



PRILOGA 1B

**NASLOVNA STRAN NAČRTA****2 Načrt s področja gradbeništva  
Načrt cestnega priključka****OSNOVNI PODATKI O GRADNJI**

naziv gradnje	<b>CESTNI PRIKLJUČEK AVTOKAMP "BOR"</b>
kratak opis gradnje	<b>Za potrebe predvidene gradnje avtokampa "Bor" se izvede nov cestni priključek na državno cesto R3-608/1067 v km 10+884 levo.</b>

*Seznam objektov, ureditev površin in komunalnih naprav z navedbo vrste gradnje.***VRSTE GRADNJE****DOKUMENTACIJA**

vrsta dokumentacije	<b>IZP</b> <input type="checkbox"/> sprememba dokumentacije
---------------------	--

številka projekta **098/22****PODATKI O NAČRTU**

strokovno področje načrta	<b>2 Načrt s področja gradbeništva</b>
številka in naziv načrta	<b>Načrt cestnega priključka</b>
številka načrta	<b>098/22-2</b>
datum izdelave	<b>03.2023</b>

**PODATKI O IZDELOVALCU NAČRTA**

ime in priimek pooblaščenega arhitekta, pooblaščenega inženirja	<b>MATEJ BREŠAN, univ.dipl.inž.grad.</b>
identifikacijska številka	<b>IZS G-2403 PI</b>
podpis pooblaščenega arhitekta, pooblaščenega inženirja	

**PODATKI O PROJEKTANTU**

projektant (naziv družbe)	<b>CORUS INŽENIRJI d.o.o.</b>
naslov	<b>Cesta IV. prekomorske 30a 5270 Ajdovščina</b>
vodja projekta	<b>MATEJ BREŠAN, univ.dipl.inž.grad.</b>
identifikacijska številka	<b>IZS G-2403 PI</b>
podpis vodje projekta	
odgovorna oseba projektanta	<b>MATEJ BREŠAN</b>
podpis odgovorne osebe projektanta	



PRILOGA 3A

## KAZALO VSEBINE NAČRTA

NASLOVNA STRAN NAČRTA

KAZALO VSEBINE NAČRTA

T1 TEHNIČNO POROČILO

- 1 SPLOŠNO
- 2 OSNOVE ZA PROJEKTIRANJE
- 3 OPIS OBSTOJEČEGA STANJA
- 4 PREDVIDENO STANJE
- 5 UMESTITEV CESTNEGA PRIKLJUČKA
- 6 PROMETNA ANALIZA
- 7 ZAKLJUČEK

G RISBE

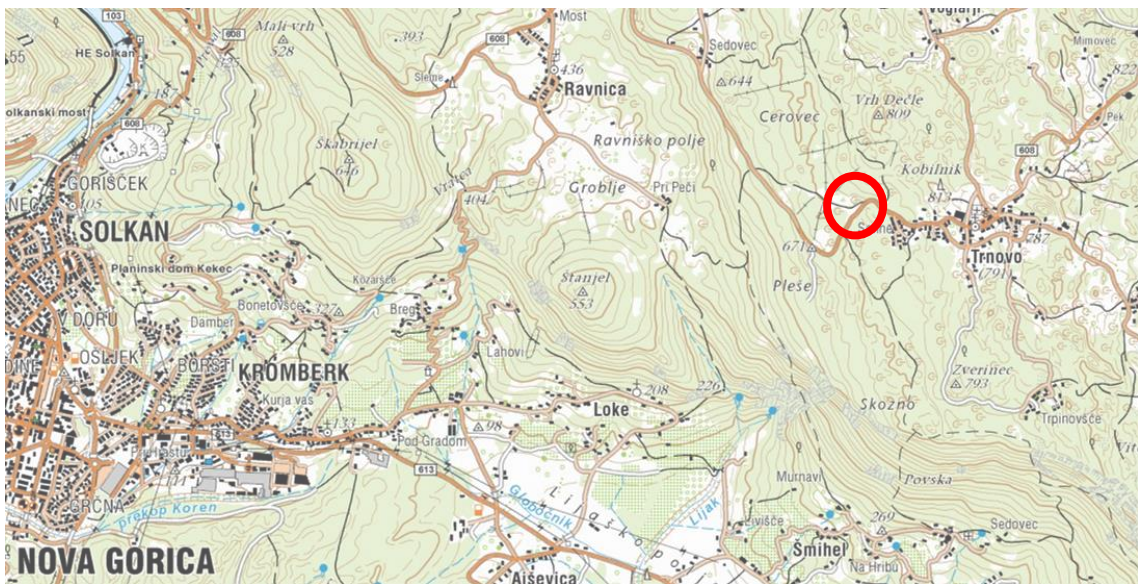
# T1 TEHNIČNO POROČILO

## 1 SPLOŠNO

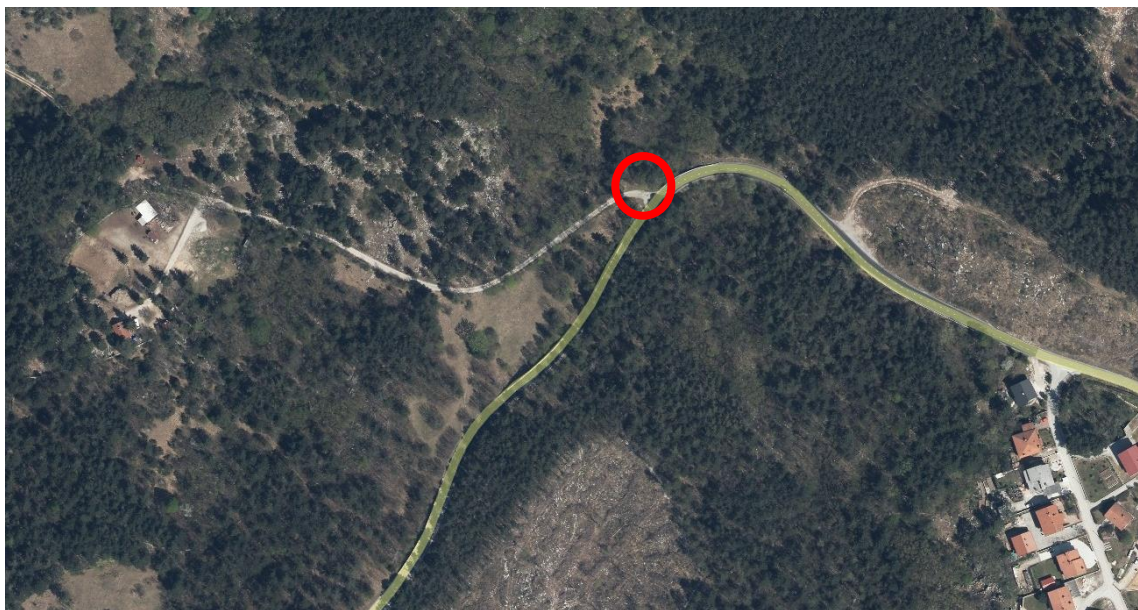
Za investitorja Tine Strosar smo izdelali projektno dokumentacijo IZP **Cestni priključek avtokamp "Bor"**. Dokumentacija je izvedena v okviru strokovnih podlag in izhodišč za pripravo OPPN avtokamp »Bor«.

Načrt zajema:

- Umestitev cestnega priključka,
- Prometno analizo priključka.



Slika 1: Lokacija obravnavanega območja (Vir: Geopedia)



Slika 2: Lokacija novega priključka (Vir: PISO)



## 2 OSNOVE ZA PROJEKTIRANJE

Geodetske osnove:

- Geodetski načrt: Žolnir d.o.o., št.: ŽOLNIR2020BP23520-b, 11.2022,

Druga dokumentacija:

- IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OPPN AVTOKAMP »BOR«, KREADOM d.o.o., 08. 2021
- Dopis DRSI št.: 37167-2720/2021/2 (1507), 22.9.2021
- Dopis DRSI št.: 37167-2720/2021/5 (1507), 18.1.2022

Terenski ogled:

- Terenski ogled in fotografiranje 9.3.2023

### 2.1 STANDARDI, PRAVILNIKI IN NAVODILA

Upoštevani pravilniki in standardi pri projektiranju objektov:

PODROČJE	ZAKON, PRAVILNIK, UREDBA, STANDARD...
izdelava projektne dokumentacije	Gradbeni zakon
cesta, promet	Zakon o cestah Pravilnik o projektiranju cest Pravilnik o cestnih priključkih na javne ceste Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opreми na cestah.
tehnične specifikacije	TSC 02, TSC 06

### 2.2 POVZETEK »IZHODIŠČ ZA PRIPRAVO OPPN AVTOKAMP »BOR«

Cilj investitorja je na območju občinskega podrobnega prostorskega načrta (v nadaljevanju OPPN) postaviti avtokamp s šotorišči, prostorom za kamperje, lesenimi glamping hiškami, sanitarijami in osrednjim večnamenskim objektom z gostilno.

Avtokamp podpira razvoj turizma, kot ga narekujejo drugi, tretji in sedmi odstavek 27.člena (usmeritve za razvoj turizma in rekreacije v naravnem okolju) odloka o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Nova Gorica (Uradni list RS, št. 13/2018). Le ta določa, da naj se Trnovo razvije v rekreacijsko izhodišče z osnovno infrastrukturo ter naj se na trnovski planoti dopušča in spodbuja razvoj športno rekreacijske in turistične dejavnosti v povezavi z naravnimi in kulturnimi kakovostmi območja, ob skrbi za njihovo ohranjanje in s čim manjšimi posegi v prostor.

V OPPN se podrobneje določijo prostorski izvedbeni pogoji za ureditev območja OPPN ter pogoji za gradnjo novih stavb, objektov ter gospodarske javne infrastrukture. OPPN je podlaga za pripravo projektne dokumentacije za pridobitev gradbenih dovoljenj.



Ureditveno območje občinskega podrobnega prostorskega načrta (v nadaljevanju OPPN) je velikosti 9.366 m<sup>2</sup> in zajema zemljišča s parcelnimi številkami: 163/6, 163/7, 163/8, vsa k.o. 2300 Trnovo. Tangiranje parcele za izvedbo priključkov na gospodarsko javno infrastrukturo:

- 163/134 k.o. 2300 Trnovo - lastnik je Republika Slovenija
- 163/154 k.o. 2300 Trnovo - lastnik je Republika Slovenija
- 163/156 k.o. 2300 Trnovo - lastnik je Republika Slovenija
- 165/143 k.o. 2300 Trnovo - lastnik je Republika Slovenija
- 165/146 k.o. 2300 Trnovo - lastnik je Republika Slovenija
- 1046/5 k.o. 2300 Trnovo - regionalna cesta, lastnik je Republika Slovenija
- 1046/10 k.o. 2300 Trnovo - lastnik je Republika Slovenija
- 1046/11 k.o. 2300 Trnovo - lastnik je Republika Slovenija
- 1046/13 k.o. 2300 Trnovo - lastnik je Republika Slovenija
- 1046/14 k.o. 2300 Trnovo - lastnik je Mestna občina Nova Gorica



### 3 OPIS OBSTOJEČEGA STANJA

Obravnavan priključek se nahaja izven naselja z omejitvijo hitrosti 90 km/h ob državni regionalni cesti R3 608/1067 Solkan – Lokve v km 10+884 L (BCP) oziroma 10+950 L glede na občestno kilometrsko tablico. Cestni priključek je izveden za priključevanje nekategorizirane ceste. Površina priključka je izvedena delno v asfaltu delno v makadamu. Ob levem robu državne ceste je dolžina priključka 13,91m.

