

PROJEKTNA NALOGA

za izdelavo

ŠTUDIJE POSODOBITVE CESTNIH POVEZAV NA ODSEKIH SLOVENJ GRADEC – DRAVOGRAD IN OTIŠKI VRH - HOLMEC

VSEBINA

1. UVOD	2
2. PREDMET IN CILJ NALOGE.....	5
3. VSEBINA IN OBSEG NALOGE	5
3.1. Gradbeno - tehnična preveritev omrežij.....	6
3.2. Preveritev s prostorskega in okoljskega (varstvenega) vidika	8
3.3. Izdelava prometne študije	8
3.3.1. Metodologija izdelave prometne študije.....	9
3.3.2. Območje obdelave in coning.....	10
3.3.3. Scenariji	10
3.3.4. Zahtevani rezultati.....	12
3.3.5. Razpoložljivi podatki.....	12
3.4. Izdelava analize stroškov in koristi (CBA).....	13
3.5. Izdelava študije širših ekonomskih učinkov	14
3.6. Sintezno poročilo.....	15
3.7. Dopolnitve in popravki po pripombah naročnika, inženirja in morebitnih drugih pregledovalcev ..	15
3.8. Elaboriranje	15
4. OBVEZNOSTI IZVAJALCA	15
5. ROKI ZA IZVEDBO NALOGE in ŠTEVILO IZVODOV GRADIVA	16
6. CENA	17
Priloga 1: PREDHODNO IZDELANA DOKUMENTACIJA	18
Priloga 2: SPECIFIKACIJA PONUDBE.....	20

Podpis in žig ponudnika



1. UVOD

Priprava državnega prostorskega načrta (v nadaljnjem besedilu: DPN) za celotno potezo severnega dela tretje razvojne osi (od meje z Republiko Avstrijo do avtoceste A1) se je začela na predlog ministra za promet, ki je z dopisom št. 2601-2/2004/36-0032073 z dne 12. oktobra 2004 dal "Pobudo za izdelavo državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo (avtocestni priključek Šentrupert – avtocestni priključek Arja vas) in Velenjem, Slovenj Gradcem in Dravogradom«. V aprilu 2006 je minister za okolje in prostor sprejel »Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo« (Uradni list RS, št. 49/06).

V prvi fazi je bila izdelana »Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo« (URBIS d.o.o., št. projekta 189- ŠV/2006, april 2008; v nadaljnjem besedilu: ŠV 2008) ter Okoljsko poročilo za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo (GEATEH d.o.o., št. projekta OP-109/07; v nadaljnjem besedilu: OP 2008).

V osnovni študiji variant so se proučile, vrednotile in medsebojno primerjale variante v treh koridorjih – vzhodni in zahodni koridor na celotni potezi od meje do AC in t.i. sredinski koridor od Slovenj Gradca proti AC. Območje je bilo razdeljeno na 6 pododsekov. Vse variante so bile proučene in ocenjene z razvojno-urbanističnega, prometno-ekonomskega, gradbeno-tehničnega in okoljskega vidika. Kot rezultat primerjave je bil predlagan najustreznejši potek nove cestne povezave, sestavljen iz naslednjih variant: A3 – B2 – C1 – D1 – E2 – F2 – N1, ki so bile kot najustreznejše prepoznane po sintezi vseh vidikov vrednotenja in primerjave, opravljenih po posameznih odsekih.

Na podlagi usklajevanja z občinami iz območja državnega prostorskega načrta ter z Ministrstvom za okolje, Agencijo RS za okolje, Uradom za upravljanje z vodami, Ministrstvom za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktoratom za kmetijstvo, Zavodom Republike Slovenije za varstvo narave in Zavodom za varstvo kulturne dediščine Slovenije je bil izdelan optimizirani predlog najustreznejše variante nove cestne povezave, ki ga je Vlada RS obravnavala na 167. redni seji dne 25. 4. 2008 in sprejela sklep, da se seznani z »Informacijo o postopku priprave in predlaganih rešitvah državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo«, iz katere izhaja predlog, da se postopek nadaljuje v skladu z optimiziranim predlogom najustreznejše variantne rešitve na odsekih A, C, D, E, F in N, na odseku B (od priključka Otiški vrh do mednarodnega mejnega prehoda Holmec) pa se izdelajo in proučijo nove variantne rešitve.

Na podlagi rezultatov osnovne študije variant je Ministrstvo za promet z dopisom št. 2644-6/2005/343-0031069 z dne 13.6.2008 podalo pobudo za delitev celotne trase in nadaljevanje postopka umeščanja trase v prostor v ločenih postopkih priprave državnih prostorskih načrtov za naslednje odseke:

- odsek 1: od avtoceste A1 Šentilj-Koper do načrtovanega priključka na južnem delu Velenja (pri Gorenju),
- odsek 2: od priključka na južnem delu Velenja do načrtovanega priključka Slovenj Gradec jug,
- odsek 3: od priključka Slovenj Gradec jug do vključno Dravograda z obvoznici in
- odsek 4: od priključka Otiški vrh do mednarodnega mejnega prehoda Holmec.

Državni prostorski načrt za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj–Koper in mejo z Republiko Avstrijo, ki se je začel pripravljati po določbah Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1), se zaradi velike dolžine celotne trase, velikega števila občin skozi katere poteka ter različne stopnje sprejemljivosti predlagane variante na posameznih odsekih, ki pogojujejo različen obseg optimizacij, ki jih bo potrebno izvesti v naslednjih fazah, razdeli na štiri državne prostorske načrte. Za vse štiri odseke so bili v letu 2008 sprejeti sklepi o začetku priprave državnega prostorskega načrta, trenutno stanje je po posameznih odsekih navedeno v nadaljevanju.

Odsek 1: AC A1 Šentilj-Koper – Velenje jug

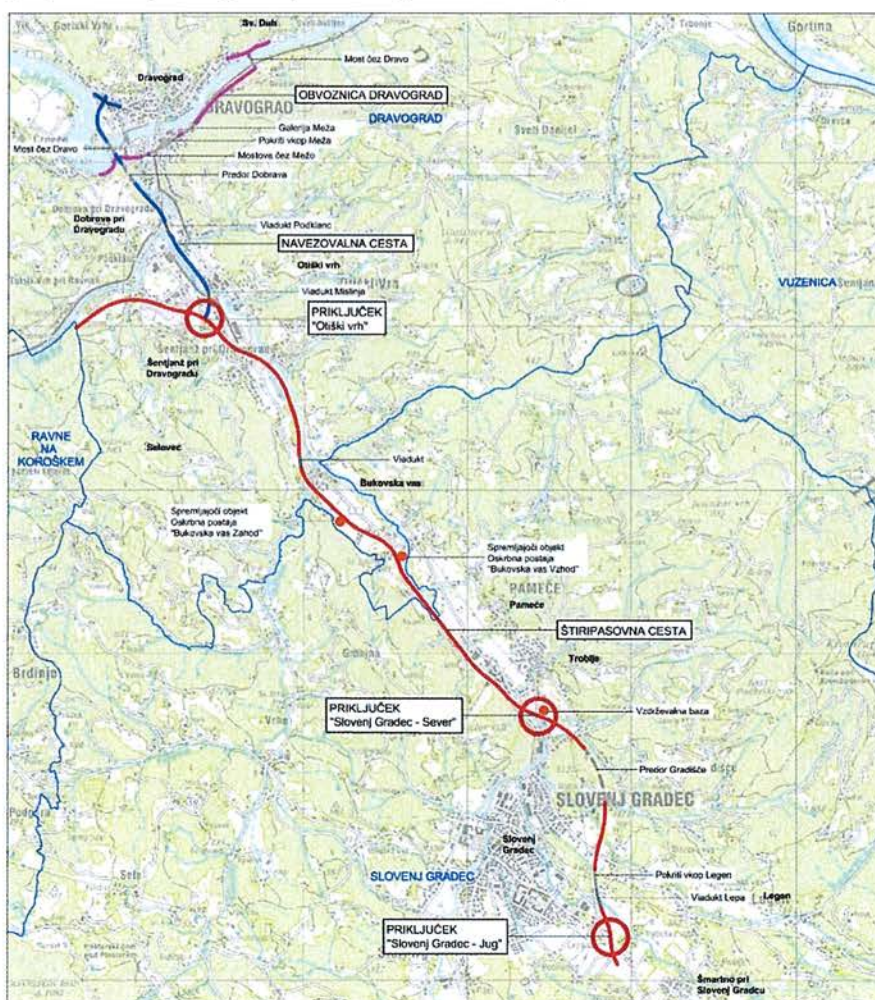
Sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug (Uradni list RS, št. 3/17).

