

POSLOVNA SKRIVNOST

Številka: 8.1.0./2025-PTPP/ VD-20251014

Datum: 11. 12. 2025

Povezava:

PROJEKтна NALOGA
ZA IZDELAVO STROKOVNIH PODLAG IN POBUDE/DIIP ZA DRŽAVNO PROSTORSKO NAČRTOVANJE ZA
UREDITEV DOLENJSKEGA KRAKA AC OD RAZCEPA MALENCE DO PRIKLJUČKA GROSUPLJE VZHOD

December 2025

KAZALO

1. UVODNA POJASNILA IN IZHODIŠČA.....	3
1.1. Predmet naloge.....	5
1.2. Predhodno izdelana dokumentacija	6
1.3. Zakonska izhodišča.....	7
1.4. Predhodna dela.....	7
1.5. Analiza stanja	7
2. IZDELAVA STROKOVNIH PODLAG	8
2.1. Opis načrtovanih ureditev.....	9
2.2. Gradbeno-tehnični del	13
2.3. Projektantska ocena investicije.....	14
2.4. Prometni in ekonomski del	14
2.5. Prostorski del	16
2.6. Okoljski del	16
3. Pobuda/DIIP.....	16
4. Objava Pobude/DIIP	17
5. Analiza smernic, podatkov in usmeritev	17
6. Predlog izvedljive variante (utemeljitev rešitev)	17
7. Dopolnitve izdelane dokumentacije in Sklep o pripravi DPN	18
8. Dodatne preveritve	18
9. Ostale obveznosti izdelovalca	18
10.Oddaja gradiv	19
11.Rok izvedbe.....	20
12.Ponudbena cena in plačilni pogoji	21

1. UVODNA POJASNILA IN IZHODIŠČA

Namen naloge je izdelava strokovnih podlag in Pobude/DIIP za državno prostorsko načrtovanje za ureditev dolenskega kraka AC od vključno razcepa Malence do vključno priključka Grosuplje vzhod, skladno z določili Zakona o urejanju prostora (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP, 23/24, 109/24 in 25/25 – odl. US in 75/25).

DARS je v letu 2017 začel aktivnosti za ureditev ljubljanskega AC obroča in vpadnih AC. Izdelane so bile strokovne podlage za pobudo (elaborat možnih rešitev, prometna študija in prometno ekonomski elaborat) in **Pobuda/DIIP za državno prostorsko načrtovanje za ureditev ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih cest** (izdelovalec: JV PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o. + LUZ, d. d., št. naloge 17_640, september 2018 – v nadaljevanju Pobuda). V decembru 2018 je DARS Pobudo posredoval na Ministrstvo za infrastrukturo, ki je nato v marcu 2019 Pobudo podalo na Ministrstvo za okolje in prostor.

V juniju 2024 je bila v sklopu Državnega prostorskega načrtovanja za ureditev ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih cest izdelana novelacija strokovne podlage: **Prikaz rešitev na zemljiškem katastru in preveritev možnosti njihove izvedbe v okviru vzdrževalnih del v javno korist** (PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o., Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana in LUZ, d. d., Verovškova ulica 64, 1000 Ljubljana, št. naloge: 17_640, junij 2024).

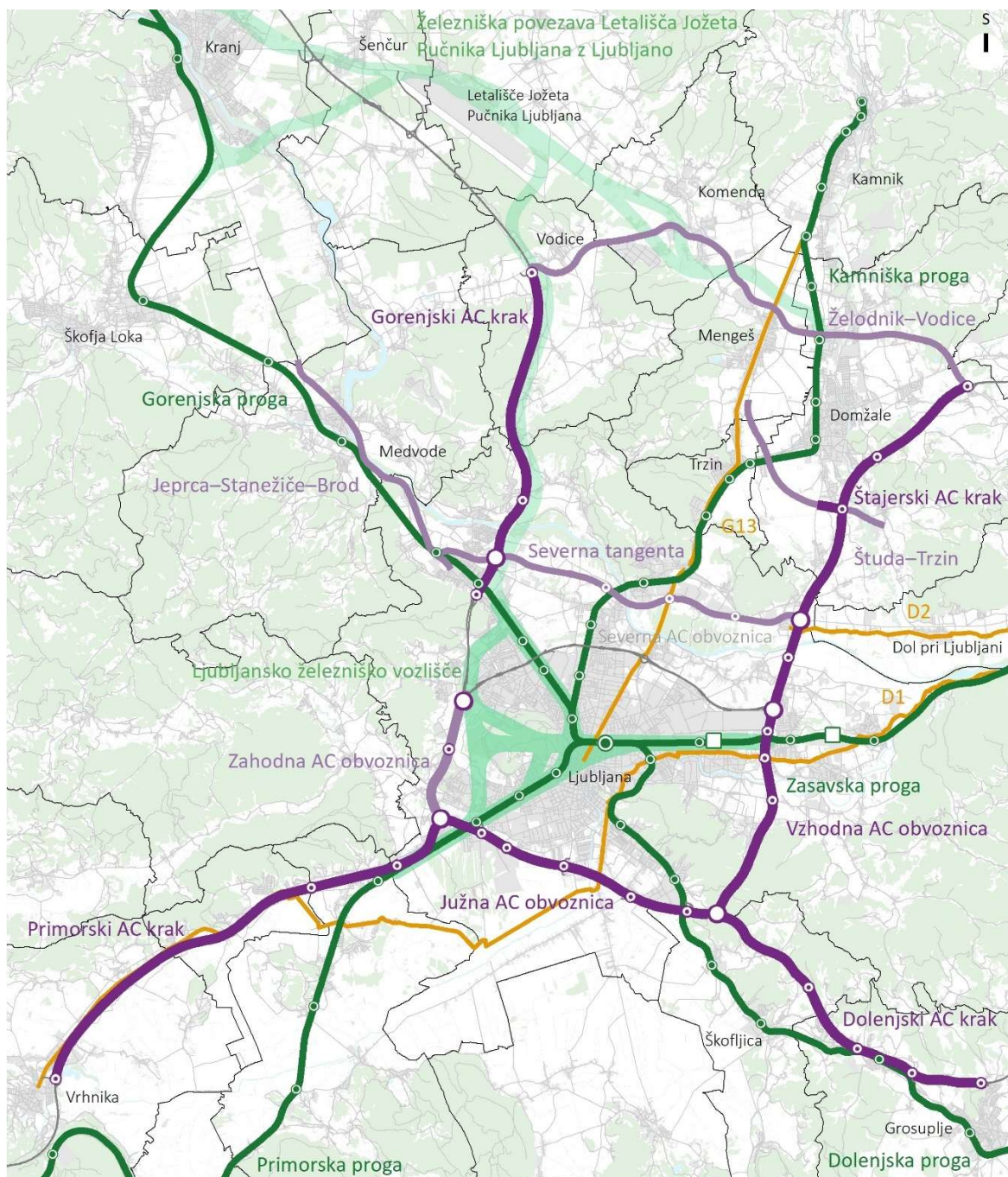
V novelirani strokovni podlagi je ugotovljeno, da bo za širitev dolenskega AC kraka (AC A2, od razcepa Malence do priključka Grosuplje vzhod) treba izdelati državni prostorski načrt, zato je treba najprej pristopiti k izdelavi strokovnih podlag in Pobude/DIIP za državno prostorsko načrtovanje in pridobiti sklep Vlade RS o pripravi DPN.

Ministrstvo za infrastrukturo z Direkcijo RS za infrastrukturo, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Mestna občina Ljubljana in DARS, d. d. so novembra 2024 pripravili dokument **Ljubljansko prometno vozlišče: Koncept urejanja prometne infrastrukture državnega pomena ter spremljajočih ukrepov** (glej povzetek v poglavju 2). Vlada RS se je seznanila s Konceptom urejanja prometa in prometne infrastrukture državnega pomena ter spremljajočih ukrepov na svoji 143. redni seji dne 27. 2. 2025 (Sklep št. 37100-1/2025/3 z dne 27. 2. 2025).












