



Številka: 37165-174/2022

številka projekta: 22-0003

Datum: 23. 9. 2025

naziv projekta: Novogradnja ceste Turjak–Retje

PROJEKTNA NALOGA

za izdelavo strokovnih podlag za izdelavo ŠV/PIZ za rekonstrukcijo glavne ceste G2-106 Turjak–Retje

1 OPIS OBSTOJEČEGA STANJA

Glavna cesta G2-106 Škofljica–Kočevje–mejni prehod s Hrvaško (Petrina) na celotnem poteku poteka skozi naselja. Na obravnavanem odseku med Turjakom in Retij poteka skozi naselja Turjak, Rašico, Velike Lašče in Retje, ki so močno obremenjena s tranzitnim in z lokalnim prometom. Glavna cesta G2-106 ne izpolnjuje pogojev za prometno varnost in ne zagotavlja ustrezne pretočnosti, ob tem pa na posameznih odsekih nima geometrijskih elementov ceste, ki so predpisani za rang glavne ceste. Vozišče je ponekod dotrajano, širina ceste na večjem delu trase sicer ustreza standardom za glavno cesto, težavo pa predstavljajo obcestna pozidava in zožitve v naseljih ter številni priključki, kjer se na glavno cesto navezujejo lokalne ceste iz okoliške poselitve. Na poteku skozi naselje so delno urejeni hodniki za pešce, površin za kolesarje večinoma ni. Na poteku skozi naselje ima glavna cesta pomembne negativne vplive na bivalno okolje, ki jih glede na konkretne razmere v prostoru (bližina poselitve) ni mogoče povsem zmanjšati. Ob tem na območju naselja obstoječa pozidava ne omogoča korekcije neustreznih horizontalnih elementov osi ceste ter ureditev površin za pešce in kolesarje na celotnem poteku trase obstoječe glavne ceste skozi Ribnico.

Z izgradnjo nove cestne povezave med Turjakom in Retij bo zagotovljena zmožljiva in varna prometnica, ki bo imela kar najmanjše možne vplive na okolje in na obstoječe ureditve na območju naselja.

Skladno z navedenim je bila pripravljena pobuda za državni prostorski načrt in Vlada RS je sprejela sklep o pripravi državnega prostorskega načrta za rekonstrukcijo glavne ceste G2-106 Turjak–Retje (št. 35000-6/2025/3 z dne 19. 6. 2025).

2 PREDMET NALOGE

Predmet naloge je izdelava:

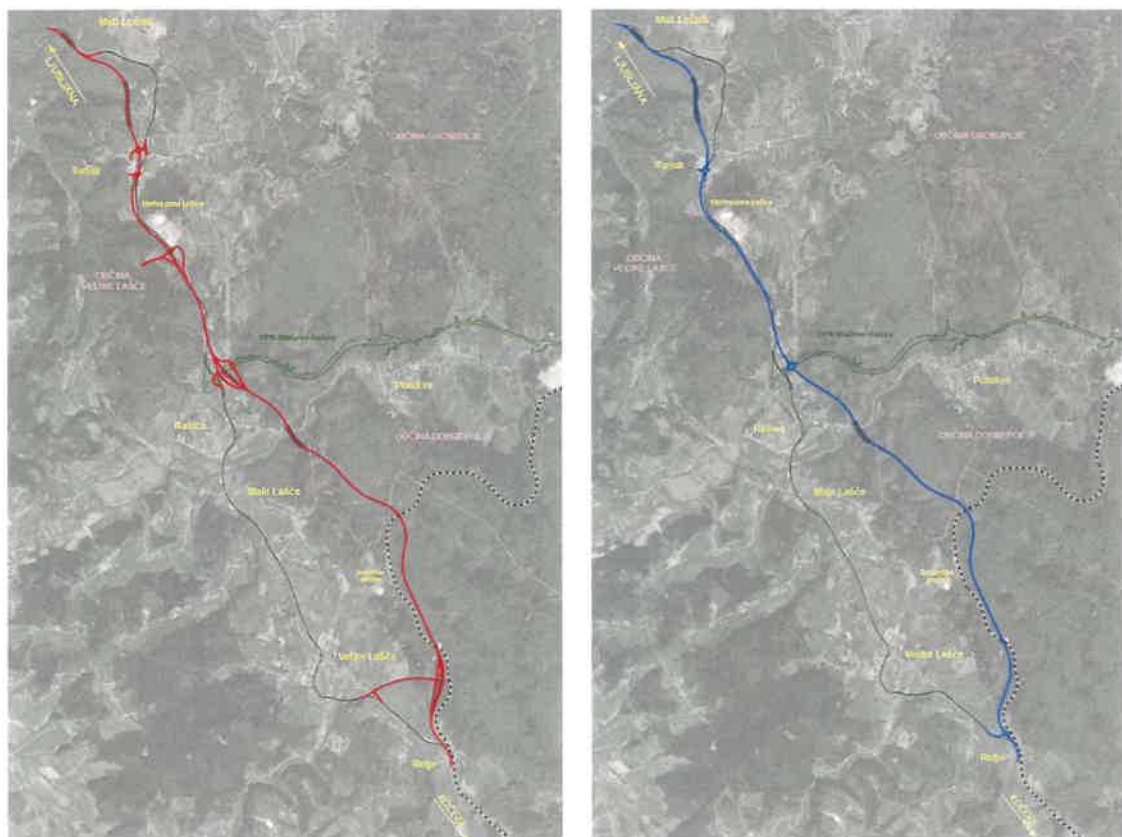
- idejnih (gradbenotehničnih) rešitev – gradbenotehničnega elaborata na nivoju idejne zasnove variant za primerjavo in vrednotenje v ŠV/PIZ, vključno s potrebnimi elaborati/študijami.
- prometne študije,
- prometnega vrednotenja,
- ocene investicije,
- primerjave in vrednotenja variant z ekonomskega vidika, ki vključuje ekonomsko vrednotenje in določitve virov financiranja,
- primerjave in vrednotenja variant s funkcionalnega vidika,

Treba je izdelati **strokovne podlage za fazo študije variant** (3 variante ceste: varianto V1, varianto V2 in varianto V3).

V pobudi predstavljeni poteki variant so okvirni in služijo za opredelitev območja, v katerem bodo v fazi ŠV/PIZ načrtovane oz. vrednotene variante rekonstrukcije glavne ceste G2-106 Turjak–Retje.

Varianta V1. Trasa Variante V1 izhaja iz Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30), Novelacija ukrepa Ro.11 – Posodobitev cestne povezave Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina (končno poročilo) (Omega Consult d. o. o., Ljubljana, september 2021, dopolnitev oktober 2021, dopolnitev november 2021). Predvideni priključki Turjak, Rašica in Velike Lašče se uredijo izvennivojsko.

