



Hajdrihova 2a, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 83
F: 01 478 80 84
E: gp.drsi@gov.si
www.dc.gov.si

Številka: 37165-181/2024 (902)
Datum: 18. 11. 2024

Št. projekta: 21-0156
Naziv projekta: REKO Rekonstrukcija
ceste in zidov Želin - Sp. Idrija

PROJEKTNA NALOGA

**za izdelavo projektne dokumentacije PZI Obnova glavne ceste in zidov
G2-102/1036 Želin – Sp. Idrija I in II
od km 5,320 do km 6,220 ter od km 9,560 do km 10,000**

1.0 OPIS OBSTOJEČEGA STANJA

Glavna cesta G2-102 je ena bolj pomembnih cestnih tras, ki povezuje Tolmin in Idrijo. Nanjo se priključuje tudi povezava do Cerknega. Uporabljajo jo lokalni prebivalci za potrebe dnevnih migracij, gospodarstvo in turisti. Nekaj pododsekov je še vedno v zelo slabem stanju. Te niso dimenzionirani za potrebe današnjega prometa, predvsem težkih tovornih vozil. Ponekod znaša širina vozišča manj kot 5 m, bankine niso urejene, tako dnevno prihaja do nevarnih prometnih situacij pri srečevanju vseh vrst vozil.

V tej projektni nalogi sta obdelana dva najbolj kritična pododseka, in sicer od km 5,300 do km 6,220 ter od km 9,570 do km 10,000. Pododseka se obdela ločeno, v ločenih PZI-jih. Na predmetnih dveh območjih je predvideno, da bo državna kolesarska povezava potekala po levi strani reke Idrijce, zato ni predmet izdelave te projektne dokumentacije.

1. pododsek se prične v km 5,320 na lokaciji, kjer cesta preide iz gozdnatega področja na odprto, kjer se levo in desno nahajajo travniki. Od tod tudi ime zaselka – Travniki. Cesta je na tem delu sicer široka cca 5,7 m, vendar je brez bankin in ustrezne bočne zaščite nad podpornimi zidovi. Na odseku se priključuje več poljskih in hišnih priključkov z leve in desne. Traso prečka tudi električni in telekomunikacijski nadzemni vod. V km 5,500 se tik ob vozišču nahaja lesen drog nadzemnega voda. V nadaljevanju se desno pod cesti nahaja dotrajan podporni zid, levo pa manjši parapetni oporni zid. Nad podpornim zidom so pozidani stari stebrički, ki naj bi služili zaščiti pred padcem preko zidu, vendar svoje funkcije pri današnjem prometu ne morejo opravljati. V km 5,623 se z desne priključuje lokalna cesta, takoj za priključkom pa se nahaja avtobusno postajališče izven vozišča. Od km 5,623 do km 5,635 je ob levem robu ceste zgrajen hodnik za pešce, takoj za tem pa priključek lokalne poti. Hodnik se ob levem robu nadaljuje do avtobusnega postajališča v km 5,723. Tudi to postajališče je locirano izven cestišča.

V nadaljevanju se dolina precej zoži. Levo se na strmi brežini začne gozd. Cesta je zaščitena s starimi in dotrajanimi kamnitimi zidovi svetle višine do 2 m. Tu obstaja nevarnost padanja kamenja na državno cesto. Desno so zgrajeni podporni zidovi, ki so večinoma dotrajani. Cesta je na tem delu zaščitena z JVO. Desno pod cesto poteka tudi nadzemni električni vod. V km 5,930 se levo nahaja priključek do

stanovanjskega objekta, ki stoji tik ob državni cesti. Trasa se objektu s krivino majhnega radija izogiba. V krivini se priključuje z leve gozdna pot, državna cesta pa takoj za tem v krivini prečka vodotok preko prepusta.

V nadaljevanju se ob levem robu vozišča nahaja star betonski in dotrajani oporni zid svetle višine do 2,5 m, za tem pa je v km 6,035 v hribino vsekani priključek lokalne poti. Tudi desno pod cesto se odsekoma? nahajajo podporni zidovi. Močno dotrajani oporni zidovi se ob levem robu vozišča nadaljujejo do konca obravnavanega odseka v km 6,220, kjer se desno nahaja priključek do stanovanjskega objekta.



Slika 1: Dotrajani oporni zidovi v km 6,100

2. pododsek se prične ob koncu novejšega podpornega zidu v km 9,572, kjer se zaključi tudi JVO. Vzdlž levega robu poteka star zidan kamniti zid svetle višine do 2 m z vtoki v požiralnike, ki je v dobrem stanju. Nad opornim zidom je strmo, z gozdom poraslo, pobočje v naklonu do 35°. Gradijo ga zaglinjeni pobočni grušči. Obstaja nevarnost proženja kamenja na državno cesto. Desno pod cesto so stari podporni zidovi, ki so dotrajani. Na vrhu teh so zgrajeni betonski bloki, ki služijo zaščiti prometa pred padcem v globel, ki pa niso v skladu z današnjimi standardi. V nadaljevanju so bloki porušeni zaradi težkega prometa in zaščite sploh ni. Širina vozišča na tem delu znaša do 5,5 m, kar ne omogoča varnega srečevanja tovornih vozil. V km 9,757 in 9,783 se nahajata priključka do stanovanjskega objekta. V območju km 9,825 je levo nezavarovana skalna brežina, v nadaljevanju do km 9,922 pa se nahaja star kamniti zidan zid svetle višine do 2,5 m, ki je v razmeroma dobrem stanju. Od tu dalje do konca obravnavanega odseka je levo strm travnik, tik ob cesti pa oporni parapetni zid višine do 1 m. Ponekod so ob levem robu vidni vtoki v vtočne jaške. Stacionaže se med stanjem na terenu in BCP, ki je uporabljen pri slikovnem gradivu, nekoliko razlikujejo.



Slika 2: Začetek odseka v km 9,572 brez ustrezne varovalne ograje

2.0 PREDLOG POTREBNIH SANACIJSKIH UKREPOV

Obnoviti je treba državno glavno cesto 2. reda, ki poteka po hribovitem območju izven naselja (razen skozi zaselek Travniki) in bo služila svojemu namenu naslednjih 20 let.

Za obravnavano prometnico je potrebno s smiselnim upoštevanjem določil pravilnika za projektiranje cest in pričakovanih projektnih prometnih obremenitev določiti osnovne projektne parametre za načrtovanje prometnice. Sledi izdelava predloga optimalnega poteka vozišča z vsemi potrebnimi cestnimi elementi, s katerim bo opredeljen dejansko potrebni obseg gradbenih posegov v brežine vkopov in nasipov na obravnavanem območju. Predlog poteka prometnice in umestitev konstrukcij je potrebno pred nadaljevanjem del predstaviti investitorju. Lokacije geotehničnih preiskav se določi po predstavitvi predloga idejne zasnove.

Projektna dokumentacija rekonstrukcije ceste mora širino vozišča prilagajati že rekonstruiranim območjem na tem odseku:

- vozni pas $2 \times 3,00 \text{ m} = 6,00 \text{ m}$
- robni pas $2 \times 0,25 \text{ m} = 0,50 \text{ m}$
- bankina $2 \times 1,00 \text{ m} = 2,00 \text{ m}$

Skupaj = 8,50 m.

Predvideti je treba obnovo celotne voziščne konstrukcije, nove oporne in podporne konstrukcije zaradi širitve vozišča, ureditev učinkovitega odvodnjavanja v zaledju prometnice z dotoki v prepuste ter z ureditvijo iztokov, ki naj se nahajajo izven vplivnega območja cestnega nasipa pod prometnico. V zaselku Travniki je obstoječi par avtobusnih postajališč izven vozišča, kar je potrebno ohraniti.

Ocenjeno je, da bo v sklopu rekonstrukcije potrebna obnova večine opornih in podpornih konstrukcij, obnova voziščne konstrukcije in elementov odvodnjavanja. Obstoječe cestne priključke in priključek do stanovanjskih objektov je potrebno smiselno prilagoditi v skladu z Zakonom o cestah.

Na celotnem obravnavanem odseku je potrebno pregledati elemente odvodnjavanja.

Upoštevati je treba, da pododseka potekata ob robu območja Natura 2000, da trasa poteka tik nad reko Idrijco, ki spada med vodotoke I. reda, pritoki pa med vodotoke II. reda.

Za potrebe dimenzioniranja prepustov je treba pripraviti hidrološko hidravlično analizo vodnega režima s preverbo pretočne sposobnosti vodotokov na obstoječe in predvidene razmere.