Vzdolžni naklon regionalne ceste znaša 8%, nekategorizirane ceste na priključku pa približno 5%. Prečni sklon regionalne ceste znaša na priključki med 1,4 % in 2,4 %.

Preglednost na obstoječem priključku ob pogoju dovoljene hitrosti 90 km/h ki velja izven naselja ni zagotovljena.

Preglednost bi se bistveno izboljšala s posekom rastja na nasprotni strani regionalne ceste (glede na priključek).

Na območju ni posebnih površin namenjene pešcem ali kolesarjem.

Na obravnavanem odseku ni urejenih prehodov za pešce.

Na obravnavanem odseku ni cestne razsvetljave.



Fotografija 1: Pogled na obstoječ priključek



S



Fotografija 2: Pogled iz priključka v smeri Lokev

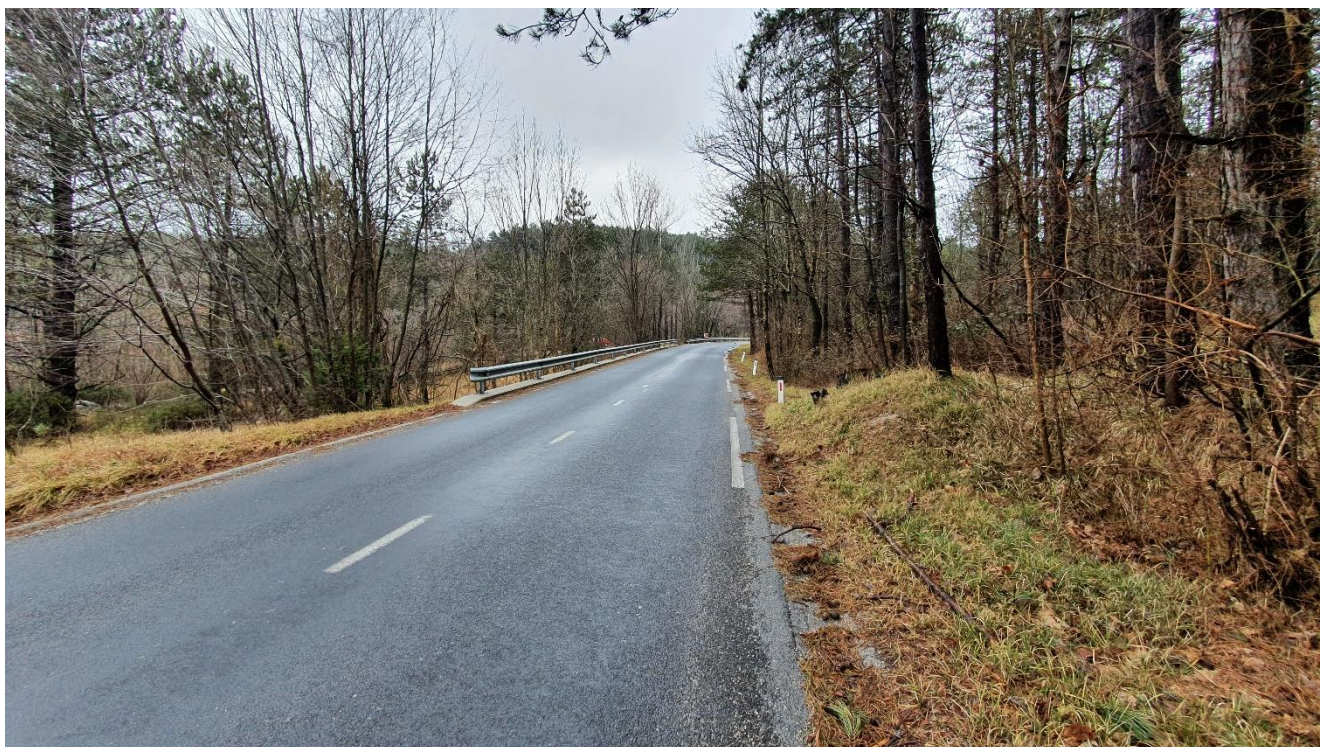


Fotografija 3: Pogled iz priključka v smeri Nove Gorice





Fotografija 4: Pogled na priključek z razdalje približno 65m iz smeri Lokev



Fotografija 5: Pogled na priključek z razdalje približno 65m iz smeri Nove Gorice





Fotografija 6: Zaraščenost na nasprotni strani regionalne ceste



## 4 PREDVIDENO STANJE

Predvidena je izgradnja novega cestnega priključka na lokaciji obstoječega, in sicer na regionalni cesti R3 608/1067 Solkan - Lokve v km 10+884 L.

Izgradnja varnega priključka je odvisna od treh bistveni zahtev:

- obravnavan priključek je namenjen zgolj predvidenemu Avtokampu Bor
- ustrezno polje preglednosti
- prometne analize priključka.

Glede na dopis DRSI je v okviru postopka »OPPN Trnovo zahod« predvidena širitev območja naselja na državni cesti s prometno signalizacijo PZ 2434 »Trnovo« in PZ 2434 »konec naselja Trnovo«. Točna lokacija postavitve omenjene signalizacije ni navedena. V tam načrtu je upoštevana predpostavka, da se v okviru širitve območja naselja na državni cesti zajame tudi območje priključka obravnavanega v tem načrtu.

Prometna analiza priključka je prikazana v sledečih poglavjih in potrjuje ustreznost lokacije predvidenega priključka.

Cestni priključek je opredeljen kot skupinski priključek. Za merodajno vozilo je predvideno »avtodom« (kombi) vozilo. Priključek se uporablja tudi za dostop servisnih vozil in vozil za odvoz odpadkov.

V skladu s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste je način uporabe priključka predvideno kot tip 1 (brez souporabe nasprotnega voznega pasu). Prometna ureditev priključka predvideva zavijanje na GPS v obe smeri, zavijanje na SPS iz obeh smeri.

## 5 UMEMTITEV CESTNEGA PRIKLJUČKA

### a Situacijska ureditev

Os priključka (SPS) je glede na obstoječo os regionalne ceste (GPS) priključena pod kotom 75°.

Širina priključka je prilagojena prometni obremenitvi in merodajnemu vozilu z voznima pasovoma 2 x 2,75 m.

Obstoječa širina regionalne ceste je 2 x 3,00 m.

Na mestu priključka lociranega na zunanji strani krivine poteka regionalna cesta v krivini s polmerom približno 55 m.

Robovi skupinskega priključka se izvedejo v obliki košaraste krivine  $R1/R2/R3=12/6/18$  m.

### b Preglednost na priključku

V skladu s Pravilnikom o projektiranju cest znaša minimalna zaustavitvena razdalja za hitrost 50 km/h in vzdolžni naklon +8% 40,0 m, za vzdolžni naklon - 8% pa 50m. Vzdolžni sklon na GPS znaša približno 8 % in pada v nasprotni smeri stacionaže. Glede na preglednostne trikotnike na priključku (3 m od roba GPS) je razvidno, da je preglednost na priključku zagotovljena skladno s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste.

Neutrjene površine v okolici cestnega priključka je potrebno trajno vzdrževati – košnja – tako, da vegetacija ne posega v preglednostni trikotnik priključka.

### c Vodenje pešcev

Na območju ni predvidenih posebnih površin namenjenim pešcem.

### d Odvodnjavanje

Odpadna meteorna voda se s prečnimi in vzdolžnimi padci odvaja s priključka stran od regionalne ceste.





---

**e**            **Prometna signalizacija**

Na GPS je predvideno priključevanje s popolno zaustavitvijo vozila. Predvidena je horizontalna in vertikalna signalizacija (glej priloge).

**f**            **Cestna razsvetljava**

Za skupinske priključke je potrebna izvedba razsvetljave priključka.



## 6 PROMETNA ANALIZA

### 6.1 SPLOŠNO

Analiza se je pripravila iz vidika preveritve ustrezne prepustnosti novega priključka in zagotovitve ustrezne prometne varnosti obravnavanega odseka regionalne ceste.

V študiji je analizirano:

- predvideno stanje novega priključka takoj po izgradnji - izhodiščno leto 2024 (predpostavljeno)
- predvideno stanje v planskem letu 2044 (20-letno plansko obdobje).

V študiji so upoštevane prometne obremenitve vseh vrst prometa na regionalni cesti R3-608/1067 Solkan – Lokve, na katero se navezuje skupinski priključek. Prometne obremenitve na glavni prometni smeri so bile pridobljene iz podatkov štetja prometa, ki ga pripravlja DRSI. Upoštevana je planska doba 20 let s povprečno letno stopnjo rasti prometa na glavni smeri in pričakovano povečanje prometnih obremenitev zaradi novo predvidene rabe na območju OPPN avtokamp »Bor«.

### 6.2 VHODNI PODATKI

#### 6.2.1 OBSTOJEČE PROMETNE OBREMNITVE

Za potrebe kapacitetne analize priključka ni bilo izvedeno dodatno štetje prometa. Uporabljeni so bili podatki iz števnege mesta »225 Solkan – Lokve«, ki v zadostni meri predstavljajo stanje prometnih obremenitev na obravnavani lokaciji priključka. Podatki so povzeti iz publikacij Promet izdanih s strani DRSI.

Za kapacitetno analizo priključka so merodajne prometne obremenitve v jutranji in popoldanski prometni konici.

#### a Regionalna cesta

##### a.i PLDP

Podatki o prometu – (štetje vozil)	Število vozil
(Vir podatkov DRSI)	
<b>Povprečni letni dnevni promet – PLDP:</b>	
Motorji – M:	20
Osebnna vozila – OV:	1.088
Avtobusi - A:	2
Lahka tovorna vozila – LT:	71
Srednja tovorna vozila – ST:	4
Težka tovorna vozila – TT:	1
Težka tovorna vozila s prikolico-TTP:	10
Vlačilci - V:	4
<b>SKUPAJ ( za obe smeri vožnje)</b>	<b>1.200</b>

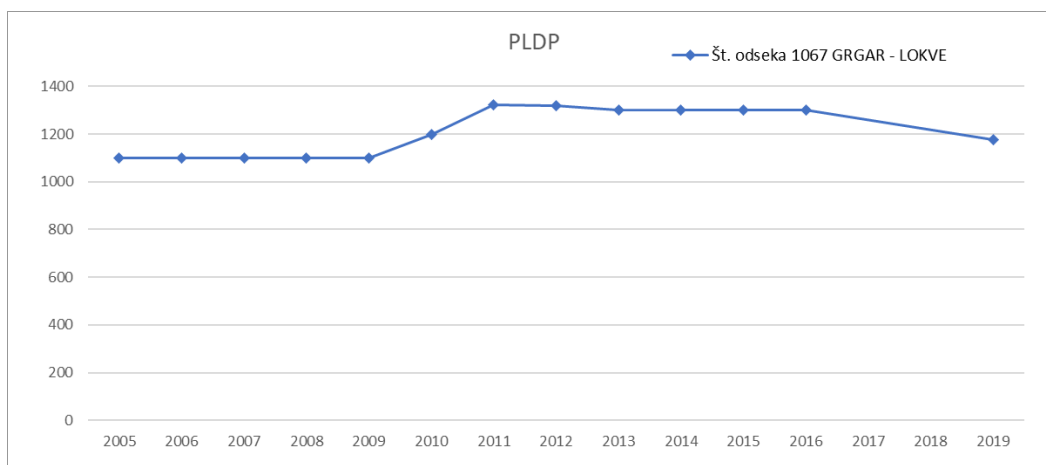
Preglednica 1: PLDP za leto 2021, števno mesto 225 Solkan- Lokve

Delež težkih vozil znaša 1,75%.

