

Predlagatelj:
TADEJ BEOČANIN
ŽUPAN OBČINE AJDOVŠČINA

Datum: 16.6.2016

OBČINSKI SVET OBČINE AJDOVŠČINA

ZADEVA:	SKLEP O POTRDTVI DIIP: REKONSTRUKCIJA LOKALNE CESTE NA BRJE
GRADIVO PRIPRAVIL:	Oddelek za gospodarske javne službe in investicije
PRISTOJNO DELOVNO TELO OBČINSKEGA SVETA:	Odbor za gospodarstvo in gospodarske javne službe

Predlagam, da Občinski svet Občine Ajdovščina na 5. korespondenčni seji dne _____ obravnava in sprejme:

PREDLOG SKLEPA:

OBČINA AJDOVŠČINA
OBČINSKI SVET

SKLEP O POTRDTVI DIIP IN UVRSTITVI NALOŽBE V NRP OBČINE (DIIP-NRP)

Investitor/Občina: AJDOVŠČINA
Naslov: CESTA 5. MAJA 6A
Pošta: 5270 AJDOVŠČINA

Številka: 351-47/2016-DIIP

Datum:

Na podlagi Zakona o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11-UPB4, 110/11-ZDIU12, 96/15-ZIPRS1617), Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 54/10), Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16) in Statuta Občine Ajdovščina (Uradni list RS št. 44/12 in 85/15), je občinski svet Občine Ajdovščina, na svoji ____ redni seji dne _____ s sklepom št: 351-47/2016-DIIP sprejel:

1. Potrdi se dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za investicijo/projekt¹: REKONSTRUKCIJA LOKALNE CESTE NA BRJE, ki ga je izdelala²: OBČINSKA UPRAVA OBČINE AJDOVŠČINA, junija 2016.

2. V NRP proračuna občine se na osnovi sklepa občinskega sveta o sprejetju Odloka o rebalansu proračuna, št. _____ z dne _____

- uvrsti nova naložba;
- drugo (navedite) _____.

3. Odobri se izdelava investicijske dokumentacije in izvedba investicije.

(Občina bo za projekt vložila načrt porabe koriščenja sredstev na osnovi 23. člena Zakona o financiranju občin (ZFO-1), na osnovi izračunanih deležev razpoložljivih sredstev občin za sofinanciranje občinskih investicij v letih 2016 in 2017, št. 4100-1/2015/39 z dne 15.10.2015, objavljenih na spletni strani Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo.)

Skladno z DIIP-om in načrtom porabe je finančna konstrukcija naložbe sledeča:

4. Vrednost investicije po tekočih cenah z vključenim DDV znaša 231.000,00 EUR oziroma 189.344,26 EUR brez DDV in se bo izvajala skladno s časovnim načrtom od junija 2016 do oktobra 2016.

5. Vire za financiranje zagotavljajo:

- Lastna finančna sredstva v znesku 48.000,00 EUR
- Nepovratna sredstva na osnovi 23. člena ZFO-1 v znesku 183.000,00 EUR
- Povratna (kredit) sredstva na osnovi 23. člena ZFO-1 v znesku 0,00 EUR
- Drugo v znesku _____/_____ EUR.

Ime in priimek odgovorne osebe: Tadej Beočanin, župan

žig

podpis

PRILOGA: kopija originalnega sklepa o potrditvi DIIP

¹ Navedite točen naziv investicijskega projekta.

² Ime in naslov osebe oziroma organizacije, ki je pripravila DIIP ter datum izdelave.

PREDLOG SKLEPA 2:

**OBČINA AJDOVŠČINA
OBČINSKI SVET**

Na podlagi 16. člena Statuta Občine Ajdovščina (Ur. list RS, št. 44/12, 85/2015) je Občinski svet Občine Ajdovščina na _____. redni seji dne _____ sprejel:

**SKLEP
O POOBLASTILU ZA DOPOLNITVE IN PRIPRAVO KONČNEGA BESEDILA
DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA–
(DIIP)**

Občinski svet pooblašča župana, da pripravi dopolnitve in končno besedilo Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za investicijo: REKONSTRUKCIJA LOKALNE CESTE NA BRJE, ki ga je izdelala²: OBČINSKA UPRAVA OBČINE AJDOVŠČINA, junija 2016.

Številka: 351-47/2016-DIIP

Datum:

ŽUPAN
Tadej BEOČANIN, l.r.

OBRAZLOŽITEV:

1. Pravni temelj in ocena stanja na področju, ki ga sklep ureja:

- Zakon o javnih financah (Uradni list RS, št. 11/11-UPB4, 110/11-ZDIU12, 96/15-ZIPRS1617),
- Uredba o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna in proračunov samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 54/10),
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16)
- Statut Občine Ajdovščina (Uradni list RS št. 44/12 in 85/15).

Na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16) je potrebno za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 EUR in 500.000 EUR izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP).

2. Razlogi za sprejem ter cilji in rešitve sklepa:

Skladno s predloženim DIIP se bo izvedla rekonstrukcija lokalne ceste na Brje in sicer od odcepa lokalne ceste Potoče – Branik proti vasi Brje do odcepa za zaselek Kodrovi v skupni dolžini 740 m. Obravnavani odsek ceste je v slabem stanju. Trasa ceste poteka v stalnem vzponu in se na dolžini enega kilometra dvigne za približno 67 m. Potek trase zaznamujeta dve ostri serpentini. Obstoječa cesta je asfaltna širine od 4.0 do 4.50m. Na področju serpentin je vozišče ustrezno razširjeno tako, da je omogočena prevoznost avtobusa. Robni elementi vozišča so neurejeni. Bankine so ozke in slabo utrjene. Zaradi strmega terena po katerem poteka cesta so na nekaterih mestih potrebne podporne konstrukcije. Na delu trase je kot podporna konstrukcije izveden tudi kamniti podporni zid, ki pa je v zelo slabem stanju. Zaradi vplivov talne vode in zemeljskih pritiskov je močno deformiran, deloma poškodovan in porušen. Ob podpornih zidovih so locirane asfaltne koritnice za zajem meteorne vode. Odvodnjavanje samo je pomanjkljivo urejeno s posameznimi prečnimi odvodniki, ki odvajajo vodo v naravne doline.

Z rekonstrukcijo ceste se bo izvedlo nove kamnite zložbe, uredilo odvodnjavanje zalednih voda in cestišča ter ponovno asfaltiralo vozišče. Obenem se bo pri odcepu za zaselek Kodrovi namestila avtobusna čakalnica.

S projektom bo občina:

- zagotovila ustrezno in varno prometno infrastrukturo na omenjenih lokalnih cestah;
- zagotovila boljšo skrb za okolje z ureditvijo odvodnjavanja meteornih in zalednih vod;
- zagotovila boljšo, varnejšo in hitrejšo dostopnost do občinskega središča ter varnejšo dostopnost do ostalih naselij v občini;
- ustvarila pogoje za večjo prometno varnost.

3. Ocena finančnih in drugih posledic sprejema sklepa:

Občina bo za projekt vložila načrt porabe koriščenja sredstev na Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo na osnovi 23. člena Zakona o financiranju občin (ZFO-1), iz naslova sredstev občin za sofinanciranje občinskih investicij v letu 2016, zato se z rebalansom proračuna odpira novo proračunsko postavko 13121 Rekonstrukcija lokalne ceste na Brje in novo šifro v načrtu razvojnih programov OB001-13-0034.

ŽUPAN
Tadej Beočanin, l.r.

POROČILO ODBORA:

Na svoji 16. redni seji dne 15. 6. 2016 je **Odbor za gospodarstvo in gospodarske javne službe** obravnaval DIIP Rekonstrukcija lokalne ceste na Brje in se z njim strinja, zato predlaga občinskemu svetu, da oba sklepa sprejme.

Datum: 16.6.2016

PRESEDNIK ODBORA
Miran Gregorc, l. r.



DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DI-IP)

(vsebina v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010)

Predmet DIIP: **REKONSTRUKCIJA LOKALNE CESTE NA BRJE**

Investitor: **Občina Ajdovščina, Cesta 5. maja 6/a, 5270 Ajdovščina**
Odgovorna oseba: Tadej Beočanin, župan

Izdelovalec DIIP: **OBČINA AJDOVŠČINA, Cesta 5. maja 6A, 5270 AJDOVŠČINA**
Odgovorna oseba: TADEJ BEOČANIN, župan
.....
(podpis)

Št. projekta: **351-47/2016-DIIP**

Datum izdelave: **junij 2016**



1. OSNOVNE INFORMACIJE O INVESTICIJSKEM PROJEKTU

Naziv celovitega projekta:	Rekonstrukcija lokalne ceste na Brje
Opis projekta:	Rekonstrukcija ceste
Namembnost objekta:	Javna cestna infrastruktura
Cilj projekta:	Izboljšanje prometne varnosti
Namen projekta:	Namen projekta je izvedba rekonstrukcijskih gradbenih posegov na cestni infrastrukturi na sledeči lokaciji:

Na lokalni cesti LC 001050 na Brje in sicer od priključka na lokalno cesto Potoče - Branik v stacionaži 0.0+00 do stacionaže 0.7+40 m: izvedba novih kamnitih zložb, ureditev odvodnjavanja, širitev in asfaltacija cestišča.

Investitor:	Občina Ajdovščina
Vir financiranja:	lastna sredstva občine, sofinanciranje MGRT/21., 23. člen ZFO-1
Ocenjena vrednost:	231.000 EUR, tekoče cene z vključenim davkom na dodano vrednost
Terminski plan:	leto 2016
Kazalniki projekta:	

dolžina posodobljenih cest	740	m
podporni zidovi	275	m
preplastitev vozišča	3.720	m ²



2. OSNOVNI PODATKI IN OPREDELITEV ODGOVORNOSTI

INVESTITOR	
Naziv	OBČINA AJDOVŠČINA
Naslov	Cesta 5. maja 6/a, 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba	Tadej Beočanin, župan
Žig in podpis	
Telefon	+386 5 365 91 00
Fax	+386 5 365 91 33
E-mail	obcina@ajdovscina.si
Spletna stran	www.ajdovscina.si
Matična številka	5879914
Davčna številka	SI51533251
TRR	01201-0100014597
Banka	Uprava za javna plačila pri Banki Slovenije
Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov	Alenka Čadež Kobil, Vodja oddelka za gospodarske javne službe in investicije, Občina Ajdovščina
Odgovorna oseba za izvajanje investicije	Damijan Lavrenčič, Oddelek za gospodarske javne službe in investicije, Občina Ajdovščina
E-mail	alenka.kobil@ajdovscina.si damijan.lavrencic@ajdovscina.si

UPRAVLJAVEC	
Naziv	KOMUNALNO STANOVANJSKA DRUŽBA d.o.o. AJDOVŠČINA
Naslov	Goriška cesta 23 b, 5270 Ajdovščina
Odgovorna oseba	Egon Stopar, direktor
Žig in podpis:	
Telefon	+386 5 365 97 00
Fax	+386 5 366 31 42
E-mail	egon.stopar@ksda.si



3. ANALIZA SEDANJIH RAZMER IN RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Občina Ajdovščina je gospodarsko in kulturno središče Vipavske doline, ki leži na zahodnem delu Slovenije. Občina je skupnost 26 krajevnih skupnosti in 45 naselij: Ajdovščina, Batuje, Bela, Brje, Budanje, Cesta, Col, Črniče, Dobravlje, Dolenje, Dolga Poljana, Gaberje, Gojače, Gozd, Grivče, Kamnje, Kovk, Kožmani, Križna Gora, Lokavec, Male Žablje, Malo Polje, Malovše, Otlica, Planina, Plače, Podkraj, Potoče, Predmeja, Ravne, Selo, Skrilje, Stomaž, Šmarje, Tevče, Ustje, Velike Žablje, Vipavski Križ, Višnje, Vodice, Vrtovin, Vrtovče, Zavino, Žagolič in Žapuže.

Slika 3-1: Geografski položaj – občina Ajdovščina



Površina občine Ajdovščina je 245 km², najvišja točka je vrh Malega Golaka, najnižja pa rokav Vipave nad Batujami. Območje je reliefno precej razgibano, ravno le na prvi pogled. Dolino s treh strani obdajajo hribovja: Trnovska planota, Nanoška planota, Hrušica in Vipavski griči. Odprta je proti zahodu, od koder vanjo prodirajo močni vplivi sredozemskega podnebja, zaradi česar je vegetacijska doba za dva meseca daljša kot v osrednji Sloveniji.

Občina Ajdovščina je dokaj gosto poseljena, število prebivalcev je okoli 19.000. Središče občine je mesto Ajdovščina, kjer živi okoli 6.500 prebivalcev. Mesto se ponaša z izredno bogato in razgibano zgodovino, ki sega tja v 3. stoletje.

Na podlagi Odloka o kategorizaciji občinskih cest v Občini Ajdovščina (Uradni list RS, št. 104/2013) je na območju Občine Ajdovščina 260.991 m kategoriziranih cest, od tega v dolžini:

- 108.782 m lokalnih cest (LC)
- 4.412 m zbirnih mestnih ali krajevnih cest (LZ)
- 18.798 m mestnih ali krajevnih cest (LK)
- 129.269 m javnih poti (JP).

Skladno z Odlokom o občinskih cestah v Občini Ajdovščina (Uradni list RS, št. 106/2012) je občina odgovorna za razvoj in vzdrževanje cest, ki so javno dobro lokalnega pomena. Občinski organi zato sprejmejo plan razvoja in vzdrževanja občinskih cest, s katerim se najmanj za obdobje štirih let določijo prednostne naloge gradnje in vzdrževanja občinskih cest, vire sredstev za njihovo uresničevanje ter letne dinamika njihovega uresničevanja.



Za kratkoročno obdobje pripravlja občina letni plan gradnje in vzdrževanja občinskih cest, s katerim se določi uresničevanje srednjeročnega plana v posameznem koledarskem letu, in ga usklajuje in sprejema skupaj z občinskim proračunom kot njegov sestavni del. Letni plan gradnje in vzdrževanja občinskih cest pripravi občinska uprava v sodelovanju z vzdrževalci občinskih cest.

Občina Ajdovščina redno izvaja tekoča vzdrževalna dela ter skrbi za investicijsko obnovo cest. Nekateri odseki cest so zaradi dotrajanosti v zelo slabem stanju in ne ustrezajo več standardom cestišča in varnosti prometa na njej. Zato se obnova posameznih odsekov izvaja celovito, investicija pa vključuje obnovo vseh elementov cestišča od spodnjega ustroja, širitve cestišča, ureditve odvodnjavanja in gradbenih objektov ob cestišču.

Z obnovo dotrajanih odsekov cest se vzdržuje prometna infrastruktura, ki zagotavlja prevoznost cest kot tudi varnost prometnih udeležencev. Občina Ajdovščina se zaveda družbenega in gospodarskega pomena obnove navedenih odsekov cest, saj bo tako omogočena boljša, varnejša in hitrejša dostopnost do občinskega središča in drugih naselij na območju Občine Ajdovščina in sosednjih občin.