Odsek 2: Velenje jug – Slovenj Gradec jug

Sprejeta Uredba o državnem prostorskem načrtu za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (Uradni list RS, št. 72/13 in 3/17).

Odsek 3: Slovenj Gradec jug – Dravograd z obvoznici

Izdelan je bil osnutek državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvoznici (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011). Osnutek DPN je bil javno razgrnjen v maju 2012. Postopek priprave in sprejema DPN je bil v fazi izdelave stališč do pripomb in predlogov z javne razgrnitev ustavljen.



Slika 1: Trasa državne ceste od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvoznici (Osnutek DPN, Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011)

Odsek 4 (B odsek): Otiški Vrh – Holmec

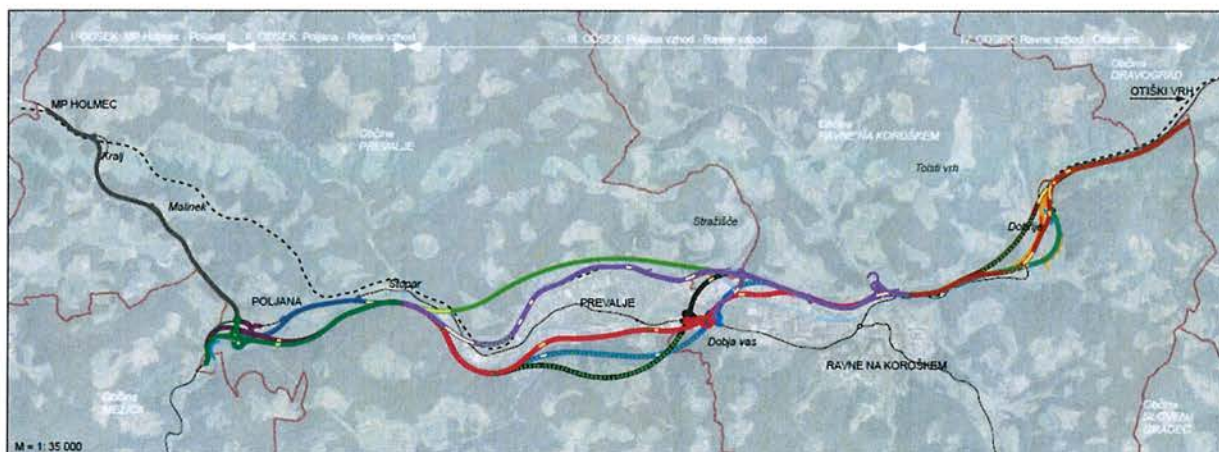
V ŠV 2008 študiji sta bili na tem odseku vrednoteni in primerjani 2 varianti, od katerih pa nobena ni dosegla sprejemljivosti v obeh lokalnih skupnostih Ravne na Koroškem in Prevalje. Ker tudi v fazi usklajevanja z občinama Prevalje in Ravne na Koroškem ni bil dosežen kompromis glede nadaljevanja postopka priprave državnega prostorskega načrta, so se nove rešitve iskale v nadaljnjih fazah

načrtovanja, tudi s preveritvijo variant nove dvopasovnice variant različnih ukrepov na obstoječem omrežju.

Variante državne ceste se pričnejo z navezavo na novo hitro cesto v območju Otiškega Vrh, potekajo mimo Raven na Koroškem in Prevalj in se za naseljem Poljana priključijo na obstoječo traso ceste do MMP Holmec.

Na podlagi novih izhodišč je bila izdelana študija variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve trase državne ceste med Otiškim Vrhom in MP Holmec na meji z Republiko Avstrijo (LUZ d.d. Ljubljana, št. naloge 7281, januar 2013; v nadaljnjem besedilu ŠV 2013). V ŠV 2013 je bilo obdelanih 19 variant (dvopasovnice in štiripasovnice), vendar pa študija v zaključku ne podaja predloga najustrežnejše variante, saj obdelane variante glede na investicijski vložek ne dajejo zadostnih družbeno ekonomskih učinkov. Povezava od Poljane do Holmca so pri vseh variantah obravnavane kot dvopasovne.

Vlada RS se je dne 25.10.2012, seznanila s Poročilom o realizaciji aktivnosti pri pripravi državnih prostorih načrtov in s časovnicami priprave posameznih državnih prostorskih načrtov, aktivnostmi pri pripravi državnih prostorskih načrtov, nosilci posameznih nalog, njihovimi zadolžitvami in odgovornostjo za realizacijo. V poročilu je za odsek 3 in odsek 4 navedeno, da se izvede optimizacija tehnične rešitve v smislu znižanja investicijskih stroškov - rekonstrukcija in modernizacija obstoječega odseka ceste z uvedbo obvoznih cest ter izven nivojskih križišč v pomembnejših vozliščih. Po izdelani analizi potrebnih ukrepov se sprejme odločitev glede priprave DPN.



Slika 2: Prikaz vseh obravnavanih variant (ŠV 2013, LUZ d.d. Ljubljana, št. naloge 7281, januar 2013)

Dne 3.7.2017 je bil med Ministrstvom za infrastrukturo, Svetom koroške regije in Svetom županov Savinjsko Šaleške regije podpisan Protokol o poteku načrtovanja in izgradnje 3. razvojne osi na odseku Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec – Dravograd – Holmec. Protokol določa naslednja izhodišča:

- Temeljito posodobiti in izgraditi cestno infrastrukturo skladno z veljavnimi standardi, ki bodo zagotavljali zahtevano prepustnost omrežja in kakovost prometnih uslug, najmanj na nivoju dvopasovne ceste s projektno hitrostjo 90 km/h.
- Kolikor zahtevanih standardov ne bo možno zagotoviti na večinskem poteku celotnega odseka, bo na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd ter Otiški vrh – Holmec proučena in izgrajena povsem nova cestna povezava.

Dne 20.7.2017 je bilo med MzI, DzKP, DRSI, DARS in Občino Slovenj Gradec dogovorjeno, da se preveri in predlaga ustrezne rešitve priključevanja južne obvoznice Slovenj Gradec na 3. razvojno os (povezava z ukrepom Ro 9.2 »Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Slovenj Gradec – Kotlje – Ravne«).

Dopis MzI 350-72/2010/732 (02111722) z dne 8.9.2017, s katerim so bila posredovana podrobnejša izhodišča za izdelavo študije posodobitve cestnih povezav na odseku Slovenj Gradec – Dravograd in odseku Otiški Vrh – Holmec.

2. PREDMET IN CILJ NALOGE

Predmet naloge je izdelava študije posodobitve cestnih povezav na odsekih Slovenj Gradec – Dravograd in Otiški Vrh – Holmec.

Cilj naloge je, ob upoštevanju danih izhodišč, preveriti izvedljivost različnih scenarijev posodobitve cestnih povezav z gradbeno-tehničnega, okoljskega, prostorskega in prometno-ekonomskega vidika ter preveriti njihovo ekonomsko upravičenost, vključno z oceno širših ekonomskih učinkov.

3. VSEBINA IN OBSEG NALOGE

Izdelovalec mora v okviru te naloge pridobiti, preučiti in pri svojem delu smiselno upoštevati vso razpoložljivo dokumentacijo (navedeno v Prilogi 1) in razpoložljive podatke, ki bi lahko vplivali na izdelavo naloge oziroma dokumentacijo, ki bo izdelovalcu na voljo ob uvedbi v delo.