##### a.ii Rast prometa

Analiza prometnih obremenitev PLDP za obdobje 2005-2021 je osnova za določitev povprečnega deleža rasti prometa za izdelavo analiz.





Graf 1: PLDP na števnem mestu 225 Solkan – Lokve, med letom 2005 in 2021

	'05-'21
% rasti - obdobje	9,1
letni % rasti - povp.	0,6
št. let	16

Preglednica 2: povprečna rast prometa

Iz analize dosedanjih prometnih obremenitev znaša povprečna letna rast prometa 0,6%. Za potrebe kapacitetne analize priključka bomo upoštevali rast prometa 2%.

### a.iii Konične ure

Prometno obremenitev na regionalni cesti v koničnih urah smo določili glede na prepustnost ceste. Skladno s pravilnikom o projektiranju cest se prometna obremenitev določi z deležem PLDP glede na funkcijo ceste. Za povezovalne ceste se upošteva delež PLDP 10%. Na regionalni cesti smo za jutranjo in popoldansko konico upoštevali enake prometne obremenitve.

Predvideli smo naslednjo distribucijo prometa na regionalni cesti:

- v smeri Nove Gorice 50 %
- v smeri Lokev 50 %

Za leto 2021 znašajo prometne obremenitve ob konični uri 120 voz/h skupaj za obe smeri vožnje.



## 6.2.2 PREDVIDENO PROMETNO STANJE

Na podlagi analize števnih podatkov iz avtomatskih števecv prometa in strokovne ocene, smo v kapacitetni analizi na novem priključku upoštevali povprečno letno stopnjo rasti 2 %. Prometne obremenitve v koničnih urah smo zato za izhodiščno leto 2024 povečali s faktorjem 1,06 ter za plansko leto 2044 (20-letna planska doba) povečali s faktorjem 1,46.

### a Generacija prometa

Naročnik, ki pripravlja podlage za OPPN, nam je posredovalo informacije o novi rabi prostora oziroma dejavnostih na novo predvidenih površinah, ki se bodo zgradile in uporabljale na obravnavanem območju.

Povprečno število potovanj v konični uri cestnega sistema, ki ga bodo generirale novo zgrajene stavbe, smo določili z uporabo povprečne stopnje potovanj (Average Trip Rate) in regresijske enačbe (ITE Equation) povzete po publikaciji »Trip Generation - An Informational Report« (Institute of Transportation Engineers, Washington 2012).

Namen	enota	količina	JUTRANJA KONICA		POPOLDANSKA KONICA	
			UVOZ	IZVOZ	UVOZ	IZVOZ
Počitniška hiša	bivalna enota	2	0	1	1	1
	površina	130	0	0	0	0
	ljudje	4	0	1	1	0
	vozila	3	0	1	1	1
Kamp	zasedena mesta	36	14	10	12	13
	razpoložljiva mesta	36	12	8	11	10
	zaposleni	8	3	2	3	3
			31	23	30	28

Preglednica 3: Izračun generacije prometa

Pri porazdelitvi novih dodatnih prometnih tokov smo upoštevali dejstvo, da bo najverjetneje večina prometnega toka potekala v smeri Nove Gorice ter obratno, da bo večina prometnega toka v območje iz smeri Nove Gorice. Predvideli smo naslednjo distribucijo prometa na priključku:

iz priključka:

- v smeri Nove Gorice 80 %
- v smeri Lokev 20 %

v smeri priključka:

- iz smeri Nove Gorice 80 %
- iz smeri Lokev 20 %

Predvideva se, da se faktorji urnih konic in delež tovornih vozil ter avtobusov na prednostni regionalni cesti v bodoče ne bodo bistveno spreminjali.

Pri analizi izhodiščnega leta (2024) in planskega leta (2044) smo upoštevali še generalno rast prometa in motorizacije, ugotovljeno pri analizi PLDP iz štetja prometa na izbranem števnem mestu.

Prometne obremenitve so shematično in tabelarično prikazane pri kapacitetnih analizah.





### 6.3 OPIS METODOLOGIJE

Vsi izračuni so narejeni po metodologiji HCM (Highway Capacity Manual), ki jo za kapacitetno analizo križišč zahteva Direkcija RS za infrastrukturo. Določena je s Pravilnikom o projektiranju cest (Ur.l. RS, št. 91/2005, Ur.l. RS, št. 26/2006, 109/2010-ZCes-1, 36/18 in 132/22 – ZCes-2) in Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste (Ur.l. RS, št. 86/2010, Ur.l. RS, št. 109/2010-ZCes-1, 132/22 – ZCes-2).

Izračuni in ostali parametri (prometne obremenitve, geometrija križišča, zamude in nivo uslug - NU, dolžine kolon,...) so prikazani grafično in v preglednicah.

Za analizo prepustnosti in/ali dimenzioniranje križišč/priključkov so pomembni sledeči parametri, ki so predstavljeni v nadaljevanju:

- predvidene prometne obremenitve za izračun, EO/h ali voz/h,
- nivo uslug (NU) v odvisnosti od zamud in stopnje nasičenosti,
- število vozil v koloni in s tem zajezitvena dolžina v posamezni smeri,
- povprečna zamuda na vozilo (sekund/vozilo) v posamezni smeri in
- fazno zaporedje na semaforiziranih križiščih

Za uspešnost delovanja križišča/priključka sta pomembna dva kriterija:

- kriterij prometnih obremenitev (kapaciteta), ki je izražen preko stopnje nasičenosti  $X = V/C$
- kriterij čakalnih časov, ki je izražen preko zamud.

Merilo so t.i. Nivoji Uslug v posameznih smereh, kjer »A« pomeni najboljši, »F« pa najslabši nivo usluge (NU).

Na nesemaforiziranih križiščih/priključkih sta kapaciteta in čakalni časi na voznih pasovih neprednostnih smeri odvisni od tega, koliko zadostnih časovnih razmakov med vozili na prednostnih smereh lahko izkoristijo vozila iz neprednostnih smeri, da izvršijo željeno prometno akcijo vključevanja ali prečkanja prometnega toka. Ob koncu planske dobe je še zadovoljiva stopnja nasičenja  $X = 0,85$ , ko je dosežen kriterij prometnih obremenitev. Čakalni časi oziroma konični NU pa je lahko "E" (povezovalna cesta), ko je dosežen kriterij čakalnih časov. V primeru NU »F« je potrebno izvesti ustrezne ukrepe za povečanje uspešnosti in/ali kapacitete križišča/priključka (razširitev, semaforizacija, idr.) že pred iztekom planske dobe.

Pri semaforiziranih križiščih je prometna uspešnost odvisna predvsem od stopnje nasičenosti posameznih smeri, poznana tudi kot  $X = V/C$ , ki predstavlja razmerje dejanskih merodajnih prometnih obremenitev (V) v odvisnosti od kapacitete (C). Kapaciteta je odvisna od geometrijskih elementov križišča, lastnosti prometnega toka in od krmilnih parametrov. Definira jo tudi razmerje med stopnjo merodajnih obremenitev in stopnjo nasičenega prometnega toka v posameznih smereh ( $Y = Q_{mer}/S$ ) in razmerja zelenih luči v odvisnosti od dolžine ciklusa ( $d = g/C$ ). Stopnja nasičenosti X predstavlja tudi razmerje  $X = Y/d$ . Še zadovoljiva stopnja nasičenosti posamezne samostojne smeri semaforiziranega križišča je med  $X = 0,90$  do  $0,95$ , ko je dosežen kriterij prometnih obremenitev. Nivo uslug (NU) križišča in posameznih smeri je vezan na zamude oziroma čakalne čase vozil. Ti so odvisni od dejanskih prometnih obremenitev glede na porazdelitev zelenih časov (čakalni časi pri rdečem signalu). NU E kaže na dosežen kriterij čakalnih časov, NU F pa na presežen kriterij.

Pri krožnih križiščih je kapaciteta odvisna od zmogljivosti priključkov. Na to vplivajo poleg splošnih geometrijskih elementov krožnega križišča, še geometrijski elementi uvoza. Stopnja nasičenosti priključkov naj ne bi presegla  $X = 0,85$ , še sprejemljivi NU so E.

Nivo uslug (NU)	Zamude na vozilo, d [s]	
	Nesemaforizirana križišča	Semaforizirana in krožna križišča
A	$d \leq 10$	$d \leq 10$
B	$10 < d \leq 15$	$10 < d \leq 20$
C	$15 < d \leq 25$	$20 < d \leq 35$
D	$25 < d \leq 35$	$35 < d \leq 55$
E	$35 < d \leq 50$	$55 < d \leq 80$
F	$50 < d$	$80 < d$

Preglednica 4: Kriterij čakalni časov

## 6.4 KAPACITETNA ANALIZA

V skladu z uveljavljenimi zahtevami in regulativo DRSI je izdelana kapacitetna analiza predvidenega skupinskega priključka, preko katerih se bo na državno cesto navezovalo obravnavano območje. Analiza je bila narejena za predvideno stanje priključevanja v izhodiščnem (2024) in ciljnem/planskem letu (2044).

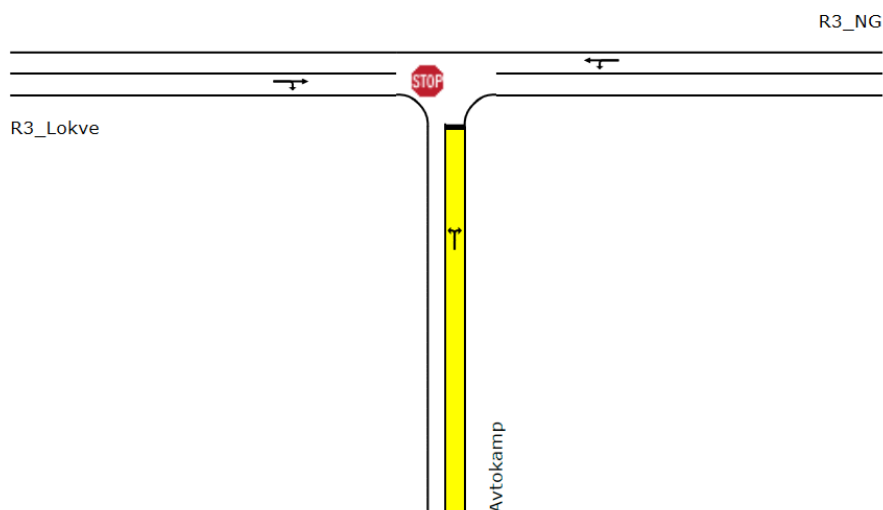
Uporabljeno je bilo programsko orodje SIDRA INTERSECTIONS, s katerim smo preverili prepustnost priključka in regionalne ceste na osnovi prometnih kriterijev opisanih v metodologiji za predvideno zasnovo.