Iz dokumenta Ljubljansko prometno vozlišče med drugim sledi: uredijo se ljubljanski AC obroč in vpadni AC kraki. Zahodna in južna obvoznica ter gorenjski, štajerski, dolenski in primorski AC krak se uredijo kot šestpasovna avtocesta z odstavnimi pasovi. Vzhodna obvoznica se od razcepa Zadobrova do priključka Ljubljana-Bizovik v glavni smeri ohrani kot štiripasovna avtocesta z odstavnimi pasovi, ob obeh straneh se kot del obvoznice predvidi še zmogljiva mestna servisna cesta s po tremi pasovi in odstavnim pasom. Od priključka Ljubljana-Bizovik do predora Golovec se obvoznica uredi kot šestpasovna avtocesta brez odstavnih pasov. Severna obvoznica se ohranja v obstoječem profilu. Razcepa Zadobrova in Malence ter AC priključki se preoblikujejo z namenom zagotavljanja učinkovitejšega prehajanja prometa na lokalno cestno omrežje. Uredita se nova priključka Študa na štajerskem AC kraku in Ljubljana-Barje na južni obvoznici. Vse ureditve morajo omogočati dinamično vodenje prometa. Na podlagi prometne in projektne preveritve se doreče način tega vodenja, vključno z omejevanjem uporabe posameznih pasov ter prednostnim vodenjem avtobusnega prometa in vozil z več potniki.

Dolenski AC krak se uredi kot šestpasovna avtocesta z odstavnimi pasovi in z omogočanjem dinamičnega vodenja prometa od razcepa Malence do priključka Grosuplje-vzhod. Predor Debeli Hrib se dopolni z dvema novima dvopasovnima cevema na vsaki strani obstoječih cevi. Viadukt Reber in predor Mali vrh se

razširita za dodatni vozni pas. Preoblikuje se razcep Malence. Za izvoz na AC priključek Ljubljana-jug se na krakih razcepa, ki vodita z dolenjske in štajerske smeri, izvedeta daljša izvozna pasova. Uredi se vzporedna servisna ceste severno vzdolž AC za navezovanje nakupovalnega središča in gospodarske cone Rudnik in uvoz na južno AC obvoznico v smeri AC razcepa Kozarje. AC priključek Ljubljana-jug se preoblikuje. Na Dolenjski cesti se uredi krožišče. Nanj se (z nadvozom preko dolenjske proge) naveže navezovalna cesta (urejena s krožišči) južno vzdolž nakupovalnega središča in gospodarske cone. Ostali priključki se smiselno prilagodijo.



Slika 1: Shema prometnih omrežij, ki se urejajo v okviru ljubljanskega prometnega vozlišča (vir: veljavni prostorski izvedbeni akti in strokovne podlage za državno prostorsko načrtovanje)

 obstoječe železniške proge, ki se nadgradijo	 deli AC obroča in vpadni AC kraki, ki se urejajo
 Potniški center Ljubljana	 AC razcep
 železniške postaje in postajališča	 AC priključek
 prometno logistični terminal	 drugi pomembnejši aktualni cestni projekti
 okviren potek variant ljubljanskega železniškega vozlišča	
 okviren potek variant železniške povezave do letališča	 aktualni projekti državnih kolesarskih povezav

S pobudo se začne postopek državnega prostorskega načrtovanja. Pobuda/DIIP vsebuje podatke, potrebne za odločanje o postopku državnega prostorskega načrtovanja, in podatke za odločanje o obveznosti izvedbe celovite presoje vplivov na okolje in presoje sprejemljivosti plana. Na podlagi pobude bodo pridobljene konkretne smernice, usmeritve in podatki državnih in lokalnih nosilcev urejanja prostora, predlogi in pripombe javnosti ter odločba o potrebnosti izvedbe postopka celovite presoje vplivov na okolje. Smernice, usmeritve in pridobljeni podatki ter predlogi in pripombe javnosti bodo analizirani. Na podlagi analize bodo izoblikovane usmeritve za nadaljnje načrtovanje, pripravljavec prostorskega akta pa bo pripravil osnutek sklepa o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja. Sklep o izvedbi sprejme Vlada RS.

1.1. Predmet naloge

Predmet naloge je **izdelava strokovnih podlag in Pobude/DIIP za državno prostorsko načrtovanje za ureditev dolenskega kraka AC od razcepa Malence do priključka Grosuplje vzhod.**

Območje obdelave obsega AC A2 od vključno razcepa Malence do vključno priključka Grosuplje-vzhod.

Obstoječa AC se je gradila na podlagi lokacijske dokumentacije. Naknadno se je izvedel AC priključek Šmarje-Sap (Državni prostorski načrt za dograditev priključka Šmarje-Sap na avtocestnem odseku Malence –Šmarje–Sap, Ur. list RS, št. 55/11) in spremljajoči objekt ob AC priključku Grosuplje zahod (Lokacijski načrt za gradnjo enostranskega spremljajočega objekta tipa 2 na AC odseku Šmarje Sap–Višnja Gora, Ur. list RS, št. 109/02).

Iz že izdelanih strokovnih podlag izhaja, da je predvidena razširitev dolenskega AC kraka na 3+3 vozne pasove od razcepa Malence do priključka Grosuplje-vzhod, vključno s preoblikovanjem razcepa Malence in priključka Ljubljana-jug na južni obvoznici.

Predmet naloge je med drugim tudi izdelava prometne študije, pri čemer mora biti v prometni model zajeto širše vplivno območje, vključno z ljubljanskim obročem na zahodu in do Ivančne Gorice na vzhodu. Prometna študija mora dati odgovor ali je razširitev dolenskega AC kraka na 3+3 vozne pasove potrebna tudi v nadaljevanju obravnavanega odseka (do Ivančne Gorice).

Obseg naloge:

- izdelava vseh potrebnih strokovnih podlag za pripravo Pobude/DIIP,
- izdelava Pobude/DIIP,
- izdelava Analize smernic, podatkov in usmeritev,

- morebitno potrebne dopolnitve strokovnih podlag, Pobude/DIIP in Analize smernic, podatkov, usmeritev in
- vse ostale aktivnosti potrebne v postopku priprave dokumentacije vse do sprejema sklepa o pripravi DPN.

1.2. Predhodno izdelana dokumentacija

Pri izdelavi strokovnih podlag je treba upoštevati oz. preveriti že izdelano dokumentacijo za obravnavan odsek:

- Analiza stanja v sklopu izdelave strokovnih podlag za pobudo, pobuda in analiza smernic za DPN za razširitev ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih cest (J. V. PNZ d. o. o. + LUZ d. d., september 2017, dop. december 2017),
- Elaborat možnih rešitev s predlogom rešitev za obravnavo v prometni študiji (J. V. PNZ d. o. o. + LUZ d. d., januar 2018, dopolnjeno april 2018, september 2018),
- Državno prostorsko načrtovanje za ureditev ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih cest – Pobuda (J. V. PNZ d. o. o. + LUZ d. d., september 2018),
- Strokovne podlage – Izhodišča za nadaljevanje projekta, (J. V. PNZ d. o. o. + LUZ d. d., september 2018),
- Strokovne podlage za pobudo – Prometna študija s prometno-ekonomskim vrednotenjem (J. V. PNZ d. o. o. + LUZ d. d., junij 2018, dop. september 2018),
- Strokovne podlage za pobudo (J. V. PNZ d. o. o. + LUZ d. d., september 2018),
- Elaborat Prikaz rešitev na zemljiškem katastru in preveritev možnosti njihove izvedbe v okviru vzdrževalnih del v javno korist (J. V. PNZ d. o. o. + LUZ d. d., št. naloge 17_530, junij 2024),
- Ljubljansko prometno vozlišče: Koncept urejanja prometne infrastrukture državnega pomena ter spremljajočih ukrepov, november 2024.
- Ureditev ljubljanskega avtocestnega obroča – južna obvoznica in vzhodna obvoznica, Strokovna podlaga za pete spremembe in dopolnitve Občinskega prostorskega načrta Mestne občine Ljubljana – izvedbeni del, naročnik in investitor: DARS d. d., izdelovalec: PNZ d. o. o., št. projekta 25_1270, avgust 2025.
- Ostale strokovne podlage za ureditev ljubljanskega avtocestnega obroča – južna obvoznica in vzhodna obvoznica, ki so oz. bodo izdelane tekom tega projekta (npr. prometna študija, idejne rešitve AC in spremljajočih ureditev, itd.).
- IZP za rekonstrukcijo in vzpostavitev razširjenega prečnega profila z dodatnim voznim pasom na objektih Verd, Derviše, Ivanje Selo, Unec, Sava Brod, Ljubljanica in Rudnik (J. V. Ponting, d. o. o. + Pipenbaher inženirji, d. o. o. + Promico, d. o. o., št. projekta: PONTING 587/2022-IZP, marec 2023).

Upoštevati je treba tudi DPN za nadgradnjo proge na odseku Ivančna Gorica–Ljubljana (Študija variant / predinvesticijska zasnova za nadgradnjo proge na odseku Ivančna Gorica-Ljubljana, št. proj. 23020, J. V.: LINEAL d.o.o., ZUM d.o.o., GRADIS, BP Maribor d.o.o., CESTNI INŽENIRING d.o.o., oktober 2025 oziroma kasnejša verzija).

