148	61	2641	85	114	367940	4843	1083	446	24	5	2	883	198	81	2756	89	119
368513	4822	1015	508	28	6	3	614	129	65	358	18	16	367945	2425	542	223	3	1	0	84	19	8	100	3	4	367945	2425	542	223	3	1	0	84	19	8	100	3	4
368832	4279	901	450	15	3	2	77	16	8	61	3	3	368198	9875	2014	1104	55	11	6	1008	206	113	387	29	31	368198	10170	2074	1137	42	9	5	770	157	86	326	25	26
368834	2875	580	306	24	5	3	199	40	21	118	9	13	368199	9875	2014	1104	55	11	6	1008	206	113	387	29	31	368199	10170	2074	1137	42	9	5	770	157	86	326	25	26
368837	8878	1388	733	36	7	4	544	110	58	346	25	39	368201	942	198	99	9	2	1	83	17	9	36	2	2	368201	942	198	99	9	2	1	83	17	9	36	2	2
368838	3972	802	423	29	6	3	350	71	37	323	24	37	368202	942	198	99	9	2	1	83	17	9	36	2	2	368202	942	198	99	9	2	1	83	17	9	36	2	2
368840	4279	901	450	15	3	2	77	16	8	61	3	3	368203	942	198	99	9	2	1	83	17	9	36	2	2	368203	942	198	99	9	2	1	83	17	9	36	2	2
368841	4279	901	450	15	3	2	77	16	8	61	3	3	368204	942	198	99	9	2	1	83	17	9	36	2	2	368204	942	198	99	9	2	1	83	17	9	36	2	2
368842	4969	1046	523	16	3	2	96	20	10	80	4	3	368377	8613	1633	957	56	11	6	703	133	78	626	48	63	368377	8613	1633	957	56	11	6	703	133	78	626	48	63
368843	4969	1046	523	16	3	2	96	20	10	80	4	3	368378	8613	1633	957	56	11	6	703	133	78	626	48	63	368378	8613	1633	957	56	11	6	703	133	78	626	48	63
368844	6532	1319	696	29	6	3	350	71	37	323	24	37	368473	34631	6991	3690	478	97	51	7227	1459	770	12495	911	1419	368473	34631	6991	3690	478	97	51	7227	1459	770	12495	911	1419
368845	6532	1319	696	29	6	3	350	71	37	323	24	37	368474	34631	6991	3690	478	97	51	7227	1459	770	12495	911	1419	368474	34631	6991	3690	478	97	51	7227	1459	770	12495	911	1419
368846	344	72	36	7	1	1	193	41	20	24	1	1	368501	6711	1413	706	40	8	4	724	152	76	655	32	29	368501	6711	1413	706	40	8	4	724	152	76	655	32	29
368847	344	72	36	7	1	1	193	41	20	24	1	1	368502	6711	1413	706	40	8	4	724	152	76	655	32	29	368502	6711	1413	706	40	8	4	724	152	76	655	32	29
368848	344	72	36	7	1	1	193	41	20	24	1	1	368512	6711	1413	706	40	8	4	724	152	76	655	32	29	368512	6711	1413	706	40	8	4	724	152	76	655	32	29
368852	271	61	25	7	2	1	193	43	18	24	1	1	368513	6711	1413	706	40	8	4	724	152	76	655	32	29	368513	6711	1413	706	40	8	4	724	152	76	655	32	29
368853	2545	569	234	0	0	0	0	0	0	0	0	0	368832	7723	1728	711	2	0	0	23	5	2	20	1	1	368832	7723	1728	711	2	0	0	23	5	2	20	1	1
368855	2545	569	234	0	0	0	0	0	0	0	0	0	368834	4492	907	479	41	8	4	269	54	29	255	19	29	368834	4492	907	479	41	8	4	269	54	29	255	19	29
368859	1091	244	100	5	1	0	150	34	14	226	7	10	368837	10200	2059	1087	67	14	6	918	185	98	609	44	69	368837	10200	2059	1087	67	14	6	918	185	98	609	44	69
368863	74	16	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	368838	6000	1211	639	57	11	6	650	131	69	455	33	52	368838	6000	1211	639	57	11	6	650	131	69	455	33	52
368866	16836	3399	1794	54	11	6	717	145	76	556	41	63	368840	4983	1049	525	24	5	2	110	23	12	104	5	5	368840	4983	1049	525	24	5	2	110	23	12	104	5	5
368867	13514	2728	1440	50	10	5	667	135	71	505	37	57	368841	5078	1069	535	24	5	2	110	23	12	104	5	5	368841	5078	1069	535	24	5	2	110	23	12	104	5	5
368869	286	64	26	0	0	0	2	0	0	0	0	0	368842	6144	1293	647	24	5	3	141	30	15	134	7	6	368842	6144	1293	647	24	5	3	141	30	15	134	7	6
368877	6231	1394	574	3	1	0	195	44	18	51	2	2	368843	6144	1293	647	24	5	3	141	30	15	134	7	6	368843	6144	1293	647	24	5	3	141	30	15	134	7	6
368880	880	1076	443	2	1	0	182	41	17	47	2	2	368844	9014	1820	960	57	11	6	650	131	69	455	33	52	368844	9014	1820	960	57	11	6	650	131	69	455	33	52
368882	1919	429	177	1	0	0	43	10	4	28	1	1	368845	9014	1820	960	57	11	6	650	131	69	455	33	52	368845	9014	1820	960	57	11	6	650	131	69	455	33	52
368887	3263	730	301	2	0	0	27	6	3	11	0	0	368846	1180	248	124	11	2	1	267	56	28	167	8	7	368846	1180	248	124	11	2	1	267	56	28	167	8	7
368890	4514	1010	416	2	0	0	184	41	17	47	2	2	368847	1180	248	124	11	2	1	267	56	28	167	8	7	368847	1180	248	124	11	2	1	267	56	28	167	8	7
368891	2996	670	276	1	0	0	66	15	6	21	1	1	368848	1180	248	124	11	2	1	267	56	28	167	8	7	368848	1180	248	124	11	2	1	267	56	28	167	8	7
368896	1072	240	99	1	0	0	2	1	0	7	0	0	368852	1084	242	100	11	3	1	267	60	25	169	5	7	368852	1084	242	100	11	3	1	267	60	25	169	5	7
368898	3206	717	295	1	0	0	27	6	2	16	1	1	368853	2997	670	276	0	0	0	0	0	0	0	0	0	368853	2997	670	276	0	0	0	0	0	0	0	0	0
368899	3266	730	301	2	0	0	115	26	11	44	1	2	368855	2997	670	276	0	0	0	0	0	0	0	0	0	368855	2997	670	276	0	0	0	0	0	0	0	0	0
368902	465	104	43	1	0	0	135	30	12	82	3	4	368859	1499	335	138	15	3	1	378	85	35	221	7	10	368859	1499	335	138	15	3	1	378	85	35	221	7	10

Prometne obremenitve PLDP za namen hrupne obremenjenosti (dan, večer in noč)

odsek	sedanje omrežje, leto 2011												sedanje omrežje, leto 2040												načrtovano omrežje, leto 2040													
	osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna				
	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč		
368981	2665	596	245	2	0	0	61	14	6	54	2	2	368984	305	68	28	0	0	0	1	0	0	1	0	0	368988	1382	311	128	1	0	0	48	11	4	42	1	2
368984	1700	380	157	1	0	0	53	12	5	50	2	2	368985	305	68	28	0	0	0	1	0	0	1	0	0	368989	4474	1001	412	3	1	0	36	8	3	16	1	1
368985	1605	359	148	0	0	0	12	3	1	9	0	0	368986	1981	443	182	2	0	0	62	14	6	53	2	2	368990	489	109	45	1	0	0	2	0	0	3	0	0
368986	1342	300	124	0	0	0	12	3	1	9	0	0	368987	4565	1021	420	3	1	0	42	9	4	18	1	1	368991	6642	1486	612	8	2	1	107	24	10	129	4	6
368987	8609	1926	793	7	2	1	261	58	24	104	3	4	368970	565	126	52	1	0	0	6	1	1	3	0	0	368992	5354	1198	493	5	1	0	78	18	7	87	3	4
368988	8460	1892	779	6	1	1	256	57	24	103	3	4	368971	6424	1437	592	8	2	1	101	23	9	126	4	5	368993	4607	1031	424	2	0	0	36	8	3	13	0	1
368989	4222	944	389	2	0	0	86	19	8	25	1	1	368972	4929	1103	454	5	1	0	72	16	7	84	3	4	368994	177	40	16	2	0	0	2	0	0	0	0	0
368990	3893	871	359	1	0	0	72	16	7	14	0	1	368973	3746	838	345	2	0	0	30	7	3	17	1	1	368995	2033	455	187	0	0	0	10	2	1	7	0	1
368991	2046	458	188	2	0	0	73	16	7	19	1	1	368974	698	156	64	0	0	0	8	2	1	3	0	0	368996	2412	540	222	1	0	0	17	4	2	20	1	1
368992	2756	616	254	1	0	0	75	17	7	18	1	1	368975	2985	668	275	1	0	0	21	5	2	23	1	1	368997	11097	2240	1182	11	2	1	186	37	20	459	33	52
368993	4249	950	391	2	1	0	257	57	24	106	3	5	368976	2801	582	240	1	0	0	17	4	2	16	1	1	368998	12123	2447	1292	8	2	1	192	39	20	452	33	51
368994	907	203	84	0	0	0	11	2	1	5	0	0	368977	17556	3544	1870	73	15	8	1055	213	112	1017	74	116	368999	3498	782	322	4	1	0	36	8	3	40	1	2
368995	901	201	83	0	0	0	6	1	1	4	0	0	368978	18357	3706	1956	72	15	8	1055	213	112	1012	74	115	369000	3619	810	333	2	1	0	73	16	7	86	3	4
368996	2414	540	222	0	0	0	63	14	6	3	0	0	368979	2911	651	268	4	1	0	30	7	3	34	1	1	369001	2025	453	186	1	0	0	17	4	2	20	1	1
368997	834	186	77	1	0	0	4	1	0	7	0	0	368980	3715	831	342	3	1	0	86	19	7	82	3	4	369002	1879	420	173	0	0	0	13	3	1	38	1	2
368998	369000	1173	262	108	0	0	2	1	0	7	0	0	368981	2360	528	217	1	0	0	76	17	7	88	3	4	369003	368986	1529	342	141	0	0	12	3	1	38	1	2
369000	3644	815	336	1	0	0	33	7	3	7	0	0	368982	2263	506	208	0	0	0	20	4	2	18	1	1	369004	6422	1884	776	3	1	0	47	11	4	39	1	2
369001	1067	239	98	0	0	0	1	0	0	0	0	0	368983	1930	432	178	0	0	0	19	4	2	18	1	1	369005	8435	1887	777	2	0	0	42	9	4	38	1	2
369002	2577	576	237	1	0	0	33	7	3	6	0	0	368984	11975	2679	1103	14	3	1	352	79	32	182	6	8	369006	6072	1358	559	5	1	0	138	31	13	84	3	4
369003	736	165	68	0	0	0	3	1	0	2	0	0	368985	11858	2652	1092	14	3	1	345	77	32	180	6	8	369007	5533	1238	510	5	1	0	116	26	11	69	2	3
369004	2643	591	243	2	0	0	8	2	1	13	0	1	368986	5466	1223	503	2	1	0	120	27	11	44	1	2	369008	3314	741	305	5	1	0	118	26	11	80	3	3
369005	1409	315	130	1	0	0	4	1	0	7	0	0	368987	5187	1160	478	2	0	0	98	22	9	24	1	1	369009	4376	979	403	5	1	0	117	26	11	75	2	3
369006	1927	431	178	2	0	0	5	1	0	7	0	0	368988	2795	625	257	2	0	0	98	22	9	33	1	1	369010	5067	1133	467	3	1	0	191	43	18	86	3	4
369007	2163	484	199	1	0	0	54	12	5	48	2	2	368989	3931	879	362	2	0	0	103	23	10	33	1	1	369011	977	219	90	1	0	0	24	5	2	14	0	1
369008	988	221	91	1	0	0	50	11	5	46	1	2	368990	5002	1119	461	5	1	0	400	89	37	166	5	7	369012	1278	286	118	1	0	0	21	5	2	15	0	1
369009	3787	847	349	2	1	0	8	2	1	10	0	0	368991	1417	317	130	0	0	0	15	3	1	7	0	0	369013	3269	731	301	2	1	0	92	21	8	14	0	1
369010	3975	889	366	3	1	0	21	5	2	21	1	1	368992	1269	284	117	0	0	0	9	2	1	7	0	0	369014	341	76	31	0	0	0	2	0	0	20	1	1
369011	1175	263	108	0	0	0	4	1	0	4	0	0	368993	3030	678	279	1	0	0	85	19	8	6	0	0	369015	427	96	39	0	0	0	8	2	1	22	1	1
369012	188	42	17	2	0	0	14	3	1	11	0	0	368994	1294	289	119	1	0	0	33	7	3	32	1	1	369016	5380	1203	496	2	0	0	43	10	4	14	0	1
369013	1531	343	141	0	0	0	7	2	1	8	0	0	369000	1657	371	153	1	0	0	32	7	3	32	1	1	369002	2017	451	186	0	0	0	3	1	0	6	0	0
369014	1872	195	80	0	0	0	4	1	0	6	0	0	369001	5036	1126	464	2	1	0	46	10	4	10	0	0	369003	3362	752	310	2	0	0	40	9	4	8	0	0
369015	1411	316	130	0	0	0	2	0	0	1	0	0	369002	1560	349	144	0	0	0	1	0	0	1	0	0	369004	439	98	40	1	0	0	8	2	1	4	0	0
369016	626	140	58	1	0	0	1	0	0	0	0	0	369003	3475	777	320	2	1	0	45	10	4	9	0	0	369006	1936	433	178	2	0	0	23	5	2	33	1	1
369017	2280	510	210	2	1	0	9	2	1	11	0	0	369004	882	197	81	1	0	0	6	1	1	4	0	0	369007	1665	372	153	0	0	0	4	1	0	22	1	1
369018	1924	430	177	1	0	0	2	0	0	3	0	0	369005	3593	804	331	2	1	0	40	9	4	44	1	2	369008	1420	318	131	2	0	0	5	1	0	23	1	1
369019	3787	847	349	2	1	0	8	2	1	10	0	0	369006	2152	481	198	1	0	0	33	7	3	31	1	1	369009	2885	645	266	2	0	0	62	14	6	75	2	3
369020	3975	889	366	3	1	0	21	5	2	21	1	1	369007	2719	608	250	2	1	0	34	8	3	33	1	1	369010	1743	390	161	1	0	0	55	12	5	60	2	3
369021	501	112	46	0	0	0	2	0	0	2	0	0	369008	3054	683	281	2	0	0	75	17	7	82	3	4	369011	2551	571	235	2	1	0	21	5	2	17	1	1
369022	9848	1988	1049	64	13	7	641	129	68	499	36	57	369009	1403	314	129	2	0	0	70	16	6	77	2	3	369012	2841	635	262	5	1	0	39	9	4	18	1	1
369023	9920	2002	1057	64	13	7	659	133	70	498	36	57	369010	4835	1082	445	5	1	0	16	4	1	19	1	1	369013	1142	256	105	1	0	0	7	2	1	16	1	1
369024	253	57	23	0	0	0	4	1	0	5	0	0	369011	5046	1129	465	2	1	0	36	8	3	39	1	2	369014	290	65	27	2	1	0	18	4	2	2	0	0
369025	253	57	23	0	0	0	4	1	0	5	0	0	369012	1651	369	152	1	0	0	5	1	0	5	0														

