REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO

Hajdrihova ul. 2a, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 02
E: gp.drsi@gov.si
www.di.gov.si

Številka:	37165-412/2021	Št. projekta:	21-0121
Datum:	1. 10. 2025	Naziv projekta:	Obvoznica Litija

PROJEKTNA NALOGA
za izdelavo okoljskega poročila za obvozno cesto Litija

1 OPIS STANJA, PREDMET PROJEKTNE NALOGE IN CILJI NAČRTOVANE PROSTORSKE UREDITVE

1.1 Opis stanja

Mesto Litija je središče občine Litija in leži približno na polovici poti med Ljubljano in Zidanim Mostom in le 2 kilometra od sedeža sosednje občine Šmartno pri Litiji. Razvila se je na obeh bregovih reke Save. Litija leži v kotlini, ki jo obdajajo vzpetine Veliki Vrh, Svibno, Sitarjevec, Širmanski hrib in druge. Na levem bregu mesta stoji Predilnica Litija iz leta 1886, eden prvih večjih industrijskih obratov, ki so nastali v Litiji po izgradnji Južne železnice.

Glavna prometna žila v občini je državna cesta G2-108 s povezavo proti zahodu v smeri Ljubljane in proti vzhodu v smeri Zagorja ob Savi. Od te ceste se v Litiji proti jugu oziroma občini Šmartno pri Litiji odcepi državna cesta R2-416 z nadaljevanjem v smeri proti jugu, nanjo se navezujeta cesti R2-417 proti vzhodu oziroma Mirni in R3-645 proti zahodu oziroma Besnici.

Litija je z avtocestnim sistemom povezana prek priključka Šentjakob na avtocesto A1; ta je od središča Litije oddaljen 27,5 km oziroma okoli 25 minut vožnje. Slaba stran oddaljenosti od mednarodnih cestnih povezav je slabša povezanost s širšim okoljem, dobra stran pa je odsotnost večjih tranzitnih tokov in s tem povezanimi prometnimi, okoljskimi in drugimi težavami.

Obremenitev cestnega omrežja se po podatkih prometnih štetij povečuje, promet narašča z vse večjo mobilnostjo prebivalstva in povečano gospodarsko aktivnostjo, podobno kot drugod po državi. Tako se že v današnjem času na območju križišč glavne ceste G2-108 pojavljajo občasni zastoji, obseg teh prometnih zastojev se bo v skladu s pričakovanji s časom povečal, s čimer bo središče mesta v vse večji meri obremenjeno z emisijami iz prometa. Zaradi zastojev pa se povečujejo tudi stroški uporabnikov cestnega omrežja. Dolgoročna rešitev za razbremenitev središča mesta predvsem tranzitnega prometa bi bila nova prometnica, ki bi preusmerila glavne prometne tokove iz mestnih območij in s tem omogočila nadaljnji razvoj mesta. V nasprotnem primeru bo razvoj otežen zaradi prometnih zastojev in obremenitve okolja (hrup, onesnaženost zraka in tal, vibracije) kot posledice prometa.

Glede na dosedanje ocene stanje in možnih rešitev se je izkazalo, da je treba obstoječo cestno povezavo, ki poteka skozi naselje Litija, prestaviti izven naselja. Obstoječa križišča namreč niso ustrezna, kar se kaže predvsem v jutranji in popoldanski konici, ko nastajajo zastoji, zaradi vplivov prometa, onesnaženja s hrupom in prašnimi delci, se zmanjšuje kakovost življenja v Litiji, zaradi občasnih zastojev pa prihaja tudi do povečanih stroškov uporabnikov.

Skladno z navedenim je bila pripravljena pobuda za državni prostorski načrt in Vlada RS je sprejela sklep o pripravi državnega prostorskega načrta za obvozno cesto Litija (št. 35000-8/2025/3 z dne 19. 6. 2025).

1.2 Predmet projektne naloge

Predmet naloge je izdelava **Okoljskega poročila** skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05 in 44/22 – ZVO-2). Presoje sprejemljivosti vplivov izvedbe plana v naravo na varovana območja ni treba izvesti.

V okviru te naloge je treba za potrebe izdelave Okoljskega poročila izdelati še **analizo posega na kmetijska zemljišča** ter **začetno oceno stanja populacij dvoživk in opredelitev ukrepov za ohranjanje dvoživk**.

1.3 Cilji načrtovane prostorske ureditve

Osnovni cilj načrtovane prostorske ureditve je izgradnja obvozne ceste Litija, s katero bo zagotovljena zmogljiva in varna obvozna ter razbremenilna cesta za naselje Litija ter okoliška naselja, obenem pa modernejša in hitrejša cestna povezava mimo Litije proti Zasavju oziroma proti Ljubljani.

Z uresničitvijo investicije bo zagotovljena prometna razbremenitev mesta Litija, ki je danes močno obremenjeno s tranzitnim in lokalnim prometom, zagotovljeno bo povečanje prometne varnosti in pretočnosti glavne ceste G2-108/1182 Črnuče–Zidani Most, odsek 1182 Ribče–Litija in obenem bodo zmanjšani tudi vplivi na bivalno okolje v mestu.

S prostorskimi ureditvami, ki so predmet pobude, bodo lahko realizirani strateški cilji, zapisani v Resoluciji o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050 (Uradni list RS, št. 72/23; v nadaljnjem besedilu: ReSPR50), tako na področju učinkovitega policentričnega urbanega razvoja kot na področju razvoja prometne infrastrukture.

Smiselnost priprave državnega prostorskega načrta za obvozno cesto Litija temelji na že predhodno izdelanih strokovnih preveritvah možnih tras ter na ugotovitvah dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP), ki izhajajo iz dejanskega stanja obstoječe glavne ceste in prometnih obremenitev ter prometno-varnostnih razmer v Litiji.