Smiselno se upošteva tudi morebitna druga, že izdelana dokumentacija, ki se nanaša na območje obravnavanega posega, pa zgoraj ni navedena.

Razširitev AC je treba načrtovati v skladu s pravili stroke. Pri načrtovanju je treba upoštevati obstoječe in bodoče prometne tokove. Posebno pozornost je treba nameniti stikom s poselitvijo, uskladitvi z energetske in komunalno infrastrukturo in obstoječimi vodnogospodarskimi objekti. Upoštevati je treba zaščito vodnih virov ter varstvo kulturne dediščine in ohranjanje narave ter možnost krajinsko arhitekturne ureditve obcestnega prostora v naslednjih fazah načrtovanja.

1.3. Zakonska izhodišča

Razpisana dela morajo biti izdelana skladno z veljavnimi predpisi predvsem s področja urejanja prostora, varstva okolja, ohranjanja narave, varovanja kulturne dediščine, graditve objektov, načrtovanja prometne infrastrukture in izdelave investicijske dokumentacije, z vsemi spremembami navedenih predpisov ali novimi zakonskimi in podzakonskimi predpisi, ki bodo sprejeti v času izdelave naloge ter z objavljenimi navodili DARS.

Izvajalec je pri izdelavi strokovnih podlag in Pobude/DIIP dolžan upoštevati in uporabljati vse veljavne domače predpise, normative in standarde, če pa teh ni, uporabljati tuje predpise oz. normative.

Pri izdelavi naloge se uporabljajo javno razpoložljivi podatki o:

- stanju v prostoru, podatki o pravnem stanju v prostoru, predvsem pa zasnove urbanističnega in prometnega razvoja v prostorskih načrtih države, ljubljanske urbane regije in lokalnih skupnosti ter prostorski akti občin, vključno z določeno namensko rabo prostora in
- podatki o pravnih režimih, ki se nanašajo na varstvena, zavarovana, degradirana, ogrožena in druga območja, na katerih je na podlagi predpisov vzpostavljen posebni pravni režim.

1.4. Predhodna dela

Predhodna dela obsegajo izdelavo podrobnega terminskega plana izdelave strokovnih podlag in Pobude/DIIP v skladu z roki, ki so navedeni v tej nalogi in bodo za posamezne faze izvedbe naloge opredeljeni v pogodbi. V terminskem planu morajo biti razvidne aktivnosti medsebojnih obveznosti izvajalca s podizvajalci v času izdelave strokovnih podlag in Pobude/DIIP.

Izbrani izdelovalec mora v sklopu predhodnih del pridobiti in pregledati vso že izdelano dokumentacijo.

1.5. Analiza stanja

1.5.1. Gradbeno-tehnični del – preveritev obstoječih strokovnih podlag

Trenutne rešitve v Pobudi za celoten ljubljanski obroč (2018) so bile načrtovane za strateško študijo širitve LJ obroča iz leta 2008–2010 in so bile izdelane v starem GK koordinatnem sistemu. Višinske preveritve so bile izdelane le za glavne trase in temeljijo na takratni GURS višinski podlogi, z zelo nenatančnimi podatki in velikim rastrom točk. Tehnološko-konstrukcijski koncepti predorov in viadukta Reber niso bili preverjeni in tudi niso bile preverjane natančnejše geotehnične razmere zanje. Tehnični opisi rešitev so posplošeni, ocene investicij pa pavšalno določene na dolžinsko enoto glavne trase.

Izdelovalec prouči predhodno izdelane strokovne podlage (2018 ter 2024) in izdela analizo stanja ter predlaga potrebne dopolnitve in optimizacije.

1.5.2. Okoljske preveritve

Izdelovalec prouči predhodno izdelano dokumentacijo in izdela analizo stanja na način, da:

- prouči že izdelano dokumentacijo;
- izdela analizo, ki vsebuje opis načrtovane prostorske ureditve, opis variant in analizo stanja s prikazom stanja okolja v skladu s predpisi, ki urejajo okoljska izhodišča v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja in varstvo voda – analiza okoljskih omejitev (varovana območja narave, območja kulturne dediščine, ogroženosti zaradi poplav in erozije ter po potrebi drugih področij);
- navede omejitve v prostoru in za posamezne predlagane ukrepe navede pričakovane težave z okoljskega vidika ter nadaljnjega umeščanja v prostor;

- izdela problemsko karto;
- preverja in sodeluje pri morebitnih optimizacijah in jih analizira v skladu z zgornjimi alinejami;
- sodeluje pri pripravi pobude.

Izdellovalec pripravi usmeritve za optimizacijo gradbeno-tehničnih strokovnih podlag, izdela sprotne preveritve načrtovanih rešitev, oceni primernosti rešitev z vidika okolja s ciljem utemeljitve ožjega nabora oz. ene variantne rešitve in verifikacije izvedljivosti načrtovanih rešitev za fazo priprave pobude.

1.5.3. Prostorske preveritve

Izdellovalec prouči predhodno izdelano dokumentacijo in izdela analizo stanja na način, da:

- analizira prostorske strateške, planske in izvedbene akte za območje, na katerem se načrtujejo ureditve (sprejeti akti in akti v pripravi);
- ugotovi in analizira probleme, vključno s tistimi, povezanimi z dosedanjim prostorskim razvojem;
- prouči že izdelano dokumentacijo;
- izdela analizo, ki vsebuje opis načrtovane prostorske ureditve, variant in analizo stanja s prikazom stanja prostora v skladu s predpisi, ki urejajo prostorsko načrtovanje;
- navede omejitve v prostoru in za posamezne predlagane ukrepe navede pričakovane težave s prostorskega vidika ter nadaljnjega umeščanja v prostor;
- izdela problemsko karto s prikazom stanja prostora v skladu s predpisi, ki urejajo prostorsko načrtovanje.

Izdellovalec pripravi usmeritve za optimizacijo gradbeno-tehničnih strokovnih podlag, izdela sprotne preveritve načrtovanih rešitev, oceni primernosti rešitev z vidika prostora s ciljem utemeljitve ožjega nabora oz. ene variantne rešitve in verifikacije izvedljivosti načrtovanih rešitev za fazo priprave pobude.

Izdellovalec mora upoštevati celovite cilje prostorskega razvoja ter načrtovane prostorske ureditve (z vseh vidikov), ugotoviti in analizirati kritične točke in opisati načrtovane prostorske ureditve.

Izdellovalec mora upoštevati celovite cilje prostorskega razvoja ter načrtovane prostorske ureditve (z vseh vidikov), ugotoviti in analizirati kritične točke in opisati načrtovane prostorske ureditve. V okviru naloge se preveri (upoštevajoč raven načrtovanja) in uskladi ukrepe oz. prostorske ureditve, ki so aktualne (se zanje že pripravlja prostorska ali projektna dokumentacija), bistveno vplivajo na obseg pobude in DPN, v prostorskih aktih niso dorečene ali je vprašljiva njihova aktualnost in/ali jih v dosedanjih strokovnih podlagah objektivno še ni bilo možno preveriti/uskladiti zaradi nizke ravni načrtovanja in omejene komunikacije z deležniki.

Strokovne podlage kot podlaga za izdelavo pobude so izdelane in bodo dopolnjene vzporedno s pripravo pobude. V okviru naloge je treba predvideti sodelovanje s projektantom strokovnih podlag na nivoju idejne zasnove.

2. IZDELAVA STROKOVNIH PODLAG

Na podlagi Analize stanja se izdelajo strokovne podlage v obsegu in na način, da bodo korektna osnova za pripravo Pobude/DIIP, z upoštevanjem splošnih smernic nosilcev urejanja prostora oz. podrobnejših smernic v postopku priprave prostorskega akta.

Nivo obdelave rešitev je:

- Idejna zasnova (IDZ) za cestne rešitve (poleg celotne situacijske obdelave tudi višinske obdelave glavne trase, razcepa, priključkov in kategoriziranih cest ter kritičnih nekategoriziranih cest, vključno z obdelavo prečnih profilov, da je možno natančno določiti cestna telesa in s tem območja posegov, tehnične opise rešitev ter ocene investicije), v katero so vključeni opisi in osnovni prikazi ter ocene investicij nezahtevnih objektov (podvozi/podhodi/prepusti, nadvozi, manjši mostovi) in opornih/podpornih konstrukcij.
- Idejne rešitve (IDR) za predore in viadukt Reber (osnovne dispozicijske risbe KPP, VZD, predvsem pa preveritev prave konstrukcijske in tehnološke zasnove glede na pogoje temeljnih tal in faznosti/etapnosti gradnje, tehnični opisi in ocena investicije). Tako za predore kot za viadukt je treba že v fazi analize obstoječe dokumentacije določiti izhodišča za optimizacije projektnih rešitev na teh območjih.