Prometne obremenitve PLDP za namen hrupne obremenjenosti (dan, večer in noč)

odsek	sedanje omrežje, leto 2011												sedanje omrežje, leto 2040												načrtovano omrežje, leto 2040													
	osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna			osebni avto			avtobus			lahka tovorna			težka tovorna				
	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer	noč	dan	večer
369075	4552	1018	419	2	1	0	39	9	4	20	1	1	369095	4816	972	513	61	12	7	894	181	95	562	41	64													
369076	4444	994	409	3	1	0	39	9	4	20	1	1	369096	4816	972	513	61	12	7	894	181	95	562	41	64													
369077	587	131	54	0	0	0	9	2	1	3	0	0	369101	2513	507	268	28	6	3	443	89	47	282	21	32													
369078	1756	393	162	1	0	0	84	19	8	9	0	0	369103	1600	323	170	18	4	2	314	63	33	223	16	25													
369080	1604	359	148	2	0	0	37	8	3	60	2	3	369106	2504	505	267	31	6	3	448	90	48	281	20	32													
													369107	1442	291	154	10	2	1	128	26	14	58	4	7													
													369108	4163	840	444	100	20	11	1812	366	193	1370	100	156													
													369112	913	184	97	10	2	1	128	26	14	58	4	7													
													369115	1062	214	113	21	4	2	320	65	34	223	16	25													
													369125	3753	758	400	9	2	1	186	38	20	157	11	18													
													369127	3286	663	350	8	2	1	199	40	21	164	12	19													
													369131	485	98	52	2	0	0	14	3	1	121	9	14													
													369132	2002	404	213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
													369136	3400	686	362	9	2	1	186	38	20	157	11	18													
													369139	1258	254	134	18	4	2	385	78	41	322	23	37													
													369140	6354	1283	677	139	28	15	2446	494	261	1816	132	206													
													369142	6354	1283	677	139	28	15	2446	494	261	1816	132	206													
													369145	5387	1087	574	135	27	14	2419	488	258	1572	115	179													
													369146	11454	2312	1220	147	30	16	2777	561	296	1650	120	187													
													369148	3964	800	422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
													369151	2800	565	298	5	1	1	186	37	20	42	3	5													
													369160	3763	760	401	24	5	3	1009	204	107	411	30	47													
													369162	3763	760	401	31	6	3	1074	217	114	412	30	47													
													369163	3301	666	352	31	6	3	1063	215	113	431	31	49													
													369174	1258	254	134	10	2	1	129	26	14	142	10	16													
													369176	163	33	17	2	0	0	125	25	13	3	0	0													
													369179	2390	482	255	24	5	3	1072	216	114	345	25	39													
													369181	2432	491	259	22	4	2	982	198	105	315	23	36													
													369182	35769	7221	3811	502	101	53	7319	1477	780	12748	929	1448													
													369183	33512	6765	3570	448	90	48	6862	1385	731	12334	899	1401													
													369184	2257	456	240	54	11	6	457	92	49	414	30	47													
													369188	3763	760	401	31	6	3	1074	217	114	412	30	47													
													369191	3234	653	345	24	5	3	965	195	103	407	30	46													
													369193	5434	1097	579	74	15	8	1376	278	147	825	60	94													
													369194	516	104	55	2	0	0	14	3	1	122	9	14													
													369195	598	134	55	1	0	0	8	2	1	0	0	0	0												
													369196	8264	1889	1036	36	7	4	806	164	90	934	70	76													
													369197	1226	247	131	31	6	3	138	28	15	109	8	12													
													369198	6079	1227	648	122	25	13	2072	418	221	1485	108	169													
													369199	1226	247	131	31	6	3	138	28	15	109	8	12													
													369200	3772	761	402	76	15	8	788	159	84	568	41	65													
													369202	7426	1499	791	70	14	7	1737	351	185	1492	109	169													
													369204	5124	1034	546	31	6	3	487	98	52	471	34	54													
													369208	7870	1589	838	41	8	4	1591	321	170	1338	98	152													
													369210	7826	1580	834	42	8	4	1591	321	170	1338	98	152													
													369211	5358	1082	571	11	2	1	657	133	70	697	51	79													
													369213	2385	482	254	60	12	6	999	202	106	735	54	83													
													369217	642	144	59	1	0	0	1718	384	158	1704	55	73													
													369219	2302	465	245	38	8	4	1250	252	133	1021	74	116													
													369224	325	73	30	1	0	0	21	5	2	67	2	3													
													369225	2949	595	314	39	8	4	1247	252	133	1022	74	116													
													369231	1589	355	146	2	1	0	822	184	76	764	25	33													
													369233	11	3	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0												
													369235	1563	350	144	2	1	0	813	182	75	762	25	33													
													369236	1230	248	131	8	2	1	252	51	27	172	13	20													
													369238	1563	350	144	2	1	0	813	182	75	762	25	33													

13. Projektna naloga in aneks k pogodbi

Štev.: 351-3/07-FŠ-289
Datum: 23. november 2012
Povezava: /

PROJEKTNA NALOGA
ZA IZDELAVO
NOVELACIJE PROMETNEGA MODELA ZA CELOTNO VPLIVNO OBMOČJE
POTEKA TRETJE RAZVOJNE OSI OD AVSTRIJE DO AVTOCESTE A1

1 UVOD

▪ Obstoječe stanje

Obstoječe stanje prometnega omrežja predstavlja glavna cesta I. reda Arja vas-Velenje-Slovenj Gradec-Dravograd, ki se v smeri Velikovca nadaljuje z glavno cesto I. reda Dravograd-mednarodni mejni prehod Vič. Obstoječo cestno povezavo predstavljajo tudi vse ostale državne ceste na tem območju ter pomembnejše lokalne ceste, predvsem na območju mest. Na večjem delu trase obstoječa glavna cesta nima zadovoljivih tehničnih elementov in ne ustreza potrebam sodobnih daljinskih cestnih povezav. Ima ozka grla in nevarne odseke ter zaradi neustreznih tehničnih elementov na mnogih odsekih omogoča le nizko potovalno hitrost.

▪ Izhodišča in cilji nove prometne povezave

V Odlöku o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04; v nadaljnjem besedilu: Strategija prostorskega razvoja Slovenije) je predlagana nova prometna povezava, opredeljena kot del tretje razvojne osi, ki se iz smeri avstrijske Koroške prek Slovenj Gradca in Velenja pri Celju navezuje na avtocesto A1 in se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma se naveže na avtocesto Zagreb-Reka. Z razvojno osjo se povezujejo regionalna središča v Avstriji, Sloveniji in na Hrvaškem ter se omogoča navezovanje obstoječega tovornega in osebnege prometa vseh regij na tej osi na glavne evropske prometne in razvojne osi.

Cilji nove prometne povezave med avtocesto A1 Šentilj - Koper in mejo z Republiko Avstrijo so:

- zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru t.i. tretje razvojne osi (osnovni cilj);
- povečati konkurenčnost območja ob razvojni osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter povečati integracijo prostora zunaj obstoječih panevropskih prometnih koridorjev;
- podpreti policentrični razvoj omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko-razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.

Gradnja cestne povezave v trasi 3. razvojne osi je vključena v Dodatni program Resolucije o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (ReNPiA, Ur. list št. 50/2004), ki bo Koroško prometno sodobno povezala z avtocesto A1 in s tem tudi z osrednjo Slovenijo.

▪ Študija variant

Na podlagi pobude ministra za promet za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper (avtocestni priključek Šentrupert-avtocestni priključek Arja vas) in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom je Ministrstvo za okolje in prostor začelo postopek priprave DPN.

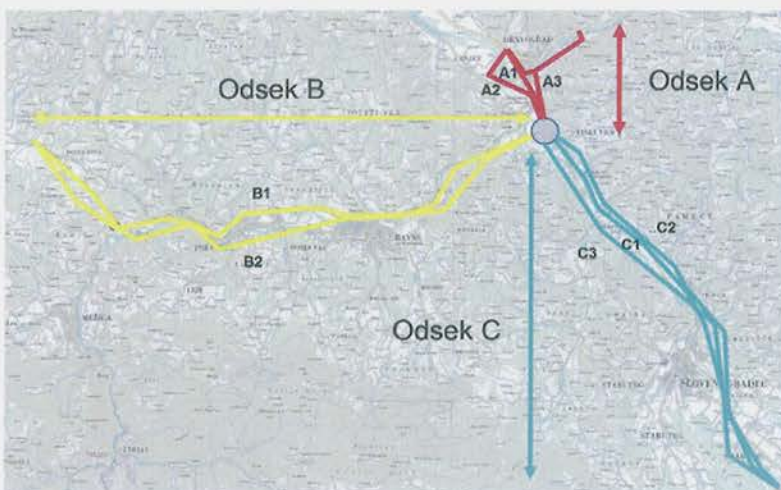


Skladno s predpisi in uveljavljeno metodologijo dela je bila v postopku priprave DPN za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo izdelana »Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo« (št. projekta 189-ŠV/2006, URBIS d.o.o., september 2007)s predlogom najustreznejše variantne rešitve.