Razlogi za investicijsko namero so:

Celoten obravnavani odsek ceste na Brje (LC 001050) od priključka na lokalno cesto Potoče - Branik do vasi Brje v dolžini 1040 m v stalnem vzponu je v zelo slabem stanju. Obravnavani odsek ceste poteka od odcepa ceste za Branik proti vasi Brje v dolžini 740 m (do odcepa za zaselek Kodrovi). Potek trase zaznamujeta dve ostri serpentin. Obstoječa cesta je asfaltna širine od 4.0 do 4.50m. Na področju serpentin je vozišče ustrezno razširjeno tako, da je omogočena prevoznost avtobusa. Robni elementi vozišča so neurejeni. Bankine so ozke in slabo utrjene. Zaradi strmega terena po katerem poteka cesta so na nekaterih mestih potrebne podporne konstrukcije. Te so po večini izvedene kot AB podporni zidovi, ki so v sorazmerno dobrem stanju. Na delu trase je kot podporna konstrukcije izveden tudi kamniti podporni zid, ki pa je v zelo slabem stanju. Zaradi vplivov talne vode in zemeljskih pritiskov je močno deformiran, deloma poškodovan in porušen. Ob podpornih zidovih so locirane asfaltna koritnice za zajem meteorne vode. Odvodnjavanje samo je pomanjkljivo urejeno s posameznimi prečnimi odvodniki, ki odvajajo vodo v naravne doline.

S projektom bo občina:

- zagotovila ustrezno in varno prometno infrastrukturo na omenjenih lokalnih cestah;
- zagotovila boljšo skrb za okolje z ureditvijo odvodnjavanja meteornih in zalednih vod;
- zagotovila boljšo, varnejšo in hitrejšo dostopnost do občinskega središča ter varnejšo dostopnost do ostalih naselij v občini;
- ustvarila pogoje za večjo prometno varnost.

Izvedba investicije bo imela zagotovo pomemben prispevek k dvigu kakovosti življenja ljudi na območju celotne občine in krajev ob trasi ceste. Takšni projekti tudi prispevajo k trajnostnemu razvoju podeželja.



4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

4.1 Razvojne možnosti

Prometna infrastruktura, ki zagotavlja permanentno prevoznost in varnost vseh udeležencev v prometu je osnova in pogoj za ohranjanje poselitve in razvoj podeželja in pomembno vpliva na kvaliteto bivanja prebivalcev. Prometna infrastruktura je tudi pogoj za izvajanje gospodarske dejavnosti, tudi turistične.

4.2 Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami

Investicijski projekt »Rekonstrukcija cesta na Brje« je usklajen:

- z lokalno strategijo in lokalnimi politikami,
- z razvojnimi načrti, programi in dokumenti Občine Ajdovščina za obdobje po letu 2015,
- z načeli razvoja, zapisanimi v Regionalnem razvojnem programu Severne Primorske regije 2014 - 2020
- s Strategijo razvoja Slovenije ter
- s Strategijo prostorskega razvoja Slovenije.

Z izpeljavo obravnavanega investicijskega projekta (ureditev ustrezne prometne infrastrukture) bo Občina Ajdovščina zadostila naslednjim nalogam:

- vzpostaviti kvalitetno cestno infrastrukturo, ki bo ustrezala varnostnim normativom;
- opredeliti cilje trajnostnega prometa in različne možnosti dostopnosti do javnih vsebin (trajnostna mobilnost);
- zagotoviti usklajeno načrtovanje in izvajanje izboljšav, rekonstrukcij in novogradenj na lokalnem in državnem cestnem omrežju ter ugotoviti možnosti varčnejše mobilnosti;
- (so)načrtovanje državne prometne, predvsem cestne infrastrukture;
- vpliv na dinamiko posodabljanja državnega cestnega omrežja;
- urediti in vzdrževati cestno infrastrukturo;
- omogočiti varnejšo, boljšo in hitrejšo dostopnost vseh naselij v Občini Ajdovščina do občinskega središča;
- poskrbeti za varstvo zraka, tal, vodnih virov z ureditvijo ustreznega odvodnjavanja cestišč (odvodnje meteornih voda s cestišča).

Občina Ajdovščina ima projekt »Rekonstrukcija cesta na Brje« vključen v NRP za obdobju 2016 – 2019 ter bo projekt vključila v Proračun občine za leto 2016.



5. OPIS VARIANT »Z« IN »BREZ« INVESTICIJE

Varianta brez investicije:

Varianta brez investicije pomeni, da se projekt ne bo izvedel in se ohranja obstoječe stanje in s tem nadaljnje propadanje prometne infrastrukture. Scenarij brez investicije ohranja obstoječo prometno infrastrukturo, ki pa je neustrezna tako s tehničnega kot prometno-varnostnega vidika.

Prav tako je možen scenarij »minimum«, ki predstavlja le minimalna tekoča vzdrževalna dela (krpanje, preplastitev,..). Ta scenarij ne zagotavlja dolgoročnega doseganja cilja izboljšanja tehničnih elementov in ne pripomore k izboljšanju prometne varnosti vseh udeležencev.

V primeru, da se k investiciji ne pristopi, bo cesta na dolgi rok neprimerna za promet, pri čemer bi moral le-ta potekati preko drugih prometnih povezav.

V primeru neizvedene investicije bi zaradi propadanja infrastrukture nastali veliki posredni stroški, ki bi vplivali na občinski proračun v prihodnosti. Neurejeno odvodnjavanje vozišč povzroča uničevanje cest ter negativno vpliva na okolje. Neprevoznost cest vpliva tudi na stroške uporabnikov, ki jih imajo zaradi obvozov (izguba časa, stroški daljše poti). Največjo škodo, ki jo lahko povzroči neurejena prometna infrastruktura, pa so povzročene prometne nesreče (materialna škoda) ali izgubljena življenja.

Varianta z investicijo, oblikovanje predloga investicije:

Varianta »z« investicijo je primernejša z vidika ohranitve prevoznosti in varnosti obstoječe prometne infrastrukture. Obveza občine, da izvaja investicijsko vzdrževanje, izhaja iz veljavnih predpisov in sprejetih normativov. Na odločitev »za investicijo« pomembno vplivajo razvojne težnje in cilj izboljšanja kakovosti življenja prebivalcev občine.

Pri oblikovanju predloga obravnavana investicije »Rekonstrukcija cesta na Brje« so sodelovale strokovne službe občine Ajdovščina, upravljavca Komunalno stanovanjske družbe Ajdovščina ter zainteresirana javnost (predlogi krajanov). Investicijske prioritete so določene na podlagi analize obstoječega stanja (dotrajanost infrastrukture), ocenjenih potreb s pomočjo količine motornega in peš prometa na posameznih prometno bolj obremenjenih odsekih cest ter pričakovanih drugih koristi ukrepov (vpliv na okolje).



6. PREDLAGANA REŠITEV S TEHNIČNIMI PODATKI

Predlagana rešitev s tehničnimi podatki temelji na PZI projektu »Rekonstrukcija lokalne ceste LC 001050 (Cesta na Brje), ki jo je izdelal projektivni biro »Biro Črta d.o.o. iz Šempasa v mesecu maju 2016.

V nadaljevanju je natančno opisan poseg v rekonstrukcijo ceste.

OBSTOJEČE STANJE

Celoten odsek ceste na Brje poteka od priključka na lokalno cesto Potoče – Branik do naselja Brje v dolžini 1040 m, obravnavani odsek pa v dolžini 740 m. Trasa ceste poteka v stalnem vzponu in se na dolžini enega kilometra dvigne za približno 67 m. Potek trase zaznamujeta dve ostri serpentini. Obstoječa cesta je asfaltna širine od 4.0 do 4.50m. Na področju serpentin je vozišče ustrezno razširjeno tako, da je omogočena prevoznost avtobusa. Robni elementi vozišča so neurejeni. Bankine so ozke in slabo utrjene. Zaradi strmega terena po katerem poteka cesta so na nekaterih mestih potrebne podporne konstrukcije. Te so po večini izvedene kot AB podporni zidovi, ki so v sorazmerno dobrem stanju. Na delu trase je kot podporna konstrukcije izveden tudi kamniti podporni zid, ki pa je v zelo slabem stanju. Zaradi vplivov talne vode in zemeljskih pritiskov je močno deformiran, deloma poškodovan in porušen. Ob podpornih zidovih so locirane asfaltne koritnice za zajem meteorne vode. Odvodnjavanje samo je pomanjkljivo urejeno s posameznimi prečnimi odvodniki, ki odvajajo vodo v naravne doline.