Narejena je bila kapacitetna analiza za predvidene prometne obremenitve v jutranji in popoldanski konici. Upoštevana je bila predvidena povprečna rast prometa v bodoče ter dodatne prometne obremenitve zaradi novogradenj.

Preverjena je bila zasnova priključkov in regionalne ceste brez posebnih pasov za zavijalce.

Shema geometrije obeh priključkov, prometne obremenitve in najpomembnejši rezultati kapacitetne analize so shematično prikazani v nadaljevanju.

### a Geometrija križišča



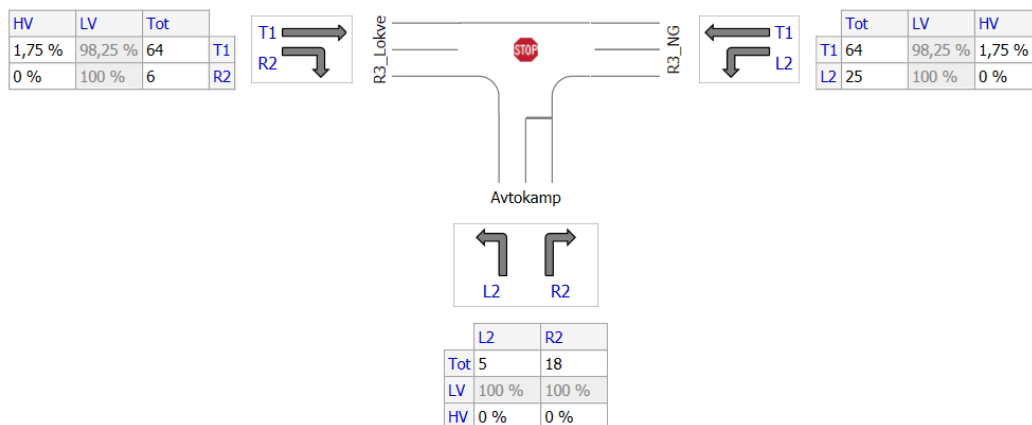




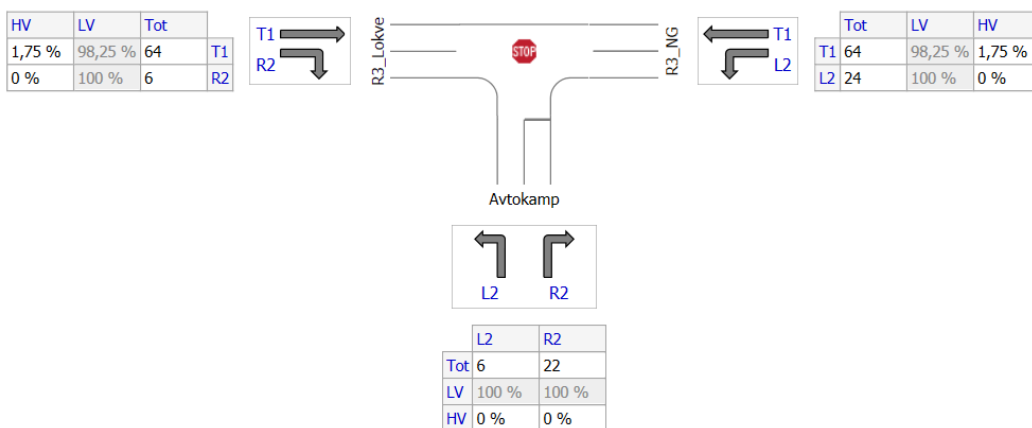
## 6.4.2 IZHODIŠČNO LETO 2024

### a Prometne obremenitve

#### a.i Jutranja konica



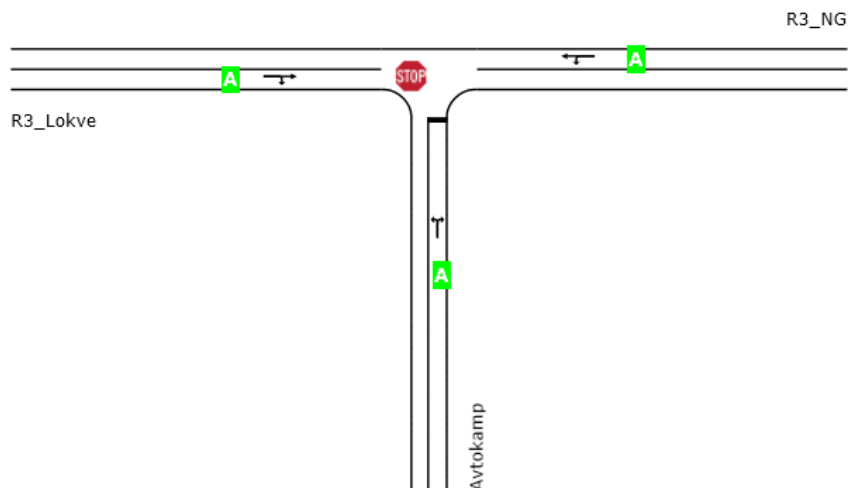
#### a.ii Popoldanska konica



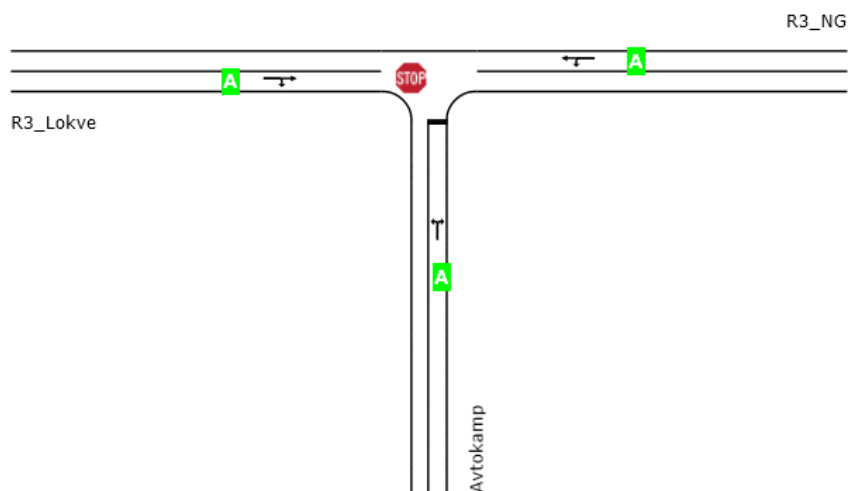


## b Nivo uslug

### b.i Jutranja konica

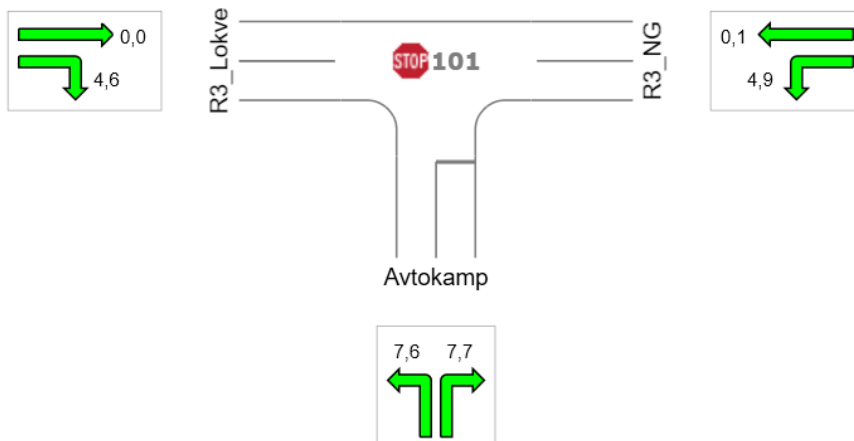


### b.ii Popoldanska konica

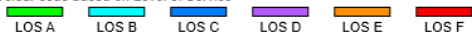


## c Zamude

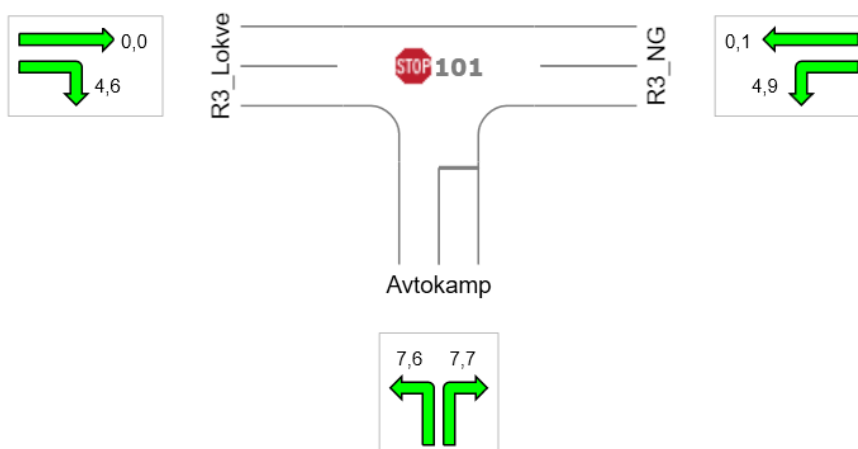
### c.i Jutranja konica



Colour code based on Level of Service



### c.ii Popoldanska konica



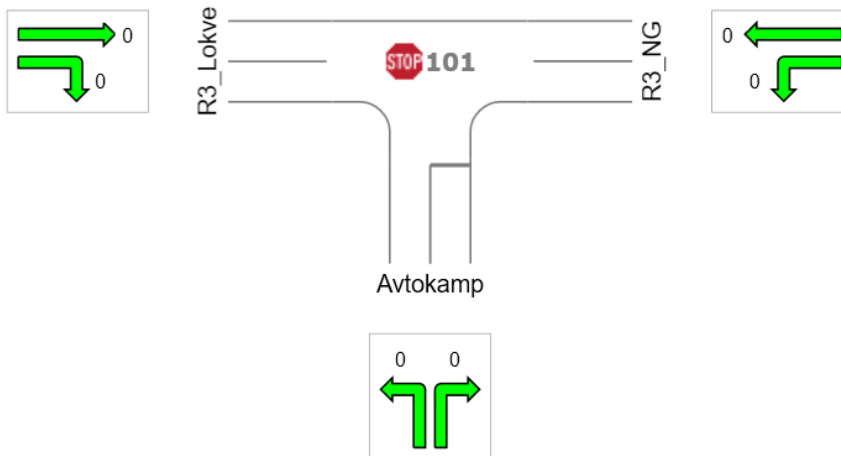
Colour code based on Level of Service



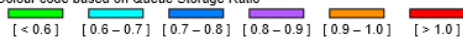


## d Kolone

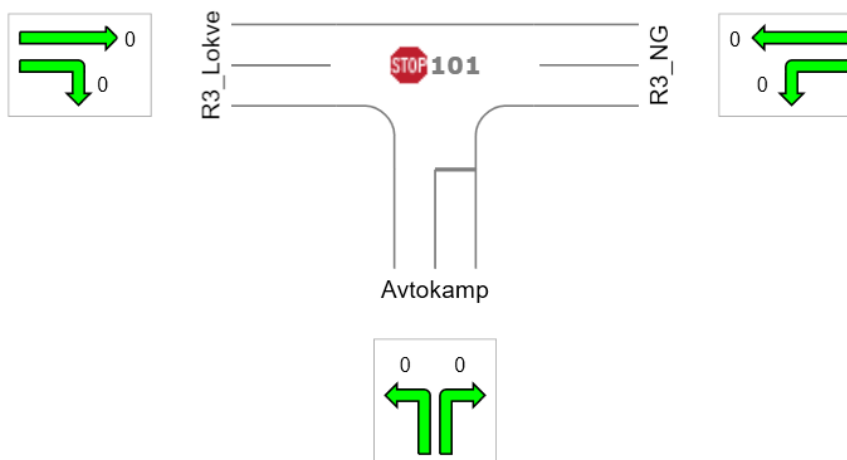
### d.i Jutranja konica



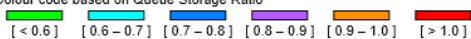
Colour code based on Queue Storage Ratio