Izdelovalec je dolžan upoštevati tudi morebitno drugo, že izdelano dokumentacijo, ki se nanaša na območje obravnavanega posega, pa zgoraj ni navedena in si jo mora izdelovalec pridobiti sam. V kolikor bo potrebno, bo naročnik za pridobivanje dokumentacije, podatkov ipd. izdelovalcu dal pooblastilo za pridobivanje dokumentacije v arhivih DARS d.d. oz. organizacijah, ki so bile naročnice dokumentacije.

Izvajalec pridobi vse obstoječe javno razpoložljive geodetske podlage na podlagi pooblastila naročnika.

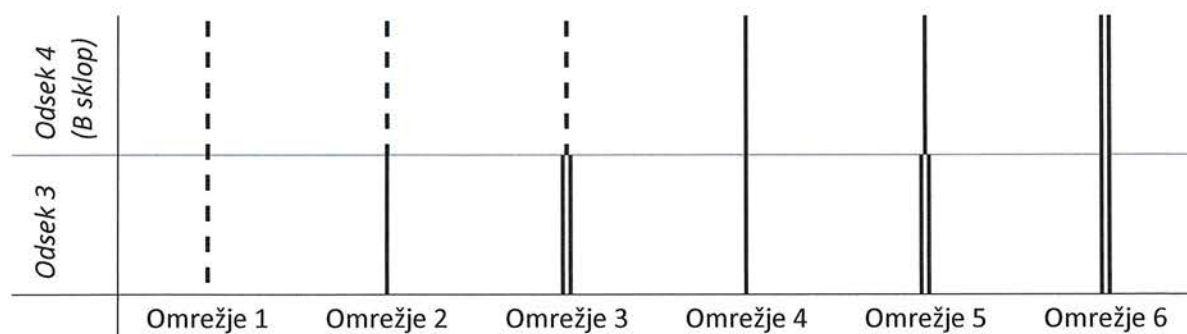
Smiselno se upošteva tudi smernice nosilcev urejanja prostora pridobljene v vseh fazah postopka priprave in sprejema državnih prostorskih načrtov za severni del 3. razvojne osi, ki so vsebinsko vezane na odsek 3 in odsek 4. Pridobitev dodatnih smernic ni predvidena, izdelovalec je dolžan preveriti (in upoštevati) aktualne omejitve s prostorskega in okoljskega vidika ter morebitne usmeritve podane na sestankih z nosilci urejanja prostora.

Pri izdelavi naloge se upošteva možnosti omrežja cest, ki so razvidna v nadaljevanju. Pri vsakem od navedenih omrežij se smiselno upošteva:

- navezovalna cesta in obvoznica Dravograda po rešitvah iz DPN za državno cesto od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvoznici (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011 in IDP za državno cesto Šentrupert – Dravograd (3. razvojna os), Sklop III: od priključka Slovenj Gradec - jug do Dravograda z obvoznici, Lineal d.o.o., št. proj. 893, September 2010);
- rekonstrukcijo obstoječe cestne povezave Slovenj Gradec-Kotlje-Ravne (povezava z ukrepom Ro 9.2);

Odsek B: Odsek Otiški Vrh - Holmec				
Odsek 3: Odsek Slovenj Gradec-Dravograd (z obvoznicami)		Rekonstruirana obstoječa cesta	Nova dvopasovna cesta	Štiripasovna cesta
	Rekonstruirana obstoječa cesta	Omrežje 1	/	/
	Nova dvopasovna cesta	Omrežje 2	Omrežje 4	/
	Štiripasovna cesta	Omrežje 3	Omrežje 5	Omrežje 6

- Omrežje 1: Rekonstruirana obstoječa cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznici) in na odseku Otiški Vrh – Holmec.
- Omrežje 2: Nova dvopasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznici) ter rekonstruirana obstoječa cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec.
- Omrežje 3: Štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznici) ter rekonstruirana obstoječa cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec.
- Omrežje 4: Nova dvopasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznici) ter nova dvopasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec.
- Omrežje 5: Štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznici) ter nova dvopasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec.
- Omrežje 6: Štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznici) ter štiripasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec.
- Omrežje 7: Po predlogu projektanta (40 km).



Slika 3: Shematski prikaz obravnavanih omrežij.

Legenda:

- rekonstrukcija
- dvopasovna cesta
- ===== štiripasovna cesta

3.1. Gradbeno - tehnična preveritev omrežij

Izdelovalec izdelava gradbeno - tehnično preveritev omrežij, na podlagi katerih pripravi oceno investicije. Pri tem upošteva izhodišča navedena v nadaljevanju.

Odsek Slovenj Gradec jug – Dravograd

1. Rekonstruirana obstoječa državna cesta z obvoznici Dravograda

Izdelovalec izdelava IDZ rekonstrukcije obstoječe državne ceste, na podlagi katerih pripravi oceno investicije. Pri tem upošteva naslednja izhodišča:

- projektna hitrost mora predvidevati zagotovitev standarda in pretočnosti daljinske glavne ceste za projektno hitrost 90 km/h, pri čemer lokalne omejitve hitrosti niso dopustne;
- predvideti varianto z nivojskimi in varianto z izvennivojskimi križanji;
- kar najbolj posodobiti oz. nadgraditi obstoječo prometno infrastrukturo;
- ločiti motoriziran in nemotoriziran promet v smislu doseganja boljše prometne varnosti.

2. Nova dvopasovna cesta z obvoznici Dravograda

Izdelovalec izdelava IDZ nove dvopasovne ceste, na podlagi katerih pripravi oceno investicije. Pri tem upošteva naslednja izhodišča:

- projektna hitrost mora predvidevati zagotovitev standarda in pretočnosti daljinske glavne ceste za projektno hitrost 90 km/h, pri čemer lokalne omejitve hitrosti niso dopustne;
- predvideti izvennivojska križanja;
- ločiti motoriziran in nemotoriziran promet v smislu doseganja boljše prometne varnosti;
- upoštevati, da bo cesta cestninska.

3. Fazna gradnja ureditev po DPN

Izdelovalec prouči možnost fazne gradnje ureditev iz osnutka državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvoznici (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011), in sicer na način, da se v 1. fazi izvede dvopasovnica, ki se nato v 2. fazi dogradi v štiripasovnico.

Na osnovi proučitve pripravi oceno investicije gradnje dvopasovne ceste, kot fazne gradnje ter oceno investicije razširitve v štiripasovno cesto, pri čemer se novelira investicijska vrednost z DPN načrtovanih ureditev.

4. Ureditve po DPN

Upošteva se rešitev štiripasovnice, kot izhaja iz osnutka državnega prostorskega načrta za državno cesto od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvoznici (Urbis d.o.o., št. projekta 2009-DPN-018, maj 2011), v obsegu štiripasovne državne ceste od priključka Slovenj Gradec jug do priključka Otiški vrh, dvopasovne navezovalna cesta do Dravograda in dvopasovne obvoznice Dravograda. Izdelovalec novelira investicijsko vrednost z DPN načrtovanih ureditev.

5. Rešitev po predlogu projektanta

Odsek Otiški vrh – Holmec

1. Rekonstruirana obstoječa državna cesta (brez navezave na Črno na Koroškem)

Izdelovalec izdelava IDZ rekonstrukcije obstoječe državne ceste, na podlagi katerih pripravi oceno investicije. Pri tem upošteva naslednja izhodišča:

- projektna hitrost mora predvidevati zagotovitev standarda in pretočnosti daljinske glavne ceste za projektno hitrost 90 km/h, pri čemer lokalne omejitve hitrosti niso dopustne;
- predvideti varianto z nivojskimi in varianto z izvennivojskimi križanji;
- kar najbolj posodobiti oz. nadgraditi obstoječo prometno infrastrukturo;
- ločiti motoriziran in nemotoriziran promet v smislu doseganja boljše prometne varnosti.