Strokovne podlage se izdelajo v skladu z Zakonom o urejanju prostora /ZUreP-3/ (Uradni list RS, št. 199/21, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 95/23 – ZIUOPZP, 23/24, 109/24, 25/25 – odl. US in 75/25), ki sicer ne predpisuje obsega, oblike in vsebine faze Idejni projekt, ki pa je glede na značilnosti nameravanega posega in upoštevajoč fazo načrtovanja, ustrezna strokovna podlaga za izdelavo strokovnih podlag. Strokovne podlage morajo biti izdelane skladno z gradbenim zakonom /GZ-1/ (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP, 133/23 in 85/24 – ZAID-A, 47/25 – odl. US in 75/25) glede na namen uporabe (projektna dokumentacija za pridobitev projektnih in drugih mnenj in pogojev), ter Pravilnikom o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov (Uradni list RS, št. 30/23), upoštevajo pa se tudi Pravila stroke – podrobne vsebine za gradbeno inženirske objekte (IZS, zvezek 2) (smiselno se upošteva vsebina za IZP).

Strokovne podlage morajo vsebovati:

- Gradbeno-tehnični del, vključno z oceno investicije
- Prometni del
- Ekonomski del
- Prostorski del
- Okoljsko varstveni del

Na podlagi zaključenih strokovnih podlag bo izdelana pobuda/DIIP in nato analiza smernic, usmeritev in podatkov.

2.1. Opis načrtovanih ureditev

V sklopu Pobude (2018) in novelacije strokovne podlage (2024 in 2025) so bile izdelane idejne rešitve AC, ki se upoštevajo pri pripravi strokovnih podlag za Pobudo/DIIP. Rešitve se smiselno preverijo in dopolnijo, upoštevajoč tudi ugotovitve iz predhodne okoljske in prostorske analize in tudi aktualne napovedi prometa (strokovne podlage za ureditev južne in vzhodne obvoznice, PNZ, d. o. o., 2025).

Strokovne podlage se izdelajo v novem koordinatnem sistemu na podlagi novih podlog in podatkov. Nova so izhodišča pri zasnovi razcepa Malence, kjer je tekom izdelave strokovnih podlag za južno ljubljansko obvoznico prišlo do novih ugotovitev in posledično do spremembe rešitve priključnih krakov iz in proti Dolenjskemu AC kraku. Upoštevati je treba nov koordinatni sistem, kar zahteva nov izris rešitev in optimizacijo glede na:

- ugotovitve na razcepu Malence iz strokovnih podlag za ureditev južne in dela vzhodne obvoznice (PNZ, d. o. o., 2025), nove ugotovitve v zvezi z geotehničnimi pogoji gradnje predorov (na primer

odmiki med cevmi predora Debeli hrib, tehnološki in konstrukcijski pogoji širitve predora Mali vrh zaradi nizkega nadkritja in stavb nad predorom);

- tehnološko-konstrukcijske pogoje gradnje viadukta Reber (vrste konstrukcijskih zasnov glede na širitev vozišča in pogoje iz faznosti/etapnosti gradnje, konstrukcijski posegi v podporno in prekladno konstrukcijo zaradi novih potresnih zahtev idr),
- druge spremembe v povezavi s faznostjo/etapnostjo gradnje (gradnja polovice odseka Lisičje–Šmarje Sap, promet po drugi polovici za eno smer in promet preko priključka Lisičje, glavne ceste G2-106 in priključka Šmarje Sap za drugo smer, vplivi gradnje ene predorske cevi na promet v drugi in podobno).

Poleg obdelave glavne trase AC morajo biti obdelani tudi vsi priključki z navezovalnimi cestami in vse deviacije kategoriziranih in nekategoriziranih cest (v obstoječih rešitvah te ceste niso bile obdelane, priključki pa so bili obdelani le shematsko).

V sklopu izdelave strokovnih podlag je treba izdelati posebno poglavje, v katerem se povzame usklajenost rešitev (tekstualni in grafični del) z načrti za DPN za nadgradnjo proge na odseku Ivančna Gorica–Ljubljana (Študija variant / predinvesticijska zasnova za nadgradnjo proge na odseku Ivančna Gorica–Ljubljana, št. proj. 23020, J. V.: LINEAL d.o.o., ZUM d.o.o., GRADIS, BP Maribor d.o.o., CESTNI INŽENIRING d.o.o., oktober 2025 oziroma kasnejša verzija).

V nadaljevanju so povzete ključne karakteristike in ugotovitve, kot izhajajo iz predhodno izdelanih strokovnih podlag.

2.1.1. Projektne hitrosti in tipični prečni prerezi

Tipični prečni prerezi so povzeti iz Pobude (2018) in ustrezno korigirani glede na aktualne prometne in prometno varnostne razmere ter v skladu z aktualnimi predpisi in navodili naročnika. V osnovi gre za dva tipa prečnih prerezov:

- prečni prerez priključnih avtocestnih krakov na območju vzhodne in južne obvoznice (NPP AC) in
- prečni prerez vzhodne in južne avtocestne obvoznice (NPP OC).

Tipa tipičnih prerezov se med seboj razlikujeta glede projektne hitrosti, širine voznih pasov in drugih elementov. Normalna projektna hitrost avtoceste (tj. 130 km/h) je upoštevana na priključnih avtocestnih krakih. Glede na izbrano projektno hitrost so določene tudi širine voznih in odstavnih pasov.

Poleg odstavnih pasov se za rezervacijo prostora umestijo tudi odstavne niše na primerni medsebojni razdalji skladno s predpisi in navodili DARS. Zaviralni in pospeševalni pasovi ob prometnih pasovih AC se umestijo na način, da se med sosednjimi priključki ti pasovi združujejo, kjer so razdalje med priključki majhne oz. med razcepom in sosednjimi priključki in kjer zapiranje pospeševalnih pasov ne predstavlja težav v pretočnosti prometa (skladno z rezultati prometne študije).

V nadaljevanju so navedeni ključni/tipični prečni prerezi, specifični prerezi posameznih odsekov pa so predstavljeni pri opisu teh odsekov. Glede na ugotovitve (upoštevajoč racionalnost rešitev, prometno varnost, vplive na okolje, prepustnost) v nadaljevanju projekta (predvsem prometne študije) se na posameznih delih tras omejitve hitrosti in karakteristični prečni prerezi lahko tudi smiselno prilagodijo.

Tipični prečni prerez priključnih avtocestnih krakov (NPP AC)

Projektna hitrost znaša 130 km/h. Ločilni pas širine 4,00 m oziroma obstoječe širine (na nekaterih odsekih ta znaša 3,00 m) z robnimi pasovoma širine 0,50 m, vozni pasovi 3 x 3,75 m, odstavni pas širine 3,75 m in bankina širine 2,00 m. Širina tipičnega prečnega prereza bo 39,00 m.

Tipični prečni prerez vzhodne in južne obvoznice (NPP OC)

Projektna hitrost znaša 110 km/h. Ločilni pas širine 4,00 m oziroma obstoječe širine (na nekaterih odsekih ta znaša 3,00 m) z robnimi pasovoma širine 0,50 m, vozni pasovi 3 x 3,50 m, odstavni pas širine 4,50 m in bankina širine 2,00 m. Širina tipičnega prečnega prereza bo 39,00 m. Podoben tipični prerez oz. širine prometnih pasov so predviden tudi na zahodni obvoznici (sicer z ožjim odstavnim pasom širine 3,50 m).

Na delu vzhodne obvoznice, kjer je predvidena nova vzhodna mestna hitra cesta (med razcepom Zadobrova in Ljubljano), se ohrani obstoječi prečni prerez AC (4-pasovnica).