### d.ii Popoldanska konica

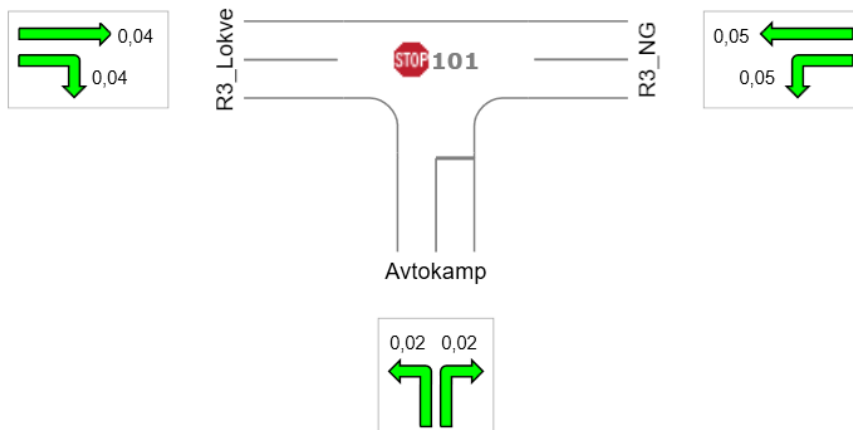


Colour code based on Queue Storage Ratio

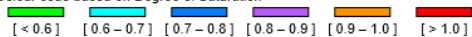


## e Stopnja zasičenosti

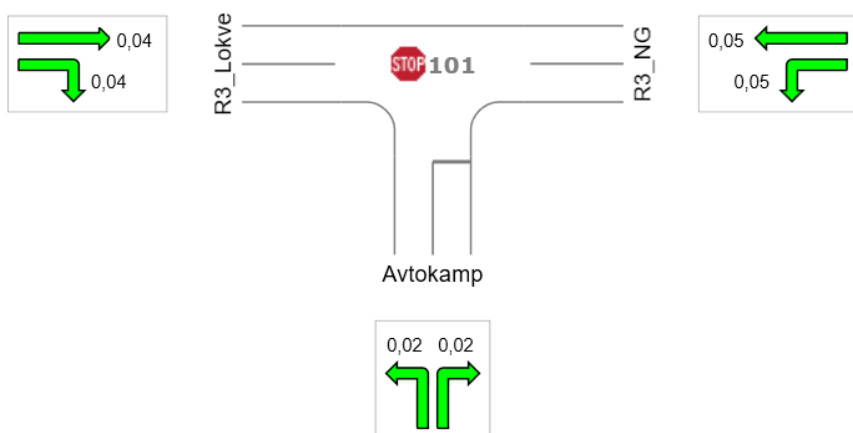
### e.i Jutranja konica



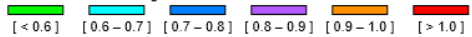
Colour code based on Degree of Saturation