Obstoječa cesta poteka po večini v mešanem profilu. Vkopne brežine so sorazmerno strme, vendar zaradi dokaj kompaktnega materiala, ki gradi hribinsko osnovo v glavnem stabilne. Na voziščni konstrukciji in asfaltni površini so opazni posedki in deformacije nasipanega dela mešanega prečnega profila. Dodaten in najverjetneje kar ključen razlog za deformacije in poškodbe vozišča pa je vpliv delovanja meteorne in zaledne talne vode. Le ta v povezave z strmim pobočjem predstavlja nevarnost erozije materiala in možnost zdrsov pobočij, ter s tem nastajanje poškodb in deformacij.

Sama voziščna konstrukcija je v dobršni meri dotrajana. Asfaltna površina vozišča je zelo razpokana in pravzaprav izrabljena. Predvsem po robnih delih vozišča so prisotne mrežaste razpoke, ki kažejo tudi na samo dimenzijsko in kvalitetno neustreznost tamponske voziščne konstrukcije.

Za zajemanja in odvodnjo meteorne vode so vgrajene betonske kanalete in deloma izvedene asfaltne mulde in koritnice. Samo zbiranje in odvod meteorne vode je pomanjkljivo. Število prepustov je zadovoljivo, vendar so posamezni prepusti dimenzijsko neustrezni, predvsem pa so neurejeni vtočni jaški in iztočni elementi prepustov.,



V drugi serpentin, kjer se na lokalno cesto priključi tudi asfaltni priključek, ki vodi v ločeni zaselek je locirano avtobusno postajališče. Obstoječe avtobusno postajališče je neurejeno, prav tako ni talne označbe za čakališče. Lokacije novega postajališča je pravzaprav edina možna na obravnavanem odseku na obstoječem mestu čakalnice.



PROJEKTNE OSNOVE ZA OBNOVO

Za potrebe izdelave projektne dokumentacije je bil izdelan detajlni geodetski situacijski posnetek, ki ga je izdelalo podjetje Gromap d.o.o. iz Nove Gorice. Dodatno so bili posneti tudi prečni profili preko vozišča lokalne ceste. Za vsa opravljena geodetska dela in izdelan situacijski posnetek je bil predložen certifikat, ki je del geodetskega elaborata.

TRASIRNI ELEMENTI

Rekonstrukcija ceste na Brje je s stališča trasirnih elementov temeljila na razširitvi in niveletni ureditvi obstoječega vozišča in novih potrebnih podpornih konstrukcij. Zato se obstoječi trasirni elementi ceste niso spreminjali.

Tako vertikalni kot horizontalni elementi trase so ostali enaki. Delno se je v okviru možnosti izravnal horizontalni potek trase, predvsem pa s predvideno nadgradnjo voziščne konstrukcije vertikalni potek ceste. V okviru ureditve horizontalnih elementov se je nekoliko razširilo vozišče v področju serpentin, še posebej serpentine, kjer je locirano avtobusno postajališče.

Zaradi številnih neravnin in deformacij obstoječe asfaltne prevleke je po večini trase predvideno rušenje obstoječega asfalta, ki se ga lahko zmelje in vmeša v novo predvideno nadgradnjo tamponskega sloja. S predvideno tamponsko nadgradnjo obstoječe voziščne konstrukcije se le ta ojača, zagotovi zmrzljinska odpornost in hkrati izravna vse obstoječe deformacije vozišča, ter vzpostavi enakomerne prečne naklone, ki zagotavljajo učinkovito odvodnjavanje.

Kjer je bilo možno se je nova trasa ceste dvignila nad obstoječo z delnim dodajanjem novega tamponskega sloja in nove asfaltne prevleke. Seveda se je bilo še vedno potrebno prilagajati višinskemu poteku obstoječih priključkov in ostalih elementov vzdolž trase, ki narekujejo višinski potek nove nivelete ceste.



Trasirni elementi

kategorija ceste	lokalna cesta
vrsta terena	hribovit
računska hitrost	30 km/h
širina vozišča	4.50 m
širina bankine	0.75 m
širina asfaltne mulde	0.50 m
prečni sklon	2.50 - 7.00%
max. vzdolžni naklon	10.50%
Rmin konveksni	250.0m
Rmin konkavni	300.0m

Izbrani elementi horizontalnega poteka trase v celoti ustrezajo standardu in predvideni računski hitrosti. Razširitev vozišča se je predvidela v obeh serpentinah. In seveda na samem priključku lokalne ceste na cesto Potoče – xxx. Predvidena širina vozišča v prvi serpentinah znaša 8.00 m, v drugi serpentinah kjer je locirano avtobusno postajališče pa 9.00m. S tem je omogočen nemoten promet po lokalni cesti tudi v primeru ustavljenega avtobusa. Uporabljene vertikalne zaokrožitve trase so razen zaokrožitve na priključku na cesto Potoče - Branik v skladu s standardom. Ravno tako so vzdolžni nakloni vozišča v okviru normativov.

NOVO STANJE

Želja občine je bila, da bi se neurejeno in poškodovano vozišče »ceste na Brje« rekonstruirala in uredi. Občina je zato pristopila k rekonstrukciji cestnega odseka lokalne ceste Potoče - Branik v dolžini 740 m, v stacionaži 0.0+00 m do stacionaže 0.7+40 m, z ureditvijo odvodnjavanja, podpornih konstrukcij in avtobusnega postajališča.

V začetnem delu trase se nekoliko korigira priključevanje ceste na lokalno cesto Potoče – Branik. Spremeni se višinski potek priključka, kjer se začetni del nekoliko izravna, na kar se niveleta vzpne na višino obstoječega vozišča. Obstoječi armirani betonski podporni zid vzdolž desnega roba ceste se ohrani. Ob zidu se uredi asfaltna koritnica za zajem zalednih voda. Asfaltna koritnica se nadaljuje z asfaltno muldo vzdolž desnega roba ceste v širini 0,50m in globini 5,0cm.

Levi rob vozišča se zaključi z peščeno bankino širine 75cm. Na mestih kjer je višja nasipna brežina je za zagotovitev prometne varnosti predvidena postavitve jeklene odbojne ograje višine 75cm.

V serpentinah se vozišče razširi deloma na notranjo, deloma na zunanjo stran krivine. Največja širina vozišča v serpentinah znaša 8.00m. Po notranji strani krivine poteka asfaltna mulda širine 50cm.

Na izhodu iz serpentine se obstoječi armirani betonski podporni zid ohrani. Ob njem se uredi asfaltna koritnica, ki ima iztok ob koncu podpornega zidu na nižje ležeči teren. Asfaltna koritnica se nadaljuje z asfaltno muldo vzdolž levega roba ceste. Mulda ima na lokacijah obstoječih prepustov izpuste v vtočne jaške.

V stacionaži 0.3+53.50 je na levi strani ceste predvidena kamnita zložba, kot zaščita obstoječe gozdne ceste, ki se odcepi od lokalne ceste. Kamnita zložba je predvidene dolžine 12.0m in višine od 1.00 do 3.50m. Izvede se v naklonu lica zložbe 3:1 in zaledja zložbe v naklonu 3:2. Trup zložbe se izdelava iz kamna in betona v razmerju 30% betona kvalitete C25/30 in 70% kamna karbonatnega izvora. Posamezni kamni, ki se vgrajujejo imajo velikost do premera 50cm. Pri izvedbi zložbe, ki je nad voziščem lokalne ceste, je potrebno posebno pozornost posvetiti



izdelavi lica konstrukcije. Tu morajo biti izbrani in vgrajeni posamezni kamni s čim bolj ravno stranico, da dobimo sorazmerno ravno vidno lice zložbe. Stiki med posameznimi kamni se naknadno obdelajo tako, da se zapolnijo in zafugirajo s cementno malto. V trup kamnite zložbe se vgradijo izcednice iz PVC cevi premera do 80mmn. Predvidena je izvedba 1 izcednice na cca 4.0m² zložbe.