Začetek navezave pri vseh variantah je isti, t. j. v km 10,930 po BCP na G2-106/0261 Škofljica–Rašica. Trasa nove ceste povezave najprej prečka manjšo dolino z mostom dolžine 150 m, nato pa še širšo dolino potoka Bajdinc z daljšim mostom dolžine 430 m. Naselje Turjak prečka v pokritem vkopu dolžine 300 m. Navezave na obstoječe cestno omrežje so predvidene preko priključnih ramp (s krožišči) na severni strani Turjaka. Obstoječe križišče v Turjaku se preuredi v krožišče. Po izhodu iz pokritega vkopa na južni strani Turjaka poteka trasa vzporedno z obstoječo glavno cesto. Glavna cesta se ohrani do priključka za Obrtno cono Ločica, ki se bo v smeri Ljubljane navezovala na predvideno cestno povezavo preko izvennivojskega priključka Turjak. Za promet, ki bo v cono Ločica prihajal iz smeri Kočevja, se uredi izvozna rampa. Za dostop do zaselka Mali Osolnik se predvidi nadvoz preko nove cestne povezave.



Slika 1: Levo Varianta V1 (izvennivojsko priključevanje) in desno Varianta V2 (nivojsko priključevanje). Oranžna linija je obstoječa glavna cesta.

Za obrtno cono Ločica se trasa nove cestne povezave odsekoma prekriva z obstoječo glavno cesto. Pred naseljem Rašica se uredi izvennivojsko križanje – priključek Rašica – z obstoječo glavno cesto (priključek do Rašice) in predvideno obvoznico Ponikve (DPN Mlačevo–Rašica). Trasa nove cestne povezave se vkoplje v podzemno galerijo dolžine 200 m, križanja priključnih ramp, obstoječe glavne ceste (priključek do Rašice) in predvidene obvoznice Ponikve (DPN Mlačevo–Rašica) se uredijo preko dveh krožišč.

Po izhodu iz galerije se trasa usmeri jugovzhodno od naselja Rašica in prečka dolino potoka Rašica z novim mostom dolžine 250 m. V nadaljevanju se dviguje po pobočju vzhodno od Malih Lašč ter prečka železniško progo Ljubljana–Kočevje preko dveh nadvozov. Za drugim nadvozom je izvennivojski priključek Velike Lašče. Trasa nove cestne povezave na območju priključka prečka manjšo dolino z viaduktom dolžine 300 m, preko uvoznih/ izvoznih priključnih ramp pa je preko nove navezovalne ceste urejena navezava na obstoječo glavno cesto oz. do Velikih Lašč. Konec trase se nahaja pred naseljem Dolnje Retje v km 4,035 po BCP na G2-106/0262 Rašica–Žlebič. Dolžina Variante V1 znaša ca. 8,7 km.

Varianta V2. Trasa Variante V2 ima podoben situativni potek kot Varianta 1, delno se razlikuje samo na območju priključka Velike Lašče. Vsi predvideni priključki Turjak, Rašica in Velike Lašče se uredijo nivojsko (kot klasična krožišča ali kot krožišča s spiralnim potekom krožnega vozišča - »turbo krožišča«). Niveleta nove cestne povezave je prilagojena nivojskim priključkom. Priključek Velike Lašče se lokacijsko prestavi, in sicer v smeri proti jugu, do naselja Dolnje Retje. Dolžina Variante V2 znaša ca. 8,7 km.

Varianta V3. Trasa Variante V3 poteka na začetnem delu, vse do Turjaka, po obstoječi glavni cesti, za Turjakom pa preide na traso Variante V1. Za priključkom Rašica poteka trasa po Varianti 2. Predvidena priključka Turjak in Velike Lašče se uredita nivojsko, priključek Rašica pa izvennivojsko. Temu primerno je prilagojena niveleta nove cestne povezave. Dolžina Variante V3 znaša ca. 9,2 km.



Slika 2: Varianta V3 (izvennivojsko/nivojsko priključevanje)

Poleg opozoril, ki so povezana predvsem z upoštevanjem varstvenih režimov, bo treba v okviru priprave idejne zasnove variant za primerjavo in vrednotenje preveriti variantne poteke oz. optimizacije tras oz. variant glede na podatke in opozorila, ki jih bodo v svojih smernicah predlagali nosilci urejanja prostora ter Občina Velike Lašče, Občina Dobropolje in zainteresirana javnost (krajani).

Ob pripravi strokovnih podlag za ŠV naj se načrtujejo in upoštevajo usmeritve oz. optimizacijski ukrepi:

- pri variantah V2 in V3 naj se spremeni mesto navezave tras na obstoječo glavno cesto, tako da se predvideno krožišče uredi južno od priključka za Srobotnik in že pred vasjo Dolnje Retje,
- pri načrtovanju tras vseh variant se zlasti na območju Turjaka zagotovijo čim manjši posegi v območja varstva kulturne dediščine,
- pri načrtovanju tras vseh variant se zlasti na območju Turjaka zagotovijo čim manjši posegi in drugi potrebni omilitveni ukrepi na ožjem in širšem območju vodovarstvenega območja Turjak
- pri vseh variantah se zagotovijo čim manjši posegi v dolino Bajdinca
- navezave na obstoječe omrežje naj se načrtujejo tako, da bo zagotovljena čim večja prometna razbremenitev Velikih Lašč, Turjaka, Rašice in Malih Lašč,
- optimizirati je treba traso, cestne objekte in druge ureditve, da bodo negativni vplivi na bivalno okolje čim manjši,
- posegi na kmetijska zemljišča naj se omejijo na čim manjši obseg,
- trasa ceste naj se čim bolj prilagaja obstoječemu reliefu, zasaditev obcestnega prostora mora biti izvedena z avtohtonimi grmovnimi in drevesnimi vrstami,
- morebitni protihrupni ukrepi se načrtujejo z upoštevanjem značilnosti krajinskih prvin ter oblikovnih in funkcionalnih značilnosti okoliške poselitve,
- zagotovi naj se kakovostno oblikovanje premostitvenih objektov, opornih zidov in drugih cestnih objektov.

3 OBSTOJEČA DOKUMENTACIJA

3.1 Obstoječa razpoložljiva projektna dokumentacija:

- Pobuda za pripravo Državnega prostorskega načrta za cestno povezavo Turjak–Retje (ACER Novo mesto d. o. o., št. J-1/23, september 2023),
- Analiza usmeritev in podatkov za državni prostorski načrt za cestno povezavo Tujak–Retje (Acer Novo mesto d. o. o., št. J-1/23, februar 2025),
- Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP), za katerega je bil sprejet sklep št. 37164-3/2021/154 z dne 4. 10. 2021,
- Strokovne podlage za posodobitev cestne povezave Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina, Optimizacija etapne gradnje (končno poročilo) (Omega Consult d. o. o., november 2021),
- Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (ReNPRP30), Novelacija ukrepa Ro.11 – Posodobitev cestne povezave Ljubljana–Škofljica–Kočevje–Petrina (končno poročilo) (Omega Consult d. o. o., Ljubljana, september 2021, dopolnitev oktober 2021, dopolnitev november 2021),
- IZP umestitve tretjega pasu na G2-106/0261 Škofljica–Rašica od km 5.430 do km 13.200 (PNZ d. o. o., št. proj. 20_918, februar 2021),
- PZI umestitve tretjega pasu na G2-106/0261 Škofljica–Rašica. 1. etapa od km 5.430 do km 7.230 (Lineal d. o. o. št. proj. 1603, januar 2022),
- Uredba o državnem prostorskem načrtu za regionalno cesto III. reda R3-647/1368 Mlačevo–Rašica mimo naselja Ponikve (Ur.l. št. 38/2009).