### e.ii Popoldanska konica



Colour code based on Degree of Saturation

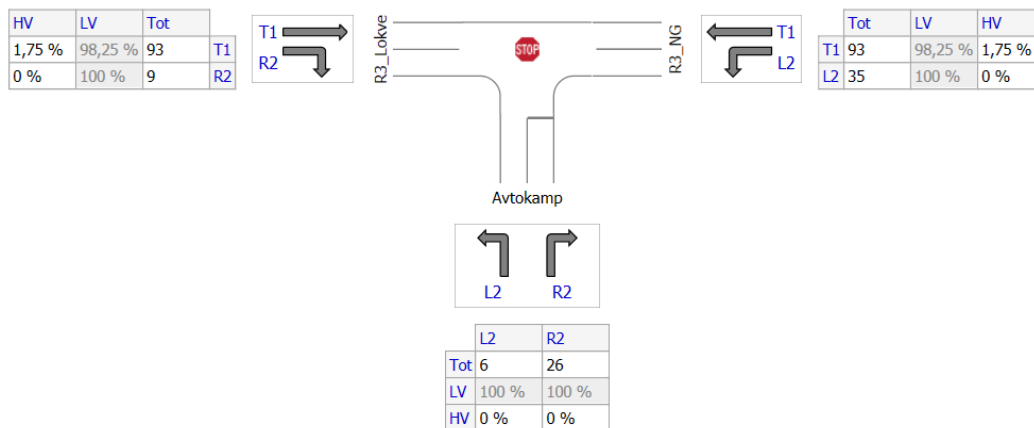




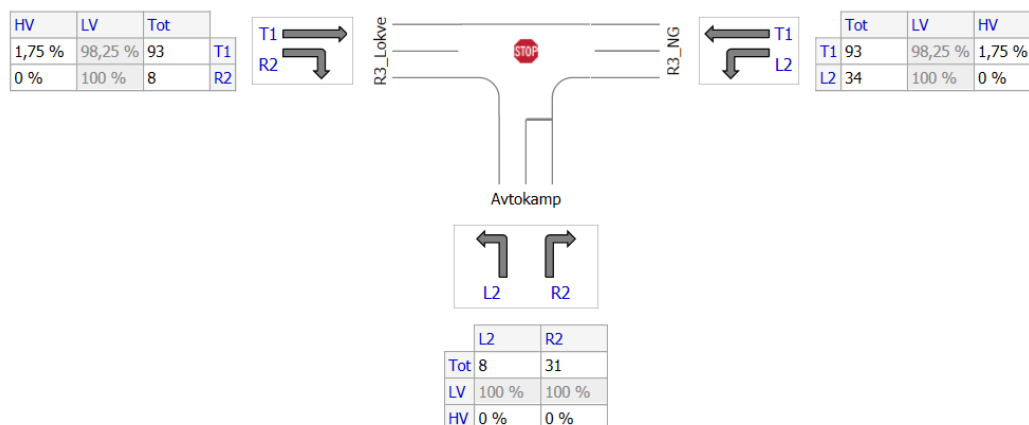
## 6.4.3 PLANSKO LETO 2044

### a Prometne obremenitve

#### a.i Jutranja konica



#### a.ii Popoldanska konica

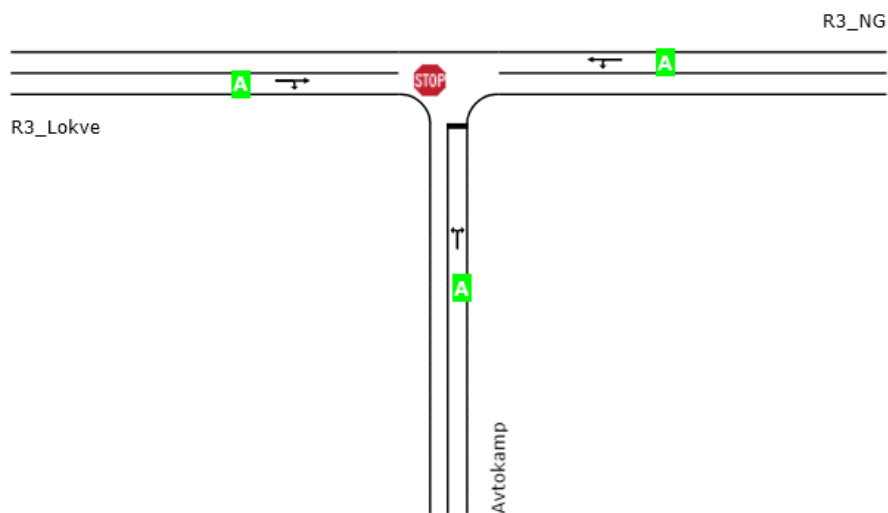




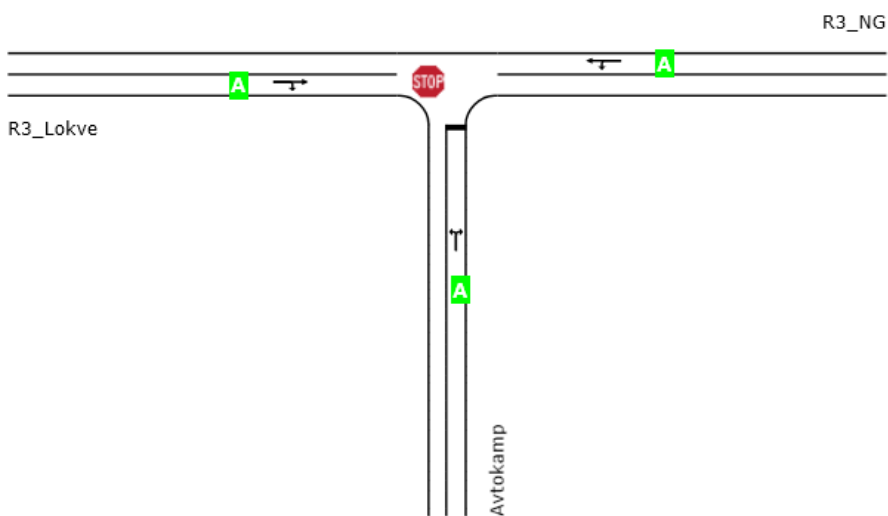


## b Nivo uslug

### b.i Jutranja konica



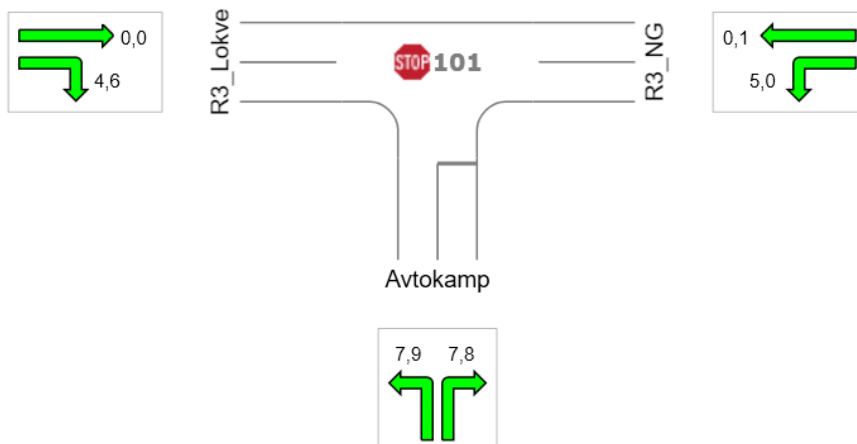
### b.ii Popoldanska konica





## c Zamude

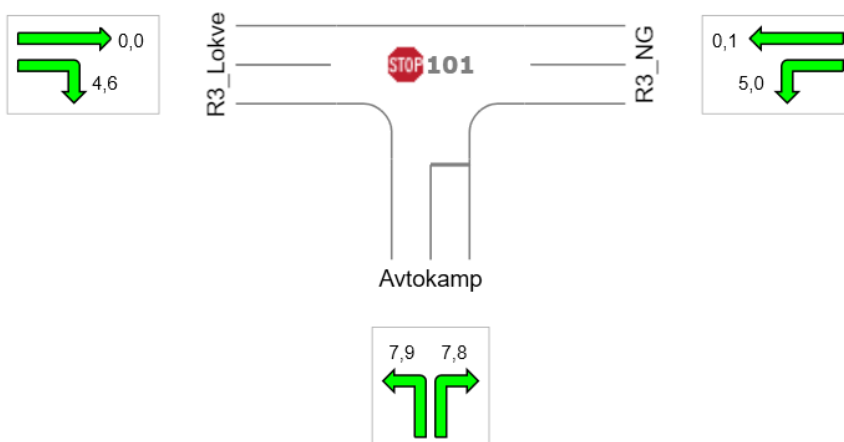
### c.i Jutranja konica



Colour code based on Level of Service



### c.ii Popoldanska konica



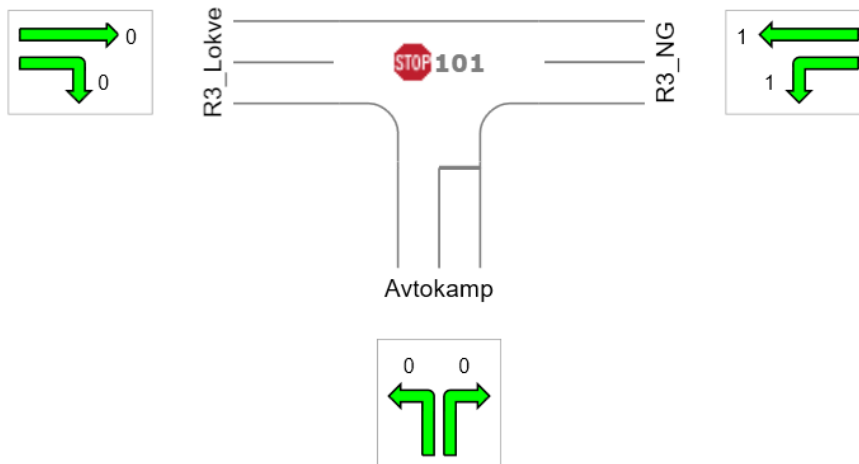
Colour code based on Level of Service



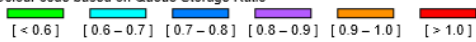


## d Kolone

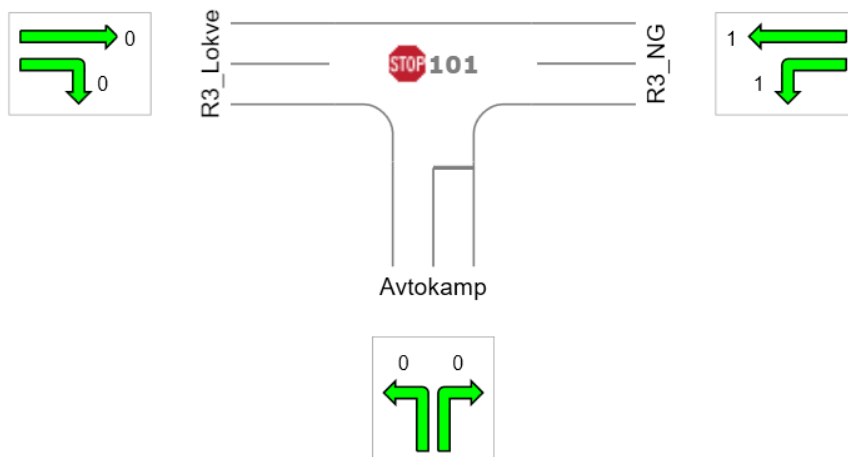
### d.i Jutranja konica



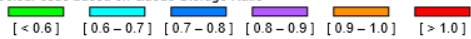
Colour code based on Queue Storage Ratio



### d.ii Popoldanska konica



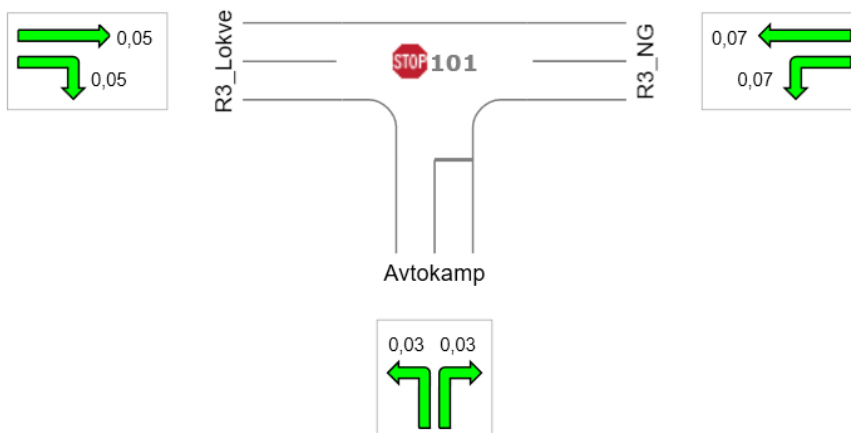
Colour code based on Queue Storage Ratio



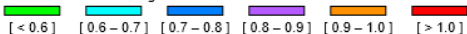


## e Stopnja zasičenosti

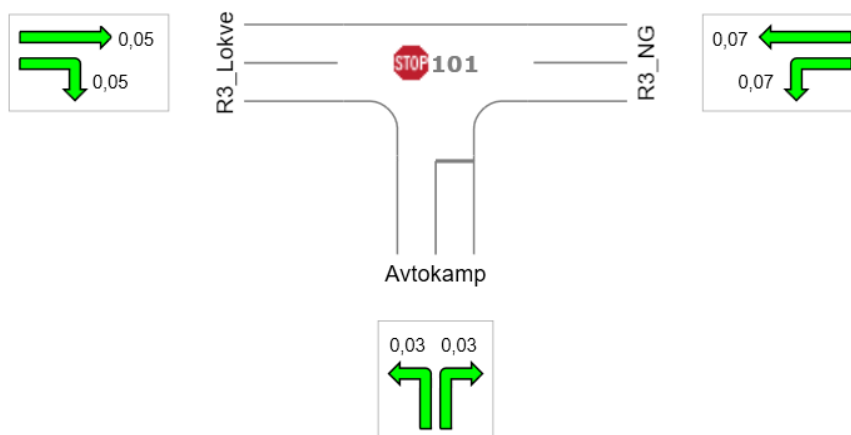
### e.i Jutranja konica



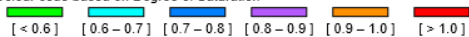
Colour code based on Degree of Saturation



### e.ii Popoldanska konica



Colour code based on Degree of Saturation





## 6.4.4 PREGLED REZULTATOV

### a Izhodiščno leto 2024

 Site A: 101 [K1 - JK - 2024]

 Site B: 101 [K1 - PK - 2024]

Intersection Performance (Vehicles Only) - Hourly Values			
Performance Measure	Units	Site A	Site B
Travel Speed (Average)	km/h	48,4	48,4
Travel Distance (Total)	veh-km/h	271,1	277,1
Travel Time (Total)	veh-h/h	5,6	5,7
Demand Flows (Total)	veh/h	268	274
Percent Heavy Vehicles (Demand)	%	1,2	1,2
Degree of Saturation		0,073	0,072
Practical Spare Capacity	%	1249,5	1266,6
Effective Intersection Capacity	veh/h	3693	3822
Control Delay (Total)	veh-h/h	0,14	0,15
Control Delay (Average)	sec	1,9	2,0
Control Delay (Worst Lane)	sec	7,8	7,8
Control Delay (Worst Movement)	sec	7,9	7,9
Geometric Delay (Average)	sec	1,7	1,9
Stop-Line Delay (Average)	sec	0,2	0,2
Idling Time (Average)	sec	0,0	0,0
Intersection Level of Service (LOS)		NA	NA
95% Back of Queue - Vehicles (Worst Lane)	veh	0,2	0,2
95% Back of Queue - Distance (Worst Lane)	m	1,5	1,5
Queue Storage Ratio (Worst Lane)		0,00	0,00
Total Effective Stops	veh/h	56	62
Effective Stop Rate		0,21	0,23
Proportion Queued		0,09	0,09
Performance Index		6,2	6,4

**b Plansko leto 2044****STOP Site A: 101 [K1 - JK - 2044]****STOP Site B: 101 [K1 - PK - 2044]**

Intersection Performance (Vehicles Only) - Hourly Values			
Performance Measure	Units	Site A	Site B
Travel Speed (Average)	km/h	48,4	48,4
Travel Distance (Total)	veh-km/h	271,1	277,1
Travel Time (Total)	veh-h/h	5,6	5,7
Demand Flows (Total)	veh/h	268	274
Percent Heavy Vehicles (Demand)	%	1,2	1,2
Degree of Saturation		0,073	0,072
Practical Spare Capacity	%	1249,5	1266,6
Effective Intersection Capacity	veh/h	3693	3822
Control Delay (Total)	veh-h/h	0,14	0,15
Control Delay (Average)	sec	1,9	2,0
Control Delay (Worst Lane)	sec	7,8	7,8
Control Delay (Worst Movement)	sec	7,9	7,9
Geometric Delay (Average)	sec	1,7	1,9
Stop-Line Delay (Average)	sec	0,2	0,2
Idling Time (Average)	sec	0,0	0,0
Intersection Level of Service (LOS)		NA	NA
95% Back of Queue - Vehicles (Worst Lane)	veh	0,2	0,2
95% Back of Queue - Distance (Worst Lane)	m	1,5	1,5
Queue Storage Ratio (Worst Lane)		0,00	0,00
Total Effective Stops	veh/h	56	62
Effective Stop Rate		0,21	0,23
Proportion Queued		0,09	0,09
Performance Index		6,2	6,4