2 KRONOLOGIJA DOSEDANJIH AKTIVNOSTI

Načrtovanje variant obvoznice Litija se je začelo že leta 2008, ko je bila izdelana Idejna zasnova državne ceste G2-108 Črnuče–Zidani Most odsek 1182 Ribče–Litija (obvoznica Litija), ki jo je izdelal PNZ d. o. o. Ljubljana. V tem elaboratu sta bili obravnavani dve varianti, obe sta potekali po južnem pobočju hriba Gradec, severno od jedra mesta. Varianti sta večji del potekali po isti trasi, razlikovali sta se le v srednjem delu, kjer je bila ena umeščena na gozdni rob, s precejšnjim

odmikom od poselitve, druga pa je potekala po kmetijskih zemljiščih in se je poselitvi bolj približala.

V nadaljevanju se je pojavila ideja o dodatni varianti, ki bi se mestu bolj izognila in izdelana je bila študija variant, v kateri sta predvideni dve varianti: varianta 1 – Gradec, ki poteka po trasi variant iz prvotne idejne zasnove in varianta 2 – Konj, ki se je mestu precej izognila, saj je potekala od naselja Ponoviče na vzhodu do glavne ceste zahodno od naselja Konj. Kasneje je bila varianta 2 – Konj opuščena, ker naj bi zaradi prevelike oddaljenosti od mesta Litija prevzela le manjši del tranzitnega prometa, ki se ga z ureditvijo obvoznice Litija želi preusmeriti izven mestnega jedra.

Za tem je bila leta 2009 oblikovana še dodatna varianta, imenovana predorska varianta, ki ima začetno točko na istem mestu kot varianti 1 in 2, v srednjem delu pa poteka v predoru pod hribom Gradec ter na koncu prečka železnico in Savo in se priključi na obstoječo cesto.

V Študiji variant obvoznice Litija (Acer Novo mesto, september 2009) so bile obravnavane tri variante: varianta 1 (v študiji iz leta 2008 imenovana varianta 2), optimizirana različica, imenovana varianta 1 – optimizirana (v študiji iz leta 2008 imenovana varianta 1) ter predorska varianta. Naloga je vsebovala primerjavo variant po štirih kriterijih: regionalni in urbani razvoj, vplivi na okolje, gradbeno-tehnični vidik in prometno-ekonomski vidik. Glede na vrednotenje vplivov izgradnje obvoznice Litija je bila kot najustreznejša za nadaljnjo obravnavo predlagana predorska varianta. V okviru omenjene študije niso bile pridobljene smernice nosilcev urejanja prostora.

Za načrtovanje obvoznice Litije je pomembno dejstvo, da je bilo na širšem območju obravnavanih variant leta 2015 v naselju Zgornji Log zgrajeno izvennivojsko križanje glavne ceste in železniške proge, ki je pomembno spremenilo prometne razmere na severnem delu mesta Litija in predvsem v Zgornjem Logu.

Leta 2018 je Občina Litija z dopisom št. 371-106/2011-4 z dne 20. 6. 2018 posredovala izhodišča za pripravo projektne naloge za načrtovanje obvoznice Litija, v katerem je predlagan potek trase na desnem bregu Save, in sicer z navezavo glavne ceste G2-108 na že izvedeno traso obvoznice Šmartnega pri Litiji.

Leta 2021 je bil izdelan dokument identifikacije investicijskega projekta za projekt, ki se umešča v prostor z državnim prostorskim načrtom (DIIP; DRI upravljanje investicij, d. o. o., št. 37164-3/2021/49 z dne 9. 2. 2021) in sprejet Sklep o potrditvi Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP): Obvoznica Litija – umeščanje v prostor (št. 37164-3/2021/49 z dne 23. 2. 2021).

Leta 2022 je MzI DRSI naročil izdelavo strokovnih podlag na nivoju idejne zasnove ter Pobude in analize smernic za pripravo državnega prostorskega načrta za obvoznico Litija, kar predstavlja prvi korak v procesu državnega prostorskega načrtovanja te prometnice.

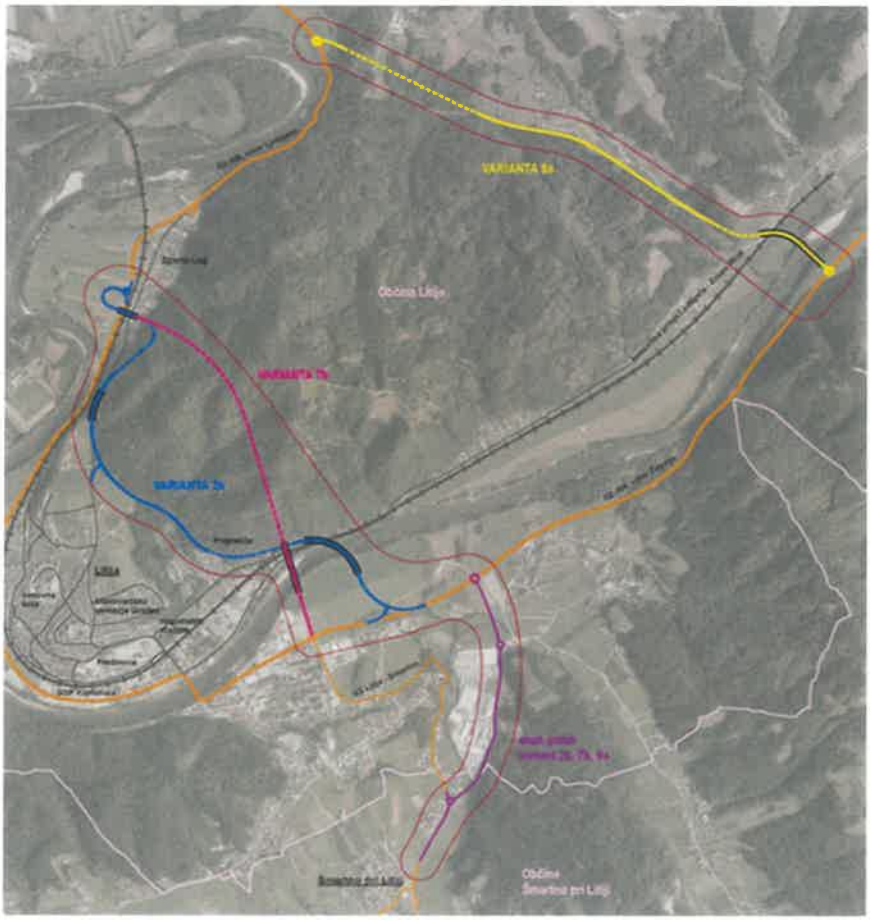
Pobuda za pripravo Državnega prostorskega načrta za obvozno cesto Litija je bila izdelana leta 2023 (ACER Novo mesto d. o. o., št. J-10/22, junij 2023).

