



IZVEDBA NUJNIH VZDRŽEVALNIH DEL NA PLAZU GRADIŠČE NAD PRVAČINO - SERVISNA CESTA

Št. načrta: P – 29/22 - C

Ljubljana, oktober 2022

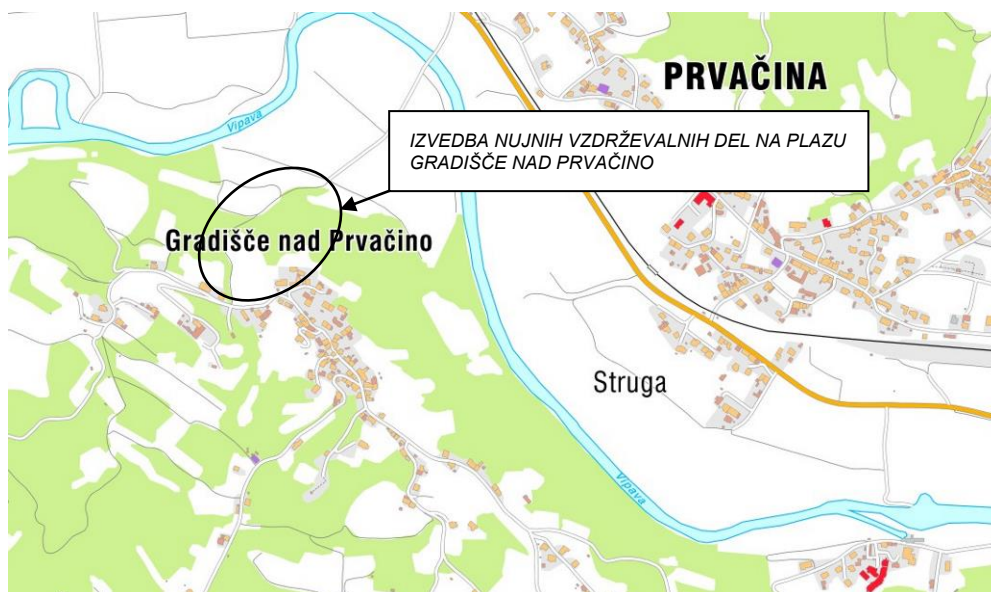


KAZALO

1	UVOD	3
2	OSNOVE ZA PROJEKTIRANJE	3
2.1	Hidrologija območja	4
2.2	Dimenzioniranje voziščnih konstrukcij	5
3	OPIS OŽJEGA OBMOČJA-OBSTOJEČE RAZMERE	7
3.1	Povzetek projektne naloge	7
4	EVIDENTIRANJE VAŽNEJŠIH KOMUNALNIH NAPELJAV IN NAPRAV	8
5	PROJEKTNA REŠITEV	9
5.1	Cesta	9
5.2	Odvodnjavanje	11
5.3	Infrastrukturni vodi	11
5.4	Oporni objekti	12
7	DEPONIJE	12
8	TEHNOLOGIJA IN FAZNOST GRADNJE	12
9	ZAKLJUČEK	13

1 UVOD

V namen izvedbe del je investitor Ministrstvo za okolje in prostor naročil izdelavo **novelacije projektne dokumentacije za izvedbo »IZVEDBA NUJNIH VZDRŽEVALNIH DEL NA PLAZU GRADIŠČE NAD PRVAČINO«**. PZI je bil izdelan v letu 2016, izvedba pa zaradi pomanjkanja sredstev v državnem proračunu ni bila realizirana. Predmet te dokumentacije je novelacija ureditve ceste in njene odvodnje glede na novo ugotovljene razmere na terenu.



Slika 1: Območje obdelave

2 OSNOVE ZA PROJEKTIRANJE

Projektna dokumentacija je izdelana v skladu z veljavnimi tehničnimi predpisi in normativi. Dokumentacija in podatki upoštevani pri projektiranju:

Projektna naloga št. JN 430-46/2016 z dne marec 2022 z naslovom »Novelacija projektne dokumentacije za izvedbo nujnih del na plazu velikega obsega Gradišče nad Prvačino«

Podloge:

- geodetski posnetek.; julij 2022
- TTN, DOF podloge v merilu 1:5000, 1:10000,
- terenske izmere ceste.