Dokumentacija, 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 drugi dokumenti investitorja oz. pripravljavca ŠV/PIZ in OP

4 SMERNICE ZA IZDELAVO STROKOVNIH PODLAG

4.1 Klasifikacijski načrt za projektno dokumentacijo

Izdelovalec projektne dokumentacije mora pri projektiranju upoštevati Navodila za oblikovanje vsebine projektne dokumentacije ter praktični napotki za označevanje in klasificiranja prilog formata A4 (tekstualnega in računskega značaja) ter klasificiranje in oblikovanje glav grafičnih prilog. Navodilo je dostopno na spletnih straneh Direkcije RS za infrastrukturo na naslovu:

<https://www.gov.si/zbirke/storitve/predaja-projektne-dokumentacije-v-arhiv-direkcije-za-infrastrukturo/>

4.2 Navodila projektantom za predajo investicijsko-tehnične dokumentacije v arhiv Direkcije RS za infrastrukturo

Izdelovalec projektne dokumentacije mora pri projektiranju upoštevati Navodila projektantom za predajo šifrirane dokumentacije in za predajo projektne dokumentacije v skenirani in vektorski obliki. Navodilo je dostopno na spletnih straneh Direkcije RS za infrastrukturo na naslovu:

<https://www.gov.si/zbirke/storitve/predaja-projektne-dokumentacije-v-arhiv-direkcije-za-infrastrukturo/>

5 SMERNICE NOSILCEV UREJANJA PROSTORA

Analiza usmeritev in podatkov je bila izdelana februarja 2025. V postopku ŠV/PIZ bo izdelana dopolnitev analize smernic, pri kateri mora projektant sodelovati.

6 UPORABA ZAKONOV IN STANDARDOV

Pri projektiranju je treba upoštevati vse veljavne zakone in podzakonske akte. Če se v obdobju projektiranja spremenijo zakoni oziroma podzakonski akti, jih mora projektant pri svojem delu ustrezno upoštevati.

Treba je upoštevati tudi Tehnične specifikacije za ceste in objekte na cestah (TSC), ki jih je izdalo Ministrstvo za promet oziroma Ministrstvo za infrastrukturo od leta 2000 dalje.

7 TEHNIČNI POGOJI ZA PROJEKTIRANJE

7.1 Splošno

- Pri izdelavi strokovnih podlag mora projektant smiselno uporabiti obstoječo predhodno izdelano dokumentacijo kot je navedeno v točki 3. Vse rešitve v izdelani projektni dokumentaciji so idejne, kar pomeni, da niso dokončne. Iz omenjenega sledi, da se lahko po potrebi spremenijo ali optimizirajo. Navedeno mora projektant upoštevati tudi pri izdelavi ponudbe.
- Vsa dela, ki jih je treba izvesti skladno s projektno nalogo in niso posebej specificirana, morajo biti zajeta v enotnih cenah specifikacije ponudbe.
- Pri vsaki od variant je obvezno navesti km po BCP, kjer se trasa začne in konča, ter dolžino trase. Slednje mora biti opisano tudi na vseh situacijah.

Projektant ima poleg vseh nalog, določenih v vsebini in obsegu dela, še sledeče obveznosti:

- sodelovati mora z investitorjem oz. naročnikom, s pobudnikom, koordinatorjem, z inženirjem, s sodelujočimi pri nalogi, lokalnimi skupnostmi, nosilci urejanja prostora 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;
- pripravljati poročila o izvedenih aktivnostih na zahtevo naročnika in v želenem obsegu;
- po naročilu oz. na zahtevo naročnika pripravljati osnutke odgovorov na razna vprašanja (novinarska, poslanska, zainteresirana širša in strokovna javnost, ipd.);
- po potrebi zagotavljati vsa gradiva in izvajati predstavitve potrebne za razne sestanke in javne seznantitve, ki niso del rednega postopka priprave ŠV/PIZ ;
- pripraviti podloge za predstavitve rešitev ves čas trajanja postopka priprave načrta (zloženke, PowerPoint, razni grafični prikazi, ipd.);
- pri izdelavi stališč do pripomb in predlogov z javne razgrnitve mora sodelovati v sklopu celotne delovne skupine;
- izdelati kartografsko gradivo z uporabo računalniške tehnologije (grafični in atributni podatki);
- dopolnjevati in popravljati gradiva v skladu s pripombami naročnika, inženirja in vseh ostalih pristojnih služb ter v rokih kot jih bo določil naročnik;
- pri izdelavi projekta mora optimizirati tehnične rešitve v skladu z veljavno zakonodajo in po načelu stroke in dobrega gospodarja. Vsi deli projekta morajo biti med seboj usklajeni;

Naročnik si pridržuje pravico dajati projektantu 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.

7.2 Podloge za projektiranje

Kot podloge za projektiranje se uporabi:

- digitalni ortofoto – barvni, vir GURS
- digitalni katastrski načrt, vir GURS,
- topografski podatki merila 1 : 5.000 (DTK 5), vir GURS
- lidar višinski podatki, vir ARSO.

Pridobi jih projektant na podlagi pooblastila investitorja.

7.3 Smernice za projektiranje

7.3.1 Gradbenotehnični elaborat

Gradbeno-tehnični elaborat se izdelava na nivoju idejne zasnove in vključuje tudi vrednotenje s funkcionalnega vidika. Služi tudi kot strokovna podlaga za izdelavo ŠV/PIZ in sicer za vrednotenja z vseh preostalih vidikov - ekonomskega (elaborat ekonomskega vrednotenja), varstvenega (okoljsko poročilo) in prostorsko-družbenega (razvojno-urbanistični elaborat).

Vsebina gradbenotehničnega elaborata:

A) Tekstualni del

- kronologija nastajanja variant (opis in grafični prikaz),
- opis tehničnih elementov trase in vzporednih ureditev s prikazom morebitnih odstopanj, ki jih zahteva PN,
- opis variant (potek trase z deviacijami, ustrezne navezave do javnih cest, regulacijami vodotokov, večjimi objekti – nadvoz, podvoz, most, ..., tehnične značilnosti, posebnosti, ...)
- opis omilitvenih ukrepov,
- povzetek iz geološko – geotehničnega poročila z opisom gradbenih ukrepov,
- opis morebitnih kolizij s pomembnejšimi TK, energetski in komunalni vodi,
- opis potreb po odkupih zemljišč in rušencih,
- opis prometa med gradnjo,
- poročilo o gradbeno – tehničnem vrednotenju variant s predlogom najustrežnejše,
- izračun stroškov (investicije); pri predračunski vrednosti posameznih variant je treba upoštevati isti nivo cen.