Kamnita zložba se zaključí z AB vezjo dimenzije 50x30cm trapezne oblike, ki se izdelá iz betona kvalitete C25/30. AB vez mora biti odporna na vplive zmrzovanja v prisotnosti soli.

Na nasprotni strani vozišča lokalne ceste se na obstoječem podpornem zidu izdelá nov AB venec širine 75 cm in višine do 30cm. Venec se sidra v obstoječi armirano betonski podporni zid. Izvede se v nivoju končne višine asfalta. Venec se izdelá iz betona C25/30 z dodatki za odpornost proti vplivom zmrzali. Na AB venec se montira jeklena odbojna ograja.

Vzdolž desnega roba vozišča se v nadaljevanju rasteza peščena bankina širine 75cm., V stacionaži 0.4+59.25 in stacionaži 0.5+16.50 sta za zagotovitev stabilnosti cestnega telesa na iztoku prepustov predvideni dve kamniti zložbi pod cesto. Zložbi sta predvidene dolžine 12,0m oziroma 12,5m. Predvidena višina zložb znaša do 3.50m. Izvedba zložbe je enaka kot kamnita zložba nad cesto. Zaključek zložbe se izvede z AB vencem širine 75cm in višine 50cm. Vrh venca je poravnan z vrhom asfaltne vozišča.

Na lokaciji obstoječega kamnitega zidu na levi strani ceste nad voziščem se zaradi slabega stanja obstoječe podporne konstrukcije izvede nova kamnita zložba. Zložba je predvidena v dolžini 101.0m in višini do 3.00m. Zaključena je z AB vencem dimenzije 50x30cm izvedenim iz betona C25/30. Način izvedbe zložbe je sličen kot ostale predvidene podporne konstrukcije.

Pri predvideni ureditvi avtobusnega postajališča se za izvedbo predvidi razširitev obstoječe serpentine. Vozišče serpentine se kolikor je mogoče višinsko izravna in razširi. Širina vozišča na območju postajališča znaša 9.0m. Na notranji strani vozišča poteka asfaltna mulda širine 50 cm. Za izvedbo razširitve vozišča se predvidi kamnita zložba v stacionaži 0.6+38.60 vzdolž desnega roba vozišča pod nivojem lokalne ceste. Ta zložba je predvidene dolžine 37.50m in predvidene višine do 4.00m. Prav tako se zaključí z AB vencem na katerem se montira jeklena odbojna ograja, ki je na območju postajališča nadvišana z ročajem za pešce do višine 1.10m.

V nadaljevanju serpentine se za razširitev vozišča posega v obstoječo brežino na desni strani ceste. Tu se nahaja obstoječi podporni betonski zid, ki se poruši. Predvidena kamnita zložba je dolžine 70,0m in višine do 4.30m. Z kamnito zložbo se omeji predviden poseg v strmo brežino nad lokalno cesto. Nad zložbo se razdalja do obstoječega terena premosti z brežino v naklonu 2:3.

Za samo ureditev avtobusnega postajališča se uredi čakališče z vstopno ploščadjo, ki je omejena z dvignjenim betonskim robnikom višine 15 cm nad nivojem asfalta ceste. Čakališče je predvidene širine minimalno 1.50m. Izvede se v asfaltni utrditvi, ki se zaključí z pogreznjenim betonskim robnikom dimenzije 8/20cm. V okviru čakališča se s pranimi betonskimi ploščami utrdi območje za asfaltno vstopno ploščadjo. Na popločeni del se namesti montažna pokrita nadstrešnica iz pleksi stekla z nosilnimi elementi iz aluminijastih profilov. Tlorisna dimenzija nadstrešnice znaša 300x200cm. Nadstrešnica mora biti zaredi zaščite pred burjo vsaj s treh strani zaprta s paneli iz pleksi stekla. V okviru nadstrešnice se zagotovi tudi površina za sedenje in koš za odpadke.

Ostala oprema avtobusnega postajališča je prometne narave in jo sestavlja rumena talna označba s široko prekinjeno črto širine 30cm v rastru 1.0m polnega dela in 1.0m prekinjenega dela. Potek označbe postajališča je prilagojen lokaciji ob obstoječem asfaltnem priključku na lokalno cesto. Na vozišče je postajališče dodatno označeno z rumenim napisom »BUS« višine 4.0m. Predvidena je postavitve prometnega znaka za označitev avtobusnega postajališča.

Cesta poteka v nadaljevanju v mešanem profilu. Na desni strani se cesta po večini odseka zaključí z asfaltno muldo, na levi strani pa s peščeno bankino in jekleno odbojno ograjo. Ko se niveleta ceste izravna, je stanje obstoječega asfalta boljše, zato se na zadnjem odseku predvidi nadgradnja obstoječega asfalta z asfaltno izravnavo v bitudrobirju in vgradnja zaključnega obrabno zapornega sloja.



Za odvodnjavanje meteorne vode z vozišča se je izvedlo izpuste na mestih obstoječih cestnih prepustov. Sam zajem padavinske vode z vozišča lokalne ceste je bilo potrebno izvesti pogosteje kot so lokacije obstoječih prepustov. Zato se je med posameznimi vtočnimi jaški na mestih kjer je bilo to izvedljivo, izvedlo veje vzdolžne kanalizacije, ki vodijo do prepustov. Vtočni jaški se izvedejo v asfaltni muldi. Ti vtočni jaški so izdelani iz betonskih cevi premera 500mm in pokriti v LŽT rešetkami. Vzdolžna kanalizacija je povečini izvedena iz drenažno kanalizacijskih cevi premera od 200 do 250mm. Drenažno kanalizacijske cevi so se vgrajevale na plast podložnega betona oblikovanega v naklonu proti cevi. Zemeljski izkop drenažnega jarka in drenažna cev so se prevlekli s polipropilensko polstjo, na katero so nasuli enozrnati drenažni material granulacije 16-32mm.

Na obstoječih lokacijah prepustov so izvedeni novi prepusti iz betonskih cevi premera 500mm. Vtočni jaški imajo vedno stranski čelni vtok mulde izpod pokrova jaška, ter vtok vzdolžne kanalizacije. Na iztoku so izdelane betonske iztočne glave. Izvedeno je tudi tlakovanje iztokov z vgradnjo lomljenega kamna v betonu. Ker v prepuste po večini priteče tudi površinska voda iz višje ležeče brežine se izvede tudi tlakovanje površine na vtoku v jašek prepusta. Na jaških prepusta se predvidi LTŽ pokrove nosilnosti 250KN.

DIMENZIONIRANJE ZGORNJEGA USTROJA

Izbran je naslednji zgornji ustroj:

Asfaltna cesta (tamponska nadgradnja):

Asfaltni beton AC 8 surf B70/100 A3	3.0 cm
Asfaltni beton AC 22 base B50/70 A3	6.0 cm
Tamponski drobljenec 0/40 mm	20.0 cm
Obstoječi tamponski sloj	

Pred nasipavanjem nevezanih kamnitih plasti zgornjega ustroja je bilo potrebno odstraniti oziroma rušiti obstoječi asfalt ceste in pripraviti zemeljski planum, ki se ga je splaniralo in zavaljalo. Na delih kjer je bil odstranjen obstoječe asfalt se voziščna konstrukcija nadgradi s tamponom v debeline do 20 cm. Za zagotovitev predvidene nosilnosti ob vgradnji 20 cm tamponskega sloja je moralo obstoječe makadamsko vozišče izkazovati nosilnost $E_{v2}=60 \text{ MN/m}^2$ oziroma vrednost CBR=20%.