Obstoječa dokumentacija:

- PZI: 01/08-5038-pzi : Plaz Gradišče nad Prvačino v MO Nova Gorica – 8.1. Načrt izkopa in podgradnje; Sanacija in ureditev odvodnjavanja v okolici sidrane pilotne stene, januar 2008
- PZI: 13/07-8675-pzi : Plaz Gradišče nad Prvačino v MO Nova Gorica – 3. Načrt gradbenih konstrukcij; Sidrana pilotna stena, november 2007, sprememba 21.1.2009
- PZI: P-16/16: Izvedba nujnih vzdrževalnih del na plazu Gradišče nad Prvačino, april 2016, EHO Projekt d.o.o., Ljubljana

Elaborati izvedeni v okviru projekta, ki so podlaga temu načrtu:

- Elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije (sestavni del dokumentacije)

Dogovori med naročnikom in projektantom.

2.1 Hidrologija območja

a. Padavine

Padavine, ki so bile privzete za določanje površinskega odtoka, so privzete za meteorološko postajo Bilje. Meteorološka postaja se nahaja v vasi Bilje na nadmorski višini cca. 50m.n.v. Za potrebe določanja površinskega odtoka na obravnavanem območju so bile privzete višine padavin za ekstremne padavine v obdobju od leta 1984 do 2008, ki jih je analizirala Agencija RS za okolje. Porazdelitev ekstremnih padavin z različnim trajanjem in povratno dobo je bila določena po Gumbelovi metodi.

Količina padavin (l/(sec·ha))

trajanje padavin	POVRATNA DOBA							
	1 leto	2 leti	5 let	10 let	25 let	50 let	100 let	250 let
5 min	197	316	402	459	531	585	638	708 l/sec/ha
10 min	152	250	324	373	435	481	527	587 l/sec/ha
15 min	130	221	293	341	402	447	491	550 l/sec/ha
20 min	118	200	272	319	379	424	468	527 l/sec/ha
30 min	90	161	225	267	320	359	398	450 l/sec/ha
45 min	67	125	175	208	249	280	311	351 l/sec/ha
60 min	64	103	153	185	226	257	287	327 l/sec/ha
90 min	48	79	124	154	191	219	247	283 l/sec/ha
120 min	38	65	102	127	158	181	204	234 l/sec/ha
180 min	26	50	78	96	120	137	155	178 l/sec/ha
240 min	23	40	62	76	94	108	121	139 l/sec/ha
300 min	21	34	52	64	79	90	100	115 l/sec/ha
360 min	18	30	45	55	68	77	86	99 l/sec/ha
540 min	14	23	35	42	51	58	65	75 l/sec/ha
720 min	11	18	27	33	41	47	52	60 l/sec/ha
900 min	9	16	23	27	33	38	42	48 l/sec/ha
1080 min	8	13	19	23	29	32	36	41 l/sec/ha
1440 min	6	11	15	19	23	26	28	32 l/sec/ha

Preglednica 1: Količine padavin za različne povratne dobe (vir: Agencija RS za okolje)



Slika 2: Hidrogeološke značilnosti obravnavanega območja (vir: Agencija RS za okolje)



b. Površinski odtok

Na podlagi izračunanih ter analiziranih podatkov o padavinah in vodozbirnih območjih na obravnavanem odseku so bile določene karakteristične vrednosti visokovodnih pretokov za posamezne prispevne površine. Podane vrednosti predstavljajo osnovo za kasnejše hidravlično dimenzioniranje in preverbo obstoječih vodnogospodarskih ureditev na obravnavanem območju.

Za določitev padavinskega odtoka iz cestiščnih površin je bil privzet 5 minutni naliv s povratno dobo 2 leti. Glede na problematiko odvodnje na območju in kategorijo ceste, privzeta povratna doba zadostuje za učinkovito odvodnjavanje ceste kakor tudi zalednih vod. Za dimenzioniranje prepustov na glavnih površinskih odvodnikih je bila privzeta povratna doba 100 let.