## c Jutranja konica

**STOP Site A: 101 [K1 - JK - 2024]**

**STOP Site B: 101 [K1 - JK - 2044]**

Intersection Performance (Vehicles Only) - Hourly Values			
Performance Measure	Units	Site A	Site B
Travel Speed (Average)	km/h	48,4	48,4
Travel Distance (Total)	veh-km/h	271,1	271,1
Travel Time (Total)	veh-h/h	5,6	5,6
Demand Flows (Total)	veh/h	268	268
Percent Heavy Vehicles (Demand)	%	1,2	1,2
Degree of Saturation		0,073	0,073
Practical Spare Capacity	%	1249,5	1249,5
Effective Intersection Capacity	veh/h	3693	3693
Control Delay (Total)	veh-h/h	0,14	0,14
Control Delay (Average)	sec	1,9	1,9
Control Delay (Worst Lane)	sec	7,8	7,8
Control Delay (Worst Movement)	sec	7,9	7,9
Geometric Delay (Average)	sec	1,7	1,7
Stop-Line Delay (Average)	sec	0,2	0,2
Idling Time (Average)	sec	0,0	0,0
Intersection Level of Service (LOS)		NA	NA
95% Back of Queue - Vehicles (Worst Lane)	veh	0,2	0,2
95% Back of Queue - Distance (Worst Lane)	m	1,5	1,5
Queue Storage Ratio (Worst Lane)		0,00	0,00
Total Effective Stops	veh/h	56	56
Effective Stop Rate		0,21	0,21
Proportion Queued		0,09	0,09
Performance Index		6,2	6,2



## d Popoldanska konica

**STOP Site A: 101 [K1 - PK - 2024]**

**STOP Site B: 101 [K1 - PK - 2044]**

Intersection Performance (Vehicles Only) - Hourly Values			
Performance Measure	Units	Site A	Site B
Travel Speed (Average)	km/h	48,4	48,4
Travel Distance (Total)	veh-km/h	277,1	277,1
Travel Time (Total)	veh-h/h	5,7	5,7
Demand Flows (Total)	veh/h	274	274
Percent Heavy Vehicles (Demand)	%	1,2	1,2
Degree of Saturation		0,072	0,072
Practical Spare Capacity	%	1266,6	1266,6
Effective Intersection Capacity	veh/h	3822	3822
Control Delay (Total)	veh-h/h	0,15	0,15
Control Delay (Average)	sec	2,0	2,0
Control Delay (Worst Lane)	sec	7,8	7,8
Control Delay (Worst Movement)	sec	7,9	7,9
Geometric Delay (Average)	sec	1,9	1,9
Stop-Line Delay (Average)	sec	0,2	0,2
Idling Time (Average)	sec	0,0	0,0
Intersection Level of Service (LOS)		NA	NA
95% Back of Queue - Vehicles (Worst Lane)	veh	0,2	0,2
95% Back of Queue - Distance (Worst Lane)	m	1,5	1,5
Queue Storage Ratio (Worst Lane)		0,00	0,00
Total Effective Stops	veh/h	62	62
Effective Stop Rate		0,23	0,23
Proportion Queued		0,09	0,09
Performance Index		6,4	6,4

### 6.4.5 UGOTOVITVE

Na podlagi zbranih rezultatov kapacitetne analize skupinskega priključka ugotavljamo, da predvidene prometne obremenitve ne bodo poslabšale stanja na regionalni cesti.

Priključevanje s stranske prometne smeri skupinskega priključka tako v jutranji kot popoldanski konici predvidoma ne bo problematično, saj se bo iz območja OPPN v glavni prometni tok vključevalo zelo malo vozil.

Zbrani rezultati priključka v planskem letu 2044 so pokazali zelo podobne rezultate kot v izhodiščnem letu 2024.

Ureditev skupinskega priključka v analiziranem izhodiščnem letu 2024 in planskem letu 2044 praktično ne bo vplivala na kapaciteto obravnavanega odseka državne regionalne ceste R3-608/1067 Solkan – Lokve.

### 6.4.6 USMERITVE

Na podlagi rezultatov kapacitetne analize se priključek lahko izvede na območju obstoječega priključka za zasnovan predlog ureditve (OPPN). Analiziran priključek se izvede brez posebnih pasov za zavijalce tako na glavni kot stranskih smereh.

Ob projektiranju, ureditvi oziroma rekonstrukciji in upravljanju priključka in odseka regionalne ceste je potrebno posebno pozornost nameniti ustrezni prevoznosti za merodajno vozilo, zagotovitvi horizontalne in vertikalne preglednosti.



## 7 ZAKLJUČEK

S kapacitetno analizo smo preverili primernost izvedbe novega priključka za potrebe priključevanja predvidenega Avtokampa na regionalno cesto. Privzeto je bilo, da se območje naselja na državni cesti poveča in zajame tudi območje priključka obravnavanega v tem načrtu.

Poleg obstoječih prometnih obremenitev je bila upoštevana tudi generacija dodatnih prometnih obremenitev zaradi novo planiranih gradenj. Smerno distribucijo novih obremenitev smo določili izkustveno in na podlagi poznavanja širše okolice obravnavanega območja.

Za napoved prometa v izhodiščnem in planskem letu je bila upoštevana povprečna letna rast prometa, določena na podlagi analize bližnjega števnege mesta ŠTM 225 Solkan - Lokve. Predvideli in upoštevali smo 2 % naraščanje prometnih obremenitev v bodoče na obravnavanem območju. V kolikor pa bi se prometne obremenitve v bodoče iz kakršnih koli razlogov bistveno povečale, je potrebno kapacitetno analizo ponoviti in ponovno preveriti ustreznost tedanjega stanja.

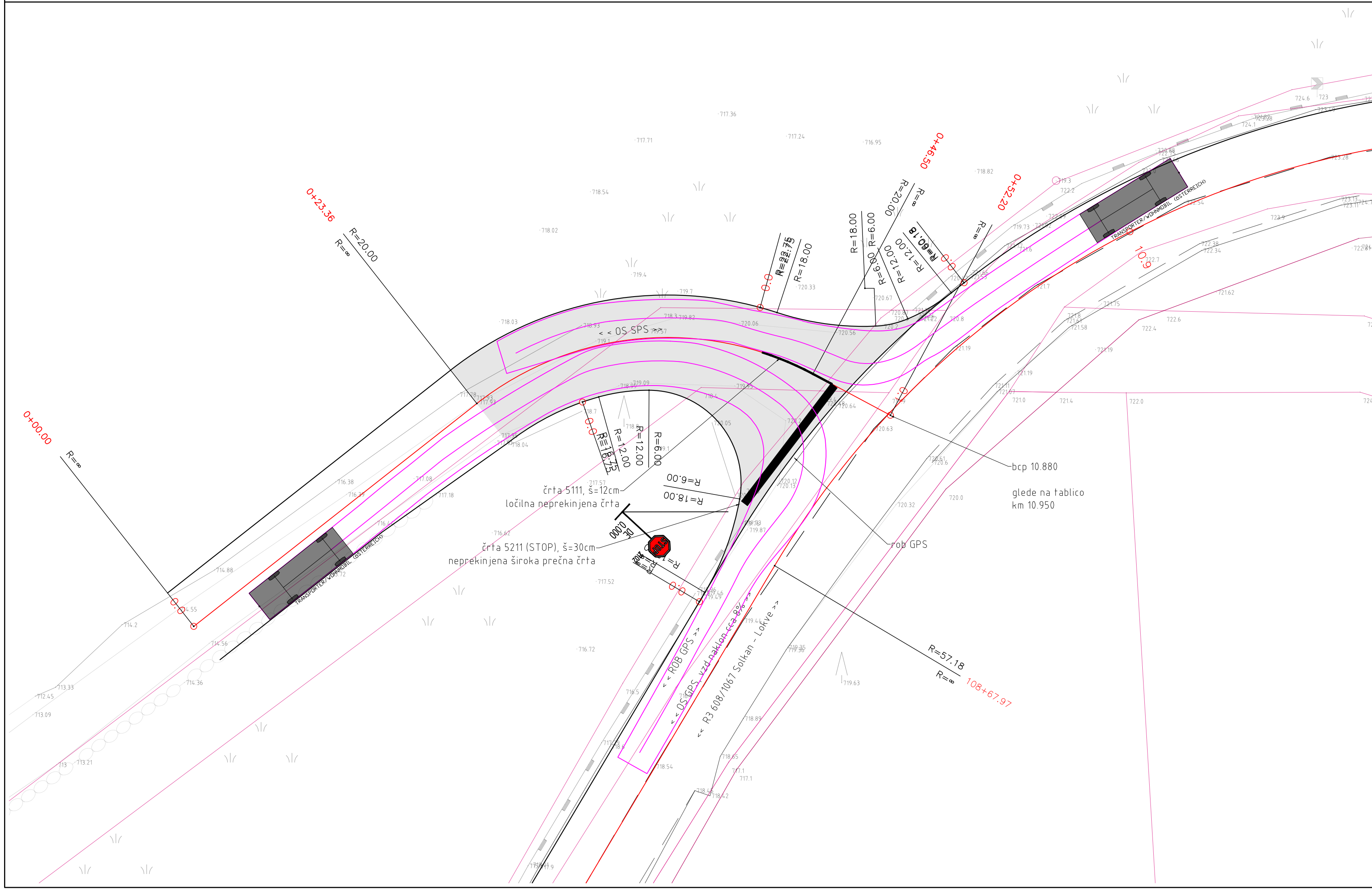
Na podlagi rezultatov analize z analitičnim programskim orodjem SIDRA INTERSECTION je bilo ugotovljeno, da je zasnova obravnavanega priključka (brez posebnih pasov za zavijalce) tako v izhodiščnem letu 2024 kot v planskem letu 2044 ustrezna. V obeh analiziranih obdobjih in obeh konicah je bilo ugotovljeno, da prometni kriteriji ne presežejo dovoljenih vrednosti (zamude, kolone in nivoji uslug so bistveno pod dopustno mejo) ki jih predpisuje metodologija HCM.