V okviru izdelave idejnih rešitev obvozne ceste Litija za izdelavo pobude je bilo preverjenih večje število variant. Trase vseh variant se navezujejo na glavno cesto G2-108, vendar imajo različne začetne in končne točke in tako na različne načine rešujejo prometno problematiko naselja Litija in tudi prometnih povezav na širšem območju. Glede na to, da se je Litija razvila na obeh bregovih reke Save, so bile poleg tras za razbremenitev osrednjega dela mesta na levem bregu Save, vključno z novo premostitvijo čez Savo, preverjene tudi možnosti za prometno razbremenitev južnega dela naselja na desnem bregu Save in navezavo obvozne ceste Litija na regionalno cesto – obvozno cesto Šmartno pri Litiji. Na levem bregu Save so trase v različnih oddaljenostih od

osrednjega dela mesta (nekatere v predoru), na desnem bregu pa zahodno oz. vzhodno vzdolž obstoječe obrtne cone Zagorica.

Na podlagi izdelanih preveritev ter ugotovljenih prednosti in slabosti vseh obravnavanih variant so bile v pobudi predstavljene tri variante trase na levem bregu Save (varianta 2b, varianta 7b in varianta 9a). Glede na ugotovitve analize usmeritev in podatkov nosilcev urejanja prostora ter predlogov javnosti po zaključku javne objave pobude se je izkazalo, da je v nadaljevanju postopka priprave državnega prostorskega načrta smiselno obravnavati vse tri variante, zato se postopek nadaljuje v skladu s 94. členom ZUreP-3 s pripravo študije variant, v kateri se obravnavajo vse tri variante, ki so bile predstavljene v pobudi (variante 2b, 7b in 9a), ob upoštevanju predlaganih optimizacij in usmeritev.

Vse tri izvedljive variante se razlikujejo le na levem bregu reke Save, na desnem bregu pa je njihov potek enak (po varianti B, torej po vzhodni strani obrtne cone Zagorica). Upoštevaje celotne poteke vseh treh variant (na levem in desnem bregu) znašajo dolžine tras 5.380 m pri varianti 2b, 4.095 m pri varianti 7b in 4.630 pri varianti 9a.



Slika 1: Skupni prikaz vseh izvedljivih variant obvozne ceste Litija – modra je varianta 2b, roza varianta 7b, rumena varianta 9a in z vijolično enak potk vseh treh variant na desnem bregu Save (ACER Novo mesto d. o. o., Pobuda, junij 2023)

Pobuda za DPN za obvozno cesto Litija je bila nosilcem urejanja prostora (v nadaljnjem besedilu: NUP) in širši javnosti od 29. avgusta 2024 do 4. oktobra 2024 dostopna na spletnih straneh Ministrstva za naravne vire in prostor in v prostorskem informacijskem sistemu, hkrati pa so bili NUP pozvani, da posredujejo podatke in usmeritve za načrtovanje. V skladu z določili 84. člena ZUreP-3 je treba v postopku DPN izvesti tudi postopek celovite presoje vplivov na okolje. Skupaj

s smernicami je bilo pridobljeno mnenje Zavoda RS za varstvo narave, da je v postopku državnega prostorskega načrtovanja treba izvesti celovito presojo vplivov na okolje. Presoje sprejemljivosti vplivov izvedbe plana v naravo na varovana območja ni treba izvesti.

Analiza usmeritev in podatkov je bila izdelana februarja 2025 in junija 2025 je bil na Vladi RS sprejet Sklep o izvedbi državnega prostorskega načrtovanja za obvozno cesto Litija (št. 35000-8/2025/3 z dne 19. 6. 2025).

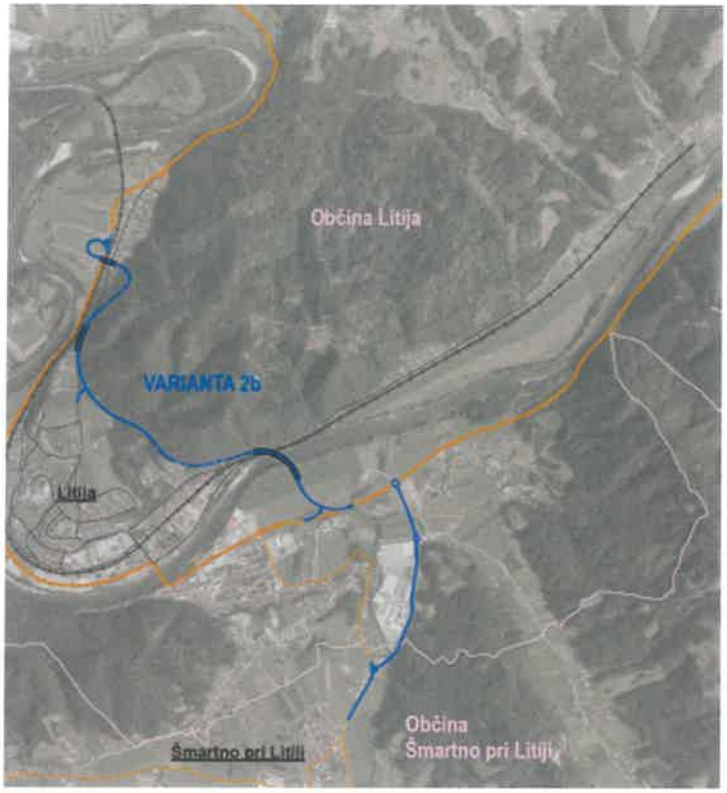
3 OPIS NAČRTOVANIH UREDITEV

V postopku ŠV/PIZ bodo na podlagi variant iz pobude izdelane strokovne podlage, ki bodo obravnavale tri variante – varianta 2b, varianta 7b in varianta 9a. Variante se razlikujejo le na levem bregu Save, na desnem bregu pa je njihov potek enak (po varianti B, torej po vzhodni strani OC Zagorica).