V skladu s Pravilnikom o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1, 36/18 in 132/22 – ZCes-2) je predvidena cestna povezava Turjak-Retje opredeljena kot povezovalna cesta (čezmejnega pomena) s povprečnim letnim dnevnim prometom (PLDP) nad 5000 vozil na dan in projektno hitrostjo zunaj naselja 90 km/h.

Karakteristični prečni prerez cestne povezave Turjak-Retje (variante V1, V2 in V3) je določen glede na vrsto ceste, prometno obremenitev in predvideno računsko hitrost. Upoštevana so tudi predhodno izdelana gradiva (Omega Consult d.o.o., Ljubljana, november 2021), kjer je odsekoma predvidena umestitev izmeničnega tretjega pasu za prehitevanje, in znaša:

- vozni pas 3 x 3,50 m =	10,50 m
- ločilni pas 1 x 1,00 m =	1,00 m
- robni pas 2 x 0,25 m =	0,50 m
- bankina 2 x 1,50 m =	3,00 m
Skupaj: =	15,00 m

Priključki: Projektant mora obdelati vse priključke in navezave obstoječega omrežja na obravnavanem odseku državne ceste. Projektant mora na osnovi vseh razpoložljivih podatkov, terenskega ogleda, napovedi prometa v planski dobi (promet v urnih konicah), zasnovati obliko vseh križišč in priključkov po Pravilniku o projektiranju cest. Pri tem mora zagotoviti ustrezno prepustnost vseh križišč in priključkov po metodologiji HCM (Highway Capacity Manual).

Za varianti V2 in V3 se predvidi optimizacija lokacije priključka pri Dolnjih Retjah in s tem tudi trase navezavana obstoječo glavno cesto, tako da se potek čez kmetijska zemljišča skrajša (predvideno krožišče se uredi južno od priključka za Srobotnik in že pred vasjo Dolenje Retje, s tem se zagotovi tudi manjši vpliv hrupa na dolenje Retje).

Pešci, kolesarji, avtobusna postajališča, odstavne niše: Po obstoječi cesti mora projektant varno speljati peš in kolesarski promet. Pri novih trasah mora upoštevati križanje – glede na obstoječe stanje. Preveri se želje občin glede morebitnih novih AP. Preveriti je treba lokacije odstavnih niš.

Odvodnjavanje: Treba je upoštevati Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske odpadne vode z javnih cest n občinske predpise v zvezi s tem ter izdelati predlog sistema odvodnje in glede na to ovrednotiti investicijo. Definirati je treba tudi odvodnjo zalednih voda (prepusti,...)

Prestavitve, odstranitve: Evidentirati je treba objekte, predvidene za rušitev in oceniti njihovo vrednost.

Objekti in zidovi: Objekte in zidove za posamezno varianto bo opredelil projektant z upoštevanjem geoloških in reliefnih značilnosti obravnavanega območja. Pri vsaki od variant je treba zasnovati objekte in zidove, z namenom da se za fazo ŠV/PIZ pridobi ocena investicije (označitev objekta na situaciji z opisom v tehničnem poročilu, predviden tip konstrukcije, velikost objekta, investicija ...).

Deviacije: Glede na to da obravnavan odsek cestne povezave poteka v prostoru z obstoječo cestno infrastrukturo oz. po obstoječi (rekonstrukcija), bo treba izvesti deviacije oz. prestavitve tangiranih odsekov državnih in lokalnih cest. Obseg deviacij je treba določiti racionalno. Posebno pozornost je treba nameniti zasnovi deviacij oz. dostopnosti do parcel na območju nasipov, vkopov, objektov, presekanih poti...

Komunalna infrastruktura: Tangirano obstoječe komunalno in energetsko omrežje, bo treba na mestih križanj prestaviti oz. zaščititi v skladu s pogoji njihovih upravljavcev. Obseg potrebnih prestavitev je treba določiti racionalno in v nujnem obsegu. V situaciji komunalnih vodov je treba prikazati na osnovi javno dostopnih podatkov, terenskega ogleda ... obstoječe komunalne vode, idejno rešitev bodoče cestne razsvetljave (kjer bo to nujno potrebno).

Ostale ureditve: Vse ureditve, ki bodo posledica umeščanja trase ceste v prostor in bodo izhajale iz mnenj oziroma dogovorov sestanov nosilcev urejanja prostora, mora projektant upoštevati pri izdelavi GTE in le te vključiti v projektno obdelavo.

Regulacije vodotokov: Treba je preučiti tudi regulacije vodotokov.

Železniška proga: Pri načrtovanju naj se čim manj posega v progovni pas železniške proge št. 82 Grosuplje–Kočevje in upošteva, da naj bodo vsi objekti čez železniško progo že ustreznih dimenzij za izvedbo elektrifikacije.

Katastrski elaborat: Za vsako posamezno varianto glede na predvidene gabarite gradbenega posega se pripravi nabor tangiranih parcel znotraj določene meje gradbenega posega in določi poseg na parcele glede na namembnost.

Varovanje okolja: Rešitve v zvezi z varovanjem okolja in rešitve za preprečitev ter zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, še posebej pa: ukrepe za omilitev vplivov na živalski in rastlinski svet (ukrepi za zagotavljanje prepustnosti živalskih populacij in nadomestni habitati) in ukrepe za omilitev vplivov na kmetijske površine, kulturno dediščino in krajino, kakovost zraka, svetlobno onesnaženje ter ukrepe (ureditve) za ohranjanje naravnih virov in narave.

Kulturna dediščina: Posebno pozornost se nameni trasam na območju Turjaka Grobišče padlih borcem NOB (EŠD 5732), tako da se ne posega na območje grobišča NOB, zaradi bližine pa se zagotovi ureditev kakovostnega ambientsa spomenika.

Projektant mora pri izdelavi GTE v vseh fazah izdelave upoštevati naslednja izhodišča oz. navodila:

- Posamezno varianto je treba nivoletno in situativno obdelati tako, da nivoleta predstavlja ekonomično in prostorsko sprejemljivo rešitev. Prikazati je treba tudi ukrepe na obstoječem cestnem omrežju, če se ti izkažejo za potrebne.
- Projektant je dolžan projektirati v skladu s pravili stroke in predpisi, vendar morajo biti rešitve racionalne in gospodarne z vidika porabe javnih sredstev.
- Projektant mora na podlagi prometne študije, ekonomske analize in razvojno urbanističnega elaborata (ni predmet te naloge - ŠV/PIZ) proučiti smiselno etapnost izvedbe obravnavane cestne povezave (to je tudi sestavni del končnega predloga).
- Posebno pozornost je treba posvetiti pravilnosti in vsebini popisov del, predizmeram, izračunom količin ter ocenam stroškov, ki bodo izhodišče za oceno investicije.
- Projektant mora proučiti smernice nosilcev urejanja prostora in jih upoštevati pri projektiranju variantnih rešitev.