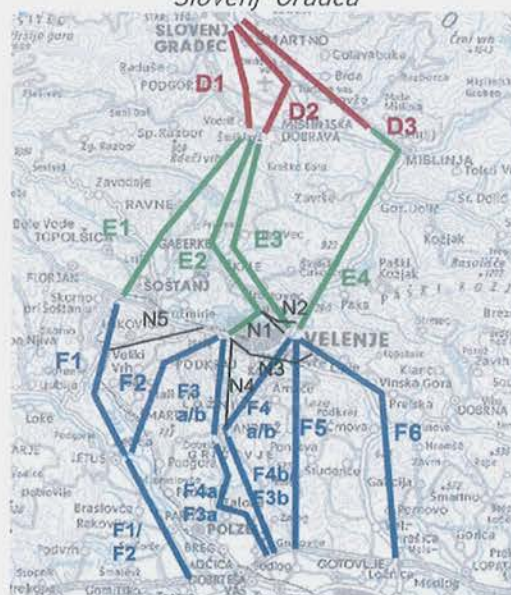
Variantne rešitve poteka trase državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo so se vrednotile s prostorskega, funkcionalnega, varstvenega (okoljsko poročilo) in ekonomskega vidika in sicer po posameznih pododsekih A, B, C, D, E in F, kot je to shematično prikazano na slikah 1 in 2.

Vrednotenje in medsebojna primerjava variant je bilo izvedeno v treh fazah:

- 1. faza: medsebojna primerjava variant po odsekih A, B, C, D, E, F in N (prostorski, funkcionalni in okoljski vidik)
- 2. faza: prometno - ekonomsko vrednotenje (ocenjevanje variant po kombinacijah posameznih odsekov v dveh 'nadodsekih': I - od meje z Republiko Avstrijo do Slovenj Gradca in II - od Slovenj Gradca do avtoceste A1 Šentilj-Koper)
- 3. faza: sintezno vrednotenje s predlogom najustreznejše variantne rešitve.



Slika 1: Prikaz pododsekov in poteka obravnavanih variant na odseku od meje z R Avstrijo do Slovenj Gradca



Slika 2: Prikaz pododsekov in poteka obravnavanih variant na odseku od Slovenj Gradca do AC A1 Šentilj - Koper

2 OBRAVNAVANE REŠITVE

Optimizirani predlog najustreznejše variantne rešitve je v aprilu 2008 obravnavala Vlada Republike Slovenije in sprejela sklep, da se nadaljnje načrtovanje nove cestne povezave nadaljuje v skladu z optimiziranim predlogom najustreznejše variantne rešitve na odsekih od AC A1 do Dravograda, na odseku B pa se izdelajo in proučijo nove variantne rešitve.

S sklepom Vlade z dne 11. 9. 2008 je bilo odločeno, da se načrtovanje nove cestne povezave nadalje načrtuje v štirih ločenih postopkih priprave državnih prostorskih načrtov, vsak od njih pa po predlogu najustreznejše trase iz sklepa Vlade Republike Slovenije z dne 25.4.2008.

Dne 26.9.2012 je na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor potekal sestanek v zvezi s pripravo državnih prostorskih načrtov za državno cesto na vseh štirih odsekih severnega dela 3. razvojne osi. Odločitev o nadaljevanju ima podlago v dogovoru ob obisku Vlade RS na Koroškem, dne 19.9.2012 in temelji tudi na dogovoru med predstavniki DžIP DžI, DžIP DžP in DARS dne 26.09.2012, zabeležka sestanka št.: 35008-6/2006-587-01011352 z dne 08.10.2012 v prilogi 2). Vlada RS na seji dne 25.10.2012 obravnavala Poročilo o realizaciji aktivnosti pri pripravi državnih prostorskih načrtov (DPN) in sprejela med drugim sklepe, ki se nanašajo na časovnice priprave posameznih DPN, na aktivnosti pri pripravi DPN, na nosilce posameznih nalog, na njihove zadolžitve in odgovornost za realizacijo.

Iz zgoraj navedenega Poročila o realizaciji aktivnosti pri pripravi državnih prostorskih načrtov (DPN) sledi:

1. Načrtovanemu poteku trase DC na odseku 1 od priključka Šentrupert do priključka Velenje jug močno nasprotuje MKO Direktorat za kmetijstvo. V juliju 2012 je bilo s strani MKO DO, ponovno izdano negativno mnenje o ustreznosti OP za DC na odseku od Šentruperta do Velenja, saj na podlagi mnenja MKO, Direktorata za kmetijstvo ugotavljajo, da gre pri posegu za preveliko izgubo kmetijskih zemljišč in je potrebno preveriti dodatno alternativno rešitev. Ker v letu in pol intenzivnega usklajevanja osnutka DPN, s strani MKO Direktorata za kmetijstvo ni bilo mogoče pridobiti pozitivnega mnenja na OP se je MžIP DžP odločil, da se postopek priprave DPN za varianto F2-2 od Šentruperta do Velenja jug ne nadaljuje t er da se za nadaljevanje postopka priprave DPN zagotovi dopolnitev študije variant in okoljskega poročila za predlog izvedljive variante F3b, ki je bila prometno-ekonomsko najbolj učinkovita.

2. Priprava DPN za odsek 2 od priključka Velenje jug in priključka Slovenj Gradec jug se nadaljuje s pripravo predloga DPN in sicer po varianti E2, D1.

3. DPN za 3. odsek (Slovenj Gradec jug - Dravograd)

Prometna obremenitev sedanjega cestnega omrežja ter njena prognoza v načrtovani planski dobi, na tem odseku v celoti več ne utemeljuje prvotno načrtovanega profila ceste, zato je kot racionalna in realno izvedljiva rešitev smiselna proučitev modernizacija obstoječe prometnice, ki bo prevzela funkcijo »razvojne osi« na tem odseku (z rekonstrukcijo in modernizacijo se zagotovi standard glavne ceste za hitrost 90 km/h med naselji, 70 oz. 60 km/h pri poteku ceste skozi naselja, oz. morebitne obvoznice, ki so z vidika vodenja prometa nujno potrebne. Po izdelani analizi potrebnih ukrepov se sprejme odločitev glede priprave DPN.

4. B odsek (Otiški vrh - Holmec) Rezultati študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve kažejo, da z vidika investicijskih stroškov in denarno ovrednotenih koristi uporabnikov in eksternih koristi nobena od variant ni družbenoekonomsko smotrna, saj glede na izkazane koristi variante izkazujejo zelo visoke investicijske stroške. Neto sedanja vrednost in relativna neto sedanja vrednost sta pri vseh variantah negativni in samo dve varianti izkazujeta izredno nizko pozitivno interno stopnjo donosa (od 0,2% in 0,05%)

Z ekonomskega vidika je nujna optimizacija tehnične rešitve v smislu znižanja investicijskih stroškov - rekonstrukcija in modernizacija obstoječega odseka ceste z uvedbo obvoznih cest ter izven nivojskih križišč v pomembnejših vozliščih.

Po izdelani analizi potrebnih ukrepov se sprejme odločitev glede priprave DPN.

Predmet razpisane študije vsebuje novelacijo prometne študije na celotnem poteku od AC A1 Šentilj-Koper do meje z Republiko Avstrijo za omrežje kot je opisano v točki 3 projektne naloge v nadaljevanju ter ločeno ekonomsko vrednotenje in vsebinami PIZ za odseke 1, 3 in 4.

3 VSEBINA PROMETNE ŠTUDIJE

Predmet prometne študije je novelacija obstoječega prometnega modela, ki je bil uporabljen v fazi izdelave »Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo«. Obstoječi prometni model vsebuje rezultate prometnih obremenitev v enoti povprečni letni dnevni promet (PLDP) po strukturi vozil za dva časovna preseka. Model je bil izdelan na osnovi statističnih in razvojnih podatkov iz leta 2005 in 2006.

3.1 Izhodišča za izdelavo prometne študije:

- Izdelava celovite analize prostorskih podatkov, ki generirajo osebni in tovorni promet, za leto 2011.
- Območje obdelave predstavlja celotno območje, ki je bilo vključeno v prometni model za celotno tretjo razvojno os od meje z Republiko Avstrijo do AC A1 Šentilj-Koper.
- Obstoječi prometni model se novelira na leto 2011 tako, da se upošteva nove prostorske, razvojne in prometne podatke.
- V načrtovanem omrežju se pri odseku 1 in 2 upošteva obstoječ cestninski sistem.

3.2 Predmet prometne študije:

- Novelacija prometnega modela po vrstah vozil za sedanje prometno omrežje na osnovi vseh razpoložljivih podatkov za leto 2011.
- Izdelava prometnih obremenitev v enoti povprečni letni dnevni promet (PLDP) po vrstah vozil za sedanje prometno omrežje za leto 2011 in izdelava napovedi prometnih obremenitev za leto 2040.
- Podrobna analiza prometnih razmer na sedanjem cestnem omrežju s prikazom kapacitetnih izračunov za kritične prometne odseke in križišča vseh državnih cest za leto 2011 in za načrtovano omrežje za leto 2040.
- Za odseke na območju med Slovenj Gradcem in Dravogradom ter Otiškimi vrhom in Holmcem jasen prikaz in utemeljitev potrebnih ukrepov na sedanjem cestnem omrežju (kakšne cestne povezave potrebujemo, število pasov, način priključevanja (nivojski, izven nivojski) na sedanje cestno omrežje in število priključkov, , itd.).
- Prometne preveritve se izdelajo za sedanje in načrtovano omrežje, ki je razdeljeno na naslednje odseke:
 - odsek 1 (AC A1 - priključek Velenje jug): varianta F3b (z optimizacijami),
 - odsek 2 (priključek Velenje jug - priključek Slovenj Gradec jug): varianta E2, D1,
 - odsek 3 (Slovenj Gradec jug - Dravograd): rekonstrukcija in modernizacija obstoječega odseka ceste z uvedbo obvoznih cest ter izven nivojskih križišč v pomembnejših vozliščih. Z rekonstrukcijo in modernizacijo se zagotovi standard glavne ceste za hitrost 90 km/h med naselji, 70 oz. 60 km/h pri poteku trase skozi naselja, oz. morebitne obvoznice, ki so z vidika vodenja prometa nujno potrebne. Potrebno je preveriti tudi alternative cestne povezave med posameznimi odseki, n.p.r. podvarianto na Kotlje.
 - odsek 4 (Otiški vrh - Holmec): rekonstrukcija in modernizacija obstoječega odseka ceste z uvedbo obvoznih cest ter izven nivojskih križišč v pomembnejših vozliščih. Z rekonstrukcijo in modernizacijo se zagotovi standard glavne ceste za hitrost 90 km/h med naselji, 70 oz. 60 km/h pri poteku trase skozi naselja, oz. morebitne obvoznice, ki so z vidika vodenja prometa nujno potrebne.

Treba je jasno predstaviti prometno učinkovitost načrtovanega prometnega omrežja.

Scenariji, ki bodo vključevali poteke tras, ki so bili v predhodnih fazah izdelave dokumentacije že preverjeni z okoljskega vidika, morajo upoštevati rezultate (sprejemljivost oz. izvedljivost) do sedaj izdelanih okoljskih preveritev.