Zasnova projektnih rešitev

V obstoječih strokovnih podlagah (2018 ter 2024) je predvidena širitev AC na 3+3 pasove od razcepa Malence do vključno priključka Grosuplje vzhod. V okviru kraka se ureja tudi priključek Ljubljana-jug na južni obvoznici in razcep Malence (povzame se rešitve iz strokovnih podlag za pete spremembe in dopolnitve OPN MOL). Racionalna je simetrična razširitev ceste z dodatnim pasom v vsako smer. **Upoštevajo se Strokovne podlage za pete spremembe in dopolnitve OPN MOL oziroma se predvidi ustrezna navezava.**

V strokovnih podlagah (2024) so projektne rešitve dolenskega AC kraka enake rešitvam v Pobudi (2018), z izjemo na območju priključka Lj-jug, kjer je z novim nadvozom med Dolenjsko cesto in Jurčkovo cesto načrtovano izven nivojsko križanje z železniško progo z nadvozom, ki omogoča vožnjo med AC in industrijsko cono Rudnik v obeh smereh. Prav tako je na območju priključka Lj-jug vzhodno od Dolenjske ceste načrtovano križanje priključnih krakov priključka Lj-jug in krakov od razcepa Malence proti priključku Lj-jug brez krožnega križišča.

Obstoječa AC na odseku Malence–Grosuplje vzhod je štiripasovnica z odstavnima pasovoma, ki jih na območju priključka nadomestijo vključevalni in izključevalni pasovi. Ločilni pas je širine 4,00 m z robnimi pasovoma širine 0,50 m, vozni pasovi 2 x 3,75 m, odstavni pas širine 2,70 m in bankina 1,50 m. Skupna širina je 28,40 m, ki se razširi na 39,00 m (na vsaki strani po 5,30 m; vozni pasovi 6 x 3,75 m, odstavna pasova 2 x 3,75 m, robna pasova 2 x 0,50 m, ločilni pas 4,00 m in bankini 2 x 2,00 m).

Na odseku se nahaja več večjih in zahtevnejših objektov (predor Debeli Hrib, viadukt Reber, predor Mali vrh, ki se rekonstruirajo (razširijo)). Zaradi zahtevnosti odseka z rekonstrukcijami predorov in viaduktov ter bližine razcepa in priključka navedenim objektom je na odseku Malence (na jugovzhodni strani predora Debeli Hrib)–priključek Šmarje Sap predvidena omejitev hitrosti na 100 km/h. Na razcepu Malence bo predvidena hitrost 80 km/h, vključno s predorom Golovec in Debeli hrib.

Zaradi medsebojne bližine in neposredne povezanosti ureditev razcepa Malence (popolnoma se preuredi območje razcepa, kjer se v območju predora Debeli hrib zgradi tudi dve dodatni predorski cevi) in priključka jug, se bosta glede na prometne potrebe oba (razcep Malence in priključek Jug) gradila v sklopu odseka dolenskega AC kraka.

Priključki in vozlišča

Razcep Malence (BCP 0119) je zasnovan kot stičišče treh enakovrednih cest v obliki trianglera. Na zahodu je razcep omejen s priključkom Ljubljana-jug (BCP 0118), na severnem kraku s predorom Golovec in na vzhodu s predorom Debeli Hrib, ki predstavlja največjo oviro pri širitvi v šestpasovnico. Predlagana je gradnja dveh novih dvopasovnih cevi ob že obstoječih dveh, ki se ohranita. Namesto 6 pasov v 2 ceveh bo na voljo 8 pasov v 4 ceveh. Ločeno vodenje krakov v posamezni predorski cevi omogoča spremembo zasnove razcepa Malence. Za priključek Ljubljana-jug se na krakih razcepa, ki vodita z Dolenjske in s Štajerske že bistveno prej izvedeta izvozna pasova in se ju vodi najprej ločeno, deloma pa tudi skupaj do novega krožišča na priključku Ljubljana-jug.

Na odseku je treba rekonstruirati priključek Ljubljana-jug (sprememba vključevanja z Dolenjske ceste na AC preko nove servisne ceste (med Peruzzijsko in Dolenjsko cesto so predvidena 3 nova krožna križišča in novi viadukt Dolenjske ceste/železnice) med priključkom Ljubljana-jug in industrijsko cono Rudnik. Rešitve so že zajete v strokovnih podlagah za pete spremembe in dopolnitve OPN MOL in se jih upošteva oziroma se načrtuje ustrezna navezava. Med kraki razcepa Malence in območjem priključka Lj-jug je načrtovana nova enosmerna servisna cesta z dvopasovnim profilom s širino pasov 3,00 m in dodatnimi robnimi pasovi (omejitev hitrosti na 70 km/h), ki se zaključi s pasom za prepletanje na AC (cesta je del priključkov Ljubljana-jug in Ljubljana-Rudnik). Na Dolenjski cesti se križišče rekonstruira v krožno križišče, preko katerega je s priključnimi kraki in servisno cesto omogočen dostop na in iz avtoceste v vseh zelenih smereh. Na širino šestpasovnice je treba prilagoditi že rekonstruirani priključek Šmarje Sap (BCP 0407) (priključne krake), priključek Grosuplje zahod (BCP 0120) (priključne krake in nadvoz) in priključek Grosuplje vzhod (BCP 0121) (priključne krake).

Objekti

Predor Malence (Debeli hrib) je izveden kot dvocevni dvopasovni brez odstavnih pasov. Zaradi ekonomskih razlogov (nestabilna hribina) je predlagana gradnja dveh novih dvopasovnih cevi. Namesto 6 pasov v 2 ceveh bo na voljo 8 pasov v 4 ceveh. Ločeno vodenje krakov v posameznem predoru omogoča spremembo obstoječega razcepa Malence.

Graditev nadomestnega novega objekta na isti lokaciji je predvidena za naslednje objekte:

- viadukt servisne ceste v območju priključka Ljubljana-jug,
- nadvoz za priključni krak z Dolenjskega kraka AC na južno obvoznico (razcep Malence),
- nadvoz Lisičje,
- nadvoz Lahova cesta in
- nadvoz priključka Grosuplje zahod.

Predvidena je dograditev naslednjih objektov:

- viadukt Dolenjska cesta / železnica (BCP VA0241 in VA0242) (upošteva se rešitve, ki so že zajete v strokovnih podlagah za pete spremembe in dopolnitve OPN MOL),
- podvoz priključka Ljubljana-jug (BCP VA0243 in VA0244) (upošteva se rešitve, ki so že zajete v strokovnih podlagah za pete spremembe in dopolnitve OPN MOL),
- podvoz Selška ulica-1 (BCP VA0297),
- podvoz Selška ulica-2 (BCP VA0298),
- viadukt Reber (BCP VA0300 in VA0301),
- predor Mali vrh (BCP VA0302 in VA0303),
- podvoz priključka Šmarje Sap (BCP VA0305),
- podvoz Lipoglavska cesta (BCP VA0254),
- podvoz za Paradišče (BCP VA0256) in
- manjši podvozi, prepusti in podhodi.

Za dodatni odstavni pas bo treba razširiti viadukt Reber (dolžine približno 610 m), predor Mali vrh se razširi za dodatni tretji vozni pas.

Objekti, ki bodo kljub razširitvi ostali obstoječi, so naslednji:

- viadukta Malence »D« (BCP VA0553) in Malence »F« (BCP VA0555) v območju razcepa Malence,
- nadvoz Veliki Vrh pri Šmarju (BCP VA0304),
- nadvoz Hrastje pri Grosupljem (BCP VA0257) in
- podvoz priključka Grosuplje vzhod (BCP VA0258).

Projektant mora na območju obravnavanega odseka evidentirati vse objekte (nadvoze, podvoze, viadukte in mostove) ter za vsak objekt preveriti obstoječe gabarite in predvideti rešitev za predviden prečni profil.

Projektant na območju obravnavanega odseka evidentira tudi vse prepuste ter po potrebi predvidi njihovo podaljšanje in druge potrebne ukrepe zaradi razširitve. Projektant mora v sklopu te naloge predvideti tudi vse potrebne nove prepuste glede na nove projektne rešitve cest in ugotovitev iz HHŠ.

Obstoječi nadvozi ne omogočajo razširitve AC na zahtevan profil. Zaradi navedenega je predvidena rušitev obstoječih nadvozov in novogradnja nadvozov, ki bodo z razporeditvijo podpor omogočali širitev AC.

Projektant mora preučiti, ali je mogoča oz. smiselna obnova ali rekonstrukcija obstoječih objektov ali pa je potrebna oz. smiselna izgradnja novih objektov.

Pri posegih v objekte je treba **preveriti, kako bo promet potekal v času njihove gradnje ali obnove**. V primeru zmanjšane števila voznih pasov na AC v posamezni smeri ali zapiranja krakov razcepov ali pomembnejših cest, ki prečkajo AC, je treba preučiti, in če je smiselno, predvideti začasne objekte ali gradnjo novih objektov vzporedno z obstoječimi.

V okviru priprave strokovnih podlag je treba preveriti tudi obstoječe poplavne razmere v širšem prostoru.