B) Grafični del

- pregledna karta variant, ki so predmet študije v M 1:25.000,
- situacija vsake variante v M 1:5.000,
- vzdolžne profile vsake variante v M 1:5.000/500,
- karakteristične prečne profile vseh cest ter značilne prečne prereze na mestih kolizije (npr. drugi ključni uporabniki v prostoru).

Umestitev trase novega poteka ceste je treba uskladiti s predpisi, pristojnimi nosilci urejanja prostora ter z izhodišči sodelujočih pri izdelavi naloge. Na osnovi pridobljenih smernic je treba izdelati trase situativnega in višinskega poteka priključnih cest in križanj lokalnih cest in poti.

Vse rešitve v obstoječi projektni dokumentaciji so idejne, kar pomeni, da niso dokončne. Iz omenjenega sledi, da se lahko po potrebi spremenijo, dopolnijo ali optimizirajo. Vsaka večja sprememba, optimizacija mora biti preverjena tako iz prostorskega, kot tudi okoljskega vidika (priskrbi investitor). Rezultate izdelanih analiz mora projektant upoštevati in izdelati morebitne optimizacije. Vse navedeno mora projektant upoštevati tudi pri izdelavi ponudbe.

Vrednotenje variant s funkcionalnega vidika

Izdelovalec strokovnih podlag bo uskladil metodologijo vrednotenja s funkcionalnega vidika z izdelovalcem ŠV/PIZ in izdelal poglavje funkcionalnega vidika, ki se v dopolnitvi ŠV/PIZ povzame.

Vrednotenje variant se izdelava skladno z veljavno zakonodajo. Izdelovalec vrednotenja mora obdelati in prikazati vse bistvene funkcionalno tehnološke vsebine posamezne variante. Pri tem mora posebno pozornost nameniti vsebinam kot npr.:

- zahtevnosti gradnje načrtovane prometnice pod prometom in s tem povezano organizacijo gradbišča,
- času in morebitni etapnosti oz. faznosti gradnje,
- morebitnim tveganjem obratovanja načrtovane prometnice (tako na naravno kot grajeno okolje, zdravju ljudi ...), ipd..

Za vrednotenje variant s funkcionalnega vidika izdelovalec vrednotenja izdelava ločen elaborat.

7.3.2 Geološko–geotehnično poročilo in hidrogeološka presoja

V okviru študije variant je treba izvesti geološko in hidrogeološko kartiranje obravnavanega območja variant (opisati geološke, hidrogeološke in geomehanske razmere, označiti plazovita območja, oceniti ukrepe, ki bodo potrebni za izvedbo variant na nestabilnih in malo nosilnih območjih, oceniti geometrijo vkopov in nasipov, oceniti način temeljenja objektov in pogoje gradnje predorov in portalnih konstrukcij) in na podlagi pridobljenih podatkov geoloških in hidrogeoloških raziskav (podatki ARSO), izdelati geološko geotehnični in hidrogeološki elaborat, ki bo omogočal primerjavo različic tudi iz geološko geotehničnega in hidrogeološkega vidika. V poročilu je treba pripraviti predlog programa geološko geotehničnih in hidrogeoloških raziskav za višji nivo obdelave dokumentacije (za izbrano varianto) ter preveriti posebne pogoje, med katerimi so tudi vodovarstvena območja (omejitve, ki izhajajo iz občinskih ali državnih predpisov glede VVO in potreba po izdelavi analize tveganja za gradnjo na VVO). Smiselno naj se upošteva navodilo Direkcije Republike Slovenije za vode (DRSV) oz. Splošne smernice s področja upravljanja z vodami za pripravo občinskih prostorskih načrtov (OPN) in državnih prostorskih načrtov (DPN) (januar 2022), in sicer Prilogo 8 – Usmeritve za pripravo strokovnih podlag, okoljske, prostorske ter projektne in druge dokumentacije na podlagi Opozorilnih kart verjetnosti pojavljanja zemeljskih in hribinskih plazov v merilu 1:25.000 in Opozorilne karte verjetnosti pojavljanja zemeljskih plazov v merilu 1:250.000.

7.3.3 Vodarske strokovne podlage za fazo ŠV

Vse variante je treba obdelati skladno z navodili Direkcije Republike Slovenije za vode (DRSV) oz. skladno s Splošnimi smernicami s področja upravljanja z vodami za pripravo občinskih prostorskih načrtov (OPN) in državnih prostorskih načrtov (DPN) (januar 2022), in sicer s Prilogo 4 - Navodilo za

pripravo strokovne podlage za fazo primerjave variant v zvezi z območji, ogroženimi zaradi poplav in z njimi povezane erozije celinskih voda in morja, v postopkih priprave DPN za linijske objekte gospodarske javne infrastrukture ob upoštevanju Priloge 1 - Usmeritve za izdelavo hidrološko hidravlične študije.

7.3.4 Elaborat ravnanja z zemeljskim izkopom

Izdelovalec mora pregledati vso predhodno izdelano dokumentacijo v povezavi z zemeljskim izkopom ter preučiti možnosti oz. poiskati primeren način ravnanja z zemeljskim izkopom, glede na masno bilanco ter ob upoštevanju geološko - geotehničnega elaborata, iz katerega bo izhajalo ali je zemeljski izkop mineralna surovina ali odpadek. Na podlagi navedenega mora izdelovalec elaborata preučiti vse možne načine ravnanja z vsem zemeljskim izkopom, pri čemer se upošteva hierarhija ravnanja z odpadki (ponovna uporaba, ravnanje z viški itd.).

Strokovne podlage morajo vključevati rešitve v zvezi z načinom ravnanja z viški zemeljskega izkopa, po potrebi idejne rešitve in vse ostale strokovne podlage za ravnanje z zemeljskim izkopom.

Na podlagi geološko geomehanskega elaborata ter masne bilance projektant glede na fazo priprave projektne dokumentacije določi količine izkopa. Treba je opredeliti nabor možnih lokacij za vnos zemeljskega izkopa in jih preučiti z vseh vidikov in utemeljiti njihovo izvedljivost. V elaboratu je treba opredeliti tudi lokacije začasnega skladiščenja in lokacije začasnega hranjenja do uporabe. Zaradi lažje presoje vplivov na okolje naj se lokacije vnosa / sanacije poskušajo poiskati znotraj območja obdelave. Te se presoja v OP (ni predmet te PN) po posameznih vidikih glede na fazo priprave projektne dokumentacije.