3.3 Metodologija izdelave prometne študije:

- Rezultate prometne študije se izdelava s pomočjo noveliranega prometnega modela, kjer se ločeno modelira:
 - o Osebni promet,
 - o Avtobusni promet in
 - o Tovorni promet, ločeno lahka in težka tovorna vozila,
- Obstoječi prometni model celotnega obravnavanega območja je potrebno novelirati na leto 2011 in pri tem jasno prikazati način in rezultate kalibracije in validacije za leto 2011. Upoštevajo se novi razvojni in prostorski podatki. Pri izdelavi generacij in atrakcij posameznih prometnih con je potrebno prikazati vsa izhodišča in faktorje ter način preračuna števila potovanj za posamezno cono. Coning celotnega območja se povzame po osnovnem prometnem modelu, po potrebi se ga dopolni.
- Posamezno vrsto prometa (notranji, ciljno-izvorni, tranzitni) je treba opisati, predstaviti in prikazati tako natančno, da bo možna preveritev posameznih rezultatov študije. Ločeno prikazati obseg javnega prometa in prometa z osebnimi vozili. Prikazani opisi morajo temeljiti na rezultati prometnih teženj (matrik potovanj) za posamezno vrsto vozil.
- Napoved prometa se izdelava na osnovi sprememb razvojnih in prostorskih podatkov, pri tranzitnem prometu se jasno in transparentno prikažejo izhodišča in metodologija, ki je uporabljena pri določitvi obsega prometa. Prikazati potrebno skupno povečanje prometa po vrstah vozil z jasnimi izhodišči.
- Študija mora vsebovati celoten postopek in rezultate validacije in kalibracije prometnega modela za posamezno vrsto prometa, ki je bila modelirana. Lokacije, na katerih se izdelava validacija, mora predhodno potrditi Naročnik oz. njegov predstavnik. Rezultate se predstavi tabelarično in grafično z jasnim prikazom metodologije in vseh izhodišč.
- Vse faze izdelave prometnega modela in končnega poročila prometne študije morajo biti jasno prikazane in obrazložene. Vsi zaključki in predlogi prometne študije morajo biti strokovno utemeljeni.

3.4 Rezultati prometne študije:

- Prometne obremenitve v enoti povprečni letni dnevni promet (PLDP) za leto 2011 in 2040 za sedanje prometno omrežje za vse prometne odseke, priključne rampe na avtocestah in ostale priključke po vrstah vozil (osebna, avtobusi, tovorna lahka do 7,5 ton in tovorna težka nad 7,5 ton ter vsa vozila skupaj, za namen izračuna hrupne obremenjenosti tudi strukturirano za dan, večer in noč). Prometne obremenitve v enoti PLDP se prikažejo za prerez posameznega prometnega odseka (skupaj obe prometni smeri) in ločeno za vsako prometno smer posebej za vse prometne odseke.
- Prikaz prometnih tokov za glavna križišča in avtocestne priključke v enoti PLDP po vrstah vozil (osebna, avtobusi, tovorna lahka, tovorna težka) grafično (izpis iz prometnega modela) za leto 2011 in 2040.
- Prikaz prometnih tokov po vrstah vozil za leto 2011 in 2040 v posameznem prerezu ceste (drevesa) na določenih lokacijah, katere bodo določene v času izdelave analize (najmanj 20 prerezov za posamezen časovni presek).
- Prikaz prometnih teženj (matrik potovanj) med vsemi prometnimi conami po vrstah vozil in skupaj za vsa vozila za leto 2011 in 2040 tabelarično in grafično.
- Prikaz urne distribucije prometa in obseg prometa po vrstah vozil za posamezen % prometa v odvisnosti od PLDP za posamezne prometne odseke ločeno za obe prometni smeri in skupaj za obe smeri na osnovi razpoložljivih podatkov DRSC o avtomatskem štetju prometa za leto 2011 na območju med Slovenj Gradcem in mejo z R Avstrijo.

- Za posamezne prometne odseke se prikaže kapacitetni izračun na osnovi urne distribucije in dejanskih prometnih obremenitev za posamezno prometno smer. Na območju mest in naselij se prikaže kapacitetni izračun za posamezna kritična križišča. Kapacitetni izračun se izdela za sedanje prometno omrežje v letu 2011 in 2040
- Za 3. in 4. odsek jasen prikaz potrebnih ukrepov na sedanjem cestnem omrežju (kakšne cestne povezave potrebujemo, število pasov, način priključevanja (nivojski, izven nivojski) na sedanje cestno omrežje in število priključkov, itd.).

Vsi podatki in rezultati študije se dokumentirajo v vmesnih poročilih za posamezen vsebinski sklop in v končnem poročilu prometne študije, priloge in ostalo gradivo se priloži v priloge.

3.5. Predhodno izdelane prometne študije

Za izdelavo študije so na razpolago naslednje že izdelane študije in podatki:

- Prometni in ekonomski del študije variant za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj - Koper in mejo z Republiko Avstrijo, Omega consult d.o.o., Ljubljana, marec 2007;
- Prometno in ekonomsko vrednotenje dodatnih variant v sklopu študije variant za izgradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj - Koper in mejo z Republiko Avstrijo, OMEGA Consult d.o.o., 2012.

Izdelovalcu bodo predhodno izdelane študije na razpolago tudi v digitalni obliki (osnovni vhodni podatki, rezultati ter celotna naloga vključno s prilogami) - na CD mediju, tekstualni del v .doc formatu, tabele v .xls formatu ter grafični del v .dwg ali .pdf formatu.

3.6. Predmet novelacije prometnega modela

Predmet novelacije, ki je predmet te projektne naloge, je prometni model, ki je bil uporabljen v študiji Prometni in ekonomski del študije variant za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj - Koper in mejo z Republiko Avstrijo, Omega consult d.o.o., Ljubljana, marec 2007.

4 PROMETNO-EKONOMSKO VREDNOTENJE VARIANT

Za načrtovano prometno omrežje in sicer za odseke 1, 3 in 4 je potrebno izdelati prometno-ekonomski elaborat.

Prometno-ekonomsko vrednotenje variant obsega:

- Izračun stroškov uporabnikov za celotno opazovano obdobje za vsa leta v skladu z Navodili za izdelavo študij upravičenosti cest;
- Izračun kazalcev ekonomske upravičenosti: neto sedanja vrednost (NSV), interna stopnja donosa (ISD), doba vračanja investicije v letih;
- Jasen povzetek izračunov s komentarji in utemeljitvijo rezultatov;
- Vse grafične priloge in vsi izpisi ekonomskega vrednotenja,, ki morajo biti dokumentirani in pojasnjeni v tekstualnem delu študije.

Prometno-ekonomsko vrednotenje variant je sestavni del študije in predstavlja drugi sklop, ki mora biti podan ločeno v posebnem elaboratu.

Osnova za izdelavo prometno-ekonomskega vrednotenja variant predstavljajo minimalni tehnični podatki načrtovanega prometnega omrežja, ki vključujejo tudi ocenjeno skupno vrednost investicije.

Za 1. odsek je potrebno prometno ekonomsko vrednotenje nadgraditi z vsemi vsebinami PIZ skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06 in 54/10).

5 ROK IN PREDAJA NALOGE

FAZA	ROK
1. Izdelava vseh potrebnih izhodišč prometne študije za izdelavo prometno-ekonomskega vrednotenja za 1. odsek od A1 do priključka Velenje jug (F3b optimizirana)	60 dni od sklenitve pogodbe
2. Izdelava elaborata prometno-ekonomskega vrednotenja z vsemi vsebinami za PIZ za 1. odsek	10 dni po prejemu minimalnih tehničnih podatkov in investicijskih vrednosti in zaključku 1. faze
3. Izdelava celotne prometne študije	80 dni od sklenitve pogodbe
4. Izdelava posameznega elaborata prometno-ekonomskega vrednotenja za 3. in 4. odsek	30 dni po prejemu minimalnih tehničnih podatkov in investicijskih vrednosti za posamezen scenarij bodočega prometnega omrežja in zaključku 3. faze
5. Dopolnitev študije po obravnavi na medresorski strokovni komisiji (Komisija) in predaja dopolnjene študije naročniku skupaj s priloženim zapisnikom Komisije, poročili posameznih članov Komisije ter pojasnili in odgovori izvajalca	10 dni po prejemu pripomb Komisije

Naloga mora biti predana Naročniku v 6 tiskanih izvodih + 6 zgoščenk. Ločeno se odda prometno študijo in prometno-ekonomsko vrednotenje s PIZ za 1 odsek, ter 3. in 4. odsek, torej za vsak odsek posebej, razen če se izkaže za utemeljeno, da se 3. in 4. odsek obravnavata v skupnem dokumentu. Vmesna poročila se oddajo ločeno za 1. odsek in ostale odseke Naročniku v 3 tiskanih izvodih in 3 zgoščenkah.

V elaboratih mora biti vpeta tudi projektna naloga, rezultati morebitnih terenskih raziskav v celoti in morebitna dodatna navodila Naročnika.

Izdellovalec je dolžan dokumentacijo (osnovni vhodni podatki, rezultati ter celotna naloga vključno s prilogami) predati tudi v digitalni obliki - na CD mediju, tekstualni del v .doc formatu, tabele v .xls formatu ter grafični del v .dwg in .pdf formatu in sicer vsa vmesna poročila in končno poročilo. Celotno študijo je potrebno oddati tudi v .pdf formatu. Prometni model mora biti predan naročniku tudi v aktivni obliki, npr. format .ver za osnovni model ter vse pripadajoče datoteke (matrike, grafika, statistični podatki).

6 SPECIFIKACIJA PONUDBE

Izdellovalec mora ponudbo specificirati po posameznih vsebinskih sklopih, ki so določena v projektni nalogi ter v skladu s tabelo v prilogi. Ločeno mora biti prikazana cena brez DDV, davek DDV in skupna vrednost ponudbe z vključenim DDV. Izvajalec sme do zaključka pogodbe

obračunati 80% izvedenih del po posameznih postavkah, 20% pa po prevzemu del s stani Naročnika.

Ponudnik natančno definira predvideno metodologijo, uporabo orodij. Izvajalec je dolžan metodologijo dela prilagoditi razpoložljivim virom in utemeljiti potrebo po dodatnih raziskavah.

7 SODELOVANJE Z NAROČNIKOM

Pri izdelavi prometne študije mora izdelovalec sodelovati z Naročnikom njegovimi predstavniki. Predvidena je redna koordinacija vsak drugi teden, katere se mora izdelovalec študije udeležiti in predstaviti napredovanje izdelave študije z vmesnimi ugotovitvami.

Za vsako fazo posreduje izvajalec vmesno poročilo in po potrebi izvede predstavitev. Ponudnik je dolžan v roke za izvedbo naloge vključiti potreben čas za predajo in predstavitev, ter morebitne popravke in dopolnitve naloge v posameznih fazah in za zaključek naloge.

Izvajalec mora študijo izdelati strokovno korektno, v skladu s projektno nalogo in uveljavljeno metodologijo. Izvajalec je pri izdelavi dokumentacije dolžan upoštevati in uporabljati domače predpise, normative in standarde, v kolikor pa teh ni, naj smiselno uporablja tuje predpise.

Če ponudnik ugotavlja, da posamezne zahteve projektne naloge ne vključujejo strokovno celovitih izhodišč oziroma po njegovem mnenju naloga na podlagi danih izhodišč ni izvedljiva ali pa je nejasna, je na to dolžan opozoriti že pri pripravi ponudbe in predlagati eventualna dopolnila projektne naloge (v skladu z Navodili ponudnikom v razpisni dokumentaciji, točka 10). Izvajalec študije mora pri izdelavi naloge tesno sodelovati z Naročnikom in dosledno upoštevati navodila, ki jih prejme od predstavnika Naročnika.

Pripravil:
Inženir DRI upravljanje investicij, d.o.o.

mag. Tomaž Košič, univ.dipl.inž.grad.
vodja sektorja

mag. Barbara Likar
vodja sektorja

Ana Sodnik Prah
vodja službe za prostorsko načrtovanje

DARS

DARS D.D. 2
DRUŽBA ZA AVTOCESTE
V REPUBLIKI SLOVENIJI

Janez Kušnik
izvršni direktor področja za
organizacijo gradenj in obnov

PRILOGA 1 - SPECIFIKACIJA PONUDBE

zap.št.	opis dela - novelacija prometnega modela	Vrednost brez DDV
	IZDELAVA PROMETNE ŠTUDIJE	
1	Prometne obremenitve, sedanje omrežje, dva časovna preseka	
2	Analiza prometnih razmer in kapacitetni izračuni, predlogi	
3	Prikaz potrebnih ukrepov, definiranje nove prometne infrastrukture (standard, število pasov...)	
4	Prometne preveritve za načrtovano prometno omrežje, dva časovna preseka	
5	Ugotovitve, zaključki in predlogi vključno s koordinacijo in predstavitvami	
	Izdelava prometne študije skupaj 1-5	
	Prometno ekonomsko vrednotenje	
6	Prometno ekonomsko vrednotenje načrtovanega prometnega omrežja z vsebinami predinvesticijske zasnove - odsek 1,	
7	Prometno ekonomsko vrednotenje načrtovanega prometnega omrežja - odsek 3,	
8	Prometno ekonomsko vrednotenje načrtovanega prometnega omrežja - odsek 4,	
	SKUPAJ BREZ DDV	
	DDV 20%	
	SKUPAJ Z DDV	

V ponudbeni ceni so vključeni vsi materialni in drugi stroški, povezani s predmetom naloge.

PRILOGA 2 -ZABELEŽKA SESTANKA NA MZIP dne 26.9.2012

- DOPIS MZIP, Direktorat za prostor št.:350008-6/2006-578-01011352 z dne 8.10.2012



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

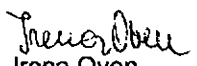
T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzp@gov.si
www.mzp.gov.si

Številka: 35008-6/2006-578-01011352
Datum: 8.10. 2012

Zadeva: Državni prostorski načrt za državno cesto od priključka na avtocesti A1 Šentilj-Koper do meje z Republiko Avstrijo

V prilogi vam v zvezi z nadaljevanjem priprave državnih prostorskih načrtov na severnem delu 3. razvojne osi pošiljamo zabeležko sestanka, ki je potekla dne 26.9.2012 v prostorih Direktorata za prostor.

Lep pozdrav,


Irena Oven
Višja svetovalka




Barbara RADOVAN
VODJA SEKTORJA ZA
PROSTORSKO NAČRTOVANJE NA DRŽAVNI RAVNI

Priloga:

- Zabeležka sestanka

Poslati po elektronski pošti:

- MZIP Direktorat za infrastrukturo (mzip.infrastruktura@gov.si, drago.bregar@gov.si)
- DARS d.d. (gp@dars.si, ana.sodnik@dars.si, vesna.zibrat@dars.si)



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzp@gov.si
www.mzp.gov.si

Številka: 35008-6/2006-578-01011352
Datum: 8. 10. 2012

Z A B E L E Ź K A

sestanka v zvezi s pripravo državnih prostorskih načrtov za državno cesto od avtoceste A1 do meje z Republiko Avstrijo. Sestanek je potekal dne 26. 9. 2012 na Direktoratu za prostor.

Namen sestanka je bil dogovor o nadaljevanju priprave državnih prostorskih načrtov za državno cesto na vseh štirih odsekih severnega dela 3. razvojne osi, na podlagi dogovorov ob obisku Vlade RS na Koroškem, dne 19. septembra 2012 ter na podlagi Poročila o dinamiki priprave državnih prostorskih načrtov, ki ga bo Vlada RS obravnavala v začetku oktobra.

Prisotni:

1. MzIP Dzl: Boštjan Rigler, Drago Bregar,
2. DARS: Ana Sodnik, Vesna Žibrat,
3. MzIP, DzP: Barbara Radovan, mag. Lenča Šolar, Irena Oven.

Odsek AC A1 – Velenje jug

V juliju 2012 je bilo s strani MzKO DO, SCPVO ponovno izdano negativno mnenje o ustreznosti OP za DC na odseku od Šentruperta do Velenja, saj na podlagi mnenja MzKO, Direktorata za kmetijstvo ugotavljajo, da gre pri posegu za preveliko izgubo kmetijskih zemljišč in je potrebno preveriti dodatno alternativno rešitev. Ker v letu in pol intenzivnega usklajevanja osnutka DPN ni bilo mogoče pridobiti pozitivnega mnenja o ustreznosti OP se je MzIP odločilo, da se postopek priprave DPN za varianto F2-2 od Šentruperta do Velenja jug ne nadaljuje ter da za nadaljevanje postopka priprave DPN DARS zagotovi dopolnitev študije variant in okoljskega poročila za predlog izvedljive variante, ki upošteva naslednja izhodišča:

1. uporabijo se podatki, ki so bili pripravljani ob izdelavi študije variant v l. 2007;
2. načrtuje se 4-pasovna hitra cesta, morebitna etapnost gradnje se določi po sprejemu odločitev o varianti, pred pripravo na gradnjo;
3. varianta mora biti ustrezno navezana na varianto E2, za katero je izdelan osnutek DPN ter sprejeta stališča do pripomb in predlogov z javne razgrnitve;
4. varianta mora izkazovati največjo možno prometno-ekonomsko učinkovitost;
5. varianta mora biti prostorsko in okoljsko sprejemljiva.

Potek postopka:

- izdelava se nov zaključni del k ŠV iz katerega bo izhajalo, da se na podlagi spremenjenih izhodišč predlaga izvedljivo varianto F3b, ki je bila prometno-ekonomsko najbolj učinkovita,
- osnova novega zaključnega dela so izključno le podatki iz ŠV in OP,
- OP se dopolni v delu sprejemljivosti predloga plana na novo predlagano varianto,
- MzIP DzP sporoči ali je potrebno izdelati tudi PIZ za potrditev variante na Vladi
- v decembru 2012 bo organizirana javna razgrnitev, kjer bodo razgrnjena naslednja gradiva: ŠV iz 2008, nov zaključni del iz novembra 2012, OP 2008 z dopolnitvijo november 2012, ustrezni grafični prikazi ter povzetek za javnost;
- na podlagi prejetih pripomb in predlogov z JR bodo pripravljena stališča in morebitna optimizacija trase F3b se bo izvedla po javni razgrnitvi,
- v času optimizacije bo potrebno dopolniti prometno-ekonomski, gradbeno-tehnični, in prostorski elaborat ter okoljsko poročilo,
- predlog izvedljive variante F3b bo Vlada obravnavala in sprejela aprila 2013,

- do decembra 2013 mora biti sprejeta uredba o DPN za odsek od AC A1 do priključka Velenje jug.

Odsek Velenje jug – Slovenj Gradec jug

Potek postopka:

1. Priprava DPN se nadaljuje s pripravo predloga DPN in OP, ki morata biti zaključena in predana na DzP do začetka novembra 2012.
2. Od 4.-17.10.2012 bo potekala javna seznanitev s spremenjenimi rešitvami na podlagi sprejetih stališč do pripomb in predlogov z JR. Javna obravnava bo 16.10.2012 v Velenju, kjer je bilo največ spremenjenih rešitev. Pripombe na spremenjene rešitve se ne bodo pridobivale; v kolikor bodo posredovane, bo nanje odgovorjeno, na rešitve pa ne bodo vplivale.
3. Predlog DPN mora biti izdelan do začetka novembra 2012.
4. MzIP sporoči ali je potrebno do sprejema uredbe izdelati tudi investicijsko zasnovu.
5. Uredba o DPN mora biti sprejeta do konca leta 2012.

V kolikor se bo izkazala utemeljenost po spremembi načrtovanih priključkov na območju Slovenj Gradca, se bo rešitev iskala v sklopu priprave DPN za 3. odsek (Slovenj Gradec jug – Dravograd z obvoznicami).

Odsek Slovenj Gradec jug – Dravograd z obvoznicami

Prometna obremenitev sedanjega cestnega omrežja ter njena prognoza v načrtovani planski dobi, na tem odseku v celoti več ne utemeljuje prvotno načrtovanega profila ceste, zato je kot racionalna in realno izvedljiva rešitev smiselna proučitev modernizacije obstoječe prometnice, ki bo prevzela funkcijo »razvojnne osi« na tem odseku (z rekonstrukcijo in modernizacijo se zagotovi standard glavne ceste za hitrost 90 km/h med naselji, 70 oz. 60 km/h pri poteku ceste skozi naselja, oz. morebitne obvoznice, ki so z vidika vodenja prometa nujno potrebne.

Po izdelani analizi potrebnih ukrepov se sprejme odločitev glede priprave DPN.

Potek postopka:

1. Stališča do pripomb in predlogov z javne razgrnitve so narejena v obsegu, ki ni zahteval dodatnih preveritev. Odgovori na pripombe in predloge, ki zahtevajo izdelavo dodatnih preveritev niso pripravljeni, iz razloga, ker ni odločitve o nadaljevanju priprave DPN.
2. Stališče Dzl je, da se na tem delu naredi rekonstrukcijo obstoječe glavne cestne povezave.
3. DPN za ta odsek ostaja odprt do odločitve o:
 - prometni rešitvi mesta Slovenj Gradec (obvoznica mesta, sprememba priključkov, ustrezna navezava na obstoječo cestno mrežo, poseganje na območje drugega odseka zaradi spremembe priključka Slovenj Gradec jug),
 - načrtovanju obvoznic Dravograd (potrebna odločitev skupaj z DRSC),
 - morebitnih drugih odsekih, ki bi jih bilo potrebno rešiti z DPN.

Odsek Otiški vrh – Holmec:

1. Študija variant se zaključuje v skladu z dogovori sestanka med MzIP Dzl, MzIP DzP, DARS in DRI z dne 19.9.2012.
2. Možna scenarija nadaljnega umeščanja tega odseka severnega dela 3. razvojne osi v prostor sta:
 - nadaljevanje priprave DPN skladno z zaključki ŠV
 - rekonstrukcija obstoječega cestnega omrežja
3. Zaradi zelo slabe prometne-ekonomike vseh obravnavanih variant (samo dve od obravnavanih variant dosejata pozitivno ISD (vendar daleč od priporočene vrednosti 7%)), je realni scenarij rekonstrukcija obstoječega cestnega omrežja.
4. Za realizacijo zgoraj navedenega scenarija je potrebna priprava ocene potrebnih ukrepov, na podlagi katere se ugotovi, ali je za rekonstrukcijo potrebna priprava prostorskega akta ali ne.
5. V primeru, da je priprava DPN potrebna, sta možna dva podscenarija:
 - dopolnitev vseh strokovnih podlag in ŠV ter nadaljevanje priprave DPN;
 - začetek povsem novega postopka priprave DPN;
6. V primeru, da priprava DPN ni potrebna, se posamezni ukrepi izvajajo v skladu s programom dela upravljavca.

7. V primeru realizacije scenarija »rekonstrukcija« se je potrebno tudi dogovoriti glede morebitne spremembe investitorja projekta.

Splošna dogovora:

1. DZI pripravi nova izhodišča za načrtovanje v pisni obliki na prvem, tretjem in četrtem odseku.
2. DZI na podlagi pripravljenih novih načrtovalskih izhodišč za rekonstrukcijo oz. modernizacijo obstoječega cestnega omrežja organizira sestanek z DZP, DARS in DRSC.

Zapisali:

Irena Oven, višja svetovalka II

mag. Lenča Šolar, sekretarka

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
17-02-2016
Delov. št.: 187
Prejemnik: rač., Počtnar

Naročnik: DARS d.d. št. 121/2016

Izvajalec: št. 346/2013-3

NAROČNIK: Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d., DARS d.d., Ulica XIV. divizije 4, Celje, ki jo zastopa uprava
 Identifikacijska številka za DDV: SI92473717
 Matična številka: 581425
 Številka transakcijskega računa: SI5606000-0112292446 pri ABanki d.d.

(13-346)

in

IZVAJALEC: PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Vojkova 65, Ljubljana, ki ga zastopa direktor Andrej Jan, univ.dipl.inž.grad.
 Matična številka: 5459966
 Identifikacijska št. za DDV: SI15531058
 Številka transakcijskega računa, na katerega bo naročnik plačeval izvršena dela: SI56 2420 1900 3328 129 pri Raiffeisen Banka d.d.

skleneta

**ANEKS št. 3
 k pogodbi DARS št. 154/2013**

1. člen

Naročnik in izvajalec (v nadaljevanju: pogodbeni stranki) ugotavljata, da:

- sta dne 02.04.2013 sklenila pogodbo DARS št. 154/2013 (v nadaljevanju: osnovna pogodba), s katero je naročnik oddal, izvajalec pa prevzel izvedbo naslednjih del: novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1
- da sta dne 15.05.2014 sklenila aneks št. 1-DARS št. 346/2014 zaradi podaljšanje roka in ureditve razmerij med pogodbenima strankama v skladu z veljavnim ZIPRS1314-A
- da sta dne 07.01.2015 sklenila aneks št. 2-DARS št. 10/2015 zaradi podaljšanje roka
- je izvajalec na naročnika naslovil predlog št. 1182/15-12-GP/AJ z dne 10.09.2015 za dodatna in manj dela ter podaljšanje roka za dokončanje
- da se ta aneks sklepa zaradi dodatnih in manj del ter podaljšanja roka.

2. člen

Pogodbeni stranki nadalje ugotavljata, da s sklenitvijo tega aneksa naročnik odda, izvajalec pa prevzema v izvedbo dodatna dela, ki so opredeljena v zahtevku izvajalca št. 1182/15-12-GP/AJ z dne 10.09.2015 in potrjena s strani naročnika, ter da se omogoči obračun manj del, v naslednji vsebini:

Predmet dodatnih del:

- dopolnitev prometne študije zaradi sprememb načrtovane trase na 1. odseku za varianto F2-2

Predmet manj del:

- prometno ekonomsko vrednotenje (faza 2 in 4 iz osnovne pogodbe, člen 5)

3. člen

Pogodbeni stranki ugotavljata, da vrednost del, opredeljenih v 2. členu tega aneksa, znaša:

Vrednost dodatnih del:

Neto cena: 6.000,00 EUR

Vrednost DDV: 1.320,00 EUR

Skupna vrednost z DDV: 7.320,00 EUR

Vrednost manj del:

Neto cena: 8.918,92 EUR

Vrednost DDV: 1.962,16 EUR

Skupna vrednost z DDV: 10.881,08 EUR

Naročnik in izvajalec sta za dodatna dela dne 10.12.2015 izvedla postopek s pogajanji brez predhodne objave na podlagi 1. točke 5. odstavka 29. člena ZJN-2.

4. člen

Pogodbeni stranki ugotavljata, da vrednost del, opredeljenih v predhodnem členu tega aneksa, znaša:

Vrednost del brez DDV - 2.918,92 EUR

Vrednost DDV - 642,16 EUR

Skupna vrednost z DDV - 3.561,08 EUR

5. člen

Glede na ugotovitve iz predhodnih členov sta pogodbeni stranki soglasni, da nova pogodbena vrednost znaša:

Neto cena: 20.864,87EUR

Vrednost DDV: 4.590,27 EUR

Skupna vrednost z DDV: 25.455,14 EUR

6. člen

Rok za dokončanje del iz 2. člena tega aneksa je 60 dni od veljavnosti aneksa.

7. člen

Vsa druga določila osnovne pogodbe in aneksov št. 1 in št. 2, glede katerih ni s tem aneksom drugače določeno, ostanejo še naprej v veljavi.

8. člen

Pogodbeni stranki soglašata, da je ta aneks sklenjen z odložnim pogojem in sicer mora izvajalec za izpolnitev pogoja v roku 10 (desetih) delovnih dni od prejema sklenjenega aneksa predložiti prenovljeno bančno garancijo za dobro izvedbo del v skladu s spremembami iz tega aneksa.

9. člen

Ta aneks je sestavljen in podpisan v 3 (treh) enakih izvodih, od katerih naročnik prejme dva, izvajalec pa en izvod.. Aneks je sklenjen z dnem podpisa pooblaščenih predstavnikov vseh pogodbenih strank. Za datum sklenitve tega aneksa šteje zadnji datum podpisa. Aneks je veljaven z dnem, ko je izpolnjen pogoj iz 8. člena tega aneksa.

Podpisano dne: 3.2.2016

IZVAJALEC:

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.
Andrej Jan, univ.dipl.inž.grad.
direktor



PNZ svetovanje
projektiranje d.o.o.

DARS

DARS D.D.
1
DRUŽBA ZA AVTOCESTE
V REPUBLIKI SLOVENIJI

mag. Gašper Marc
član uprave

Podpisano dne: 16-02-2016

NAROČNIK:

DARS d.d.
UPRAVA DARS d.d.

dr. Tomaž Vidic
predsednik uprave

43 - 2016 169 - 2016

14. Poročilo o pregledu in odgovori

POROČILO o pregledu študije Novelacija prometnega modela za 3 razvojno os od Avstrije do AC A1, dopolnitev za različico F2-2

Datum: 12.4.2016

Uvodna predstavitev

Študijo je izdelal PNZ d.o.o., marec 2016. V pregled smo prejeli elektronsko verzijo v formatu .pdf na 441 straneh. Tekstualnega dela je 66 strani, ostalo so priloge. Prometne obremenitve so izdelane s pomočjo prometnega modela za sedanje prometno omrežje za leto 2011 in 2040 ter za načrtovano prometno omrežje za leto 2040.

Namen prometne študije je dopolnitev prometnega modela za različico F2-2, ki predstavlja zahodni potek nove avtocestne povezave med avtocesto A1 in Velenjem. V prometnem modelu za različico F2-2 je upoštevano novo cestno omrežje, ki vsebuje potek avtoceste od A1 (nov priključek) mimo Velenja do Slovenj Gradca. Severno od Velenja je predvidena nova cestna povezava, ki bo povezovala novo avtocesto z obstoječo glavno cesto G1-4 Velenje – Slovenj Gradec.

Cilj prometne študije so prometne obremenitve v enoti povprečni letni dnevni promet po strukturi vozil za leti 2011 in 2040 za potrebe izdelave idejnega projekta (dimenzioniranje posameznih elementov avtoceste, hrup) in investicijske dokumentacije (investicijska zasnova) ter dopolnitev DPN po javni razgrnitvi.

Študija je izdelana kot dopolnitev osnovne študije »Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1 – prometna študija«, kjer je bila obravnavana različica F3b. V dopolnjeni študiji so podatki in rezultati prometnega modela za različico F3b zamenjani s podatki in rezultati za različico F2-2.

Ugotovitve in pripombe

Dopolnjena študija predstavlja dopolnitev osnovne prometne študije »Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1 – prometna študija« tako, da so podatki o različici F3b zamenjani s podatki o različici F2-2. Pri tem ni v celoti upoštevana vsebina aneksa 3, ki je osnova za izdelavo dopolnitve predmetne študije. V skladu z aneksom 3 so določena tudi **manj dela** (ekonomsko vrednotenje posameznih odsekov), zato je treba tekst v celotni študiji uskladiti in dopolniti tako, da bo skladen z vsebino aneksa 3. Na naslovnici je treba jasno označiti, da gre za dopolnitev osnovne prometne študije z različico F2-2. Osnovna prometna študija za različico F3b ostaja kot samostojni elaborat.

V prometni študiji manjkajo podatki in rezultati prometnih obremenitev za načrtovano prometno omrežje za leto 2011. Po razgovoru z izdelovalcem so posredovali dodatne grafične priloge s **prometnimi podatki za leto 2011 za načrtovano omrežje**, kar je vključeno v pregled študije. Predlagamo, da se prometna študija (tekst in priloge) dopolni tako, da bo vključevala tudi vse potrebne rezultate za načrtovano prometno omrežje za leto 2011.

V nekaterih grafičnih prilogah so za načrtovano prometno omrežje ostali prometni podatki za različico F3b. Celoten elaborat (tekst in priloge) je treba **uskladiti s podatki in rezultati za različico F2-2**. Različica F3b ni predmet tega elaborata.

V grafičnih prikazih prometnih obremenitev v enoti PLDP **niso razvidni vsi prometni odseki**, hkrati pa v tabelarnih prikazih ni mogoče določiti prometnih podatkov za vse odseke. Razlog je v grafičnem

prikazu številke prometnih odsekov, ker zaradi dolgih številke ni mogoče prikaz vseh odsekov. Npr. prometni podatki za Partizansko cesto v Velenju med križiščem z glavno cesto G1-4 in bodočim priključkom z novo avtocesto: na grafičnih prikazih je podatek samo za obstoječe omrežje za leto 2011, za leto 2040 in za načrtovano omrežje podatek ni viden. Iz grafičnih prilog, kjer so prikazane številke odsekov, je razvidno, da Partizansko cesto predstavlja odsek 369031, ki pa ima po podatkih iz tabel le 1.013 vozil/dan (PLDP) v letu 2011, kar pomeni, da to ni odsek Partizanske ceste, ker ima le ta v letu 2011 skupaj 22.300 vozil/dan. Takšnih primerov je še nekaj, zato predlagam, da se za celotno območje poteka nove avtoceste po različici F2-2 prikažejo vsi prometni odseki za obe omrežji in oba časovna preseka.

Prometne obremenitve v enoti PLDP: za sedanje omrežje so bili rezultati napovedi prometa za leto 2040 že pregledani v osnovni prometni študiji. Predmet te študije je načrtovano prometno omrežje za različico F2-2. Struktura in obseg naloge je podoben kot v obstoječi prometni študiji, v novelirani študiji so podani tudi prometni podatki za vrednotenje hrupa (dnevni, večerni, nočni čas). Rezultati napovedi prometa za sedanje omrežje za leto 2040 kažejo, da se promet na obstoječi glavni cesti G1-4 med Velenjem in Arja vasjo praktično ne povečuje – v letu 2011 je bilo na prometnem odseku na območju Velike Pirešice skupaj 15.700 vozil/dan, v letu 2040 pa je predvideno 18.700 vozil/dan, kar pomeni povečanje za 19% v 29 letih oz. znaša povprečna letna stopnja rasti le 0,6%. Nekoliko več se promet poveča na regionalni cesti med Braslovčami in Letušem, kjer se promet poveča iz 8.000 vozil/dan v letu 2011 na 12.300 vozil/dan v letu 2040, kar pomeni 54% povečanje prometa oz. znaša povprečna letna stopnja rasti prometa 1,5%. Podobno povečanje je tudi na regionalni cesti med Povzelo in Velenjem, kjer se promet poveča iz 3.000 vozil/dan na 4.700 vozil/dan. Glede na skupen obseg prometa v prerezu vseh treh državnih cest med avtocesto A1 in Velenjem se v 29 letih promet poveča za 33%. Na načrtovanem omrežju, po izgradnji nove avtoceste med A1 in Velenjem ostane skupen obseg prometa v prerezu enak, se pa prerazporedi iz obstoječih državnih cest na novo avtocesto. Nova avtocesta bi imela v letu 2011 skupaj 6.700 vozil/dan, v letu 2040 pa 12.100 vozil/dan na spodnjem delu, na severnem delu med Šmartnem ob Paki in Velenju pa od 6.300 vozil/dan do 10.900 vozil/dan. Nova avtocesta na drugem pododseku med Velenjem in Slovenj Gradcem bi imela v letu 2011 skupaj 5.400 vozil/dan in v letu 2040 skupaj 8.200 vozil/dan. Povzetek prometa in stopenj rasti za vse državne ceste v prerezu je prikazan v tabeli 1.

Tabela 1: Prometni podatki med A1 in Velenjem (prerez)

	leto	enota	AC	G1-4	R2	R3	prerez
sedanje omrežje	2011	PLDP		15.700	8.000	3.000	26.700
	2040	PLDP		18.700	12.300	4.700	35.700
	2040-2011	PLDP		3.000	4.300	1.700	9.000
	2011-2040	PLSR		0,6	1,5	1,6	1,0
	2040/2011	faktor		1,19	1,54	1,57	1,34
načrtovano omrežje	2011	PLDP	6.700	14.700	4.300	1.000	26.700
	2040	PLDP	12.100	16.500	6.000	1.300	35.900
	2040-2011	PLDP	5.400	1.800	1.700	300	9.200
	2011-2040	PLSR	2,1	0,4	1,2	0,9	1,0
	2040/2011	faktor	1,81	1,12	1,40	1,30	1,34
načrtovano omrežje - obstoječe omrežje	2011	PLDP	6.700	-1.000	-3.700	-2.000	0
	2040	PLDP	12.100	-2.200	-6.300	-3.400	200
	2040-2011	PLDP	5.400	-1.200	-2.600	-1.400	200
	2011-2040	PLSR	2,1	2,8	1,9	1,8	
	2040/2011	faktor	1,81	2,20	1,70	1,70	

Iz tabel 1 in 2 je razvidno, da bi obstoječa glavna cesta G1-4 tudi po izgradnji AC prevzela 55% celotnega prometa, medtem ko bi bilo na AC le 25% celotnega prometa v prerezu v letu 2011. Obe regionalni cesti skupaj bi prevzele le 20% prometa. V letu 2040 bi avtocesta prevzela dobro tretjino celotnega prometa v prerezu. Po izgradnji AC bi se promet porazdelil med obstoječe tri ceste in novo avtocesto, tako da se največ zmanjša na R2 med Braslovčami in Letušem za 3.700 vozil/dan, nato na R3 za 2.000 vozil/dan in najmanj na G1-4 le za 1.000 vozil/dan. Analiza prometnih teženj in obsega prometa v posameznih prerezih cest (»drevesa«) kaže, da večina prometa iz območja Velenja gravitira proti vzhodu (območje Celja). Avtocesta po različici F2-2 (zahodni potek) po študiji ne razbremeni obstoječe glavne ceste G1-4, saj se promet na njen zmanjša v letu 2011 le za 1.000 vozil/dan oz. za 6,4%. Na cesti R2 se promet zmanjša za 46%, na cesti R3 pa za 66%.

Tabela 2: Deleži prometa glede na skupen promet v prerezu

	leto	enota	AC	G1-4	R2	R3	prerez
sedanje omrežje	2011	delež	-	59%	30%	11%	100%
	2040	delež	-	52%	34%	13%	100%
načrtovano omrežje	2011	delež	25%	55%	16%	4%	100%
	2040	delež	34%	46%	17%	4%	100%

Vprašanje je, zakaj nova avtocesta ne prevzame več prometa iz glavne ceste G1-4. Vzrokov je lahko več, med drugim tudi obstoječe ceste v mestu, ki so na meji zmogljivosti ali pa na določenih odsekih že kapacitetno prekoračene, npr. **Partizanska cesta v Velenju**, ki je na enem delu (med križiščem z G1-4 in Gorenjem) že sedaj štiripasovna. Partizanska cesta bo predstavljala navezavo na avtocesto za promet iz vzhodnega in južnega dela Velenja. Ker je že v današnjih razmerah verjetno na meji prepustnosti, se del prometa še naprej v smeri Celja odvija po obstoječi cesti G1-4. Drugi razlog je lahko tudi v O-D matrikah oz. kje ima promet svoj izvor in cilj.

Analiza »dreves« na glavni cesti na dveh mestih med Velenjem in Črnovo ter na jugu pri Veliki Pirešici kaže, da je veliko (skoraj polovico) lokalnega prometa na G1-4. To pomeni, da v eni smeri od skupaj 8.300 vozil/dan 3.000 vozil/dan izvira iz avtoceste A1, 600 vozil/dan iz smeri Žalec, 1.000 vozil/dan iz vzhoda (Višnja vas), cca. 3.700 vozil/dan pa iz območja neposredno ob glavni cesti. Ta promet ne more prevzeti nova avtocesta, tudi ne 1.000 vozil za smer Višnja vas, kakor tudi ne prometa, ki prihaja iz A1, ker ga večina prihaja iz smeri Celja. Pri analizi »dreves« je pri **težkem tovornem prometu** nerazumljivo, da je njihova vrednost tako majhna. Npr. v prerezu Velika Pirešica je težkih tovornih vozil le **90**, od tega jih ima cilj v Velenju le 35 vozil/dan, v Slovenj Gradcu pa le 5. Po podatkih iz priloge, kjer je analiziran promet v prerezih (»drevesa«) je razvidno, da ima težek tovorni promet cilj in izvor le v območju G1-4. Naslednji problem je število težkih tovornih vozil v prerezu. Po števnih podatkih in rezultatih prometnega modela je na odseku med 500 in 700 težkih tovornih vozil/dan, pri analizi »dreves« pa je ta številka bistveno nižja. Potrebno pojasnilo analize prometa v prerezih (priloge »drevesa« PLDP) in po potrebi dopolniti prometno študijo s pravilnimi podatki. Tudi preostale analize, ki se nanašajo na »drevo poti« v grafičnih prilogah potrebujejo pojasnila. Npr. na glavni cesti G1-4 med Velenjem in Slovenj Gradcem je v prerezu (smer Slovenj Gradec) skupaj 4.900 vozil/dan, od katerih izvira iz avtoceste A1 manj kot 200. Večina jih ima izvor v Velenju, iz A1 smer Ljubljana jih je le 45 vozil/dan.

Pri **kapacitetni analizi prometnih odsekov** je treba pri prikazu rezultatov v tabeli dopolniti glave tabel na vsaki strani, ker so zaradi velikega števila podatkov podatki v tabeli težko berljivi. Hkrati je treba v kapacitetno analizo dodati manjkajoče odseke, npr. odseki od 369031 naprej manjkajo. Tako ni možno preveriti nekatere ključne odseke, npr. Partizanska cesta v Velenju. Predlagamo, da se tabela z rezultati kapacitetne analize dopolni z vsemi odseki in doda glavo tabele na vsak list.

V prometni študiji je v poglavju 9 Sklep ugotovljeno, da je različica F2-2 manj primerna za potovanja med Celjem in Velenjem, zato je treba zagotoviti tudi **ustreznost obstoječe glavne ceste G1-4**. Ali to pomeni, da obstoječa glavna cesta G1-4 po izgradnji AC ne bo ustrezna za pričakovan obseg prometa? Glede na to, da se bo na novo avtocesto preusmerilo le 1.000 vozil/dan lahko ugotovimo, da bo na obstoječi glavni cesti G1-4 potrebno izvesti določene ukrepe za povečanje prepustnosti, kar izhaja tudi iz kapacitetne analize. Po prometni študiji bo nivo uslug na obstoječi glavni cesti v letu 2040 med D in E. Predlagam, da se dodatno preverijo tudi ciljno – izvorne matrike ter drevesa poti v prometnem modelu.

Zaključek

Prometno študijo je treba dopolniti glede na ugotovitve in pripombe. Predlagam, da se prometa študija dopolni z manjkajočimi podatki (priloge) in se uskladi tekst tudi glede na vsebino aneksa 3 (izloči manj dela).

V zaključku prometne študije je treba pojasniti in utemeljiti dileme glede prometne učinkovitosti prometnega omrežja po različici F2-2, predvsem pa:

- vzroke, zakaj obseg preusmerjenega prometa iz obstoječe glavne ceste G1-4 na novo avtocesto znaša le 1.000 vozil/dan v letu 2011, v letu 2040 pa le 2.200 vozil/dan;
- ali je obstoječa Partizanska cesta v Velenju (med Gorenjem in novim priključkom Velenje jug) z vidika kapacitete ustrezna? Ali bi morebitna širitev v štiripasovnico pritegnila več prometa na bodočo avtocesto?
- Pojasniti in utemeljiti prometne obremenitve v prikazu »drevo poti« iz priloge 9. Iz rezultatov je razvidno, da je večina potovanj na krajših razdaljah ter da je tranzitnega prometa med Slovenj Gradcem in avtocesto A1 razmeroma malo. To posledično lahko pomeni, da je različica F2-2 razmeroma malo prometno obremenjena; večino prometa pa ostane na G1-4.

Poročilo izdelal:

Franci Šoba, univ.dipl.inž.tehnol.prom.



Odgovori in pojasnila so označena rdeče.**Ugotovitve in pripombe**

Dopolnjena študija predstavlja dopolnitev osnovne prometne študije »Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1 – prometna študija« tako, da so podatki o različici F3b zamenjani s podatki o različici F2-2. Pri tem ni v celoti upoštevana vsebina aneksa 3, ki je osnova za izdelavo dopolnitve predmetne študije. V skladu z aneksom 3 so določena tudi **manj dela** (ekonomsko vrednotenje posameznih odsekov), zato je treba tekst v celotni študiji uskladiti in dopolniti tako, da bo skladen z vsebino aneksa 3. Na naslovnici je treba jasno označiti, da gre za dopolnitev osnovne prometne študije z različico F2-2. Osnovna prometna študija za različico F3b ostaja kot samostojni elaborat.

Dopolnjeno. Besedilo je popravljeno, tako da ni omenjeno ekonomsko vrednotenje. Naslov bo dopolnjen, tako da bo jasno, da gre za prometno študijo za različico F2-2. Tako bo tudi osnovni elaborat ostal samostojni.

V prometni študiji manjkajo podatki in rezultati prometnih obremenitev za načrtovano prometno omrežje za leto 2011. Po razgovoru z izdelovalcem so posredovali dodatne grafične priloge s **prometnimi podatki za leto 2011 za načrtovano omrežje**, kar je vključeno v pregled študije. Predlagamo, da se prometna študija (tekst in priloge) dopolni tako, da bo vključevala tudi vse potrebne rezultate za načrtovano prometno omrežje za leto 2011.

Dopolnjeno.

V nekaterih grafičnih prilogah so za načrtovano prometno omrežje ostali prometni podatki za različico F3b. Celoten elaborat (tekst in priloge) je treba **uskladiti s podatki in rezultati za različico F2-2**. Različica F3b ni predmet tega elaborata.

Dopolnjeno.

V grafičnih prikazih prometnih obremenitev v enoti PLDP **niso razvidni vsi prometni odseki**, hkrati pa v tabelarnih prikazih ni mogoče določiti prometnih podatkov za vse odseke. Razlog je v grafičnem prikazu številik prometnih odsekov, ker zaradi dolgih številik ni mogoče prikaz vseh odsekov. Npr. prometni podatki za Partizansko cesto v Velenju med križiščem z glavno cesto G1-4 in bodočim priključkom z novo avtocesto: na grafičnih prikazih je podatek samo za obstoječe omrežje za leto 2011, za leto 2040 in za načrtovano omrežje podatek ni viden. Iz grafičnih prilog, kjer so prikazane številke odsekov, je razvidno, da Partizansko cesto predstavlja odsek 369031, ki pa ima po podatkih iz tabel le 1.013 vozil/dan (PLDP) v letu 2011, kar pomeni, da to ni odsek Partizanske ceste, ker ima le ta v letu 2011 skupaj 22.300 vozil/dan. Takšnih primerov je še nekaj, zato predlagam, da se za celotno območje poteka nove avtoceste po različici F2-2 prikažejo vsi prometni odseki za obe omrežji in oba časovna preseka.

Dodane so bile karte s podrobnejšim prikazom odsekov na območju Velenja (priloge v dodatku D3.1a, D3.2a in D3.3a).

Prometne obremenitve v enoti PLDP: za sedanje omrežje so bili rezultati napovedi prometa za leto 2040 že pregledani v osnovni prometni študiji. Predmet te študije je načrtovano prometno omrežje za različico F2-2. Struktura in obseg naloge je podoben kot v obstoječi prometni študiji, v novelirani študiji so podani tudi prometni podatki za vrednotenje hrupa (dnevni, večerni, nočni čas). Rezultati napovedi prometa za sedanje omrežje za leto 2040 kažejo, da se promet na obstoječi glavni cesti G1-4 med Velenjem in Arja vasjo praktično ne povečuje – v letu 2011 je bilo na prometnem odseku na območju Velike Pirešice skupaj 15.700 vozil/dan, v letu 2040 pa je predvideno 18.700 vozil/dan, kar pomeni povečanje za 19% v 29 letih oz. znaša povprečna letna stopnja rasti le 0,6%. Nekoliko več se promet

3. razvojna os

poveča na regionalni cesti med Braslovčami in Letušem, kjer se promet poveča iz 8.000 vozil/dan v letu 2011 na 12.300 vozil/dan v letu 2040, kar pomeni 54% povečanje prometa oz. znaša povprečna letna stopnja rasti prometa 1,5%. Podobno povečanje je tudi na regionalni cesti med Povzelo in Velenjem, kjer se promet poveča iz 3.000 vozil/dan na 4.700 vozil/dan. Glede na skupen obseg prometa v prerezu vseh treh državnih cest med avtocesto A1 in Velenjem se v 29 letih promet poveča za 33%. Na načrtovanem omrežju, po izgradnji nove avtoceste med A1 in Velenjem ostane skupen obseg prometa v prerezu enak, se pa prerazporedi iz obstoječih državnih cest na novo avtocesto. Nova avtocesta bi imela v letu 2011 skupaj 6.700 vozil/dan, v letu 2040 pa 12.100 vozil/dan na spodnjem delu, na severnem delu med Šmartnem ob Paki in Velenju pa od 6.300 vozil/dan do 10.900 vozil/dan. Nova avtocesta na drugem pododseku med Velenjem in Slovenj Gradcem bi imela v letu 2011 skupaj 5.400 vozil/dan in v letu 2040 skupaj 8.200 vozil/dan. Povzetek prometa in stopenj rasti za vse državne ceste v prerezu je prikazan v tabeli 1.

Tabela 1: Prometni podatki med A1 in Velenjem (prerez)

	leto	enota	AC	G1-4	R2	R3	prerez
sedanje omrežje	2011	PLDP		15.700	8.000	3.000	26.700
	2040	PLDP		18.700	12.300	4.700	35.700
	2040-2011	PLDP		3.000	4.300	1.700	9.000
	2011-2040	PLSR		0,6	1,5	1,6	1,0
	2040/2011	faktor		1,19	1,54	1,57	1,34
načrtovano omrežje	2011	PLDP	6.700	14.700	4.300	1.000	26.700
	2040	PLDP	12.100	16.500	6.000	1.300	35.900
	2040-2011	PLDP	5.400	1.800	1.700	300	9.200
	2011-2040	PLSR	2,1	0,4	1,2	0,9	1,0
	2040/2011	faktor	1,81	1,12	1,40	1,30	1,34
načrtovano omrežje - obstoječe omrežje	2011	PLDP	6.700	-1.000	-3.700	-2.000	0
	2040	PLDP	12.100	-2.200	-6.300	-3.400	200
	2040-2011	PLDP	5.400	-1.200	-2.600	-1.400	200
	2011-2040	PLSR	2,1	2,8	1,9	1,8	
	2040/2011	faktor	1,81	2,20	1,70	1,70	

Iz tabel 1 in 2 je razvidno, da bi obstoječa glavna cesta G1-4 tudi po izgradnji AC prevzela 55% celotnega prometa, medtem ko bi bilo na AC le 25% celotnega prometa v prerezu v letu 2011. Obe regionalni cesti skupaj bi prevzele le 20% prometa. V letu 2040 bi avtocesta prevzela dobro tretjino celotnega prometa v prerezu. Po izgradnji AC bi se promet porazdelil med obstoječe tri ceste in novo avtocesto, tako da se največ zmanjša na R2 med Braslovčami in Letušem za 3.700 vozil/dan, nato na R3 za 2.000 vozil/dan in najmanj na G1-4 le za 1.000 vozil/dan. Analiza prometnih teženj in obsega prometa v posameznih prerezih cest (»drevesa«) kaže, da večina prometa iz območja Velenja gravitira proti vzhodu (območje Celja). Avtocesta po različici F2-2 (zahodni potek) po študiji ne razbremeni obstoječe glavne ceste G1-4, saj se promet na njen zmanjša v letu 2011 le za 1.000 vozil/dan oz. za 6,4%. Na cesti R2 se promet zmanjša za 46%, na cesti R3 pa za 66%.

Tabela 2: Deleži prometa glede na skupen promet v prerezu

	leto	enota	AC	G1-4	R2	R3	prerez
sedanje omrežje	2011	delež	-	59%	30%	11%	100%
	2040	delež	-	52%	34%	13%	100%
načrtovano omrežje	2011	delež	25%	55%	16%	4%	100%
	2040	delež	34%	46%	17%	4%	100%

Vprašanje je, zakaj nova avtocesta ne prevzame več prometa iz glavne ceste G1-4. Vzrokov je lahko več, med drugim tudi obstoječe ceste v mestu, ki so na meji zmogljivosti ali pa na določenih odsekih že kapacitetno prekoračene, npr. **Partizanska cesta v Velenju**, ki je na enem delu (med križiščem z G1-4 in Gorenjem) že sedaj štiripasovna. Partizanska cesta bo predstavljala navezavo na avtocesto za promet iz vzhodnega in južnega dela Velenja. Ker je že v današnjih razmerah verjetno na meji prepustnosti, se del prometa še naprej v smeri Celja odvija po obstoječi cesti G1-4. Drugi razlog je lahko tudi v O-D matrikah oz. kje ima promet svoj izvor in cilj.

Analiza »dreves« na glavni cesti na dveh mestih med Velenjem in Črnovo ter na jugu pri Veliki Pirešici kaže, da je veliko (skoraj polovico) lokalnega prometa na G1-4. To pomeni, da v eni smeri od skupaj 8.300 vozil/dan 3.000 vozil/dan izvira iz avtoceste A1, 600 vozil/dan iz smeri Žalec, 1.000 vozil/dan iz vzhoda (Višnja vas), cca. 3.700 vozil/dan pa iz območja neposredno ob glavni cesti. Ta promet ne more prevzeti nova avtocesta, tudi ne 1.000 vozil za smer Višnja vas, kakor tudi ne prometa, ki prihaja iz A1, ker ga večina prihaja iz smeri Celja.

Z ugotovitvami se strinjamo. Dodatno pojasnjemo:

- zastoji v mestu nimajo večjega vpliva na obremenitve nove cestne povezave, saj je uporabljen regionalni prometni model, ki ni dovolj natančen na ravni križišč in odsekov v Velenju
- že štetje prometa na priključku Arja vas leta 2007 je pokazalo, da je prometa iz smeri Ljubljane 30% pri osebnih in tovornih vozilih, medtem ko ga je iz smeri Celja 70%. Med drugim to potrjujejo tudi statistični podatki o delovnih migracijah.

Pri analizi »dreves« je pri **težkem tovornem prometu** nerazumljivo, da je njihova vrednost tako majhna. Npr. v prerezu Velika Pirešica je težkih tovornih vozil le 90, od tega jih ima cilj v Velenju le 35 vozil/dan, v Slovenj Gradcu pa le 5. Po podatkih iz priloge, kjer je analiziran promet v prerezih (»drevesa«) je razvidno, da ima težek tovorni promet cilj in izvor le v območju G1-4. Naslednji problem je število težkih tovornih vozil v prerezu. Po števnih podatkih in rezultatih prometnega modela je na odseku med 500 in 700 težkih tovornih vozil/dan, pri analizi »dreves« pa je ta številka bistveno nižja. Potrebno pojasnilo analize prometa v prerezih (priloge »drevesa« PLDP) in po potrebi dopolniti prometno študijo s pravnimi podatki. Tudi preostale analize, ki se nanašajo na »drevo poti« v grafičnih prilogah potrebujejo pojasnila. Npr. na glavni cesti G1-4 med Velenjem in Slovenj Gradcem je v prerezu (smer Slovenj Gradec) skupaj 4.900 vozil/dan, od katerih izvira iz avtoceste A1 manj kot 200. Večina jih ima izvor v Velenju, iz A1 smer Ljubljana jih je le 45 vozil/dan.

Pri drevesu poti za težki tovorni promet je prišlo do napake pri grafičnem prikazu. Napaka je odpravljena.

Pri **kapacitetni analizi prometnih odsekov** je treba pri prikazu rezultatov v tabeli dopolniti glave tabel na vsaki strani, ker so zaradi velikega števila podatkov podatki v tabeli težko berljivi. Hkrati je treba v kapacitetno analizo dodati manjkajoče odseke, npr. odseki od 369031 naprej manjkajo. Tako ni možno preveriti nekatere ključne odseke, npr. Partizanska cesta v Velenju. Predlagamo, da se tabela z rezultati kapacitetne analize dopolni z vsemi odseki in doda glavo tabele na vsak list.

Dopolnjeno. Partizanska cesta v Velenju predstavljajo odseki 368910, 368914, 369196. V izračunu prepustnosti so prikazani odseki vseh 2-pasovnih državnih cest.

V prometni študiji je v poglavju 9 Sklep ugotovljeno, da je različica F2-2 manj primerna za potovanja med Celjem in Velenjem, zato je treba zagotoviti tudi **ustreznost obstoječe glavne ceste G1-4**. Ali to pomeni, da obstoječa glavna cesta G1-4 po izgradnji AC ne bo ustrezna za pričakovan obseg prometa? Glede na to, da se bo na novo avtocesto preusmerilo le 1.000 vozil/dan lahko ugotovimo, da

3. razvojna os

bo na obstoječi glavni cesti G1-4 potrebno izvesti določene ukrepe za povečanje prepustnosti, kar izhaja tudi iz kapacitetne analize. Po prometni študiji bo nivo uslug na obstoječi glavni cesti v letu 2040 med D in E. Predlagam, da se dodatno preverijo tudi ciljno – izvorne matrike ter drevesa poti v prometnem modelu.

Zaradi preusmeritve prometa na novo avtocesto bo prišlo do razbremenitve G1-4, kar pa bo hkrati povzročilo preusmeritev prometa na omenjeno državno z regionalnih cest (tabela 2).

V primeru potreb za dodatne in bolj podrobne preveritve predlagamo, da se za območje Koroške in Savinjske regije izdela štiristopenjski regionalni prometni model, za katerega razvoj bi bilo potrebno izvesti anketo po potovalnih navadah prebivalcev, štetje najpomembnejših križišč, razviti urne konice idr.

Zaključek

Prometno študijo je treba dopolniti glede na ugotovitve in pripombe. Predlagam, da se prometa študija dopolni z manjkajočimi podatki (priloge) in se uskladi tekst tudi glede na vsebino aneksa 3 (izloči manj dela).

V zaključku prometne študije je treba pojasniti in utemeljiti dileme glede prometne učinkovitosti prometnega omrežja po različici F2-2, predvsem pa:

- vzroke, zakaj obseg preusmerjenega prometa iz obstoječe glavne ceste G1-4 na novo avtocesto znaša le 1.000 vozil/dan v letu 2011, v letu 2040 pa le 2.200 vozil/dan;
pojasnjeno
- ali je obstoječa Partizanska cesta v Velenju (med Gorenjem in novim priključkom Velenje jug) z vidika kapacitete ustrezna? Ali bi morebitna širitev v štiripasovnico pritegnila več prometa na bodočo avtocesto?
za kapacitetno analizo Partizanske ceste v Velenju bi bilo potrebno razviti bolj podroben občinski prometni model za urne konice
- Pojasniti in utemeljiti prometne obremenitve v prikazu »drevo poti« iz prilog 9. Iz rezultatov je razvidno, da je večina potovanj na krajših razdaljah ter da je tranzitnega prometa med Slovenj Gradcem in avtocesto A1 razmeroma malo. To posledično lahko pomeni, da je različica F2-2 razmeroma malo prometno obremenjena; večino prometa pa ostane na G1-4.
pojasnjeno.

Pripravil: mag. Gregor Pretnar, u.d.i.g.

Nalogo je izdelal PNZ, oddelek promet.
Glavne dejavnosti oddelka so:

■ Planiranje prometa in prometne infrastrukture

- zasnova vseobsežnih in sektorskih prometnih sistemov
- uvajanje novih tehnologij
- razvoj strateških, makroskopskih 4- in 3-stopenjskih ali poenostavljenih modelov za blagovni in potniški promet
- mikroskopsko simuliranje prometnih razmer vseh vrst prometa (štiridimenzionalni model)
- izdelava vseobsežnih in sektorskih primerjalnih študij
- dimenzioniranje in optimiranje omrežij, uravnavanje in koordiniranje semaforških ciklusov
- prometna štetja, prometne ankete po gospodinjstvih, na cestah in javnih prometnih sredstvih



■ Analize vplivov na okolje

- analize vplivov hrupa (tridimenzionalni model) in predlogi protihrupnih ukrepov
- analize vplivov onesnaženega zraka (tridimenzionalni nehidrostatični model zračnih tokov) in predlogi izboljšav
- analiza drugih vplivov: onesnaženje voda, ločitveni in vizualni vplivi itd.



■ Ekonomske analize

- študije upravičenosti po metodologijah, ki temeljijo na urnih in celodnevni prometnih količinah
- izdelava predinvesticijskih in investicijskih programov



■ Projektiranje vseh vrst prometne infrastrukture

- idejne zasnove
- idejni projekti
- PGD in PZI projekti

PREDSTAVITEV IZDELKOV

- v klasični (papirni) in digitalni obliki (PDF, DWF in PowerPoint)
- multimedijske predstavitve
- tridimenzionalne animacije



Hvala za zaupanje!