V pobudi predstavljeni poteki variant so okvirni in služijo za opredelitev območja, v katerem bodo v fazi ŠV/PIZ načrtovane oz. vrednotene variante poteka obvozne ceste Litija.

Varianta 2b se začne na obstoječi glavni cesti pri Zgornjem Logu kot zahodni priključek v novem krožnem križišču, nato pa se v levi krivini začne vzpenjati ter preko predvidenega nadvoza (viadukta) dolžine 110 m prečka obstoječo glavno cesto in železniško progo. Trasa nato preko vrzeli v obstoječi pozidavi naselja Zgornji Log preide v predor (dolžine 340 m) ob vznožju vzpetine Konec. V predoru se trasa usmeri proti jugu, po izhodu iz predora pa se pred prečkanjem grape potoka Prihudnik povzpne preko predvidenega viadukta dolžine 165 m na pobočje bližnjih vzpetin (Praprotnik in Pečice). Na tem pobočnem odseku je predvideno večje število podpornih in opornih zidov in galerija dolžine 470 m. Nad Praproščami trasa po izhodu iz galerije preko desne krivine zapusti ožje območje mesta Litija in preko predvidenega mostu dolžine 360 m prečka železniško progo in reko Savo. Pred naseljem Ježa se uredi desni priključek z navezavo na obstoječo Zasavsko cesto. Trasa obvozne ceste se na obstoječo glavno cesto G2-108/1183 Litija–Zagorje naveže v km 0,600 po BCP oz. tik pred obstoječim prepustom čez potok Reka. Predvidena je odstranitev stavb Zgornji Log 18 in Praprošče 1.

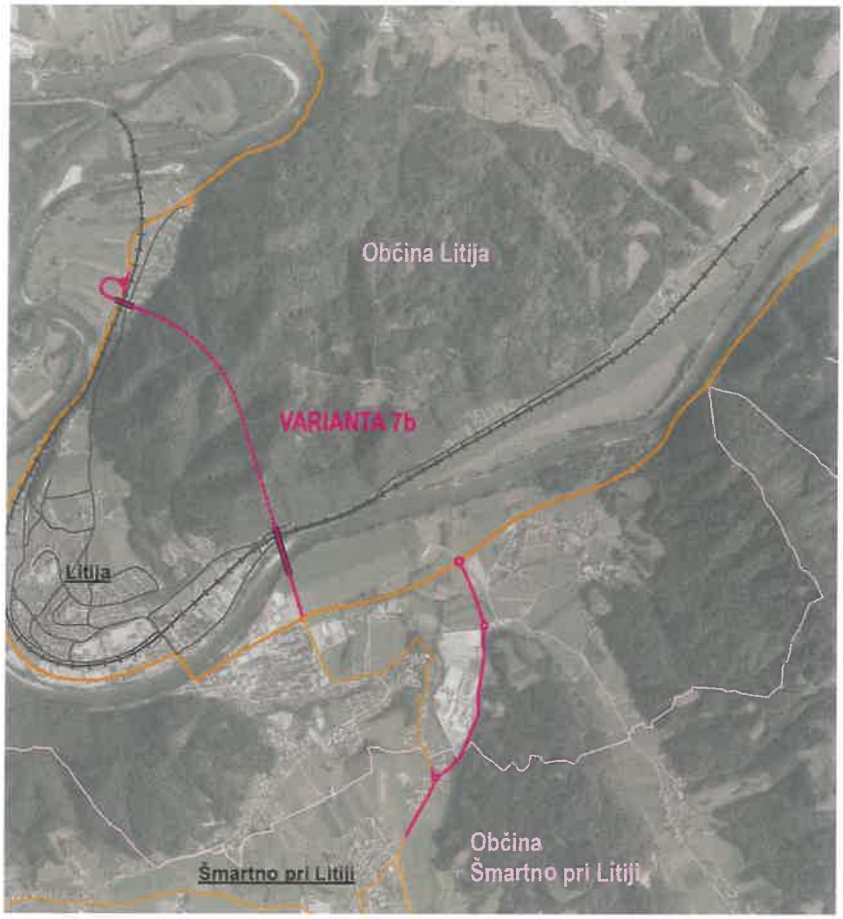
Dolžina trase na levem bregu s premostitvijo Save znaša 3.750 m.



Slika 2: Prikaz celotnega poteka variante 2b
(ACER Novo mesto d. o. o., Pobuda, junij 2023)

Varianta 7b se začne zahodno od naselja Zgornji Log na obstoječi glavni cesti v novo predvidenem trikrakem krožnem križišču. Od tu se trasa začne vzpenjati in po nadvozu prečka glavno cesto in železniško progo. Nato v vrzeli v obstoječi pozidavi v Zgornjem Logu preide v predor dolžine 1.425 m. Po izhodu iz predora (med stavbama Praprošče 1 in 2) prečka železniško progo in Savo preko mostu dolžine 275 m. Na koncu se trasa naveže na obstoječe krožno križišče pri trgovskemu centru Merkur (križišče cest G2-106/1182 Ribče-Litija, G2/106/1183-Litija–Zagorje, R2-416/1346 Litija–Šmartno).