2.2. Gradbeno-tehnični del

Idejne rešitve naj bodo izdelane tako podrobno, da se lahko, glede na razpoložljive podatke in strokovne podlage, določi njihova potencialna izvedljivost (M 1 : 5.000 oz. drugem ustreznem merilu).

Idejne rešitve se izdelajo v postopku priprave pobude in dopolnijo v nadaljevanju naloge.

Izdelajo se idejne rešitve z najmanj naslednjo vsebino:

- opis in obrazložitev predlogov potencialno izvedljivih rešitev za načrtovano prostorsko ureditev, z ugotovitvami o možnostih in omejitvah v prostoru za posamezni predlog (poudariti pričakovane težave pri umeščanju v prostor),
- tehnični opis vseh ukrepov vključno z opisom obstoječega stanja in opisom usklajenosti z drugimi načrti,
- zasnove cest, objektov, predorov, evidentiranje tangiranih GJI, pomembnejših TK, energetskih in komunalnih vodov,
- evidentiranje potreb po odkupih zemljišč in rušitvah obstoječih objektov,
- pregledna karta,
- idejne rešitve se izdelajo v merilu 1 : 5.000 oz. drugem ustreznem merilu po predhodnem dogovoru z naročnikom,
- vzdolžni in karakteristični prečni profili,

- izračun ocene investicije za potrebe DIIP: okvirno oceno celotne investicijske, vključno z izdatki za spremljajoče ureditve in ukrepe, in sicer na podlagi analize vrednosti že izvedenih primerljivih investicij ali drugih verodostojnih izhodišč,
- treba je razmejiti prostorske ureditve, ki bodo predmet DPN in predmet občinskih prostorskih aktov (investicija države ali občine).

Idejne rešitve se izdelajo na nivoju javno dostopnih podatkov, ki jih bo izvajalec pridobil sam ob predložitvi pooblastila naročnika.

Izdelava idejnih rešitev mora biti rezultat interdisciplinarnega dela, ob upoštevanju določil predpisov in zakonodaje. Pri oblikovanju načrtovanih rešitev morajo sodelovati vsi za umestitev v prostor ključni strokovnjaki, ki s svojimi usmeritvami pripomorejo k bolj funkcionalnim in sprejemljivejšim rešitvam.

Skladno s Pravilnikom o DPN mora biti vsa dokumentacija pripravljena na način, kot to določa 3. člen tega pravilnika, ki se smiselno upošteva fazi primerno (pobuda).

Rešitve je treba prometno preveriti ter prikazati z vkopi, nasipi, premostitvenimi objekti, opornimi in podpornimi konstrukcijami, napravami za odvodnjavanje, vodnogospodarskimi ureditvami ter ureditvami druge gospodarske javne infrastrukture.

Rešitve morajo omogočati naknadno možnost dinamičnega vodenja prometa, predvsem z vidika možnih omejitev uporabe na posameznih pasovih z namenom prednostnega vodenja avtobusnega prometa ter vozil dinamičnih prevozov oz. z namenom spodbujanja vozil z več potniki. Upoštevati je treba tudi vse prostorske in okoljske značilnosti ter rešitve uskladiti z njimi.

2.3. Projektantska ocena investicije

V sklopu projektantske ocene investicije izdelovalec naloge izdela popis del s predizmerami in projektantski predračun z rekapitulacijo. Zajete morajo biti vse načrtovane ureditve, vključno z obrazložitvijo metodologije ocene stroškov za posamezni načrt. Poleg vseh gradbenih stroškov morajo biti v predračunu zajeti stroški vseh predvidenih odkupov zemljišč in objektov, stroški projektiranja, raziskav in nadzora. V primeru, da je predvidena fazna / etapna gradnja, morajo biti stroški investicije ustrezno deljeni. Oceniti je treba tudi investicijo brez fazne gradnje.

2.4. Prometni in ekonomski del

Izhodišče za prometni del so predhodno izdelane študije:

- Strokovne podlage za pobudo – Prometna študija s prometno-ekonomskim vrednotenjem (J. V. PNZ, d. o. o. + LUZ, d. d., junij 2018, dop. september 2018),
- Študija za zagotavljanje dodatnih parkirnih površin za tovorna vozila ob slovenskih avtocestah in hitrih cestah – faza 1, št. 820-PŠ/2024, februar 2024, DRI upravljanje investicij, d. o. o., Ljubljana.
- Prometna študija (vključno s prometnimi modeli), ki se izdeluje v sklopu strokovnih podlag za Ureditev ljubljanskega avtocestnega obročja – južna obvoznica in vzhodna obvoznica (PNZ, d. o. o.).

Izdelovalec pripravi in izdela najmanj naslednje vsebine:

- prikaz prometnih podatkov za sedanje in primerjalno prometno omrežje ter za načrtovano prometno omrežje (6-pasovnica);
- za vse tri prometna omrežja (sedanje, primerjalno in načrtovano) morajo biti prometni podatki prikazani v enoti PLDP po strukturi vozil ter urni promet v jutranji in popoldanski konici grafično iz

prometnega modela ter tabelarično po strukturi vozil za vse prometne odseke na vplivnem območju projektnih rešitev;

- opis metode z izhodišči in prioritetami za ekonomsko vrednotenje;
- prikaz in ocena ekonomskih učinkov na osnovi prikaza različnih vrst stroškov za omrežje brez in z investicijo.

V prometni model mora biti zajeto širše vplivno območje, vključno z ljubljanskim obročem na zahodu do Ivančne Gorice na vzhodu. Zajete morajo biti vse avtoceste, hitre ceste in državne ceste ter ključne lokalne ceste na vplivnem območju. Rezultati prometne študije morajo biti podani najmanj za vse avtocestne odseke, priključke, razcepe ter glavne državne ceste na območju pričakovanega posega.

Prometni podatki, kot rezultat noveliranega makroskopskega 4-stopenjskega prometnega modela, morajo biti prikazani v grafični obliki za vsa vozila skupaj v enoti PLDP ter urni promet (jutranja, popoldanska konica) in razpredelnični obliki (format MS Excel) za vse prometne odseke po strukturi vozil (klasifikacija po BCP, publikacija Promet). Vsi prometni podatki (grafični in razpredelnični prikazi) morajo biti podani za vsa tri prometna omrežja in dva časovna preseka (2024 in 2050). Za vse prometne odseke mora biti podan grafični prikaz posameznega prometnega odseka v prostoru. V razpredelničnem prikazu naj bodo podane tudi dolžine posameznih prometnih odsekov in izhodiščne (projektne) hitrosti iz prometnega modela.

Za potrebe dimenzioniranja priključkov, razcepov in križišč v sklopu avtocestnih priključkov morajo biti prometni podatki podani za vsa obstoječa ključna križišča v sklopu priključkov in razcepov ter nova križišča za načrtovano omrežje, in sicer za jutranjo in popoldansko urno konico, ločeno za osebna in tovorna vozila, z grafičnim prikazom prometnih tokov v posameznem križišču ter razpredelničnim prikazom. Za ključna križišča v sklopu avtocestnih priključkov je treba izdelati tudi kapacitetno preveritev (analitični izračuni po metodologiji HCM), z utemeljitvijo predlaganih tehničnih elementov posameznega križišča. Za vse priključke in razcep Malence je treba izračunati območje prepletanja po metodologiji HCM. Vsi rezultati morajo biti prikazani v strokovnih podlagah in ustrezno utemeljeni. Za vse ukrepe na načrtovanem omrežju morajo biti razvidni osnovni podatki, kot so število pasov, projektna hitrost, dolžina prometnih odsekov.

Osnovni namen kapacitetnih preveritev je ugotovitev ustreznosti predlaganih tehničnih rešitev z vidika prometa. Vse tehnične rešitve morajo zagotavljati ustrezno prometno prepustnost skladno z veljavno zakonodajo.

Izdelati je treba podrobnejšo analizo prometnih nesreč na posameznih odsekih avtoceste, vključno s kraki priključkov od Ljubljane (razcep Malence) do priključka Ivančne Gorice. Analiza prometnih nesreč mora vsebovati lokacijo, vrste, vzroke in posledice prometnih nesreč za preteklo obdobje vsaj desetih let.

Ocena investicije se izdelava za načrtovano omrežje v stalnih cenah. V oceni investicije morajo biti upoštevani vsi stroški povezani z izvedbenimi oz. gradbenimi deli, pri čemer se nepredvidena dela prikazujejo posebej ter ostala dela, kot so prostorska in projektna dokumentacija, konzultantske in inženirske storitve, stroški povezani z zagotavljanjem potrebnih zemljišč in ostali morebitni stroški.