Predvideti je potrebno navezavo na obstoječe cestišče tako, da v območju navezav ne bo na novo ustvarjenih prometno nevarnih točk.

Projektant je dolžan podati takšno tehnično rešitev, ki zagotavlja stalno prevoznost med gradnjo ter v projektu predvideti vse stroške, ki bodo pri tem nastali.

Celovita ureditev na nivoju PZI obsega:

- obdelavo in ureditev vseh elementov ceste
- obdelavo in ureditev opornih konstrukcij
- obdelavo in ureditev odvodnjavanja
- obdelavo in ureditev komunalnih vodov v območju obdelave
- obdelavo in ureditev prometne signalizacije in opreme.

PZI se izdelava za oba predmetna pododseka ločeno, ker se bo gradnja izvajala ločeno.

3.0 OBSTOJEČA DOKUMENTACIJA

Naročnik DRSI je v predinvesticijski fazi pridobil idejno zasnovo projekta celotnega odseka od km 0,000 do km 11,270. V sklopu izdelave IZN (DPP) so bili pridobljeni projektni pogoji, ki jih mora projektant pred pričetkom del pregledati. Poleg tega mora projektant pred pričetkom projektiranja pregledati tudi izdelano projektno dokumentacijo PZI in PID odseka 1038 in ugotoviti smiselno vključiti v projektno

dokumentacijo. V arhivu DRSI je na voljo naslednja projektna dokumentacija, ki jo mora projektant pred izdelavo PZI pregledati:

- Rekonstrukcija glavne ceste G2-102 na odseku 1036 Želin – Sp. Idrija od km 0,000 do km 11,270, DPP, Andrejc, d. o. o., št. 269-2022, junij 2024
- Odsek G2-102/1037 Dol. Trebuša – Želin, Proniz, d. o. o., št. C-205/11-PZI-1 do -5, junij 2019
- Odsek G2-102/1037 Dol. Trebuša – Želin, Proniz, d. o. o., št. C-205/11-PID.

4.0 SMERNICE ZA IZDELAVO PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

4.1 Klasifikacijski načrt za projektno dokumentacijo

Izdelovalec projektna dokumentacije mora pri projektiranju upoštevati Navodila za oblikovanje vsebine projektna dokumentacije ter praktični napotki za označevanje in klasificiranja prilog formata A4 (tekstualnega in računskega značaja) ter klasificiranje in oblikovanje glav grafičnih prilog. Navodilo je dostopno na spletnih straneh Direkcije RS za infrastrukturo na naslovu:

<https://www.gov.si/zbirke/storitve/predaja-projektne-dokumentacije-v-arhiv-direkcije-za-infrastrukturo/>

4.2 Navodila projektantom za predajo investicijsko-tehnične dokumentacije v arhiv Direkcije RS za infrastrukturo

Izdelovalec projektna dokumentacije mora pri projektiranju upoštevati Navodila projektantom za predajo šifrirane dokumentacije in za predajo projektna dokumentacije v skenirani in vektorski obliki. Navodilo je dostopno na spletnih straneh Direkcije RS za infrastrukturo na naslovu:

<https://www.gov.si/zbirke/storitve/predaja-projektne-dokumentacije-v-arhiv-direkcije-za-infrastrukturo/>

4.3 Kazalniki

Sestavni del projektna dokumentacije je tabela z načrtovanimi ukrepi in podukrepi, izražena s kazalniki. Tabela mora biti vložena v vodilni načrt PZI, takoj za osnovnimi podatki o projektu oz. takoj za prvo stranjo izvedbenega načrta, za podatki iz obrazca Priloga 1 v kolikor gre za VDJK oz. IVD. Tabela za vnos kazalnikov je dostopna na spletni strani Direkcije RS za infrastrukturo na naslovu:

<https://www.gov.si/zbirke/storitve/projektna-dokumentacija-in-projektiranje/>

4.4 Posebni pogoji

- Projektna dokumentacija mora biti zapisana tudi v izvorni elektronski obliki na spominskem mediju (npr. tekst v formatu pdf, risbe v formatu dwg in v formatu pdf, merski podatki v izvorni obliki, popis in predračun v formatu xlsx, vse v aktivni obliki in programskih formatih, ki jih je mogoče pretvoriti s programskimi orodji v splošni uporabi.
- Elektronski izvod mora obsegati celotni projekt predstavljen po posameznih mapah s posameznimi načrti. Na USB ključku mora biti tudi kazalo posameznih datotek oziroma morajo biti datoteke poimenovane z imeni posameznih besedilnih sklopov in načrtov, kot npr. Vodilni načrt.pdf, Recenzija.pdf.
- USB ključek se vloži v prvi tiskani izvod projektna dokumentacije.
- Poglavlje z dokumentacijo o recenziji se vloži samo v prvi tiskani izvod projekta (arhivski izvod), to poglavje pa je uvrščeno tudi na vse zgoščenke, ki morajo vsebovati celotno vsebino projekta.
- Pri izdelavi PZI projektna dokumentacije je treba upoštevati posebne pogoje uporabe prometnice, skladno z 21. členom Zoes-2, ker načrtovana dela pri rekonstrukciji cestišča uvrščamo med vzdrževalna dela v javno korist in se bodo izvajala pod prometom. Popisi gradbenih del morajo biti izdelani v tabelarični elektronski obliki npr »Popis del_PZI Obnova glavne ceste in zidov G2-102/1036 Želin – Sp. Idrija - etapa I od km 5,320 do km 6,200.xls in »Popis del_PZI Obnova glavne ceste in zidov G2-102/1036 Želin – Sp. Idrija - etapa II od km 9,560 do km 10,000.xlsx« z upoštevanjem posameznih pozicij poenotenega projektantskega

popisa, ki ga je izdala DRSI, Ljubljana in skladno s tehničnimi specifikacijami za javne ceste TSC 09.000:2006 Popisi del pri gradnji cest. Postavke za dela, ki jih ni možno vključiti v popis kot standardne postavke, se pri posameznem poglavju označijo s šiframi z oznako N (nestandardna postavka) in številko poglavja iz TSC (npr. N22 z opisom del).

Pri načrtovanju prečnih profilov ceste je treba na obravnavanem odseku prikazati zadostno število prečnih profilov ceste, tako da bodo v načrtih vključeni vsi potrebni detajli in kotiranja objektov: podporni in oporni objekti, objekti odvodnjavanja, zaščitni objekti, priključki in vsa odstopanja od karakterističnega prečnega profila. Če posebnosti ni, se profile načrtuje na razdalji največ 10 m.

5.0 PROJEKTNI POGOJI IN MNENJA K PROJEKTU

5.1 Komunalni vodi

Od upravljavcev telekomunikacijski, elektro in ostalih komunalnih vodov je treba pridobiti podatke za vse obstoječe in predvidene komunalne vode. Zahtevam soglasodajalcev po povečanju kapacitete naprav ali izgradnje novih mora projektant oporekati v dogovoru z naročnikom. Od upravljavcev vodov se ne pridobivajo pogoji in soglasja, ampak se zaprosi samo za podatke za vse obstoječe in predvidene komunalne vode. Če projekt tangira komunalne vode, projektant obvesti naročnika, ki pozove upravljavca komunalnega voda na usklajeno projektiranje. Projektant sodeluje pri usklajenem projektiranju in vnese tako usklajeno situacijo komunalnih vodov v projektno dokumentacijo.

5.2 Načelna soglasja in/ali pripombe lastnika

Projektant mora za izvedbo rekonstrukcije ceste po PZI projektu pridobiti načelna soglasja lastnikov zemljišč v vplivnem območju rekonstrukcije in/ali njihove morebitne pripombe ter predvidene posege uskladiti s prostorskimi akti, ki veljajo za območje predvidenega posega in obnove cestišča. Ta soglasja je treba vložiti v katastrski elaborat.

5.3 Soglasja (DRSV, ZGS, ZRSVN, Zavod za ribištvo Slovenije, ZVKDS)

Za izvedbo obnove državne ceste na obravnavani lokaciji je treba pridobiti vsa z zakoni predpisana soglasja. Če izstavljeni projektni pogoji niso v skladu z zakonodajo (npr. ni navedbe določila zakona oz. predpisa, na osnovi katerega se kaj zahteva), je projektant dolžan soglasodajalca pozvati, da jih korigira ali dopolni. V primerih, ko določena zahteva nima pravne podlage, je potrebno takoj, vsekakor pa še pravočasno pred iztekom pritožbenega roka o tem obvestiti naročnika.