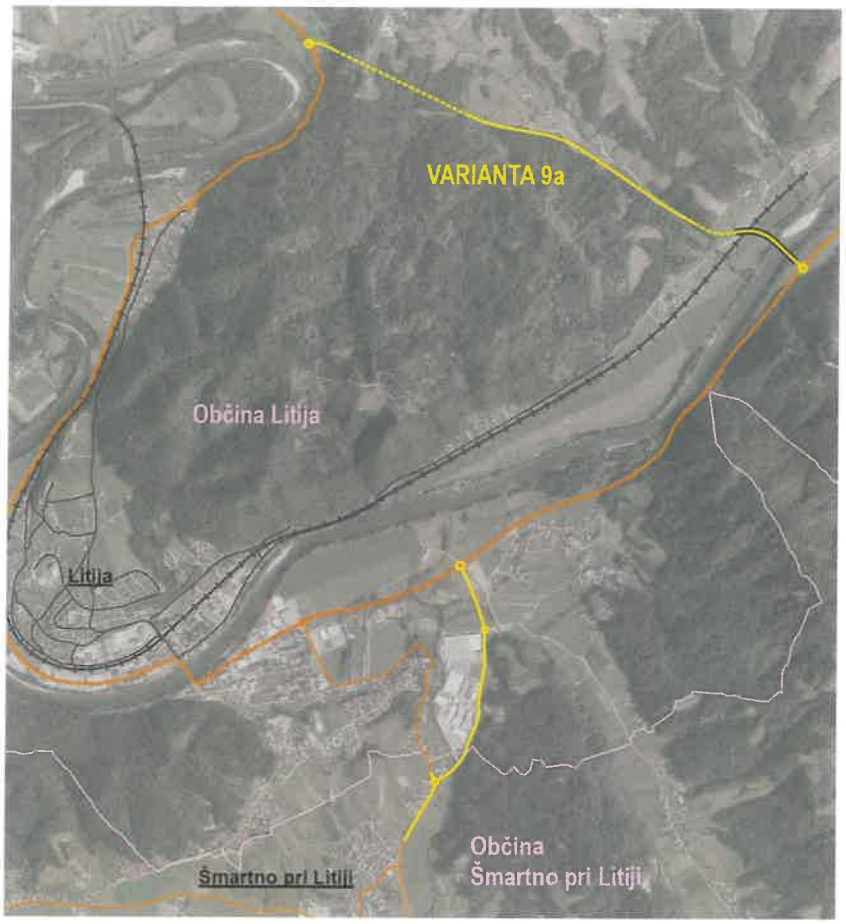
Dolžina trase na levem bregu s premostitvijo Save znaša 2.465 m.



Slika 3: Prikaz celotnega poteka variante 7b
(ACER Novo mesto d. o. o., Pobuda, junij 2023)

Varianta 9a se začne v novo predvidenem krožnem križišču na glavni cesti zahodno od naselja Konj. Trasa se nadaljuje s smeri proti jugovzhodu in vstopi v predor dolžine 800 m. Po izhodu iz predora poteka trasa po ozki dolini Konjskega potoka in približno sledi trasi obstoječe lokalne ceste. Pred naseljem Ponoviče se trasa odmakne od območja gradu in bližnje stanovanjske pozidave ter pod Tičnikom poteka v krajšem predoru, nato pa premosti železniško progo in reko Save ter se naveže na glavno cesto v novo predvidenem krožnem križišču. Dolžina trase na levem bregu s premostitvijo Save znaša 3.000 m.

Na desnem bregu Save se vse tri navedene variante navežejo na isto traso, ki se začne v novo predvidenem krožnem križišču na lokaciji obstoječega priključka za dostop do čistilne naprave Litija na glavni cesti G2-108/1183 Litija–Zagorje in poteka proti jugu prek obstoječih kmetijskih zemljišč in sicer po samem robu površin, ki so v OPN Litija opredeljena kot stavbna zemljišča za širitev OC Zagorica ter se nadaljuje po obstoječi lokalni cesto in po njej poteka po vzhodnem robu območja OC Zagorica. Na območju obstoječega zaselka se v križišču, ki se preuredi v krožno križišče, odstrani stavba Breg pri Litiji 1 s pripadajočimi objekti. Jugozahodno od OC Zagorica trasa na mestu obstoječega trikrakega križišča, ki se preuredi v krožno križišče, preide na obstoječo regionalno cesto, po kateri poteka vzdolž naselja Jeze in se naveže na obstoječo obvoznico Šmartnega pri Litiji. Dolžina trase na desnem bregu Save, ki je identična pri vseh treh variantah, znaša 1.630 m.



Slika 4: Prikaz celotnega poteka variante 9a
(ACER Novo mesto d. o. o., Pobuda, junij 2023)

Upoštevaje celotne poteke vseh treh variant (na levem in desnem bregu) znašajo dolžine tras 5.380 m pri varianti 2b, 4.095 m pri varianti 7b in 4.630 pri varianti 9a.

4 IZHODIŠČA

Pri izdelavi naloge je treba upoštevati vso veljavno zakonodajo in predpise s področja prostorskega načrtovanja, investicijske dokumentacije, gradnje cest, prometa, prometne varnosti in varstva okolja ter naslednjo dokumentacijo:

- Pobudo za državni prostorski načrt za obvozno cesto Litija (Acer Novo mesto d. o. o., št. J-10/22, junij 2023),
- Analiza usmeritev in podatkov za državni prostorski načrt za obvozno cesto Litija (Acer Novo mesto d. o. o., št. J-10/22, februar 2025),
- Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP), za katerega je bil sprejet sklep št. 37164-3/2021/49 z dne 23. 2. 2021,
- dokumentacijo, ki si jo izdelovalec priskrbi sam:
  - občinske strateške in izvedbene prostorske akte na območju načrtovanih ureditev in
  - javno dostopne podatke in morebitno ostalo dokumentacijo, potrebno za izdelavo te naloge,
- navodila, priporočila in druge dokumente investitorja oz. pripravljavca ŠV/PIZ in izdelovalca SP.