Na osnovi rezultatov prometne študije in ostalih strokovnih gradiv je treba izdelati ekonomsko vrednotenje po metodi stroškov in koristi (CBA).

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 stroškov uporabnikov in koristi (direktnih in posrednih – eksternih) po kategorijah na osnovi celoletnega prometa za vsako leto opazovanega obdobja;
- Izračun in primerjava morebitnih scenarijev po ekonomski učinkovitosti.

Pri vrednotenju se za vsak scenarij/varianto 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);
- Prikazati in pojasniti je treba tudi posamezne posredne koristi investicije.

2.5. Prostorski del

Izdelovalec upošteva prostorski vidik (usmeritve in preveritve) na način, da:

- upošteva (razvojno) prostorske in gradbeno-tehnične možnosti prostorskih ureditev;
- opredeli cilje celovitega prostorskega razvoja, s katerimi se uskladijo cilji načrtovane prostorske ureditve;
- izdela obrazložitev izvedljivosti na podlagi javno razpoložljivih podatkov in strokovnih podlag, izdelanih v okviru te naloge;
- upošteva vplive načrtovanih ureditev na posamezne sestavine prostora ter
- poda usmeritve za naslednje faze načrtovanja vključno z izhodišči za izdelavo ŠV/PIZ in DPN.

2.6. Okoljski del

Izdelovalec upošteva okoljski vidik (usmeritve in preveritve) na način, da:

- upošteva (razvojno) prostorske in gradbeno-tehnične možnosti prostorskih ureditev;
- opredeli cilje celovitega varstva okolja, s katerimi se uskladijo cilji načrtovane prostorske ureditve;
- izdela obrazložitev izvedljivosti na podlagi javno razpoložljivih podatkov in strokovnih podlag, izdelanih v okviru te naloge;
- upošteva vplive načrtovanih ureditev na posamezne sestavine okolja, med drugim tudi vplive na bivalno okolje (zrak, hrup in vibracije),
- skupaj s projektantom preveri obstoječe poplavne razmere v širšem prostoru ter
- poda usmeritve za naslednje faze načrtovanja vključno z izhodišči za izdelavo ŠV/PIZ in DPN.

3. Pobuda/DIIP

Na podlagi strokovnih podlag je treba izdelati tekstualni in grafični del pobude/DIIP za DPN, skladno z 91. členom ZUreP-3 in v skladu z 8. in 9. členom Pravilnika o DPN ter ob upoštevanju Uredbe o metodologiji priprave in obravnave investicijske dokumentacije na področju državnih cest in javne železniške infrastrukture (Ur. list RS, št. 5/17). Pobuda/DIIP naj vsebuje tudi:

- osnutek načrta sodelovanja javnosti in
- osnutek časovnega načrta.

V skladu z 91. člena ZUreP-3 pobuda šteje za dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP), če se pobuda nanaša na investicijski projekt v skladu s predpisi, ki urejajo javne finance.

Tudi glede na 2. odstavek 2. člena Pravilnika o DPN pobuda šteje za DIIP. V pobudi/DIIP je treba povzeti kronologijo načrtovanja, ki izhaja iz predhodno izdelanih dokumentov in utemeljiti predlog rešitev.

Pobuda šteje tudi kot vloga o nameri priprave plana v postopku celovite presoje vplivov na okolje, če se skupaj s postopkom priprave načrta izvede tudi postopek celovite presoje vplivov na okolje, v skladu s predpisi, ki urejajo varstvo okolja in ohranjanje narave (3. odstavek 2. člena Pravilnika o DPN. V skladu s 84. členom ZUreP-3, v zvezi s celovito presojo vplivov na okolje, pripravljavec pridobi mnenje zavoda, pristojnega za ohranjanje narave, o verjetno pomembnih vplivih na varovana območja in o obveznosti izvedbe presoje sprejemljivosti. Izdelovalec se mora usklajevati z nosilci urejanja prostora, ki sodeluje pri celoviti presoji vplivov na okolje in ministrstva, pristojnega za celovito presojo vplivov na okolje, predlaga obseg in natančnost informacij, ki morajo biti vključene v okoljsko poročilo (84. člen ZUreP-3).

V postopku priprave pobude se na podlagi javno razpoložljivih podatkov in strokovnih podlag opravi predhodno vrednotenje in utemeljitev konceptov ter potencialno izvedljivih rešitev oziroma utemeljitev ene rešitve.

Celotno gradivo za pobudo/DIIP je treba izdelati na podlagi izdelanih strokovnih podlag, prikazati in utemeljiti (obrazložiti) v šestih sklopih:

1. Prostorski (družbeni) vidik.
2. Prometni vidik.
3. Gradbeno-tehnični (funkcionalni) vidik.
4. Okoljski (varstveni) vidik.
5. Ekonomski vidik (prometna ekonomika) in ocena investicije.
6. Ocena sprejemljivosti v lokalnem okolju.

4. Objava Pobude/DIIP

Izdelovalec mora sodelovati in se usklajevati z NUP, občinami in javnostjo glede na vsebino podanih predlogov in pripomb na objavljeno pobudo ter usmeritev za načrtovanje. Prejete predloge in pripombe je treba preučiti in se do njih pisno opredeliti.

5. Analiza smernic, podatkov in usmeritev

Izdelovalec izdelava analizo smernic, podatkov in usmeritev nosilcev urejanja prostora (v nadaljevanju NUP), občin in predlogov javnosti skladno z veljavno zakonodajo (ZUREP-3 (NPB) in Pravilnik o pripravi DPN).

Analiza mora med drugim vsebovati tudi grafične prikaze omejitev v prostoru (problemsko karto).

Izdelovalec je dolžan opozoriti na zahteve NUP, ki jih je treba uskladiti še pred dokončanjem te faze in predvsem tudi na morebitno nasprotujoče interese posameznih NUP.

6. Predlog izvedljive variante (utemeljitev rešitev)

Izdelovalec na podlagi analize smernic, podatkov in usmeritev nosilcev urejanja prostora (v nadaljevanju NUP), občin in predlogov javnosti izdelava:

- predlog izvedljive variante (utemeljitev ene variante),
- seznam strokovnih podlag, ki jih je treba še izdelati,
- predlog načina upoštevanja predlogov javnosti,
- po potrebi dopolni tudi načrt sodelovanja javnosti in časovni načrt.

Predlog izvedljive variante (utemeljitev ene variante), mora biti utemeljen (preverjen) na podlagi analize smernic, podatkov in usmeritev nosilcev urejanja prostora (v nadaljevanju NUP), občin in predlogov javnosti tako z gradbeno-tehničnega, kot s prostorskega in okoljskega vidika.

7. Dopolnitve izdelane dokumentacije in Sklep o pripravi DPN

Če se bodo na podlagi pridobljenih usmeritev NUP, občin in predlogov javnosti, podanih v času javne objave pobude/DIIP izkazalo za potrebno, oz. bi to sledilo iz zaključkov analize, je treba dopolniti strokovne podlage in Pobudo/DIIP.

V okviru te naloge je predvideno tudi sodelovanje izdelovalca pri pripravi gradiv za obravnavo Sklepa o pripravi DPN na Vladi RS.

8. Dodatne preveritve

Izdelovalec po naročilu naročnika v dogovorjenih rokih sproti zagotavlja mnenja, ki se nanašajo na druge posege, ki bi lahko vplivali na obravnavan poseg, ki je predmet te projektne naloge (npr. sodelovanje pri pripravi projektnih pogojev in mnenj za posege, v zvezi s katerimi ima DARS vlogo mnenjedajalca) ter izdelati dodatne preveritve, ki bi morebiti sledile iz posameznih zahtev NUP in lokalnih skupnosti.

9. Ostale obveznosti izdelovalca

Izdelovalec naloge ima poleg vseh nalog, določenih s to projektno nalogo, še naslednje obveznosti:

- pridobiti mora vsa gradiva in dokumentacijo,
- zagotoviti vse potrebne preveritve in elaborate po naročilu naročnika,
- predlagane rešitve v strokovnih podlagah morajo biti medsebojno usklajene z ostalimi projekti, ki jih izdelujejo drugi izvajalci ali podizvajalci,
- sodelovati mora na usklajevalnih sestankih ter rednih koordinacijskih sestankih z vsemi izdelovalci in drugih usklajevanjih ter predstavitev rešitev v posameznih fazah projekta,
- po naročilu naročnika v dogovorjenih rokih sproti zagotavlja mnenja, ki se nanašajo na druge posege, ki bi lahko vplivali na obravnavan poseg, ki je predmet te projektne naloge (npr. sodelovanje pri pripravi projektnih pogojev in mnenj za posege, v zvezi s katerimi ima DARS vlogo mnenjedajalca), ter izdelati dodatne preveritve, ki bi morebiti sledile iz posameznih zahtev NUP in lokalnih skupnosti.
- sodelovati mora z naročnikom, pobudnikom, koordinatorjem, inženirjem, izdelovalci ostalih strokovnih podlag in drugih gradiv, projektno skupino, lokalnimi skupnostmi, načrtovalci drugih projektov v pripravi, NUP ter drugimi službami, za katere se izkaže, da imajo interes sodelovanja pri nalogi ter se udeleževati sestankov in koordinacij, na katere je vabljen,
- vsakokratno mora dopolniti gradiva na podlagi pripomb pripravljavca, naročnika in inženirja,
- pripraviti poročila in odgovore na pripombe po pregledu dokumentacije ter zagotoviti vse potrebne dopolnitve in popravke vključno z zahtevami NUP,
- pripraviti predstavitve rešitev v posameznih fazah priprave dokumentacije (PowerPoint, grafični prikazi, elaborati ...),
- sprotno obveščati naročnika o vseh dejstvih, pomembnih za izvedbo naloge,
- izdelati kartografsko gradivo z uporabo računalniške tehnologije (grafični in atributni podatki) v skladu s tehničnimi pravili, pripravljenimi za izvajanje Uredbe o prostorskem informacijskem sistemu (Ur. list RS, št. 119/07, 8/10 – ZUPI, 61/17 – ZUreP-2 in 199/21 – ZUreP-3),

- upoštevati Tehnična pravila za pripravo prostorskih aktov v digitalni obliki za državno prostorsko načrtovanje MNVP DzPGS (<https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-okolje-in-prostor/o-ministrstvu/direktorat-za-prostor/sektor-za-prostorski-informacijski-sistem/>), priporočila za pripravo povzetkov za javnost in drugih oblik grafičnih prikazov v postopku priprave DPN in začasnih ukrepov za zavarovanje urejanja prostora ter vsebinskimi in oblikovnimi navodili za pripravo povzetka za javnost, ki se nahajajo na internetnih straneh MNVP DzPGS,
- sodelovati pri pregledu projekta, ki ga/jo bo po potrebi organiziral naročnik in pripraviti popravke gradiva po pregledu,
- izdelovalec mora sodelovati pri pripravi predloga vladnega gradiva za sprejem sklepa o pripravi državnega prostorskega načrtovanja,
- da kot dober strokovnjak prevzema odgovornost za izdelavo vseh nalog, ki jih je treba izvesti za uspešno in popolno izvedbo predmetne naloge.

Naročnik si pridržuje pravico dajati izdelovalcu 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.

Izdelovalec mora nalogo izdelati strokovno korektno, v skladu s projektno nalogo, uveljavljeno metodologijo in dobro prakso. Izdelovalec je dolžan upoštevati veljavno področno zakonodajo. Če se v obdobju načrtovanja spremenijo zakoni oziroma podzakonski akti, jih morajo izdelovalci pri svojem delu ustrezno upoštevati. Če primernih domačih predpisov, normativov ali standardov ni, mora izdelovalec uporabiti ustrezne tuje standarde oz. normative.

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 zaželeno, da na to opozori investitorja že pri pripravi ponudbe in predlaga 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.

10. Oddaja gradiv

Vsak izvod mora biti oddan v tiskani (barvna tehnika kart) in v digitalni obliki (aktivni in neaktivni). Grafični del mora biti izdelan v merilu, ki je v skladu s predpisi in je hkrati pregledno in berljivo.

Celotna dokumentacija mora biti izdelana v digitalni obliki in na koncu predana naročniku v štirih (4) natisnjenih izvodi in štirih (4) elektronskih izvodi (USB ključek).

V vsaki fazi je treba oddati gradivo v elektronski obliki ali na oblaku, če z naročnikom ne bo dogovorjeno drugače (po potrebi največ 2 tiskana izvoda in 2 USB ključka ali ustrezen elektronski nosilec).

Digitalni izvodi morajo biti oddani v:

- neformalni obliki – v .pdf in/ali .dwf formatu, kjer mora biti oblika dokumenta (tekstualni del in grafični del) enaka obliki in vsebini v tiskanih izvodi (žigi, podpisi);
- formalni obliki – grafični del v vektorskem (.dwg, .dxf, .shp,...) formatu skupaj z atributnimi podatki ter v formatu .pdf; tekstualni del v formatu .doc oz. .docx in tabelarni del v formatu .xls oz. .xlsx ter grafični del v .dwg formatu.

Digitalni prostorski prikazi grafičnih kart morajo biti izdelani v skladu s pravili geografskih informacijskih sistemov. Vsi prostorski podatki morajo biti podani v državnem koordinatnem sistemu Republike Slovenije.

Projekti, ki bodo izdelani v zgoraj navedenih digitalnih oblikah, morajo omogočati izmenjavo podatkov in njihovo uporabo pri nadaljnjih fazah projektiranja.

Vsebina in oblika projektne dokumentacije v elektronski obliki mora biti enaka obliki in vsebini projektne dokumentacije v natisnjeni obliki ter mora biti pregledno urejena in organizirana v mape in podmape, podobno kot v natisnjeni obliki. Imena vseh map, podmap in datotek morajo biti določena tako, da je iz njihovih poimenovanj mogoče jasno sklepati na njihovo vsebino. Sestava ter označevanje map, podmap in datotek mora biti enotno za celotno projektno dokumentacijo, ki jo je dolžan izdelati izdelovalec.

11. Rok izvedbe

	Faza	Opis dela	Rok
1.	Analiza stanja	Izdelava analize stanja	30 dni od uvedbe v delo
2.	Strokovne podlage za pobudo	Izdelava osnutka strokovnih podlag (gradbeno-tehnični, prometni, ekonomski, prostorski in okoljski del)	90 dni od uvedbe v delo
		Izdelava predloga strokovnih podlag (gradbeno-tehnični, prometni, ekonomski, prostorski in okoljski del)	150 dni od uvedbe v delo
3.	Pobuda/DIIP	Izdelava osnutka pobude/DIIP, osnutka načrta sodelovanja javnosti in osnutka časovnega načrta	190 dni od uvedbe v delo
		Izdelava predloga pobude/DIIP, načrta sodelovanja javnosti in časovnega načrta	15 dni po prejemu pripomb naročnika
4.	Analiza smernic, podatkov in usmeritev	Izdelava osnutka analize smernic, podatkov in usmeritev NUP, občin in predlogov javnosti	30 dni od konca javne objave pobude/DIIP
		Dokončanje analize podatkov in usmeritev NUP, občin in predlogov javnosti	10 dni od uskladitve z NUP, in občinami po javni objavi
5.	Predlog potencialno izvedljivih variant	Predlog izvedljive variante	20 dni od uskladitve z NUP, in občinami po javni objavi
		Seznam strokovnih podlag, ki jih je treba še izdelati	
		Predlog načina upoštevanja predlogov javnosti	
6.	Dopolnitve izdelane dokumentacije	Dopolnitev gradiv, izdelanih v okviru te naloge	20 dni od naročila s strani naročnika
7.	Priprava ostalih preveritev	Priprava morebitnih ostalih preveritev za posege v območje Pobude (načrtovanih ureditev)	10 dni od naročila s strani naročnika

12. Ponudbena cena in plačilni pogoji

Ponudbena cena za izdelavo celotne dokumentacije mora biti specificirana v skladu s ponudbenim predračunom v PRILOGI 1. V ceni morajo biti zajeti vsi stroški za kvalitetno in pravočasno izvedbo pogodbenih obveznosti, ki so opredeljene s to projektno nalogo.

Vsa dela, ki niso posebej navedena v ponudbenem predračunu in so predmet te projektne naloge, morajo biti vključena v ponujeno ceno. Za ta dela izdelovalec nima pravice zahtevati nikakršnega doplačila na ponudbeno ceno.

Izvajalec bo opravljene storitve po tej pogodbi obračunaval mesečno, z izstavitvijo računov. Obvezna priloga računa je poročilo o izvedenih delih. Obvezna priloga računa je poročilo o izvedenih storitvah.

Vse faze, ki niso opredeljene v ponudbenem predračunu: potrebni popravki in dopolnitve projektne dokumentacije so vključeni v enoto cene izdelave projekta.

Priloge:

- Priloga 1: Ponudbeni predračun
- Priloga 2: Tipična prečna prereza
- Priloga 3: Pregledne karte