5.4 Obveščanje Agencije za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije (AKOS) o načrtovanih gradbenih delih

Skladno z 11. členom Zakona o elektronskih komunikacijah (ZEKom-2, Uradni list RS, št. 130/22 in 18/23 – ZDU-1O) in Splošnim aktom o preglednosti v zvezi z načrtovanimi gradbenimi deli in o skupni gradnji gospodarske javne infrastrukture (Uradni list RS, št. št. 34/23 in 41/23 – popr.) je projektant dolžan v imenu naročnika na portalu infrastrukturnih investicij AKOS (<http://investicije.akos-rs.si/>) vpisati podatke o načrtovani gradnji in svoj poziv zainteresiranim naročnikom v elektronska komunikacijska omrežja in pripadajočo infrastrukturo, da izrazijo interes za vključitev elektronskih komunikacijskih omrežij in pripadajoče infrastrukture v načrtovanje oziroma za skupno gradnjo.

Projektant v obrazec vpiše nameravane posege in lokacijo ter priloži pregledno situacijo z označeno lokacijo posega v pdf formatu. Predvideno obdobje gradnje vpiše po predhodnem posvetu z naročnikom oziroma njegovim konzultantom.

Oddani obrazec na portalu infrastrukturnih investicij AKOS projektant natisne in vloži v projektno dokumentacijo, prav tako vse odzive operaterjev omrežja, ki jih nato predstavi naročniku in konzultantu na rednih koordinacijah.

6.0 UPORABA ZAKONOV IN STANDARDOV

Pri projektiranju je treba upoštevati vse veljavne zakone in podzakonske akte.

Potrebno je upoštevati Tehnične specifikacije za ceste in objekte na cestah (TSC), ki jih je izdalo Ministrstvo za promet oziroma Ministrstvo za infrastrukturo od leta 2000 dalje ter Tehnične specifikacije za prometno infrastrukturo (TSPI), ki jih je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo od leta 2022 dalje. Uporablja se specifikacija z novejšo letnico izdaje.

V kolikor se v obdobju projektiranja spremenijo zakoni oziroma podzakonski akti, jih mora projektant pri svojem delu ustrezno upoštevati.

7.0 TEHNIČNI POGOJI ZA PROJEKTIRANJE

7.1. Splošno

Vsebina vodilnega načrta ter vsi načrti in elaborati morajo biti vsebinsko skladni z določili veljavnega Pravilnika o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov ter GZ-1 in ZAID. V vodilnem načrtu mora biti navedena vrednost investicije z DDV (zapisati vrednost z DDV), ter vključena preglednica s prikazi vrednosti posameznih sklopov investicije (sanacija usada, ceste...).

7.2. Podloge za projektiranje

Podloga za projektiranje je Geodetski načrt, ki vsebuje lokacijsko izboljšan zemljiški kataster. Lokacijsko izboljšan zemljiški kataster zagotovi projektant. Geodetski posnetek, ki ga izdela projektant, z lokacijsko izboljšanim zemljiškim katastrom je osnova za izdelavo katastrskega načrta.

Izdelati je treba geodetski posnetek obravnavanega cestnega odseka, z obstoječimi cestnimi objekti, elementi odvodnjavanja in vplivnimi območji brežin ter površinskih voda pod in nad prometnico, ki imajo vpliv na zasnovo projektne rešitve. V geodetskem posnetku je treba podrobno prikazati poškodbe na cesti, predvsem posedke in večje površine strnjenih razpok, ki vplivajo na zasnovo projektne rešitve obnove voziščne konstrukcije in označiti morebitne poškodbe na terenu nad in pod cesto. Upoštevati je potrebno predvideno rešitev za odvodnjavanje in dreniranje površinskih in podzemnih vod v obstoječe sisteme odvodnjavanja ali grape. Geodetski posnetek je treba izdelati v Državnem pravokotnem ravninskem koordinatnem sistemu ETRS89 (D96). V primerih, ko to ni mogoče, se ga lahko izdela v Gauss – Krugerjevem koordinatnem sistemu (D48) ter se ga nato transformira v ETRS89 (D96) koordinatni sistem.

7.3. Smernice za projektiranje

7.3.1 Geološko geotehnični načrt

Na obravnavanem odseku je potrebno izvesti inženirsko geološko kartiranje območja. Predvidena je izvedba več sondažnih vrtin, s katerimi se preveri sestavo tal in globino podlage. Za izvedbo terenskih preiskav je potrebno predvideti tudi strošek začasne izmenično enosmerne ureditve prometa. V geomehanskem laboratoriju je potrebno preveriti strižne karakteristike koherentnih materialov in opraviti sejalne analize, preveriti je treba tlačno trdnost hribin. Na podlagi geotehničnih terenskih in laboratorijskih preiskav je potrebno izvesti stabilnostne analize. Na osnovi geološko geomehanskega poročila je potrebno izdelati ustrezne projektne rešitve.

Mikro-lokacije vrtin, ki bodo predlagane s strani vodje projektiranja in pooblaščenega geotehničnega inženirja, je potrebno pred pričetkom izvedbe potrditi na skupnem ogledu (pooblaščen inženir za konstrukcije in ceste, pooblaščen nadzorni inženir).

Geološko geomehanski načrt z inženirsko geološko karto se izdela na osnovi ugotovitev terenskega ogleda, površinskega inženirsko geološkega kartiranja, popisa jeder geomehanskih vrtin ter rezultatov laboratorijskih in terenskih preiskav. Z upoštevanjem navedenega in rezultatov preiskav za določitev mehanskih lastnosti zemljin in kamnin je potrebno za vse pojave nestabilnosti izdelati retrospektivne

analize stabilnosti, katerih rezultati predstavljajo osnovo za načrtovanje potrebnih sanacijskih ukrepov. Evidentirati in upoštevati je potrebno vire zalednih vod in podatke o padavinah za to področje za potrebe dimenzioniranja elementov odvodnjavanja in dreniranja, oceniti je potrebno morebitne izvire talne vode ter vsa pridobljena spoznanja prikazati v vsebini geotehničnega poročila.

Geološko geotehnični načrt mora biti izdelan tako, da bo na osnovi dokazanih ugotovitev možno predvideti optimalno projektno rešitev rekonstrukcije ceste, opornih in podpornih ukrepov ter vseh elementov odvodnjavanja cestnega telesa.

7.3.2 Pokrovi jaškov

Če se v projektnih rešitvah nikakor ni mogoče izogniti jaškom, katerih pokrovi se nahajajo v vozišču, je treba v projektnih rešitvah obvezno načrtovati jaške s fleksibilno ploščo.

7.3.3 Priključki

Lokalne in nekategorizirane cestne priključke je treba obravnavati v skladu z Zakonom o cestah (Z-Ces2).

7.3.4 Avtobusna postajališča

Na odseku od km 5,600 do km 5,750 v zaselku Travnik je obstoječi par avtobusnih postajališč. Projektant mora v arhivu preveriti PZI in PID avtobusnih postajališč ter v skladu s Pravilnikom o avtobusnih postajališčih po potrebi predlagati spremembo lokacij, če bi to zahtevale prometno varnostne razmere.

7.3.5 Ukrepi za umirjanje prometa

S predlaganimi spremembami glavne ceste bodo vozilom omogočene višje hitrosti, zato naj projektant preveri, ali so na območju zaselka Travnik potrebni ukrepi za umirjanje prometa.

7.3.6 Načrt gradbenih konstrukcij – načrt ceste

Izdelati je treba načrt obnove vozišča in odvodnjavanja na 1. pododseku v dolžini cca 900 m, na 2. pododseku pa v dolžini cca 430 m. Upoštevati je treba, da gre za glavno cesto 2. reda. Projektna dokumentacija obnove državne ceste mora širino in ostale geometrijske elemente vozišča prilagajati že rekonstruiranim območjem (kot npr. na odseku 1037):

- vozni pas $2 \times 3,00 \text{ m} = 6,00 \text{ m}$
- robni pas $2 \times 0,25 \text{ m} = 0,50 \text{ m}$
- bankina $2 \times 1,00 \text{ m} = 2,00 \text{ m}$

Skupaj = 8,50 m.

V sklopu PZI je treba preveriti, ali je zaradi zagotavljanja razširitve v krivinah ali projektne hitrosti potrebna odstranitev stanovanjskega objekta v km 5,950.

Načrt obnove vozišča mora obsegati tudi potrebne ukrepe za zagotovitev učinkovitega odvodnjavanja meteornih in drugih površinskih voda ter mora biti skladen z dognanji in predlogi, ki so podani v elaboratu dimenzioniranja voziščne konstrukcije.

Elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije se izdela v sklopu načrta obnove vozišča ob upoštevanju obsega in strukture vozil v pričakovani planski dobi 20 let, podatkov geološko geotehničnega elaborata in meritev nosilnosti tal.

Na obravnavanem odseku ceste je več priključkov lokalnih cest in priključkov do stanovanjskih objektov. Obravnavati jih je potrebno skladno z določili Zakona o cestah in jih smiselno prilagoditi.

7.3.7 Načrti gradbenih konstrukcij - načrti opornih in podpornih konstrukcij

Na podlagi ugotovitev Geotehničnega načrta je treba izdelati načrte opornih in podpornih konstrukcij. Zaradi širitve obstoječe ceste bo treba sprojektirati nove oporne in podporne konstrukcije. Načrtovani sanacijski ukrepi morajo biti ekonomsko in strokovno upravičeni, skladni z rezultati geomehanskih

raziskav ter geomehanskih presoj stabilnosti, podanih v GG poročilu ter hkrati tudi usklajeni z načrtom obnove vozišča ter obstoječimi elementi cestnega telesa na obravnavanem odseku.

Načrt sanacije zidov in sanacije brežin mora biti izdelan tako, da bodo skladno z veljavnimi predpisi izpolnjene zahteve mehanske odpornosti in stabilnosti, trajnosti, zaščite okolja in varnosti pri uporabi. Pri načrtovanju sanacijskih ukrepov je treba smiselno upoštevati razpoložljivost posameznih tehnologij v RS, njihove tehnološke značilnosti, izvedljivost projekta, pričakovani nivo vzdrževanja ter pogoje zagotavljanja prevoznosti prometnice med gradnjo, ki so določeni z elaboratom ureditve prometa med gradnjo.

Tehnologija

Pri obravnavanem projektu je potrebno vsebino projektne dokumentacije vezano na tehnologijo izvedbe smiselno vključiti v načrt gradbenih konstrukcij in cestnega telesa. Tehnologija gradnje mora zagotavljati prevoznost ves čas gradnje za vse vrste vozil.

Zakoličbeni načrt objektov

Zakoličbeni načrt je treba izdelati v Državnem pravokotnem koordinatnem sistemu ETRS89 (D96). Pri obravnavanem projektu je potrebno zakoličbeni načrt objektov in prometnih površin smiselno vključiti v načrta gradbenih konstrukcij.

7.3.8 Cestna razsvetljava

Za območju zaselka Travnik je zaradi sprememb elementov cestnega telesa treba izdelati načrt cestne razsvetljave na nivoju PZI.

7.3.9 Ukrepi za varovanje dvoživk

Na projektnem območju ni evidentiranega prehajanja dvoživk.

7.3.10 Ukrepi na obcestnih brežinah

Pooblaščen geomehanik mora opraviti terenski pregled strmih gozdnih pobočij levo nad cesto (vsaj 150 m po pobočju pravokotno na cestno os), evidentirati vsa primarna in sekundarna žarišča izpadanja kamenja, evidentirati vse večje skale od 0,5 m³ na pobočju, ki predstavljajo nevarnost, da se odkotalijo na državno cesto. Od koncesionarja mora projektant pridobiti podatke iz evidence VGRC o padajočem kamenju. V sklopu PZI je po potrebi potrebno predvideti vse sisteme varovanja.

7.3.11 Odvodnjavanje

Na podlagi prispevnih površin in pričakovane količine padavin je potrebno izračunati minimalne dimenzije in lokacije vseh objektov namenjenih odvodnjavanju na obravnavanem odseku. Treba je upoštevati Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske odpadne vode z javnih cest in upoštevati povečanje količin zaradi podnebnih sprememb do leta 2050.

V sklopu izdelave DPP Rekonstrukcija glavne ceste G2-102/1036 Želin – Sp. Idrija od km 0,000 do km 11,270, Andrejc, d.o.o., št. 269-2022 je bil izdelan tudi Hidrološko-hidravlični elaborat, Ehoprojekt, d.o.o., št. H-34/23, december 2023, v katerem so opisani vsi prepusti na trasi in naj ga projektant uporabi pri izdelavi projektnih rešitev.

7.3.12 Geodetski načrt

Geodetski načrt, ki mora biti izdelan v skladu s Pravilnikom o geodetskem načrtu (Uradni list RS, št. 40/2004) ter drugimi veljavnimi predpisi in pravili stroke, mora vsebovati tako grafični prikaz kot tudi certifikat, ki ga mora potrditi pooblaščen inženir geodezije. Izdelan mora biti v državnem koordinatnem sistemu. Projektant in geodet se ob naročilu geodetskega načrta glede na namen uporabe geodetskega načrta dogovorita, katere podatke naj vsebuje geodetski načrt. Glede na dogovor med projektantom in geodetom je geodetski načrt opremljen z imeni vodotokov, ulic, hišnih števil, javnih objektov,

avtobusnih postajališč, uvozov k objektom, ipd. Prav tako so, glede na dogovor med projektantom in geodetom, na njem z izmero prikazane vse odprtine obstoječih premostitvenih objektov (vtočni in iztočni del) in tudi vsa večja drevesa in ovire v bližini vozišča. Geodetski načrt mora vsebovati časovno in položajno usklajene podatke o reliefu, vodah, stavbah, gradbenih inženirskih objektih, komunalni infrastrukturi, podzemnih in nadzemnih komunalnih napravah/vodih, geodetskih točkah, rastlinstvu, zemljiških parcelah in katastrskih občinah. Na geodetskem načrtu se lahko prikažejo le tisti podatki, ki po kakovosti ustrezajo namenu uporabe geodetskega načrta. Geodetski načrt mora biti izdelan v 3D obliki, z namenom, da omogoča klasično 2D projektiranje in 3D modeliranje.

7.3.13 Katastrski elaborat

Katastrski elaborat izdelata projektant na podlagi Geodetskega načrta, ki vsebuje lokacijsko izboljšan zemljiški kataster.

Katastrski elaborat je sestavljen iz katastrske tabele, katastrske situacije in načrta parcelacije.

a) katastrska tabela

V katastrski tabeli (excel oblika) morajo biti zajeta vsa zemljišča, ki bodo predmet posega. Tabela mora vsebovati naslednje podatke:

- zaporedna številka (1, 2, 3, ...)
- parcelna številka
- katastrska občina (številka in naziv)
- priimek, ime in naslov lastnika, delež
- boniteta zemljišča
- skupna površina parcele (v m²)
- površina za cesto (v m²)
- površina za pločnik (v m²)
- površina za kolesarsko stezo (v m²)
- površina (v m²) za ureditev avtobusnega postajališča z obodnim hodnikom in postajališčem
- površina (v m²) za služnost, in sicer za vsak posamezni komunalni vod posebej, s podatkom o dolžini in širini posameznega komunalnega voda ter podatkom o vrsti komunalnega voda (zgolj za tiste služnosti, ki so izven območja meje gradbene parcele)
- površina (v m²) za začasno služnost, in sicer za vsak namen začasne služnosti posebej (npr. za ureditev uvoza, za premostitveni objekt,...)
- površina za odkup izven meje DPN, OPPN ali varovalnega pasu (v m²)
- ostanek površine zemljišča (v m²)
- navedba etape gradnje.

Zap. št.	Katastrska občina (Sifra)	Parcelna številka (Parcela)	Lastnik (ime, priimek, naslov, katastrski)	Boniteta	Skupna površina zemljišča (m ²)	Površina zemljišča za odkup (m ²)				Ostank površine zemljišča (m ²)	Površina zemljišča za služnost (m ²)		Površina zemljišča za začasno služnost (m ²)		Površina zemljišča za odkup izven meje DPN, OPPN ali varovalnega pasu (m ²)
						Cesta	Pločnik	postaja	a sliza		elektro vod	TK vod	
1															
2															
3															

Katastrsko tabelo je treba pripraviti na način, kot je naveden v tabeli. V katastrski tabeli naj bodo vsi posegi, ki se bodo izvajali na enem zemljišču (torej na isti parcelni številki), navedeni v eni vrstici. V primeru da je na enem zemljišču predvidenih več komunalnih vodov, se podatek o površini, dolžini in širini tega komunalnega voda vpiše v ločen stolpec (stolpec se poimenuje po posameznem komunalnem vodu). V primeru, da je na enem zemljišču predvidenih več začasnih služnosti, se podatek o površini začasne služnosti vpiše v ločen stolpec (stolpec se poimenuje po namenu posamezne začasne služnosti).

V naslov katastrske tabele je treba vpisati naziv projekta in številko, datum ter izdelovalca projektne dokumentacije.

b) katastrska situacija

Katastrska situacija mora biti izdelana v dwg obliki ter prikazana samo z vsebino zemljiškega katastra, na ortofoto podlagi in na sloju namenske rabe, vse v merilu 1:500. Pri tem mora biti na vseh treh podlagah prikazano naslednje:

- meje parcel lokacijsko izboljšanega zemljiško katastrskega načrta s prikazom urejenih mej,
- meja obstoječega cestnega sveta,
- vrisana meja gradbenega posega,
- meja varovalnega pasu ceste,

- meja DPN, OPN ali OPPN,
- meje občin,
- meje katastrskih občin,
- potek komunalnih vodov.

Pridobljena digitalna katastrska situacija mora biti prilagojena merilu gradbene situacije.

Vsako tangirano zemljišče mora biti na katastrski situaciji obkroženo in oštevilčeno, pri čemer se mora številka ujemati z zaporedno številko iz katastrske tabele.

V katastrski situaciji je treba vrisati vse komunalne vode (linijski prikaz).

Po potrebi mora projektant naročniku predložiti risbe posameznih zemljišč za odkup oziroma za trajno ali začasno služnost, vse to na orto foto podlagi, ki vključuje katastrsko situacijo, mejo gradbenega posega, vrisan varovalni pas in koordinate točk XY za izvedbo parcelacije. Risbe naročnik potrebuje za izvedbo postopka ugotovitve javne koristi, ki služi kot podlaga za uvedbo postopka razlastitve oziroma omejitve lastninske pravice, v primerih ko ni sprejet ustrezen prostorski načrt.

Katastrski elaborat (katastrska tabela in katastrska situacija) morata biti v pisni in elektronski obliki.

V primerih ko je treba pridobiti gradbeno dovoljenje, je pri pripravi katastrskega elaborata treba upoštevati spremembo namembnosti zemljišč. Finančno nadomestilo le-tega je treba ovrednotiti in prikazati v tabelarni obliki ter končen znesek upoštevati v projektantskem predračunu.

Pri Direkciji RS za infrastrukturo je vzpostavljen informacijski sistem za spremljavo odkupov s pomočjo spletne aplikacije. Za zagotavljanje popolnega in ažurnega delovanja spletne aplikacije mora projektant po elektronski pošti celoten katastrski elaborat v aktivni obliki poslati tudi upravljavcu spletne aplikacije (to elektronsko pošto mora poslati v vednost vodji projekta in konzultantu), in sicer v roku 8 delovnih dni po prejemu potrdila o recenziji. Upravljavec spletne aplikacije v 8 delovnih dneh od dneva prejema popolnih podatkov projektantu in vodji projekta pošlje potrdilo o uvozu projekta v spletno aplikacijo. To potrdilo predstavlja dokazilo o tem, da je projektant izpolnil svojo obveznost v zvezi s predložitvijo katastrskega elaborata v informacijski sistem za spremljavo odkupov.

Projektant mora na elektronski naslov (odkupi@lgb.si) poslati naslednje podatke:

- naslovna stran elaborata skupaj s podatki o izdelovalcu projekta (točka 0.0 in točka 0.5 vodilne mape), in sicer v pdf formatu,
- ocenjena vrednost sredstev za odkup zemljišč,
- ocenjena vrednost sredstev za spremembo namembnosti (v primerih, ko je za izvedbo del potrebno pridobiti gradbeno dovoljenje),
- katastrska tabela,
- katastrska situacija.

c) načrt parcelacije

V sklopu katastrskega elaborata je treba ločeno izdelati še:

- o **risbo načrta gradbenih parcel** (načrt parcelacije), in sicer tako, da se na katastrski situaciji določijo in označijo (oštevilčijo, številke obkrožijo) lomne točke,
- o **tabelo zakoličbenih/lomnih točk**, v katero se vnese vse koordinate lomnih točk v državnem koordinatnem sistemu po zaporednih številkah označitve lomnih točk iz prejšnje alineje. Načrt parcel mora biti izdelan tako, da je mogoče novo določene zemljiško-katastrske točke prenesti neposredno v naravo.

Načrt parcelacije je podlaga za izvedbo parcelacije z ureditvijo mej. Novelacija katastra bo izvedena skladno s pravnomočno odločbo o parcelaciji.

V elaboratih, ki se ju pošilja je potrebno navesti: Naziv projekta: *PZI Obnova glavne ceste in zidov G2-102/1036 Želin – Sp. Idrija – etapa I od km 5,320 do km 6,200* in *PZI Obnova glavne ceste in zidov G2-*

102/1036 Želin – Sp. Idrija – etapa II od km 9,560 do km 10,000 (z navedbo natančne stacionaže) ter datum in št. projektne dokumentacije.

7.3.14 Ocena kakovosti zemljiškokatastrskega načrta in mnenje o optimalni metodi izboljšave

Oceno kakovosti zemljiškokatastrskega načrta in mnenje o optimalni metodi izboljšave priskrbi projektant.

7.3.15 Varnostni načrt

Varnostni načrt je potrebno izdelati skladno z veljavno Uredbo za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu na začasnih in premičnih gradbiščih (Ur. l. RS št. 83/2005). Vsebina Varnostnega načrta mora obsegati tudi popis del in predračun ter dokumentacijo za nadaljnja dela v skladnosti s 7. členom Uredbe (faza uporabe, rušenja, vzdrževanja itd.). Vrednost del, ki se nanašajo na varnostni načrt, je potrebno prikazati v skupni rekapitulaciji v eni postavki.

7.3.16 Varovanje okolja, ravnanje z odpadki in uporaba okolju prijaznih tehnologij in materialov ter izdelava načrta gospodarjenja z gradbenimi odpadki

Skladno z veljavno Uredbo o ravnanju z odpadki je treba izdelati načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki.

Projektirane rešitve morajo vsebovati takšne rešitve, da bo pri izvedbi nastalo čim manj odpadkov. Za nastale odpadke je potrebno predvideti ustrezno ravnanje po prednostnem vrstnem redu ravnanja:

- preprečevanje nastajanja odpadkov (npr. uporaba zemeljskih izkopov na gradbišču oz. drugem gradbišču, ki ob določenih pogojih ni odpadek),
- priprava odpadkov za ponovno uporabo,
- recikliranje odpadkov,
- drugi postopki predelave odpadkov in
- odstranjevanje odpadkov.

Projektant mora načrtovati rešitve s sodobnimi trajnostnimi praksami in novimi dognanji stroke (npr. reciklaže, uporaba industrijskih odpadkov, ipd).

Projektant mora način ravnanja z odpadki vključiti v tehnično poročilo, v popise del in v Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki (npr. kadar je to smiselno pri vzdrževalnih delih v javno korist predvideti rezkanje asfalta in ponovno uporabo predelanega asfalta ipd.).

V skladu z Uredbo o zelenem javnem naročanju se upošteva določba, da se pri gradnji vozišča ceste recikliran asfaltni granulat (rezkanec), ki je nastal ob prenovi te ceste ali je iz drugega vira, uporabi prioriteto za proizvodnjo novih bituminiziranih zmesi, podredno pa zlasti za plasti, stabilizirane s hidravličnim ali bitumenskim vezivom, tampon (vključno z bankinami), posteljico, nasipe ter zasipe in sicer v količini, ki je potrebna.

Rodovitno prst je treba varovati pred trajno izgubo. V kolikor le ta ne bo uporabljena za gradnjo v svojem prvotnem stanju na mestu, kjer je bila izkopana, se mora rodovitna prst zbirati in oddajati ločeno od preostalega zemeljskega izkopa skladno z določili Uredbe o odpadkih.

V primeru, da načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki ni potreben, mora projektant v projektni dokumentaciji to strokovno utemeljiti in navesti pravno podlago.

7.3.17 Načrt vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje

Projektirane rešitve morajo omogočiti stalno prevoznost državnih cest med gradnjo. Izdelati je treba načrt vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje, v katerem morajo biti situativno prikazane prometne zapore v času gradnje ter morebitni obvozi. Stroški postavitve in vzdrževanja zapor ter stroški

morebitnih obvozov po cestah, ki niso v upravljanju naročnika, morajo biti ovrednoteni po postavkah, skupna vrednost teh stroškov pa upoštevana v rekapitulaciji skupnega projektantskega predračuna. Načrt vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje ni namenjen za pridobitev zapore pri upravljavcu ceste, temveč služi za bolj natančno oceno stroškov in preveritev samega tipa izvedbe vodenja prometa v času gradnje, kar je potrebno jasno navesti v tekstualnem delu načrta.