7.3.5 Ocena obremenitve s hrupom s predlogom protihrupnih ukrepov

V vplivnem območju je treba identificirati stavbe z varovanimi prostori in zanje izvesti izračun obremenitve s hrupom in na podlagi tega izdelati oceno potrebnih ukrepov za zaščito pred hrupom ter oceniti stroške le-teh. Glede na občutljivost naravnega okolja se po potrebi izdelata tudi ocena obremenitev okolja s hrupom v naravnem okolju (glede na usmeritve izdelovalcev okoljskega poročila) in opredeli skladno s temi usmeritvami potrebne omilitvene ukrepe (variantno) za zmanjšanje obremenitev s hrupom.

Za vse variante se obravnava celotno vplivno območje cestnega omrežja (glej poglavje promet), saj mora biti plan celovito obravnavan. Obremenitev s hrupom bo upoštevana v eksternih stroških v okviru ekonomskega vrednotenja.

7.3.6 Ocena investicijskih stroškov

Za vsako od variant je treba izdelati aproksimativne projektantske predizmere in predračun investicije za vse potrebne elemente cestne infrastrukture in ostale morebitne prizadete infrastrukture. Pri IZP in pri predizmerah je treba upoštevati gradnjo pod prometom (motenje cestnega prometa med izvajanjem del, zapore), stroške odkupov zemljišč, odškodnin, spremembe namembnosti, protihrupne zaščite, projektne dokumentacije, projektantskega, geomehanskega in gradbenega nadzora ter morebitne druge stroške.

7.3.7 Vizualizacija

Izdelati je treba 3D vizualizacijo (animacijo), da se predstavi potek predvidene prometnice na obravnavanem območju. Način priprave vizualizacije za vse variante je prepuščen projektantu (glede na nivo obdelave dokumentacije in znane podatke).

7.3.8 Ukrepi v času gradnje

Izdelati je treba elaborat ukrepov v času gradnje, ki naj zajema:

- analiza prometnega režima v času izvajanja del vključno s terminskim planom izvajanja del (predpostavi projektant),
- predlog gradnje po odsekih z definiranjem gradbiščni poti in ureditve prevoza med gradnjo
- ocene viškov zemeljskih izkopov in gradbenih odpadkov in načina ravnanja s temi,
- oceno zagotavljanja potrebnih materialov (kameni agregati) in oceno potrebnega transporta,
- groba ocena stroškov za ukrepe v času gradnje za vsako varianto.

7.4 Prometna študija

V okviru strokovnih podlag je treba izdelati načrt prometno študijo in štiristopenjski prometni model za celotno vplivno območje načrtovane cestne povezave Turjak–Retje za celotno območje med Škofljico in Ribnico. Osnovna izhodišča za izdelavo prometne študije s prometnim modelom so zajeta v TEHNIČNA SPECIFIKACIJA TSG-211-002: 2023 - PROMETNE ŠTUDIJE TSPI - PGV.01.114: 2023.

Prometna študija se izdelava kot ena od strokovnih podlag za izdelavo vrednotenja z ekonomskega vidika (elaborat ekonomskega vrednotenja) in s funkcionalnega vidika (gradbeno-tehnični elaborat).

V okviru naloge se obravnava naslednje variante (scenarije) prometnega omrežja za cestno povezavo Turjak–Retje:

- varianta V0: obstoječe cestno omrežje, ki predstavlja omrežje brez investicije,
- varianta VP: primerjalno cestno omrežje, ki predstavlja obstoječe cestno omrežje z zgrajeno cesto po DPN za regionalno cesto III. reda R3-647/1368 Mlačevo-Rašica mimo naselja Ponikve
- varianta V1: načrtovano cestno omrežje po varianti V1,
- varianta V2: načrtovano cestno omrežje po varianti V2,
- varianta V3: načrtovano cestno omrežje po varianti V3,

Prometni model mora biti izdelan za celotno vplivno območje naselij na cestni povezavi Turjak–Retje.

Pri prometni študiji je treba:

- Izdelati makroskopski 4-stopenjski sintetični prometni model za osebni (potniški) promet in prometni model za tovorni promet;
- Izdelati celovito analizo cestnega prometnega omrežja sistema ter ugotovljenih problemov na sedanjem prometnem omrežju in za vse scenarije (varianete) prometnih omrežij;
- Izdelati napoved prometnih tokov na osnovi prometnega modela:
 - Za osebni/potniški in tovorni promet,
 - V enoti PLDP po strukturi vozil po BCP,
 - V urnih konicah (jutranja in popoldanska) ločeno za osebna in tovorna vozila za vse variante prometnega omrežja.
- Določiti prometne obremenitve tako, da vključujejo ves promet na obravnavanem področju: lokalni promet, izvorno-ciljni promet in tranzitni promet na vplivnem območju.

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.
- Matrike:
 - Za osebna vozila v enoti število vozil/dan in število vozil/h;
 - Za tovorni promet v enoti število vozil/dan ločeno za lahka tovorna vozila do 3,5 ton in za težka tovorna vozila nad 3,5 ton

- Prometne obremenitve po strukturi vozil (ločeno za osebna vozila, avtobuse, lahka tovorna vozila do 3,5 ton, srednja nad 3,5 ton, težka tovorna vozila nad 7,5 ton ter priklopniki in vlačilci) za obstoječe omrežje za leto 2019 ter za načrtovano prometno omrežje za vse obravnavane variante prometnih omrežij za leta 2030, 2040 in 2050 v naslednjih enotah:
 - Povprečni letni dnevni promet (PLDP), med drugim z namenom za dimenzioniranje vozišč in ukrepov za varovanje okolja (hrup) skladno z veljavnimi predpisi (struktura vozil, PLDP, časovno obdobje (dnevni, večerni in nočni promet));
 - Urni promet v jutranji in popoldanski prometni konici za osebna in tovorna vozila;
 - Prikaz prometnih tokov v križiščih in priključkih na načrtovani novi cestni povezavi.
- Drevesa poti (tri za posamezno varianto prometnega omrežja) po vrsti vozil v enoti število vozil/dan za leto 2050.
- Vhodni podatki za prometno vrednotenje: izhodiščna in modelirana hitrost po prometnih odsekih in dolžine odsekov ter prometne podatke po strukturi (v aktivni obliki v formatu .xlsx).
- Analiza prometnih odsekov, priključkov, razcepov in ključnih križišč nove cestne infrastrukture:
 - Zmogljivost (kapaciteta) v enoti vozila/h/smer za vse variante prometnega omrežja;
 - Nivo uslug (LOS) za jutranjo in popoldansko urno konico za vse scenarije omrežja;
 - Prometni tokovi v glavnih križiščih po strukturi vozil in kapacitetna analiza križišč po metodologiji HCM 2010 (ali novejši) na vplivnem območju nove ceste za potrebe izdelave projektne dokumentacije.
 - Celoten opis in utemeljitev problematike z vidika odvijanja prometa v urnih konicah in za enoto PLDP. Iz analiz in opisa mora biti pojasnjeno, kateri deli cestnega omrežja so z vidika odvijanja prometa preobremenjeni v posameznih časovnih prerezih za vse obravnavane scenarije.