V zadnjem delu odseka ceste, kjer je obstoječi asfalt v najboljšem stanju, je predvidena ohranitev obstoječega asfalta in nadgradnja z asfaltno izravnavo in obrabno zaporno plastjo

Asfaltna cesta (asfaltna nadgradnja):

Asfaltni beton AC 8 surf B70/100 A3	3.0 cm
Asfaltni beton AC 16 base B50/70 A3 (izravnava)	5.5 cm
Obstoječi asfalt	

Na delih ceste, kjer posegamo izven obstoječe voziščne konstrukcije se izvede celotna nova voziščna konstrukcija, ki se sestoji iz naslednjih slojev:

Asfaltna cesta (celotna konstrukcija):

Asfaltni beton AC 8 surf B70/100 A3	3.0 cm
Asfaltni beton AC 22 base B50/70 A3	6.0 cm
Tamponski drobljenec 0/40 mm	35.0 cm

Potrebna nosilnost na pripravljenem planumu zgornjega ustroja pod asfaltnimi površinami $E_{v2}=100 \text{ MN/m}^2$. Za dosego predvidene nosilnosti planuma zgornjega ustroja je predvidena nosilnost na zemeljskem planumu $E_{v2}=40 \text{ MN/m}^2$, kar predstavlja vrednost CBR 10%.



V kolikor bodo doseženi rezultati odstopali od predvidenega, bo potrebno prilagoditi izbrane debeline nosilnih plasti.

OPIS KONSTRUKCIJSKIH ELEMENTOV

- **preddela in rušitvena dela**

V preddelih je zajeta ureditev gradbišča z zakoličbo osi in prečnih profilov. Sem spadajo tudi rušitvena dela za rušenje obstoječih kamnitih podpornih zidov in tlakov ter čiščenje terena z odstranitvijo grmičevja in drevja. Predvideno je rušenje in odstranitev obstoječih betonskih koritnic. Prav tako se poruši in odstrani večji del obstoječega asfalta. Tega se lahko zmelje in ponovno vgradi v tamponsko nadgradnjo voziščne konstrukcije.

- **zemeljska dela**

V projektu je zajet izkop za izvedbo vozišč in izkop gradbene jame za podporne konstrukcije. Zaradi konfiguracije terena so izkopi lahko tudi večjih višin. Pri izvedbi izkopov je potrebno posebno pozornost posvetiti stabilnosti brežin. Pri izvajanju del na podporni konstrukciji se izkop naslednje kampade lahko izvede šele, ko so dela na predhodni kampadi zaključena. Ker je obstoječi teren strm in na nekaterih odsekih tudi plazovit, je potrebno dela izvajati v prisotnosti in pod nadzorom geomehanika. Izvesti je potrebno tudi izkope jarkov za izvedbo kanalizacije. Material od izkopa se deloma deponira v začasni deponijah za poznejše ponovne zasipe kanalizacije in podpornih konstrukcij. Večino izkopanega materiala pa je potrebno odpeljati v trajne deponije.

Za rekonstrukcijo ceste večji nasipi niso predvideni. Kjer je predvidena izvedba nasipov je potrebno izvesti zasek stopnic v obstoječi teren. S tem zagotovimo stabilnost dodatnega nasipa na strmem terenu. Nasipavanje cestnega telesa se izvaja po plasteh s sprotim planiranjem in utrjevanjem. Za nasipavanje telesa nasipa se lahko uporablja tudi kvaliteten material pridobljen iz izkopov. Debelina nasipnih plasti je pogojena z uporabo komprimacijskih sredstev..

Po končanih delih se predvidene ureditev brežin z humuziranjem s slojem rodovitne zemlje v debelini 15cm. Brežine se zaseje z travnatim semenom. Zaradi obstoječih strmih brežin nad podpornimi objekti in velikih količin podtalne in površinske vode je zelo pomembno preprečiti erozijo brežin, kar se doseže z intenzivno zasaditvijo.

- **podporne konstrukcije**

Za izvedbo rekonstrukcije ceste so predvidene naslednje podporne konstrukcije:

- od stacionaže 0.3+53.50 do stacionaže 0.3+65.50 levo kamnita zložba višine od 1,00 do 3,50m
- od stacionaže 0.5+16.50 do stacionaže 0.5+71.25 desno kamnita zložba višine 2,00m
- od stacionaže 0.5+16.48 do stacionaže 0.5+29.00 desno kamnita zložba višine 3,50m
- od stacionaže 0.5+31.50 do stacionaže 0.6+32.50 levo kamnita zložba višine od 1,10 do 3,00m
- od stacionaže 0.6+38.60 do stacionaže 0.6+69.45 desno kamnita zložba višine od 3,00 do 4,00m
- od stacionaže 0.6+80.80 do stacionaže 0.7+44.80 desno kamnita zložba višine od 2,50 do 4,30m

Kamnite zložbe se izvedejo v naklonu lica zložbe 3:1 in zaledja zložbe v naklonu 3:2. Trup zložbe se izdelava iz kamna in betona v razmerju 30% betona kvalitete C25/30 in 70% kamna karbonatnega izvora. Posamezni kamni, ki se vgrajujejo imajo velikost do premera 50cm. Pri izvedbi zložbe, ki je nad voziščem lokalne ceste, je potrebno posebno pozornost posvetiti izdelavi lica konstrukcije. Tu morajo biti izbrani in vgrajeni posamezni kamni s čim bolj ravno stranico, da dobimo sorazmerno ravno vidno lice zložbe. Stiki med posameznimi kamni se naknadno obdelajo tako, da se zapolnijo in zafugirajo s cementno malto. V trup kamnite zložbe se vgradijo izcednice iz PVC cevi premera do 80mmn. Predvidena je izvedba 1 izcednice na cca 4.0m² zložbe. OB dnu kamnitih zložb, ki so



locirane nad cesto je površina ob asfaltni muldi do lica zložbe predvidene širine 30 cm izvedena v asfaltu in nagnjena proti muldi.

Kamnita zložba se zaključuje z AB vezjo dimenzije 50x30cm trapezne oblike.

Venec se armira z vgradnjo jeklene rebraste armature. vzdolžna armatura se na razdalji 5.0m v celoti prekine, v opaž pa se vgradijo trikotne letvice. S tem dosežemo dilatacije venca za preprečevanje razpok. Nastale fuge se zakitajo s trajno elastičnim kitom. Venec bo izdelan iz betona kvalitete C25/30;XC4;XD3;XF3;PV-II, kar zagotavlja obstojnost betonske konstrukcije. Armirano betonski venci na kamnitih zložbah, ki so locirane pod voziščem lokalne ceste so širine 75cm in višine 50cm. Prav tako se armirajo z rebrasto armature, ki se dilatira na razdalji 5.0m. Venec bo izdelan iz betona kvalitete C25/30;XC4;XD3;XF3;PV-II, kar zagotavlja obstojnost betonske konstrukcije. Izvedba zidov poteka po kampadah predvidene dolžine. Dela na naslednji kampadi se lahko začnejo izvajati šele, ko so dela na predhodni kampadi zaključena.

- **meteorna kanalizacija**

Vgradnja cevi se izvaja v skladu s standardom SISTEN 1610 ter po navodilih izbranega proizvajalca. Pri meteorni kanalizaciji je predvidena po večini uporaba drenažno kanalizacijskih cevi in giblih drenažnih cevi. Ker drenaža poteka tudi po krivinah s sorazmerno malimi radiji zakrivljenosti, je potrebna uporaba gibkih drenažnih cevi.