Za omenjeni računski naliv s povratno dobo 2 leti znaša vrednost odtoka:

$$Q_{10}(5\text{min}) = 459 \text{ l/s/ha.}$$

2.2 Dimenzioniranje voziščnih konstrukcij

a. Prometna obremenitev

Za merodajno prometno obremenitev se privzame **zelo lahko prometno obremenitev**, saj se cesta uporablja le za dostop do parcel.

b. Terenske in laboratorijske preiskave

Na obravnavanem odseku ceste niso bile izvedene raziskave na obstoječem voziščnem ustroju. Zemljine, ki bodo podlaga bodočemu cestnemu telesu niso zmrzlinosko odporne.

c. Hidrološki in klimatski pogoji

Globina zmrzovanja na obravnavanem področju je $h_m = 30 \text{ cm}$ (tehnična regulativa TSC 06.512/2003 - KARTA informativnih globin prodiranja mraza). Hidrološke pogoje upoštevamo kot neugodne, zemljine pod voziščno konstrukcijo ter na mestu razširitve pa so neoporne proti učinkom zmrzovanja.

Razpredelnica 3 : Skupna debelina v voziščno konstrukcijo vgrajenih in proti škodljivim učinkom mraza odpornih materialov h_{\min}

Globina zmrzovanja h (cm)		30
Hidrološki pogoji	neugodni	0,7
Material pod VK	neodporen	
h (cm)		21 cm

Potrebna debelina voziščne konstrukcije do nadmorske višine 600 m je $h_{\min} > 0,7 \cdot h_m = 21 \text{ cm}$.

d. Določitev dimenzij voziščne konstrukcije

Minimalne debeline plasti in potrebni debelinski indeks

Vrednost nosilnosti planuma

- na globini 60 cm \rightarrow CBR = 20%.

Po tehnični regulativi TSC 06.541/2009 DRSC naj bi se zagotovila minimalna vrednost nosilnosti tal CBR = 15 % oz. $E_{v2} = 80 \text{ MN/m}^2$.



Razpredelnica: Minimalne dimenzije voziščne konstrukcije

Material	Debelina d_i (cm)	Faktor ekvivalentnosti materiala	Debelinski indeks $D = d_i \times a_i$
Asfaltna krovna plast	6	0,38	2,28
Nevezana nosilna plast	25	0,14	3,5
SKUPAJ			$D_{\min} = 5,78$

Izbrane dimenzije in sestava voziščne konstrukcije mora ustrezati minimalnemu skupnemu debelinskemu indeksu $D_{\min} = 5,78$ in pogoju zmrzlinke odpornosti voziščne konstrukcije $h_{\min} = 21$ cm.

Predlog izvedbe rekonstrukcije oz. novogradnje

Glede na zahteve minimalnega debelinskega indeksa voziščne konstrukcije, vrsto prometne obremenitve, pogoje vgrajevanja in minimalno debelino celotne konstrukcije glede na pogoj zmrzlinke odpornosti enotne dimenzije voziščne konstrukcije predlagamo na obravnavanem odseku ceste :

Razpredelnica: Predlog izvedbe voziščne konstrukcije

Material	d_i (cm)	a_i	$D = d_i \times a_i$
vezana obrabno zaporna plast (bitumenski beton-AC 8 surf)	6	0,42	2,52
zgornja vezana nosilna plast (bituminizirani drobljenec-AC 16 base)	0	0,35	0,0
nevezana nosilna plast (Tamponski drobljenec TD 32)	25	0,14	3,5
kamnita greda iz zmrzlinke odp. materiala (odporna proti heterogenemu zmrzovanju)	/	-	-
SKUPAJ	31		6,02
Potrebne dimenzije	21		5,78