5 OBSEG IN VSEBINA NALOGE

V okviru te naloge se izdelajo:

- Okoljsko poročilo,
- Analiza posegov na kmetijska zemljišča in
- Začetna ocena stanja populacij dvoživk in opredelitev ukrepov za ohranjanje dvoživk.

A. Okoljsko poročilo

Okoljsko poročilo mora biti izdelano v skladu z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05). Presoje sprejemljivosti vplivov izvedbe plana v naravo na varovana območja ni treba izvesti.

V OP se vrednotijo variante, opisane v poglavju 3 te projektne naloge. OP se zaključi s potrditvijo predloga najustreznejše variante na Vladi RS.

V prvi fazi mora izdelovalec OP pregledati predhodno izdelano dokumentacijo vključno z analizo smernic ter na podlagi tega določiti cilje, kazalce in metodologijo vrednotenja za OP oz. priprava izdelati okoljska izhodišča za pripravo okoljskega poročila (vsebinjenje), ki bodo posredovana v potrditev na MOPE. Hkrati mora izdelovalec OP projektantu podati usmeritve za projektiranje, ki vsebujejo okoljske omejitve v prostoru in predloge za optimizacije variant zaradi teh omejitev. Izdelati mora problemsko karto z usmeritvami projektantu.

Variante se morajo vrednotiti po vseh segmentih okolja, na katere imajo pričakovan pomemben vpliv (vsebinjenje), kar je treba v uvodu strokovno utemeljiti. V okviru OP je treba ugotoviti pričakovane vplive izvedbe in obratovanja variant in oceniti njihovo sprejemljivost, kar vključuje oceno morebitnih alternativnih rešitev ter v primeru ugotovljenih pričakovanih škodljivih vplivov tudi predlog in oceno ustreznih omilitvenih ukrepov. Pri izdelavi OP je potrebno upoštevati smernice posameznih NUP ter analizo smernic.

Po enaki metodologiji kot ostale variante je treba opisati in oceniti verjeten razvoj stanja okolja v planskem obdobju, v kolikor se plan ne bi izvedel, predvsem v delih, ki se nanašajo na onesnaženost zraka, podnebne spremembe in hrup oziroma na varstvo človekovega zdravja. Za vse segmente okolja je treba priložiti grafične priloge v ustreznem merilu glede na velikost posega.

V primeru, da bodo po projektu nastali viški zemeljskih izkopov, mora biti v okviru presoje obravnavan tudi način ravnanja z viški zemeljskega materiala in morebitne lokacije za trajno oz. začasno skladiščenje viškov zemeljskega materiala.

V sklopu OP je treba skladno z Uredbo o okoljskem poročilu med drugim vrednotiti tudi vplive plana na podnebne dejavnike. Segment tla je treba obravnavati v ločenem poglavju.

Izdelovalec OP mora pri pripravi naloge upoštevati tudi vse relevantne strokovne podlage, ki bodo izdelane v okviru ŠV in niso predmet tega razpisa, med drugim:

- Oceno vpliva posega na stanje površinskih voda skladno s Prilogo 3 Splošnih smernic s področja upravljanja z vodami,
- Oceno vpliva posega na podzemno vodo skladno s Prilogo 5 Splošnih smernic s področja upravljanja z vodami,
- Elaborat krepitve podnebne odpornosti,
- Elaborat ravnanja z zemeljskim izkopom.

B. Analiza posegov na kmetijska zemljišča

Pri poseganju na kmetijska zemljišča je potrebno skladno s 3.e členom Zakona o kmetijskih zemljiščih izdelati analizo posegov na kmetijska zemljišča za vse obravnavane variante in sicer:

- obseg posega posamezne variante glede na boniteto in na razvrstitev kmetijskih zemljišč v območja najboljših ali drugih kmetijskih zemljišč glede na namensko rabo prostora,
- obseg posega posamezne variante na območje izvedenih agrarnih operacij,
- način poseganja na zaokrožena območja kmetijskih zemljišč.

Pri izdelavi analize posegov na kmetijska zemljišča je treba za rešitve upoštevati tudi vse spremljajoče posege, ki se načrtujejo poleg same izvedbe ceste, kot so: počivališča ter oskrbni centri, ureditev križišč, dostopne poti, prestavitev že umeščenih cest, vzpostavitev nadomestnih habitatov in drugih posegov ter omejitev, ki bodo nastale zaradi gradnje ceste. Upošteva se Smernice s področja varstva kmetijskih zemljišč za pripravo državnih prostorskih načrtov (MKGP, junij 2022).

Izdelovalec analize poseganja na kmetijska zemljišča mora glede na zgoraj navedene parametre izdelati primerjavo med variantami v pisni in tabelarični obliki, ter skladno z zakonom predstaviti proces optimizacije načrtovanih variant z vidika poseganja na kmetijska zemljišča, kar je treba v procesu načrtovanja strokovnih podlag smiselno upoštevati.