Drenažno kanalizacijske in drenažne cevi se zaščitijo s polipropilensko polstjo in zasujejo z enozrnatim drenažnim materialom granulacije 16-32mm. Za odvodnjavanje meteorne vode z vozišča se izvede izpuste na mestih obstoječih cestnih prepustov. Sam zajem padavinske vode z vozišča lokalne ceste je bilo potrebno izvesti pogosteje kot so lokacije obstoječih prepustov. Zato se je med posameznimi vtočnimi jaški na mestih kjer je bilo to izvedljivo, izvedlo veje vzdolžne kanalizacije, ki vodijo do prepustov. Vtočni jaški se izvedejo v asfaltni muldi. Vzdolžna kanalizacija je povečini izvedena iz drenažno kanalizacijskih cevi premera od 200 do 250mm.

Na obstoječih lokacijah prepustov so izvedeni novi prepusti iz betonskih cevi premera 500mm. Vtočni jaški imajo vedno stranski čelni vtok mulde izpod pokrova jaška, ter vtok vzdolžne kanalizacije. Na iztoku so izdelane betonske iztočne glave. Izvedeno je tudi tlakovanje iztokov z vgradnjo lomljenega kamna v betonu. Ker v prepuste po večini priteče tudi površinska voda iz višje ležeče brežine se izvede tudi tlakovanje površine na vtoku v jašek prepusta.

Meteorni jaški se izvedejo iz betonske cevi, z dotočnim in odtočnim odcepom iz jaška za spoj s cevjo, komplet z izvedbo mulde. Dimenzije jaškov so DN 600/1000mm.

Pokrovi revizijskih jaškov v povozni površini so duktilni LTŽ Ø600mm nosilnosti razreda 250kN, s protihrupnim vložkom in zaklepom vgrajeni v AB venec. Peskolovi:

Cestni peskolovi se izvedejo iz BC DN 500mm, pokriti so z LTŽ rešetko dimenzij 400x400mm nosilnosti razreda C 250kN z zaklepom vgrajeno v AB venec.

PROMETNA OPREMA IN SIGNALIZACIJA

Horizontalna signalizacija na lokalni cesti zaradi premajhne širine vozišča ni predvidena. Izvede se le označitev avtobusnega postajališča in označitev »stop« črt na priključkih na lokalno cesto in na priključku lokalne ceste na cesto Potoče – Branik.

Vertikalna signalizacija se sestoji iz ponovne montaže predhodno demontiranih prometnih znakov. Poleg tega se s prometnim znakom označi avtobusno postajališče in odvzem prednosti na priključkih na lokalno cesto.



7. OPREDELITEV OSNOVNE DOKUMENTACIJE, KI DOLOČA INVESTICIJO

a) Razpoložljiva dokumentacija

- Projektna dokumentacija: **PZI projekt in popisi**
- Investicijska dokumentacija: **DIIP**

b) Potrebna dokumentacija

- Projektna dokumentacija: **DA** (PZI projekt)
- Gradbeno dovoljenje: **NE, potrebna priglasitev začetka del**
- Investicijska dokumentacija: **DA** (DIIP)

c) Ocena tveganja: **Tveganja NI**

d) Terminski plan investicije: **Investicija se bo izvajala v letu 2016**

e) Varstvo okolja:

Pri načrtovanju in izvedbi investicijskega projekta so bila in bodo upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja (okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov, trajnostna dostopnost, izboljšanje bivalnih pogojev in zmanjševanje vplivov na okolje).

Izvedba obravnavanega investicijskega projekta bo vplivala na okolje za čas gradnje ter za čas uporabe. Vplivno območje po določbah Zakona o gradnji objektov – ZGO-1 je trodimenzionalen prostor ob, nad in pod načrtovanim objektom, v katerem je ob upoštevanju gradbenih predpisov in pogojev za gradnjo predvidena dopustna emisija snovi ali energije iz objekta v okolje in drugi vplivi objekta na okolico.

Varovanje prometa med gradnjo: Prometna ureditev med samo gradnjo bo rešena tako, da bo promet potekal nemoteno in da varnost delavcev ne bo ogrožena. Med izvedbo del bo polovična zapora cest.

Vzdrževanje: Objekt bo z vidika vzdrževanja in redne kontrole manj zahteven. V kolikor bo izvajanje vzdrževanja objekta moteče za promet je potrebno predvideti oz. poskrbeti za prometno varnost.

Investicijski projekt ne povzroča stroškov, ki bi terjali posebna vlaganja v odpravo negativnih okoljskih vplivov oz. so omilitveni ukrepi v skladu s slovenskimi predpisi že vkalkulirani v stroških gradnje.



8. OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE

Predračunska vrednost investicije je izražena v samo stalnih cenah na dan 31.05.2016, ker je predvidena dinamika investiranja krajša od enega leta. Predračunska vrednost investicije izhaja iz PZI projekta, ki ga je izdelalo podjetje BIRO ČRTA d.o.o., Šempas v mesecu maju 2016 in znaša v tekočih cenah **231.000 EUR z DDV**. Vrednost v stalnih cenah (maj 2016) je 231.000,00 EUR in je obenem enaka v tekočih cenah, ker se bodo dela izvajala v letošnjem letu.

Struktura investicijske vrednosti v tekočih cenah je prikazana v spodnji tabeli.

	VRSTA DEL	Vrednost v EUR – upravičeni stroški
1	Rekonstrukcija ceste	
A	Predela	16.200,00
B	Zemeljska dela	21.050,00
C	Voziščne konstrukcije	64.247,21
D	Kanalizacija	25.320,00
E	Gradbena in obrtniška dela	42.950,00
F	Oprema cest	12.200,00
	Rekonstrukcija ceste skupaj brez DDV	181.967,21
2	Projektna in investicijska dokumentacija	6.557,38
3	Nadzor	819,67
	Skupaj vrednost investicije brez DDV	189.344,26
	DDV (22%)	41.655,74
	SKUPAJ VREDNOST INVESTICIJE	231.000,00



9. VIRI FINANCIRANJA

Investicija se bo financirala iz proračuna Občine Ajdovščina. Občina bo z rebalansom na seji občinskega sveta dne 30.6.2016 proračuna investicijo vključila v Načrt razvojnih programov za obdobje 2016 - 2019. Investicija je planirana v podprogramu 13029001 Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest, projekt št. OB001-13-0034 rekonstrukcija lokalne ceste na Brje.

Na podlagi 21. člena Zakona o financiranju občin ZFO-1 (Uradni list RS št. 123/2006, 57/2008, 36/2011 in 14/2015-ZUJFO) je planirano financiranje državnega proračuna, iz sredstev Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo (Proračunska postavka PP 953610 – Sofinanciranje projektov občin).

Finančni viri projekta v stalnih = tekočih cenah:

VIR FINANCIRANJA	Vrednost v EUR leto 2016
Občina Ajdovščina	48.000,00
proračun RS - MGRT – 21. člen nepovratna sredstva	183.000,00
proračun RS - MGRT – 21. člen povratna sredstva	0,00
SKUPAJ	231.000,00

10. FIZIČNI KAZALCI SPREMLJANJA UČINKOV INVESTICIJE

Kazalniki projekta:

dolžina posodobljenih cest	740	m
podporni zidovi	275	m
preplastitev vozišča	3.720	m ²

11. UPRAVIČENOST INVESTICIJE

Z investicijo bodo ustvarjene direktne koristi (manjši stroški tekočega vzdrževanja cest) in posredne koristi, ki jih ne moremo izmeriti v denarju; le-te pa so:

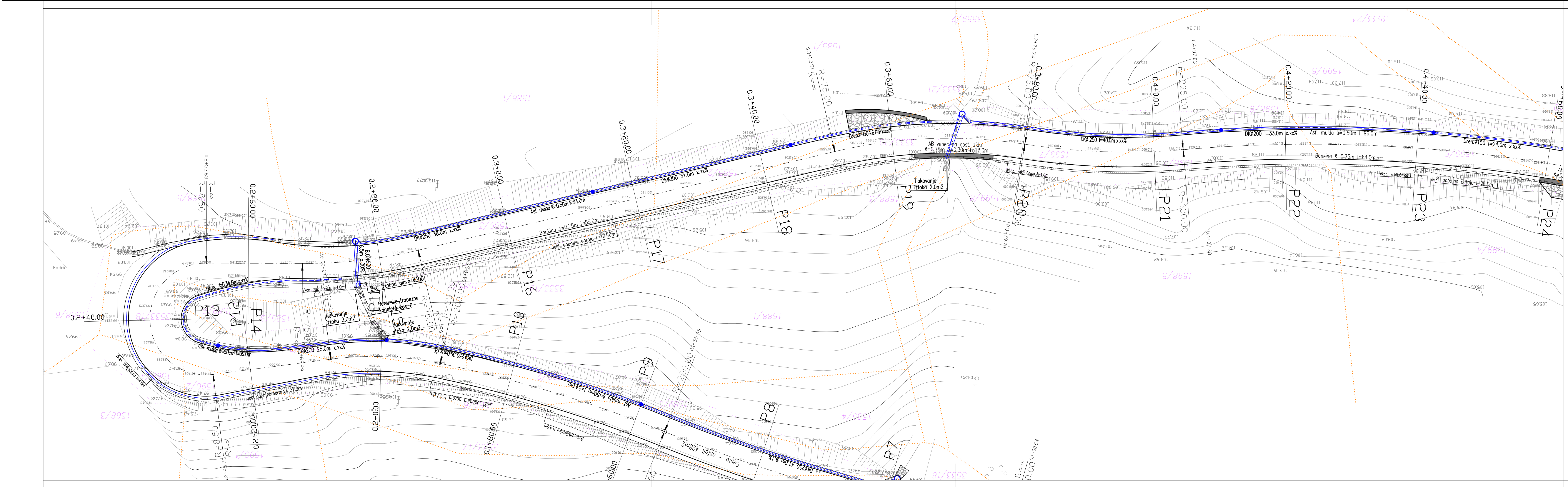
- ustrezna in varna prometna infrastruktura na omenjenih lokalnih cestah;
- zagotovljena boljša skrb za okolje z ureditvijo odvodnjavanja meteornih in zalednih vod;
- zagotovljena boljša, varnejša in hitrejša dostopnost do občinskega središča ter varnejša dostopnost do ostalih naselij v občini;
- večja prometna varnost vseh udeležencev v prometu s posebno skrbjo za pešce;
- manjša izguba časa na poti;
- izboljšanje življenjskih pogojev prebivalcev;
- vpliv na ohranitev poseljenosti in razvoj podeželja.



12. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI PRIPRAVE NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN TEHNIČNE DOKUMENTACIJE


Z Dokumentom identifikacije investicijskega projekta se ugotavlja, da je investicija upravičena, zato menimo, da je naložba smiselna in upravičena za izvajanje.

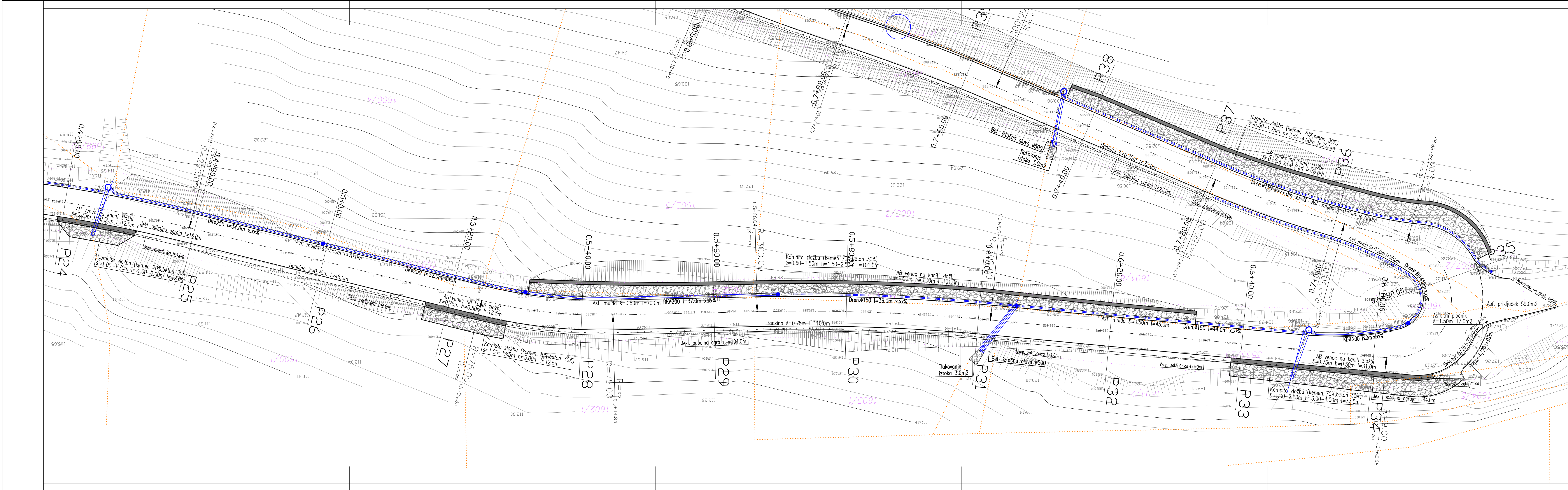
Projektna dokumentacija je izdelana na nivoju PZI projekta, nadaljnje faze izdelave projektne dokumentacije niso potrebne.



GRADBENA SITUACIJA P11-P24


M = 1:250

Sprememba		datum podpisa		podpis					
 biro Črta projektiranje in inženiring d.o.o.		projektiranje in inženiring d.o.o. Sempas 52 A 5261 Sempas tel: 05-3308196 fax: 05-3308197 e-mail: biro.cрта@siol.net							
		Investitor - naročnik:		OBČINA AJDOVŠČINA Cesta 5, maja 6A 5270 Ajdovščina		Številka projekta: 237/16		Številka načrta: 237/16-4	
Objekt - lokacija:		REKONSTRUKCIJA LOKALNE CESTE 001050 NA BRUČE							
Vsebina - naslov risbe:		GRADBENA SITUACIJA P11-P24							
Vrsta načrta:		3 NAČRT GRADBENIH KONSTRUKCIJ-prometna infrastruktura		Datum:		Merilo:		Št.risbe:	
Vrsta projekta:		PZI		April 2016		1:250			
Odgovorni vodja projekta:		Borut DOVŽAK, dipl.inž.grad.		IZS G-1606		datum podpisa		podpis	
Odgovorni projektant:		Borut DOVŽAK, dipl.inž.grad.		IZS G-1606					
Projektant:									
Izdelač:									



GRADBENA SITUACIJA P24-P38

M = 1:250

Sprememba		datum podpisa		podpis			
 biro Črta projektiranje in inženiring d.o.o.		biro Črta projektiranje in inženiring d.o.o. Sempas 52 A 5261 Sempas tel: 05-3308196 fax: 05-3308197 e-mail: biro.cрта@siol.net					
		Investitor - naročnik:		OBČINA AJDOVŠČINA Cesta 5. maja 6A 5270 Ajdovščina		Številka projekta: 237/16	
Objekt - lokacija:		REKONSTRUKCIJA LOKALNE CESTE 001050 NA BRUJE					
Vsebina - naslov risbe:		GRADBENA SITUACIJA P24-P38		Datum:		Merilo:	
Vrsta načrta:		3 NAČRT GRADBENIH KONSTRUKCIJ-prometna infrastruktura		April 2016		1:250	
Vrsta projekta:		PZI		Št. risbe:			
Odgovorni vodja projekta:		Borut DOVŽAK, dipl.inž.grad.		IZS G-1606		Datum podpisa	
Odgovorni projektant:		Borut DOVŽAK, dipl.inž.grad.		IZS G-1606		Podpis	
Projektant:							
Izdela:							