



Številka: 37165-172/2006  
Datum: 15. 5. 2020

(902)

številka projekta: 07-0035  
naziv projekta: Tretja razvojna os  
(osrednji del: Celje - NM),

## PROJEKTNA NALOGA

**za izdelavo dopolnitve dokumentacije za tretjo razvojno os – srednji del (državna cesta med AC A1 Maribor–Ljubljana in A2 LjubljanaObrežje pri Novem mestu)**

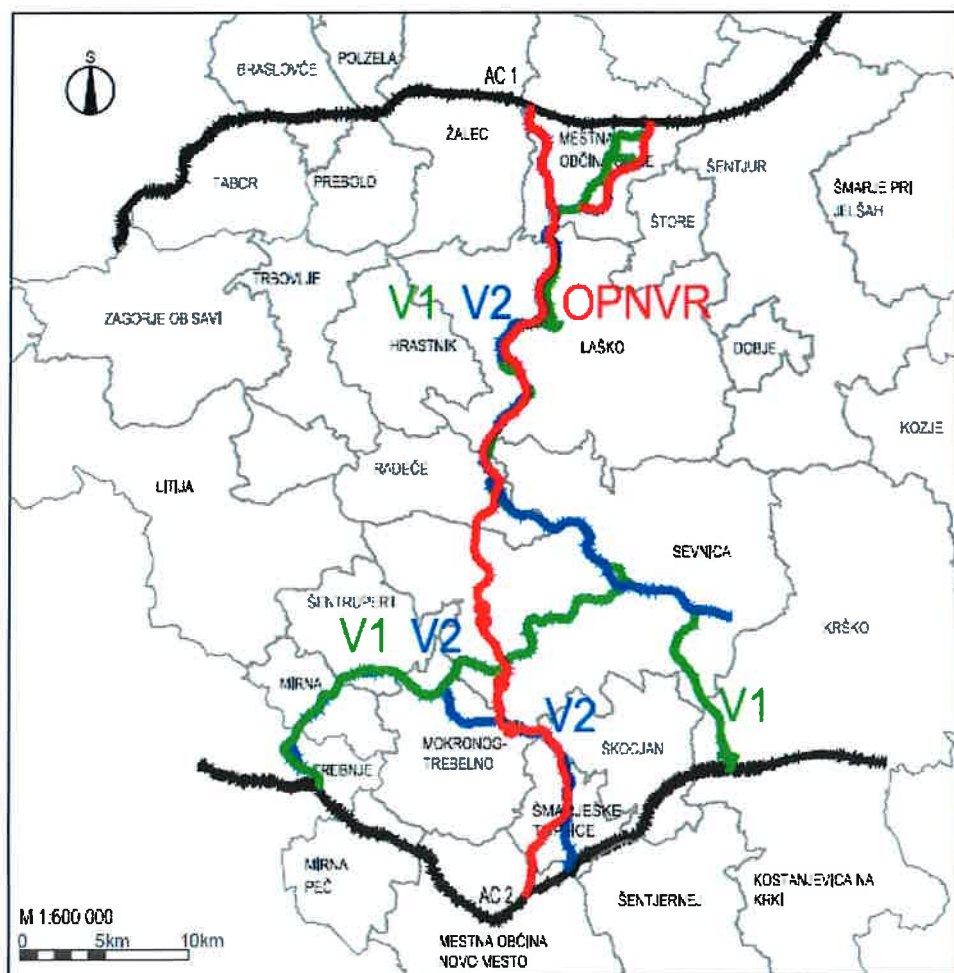
**DOPOLNITEV/NOVELACIJA STROKOVNIH PODLAG ZA DOPOLNITEV/NOVELACIJO ŠV/PIZ**  
po sprejetih stališčih in mnenjih nosilcev urejanja prostora

### 1.0 KRONOLOGIJA

V letu 2006 je Vlada RS sprejela Program priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana na priključku Celje–Lopata in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu (Ur. l. RS št. 97/06 z dne 19.9.2006). V letu 2008 je bila izdelana Študija variant s predlogom najustreznejše variante za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os – osrednji del) (*RC Celje, 2008*) in Okoljsko poročilo za DPN za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os – osrednji del) (OIKOS d.o.o., december 2008).

Ker nobena od variant obravnavanih v ŠV ni izpolnila pogoja za direktno ekonomsko upravičenost in ne dosega pozitivne neto sedanje vrednosti, kakor tudi ne potrebnega minimalnega soglasja lokalnega okolja, je Komisija za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest predlagala, da se Študija variant dopolni z obravnavo »minimalne variante« (dopis MzP DzC št. 350-11/2006/98-0031188, z dne 01.06.2009). Izdelala se je dopolnitev ŠV/PIZ (RC Celje, avgust 2016) in dopolnitev okoljskega poročila (Oikos, avgust 2016). V dopolnitvi ŠV/PIZ in OP so bile obravnave variante prikazane na sliki 1: V1, V2 in OPNVR.