$a_o = 0,42$ količnik ekvivalentnosti za obrabno plast - bitumenski beton
 $a_{zv} = 0,35$ količnik ekvivalentnosti za vezano nosilno plast - bitumenizirani drobljenec
 $a_{Td} = 0,14$ količnik ekvivalentnosti za nevezano nosilno plast - tamponski drobljenec

Skupni debelinski indeks je večji od potrebnega zato smatramo predlagano voziščno konstrukcijo zadostno za prevzem predvidenih prometnih obremenitev.

e. Kvaliteta in vgradljivost materialov

Na celotnem odseku predlagamo sledečo sestavo materialov :

- | | | |
|--|------------------------------|-----------------|
| - obrabno zaporna plast | AC 16 surf B50/70, A3 | 6 cm |
| - tamponski drobljenec | TD 32 | 25 cm |
| - kamnita greda iz zmrzlinke odp. materiala 0/45mm | | 15-30 cm |

Material v kamniti postelji mora v vsej debelini ustrezati zahtevam za odpornost proti škodljivim učinkom mraza.

Na dvigih nivelete obstoječega vozišča se izvede naslednja voziščna konstrukcija:

Izvede se predvidene plasti za novo vozišče. Kamnito gredo se vgrajuje na mestih kjer se niveleto vozišča dviga za več kot 28 cm.

Vgrajuje naj se izključno apnenčaste materiale, ustrezne granulacije. V nobenem primeru se ne sme v nasipe in v voziščno konstrukcijo vgrajevati flišnega materiala (laporja, peščenjaka). V nasprotnem

primeru je potrebno izvesti dodatne raziskave ustreznosti in vgradljivost materiala (sejalne analize, zmrzljinska odpornost, laboratorijski CBR na razmočenem vzorcu,...)

f. Zgostitev in nosilnost slojev konstrukcije

Zagotovijo naj se naslednje nosilnosti:

- | | |
|---|--|
| - planum nasipa (kamniti material) | $E_{v2} \geq 60 \text{ MPa}$ (CBR $\geq 10 \%$) |
| - planum posteljice (kamniti material) | $E_{v2} \geq 80 \text{ MPa}$ (CBR $\geq 15 \%$), zgoščenost $\geq 98 \%$ |
| - planum nevezane nosilne plasti (tampon) | $E_{v2} \geq 100 \text{ MPa}$ ($E_{v2} / E_{v1} \leq 2,2$),
zgoščenost $\geq 98 \%$ |

3 OPIS OŽJEGA OBMOČJA-OBSTOJEČE RAZMERE

3.1 Povzetek projektne naloge

Območje obdelave predstavlja tudi obvozna dostopna pot od naselja na vrhu plazu do vznožja plazu, ki poteka od h.š. 89 do melioracijskih jarkov na spodnjem delu. Predmetna pot predstavlja dostop za potrebe vzdrževanja in monitoringa na plazu. Trenutno ima pot neurejeno odvodnjavanje, mestoma so razvidni globoki erozijski kanali, ki so se v primerjavi s stanjem leta 2016 še poglobili. To je posledica nekontroliranega prelivanja meteornih vod po vozišču, kar povzroča odnašanje nasipa, brežine so strme in erozijsko poškodovane. Izvedeno je sicer odvodnjavanje od iztoka kanalet (levi jarek) dolvodno z betonsko muldo in meteorno kanalizacijo fi 400, vendar je le ta v slabem stanju, močno zatrpana in ne opravlja svoje funkcije.

Na zgornjem odseku trase se je na vkopni brežini sprožil lokalni zemeljski usad, ki je povzročil začasno zaprtje poti. Cca 30 m nižje je ob cesti izvedeno vodno zajetje za potrebe vaške skupnosti, ki je načeloma v dobrem stanju, problem pa predstavlja kaptaža (zajemni del) zajetja, ki je v slabem stanju. Predmetna kaptaža je predvidoma izvedena kot kamniti obok (tunnel) in je v razpadajočem stanju.



Slika 3,4: Pričetek obdelovalnega odseka, prost iztok iz korita na vozišče.



Slika 5,6: Obstoječe stanje cesta v strmem vkopnem delu-pogled v smeri stacionaže.



Slika 7,8: Obstoječe stanje cesta v strmem vkopnem delu. Tvorjenje erozijskega odvodnega jarka ob desni brežini.



Slika 9,10: Zaključek obdelovalnega odseka ob obst. prepustu na jarku, delno zasut iztok obstoječe meteorne kanalizacije.

4 EVIDENTIRANJE VAŽNEJŠIH KOMUNALNIH NAPELJAV IN NAPRAV

Na obravnavanem območju so evidentirani sledeči komunalni vodi:

a. Telekomunikacijski vod

Telekomunikacijski vod poteka cesti na celotnem obdelovalnem odseku.



5 PROJEKTNA REŠITEV

5.1 Cesta

S projektom rekonstrukcije obstoječe makadamske ceste se uredi površinsko odvodnjavanje in izvedbo drenaže dostopne ceste, ki je tudi vzrok za slabo stanje obstoječe makadamske poti in zapolnjeno obstoječo meteorno kanalizacijo, ter rušenje ukopnih brežin na dostopno pot.

a Vrsta in pomen ceste

- Prometna funkcija ceste: nekategorizirana dostopna cesta
- Vrsta ceste: nekategorizirana cesta

b Horizontalni elementi ceste

Obstoječi predvideni trasirni elementi

- $R = 19,50 \text{ m} - 200,00 \text{ m}$
- minimalni prečni nagib $q = 2,5\%$
- maksimalni prečni nagib $q = 7,00\%$

c Konfiguracija

Cesta se v že asfaltiranem delu spušča v dolino z maksimalnim vzdolžnim nagibom 15,70%. V rekonstruiranem delu se dostopna cesta v prvih 100 metrih zelo strmo spušča v nagibu 23,00%, nato pa se postopoma nagib ublaži na 8,50%

- Vrsta terena: hribovit

d Vertikalni elementi ceste

- $R_{\text{konk}} > 6482 \text{ m}$

Maksimalni vzdolžni nagib nivelete trase ceste -2,45%.

e Konfiguracija

Cesta se v delu kjer se bo izvedlo novo postajališče spušča v smeri stacionaže z vzdolžnim nagibom -2,45% za levim priključkom pa preide v padeč nagib -0,77%.

- Vrsta terena: hribovit

f Hitrost

Predvidena hitrost na obdelovalnem odseku dostopne ceste je 20 km/h.

g Prečni prerez vozišča in cestišča



Projektirani profil ceste

- bankina	0,10-0,50 m
- vozišče	1 x 2,50 m
- mulda	0,50 m
- berma	0,10-0,50 m
=====	
Skupaj	3,20-4,00 m
=====	

h Križišča, priključki do objektov

Vse dostope na rekonstruirano servisno cesto se višinsko prilagodi.

i Brežine

Nasipne brežine:

Nasipne brežine se izvedejo v naklonu 2:3. Na nasipnih brežinah je predvideno humusiranje v debelini 15 cm s protierozijsko zaščito z intenzivno zatravitvijo.

Vkopne brežine:

Spodnji deli vkopnih brežin bodo v območju roba ceste protierozijsko zavarovani z obložnimi zidovi iz kamna v betonu C 25/30. Ob levem robu ceste so zidovi predvideni na odseku med P3-2.80m in P6+6.50m, med P8 in P11+8.30m ter na odseku med P14-6.75m in P15+2.80 na skupni dolžini 163.00 m. Ob desnem robu so prevideni na odseku med P6+8.00m in P7+10.00m, med P11+7.80m in P15+14.30m ter na odseku med P16-2.90m in P22+1.50m na skupni dolžini 236.00 m. Posamezen zid se izvede iz kamna v betonu s poglobljenimi regami, zid bo v kroni debeline 0.40 m, v temeljih 0.73 m, lice se izvede v naklonu 5:1, zaledni del bo vertikalni ter armiran z arm. mrežami Q335. Zid bo višine 1.00 m, temeljen bo 0.60 m pod nivojem ceste. Za odvod zaledne vode bodo v zid vgrajene PVC odcednice premera 80 mm in dolžine 0.57 m, 1kos/2m'. Zaledni del zidu se zasuje s kamnitim materialom 32 – 100 mm, zgornji del v območju krone pa z izkopanim materialom.