C. Začetna ocena stanja populacij dvoživk in opredelitev ukrepov za ohranjanje dvoživk

Za potrebe izdelave OP je treba izvesti popis dvoživk, pri čemer se najprej izvede pregled obstoječih podatkov o dvoživkah, nato pa poda začetna ocena stanja populacij dvoživk na podlagi terenskega pregleda vplivnega območja vseh variant (priporoča se izvedba v času aktivne sezone dvoživk, od marca do oktobra). Na podlagi terenskega pregleda območja se pripravi v OP strokovna ocena vplivov posameznih variant na dvoživke in njihova primerjava za potrebe ŠV. Ob upoštevanju previdnostnega principa se pripravi prvi predlog omilitvenih ukrepov za vse variante, ki omogoča primerjavo variant tudi glede obsega omilitvenih ukrepov za dvoživke. Ko je v zaključku faze ŠV izbrana najustreznejša varianta ceste, se skladno z zakonodajo dopolni tudi OP z oceno predloga najustreznejše variante kot zaključek faze ŠV, kjer je opredeljen tudi obseg ukrepov za dvoživke za izbrano varianto (v merilu 1:5.000). Pri začetni oceni stanja dvoživk in opredelitvi ukrepov za prehajanje dvoživk se po strokovni presoji smiselno glede na obseg in lego plana upoštevajo usmeritve podane v Strokovnih podlagah za izdelavo navodil in tehničnih specifikacij za zagotavljanje migracijskih koridorjev dvoživk na državnem cestnem omrežju (CKFF, december 2019), dostopne na https://www.gov.si/teme/informacije-in-usmeritve-strokovni-javnosti-na-podrocju-cestne-infrastrukture/.

6 FAZE DELA IN ROK ZA IZDELAVO POSAMEZNE FAZE

Predvideno je, da se naloga izdela v fazah in rokih, kot je podrobno pojasnjeno v tabeli v nadaljevanju. V tabeli so navedene vse faze, ki so nujne v postopku priprave ŠV/PIZ in so nujne za nadaljevanje naslednje faze. Faze, ki niso predmet te projektne naloge, so v tabeli obarvane s sivo.

FAZA	OPIS FAZE	ROKI IZDELAVE
1.	Pregled predhodno izdelane dokumentacije, obstoječih podatkov, analiza obstoječega stanja in izdelava problemske karte	30 dni od uvedbe v delo
2.	Priprava podrobnega terminskega plana do oddaje ŠV/PIZ	ni predmet te naloge

3.	Priprava metodologije za vrednotenje	ni predmet te naloge
4.	Priprava načrta sodelovanja z javnostjo	ni predmet te naloge
5.	Izdelava gradbeno tehničnega elaborata	ni predmet te naloge
6.	Izdelava ekonomskega vrednotenja	ni predmet te naloge
7.	Izdelava razvojno urbanističnega elaborata	ni predmet te naloge
8.	Izdelava okoljskega poročila (OP) ter ostalih strokovnih podlag: - Izdelava ničelnega stanja, preveritev ciljev, kazalcev ter metodologije za OP - Izdelava Analize posegov na kmetijska zemljišča - Izdelava začetne ocene stanja dvoživk in opredelitev ukrepov za ohranjanje dvoživk - Izdelava okoljskega poročila	30 dni od uvedbe v delo 30 dni po prejemu vseh strokovnih podlag, relevantnih za izvedbo naloge 45 dni po prejemu vseh strokovnih podlag, relevantnih za izvedbo naloge 30 dni po prejemu vseh strokovnih podlag, relevantnih za izvedbo naloge
9.	Izdelava ŠV/PIZ – Prostorsko-družbeni vidik – Varstveni vidik (na podlagi izdelanega OP) – Funkcionalni vidik (na podlagi gradbeno tehničnega elaborata) – Ekonomski vidik (na podlagi izdelanega ekonomskega vrednotenja). – Sintezne ugotovitve (sodelovanje z izdelovalcema ŠV/PIZ in OP)	Izdelava varstvenega vidika – 15 dni po izdelanem OP. Ostali vidiki niso predmet te naloge.
10.	Izdelava dopolnitve analize podatkov in usmeritev NUP	20 dni po zaključku ŠV
11.	Dopolnitev ŠV/PIZ po končnem pregledu naročnika	20 dni od prejema pripomb
12.	Posredovanje ŠV/PIZ na KIOP	Upošteva se TP pripravljavca
13.	Sodelovanje na seji KIOP ter popravki ŠV/PIZ po pripombah KIOP	Skladno z vabilom KIOP, popravki v roku 20 dni oz. skladno z dogovorom na seji KIOP
14.	Posredovanje ŠV/PIZ na MNVP	5 dni po prejemu sklepa KIOP
15.	Pridobitev mnenja glede ustreznosti študije variant, okoljskega poročila ter mnenja glede sprejemljivosti variante z varstvenega vidika s strani Projektne skupine v ožji sestavi	Upošteva se TP pripravljavca
16.	Objava ŠV/PIZ, okoljskega poročila in mnenj Projektne skupine v prostorskem informacijskem sistemu	Upošteva se TP pripravljavca
17.	Priprava gradiva/predstavitev za javne obravnave ter sodelovanje na javnih obravnavah vključno s 3D animacijo – vizualizacijo	Upošteva se TP pripravljavca
18.	Priprava predloga stališč do pripomb in predlogov z javne objave ter sodelovanje pri pripravi stališč do pripomb in predlogov	60 dni od prejema pripomb in predlogov in v skladu s TP pripravljavca

19.	Potrditev predloga stališč do pripomb in predlogov s strani Projektne skupine	30 dni (skladno z ZUReP-3)
20.	Dopolnitev vseh gradiv po sprejetih stališčih do pripomb in predlogov z javne objave ŠV/PIZ in okoljskega poročila	30 dni po potrditvi stališč do pripomb in predlogov javnosti oz. upošteva se TP priprave ŠV/PIZ
21.	Dopolnitev mnenja glede ustreznosti študije variant, okoljskega poročila ter mnenja glede sprejemljivosti variante z varstvenega vidika s strani Projektne skupine v ožji sestavi	30 dni (skladno z ZUReP-3)
22.	Pridobitev sklepa Prostorskega sveta o opredelitvi do predloga najustreznejše variante.	Upošteva se TP pripravljavca
23.	MNVP s sklepom Prostorskega sveta seznani vlado	Upošteva se TP pripravljavca
24.	Sodelovanje pri pripravi gradiva za potrditev predloga najustreznejše variante na Vladi RS	Upošteva se TP pripravljavca
25.	Oddaja končnih izvodov ŠV/PIZ	Upošteva se TP pripravljavca

V vsaki fazi se gradivo predvidoma uskladi z naročnikom. Izdelovalec gradivo dopolni v roku 10 dni, razen če zaradi obsega ni dogovorjeno drugače.