7.3.18 Posebni pogoji za izvedbo

Projektna dokumentacija mora vsebovati posebne pogoje uporabe cest, skladno z 8. odst. 21. čl. ZCes-2, če se dela, ki štejejo kot vzdrževalna dela v javno korist, izvajajo pod prometom. Posebni pogoji morajo biti predpisani za čas od uvedbe v delo do začetka gradnje na terenu, med gradnjo na terenu ter po zaključku gradbenih del na terenu vsaj do komisijškega pregleda z vsemi morebitnimi prekinitvami.

7.3.19 Elaborat za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča

Skladno z veljavno Uredbo o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2), je potrebno izdelati elaborat za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča. V primeru, da elaborata ni treba izdelati, mora projektant v projektni dokumentaciji to strokovno utemeljiti in navesti pravno podlago.

7.3.20 Popis del in predračunski elaborat

Izdelati je potrebno popis del in predračunski elaborat ločeno.

- Popis del in predračunski elaborat morata biti izdelana na nivoju PZI, tako natančno, da je popis del primerna podlaga za izvedbo postopka oddaje javnega naročila za gradnjo. V opisih postavk in količinah, ki morajo biti izračunane, morajo biti zajete vse kapacitete (poleg materiala še delovna sila, mehanizacija, pavšalni stroški, idr), ki so potrebni za izvedbo posamezne postavke. Posebej morajo biti ovrednoteni stroški eventuelnih rušenj obstoječih delov objektov, prometne ureditve v času gradnje (stroški obvozov, prometnih oznak in zapor in podobno, stroški nadzora projektanta in geomehanika,...). Popis del in predračunski elaborat naj bosta izdelana za vsako etapo posebej. V kolikor je potrebno, naj bo etapa dodatno ločena še na del v naselju in izven naselja.
- Popis del in količine morajo biti skladne z načrtom gospodarjenja z gradbenimi odpadki.
- V popisu del in predračunskem elaboratu je treba zajeti celotno vrednost investicije.
- Popis del in predračunski elaborat je v osnovi treba ločiti:
 - za gradnjo kolesarskih povezav s 60. členom Zakona o cestah
 - ob uporabi 72. člena Zakona o cestah.
 - ločeno je treba prikazati tudi vse stroške povezane z odkupi in odškodninami, spremembo namembnosti zemljišč, projektantskim in geomehanskim nadzorom, ureditvijo ceste, ureditvijo odvodnjavanja, izgradnjo hodnika za pešce, izgradnjo prepustov, priključkov, cestne razsvetljave, rušitev oz. prestavitvev in zaščita komunalnih vodov, stroške zaradi zavarovanja prometa med gradnjo, ocene dodatnih stroškov zaradi dela pod prometom (iz elaborata zapore), gradbišča (iz varnostnega načrta)....
- Vsi popisi, predračuni, rekapitulacije za vsak posamezni zaključni del projekta in skupna rekapitulacija - oboje vključno z DDV morajo biti zajeti v posameznih načrtih, elaboratih v enovitem formatu v excelu in tudi skupaj v eni, ločeni mapi z upoštevanjem CEN NA ISTI DAN, MESEC in LETO. Tabela celovite investicije se vloži kot zadnji list mape.
- V popisu del in predračunu je potrebno urediti vse matematične formule tako, da se v primeru spreminjanja količin v predračunu, avtomatično spreminja tudi rekapitulacija predračuna in skupna rekapitulacija (na primer, če je vrednost vseh količin nič, mora biti nič tudi vrednost rekapitulacije).
- Popisi del morajo obvezno upoštevati TSC 09.000: 2006 Popisi del pri gradnji cest.
- V predračunu se navede datum veljavnosti cen.
- Popisi del morajo biti narejeni v skladu s Posebnimi tehničnimi pogoji (izdala: Skupnost za ceste Slovenije).

Popisi del vseh sklopov morajo biti pripravljeni v enovitem formatu in z enotno glavo popisa, kot:

št. postavke	šifra postavke	Opis postavke	enota	količina	cena/enota	vrednost
--------------	----------------	---------------	-------	----------	------------	----------

Vsaka postavka popisa mora zajemati elemente, ki so navedeni v glavi (št. postavke, šifra postavke, opis postavke, enota, količina, cena/enoto, vrednost).

7.4. Hidrološko-hidravlična analiza

Treba je izdelati hidrološko hidravlično analizo in preveriti vse elemente odvodnje, ki morajo skladno s projektnimi pogoji DRSV zagotavljati prevajanje Q100 + varnostno nadvišanje. V okviru analize se preverita stanje in ustreznost dimenzij obstoječih cestnih prepustov. Ugotovitve se vključi v načrta gradbenih konstrukcij in ceste. Pri izdelavi analize se projektant lahko opre tudi na Hidrološko-hidravlični elaborat, Ehoprojekt, d.o.o., št. H-34/23, december 2023.

7.5. Planska doba voziščnih konstrukcij

Pri obnovi voziščne konstrukcije je potrebno upoštevati 20 letno plansko obdobje.

7.6. Normalni prečni profil

Normalni prečni profil mora upoštevati navodila naročnika:

- vozni pas $2 \times 3,00 \text{ m} = 6,00 \text{ m}$
- robni pas $2 \times 0,25 \text{ m} = 0,50 \text{ m}$
- bankina $2 \times 1,00 \text{ m} = 2,00 \text{ m}$

Skupaj = 8,50 m.

Prikazane morajo biti glavne značilnosti podpornih in/ali opornih konstrukcij ter prometna oprema. Risbe morajo biti kotirane.

7.7. Opombe

V naslovu projekta je potrebno, neodvisno od naslova projektne naloge, zapisati dejansko začetno in končno stacionažo.

8. RECENZIJA

Recenzijo izdelane projektne dokumentacije izvede naročnik. Izvajalec se obvezuje:

- Za potrebe recenzije bo projektant dostavil naročniku 1 tiskan izvod in dva digitalna izvoda PZI za vsakega od obravnavanih pododsekov.
- Projektant je dolžan popraviti oz. dopolniti projektno dokumentacijo po zahtevah naročnika oziroma nadzornega inženirja ter vseh recenzentov in/ali revidentov. Projektant mora rešitve optimizirati, popraviti ali v celoti ponovno izdelati tako, da bodo sprejemljive iz vseh vidikov, racionalne in za naročnika ekonomsko upravičene. Vse spremembe mora projektant upoštevati v popisu del. Popravljen in dopolnjen projektno dokumentacijo s stališča do pripomb je dolžan dostaviti predati naročniku naročniku v dogovorjenem roku.
- Projektant je dolžan popraviti oz. dopolniti projektno dokumentacijo tudi po zahtevah presojevalca prometne varnosti. Če se v fazi potrjevanja dokumentacije, v revizijskem ali recenzijskem postopku ter presoji prometne varnosti v fazi izdelave projektne dokumentacije izkaže, da rešitve niso ustrezne, jih projektant mora optimizirati, popraviti ali v celoti ponovno izdelati tako, da bodo sprejemljive iz vseh vidikov, racionalne in za naročnika ekonomsko upravičene. Vse morebitne spremembe po zahtevah naročnika, vseh revidentov in/ali recenzentov ter presojevalca prometne varnosti mora projektant upoštevati v popisu/specifikaciji del, ki je sestavni del ponudbe. Popravljen in dopolnjen projektno dokumentacijo je dolžan dostaviti v dogovorjenem roku.
- Na recenzirano projektno dokumentacijo je projektant dolžan pridobiti izjavo recenzenta, ki potrjuje, da so dopolnitve projektne dokumentacije v skladu s podanimi pripombami. Izjava recenzenta mora biti priložena v vodilnem načrtu oz. za kazalniki, ki morajo biti vloženi takoj za osnovnimi podatki o projektu.
- Potrdilo o izvedeni recenziji mora biti vloženo takoj za vodilnim načrtom.
- Po dopolnitvi projektne dokumentacije mora projektant dostaviti 4 izvode PZI, skupaj s spominskimi ključki (USB) v digitalnem zapisu. Priložiti mora tudi dokazilo o opravljenem pogodbenem delu t.j. uradni dopis, v katerem projektant izjavlja, da je opravil vse dopolnitve in popravke po zahtevah vodje revizijske in/ali recenzijske komisije, naročnika in nadzornega inženirja.
- Na spominskem ključku (USB) se mora nahajati zapis celotnega projekta tako, da so na njih narejene mape s posameznimi načrti, v katerih je:
 - tekst v formatu pdf in word,
 - risbe v formatu dwg in v formatu pdf,
 - Vse mora biti v nezaklenjeni obliki.
- Projektant mora za potrebe pridobitve pravice o razpolaganju z zemljišči predložiti ločeno mapo v treh izvodih, ki bo vsebovala: katastrski elaborate kot v projektu in dodatno katastrsko situacijo z vrisano mejo cestnega sveta na ortofoto podlagi.
- Naročniku dostaviti pisne in elektronske izvode projektne dokumentacije v roku, navedenem v pogodbi.
- Vodja projektiranja in pooblaščen inženirji se udeležijo terenskega ogleda lokacije skupaj z recenzentom.
- Vodja projektiranja in pooblaščen inženirji se udeležijo recenzijske razprave.

9. ZAKLJUČEK

Projektant mora izdelati ločeno projektno dokumentacijo za pododseka:

- PZI Obnova glavne ceste in zidov G2-102/1036 Želin – Sp. Idrija – etapa I Idrija od km 5,320 do km 6,200 in

- PZI Obnova glavne ceste in zidov G2-102/1036 Želin – Sp. Idrija – etapa II od km 9,560 do km 10,000 ob upoštevanju optimalnih tehničnih rešitev ter z upoštevanjem veljavnih pravil stroke in dobrega gospodarja.

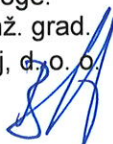
Vsa navodila v tej projektni nalogi se smiselno uporabijo za oba pododseka.

Vodja projektiranja mora zagotoviti usklajeno projektiranje, ki vsebuje najmanj en skupen terenski ogled obravnavane lokacije z udeležbo vseh izdelovalcev posameznih načrtov, ob prisotnosti predstavnika investitorja.

Izdelovalec projektne naloge:

Žiga Babšek univ. dipl. inž. grad.

DRI, upravljanje investicij, d. o. o.



Konzultant:

Dominik Peternej, dipl. inž. grad.


DRI, upravljanje investicij, d. o. o.



Priloge:

1. pregledna situacija z označenim območjem
2. zapisnik terenskega ogleda odseka od km 5,320 do km 6,200 s slikovnim gradivom
3. zapisnik terenskega ogleda odseka od km 9,560 do km 10,000 s slikovnim gradivom

Komisija za potrjevanje projektnih nalog na Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo:

Tadej Mirkac, univ. dipl. inž. gradb. 

Miloš Dular, univ. dipl. inž. geol.

Gordana Grahek, mag. 

Jernej Pavlin, univ. dipl. inž. grad. 

mag. Alenka Potrč, univ. dipl. inž. grad. 

Datum potrditve: 03-12-2024

Žig:



Priloga 1: Pregledna situacija z označenima pododsekomoma (vir: Atlas okolja)



Identifikacijska številka za DDV: SI75827735, matična št.: 5300177,
št. računa pri Banki Slovenije: SI56 0110 0630 0109 972

Zapisnik terenskega ogleda

Lokacija: **G2-102/1036 Želin – Sp. Idrija od km 5,300 do km 6,220**

Datum: 29. 10. 2024

Prisotni: Žiga Babšek, DRI, d. o. o.

Glavna cesta G2-102 je ena bolj pomembnih cestnih tras, ki povezuje Tolmin in Idrijo. Nanjo se priključuje tudi povezava do Cerkna. Uporabljajo jo lokalni prebivalci za potrebe dnevnih migracij, gospodarstvo in turisti. Nekaj pododsekov je še vedno v zelo slabem stanju. Te niso dimenzionirani za potrebe današnjega prometa, predvsem težkih tovornih vozil. Ponekod znaša širina vozišča manj kot 5 m, bankine niso urejene, tako dnevno prihaja do nevarnih prometnih situacij pri srečevanju vseh vrst vozil. Še posebej so ogroženi kolesarji.

Predmetni odsek se prične na lokaciji, kjer cesta preide iz gozdnatega področja na odprto, kjer se levo in desno nahajajo travniki. Od tod tudi ime zaselka – Travnik. Cesta je na tem delu sicer široka cca 5,7 m, vendar je brez bankin in ustrezne bočne zaščite nad podpornimi zidovi. Na odseku se priključuje več poljskih in hišnih priključkov z leve in desne. Traso prečka tudi električni in telekomunikacijski nadzemni vod. V km 5,5 se tik ob vozišču nahaja lesen drog. V nadaljevanju se desno pod cesti nahaja dotrajan podporni zid, levo pa manjši parapetni oporni zid. Nad podpornim zidom so pozidani stari stebrički, ki naj bi služili zaščiti pred padcem preko zidu, vendar svoje funkcije pri današnjem prometu ne morejo opravljati. V km 5,623 se z desne priključuje lokalna cesta, takoj za priključkom pa se nahaja avtobusno postajališče izven vozišča. Od km 5,623 do km 5,635 je ob levem robu ceste zgrajen hodnik za pešce, takoj za tem pa priključek lokalne poti. Hodnik se ob levem robu nadaljuje do avtobusnega postajališča v km 5,723. Tudi to postajališče je locirano izven cestišča.

V nadaljevanju se dolina precej zoži. Levo se na strmi brežini začne gozd. Cesta je zaščiten s starimi in dotrajanimi kamnitimi zidovi svetle višine do 2 m. Tu obstaja nevarnost padanja kamenja na državno cesto. Desno so zgrajeni podporni zidovi, ki so večinoma dotrajani. Cesta je na tem delu zaščiten z JVO. Desno pod cesto poteka tudi nadzemni električni vod. V km 5,930 se levo nahaja priključek do stanovanjskega objekta, ki stoji tik ob državni cesti. Trasa se objektu s krivino majhnega radija izogiba. V krivini se priključuje z leve gozdna pot, državna cesta pa takoj za tem v krivini prečka vodotok preko prepusta.

V nadaljevanju se ob levem robu vozišča nahaja star betonski in dotrajani oporni zid svetle višine do 2,5 m, za tem pa je v km 6,035 v hribino vsekani priključek lokalne poti. Tudi desno pod cesto se odsekom nahajajo podporni zidovi. Močno dotrajani oporni zidovi se ob levem robu vozišča nadaljujejo do konca obravnavanega odseka v km 6,220, kjer se desno nahaja priključek do stanovanjskega objekta. Ponekod so ob levem robu vidni vtoki v vtočne jaške. Stacionaže se med stanjem na terenu in BCP, ki je uporabljen pri slikovnem gradivu nekoliko razlikujejo.

Zapisnik pripravil:

Žiga Babšek, univ. dipl. inž.grad.
DRI, d. o. o.



Državna TI

K: 471.506,53
F: 102.102,45
Z: 275,18

Črta: 102
Dolžina: 1026
Širina: 1026

Datum: 10.11.2001
Ura: 10:15:04
Povzeto: 102.102



Opis: 13

K: 471 966,31
P: 103 865,29
Z: 27,12

Cent: 12
Grad: 1026
Stav: 1026, 1026, 1026

Cent: 13 11 2019
U: 1013 50
P: 1013 50, 1013 50



Opis: 13

K: 471 885,81
P: 103 826,81
Z: 27,14

Cent: 12
Grad: 1026
Stav: 1026, 1026, 1026

Cent: 13 11 2019
U: 1013 56
P: 1013 56, 1013 56



Opis: 13

K: 471 805,81
P: 103 811,81
Z: 27,16

Cent: 12
Grad: 1026
Stav: 1026, 1026, 1026

Cent: 13 11 2019
U: 1013 26
P: 1013 26, 1013 26



OpenShot 16

X: 437 166,77
Y: 101 277,94
Z: 278,76

Camera: 123
Shutter: 1/250
Exposure: 1/1000,00

Frame: 13111/20281
Time: 10:13:25
Position: 105, 27, 26



OpenShot 15

X: 437 221,62
Y: 101 245,61
Z: 277,38

Camera: 123
Shutter: 1/250
Exposure: 1/1000,00

Frame: 13111/20281
Time: 10:13:22
Position: 105, 27, 46



OpenShot 16

X: 437 262,14
Y: 101 211,21
Z: 278,81

Camera: 123
Shutter: 1/250
Exposure: 1/1000,00

Frame: 13111/20281
Time: 10:13:27
Position: 105, 27, 10



OpenShot 77

K: 477 415.53
T: 102 826.96
Z: 182.62

Камера: 103
Основа: 1026
СТАБИЛИЗАЦИЯ: 0.000000

Снимок: 10.11.2021
Угол: 10.93.07
ПОВОР: 0.00.00

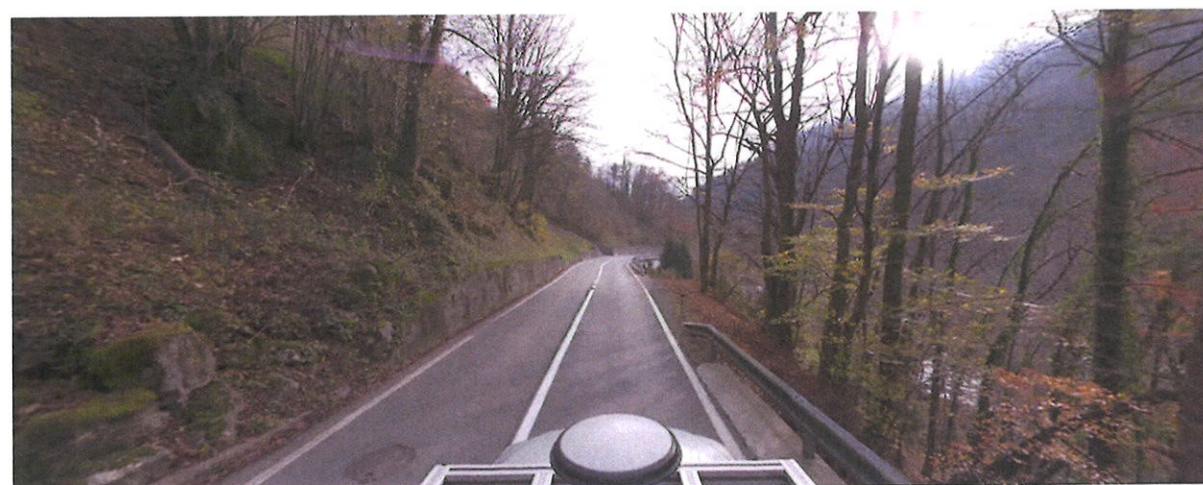


OpenShot 78

K: 477 490.31
T: 102 872.05
Z: 184.61

Камера: 103
Основа: 1026
СТАБИЛИЗАЦИЯ: 0.000000

Снимок: 10.11.2021
Угол: 10.93.57
ПОВОР: 0.00.10



OpenShot 79

K: 477 416.45
T: 102 826.20
Z: 187.78

Камера: 103
Основа: 1026
СТАБИЛИЗАЦИЯ: 0.000000

Снимок: 10.11.2021
Угол: 10.94.16
ПОВОР: 0.00.27

Zapisnik terenskega ogleda

Lokacija: **G2-102/1036 Želin – Sp. Idrija od km 9,570 do km 10,000**

Datum: 29. 10. 2024

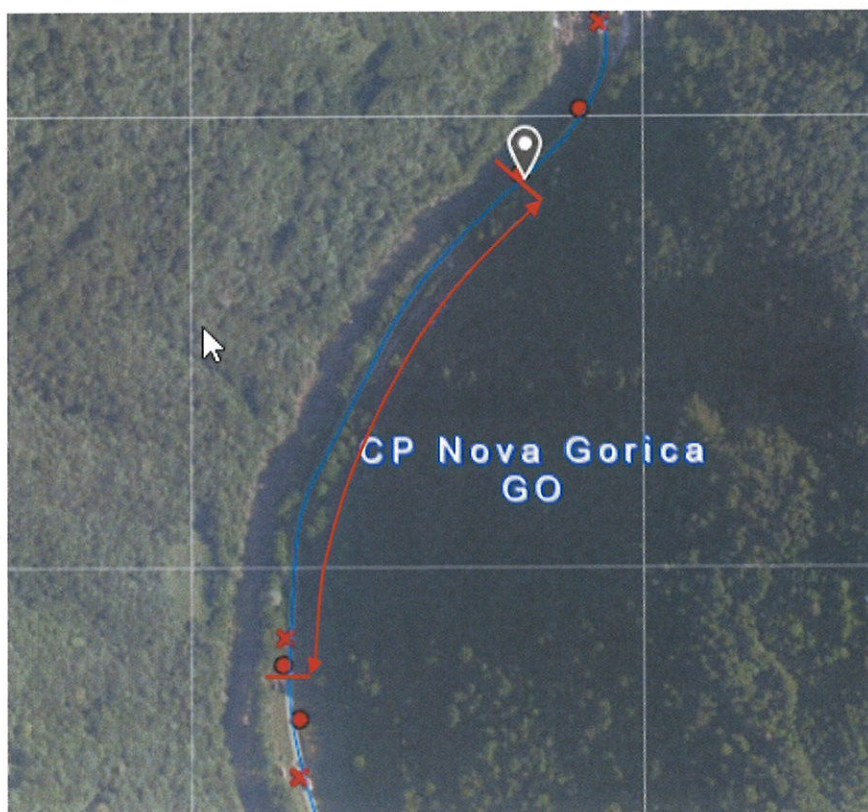
Prisotni: Žiga Babšek, DRI, d. o. o.

Glavna cesta G2-102 je ena bolj pomembnih cestnih tras, ki povezuje Tolmin in Idrijo. Nanjo se priključuje tudi povezava do Cerknega. Uporabljajo jo lokalni prebivalci za potrebe dnevnih migracij, gospodarstvo in turisti. Nekaj pododsekov je še vedno v zelo slabem stanju. Te niso dimenzionirani za potrebe današnjega prometa, predvsem težkih tovornih vozil. Ponekod znaša širina vozišča manj kot 5 m, bankine niso urejene, tako dnevno prihaja do nevarnih prometnih situacij pri srečevanju vseh vrst vozil. Še posebej so ogroženi kolesarji.

Obravnani odsek se prične ob koncu novejšega podpornega zidu v km 9,572, kjer se zaključí tudi JVO. Vzdlž levega robu poteka star zidan kamniti zid svetle višine do 2 m z vtoki v požiralnike, ki je v dobrem stanju. Nad opornim zidom je strmo, z gozdom poraslo, pobočje v naklonu do 35°. Gradijo zaglinjeni pobočni grušči. Obstaja nevarnost proženja kamenja na državno cesto. Desno pod cesto so stari podporni zidovi, ki so dotrajani. Na vrhu teh so zgrajeni betonski bloki, ki služijo zaščiti prometa pred padcem v globel, ki pa niso v skladu z današnjimi standardi. V nadaljevanju so bloki porušeni zaradi težkega prometa in zaščite sploh ni. Širina vozišča na tem delu znaša do 5,5 m, kar ne omogoča varnega srečevanja tovornih vozil. V km 9,757 in 9,783 se nahajata priključek do stanovanjskega objekta. V območju km 9,825 je levo nezavarovana skalna brežina, v nadaljevanju do km 9,922 pa se nahaja star kamniti zidan zid svetle višine do 2,5 m, ki je v razmeroma dobrem stanju. Od tu dalje do konca obravnavanega odseka je levo strm travnik, tik ob cesti pa oporni parapetni zid višine do 1 m. Ponekod so ob levem robu vidni vtoki v vtočne jaške. Stacionaže se med stanjem na terenu in BCP, ki je uporabljen pri slikovnem gradivu, nekoliko razlikujejo.

Zapisnik pripravil:

Žiga Babšek, univ. dipl. inž. grad.
DRI, d. o. o.





K: 424.847,10
Y: 101.220,82
Z: 296,19

Osieć 102
Osieć: 1025
Składowa(A): 9.566,93

Data: 12.11.2021
Lok: 10.58.49
Przebieg: 13.02

Opomba 51



K: 424.838,76
Y: 101.091,21
Z: 296,12

Osieć 102
Osieć: 1026
Składowa(A): 9.736,57

Data: 12.11.2021
Lok: 10.59.02
Przebieg: 13.15

Opomba 52



K: 424.178,96
Y: 100.976,64
Z: 299,15

Osieć 102
Osieć: 1026
Składowa(A): 9.863,88

Data: 12.11.2021
Lok: 10.59.12
Przebieg: 13.25

Opomba 53



K: 424.161,34
Y: 100.861,70
Z: 299,21

Osieć 102
Osieć: 1026
Składowa(A): 9.974,93

Data: 12.11.2021
Lok: 10.59.21
Przebieg: 13.34

Opomba 54