Brežine nad predvidenimi obložnimi zidovi se ohranijo v obstoječem naklonu, s tem da se izvedejo lokalne izravnave izrazito strmih odsekov na naklon največ 1:1. Izvede se čiščenje brežine, škarpiranje odsekov zgornjih nestabilnih in erodibilnih robov brežin ter selektivne poseke vegetacije – odstranitev nagnjenega, spodkopanega ali poškodovanega drevja in grmovja.

Strmejšje brežine (naklon > 1 : 2) se protierozijsko zaščiti z razprševanjem padavinske vode z vgradnjo lesenih oblic premera 15 – 20 cm, sidranih z RA sidri premera fi 18 cm in dolžine l = 1.50 m. Oblice se vgradi prečno na brežino na medsebojni razdalji 2.50 – 3.00 m. Nato se na brežine vgradi kokosovo pletivo, položeno na setev v seneni nastilj.

Položnejše brežine naklona 1:2 ali manj se zaščiti s setvijo v seneni nastilj, ki se jo na daljših posegih zaščiti s kokosovo mrežo (odsek nad opornim zidom v P1 in P2, odsek v P10).



5.2 Odvodnjavanje

a Prepust-inundacija

Obstoječ cevni prepust v območju jarka na mestu zaključka obdelave se očisti.

V sklopu izvedbe se jarek tudi ponovno profilira in očisti. Čiščenje jarka je obdelano v načrtu vodnogospodarskih ureditev plazu.

b Odvodnjavanje

Ureditev odvodnjevanja obsega čiščenje obstoječih prepustov, jarkov in kanalizacije, ureditev elementov vzdolžnega odvodnjevanja ceste ter drenaže zgornjega ustroja ceste (drenažno meteorna kanalizacija z vtočnimi jaški).

Ureditev odvodnjevanja vozišča obsega:

- Čiščenje obstoječe kanalizacije,
- Izvedbo novih peskolovov in betonskih cevi krožnega prereza s premerom 50 cm in 80 cm, globokih 1,0 do 1,5 m skupaj z izvedbo vtoka iz mulde, jarka ter LTŽ pokrovom 60/60 cm in pozidavo zaledne brežine z obložnim zidom na novi meteorni kanalizaciji ter za odvodnjo korita v P6
- Izvedbo 5 peskolovov in betonskih cevi krožnega prereza s premerom 60 cm, globokih 1,0 do 1,5 m skupaj z izvedbo vtoka iz mulde, ter LTŽ rešetko 30/30 cm.
- Ureditev nove vzdolžne drenažno meteorne kanalizacije v dolžini $l=66,00\text{m}$;
PEHD DN 250 mm SN 4,
- Ureditev nove vzdolžne meteorne kanalizacije v dolžini $l=110,00\text{m}$;
PEHD DN 315 mm SN 4,
- Ureditev nove vzdolžne meteorne kanalizacije v dolžini $l=143,00\text{m}$;
PEHD DN 400 mm SN 8,
- Izvedba mulde širine 0,50 m in globine min.5 cm na desni strani vozišča $l=433\text{m}$

5.3 Infrastrukturni vodi

Na obravnavanem območju so evidentirani sledeči komunalni vodi:

a Telekomunikacijski vod

Telekomunikacijski vod poteka v cesti na celotnem obdelovalnem odseku.

Ob izvedbi servisne ceste bo potrebno predhodno zakoličiti obstoječe vode.

b Fekalna in meteorna kanalizacija

Predvidena je izvedba meteorne in fekalne kanalizacije, katere investitor je občina Nova Gorica, trasa pa poteka v območju obravnavane ceste. Potek trase je medsebojno usklajen, v zgornjem delu ceste med P3 in P5 je odvodnjavanje ceste preko dveh peskolov priključeno na predvideno meteorno kanalizacijo.



5.4 Oporni objekti

Na območju profila P1 in P2 je v vkopni desni brežini nastal večji usad, brežina je nestabilna, plazenje pa ima tendenco širjena v smeri proti poti ob robu vinograda, ki se nahaja nad brežino. Za stabilizacijo usada, zaščite poti ob vinogradu in preprečitve širjenja obsega plazenja je predvidena izvedba opornega zidu iz kamna v betonu C25/30. Zaradi visoke in strme brežine, ki se nahaja pod lokacijo usada vse do kortita za zajem vode v območju P6, je tudi na tem odseku predvidena izgradnja višjega opornega zidu. Desna brežina bo tako na tem odseku z opornim zidom zavarovana na dolžini $l = 99.00$ m. Zid bo višine $2.50 - 4.00$ m, predvidoma bo temeljen do globine $0.80 - 1.00$ m (temeljenje v kontranagibu $1 : 10$), temelj se izvede s kontaktno pozidavo v kompaktni hribinski podlagi. V temelj se vgradi beton C25/30 v debelini 20 cm. Lice zidu se izvede v naklonu $5:1$, zaledni del je vertikalni, debelina zidu v kroni je 0.80 m, v temeljih pa $1.89 - 2.19$ m. V zid se vgradi lomljenec debeline $50 - 80$ cm ter beton C25/30 v razmerju $65 - 35\%$. V zaledni del zidu in dno temelja bo vgrajena armaturna mreža Q335. Za odvod eventuelne zaledne vode bodo v zid v dveh vrstah vgrajene PVC odcednice premera 80 mm in dolžine $1.10 - 1.30$ m, izmenično 1 kos/m' . Zid se na začetku odseka v območju P1 uveže v teren s poševnim krilom, na zaključku pred P6 pa se na dolžini 5 m zvezno zniža iz višine 4.00 m na višino okoli 0.80 m z navezavo na obstoječi kamnitobetonski zid pri koritu.

Zaradi podobno strme in visoke desne brežine je oporni zid predviden tudi na odseku med P7+10.00 m in P11+7.60 m na dolžini $l = 79.00$ m. Zid bo višine $2.50 - 3.60$ m, izvedba pa bo identična opornemu zidu, opisanem v prejšnjem poglavju. Na obeh straneh bo zid navezan na predviden obložni zid z zveznim znižanjem na dolžini 5 m iz višine 3.00 oz. 2.50 m na višino 1.00 m.

Predlaga se izvedbo v krajših kampadah dolžine $3 - 4$ m, gradnjo se izvaja ob projektantski ali geomehanski spremljavi.

7 DEPONIJE

Predvidena je deponija, ki jo priskrbi izvajalec, v kolikor je to uradna deponija naj se za odvoz materiala s strani naročnika zahteva evidenčne liste. Vse viške izkopnega materiala se odpelje na deponijo. Določen del izkopnega materiala se lahko uporabi za zasip.

8 TEHNOLOGIJA IN FAZNOST GRADNJE

Pri tehnologiji gradnje ne predvidevamo posebnosti, za gradnjo predvidenih del se uporablja težka gradbena mehanizacija. Izvajalec mora upoštevati veljavne standarde in zakonodajo glede kvalitete materialov in njihove vgradnje.

Najprej se izvedejo glavna dela (zidovi, nadvišanja), ki vplivajo na prevoznost ceste, nato pa sočasno ostala vodarska dela ter montažna dela v okviru celotnega projekta.



9 ZAKLJUČEK

Z načrtovanimi ureditvami se bo ob rednem vzdrževanju zagotovilo stalno prevoznost servisne dostopne ceste

Vsa dela se morajo izvajati v skladu s projektnimi pogoji ali pogoji iz soglasij pristojnih soglasodajalcev, ki so del vodilne mape projektne dokumentacije.

Ljubljana, oktober 2022

Sestavila:
Žiga Jeriha, u.d.i.v.k.i.

Rajko Galič, u.d.i.gozd