2. Nova dvopasovna cesta po rešitvah iz ŠV 2013

Izdelovalec prouči variante dvopasovne ceste, ki so bile obravnavane v ŠV 2013 in smiselno upošteva najustreznejšo varianto dvopasovne ceste.

Na podlagi proučitve pripravi novelacijo ocene investicije.

3. Fazna gradnja štiripasovnice po rešitvah iz ŠV 2013

Izdelovalec prouči možnost fazne gradnje: 1. faza dvopasovnica, 2. faza dograditev v štiripasovnico. Za izhodišče vzame variante štiripasovne ceste, ki so bile obravnavane v ŠV 2013 in smiselno upošteva najustreznejšo varianto štiripasovne ceste.

Na podlagi proučitve pripravi novelacijo ocene investicije.

4. Nova štiripasovna cesta po rešitvah iz ŠV 2013

Izdelovalec prouči variante štiripasovne ceste, ki so bile obravnavane v ŠV 2013 in smiselno upošteva najustreznejšo varianto štiripasovne ceste.

Na podlagi proučitve pripravi novelacijo ocene investicije.

5. Rešitev po predlogu projektanta

Priprava gradbeno – tehnične preveritve omrežij mora vseskozi potekati v sodelovanju med projektantom in strokovnjaki s področja prometa, okolja in prostora. Zasnove je potrebno, z namenom zgodnjega ugotavljanja njihove potencialne sprejemljivosti, sprotno preverjati tako s prostorskega kot tudi z okoljskega vidika.

Rešitve morajo biti izdelane na nivoju IDZ, v merilu 1:5.000 oziroma tako podrobno, da se lahko glede na razpoložljive podatke določi njena potencialna izvedljivost. Vse ureditve, v sklopu rešitev (križišča, deviacije, objekti, vodnogospodarske ureditve, regulacije in križanja s komunalno infrastrukturo), za vsakega od omrežij, morajo biti obdelane v obsegu in na način, da bo možno pripraviti korektno oceno investicijskih stroškov.

Omrežja je potrebno obravnavati na enakem (primerljivem) nivoju.

IDZ-ji bodo podlaga za izdelavo preliminarne ocene ekonomske upravičenosti posameznega scenarija.

IDZ morajo biti izdelane na javno dostopnih kartografskih podlogah, pri čemer se pripravijo naslednje grafike:

- pregledna situacija v M 1:25.000 oz. v merilu, ki ustreza prikazom;
- grafični prikazi po posameznih obravnavanih vsebinah v M 1:5.000 oz. v merilu, ki ustreza prikazom;
- ostale karte potrebne za izdelavo tega elaborata (merilo po dogovoru z naročnikom).

Gradbeno – tehnična preveritve omrežij mora vsebovati najmanj:

- Izhodišča za izdelavo naloge;
- Preučitev do sedaj izdelanih rešitev obravnavane problematike z analizo in kratkim komentarjem (kronologija);
- Analizo izvedljivosti in strokovno opredelitev do obravnavanih omrežij;
- Tehnične opise posameznih ukrepov (tehnični elementi, objekti, vkopi, nasipi, križanja, deviacije,...);
- Grafični del (karta stanja/omejitev v prostoru, gradbeno tehnična situacija, vzdolžni in prečni profili);
- Izračun ocene investicijske vrednosti za posamezne omrežja (z upoštevanjem TSC 09.000:2006 Popisi del pri gradnji cest).

3.2. Preveritev s prostorskega in okoljskega (varstvenega) vidika

Na podlagi proučitve vse obstoječe dokumentacije izdelovalec za vsa omrežja pripravi:

- analizo strateških in prostorskih aktov za območje, na katerem se načrtujejo ureditve (sprejeti akti in akti v postopku priprave),
- prikaz stanja prostora razvidnega iz javno dostopnih podatkov nosilcev urejanja prostora (prostorski in okoljski vidik) in predhodno izdelane dokumentacije ter morebitne druge podatke pobudnika oz. investitorja.

Izdelovalec mora smiselno upoštevati tudi ugotovitve iz predhodno izdelane dokumentacije (osnutek DPN, ŠV 2008, ŠV 2013 ter Okoljsko poročilo z vsemi dopolnitvami)

Na podlagi tako pripravljene celovite analize prostora izdelovalec pripravi grafične prikaze za vsa omrežja z opisom vseh omejitev v obravnavanem prostoru in z usmeritvami za načrtovanje, ki jih bo moral upoštevati pri izdelavi idejnih zasnov (IDZ).

3.3. Izdelava prometne študije

Analiza prometa bo osnova za določitev prometno ekonomsko najustreznejšega scenarija.

Za izdelavo prometa je poleg stateškega prometnega modela na voljo tudi prometni model (PTV VISUM v formatu .ver) iz študije Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka

tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1 - različica F2-2 (v nadaljevanju »Prometni model 3. os«) 1, v kateri je bilo obravnavano območje severnega dela 3. razvojne osi, bolj podrobno pa območje 3. razvojne osi od avtoceste A1 do Slovenj Gradca.

Prometna študija mora zajemati novelacijo »Prometnega modela 3. osi« skladno s točko 3.3.1 v nadaljevanju z najnovejšimi prometnimi in socioekonomskimi podatki oz. podatki razvojnega potenciala koroške regije, na obravnavanem območju od Slovenj Gradca do Dravograda in Otiškega Vrha do Holmca pa dopolnitev, saj omrežje in coning ter posledično socioekonomski podatki po teh conah niso dovolj podrobni.

Za namen primerjave scenarijev rekonstrukcije ali dvo ali štiripasovne cestne povezave priključkom Slovenj Gradec in Dravogradom ter Otiškim vrhom in mejnim preходом Holmec, je treba izdelati prometne preveritve za leto 2016, 2025 ter 2040.

3.3.1. Metodologija izdelave prometne študije

Postopek izdelave prometne študije:

- Izdelava celovite analize prostorskih podatkov, ki generirajo osebni in tovorni promet (smiselna agregacija generiranega prometa) za leto 2016 tako, da se upošteva nove prostorske, razvojne in prometne podatke (aktualne prometne podatke in morebitne spremembe prometnih tokov, ki jih je potrebno upoštevati pri napovedi prometa);
- Uporaba rezultatov analize potovalnih navad prebivalstva (izdelana 2016), morebitne terenske raziskave z namenom pridobitve prometnih tokov v križiščih in beleženje registrskih tablic.
- Izdelava prometnega modela: coning, prometno omrežje, navezave con na omrežje, socio-ekonomski podatki, podatki o prebivalcih, izdelava modela motorizacije, vozni redi avtobusnih linij, vseh ostalih potrebnih statističnih podatkov za pripravo prometnega modela, ipd.
- Izdelava generacij in atrakcij potovanj po namenih za vse notranje prometne cone.
- Izdelava modela distribucije potovanj oseb po namenih ter izdelava vseh potrebnih matrik.
- Izdelava modela izbire prometnega sredstva za potovanja ljudi glede na vse vrste prevoznih sredstev.
- Izdelava prometnega modela tovarnega prometa za notranji, ciljno-izvorni in tranzitni promet.
- Izdelava modela ciljno-izvornega in tranzitnega potniškega prometa (matrike).
- Obremenjevanje celotnega prometnega omrežja za potniški in tovorni promet (notranji, ciljno-izvorni in tranzitni).
- Izdelava vseh matrik, dreves poti.
- Izdelava napovedi prometa za obstoječe omrežje za leto 2016 ter za vse scenarije prometnega omrežja za leta 2025 in 2040 v enoti povprečni letni dnevni promet (PLDP) po vrstah vozil z upoštevanjem vseh vhodnih parametrov v makroskopskem prometnem modelu (npr. motorizacija, prebivalstvo, gospodarska aktivnost po conah, delovna mesta, itd.).
- Izdelava analize cestnega prometnega sistema na osnovi rezultatov prometnega modela.
- Elaboriranje vseh rezultatov z opisi in pojasnili v ustrezni obliki (grafično in tabelarično).