Prometno vrednotenje:

- Izračun porabljenega časa za osebna vozila, avtobuse in tovorna vozila za vsa zahtevana časovna obdobja in vse obravnavane scenarije.
- Izračun prometnega dela (vozila*km) za osebna vozila, avtobuse in tovorna vozila za vsa zahtevana časovna obdobja in vse obravnavane scenarije.
- Izračun eksternih stroškov za vse scenarije (lahko je sestavni del ekonomskega vrednotenja):
 - Prometne nesreče: vrste (posledice) nesreč in število nesreč/leto, skupni strošek vseh prometnih nesreč/leto;
 - Hrup: določiti območja, ki so prekoračena s hrupom, prikazati nivo hrupne obremenjenosti in števila prebivalcev, ki so preobremenjeni s hrupom. Študija mora določiti nivo hrupa, ki ga povzroča promet;
 - Onesnaženje zraka: izračun vseh onesnaževal, kot so trdi delci (PM10 in PM2,5), dušikov oksid (NOx), ogljikov monoksid (CO), žveplov dioksid (SO2) za vse vrste prevoznih sredstev v enoti ton/leto in v EUR/leto; primerjava variant mora temeljiti tudi glede na število prebivalcev;
 - Klimatske spremembe: izračun izpustov CO2 (v tonah) na osnovi dejanske porabe energije za vsako prevozno sredstvo.
- Izračun stroškov vzdrževanja nove cestne povezave.

7.5 Ekonomsko vrednotenje, ocena investicije in viri financiranja

ŠV/PIZ mora biti izdelana tudi skladno z:

- Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) in
- Uredbo o metodologiji priprave in obravnave investicijske dokumentacije na področju državnih cest in javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 5/17).

Pri čemer je osnova tudi:

- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji in Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (sprejeta na 48. redni seji Vlade RS, dne 29. 7. 2015);
- Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (sprejeta na 103. redni seji Vlade RS, dne 29. 9. 2016);
- ostala veljavna zakonodaja in podzakonski akti, smernice in navodila.

Izdela se elaborat ekonomskega vrednotenja z izračunom kazalcev ekonomske upravičenosti za vse variante ter primerjava variant po ekonomski učinkovitosti.

Pri izdelavi ekonomskega vrednotenja se upošteva naslednje dokumente:

- Navodila za izdelavo študij upravičenosti cest, Dorsh Consult (Nemčija) in Louis Berger (ZDA), 1974 in novelacija Navodil (Omega consult, 1998 in 2018) z novim programskim paketom Opcost,
- Update on Handbook on external costs of transport, Ricardo-AEA 2014,
- External Costs of Transport / Update Study for 2008, Final Report; CE Delft, INFRAS, Fraunhofer ISI; Delft, September 2011,
- Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects / Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014–2020; European Commission; december 2014,
- Handbook on estimation of external costs in the transport sector; IWW, University of Gdansk, INFRAS, ISI; februar 2008,
- Študijo HEATCO: Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment; Proposal for Harmonised Guidelines; Institute of Energy Economics and the Rational Use of Energy; Stuttgart, 2006,
- Economic Appraisal Vademecum 2021-2027, General Principles and Sector Applications, European Commission, september 2021.

Ocena investicije in določitev virov financiranja

Ocena investicije se izdelava za vsako varianto v stalnih in tekočih cenah na dan izdelave ŠV/PIZ. V oceni investicije morajo biti za vsako varianto upoštevani vsi stroški povezani z izvedbenimi/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.

V oceni investicije morajo biti upoštevana tudi vsa dosedanja vlaganja na proračunskem projektu 2431-22-0003 »Novogradnja ceste Turjak–Retje«, skladno z Obrazcem 3 Načrta razvojnih programov (NRP).

Dinamika investiranja se izdelava po letih v stalnih in tekočih cenah.

Določitev sofinancerskih deležev za posamezno varianto se izdelava skladno z metodologijo določitev deleža sofinanciranja za obvoznice. Izdelovalec mora pri pripravi določitve deležev kontinuirano sodelovati s predstavnikom naročnika in konzultanta.

Ekonomske vrednotenje

Na osnovi rezultatov prometne študije in prometnega vrednotenja je treba izdelati ekonomsko vrednotenje po metodi stroškov in koristi (CBA), ki obsega:

- opis metodologije in računalniškega orodja za izračun stroškov in koristi uporabnikov,
- opis scenarijev za vrednotenje, terminski plan izvedbe ter ocena investicijskih stroškov,
- opis območja, vključenega v ekonomsko vrednotenje,
- predstavitev obsega prometa za sedanje in načrtovano prometno omrežje, ki je bil upoštevan v ekonomskem vrednotenju,

- ekonomsko vrednotenje, ki zajema izračun koristi (in izračun ekonomskih kazalnikov za vse variante z investicijo ter
- primerjavo variant po ekonomski učinkovitosti.

Pri vrednotenju se za vsak scenarij/varianto prikaže:

- Izpis vhodnih podatkov z vrednostjo investicije;
- Prikaz koristi in stroškov;
- Izračun kazalcev ekonomske upravičenosti (NSV, ISD in razmerje med koristmi in stroški (K/S)); Prikazati in pojasniti je treba tudi tiste koristi, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem.

Vlada RS je 21. septembra 2023 sprejela Metodologijo za zeleno proračunsko načrtovanje, ki se, od 1. januarja 2024, uporablja za vse nove projekte in ukrepe, ki se uvrščajo v Načrt razvojnih programov (NRP). Iz tega razloga je potrebno izdelati analizo – vpliv projekta na okoljske cilje (DNSH).

Elaborat ŠV/PIZ bo obravnavan na Komisiji za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest, javne železniške infrastrukture, letalstva in pomorstva (KIOP). Izdelovalec prometno ekonomskega elaborata se je na podlagi vabila dolžan udeležiti sej Komisije. Na sejah je dolžan pojasnjevati posamezne vsebine predinvesticijske zasnove in jih ustrezno utemeljiti. Če bodo podane pripombe, je izdelovalec dolžan elaborat popraviti oz. ga dopolniti skladno s pripombami, neupoštevanje pripomb pa ustrezno strokovno utemeljiti. Izdelovalec je dolžan kontinuirano sodelovati s predstavniki naročnika do izdaje sklepa ministra o potrditvi investicije.

7.6 Elaborat krepitve podnebne odpornosti

V okviru te naloge je treba izdelati Elaborat krepitve podnebne odpornosti, ki obsega analizo odpornosti projekta na podnebne spremembe in oceno ogljičnega odtisa.

Podatke o podnebnih spremembah ter upoštevanju scenarija mora projektant pridobiti na svoje stroške s strani MOPE ARSO. Pri izdelavi elaborata je treba upoštevati Tehnične smernice za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021-2027. Način upoštevanja podnebnih sprememb mora biti tudi kronološko opisan, vsebina elaborata pa potrjena s strani posameznih projektantov.