V okviru naloge je predvideno sodelovanje z izdelovalcem ŠV na rednih koordinacijskih sestankih nosilcev urejanja prostora in projektnih skupin v postopkih državnega prostorskega načrtovanja za državne ceste, ki mesečno potekajo na MNVP in se jih morajo po navodilu državnega sekretarja za prostor udeleževati tudi izdelovalci OP, ŠV in državnih prostorskih načrtov. Poleg udeležbe na koordinacijskih sestankih je občasno treba pripraviti podatke o stanju na nalogi in pojasnila, predstavitvena gradiva in občasno tudi predstavitve ter pojasnila prisotnim nosilcem urejanja prostora.

7 OSTALE OBVEZNOSTI IZDELOVALCA

Izdelovalec naloge ima poleg vseh nalog, določenih v vsebini in obsegu dela, še naslednje obveznosti:

- tekom izdelave OP preverja vmesne rešitve, delovne verzije in končne rešitve strokovnih podlag, ki morajo biti usklajene z okoljskimi usmeritvami,
- v okviru priprave stališč do pripomb z javne razgrnitve sodeluje pri oblikovanju stališča s področja okolja in izdela morebitne preveritve,
- v zvezi s pridobitvijo strokovnih in drugih podlag je dolžan sodelovati oz. jih pridobiti s strani projektanta, izdelovalca študije variant, vse manjkajoče podlage, ki so potrebne za korektno izdelavo naloge pa zagotoviti v okviru naloge sam,
- v okviru izdelave poročila zagotoviti vse potrebne strokovne osnove za vse vsebine oz. segmente naloge, ki so pogoj za zaključek in korektno izdelavo okoljskega poročila,
- pravočasno opozoriti naročnika in njegovega inženirja na morebitne manjkajoče podatke in na neusklajenost strokovnih podlag z njegovimi usmeritvami,
- uporabiti zadnje razpoložljive podatke in upoštevati vso v času izdelave naloge sprejeto zakonodajo,
- tekom izdelave celotne naloge zagotoviti ustrezno programsko opremo za pripravo ustreznega gradiva in v primeru neskladnih strokovnih podlag z lastno programsko opremo sam poskrbeti za ustreznost le-teh.
- sodelovati mora z naročnikom, pobudnikom, pripravljavcem, inženirjem, izdelovalci ostalih strokovnih podlag in drugih gradiv, lokalnimi skupnostmi, NUP ter drugimi službami, za katere

se izkaže, da imajo interes sodelovanja pri projektu umeščanja posega v prostor ter se udeleževati sestankov, na katere je vabljen;
- vsak posamezen strokovnjak je dolžan aktivno sodelovati z vsemi akterji, vključenimi v predmetno nalogo: s strokovnjaki znotraj delovne skupine in s strokovnjaki, ki izdelujejo ostale strokovne podlage, s predstavniki pobudnika, pripravljavca, naročnika, inženirja ter z vsemi nosilci urejanja prostora;
- pripraviti predstavitve rešitev v posameznih fazah priprave dokumentacije (PowerPoint, grafični prikazi, elaborati ...);
- sprotno obveščati naročnika o vseh dejstvih, pomembnih za izvedbo naloge;
- kot dober strokovnjak prevzema odgovornost za izdelavo vseh nalog, ki jih je treba izvesti za uspešno in popolno izvedbo predmetne naloge;
- vse optimizacije trase, preveritve dodatnih omilitvenih ukrepov ipd. v fazi predstavitev in usklajevanja/ optimizacije ter priprave dodatnih rešitev in omilitvenih ukrepov je izdelovalec dolžan zagotoviti v roku 10 dni, če zaradi obsega ni drugače dogovorjeno na sestankih.

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.

8 ŠTEVILO IZVODOV POSAMEZNIH GRADIV

Število izvodov gradiva:
- predložitev posameznih delov dokumentacije v sprotni pregled na zahtevo naročnika: 2 tiskana izvoda in 2 digitalna izvoda na ustreznem elektronskem nosilcu.
- Predložitev končne dokumentacije v pregled: 2 tiskana izvoda in 2 izvoda na ustreznem elektronskem nosilcu.
- Predložitev končnih izvodov: 6 tiskanih izvodov in 6 izvodov na ustreznih elektronskih nosilcih.
- Vmesno delovno gradivo se oddaja v elektronski obliki.

Oblika oddanega gradiva:
- 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.

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 izvodih (žigi, podpisi);
- formalni obliki - grafični del v vektorskem (.dwg, .dxf, .shp,...) formatu skupaj z atributnimi podatki; tekstualni del v formatu .doc oz. .docx in tabelarični del v formatu .xls oz. .xlsx ter grafični del v .dwg ali .pdf formatu – celotno gradivo je potrebno oddati tudi v .pdf formatu.

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.

V končnem izvodu mora biti vpeta tudi projektna naloga, rezultati morebitnih terenskih raziskav v celoti ter morebitna dodatna navodila naročnika.

Izdelovalka projektne naloge:
Katja Vrabič, univ. dipl. inž. geol.,
DRI upravljanje investicij, d. o. o.

Konzultant:
Aljaž Hude, univ. dipl. inž. grad.,
DRI upravljanje investicij, d. o. o.

Komisija za potrjevanje projektnih nalog na Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo:

Simon Mlekuž, sekretar, predsednik komisije

Miloš Dular, sekretar

Gordana Grahek, sekretarka

Jernej Pavlin, sekretar

Damjan Želodec, sekretar, vodja investicijskega projekta

Datum potrditve:

21-10-2025

Žig:

REPUBLIKA SLOVENIJA * MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO * REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO DIREKCIJA 9 LJUBLJANA