Obravnava se ves cestni motorni promet. Pri čemer se posamezna kategorija vozil lahko smiselno agregira. V primeru agregacije kategorij vozil je potrebno le- to prikazati in pojasniti metodologijo.

¹ Na voljo je del (omrežje, coning, faza obremenjevanja) prometnega modela v aktivni obliki. Model bo na voljo za ogled, zato svetujemo, da si v času priprave ponudbe tudi ogledate, kaj model vsebuje oz. kaj omogoča.

Prometne obremenitve se določijo tako, da vključujejo ves promet na obravnavanem področju: lokalni, promet, ciljno- izvorni promet, ter promet, ki področje tranzitira po glavnih oz. regionalnih cestah v vplivnem področju oz. se na tem področju priključuje na avtocesto.

Pri prometnih obremenitvah se na avtocestah in novi cestni povezavi upošteva sedanji cestninski sistem.

3.3.2. Območje obdelave in coning

Omrežje in coning v obstoječem prometnem modelu na območju severno do Slovenj Gradca ni dovolj podroben, zato je treba omrežje in coning ustrezno dopolniti, in sicer podrobneje conirati obravnavano območje od Slovenj Gradca do Dravograda in od Otiškega Vrha do mejnega prehoda Holmec ter podrobneje conirati področje mest.

Obstoječe cestno omrežje predstavlja omrežje državnih in pomembnejših lokalnih cest na obravnavanem področju ter primerno mestno omrežje mest Slovenj Gradec, Dravograd, Prevalje in Ravne.

V fazi izdelave prometnega modela je treba razdeliti geografsko območje celotnega obravnavanega območja na enovite dele, t.i. prometne cone in jih s pomočjo konektorjev ustrezno navezati na prometno omrežje. Velikost in število prometnih con sta odvisna od različnih dejavnikov, kot so npr. značilnost in poselitev prostora, socio-ekonomski in razvojni podatki, rezultati anket o potovalnih navadah (Mzl, 2016), itd. Podatke o obsegu in predvidenem razvoju posameznih con pridobi izvajalec. Podatki morajo biti dokumentirani in so sestavni del prometne študije.

Cone na širšem obravnavanem področju in zunanje cone morajo biti določene glede na prometne smeri tako, da je možno realno določiti generatorje prometa v teh conah. Podrobneje je treba conirati področje mesta Dravograd ter mest med Otiškim vrhom in mejnim prehodom Holmec.

Omrežje državnih in lokalnih cest na obravnavanem področju, katere bodo vključene v prometni model, ter coning, določi Izvajalec v soglasju z Naročnikom oz. s predstavnikom Naročnika.

3.3.3. Scenariji

Izdela se naslednje scenarije cestne povezave:

	2025-2040	po 2040
Scenarij 0	Obstoječe omrežje	Obstoječe omrežje
Scenarij 1	Omrežje 1	Omrežje 1
Scenarij 2	Omrežje 2	Omrežje 2
Scenarij 3	Omrežje 2	Omrežje 3
Scenarij 4	Omrežje 3	Omrežje 3
Scenarij 5	Omrežje 4	Omrežje 4
Scenarij 6	Omrežje 4	Omrežje 5
Scenarij 7	Omrežje 5	Omrežje 5
Scenarij 8	Omrežje 5	Omrežje 6
Scenarij 9	Omrežje 4	Omrežje 6
Scenarij 10	Omrežje 6	Omrežje 6
Scenarij 11	Po predlogu projektanta	Po predlogu projektanta

- Scenarij 0: Na obeh obravnavanih odsekih se upošteva obstoječe prometno omrežje.
- Scenarij 1: Na obeh obravnavanih odsekih se upošteva rekonstrukcija obstoječe ceste (omrežje 1). Enako tudi v planskem obdobju (2040).
- Scenarij 2: Na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) se upošteva nova dvopasovna cesta, na odseku Otiški Vrh – Holmec pa rekonstruirana obstoječa cesta (omrežje 2). Enako tudi v planskem obdobju (2040).
- Scenarij 3: Na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) se upošteva nova dvopasovna cesta, na odseku Otiški Vrh – Holmec pa rekonstruirana obstoječa cesta (omrežje 2). V planskem obdobju (2040) se upošteva omrežje 3 (štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter rekonstruirana obstoječa cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec).
- Scenarij 4: Na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) se upošteva štiripasovna cesta, na odseku Otiški Vrh – Holmec pa rekonstruirana obstoječa cesta (omrežje 3). Enako tudi v planskem obdobju (2040).
- Scenarij 5: Na obeh obravnavanih odsekih se upošteva nova dvopasovna cesta (omrežje 4). Enako tudi v planskem obdobju (2040).
- Scenarij 6: Na obeh obravnavanih odsekih se upošteva nova dvopasovna cesta (omrežje 4). V planskem obdobju (2040) se upošteva omrežje 5 (štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter nova dvopasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec).
- Scenarij 7: Upošteva se omrežje 5 (štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter nova dvopasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec). Enako tudi v planskem obdobju (2040).
- Scenarij 8: Upošteva se omrežje 5 (štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter nova dvopasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec). V planskem obdobju (2040) se upošteva omrežje 6 (štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograd (vključno z obvoznicami) ter štiripasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec).
- Scenarij 9: Upošteva se omrežje 4 (nova dvopasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograd (vključno z obvoznicami) ter nova dvopasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec). V planskem obdobju (2040) se upošteva omrežje 6 (štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograd (vključno z obvoznicami) ter štiripasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec).
- Scenarij 10: Upošteva se omrežje 6 (štiripasovna cesta na odseku od Slovenj Gradca do Dravograda (vključno z obvoznicami) ter štiripasovna cesta na odseku Otiški Vrh – Holmec. Enako tudi v planskem obdobju (2040).
- Scenarij 11: Po predlogu projektanta.

Izdelovalec za vse naštetе scenarije in zahtevana leta pripravi vse ustrezne prometne količine, ki so potrebne za izračun ekonomske upravičenosti.

3.3.4. Zahtevani rezultati

Prometna študija mora vsebovati najmanj naslednje rezultate:

- Grafični prikaz prometnih con, tabelarični prikaz vseh njenih atributov, vključno z obsegom in značilnostmi potovanj, generacije in atrakcije potovanj (po namenih) ter grafični prikaz navezav prometnih con na prometno omrežje.
- Grafični prikaz vseh obravnavanih scenarijev skladno s kategorizacijo državnih cest.
- Tabelarični prikaz matrik:
 - v enoti število vozil/dan za osebna vozila;
 - za cestni tovorni promet v enoti število vozil/dan za lahka tovorna vozila do 3,5 ton in za težka tovorna vozila nad 3,5 ton;
- Grafični prikaz prometnih obremenitev za vsa vozila za obstoječe omrežje za leto 2016 ter za vse obravnavane scenarije za leta 2025 in 2040 v enoti povprečni letni dnevni promet (PLDP);
- Tabelarični prikaz prometnih obremenitev po strukturi vozi (ločeno za osebna vozila, avtobuse, lahka tovorna vozila do 3,5 ton in težka tovorna vozila nad 3,5 ton) za obstoječe omrežje za leto 2016 ter za vse obravnavane scenarije za leta 2025 in 2040 v enoti povprečni letni dnevni promet (PLDP);
- Grafični prikaz treh dreves poti po vrsti vozil v enoti število vozil/dan za obstoječe omrežje za leto 2016 ter za vse scenarije za leto 2040;
- Celoten opis in utemeljitev problematike z vidika odvijanja prometa. Iz analiz in opisa mora biti pojasnjeno:
 - Kateri deli cestnega omrežja so z vidika odvijanja prometa preobremenjeni v posameznih časovnih prerezi (2016, 2025, 2040) za vsa obravnavane scenarije;
 - Kateri potniški in blagovni tokovi najbolj obremenjujejo obstoječo cesto med Slovenj Gradcem in Dravogradom ter Otiškim Vrhom in mejnim prehodom Holmec ter kakšen je odnos med notranjim, ciljno-izvornim, tranzitnim prometom;
 - Izračun porabljenega časa za vsa potovanja oseb (potniški promet) in izračun porabljenega časa za prevoz tovora z navedbo potovalnih hitrosti za vse scenarije.

3.3.5. Razpoložljivi podatki

Poleg predhodno izdelane dokumentacije (priloga 1) so za izdelavo prometne študije izdelovalcu na razpolago:

- podatki iz projekta »Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji, Zasnova alternativnih strategij, vrednotenje in predlog osnutka strategije«, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana, maj 2014, ki obsegajo:
 - matrike za potniški promet, smiselno združene po območjih statističnih regij: 1-2 (Pomurska-Podravska), 3-4-5-6 (Koroška-Savinjska-Zasavska-Spodnjeposavska), 5-8 (Zasavska-Osrednjeslovenska), 8-9 (Osrednjeslovenska-Gorenjska), 8-10-11-12 (Osrednjeslovenska-Notranjska-Goriška-Obalna) za leta 2011, 2020 in 2030;
 - omrežje in coning (na območju Ljubljane je podrobneje obdelan, izven pa združen na ravni statistične regije);
 - matrike za tovorni promet po vrstah tovora;
- podatki prometnega modela Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1 - različica F2-2 (v formatu .ver);
- rezultati ankete po gospodinjstvih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju Republike Slovenije:
 - poročilo »Priprava in izvedba ankete po gospodinjstvih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju Republike Slovenije«, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., oktober 2016;

- celotna baza neobdelanih podatkov iz ankete, pri čemer je uporaba in interpretacija podatkov na lastno odgovornost;
- socioekonomski podatki:
 - število delovnih mest po sektorjih (skupaj, I+II, III, IV, trgovina) agregirani na HSMID.

Za uporabo zgoraj naštetih podatkov, ki jih zagotovi Naročnik, bo moral izvajalec podpisati izjavo, v kateri se bo zavezal, da bo podatke uporabil zgolj za izdelavo predmetne naloge in jih po zaključku uničil ali blokiral.

Zgoraj navedeni podatki bodo v digitalni obliki v času objave razpisa na vpogled pri Naročniku.

Za uporabo podatkov o številu delovnih mest si mora izdelovalec pridobiti tudi shapefile s HS_MID iz registra prostorskih enot (E-hiše), kar dobi z brezplačno registracijo na <http://egp.gu.gov.si/egp/>.

Podatke o številu prebivalcev iz Centralnega registra prebivalstva si mora izdelovalec pridobiti sam (podatki so brezplačno na voljo na MNZ in jih izvajalec dobi v roku cca. enega tedna).

Za uporabo socioekonomskih podatkov in podatkov iz projekta »Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji«, ki jih zagotovi Naročnik, bo moral izvajalec podpisati izjavo, v kateri se bo zavezal, da bo podatke uporabil zgolj za izdelavo predmetne naloge in jih po zaključku uničil ali blokiral.

Ostale osnove za izdelavo prometne študije, kot so prostorski podatki ter morebitna izredna štetja na obravnavanem področju, izdelovalec pridobi sam.

3.4. Izdelava analize stroškov in koristi (CBA)

Na osnovi izdelanega makroskopskega prometnega modela ter vseh zahtevanih rezultatov in analiz v prometnem delu študije in investicijskih ocen idejnih zasnov, se izdelava analize stroškov in koristi (CBA) za del Slovenj Gradec–Dravograd in Otiški Vrh–Holmec za vse scenarije navedene v točki 3.3.

Pri vrednotenju omrežja brez investicije predstavlja scenarij 0, omrežje z investicijo pa scenariji od 1 do 11.

Za traso od priključka na A1 do priključka Slovenj Gradec se variante ne obdelujejo, saj je že sprejeta odločitev o izgradnji nove 4-pasovne cestne povezave.

Vrednotenje mora biti izdelano na osnovi:

- rezultatov prometne študije;
- ocenjene vrednosti investicije za posamezen odsek (obstoječe ocene investicijskih vrednosti obravnavanih odsekov in potrebnih ukrepov na prometni infrastrukturi zagotovi Naročnik, Izvajalec pa vrednosti revalorizira z ustreznim indeksom rasti cen življenjskih potrebščin);
- predvidene dinamike izvedbe posameznega odseka (izgradnja se predpostavi v letu 2025).

Ekonomski del naloge obsega:

- opis uporabljene metodologije in računalniškega orodja za izračun stroškov in koristi uporabnikov;
- opis vključenega območja v ekonomsko vrednotenje (tekstualni in grafični opis);
- izračun koristi (direktnih in posrednih - eksternih) po kategorijah na osnovi celoletnega prometa za vsako leto opazovanega obdobja;
- izračun in primerjava scenarijev po ekonomski učinkovitosti.

Pri vrednotenju se za vsak scenarij prikaže:

- izpis vhodnih podatkov z vrednostjo investicije;
- prikaz koristi in stroškov (po kategorijah stroškov);

- razmerje med koristmi in stroški;
- izračun kazalcev ekonomske upravičenosti (NSV in ISD);
- ločeno je treba prikazati in pojasniti tudi posredne koristi investicije.
- Izračun upravičenosti tudi brez posrednih učinkov (te vrednosti so potrebne za vsak EU projekt skladno s priročnikom za CBA).

Poleg direktnih učinkov je potrebno vključiti še posredne (eksterne) koristi, ki se opredelijo v denarni obliki na osnovi rezultatov prometnega modeliranja

Pri izbiri najustreznejše variante je treba upoštevati dejanske potrebe prometnega sistema ter dinamiko izvedbe, katero je možno realizirati v čim krajšem času, upoštevajoč finančne in ostale omejitve.

Pri izdelavi ekonomskega vrednotenja se upošteva naslednje dokumente:

- Analiza eksternih stroškov prometa, Fakulteta za gradbeništvo, Inštitut za ekonomska raziskovanja Ljubljana, Primorski inštitut za naravoslovne in tehnične vede Koper, november 2004;
- Guide to cost-benefit analysis of investment projects, Final Report, EC DG Regional Policy, December 2014;
- Navodila za izdelavo študij upravičenosti cest, Dorsh Consult (Nemčija) in Louis Berger (ZDA), 1974 in novelacija Navodil (Omega consult, 1998);
- Update on Handbook on external cost of transport, Ricardo-AEA, 2014.

3.5. Izdelava študije širših ekonomskih učinkov

Glede na cilje, ki jih investicija zasleduje se je treba pri ocenjevanju ekonomskih učinkov osredotočiti tudi na dolgoročne ekonomske učinke, ki so definirani kot dolgoročni posredni ekonomski učinki in izhajajo iz koristi, ki nastajajo z uporabo prometne infrastrukture s strani poslovnih subjektov. Oceniti je treba dodaten output, ki bi ga proizvedli poslovni subjekti v Sloveniji, če bi le-ti razpolagali z boljšo prometno infrastrukturo oziroma bi bil zgrajen obravnavani del 3. razvojne osi, ki bo bolje povezal predvsem gospodarske subjekte Koroške z ostalo Slovenijo.

Pri ocenjevanju širših ekonomskih učinkov je treba uporabiti pristop produkcijske funkcije (angl. production function) in ga utemeljiti. Najprej se predlaga razširitev produkcijske funkcije z vključitvijo prometne infrastrukture, kot posebnega produkcijskega faktorja, potem pa tudi razširitev z vključitvijo prostorskih učinkov. Glede na to, da produkcijske enote v prostoru niso medsebojno neodvisne je treba v produkcijski funkciji modelirati prostorsko odvisnost in iz tega izhajajoče posredne učinke (angl. spillover effects), ki nastanejo s prelivanjem po prostorskih enotah. Na podlagi modeliranja prostorske odvisnosti je potrebno izdelati napoved ekonomskih učinkov, ki nastanejo v sosednjih prostorskih enotah, t.j. v prostorskih enotah v okolici poteka nove cestne povezave.

Da bi prišli do ocen ekonomskih učinkov investicije v obravnavani del 3. razvojne osi je potrebno najprej oceniti zgoraj omenjeno razširjeno produkcijsko funkcijo oziroma elastičnost outputa glede na produkcijske faktorje in ugotoviti za koliko se poveča output, če se spremeni razpoložljivost posameznega produkcijskega faktorja. Vzporedno je treba analizirati tudi prostorsko odvisnost med prostorskimi enotami in ugotoviti kako so enote povezane in kakšni bodo posredni učinki te povezanosti, ki nastanejo s prelivanjem po prostorskih enotah. Pri ocenjevanju produkcijske funkcije je potrebno uporabiti podatke iz zaključnih računov, prostorskih podatkov iz Registra prostorskih podatkov (GURS) in Zbirnega katastra gospodarske javne infrastrukture (GURS), prostorskih informacijskih sistemov občin (PIRO ali GIS) ter prometnih podatkov, ki bodo izdelani v sklopu točke 3.3 te projektne naloge.

Ekonomske učinke se oceni na podlagi predpostavk o ocenjenih elastičnostih outputa glede na produkcijske faktorje in oceno prostorske odvisnosti ter iz tega izhajajočih posrednih učinkov, ki

nastanejo s prelivanjem učinkov po prostorskih enotah. Pred uporabo ocenjenih elastičnosti je potrebno preveriti robustnost ocen glede na različne tehnike in predpostavke uporabljene pri ocenjevanju elastičnosti v primerljivih študijah. Pri tem morajo biti uporabljeni prostorski podatki o poteku nove cestne povezave, ki jih izdelovalec povzame iz DPN oz. predhodno izdelane dokumentacije oz. dokumentacije, ki se izdeluje v okviru te naloge.

Ker se opisan pristop uporablja za ocenjevanje dolgoročnih učinkov, ki se jih pričakuje šele po nekaj letih, je potrebno oceniti tudi dinamiko rasti učinka in rezultate uporabiti kot vhodne podatke v analizi stroškov in koristi oziroma pri presoji upravičenosti investicije v obravnavani del 3. razvojne osi. Po potrebi je treba zagotoviti tudi oceno ekonomskih učinkov po odsekih.

3.6. Sintezno poročilo

V zaključku naloge se izdelata sintezno poročilo, v katerem se na kratko povzame izhodišča, obravnavane scenarije ter ugotovitve po posameznih scenarijih ter rezultate.

3.7. Dopolnitve in popravki po pripombah naročnika, inženirja in morebitnih drugih pregledovalcev

Izdelovalec na podlagi pripomb naročnika, inženirja in morebitnih drugih študijo ustrezno dopolni.

3.8. Elaboriranje

Končni elaborat je sestavljen iz 6ih ločenih delov:

1. Gradbeno tehnična preveritev omrežij (kjer so opisana tudi izhodišča za izdelavo naloge)
2. Prostorska in okoljska preveritev omrežij (lahko se pripravi dva ločena elaborata)
3. Izdelava prometne študije
4. Analiza stroškov in koristi (CBA)
5. Študije širših ekonomskih učinkov
6. Sintezno poročilo

4. OBVEZNOSTI IZVAJALCA

Izdelovalec naloge ima poleg vseh zgoraj navedenih nalog še naslednje obveznosti:

- upoštevati navodila, priporočila, smernice in druge dokumente pobudnika, naročnika in koordinatorja;
- sodelovati z vsemi deležniki, naročnikom, inženirjem, ministrstvi, drugimi izdelovalci strokovnih podlag in drugih gradiv, lokalnimi skupnostmi, nosilci urejanja prostora in drugimi službami, za katere se izkaže, da imajo interes sodelovati pri izdelavi te naloge;
- vsa usklajevanja z deležniki morajo biti izvedena z vednostjo oz. s soglasjem naročnika;
- se udeleževati sestankov, na katere je vabljen;
- predlagane rešitve v IDZ morajo biti medsebojno usklajene z ostalimi projekti, ki jih izdelujejo drugi izvajalci ali podizvajalci;
- pripraviti predstavitve rešitev za sestanke ipd. (PowerPoint, grafični prikazi, ...);
- sprotno obveščati naročnika o vseh dejstvih pomembnih za izvedbo naloge – izdelovati vmesna poročila in jih usklajevati z naročnikom in ostalimi organi;

- izdelati kartografsko gradivo z uporabo računalniške tehnologije (grafični in atributni podatki) v skladu s tehničnimi pravili, pripravljenimi za izvajanje Uredbe o prostorskem informacijskem sistemu in Pravilnika o prikazu stanja prostora oz., če le-ta še niso objavljena;
- kot dober strokovnjak prevzeti odgovornost za izdelavo vseh nalog, ki jih je potrebno izvršiti za uspešno in popolno izvedbo te naloge;
- na podlagi pripomb naročnika oz. njegovega inženirja in pripomb morebitnih drugih pregledovalcev dopolniti vsa izdelana gradiva;
- pridobiti vse morebitne dodatne potrebne podatke, dokumentacijo in ostala potrebna gradiva, ki so potrebna za pravočasno in strokovno izvedbo te naloge.

Naročnik si pridržuje pravico dajati izvajalcu med izdelavo naloge dodatna navodila, ki jih bo moral upoštevati, ne da bi imel pravico do uveljavitve dodatnih stroškov, če taka navodila ne bodo bistveno vplivala na obseg naloge.

Če ponudnik ugotavlja, da posamezne zahteve projektne naloge ne vključujejo strokovno celovitih izhodišč oziroma po njegovem mnenju naloga na podlagi danih izhodišč ni izvedljiva ali pa je nejasna, je na to dolžan opozoriti že pri pripravi ponudbe in predlagati morebitne dopolnitve projektne naloge.

Dokumenti so last naročnika. Izvajalci morajo za vse oblike javne predstavitve in publiciranja pridobiti pisno soglasje naročnika dokumentov. Izdelovalci prevzemajo obveznost, da na željo naročnika sodelujejo pri seznanjanju javnosti z izsledki dokumentov in jih tudi tolmačiti v javnosti.

Razpisana dela morajo biti izdelana v skladu z veljavnimi predpisi s področja priprave prostorske, okoljske in investicijske dokumentacije, gradnje objektov, načrtovanja cestne infrastrukture, itd. in z vsemi spremembami navedenih predpisov ali novimi zakonskimi in podzakonskimi predpisi, ki bodo morda sprejeti v času izdelave naloge.

5. ROKI ZA IZVEDBO NALOGE in ŠTEVILO IZVODOV GRADIVA

Izdelovalec v roku 5 dni od uvedbe v delo pripravi podrobnejši terminski plan izdelave naloge. Pri tem upošteva v nadaljevanju navedene fazne roke.

Faza	Ime faze	Rok
1.	Izdelava IDZ in ostalih strokovnih podlag	3 mesece od uvedbe v delo
2.	Prostorska in okoljska preveritev	3 mesece od uvedbe v delo
3.	Priprava preliminarne ugotovitev	3 mesece od uvedbe v delo
4.	Izdelava prometne študije	4 mesece od uvedbe v delo
5.	Izdelava analize stroškov in koristi (CBA)	5 mesecev od uvedbe v delo
6.	Izdelava študije širših ekonomskih učinkov	5 mesecev od uvedbe v delo
7.	Sintezno poročilo	5 mesecev od uvedbe v delo
8.	Predaja študije naročniku	5 mesecev od uvedbe v delo

Število izvodov gradiva (v aktivni obliki in v .pdf formatu):

- Predložitev posameznih delov dokumentacije v sprotni pregled na zahtevo naročnika: 2 tiskana izvoda in 2 CD/DVD oz. ustrezen nosilec.
- Predložitev končne dokumentacije v pregled: 2 tiskana izvoda in 2 CD/DVD oz. ustrezen nosilec.
- Število končnih izvodov dokumentacije: 6 tiskanih izvodov in 6 CD/DVD oz. ustrezen nosilec.
- Vmesno delovno gradivo se oddaja v elektronski obliki.

Oblika oddanega gradiva:

- Digitalni prostorski prikazi grafičnih kart morajo biti izdelani v skladu s pravili geografskih informacijskih sistemov. Prostorski podatki v aktivni digitalni obliki morajo biti geolocirani v državnem koordinatnem sistemu.
- Kartografsko gradivo mora biti izdelano z uporabo sodobne računalniške tehnologije (grafični in atributni podatki).
- Gradivo mora biti oddano tudi v aktivni in pasivni digitalni obliki in sicer:
 - grafični del v vektorskem (.dwg, .dxf, .shp,...) formatu,
 - tekstualni del v formatu .doc,
 - tabelarični del v formatu .xls,
 - digitalni prostorski prikazi grafičnih kart morajo biti izdelani v skladu s pravili geografskih informacijskih sistemov. Formalni prostorski podatki morajo biti geolocirani v državnem koordinatnem sistemu,
 - prometni model mora biti predan naročniku tudi v aktivni obliki, npr. format .ver za osnovni model ter vse pripadajoče datoteke (matrike, grafika, statistični podatki).
- Pasivna oblika oddanega gradiva mora biti enaka tiskanim izvodom (žigi, podpisi).
- Vsak izvod mora biti oddan v tiskani (barvna tehnika kart) in v digitalni obliki. Grafični del mora biti izdelan v merilu, ki je v skladu s predpisi in je hkrati pregledno in berljivo.
- Gradivo mora biti po potrebi dopolnjeno in popravljeno v skladu s pripombami naročnika, inženirja in vseh ostalih pristojnih služb ter v rokih kot jih bo vsakokrat določil naročnik.

6. CENA

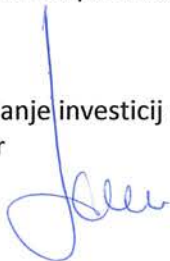
Ponudnik mora izpolniti Specifikacijo ponudbe, ki je v Prilogi 2.

Pripravila:

Inženir DRI upravljanje investicij d.o.o.

mag. Barbara Likar

vodja sektorja



Ana Sodnik Prah

vodja službe za prostorsko načrtovanje



DARS

DARS D.D.
DRUŽBA ZA AVTOCESTE
V REPUBLIKI SLOVENIJI

Janez Kušnik
direktor projektov



Priloge:

- Priloga 1: Predhodno izdelana dokumentacija
- Priloga 2: Specifikacija ponudbe



Podpis in žig ponudnika

Stran 17 od 20

Priloga 1: PREDHODNO IZDELANA DOKUMENTACIJA

Zadeva	Izvajalec leto izdelave	oblika
Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo	URBIS d.o.o. april 2008	elektronska in/ali tiskana
Gradbeno tehnični elaborat za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo (pododseki A, B in C)	Lineal d.o.o. 2008	elektronska in/ali tiskana
Prometni in ekonomski del študije variant za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj - Koper in mejo z Republiko Avstrijo	OMEGA consult d.o.o. 2008	elektronska in/ali tiskana
Okoljsko poročilo za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo	Geateh d.o.o. april 2008	elektronska in/ali tiskana
Predinvesticijska zasnova za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo	OMEGA consult d.o.o. december 2008	elektronska in/ali tiskana
Gradbeno tehnični elaborat za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo, na odseku B, od razcepa Otiški Vrh do MMP Holmec	Lineal d.o.o. BPI d.o.o. december 2011	elektronska in/ali tiskana
Prostorsko razvojni elaborat v postopku priprave DPN za gradnjo državne ceste od priključka Otiški vrh do MMP Holmec	LUZ d.d. januar 2012	elektronska in/ali tiskana
Prometno ekonomski elaborat na odseku od Otiškega Vrha do MMP Holmec v okviru študije variant za izgradnjo državne ceste – dodatni krog vrednotenja	OMEGA consult d.o.o. april 2012	elektronska in/ali tiskana
Okoljsko poročilo za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo, od priključka Otiški Vrh do mejnega prehoda Holmec	Aquarius d.o.o. november 2012	elektronska in/ali tiskana
Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve trase državne ceste med Otiškim Vrhom in MMP Holmec na meji z Republiko Avstrijo	LUZ d.d. januar 2013	elektronska in/ali tiskana
Državna cesta Šentrupert – Dravograd (3. razvojna os) Sklop III: od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvoznici	Lineal d.o.o. PNG d.o.o. september 2010	elektronska in/ali tiskana
Državni prostorski načrt za državno cesto od priključka Slovenj Gradec – jug do Dravograda z obvoznici, faza Osnutek DPN	URBIS d.o.o. maj 2011	elektronska in/ali tiskana
Okoljsko poročilo za gradnjo državne ceste od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda z obvoznici, 2. Zvezek; faza: javna razgrnitev	Geateh d.o.o. marec 2012	elektronska in/ali tiskana
Prometna študija mesta Slovenj Gradec; 1. faza: strokovna podlaga idejnih rešitev in študija variant za cestno omrežje Slovenj Gradca	PNZ d.o.o. september 2013	elektronska in/ali tiskana
Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa in prometne infrastrukture v Republiki Sloveniji	PNZ d.o.o. maj 2014	prometni model – matrike, omrežje (.ver)
Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1 - različica F2-2	PNZ d.o.o. april 2016	elektronska in/ali tiskana; prometni model (.ver)
Priprava in izvedba ankete po gospodinjstvih o prometnih navadah prebivalcev na nivoju Republike Slovenije	PNZ d.o.o. oktober 2016	elektronska in/ali tiskana; podatki (.xlms)

Študija širših ekonomskih učinkov investicije za 3. razvojno os na odseku Šentrupert – Velenje – Slovenj Gradec	IER november 2016	elektronska in/ali tiskana
Preveritve tehnične izvedljivosti cestnih ureditev-navezave južne obvoznice Slovenj Gradec na Državno cesto Dravograd – Šentrupert (3. razvojna os), 15-0567-IDZ	PNZ d.o.o. dec. 2016, dopolnitev 2017	elektronska in/ali tiskana
Ocene ekonomskih učinkov investicije v severni del 3. razvojne osi po odsekih	IER januar 2017	elektronska in/ali tiskana
Študija upravičenosti izgradnje nove ceste povezave na koridorju severnega dela 3. razvojne osi na odseku AC A1–Velenje–Slovenj Gradec; obravnava možnih scenarijev	PNZ d.o.o. januar 2017	elektronska in/ali tiskana
Število delovnih mest po sektorjih (skupaj, I+II, III, IV, trgovina) agregirani na HSMID		podatki (.xlms)

Priloga 2: SPECIFIKACIJA PONUDBE

FAZA	IME FAZE	Količina	EUR / enoto	Skupaj EUR
1.	Izdelava IDZ in ostalih strokovnih podlag za oceno investicije	1 kom		
2.	Prostorska in okoljska preveritev	1 kom		
3.	Priprava preliminarne ugotovitev	1 kom		
4.	Izdelava prometne študije	1 kom		
5.	Izdelava analize stroškov in koristi (CBA)	1 kom		
6.	Izdelava študije širših ekonomskih učinkov	1 kom		
7.	Sintezno poročilo	1 kom		
8.	Predaja študije naročniku	1 kom		
Priprava drugih gradiv, utemeljitev, poročil po predhodnem naročilu Naročnika				
	Odgovorni vodja naloge	50 ur		
	Strokovni sodelavci	50 ur		
	Ostali kadri (tehnik, administrativna pomoč...)	50 ur		
	SKUPAJ			
	DDV 22 %			
	SKUPAJ z DDV			

V ponudbeni ceni so vključeni vsi materialni stroški, povezani s predmetom naloge in niso posebej navedeni v projektni nalogi, kot tudi vse dnevnice in ostali dodatni stroški povezani z izvedbo naloge, prav tako vse ure koordinacije in udeležbe na sestankih z naročnikom in njegovim inženirjem.