Pri analizi odpornosti projekta na podnebne spremembe je treba poleg veljavne zakonodaje upoštevati tudi Uredbo o vzpostavitvi mehanizma za okrevanje in odpornost oz. Commission Notice Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 (Brussels, 29.7.2021 C(2021) 5430 final) in priporočila objavljena na spletni strani:

http://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what/docs/non_paper_guidelines_project_managers_en.pdf

7.7 Ocena vpliva posega na podzemno vodo (Priloga 5 Splošnih smernic s področja upravljanja z vodami)

Izdela se ocena vpliva posega na podzemno vodo skladno s Prilogo 5 Splošnih smernic s področja upravljanja z vodami za pripravo občinskih prostorskih načrtov (OPN) in državnih prostorskih načrtov (DPN) (januar 2022). V oceni vpliva na podzemno vodo se obravnava celotno območje, ki je predmet obravnave skladno s to projektno nalogo in vključuje tudi izsledke analize tveganja zaradi poseganja na vodovarstveno območje.

7.8 Presoja vpliva na stanje površinskih voda (Priloga 3 Splošnih smernic s področja upravljanja z vodami)

Izdela se Elaborat – presoja vpliva na stanje površinskih voda skladno s Prilogo 3 Splošnih smernic s področja upravljanja z vodami za pripravo občinskih prostorskih načrtov (OPN) in državnih prostorskih načrtov (DPN) (januar 2022). Ocena vpliva mora biti usklajena z vodnogospodarskimi ureditvami in hidrološko hidravlično študijo.

8 ZAKLJUČEK

Izdelava naloge (strokovnih podlag) je vezana na izdelavo ŠV/PIZ, zato mora projektant sodelovati z izdelovalcem le-te v vseh fazah. Faze z odebeljeno pisavo so obvezne naloge izdelovalca strokovnih podlag in so predmet projektne naloge.

Predvideno je, da se naloga izdela v naslednjih fazah/podfazah in rokih:

Faza	Opis aktivnosti	Rok
1.	Pregled obstoječe dokumentacije, obstoječih podatkov in analiza obstoječega stanja ter sodelovanje pri pripravi problemske karte	30 dni od uvedbe v delo
2.	Priprava podrobnega terminskega plana do oddaje ŠV/PIZ (v sodelovanju z izdelovalcema ŠV/PIZ in OP)	30 dni od uvedbe v delo
3.	Priprava metodologije za vrednotenje z ekonomskega in funkcionalnega vidika (sodelovanje z izdelovalcema ŠV/PIZ in OP)	30 dni od uvedbe v delo
4.	Priprava načrta sodelovanja z javnostjo (v sodelovanju z izdelovalcem ŠV/PIZ)	30 dni od uvedbe v delo
5.	Izdelava gradbeno tehničnega elaborata in funkcionalnega vrednotenja	90 dni po zaključku 1. faze
6.	Izdelava ekonomskega vrednotenja	30 dni po zaključku predhodne faze
7.	Izdelava razvojno urbanističnega elaborata	ni predmet te naloge
8.	Izdelava okoljskega poročila (OP) ter Dodatka za varovana območja (z vsemi potrebnimi strokovnimi podlagami za OP)	ni predmet te naloge
9.	Izdelava ŠV/PIZ <ul style="list-style-type: none">– 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)	60 dni po prejemu strokovnih podlag, elaboratov in OP 30 dni po zaključku 4. faze 30 dni po zaključku 4. faze
10.	Izdelava dopolnitve analize usmeritev NUP (sodelovanje z izdelovalcema ŠV/PIZ in OP)	20 dni po zaključku ŠV/PIZ
11.	Dopolnitev ŠV/PIZ po končnem pregledu naročnika	20 dni od prejema pripomb
12.	Dopolnitev SP po končnem pregledu naročnika	20 dni od prejema pripomb
13.	Posredovanje ŠV/PIZ na KIOP	ni predmet te naloge

14.	Sodelovanje na seji KIOP ter epopravki ekonomskega vrednotenja in ŠV/PIZ po pripombah KIOP	Skladno z vabilom KIOP, popravki v roku 20 dni oz. skladno z dogovorom na seji KIOP
15.	Posredovanje ŠV/PIZ na MNVP	5 dni po prejemu sklepa KIOP
16.	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
17.	Objava ŠV/PIZ, okoljskega poročila in mnenj Projektne skupine v prostorskem informacijskem sistemu	Upošteva se TP pripravljavca
18..	Priprava gradiva / predstavitev za javne obravnave ter sodelovanje na javnih obravnava vključno s 3D vizualizacijo - animacijo	Upošteva se TP pripravljavca
19.	Priprava predloga stališč do pripomb in predlogov z javne objave (sodelovanje z izdelovalcema ŠV/PIZ in OP)	60 dni od prejema pripomb in predlogov in v skladu s TP pripravljavca
20.	Potrditev predloga stališč do pripomb in predlogov s strani Projektne skupine	30 dni (skladno z ZURP-3)
21.	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
22.	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 ZURP-3)
23.	Pridobitev sklepa Prostorskega sveta o opredelitvi do predloga najustreznejše variante.	Upošteva se TP pripravljavca
24.	MNVP s sklepom Prostorskega sveta seznaniti vlado	Upošteva se TP pripravljavca
25.	Sodelovanje pri pripravi gradiva za potrditev predloga najustreznejše variante na Vladi RS	Upošteva se TP pripravljavca
26.	Oddaja končnih izvodov SP za ŠV/PIZ	Upošteva se TP pripravljavca oz skladno z oddajo končnih izvodov ŠV/PIZ

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

Projektant mora dostaviti 2 izvoda zaključene projektne dokumentacije v papirnati obliki vključno z digitalnima izvodoma na ustreznem elektronskem nosilcu (vsak se vloži v plastično srajčko – in vstavi kot prvo stran prvega rednika) in 6 digitalnih izvodov na ustreznem elektronskem nosilcu za potrebe končnih izvodov ŠV/PIZ.

Na elektronskem nosilcu se mora nahajati zapis celotne projektne dokumentacije tako, da so na njih narejene mape s posameznimi načrti oz. elaborati, v katerih je: tekst v formatu pdf in doc, tabele v

formatu pdf in xls, risbe pa v formatu dwg in tudi v formatu pdf. Vse mora biti v nezaklenjeni, uporabni obliki.

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

Izdelovalka projektne naloge:

Alja Kralj, univ. dipl. inž. grad.,

DRI upravljanje investicij, d. o. o.



Konzultant:

Stane Stankovič, 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**

Uroš Drumeč, sekretar

Gordana Grahek, sekretarka

Jernej Pavlin, sekretar

**Damjan Želodec, sekretar, vodja
investicijskega projekta**

Datum potrditve:

07-10-2025

Žig:

