TEHNIČNO POROČILO

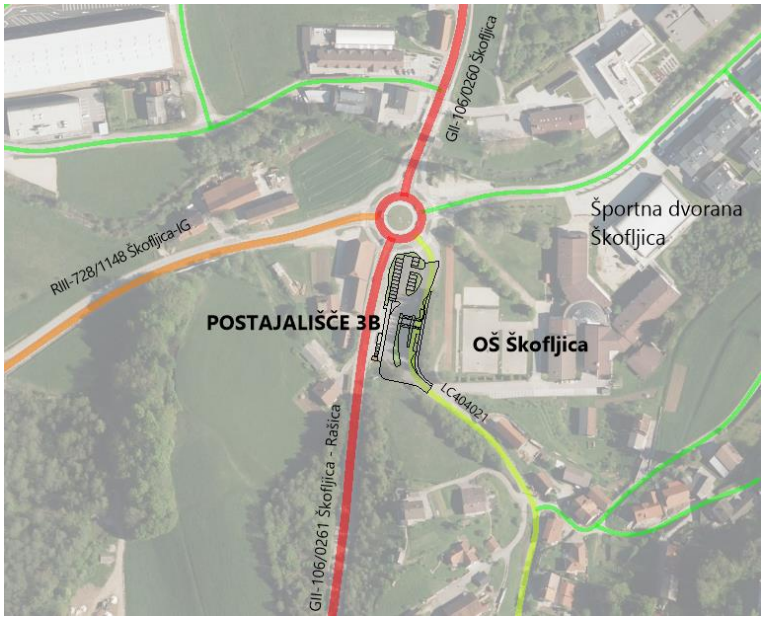
KAZALO

1 SPLOŠNO 2
1.1 OBSTOJEČE STANJE 2
1.2 PREDVIDENE UREDITVE 4
2 OBMOČJE GRADBIŠČA 5
3 OPIS POSAMEZNE FAZE 5
3.1 FAZA 1 5
3.2 FAZA 2 5
3.3 FAZA 3 5
4 ZAKLJUČEK 6

1 SPLOŠNO

Predložena projektna dokumentacija za izvedbo (PZI) zajema prikaz preureditve končnega postajališča 3B na Škofljici.

Občina Škofljica namerava urediti območje obstoječega končnega avtobusnega postajališča oz. obračališča linije 3B pri OŠ Škofljica. Polega samega postajališča sta predmet obdelave tudi ureditev parkirišča za osebna vozila po sistemu Park & Ride, parkirnih mest za kratkotrajno parkiranje in odlaganje otrok (K+R »od tu dalje grem peš«) ter obnova tangiranega odseka lokalne ceste LC 404021 Klanec – Gumnišče – Pijava Gorica.



Slika 1: Pogled na širše območje okoli postajališča 3B

1.1 OBSTOJEČE STANJE

Obravnavano območje obdelave se nahaja na jugovzhodni strani obstoječega krožišča Škofljica, na katerega se navezujejo državni cesti G2-106/0261, G2-106/0260 in R3-728/1148 ter občinski cesti LC 404021 in JP 904141. Obstoječe avtobusno postajališče oz. obračališče je umeščeno med glavno cesto G2-106/0261 na zahodni strani in javno potjo JP 404021 na vzhodni strani. Napajanje postajališča se vrši preko jugovzhodnega priključka krožišča t.j. javne poti JP 404021. Na območju obračališča je asfaltirana samo dostopna cesta, medtem ko je preostanek platoja v makadamski izvedbi. Ob postajališču je z robnikom dvignjeno asfaltirano čakališče z nadstrešnico. V bližini čakališča je postavljen prenosni WC. Na preostali makadamski površini severno od postajališča je urejeno parkirišče, ki že sedaj delno funkcionira po sistemu Park & Ride. Območje je delno osvetljeno s cestno razsvetljavo.

Obstoječe cestno omrežje je prometno obremenjeno, še posebej v času prometnih konic. Med jutranjo prometno konico npr. sega kolona čakajočih vozil na LC 404021 občasno tudi do obstoječega prehoda za pešce preko dvignjene trapezne ploščadi na JV strani postajališča.

Dostop do OŠ Škofljica se vrši s severne in južne strani. Dostop na severni strani služi predvsem najmlajšim, t.j. učencem prvih treh razredov. Ostali šolarji dostopajo do šole preko vhoda z južne strani.



Slika 2: Pogled na obstoječe parkirišče in obračališče iz smeri krožišča proti jugu



Slika 3: Pogled na obstoječe obračališče in prometno ureditev – cona 30



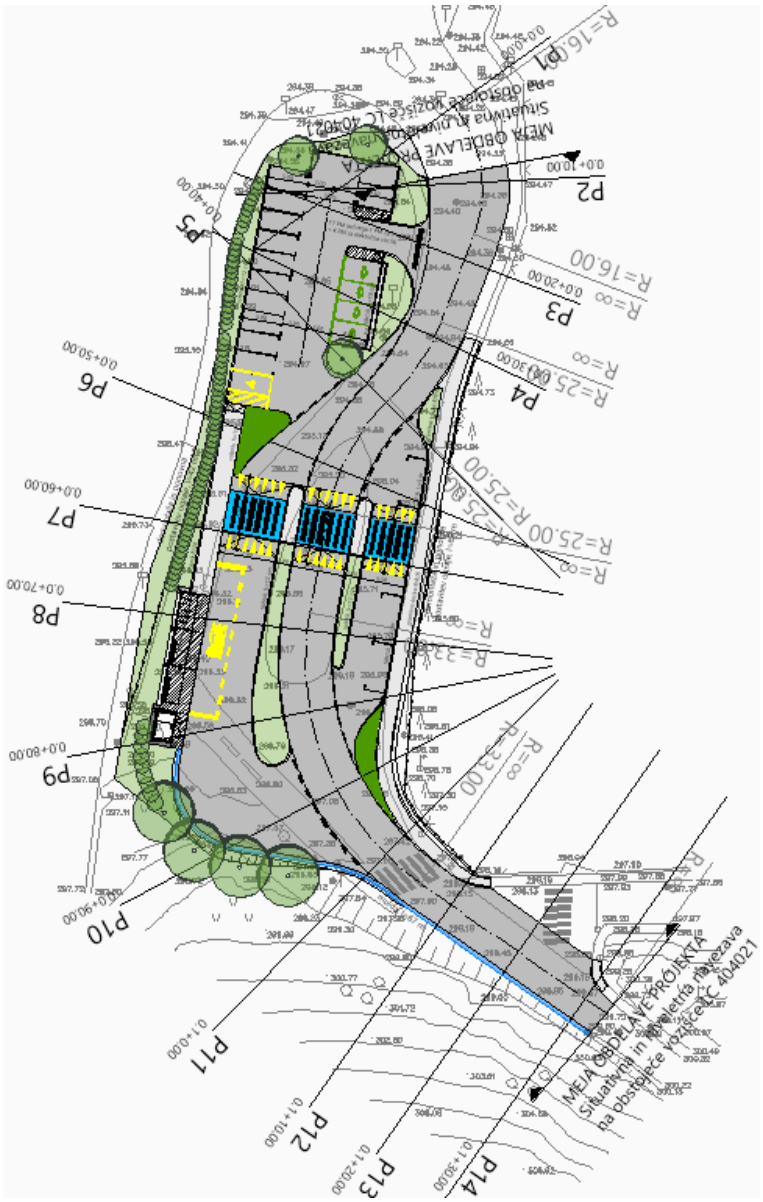
Slika 4: Pogled na obstoječe čakališče na območju postajališča z nadstrešnico in prenosnim WC

1.2 PREDVIDENE UREDITVE

Na območju so predvidene naslednje ureditve:

- obnova avtobusnega postajališča/ obračališča 3B s čakališčem in nadstrešnico,
- objekt s sanitarijami,
- prestavitev LC 404021 Klanec – Gumnišče – Pijava Gorica,
- obnova (asfaltiranje) parkirišča za osebna vozila (17 parkirnih mest, od tega 1 PM za invalide in 4 PM za električna vozila),
- pokrita kolesarnica (10 parkirnih mest),
- 1 parkirno mesto za kratkotrajno parkiranje po sistemu K+R,
- pločnik na vzhodni strani LC 404021,
- ukinitev obstoječega prehoda za pešce preko trapezne ploščadi na JV.

V sklopu predvidenih ureditev se uredi tudi odvodnjavanje ceste in površin za mirujoči promet, cestna razsvetljava, priključitev sanitarnega objekta na vodovod in komunalno kanalizacijo ter zaščita oz. prestavitev tangiranih komunalnih vodov.



Slika 5: Prikaz predvidenih ureditev

2 OBMOČJE GRADBIŠČA

Območje gradbišča je predvideno na 3 faze in sicer:

- Faza 1 v površini cca. 1420 m2,
  - Faza 1.1 v površini cca. 60 m2,
  - Faza 1.2 v površini cca. 1360 m2,
- Faza 2 v površini cca. 870 m2,
- Faza 3 v površini cca. 860m2.

Podrobnejši opis posamezne faze se nahaja v naslednjem poglavju. Grafični prikaz vseh faz je priložen med grafikami.

3 OPIS POSAMEZNE FAZE

3.1 FAZA 1

Faza 1 se deli na dve fazi in sicer na Fazo 1.1 in Fazo 1.2.

Faza 1.1 predstavlja odstranitev pločnika. Po odstranitvi pločnika se bo obstoječe makadamsko parkirišče uporabljalo kot začasno obračališče za mestne in medkrajevne avtobusne ter kombije, ki vozijo šolske otroke.

Faza 1.1 se bo izvajala pod izmenično enosmernim prometom, ki bo urejen s prometnimi znaki (tip zapore N-5) ali s semaforji (tip zapore N-1).

Faza 1.2 se bo izvajala pod izmenično enosmernim prometom, ki bo urejen s prometnimi znaki (tip zapore N-5) ali s semaforji (tip zapore N-1).

3.2 FAZA 2

Faza 2 se bo izvajala pod izmenično enosmernim prometom, ki bo urejen s prometnimi znaki (tip zapore N-5) ali s semaforji (tip zapore N-1).

V času gradnje NN podzemnega voda preko priključka do parkirišča OŠ Škofljica, mora biti ves čas gradnje omogočen dostop za zaposlene, obiskovalce športne dvorane in intervencije.

3.3 FAZA 3

Faza 3 se bo izvajala pod izmenično enosmernim prometom, ki bo urejen s prometnimi znaki (tip zapore N-5) ali s semaforji (tip zapore N-1).

Promet urejen izmenično enosmerno, fizično ga urejajo posebej usposobljeni delavci v času jutranjih in popoldanskih prometnih konic (zapora N-6).

Med jutranjimi in popoldanskimi prometnimi konicami promet urejen izmenično enosmerno s prometnimi znaki (zapora N-5).

4 ZAKLJUČEK

Načrt vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje ni namenjen za pridobitev zapore pri upravljalcu ceste, temveč služi za bolj natančno oceno stroškov in preveritev samega tipa izvedbe vodenja prometa v času gradnje.

V načrtu so izvajalcu podana izhodišča za zapore ceste v času gradnje. Dejanska postavitev začasne prometne signalizacije in opredelitev do odsekov zapiranja ceste oziroma posameznega odseka, se določi glede na tehnologijo izvajanja del posameznega izvajalca, ki ustrezno dopolni ta elaborat. Predlog izbora posameznega tipa zapor na posameznih odsekih se lahko spremeni, v kolikor izvajalec z drugačnimi tipi zapor zagotovi boljšo prepustnost predmetnega odseka in s tem ne poslabšuje prometne varnosti udeležencem v prometu v času izvajanja del.

Novo mesto, marec 2024

Pripravil:
Jernej Radovac, univ. dipl. inž. grad.