## G RISBE

	VSEBINA	MERILO	OZNAKA
1.	Gradbena situacija s prometno ureditvijo in prevoznostjo	M 1 : 200	G.102
2.	Situacija horizontalne preglednosti	M 1 : 250	G.122
3.	Karakteristični prečni prerezi	M 1 : 50	G.131

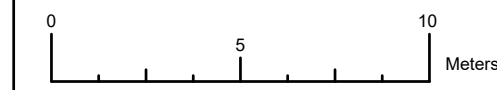
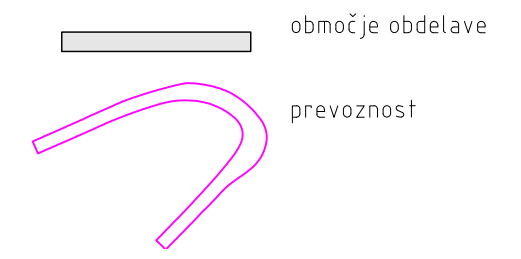
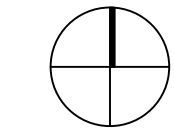




# IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OPPN AVTOKAMP »BOR«

## 02 GRADBENA SITUACIJA S PROMETNO UREDITVIJO IN PREVOZNOSTJO CESTNI PRIKLJUČEK

merilo: 1 : 200



št. odseka:	arhivska št.:	vrsta dokumentacije:	šif. priloge:	prostor za črtno kodo:
-------------	---------------	----------------------	---------------	------------------------

1067	008.2104	G.102		
------	----------	-------	--	--

št. spremembe	datum spremembe	opis spremembe	signature
revision no	date	description	

Tine Strosar  
Trnovo 35, 5252 Trnovo pri Gorici



vodja projekta: MATEJ BREŠAN, univ. dipl. inž. grad. G-2403 PI

pooblaščen inženir: MATEJ BREŠAN, univ. dipl. inž. grad. G-2403 PI

izdelal: TADEJ OSTROUŠKA, univ. dipl. inž. grad.

namen dokumentacije: IZP

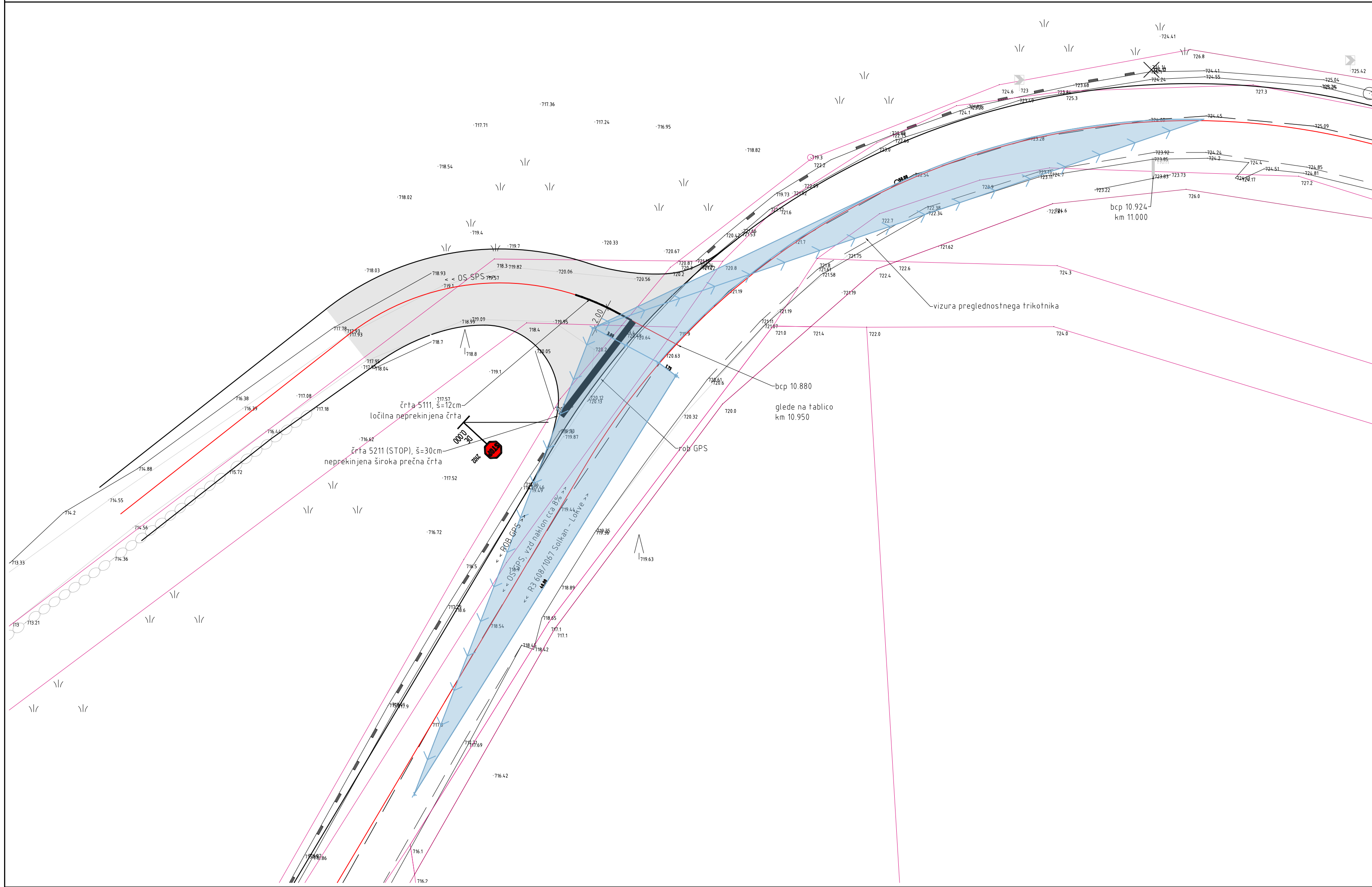
strokovno področje načrta: 2 Načrt gradbeništva Cestni priključek

naziv projekta: IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OPPN AVTOKAMP »BOR«

vsebina risbe: 02 GRADBENA SITUACIJA S PROMETNO UREDITVIJO IN PREVOZNOSTJO  
drawing title: CESTNI PRIKLJUČEK

datum:	št. projekta:	št. načrta:	merilo:	št. risbe:
date:	project no:	design no:	scale:	drawing:
03.2023	098/22	098/22-2	1 : 200	G.102

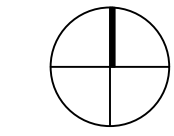




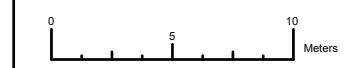
# IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OPPN AVTOKAMP »BOR«

## 22 SITUACIJA HORIZONTALNE PREGLEDNOSTI CESTNI PRIKLJUČEK

merilo: 1 : 250



preglednost  
 vizura



št. odseka: arhivska št.: vrsta dokumentacije: šif. priloge: prostor za črtno kodo:

1067

008.2104

G.122

št. spremembe: datum spremembe: opis spremembe: signature

Tine Strosar  
Trnovo 35, 5252 Trnovo pri Gorici



vodja projekta: project manager: MATEJ BREŠAN, univ. dipl. inž. grad. G-2403 PI

pooblaščen inženir: responsible designer: MATEJ BREŠAN, univ. dipl. inž. grad. G-2403 PI

izdelatelj: designer: TADEJ OSTROUŠKA, univ. dipl. inž. grad.

namen dokumentacije: stage: IZP

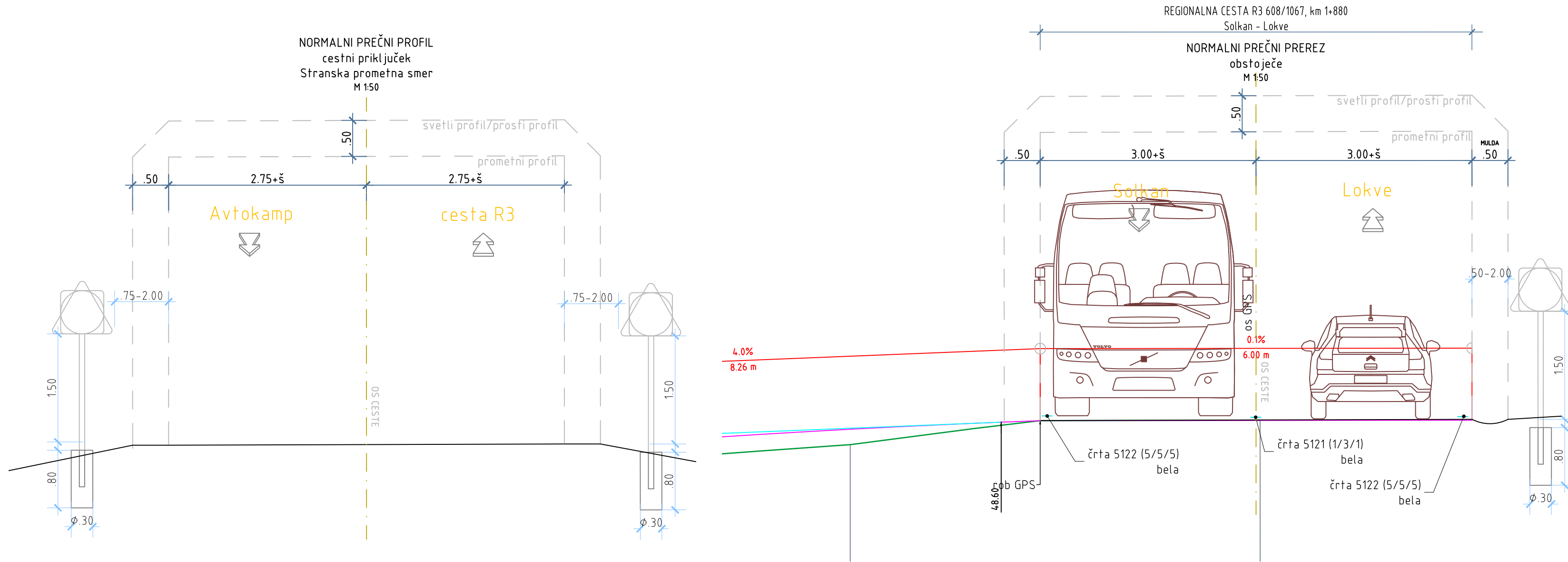
strokovno področje načrta: design: 2 Načrt gradbeništva Cestni priključek

naziv projekta: project: IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OPPN AVTOKAMP »BOR«

vsebina risbe: drawing title: 22 SITUACIJA HORIZONTALNE PREGLEDNOSTI  
CESTNI PRIKLJUČEK



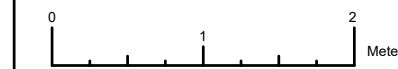
datum: št. projekta: št. načrta: merilo: št. risbe:  
date: project no: design no: scale: drawing:  
03.2023 098/22 098/22-2 1 : 250 G.122



# IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OPPN AVTOKAMP »BOR«

31 KARAKTERISTIČNI PREREZ  
Normalni prečni profil

merilo: 1 : 50



št. odseka:	arhivska št.:	vrsta dokumentacije:	šif. priloge:	prostor za črtno kodo:
1067		008.2104	G.131	

št. spremembe	datum spremembe	opis spremembe	signature
revision no	date	description	

Tine Strosar  
Trnovo 35, 5252 Trnovo pri Gorici



vodja projekta:	MATEJ BREŠAN, univ. dipl. inž. grad.	G-2403 PI
project manager:		
pooblaščen inženir:	MATEJ BREŠAN, univ. dipl. inž. grad.	G-2403 PI
responsible designer:		
izdelal:	TADEJ OSTROUŠKA, univ. dipl. inž. grad.	
designer:		
namen dokumentacije:	IZP	
stage:		
strokovno področje načrta:	2 Načrt gradbeništva	Cestni priključek
design:		
naziv projekta:	IZHODIŠČA ZA PRIPRAVO OPPN AVTOKAMP »BOR«	
project:		
vsebina risbe:	31 KARAKTERISTIČNI PREREZ	
drawing title:	Normalni prečni profil	



datum:	št. projekta:	št. načrta:	merilo:	št. risbe:
date:	project no:	design no:	scale:	drawing:
03.2023	098/22	098/22-2	1 : 50	G.131