- Varianta V1 poteka izključno po trasah obstoječih cest, predvidena je rekonstrukcija na tistih delih, kjer prometno tehnični elementi ceste niso ustrezni. Izjemoma je predvidena novogradnja, če prometno tehničnih elementov ni možno zagotoviti z rekonstrukcijo.
- Varianta V2 poteka delno po trasah obstoječih cest, delno po novih trasah. Na delih, kjer je z rekonstrukcijo možno obstoječo traso ustrezno preurediti, poteka varianta po trasi rekonstruirane obstoječe ceste. Na delih, kjer to ni možno, predvsem pa na odsekih, ki potekajo po naseljih, je potek variante načrtovan po novi trasi. Pri tem je bila v največji možni meri uporabljena trasa variante OPNVR. Razlog za to je dejstvo, da je bila trasa variante OPNVR obdelana v predhodni (osnovni) študiji ter ocenjena kot najprimernejša.
- Varianta OPNVR je 2-pasovna cesta, je v celoti novogradnja, razen odseka od AC priključka Celje - zahod (Lopata) na A1 do priključka Levec, in od AC priključka Celje – vzhod (Ljubečna) na A1 do Bežigradske ceste v Celju.



Slika 1: Prikaz obravnavanega območja in variant V1, V2 in OPNVR

Varianti V1 in V2 se razlikujeta na svojem južnem delu, na odseku med Sevnico in avtocesto A2. Ker obe varianti v največji možni meri uporabljata obstoječe cestno omrežje, potekata na odseku med Sevnico in avtocesto A2 po trasi obstoječe regionalne ceste R1-215 Trebnje-Mokronog-Boštanj. Ker pa koridor ter trase ne sledi enemu od osnovnih ciljev tretje razvojne osi, to je povezovanje regionalnih centrov (v tem primeru Celja in Novega mesta), je bila predlagana še povezava Sevnice z avtocesto A2 na vzhodnem delu. V primeru variante V1 je uporabljen koridor variante I1 iz osnovne študije, ki je bila s prostorskega, gradbeno tehničnega in okoljskega dela pred optimizacijo ocenjena kot najprimernejša, v primeru variante V2 pa delno koridor variante OPNVR.

V dopolnitvi ŠV/PIZ je analiza izdelana v dveh korakih:

- določeni in obdelani sta 2 varianti minimalne alternative (varianti V1 in V2).
- obe varianti sta z vseh vidikov ovrednoteni in primerjani z 2-pasovno OPNVR (optimiziran predlog najustreznejše variantne rešitve).

Zaradi predvidoma potrebnih dodatnih počasnih pasov na posameznih odsekih za zagotavljanje ustreznega nivoja uslug ter zaradi morebitne bodoče širitve v 4-pasovnico, je za potrebe vrednotenja in ocene s prostorskega vidika ter z vidika vplivov na okolje (celovita presoja vplivov na okolje) obravnavan prostor OPNVR za 4-pasovnico.

Iz rezultatov dopolnitve ŠV/PIZ izhaja, da je gledano dolgoročno in celovito, najustreznejša varianta za preverjeno ekonomsko dobo 30 let (do leta 2047) s predvidenimi prometnimi obremenitvami do leta 2026 **2-pasovna OPNVR**.

Gradivo je bilo v letu 2016 tudi javno razgrnjeno, stališča do pripomb z javne razgrnitve so bila v avgustu 2017 podpisana in javno objavljena.

Na ŠV/PIZ in OP so bila pridobljena negativna mnenja Zavoda za gozdove, MKGP, Področje gozdarstva in lovstva, Zavoda RS za varstvo narave, Ministrstva za zdravja (in Nacionalnega inštituta za javno zdravje), Direkcije RS za vode in MOP DO Sektorja za strateško presojo vplivov na okolje. Mnenje Ministrstva za kulturo je bilo pozitivno.

Komisija za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest, javne železniške infrastrukture, letalstva in pomorstva je dne 7.3.2018 z dopisom št. 37165-172/2006/358 podala pripombe, ki jih je treba upoštevati pri dopolnitvi ŠV/PIZ.

Za pridobitev ostalih pozitivnih mnenj nosilcev urejanja prostora je treba dopolniti strokovne podlage, ŠV/PIZ in okoljsko poročilo. Glede na pripombe iz mnenj bodo potrebne tudi projektantske preveritve in novelacija dokumentacije.

## **2.0 PREDLOG REŠITVE**

V ŠV/PIZ se obravnavajo **3 (tri) variante** (prikazane na sliki 1), ki so bile obravnavane v dopolnitvi ŠV/PIZ iz leta 2016. Vse tri variante potekajo po sredinskem koridorju, in sicer od Celja po dolini reke Savinje, po koridorju glavne ceste G1-5 do Radeč. Od tu potekata varianti V1 in V2 do Sevnice, v nadaljevanju pa mimo Krmelja in Mokronoga proti Šmarješkimi Toplicam (vzhodni krak pri varianti V2) ali od Sevnice mimo Zavratca proti Smedniku (vzhodni krak pri varianti V1) do priključka na AC A2.

**Varianta V1** (navezuje osem občinskih središč Celje, Laško, Radeče, Sevnica, Mokronog–Trebelno, Škocjan, Šentrupert in Trebnje). Varianta V1 poteka izključno po trasah obstoječih cest, predvidena je rekonstrukcija na tistih delih, kjer prometno tehnični elementi ceste niso ustrezni. Izjemoma je predvidena novogradnja, če prometno tehničnih elementov ni možno zagotoviti z rekonstrukcijo.

Dolžina variante V1 je 103 km.

**Varianta V2** (navezuje deset občinskih središč (Celje, Laško, Radeče, Sevnica, Mokronog–Trebelno, Škocjan, Šmarješke Toplice, Novo mesto, Šentrupert, Trebnje) in dve lokalni središči Rimske Toplice ter Mirna). Varianta V2 delno po trasah obstoječih cest, delno po novih trasah. Na delih, kjer je z rekonstrukcijo možno obstoječo traso ustrezno preurediti, poteka varianta po trasi rekonstruirane obstoječe ceste. Na delih, kjer to ni možno, predvsem pa na odsekih, ki potekajo po naseljih, je potek variante načrtovan po novi trasi.

Dolžina variante V2 je 110 km.

### **Varianta OPNVR**

Varianta OPNVR je 2-pasovna cesta. Varianta je v celoti novogradnja, razen odseka od AC priključka Celje - zahod (Lopata) na A1 do priključka Levec, in od AC priključka Celje – vzhod (Ljubečna) na A1 do Bežigradske ceste v Celju. Trasa poteka po dolini Savinje do priključka Tremerje, po pokitem vkopu in predoru mimo Laškega do priključka Laško, mimo Rimskih Toplic do priključka Zidani most in do priključka Radeče. V tem delu se naveže na glavno cesto G2-108 Hrastnik–Zidani Most, z katero se izdeluje PGD in PZI. Od Radeč poteka trasa po dolini do priključka Šentjanža, kjer se naveže naselje Šentjanž. V zaselku Mostec pri Tržišču je priključek Tržišče in navezava na cesti R3-738 in R1-215 Mokronog–Boštanj. Trasa se nadaljuje po dolini Tržiškega potoka do priključka Laknice. Slednji navezuje naselja Trščina, Klenovik ter Gorenje, Srednje in Dolenje Laknice. Posredno naveže tudi občinski središči Trebelno in Mokronog. V nadaljevanju zavije trasa proti Zburam, kjer je priključek Zbure za navezovanje naselij Zbure, Radovlja, Vinica pri Šmarjeti in Velike Poljane. Posredno preko obstoječe ceste Škocjan–Zbure naveže tudi občinsko središče Škocjan. Na izteku trase je predviden priključek Šmarješke Toplice, ki omogoča boljšo dostopnost Zdravilišča Šmarjeških Toplic. Trasa se konča z navezavo na AC A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu s predvidenim razcepom Otočec. Na odseku Celje–Radeče (26,2 km) je pet priključkov, 10 predorov, dva pokrita vkopa in dve galeriji. 15 viaduktov in štirje mostovi. Na odseku Radeče–Otočec (31,3 km) je predviden en razcep, šest priključkov, štirje predori, 12 viaduktov in en most. Dolžina variante OPNVR je 57,35 km.

Predmet naloge je dopolnitev strokovnih podlag (optimizacija variant, izdelava idejnih rešitev, vrednotenje variant s funkcionalnega vidika), tako da bodo na ŠV/PIZ in OP pridobljena pozitivna mnenja nosilcev urejanja prostora in KIOP. Dodatna zahteva, ki je predmet te naloge, je preučitev izgradnje cestne povezave med AC Celje vzhod–Kidričeva cesta–Polule pri vseh treh variantah (tim. vzhodna obvoznica Celja).

Izdelovalca ŠV/PIZ in OP bosta izdelala problemsko kart s predlogi za optimizacijo za projektanta (upoštevajoč stanje prostora, mnenja NUP, stališč do pripomb, mnenja KIOP). Vse optimizacije/dopolnitve teh treh variant morajo biti preverjene tudi z okoljskega, s prometno ekonomskega, funkcionalnega in prostorskega vidika.

### **3.0 OBSTOJEČA DOKUMENTACIJA**

- Okoljsko poročilo za DPN za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu (3. razvojna os – srednji del), Oikos d.o.o. Domžale, št. proj. 756, december 2008
- Dopolnitev okoljskega poročila za tretjo razvojno os – srednji del (OPNVR, V1, V2), Oikos d.o.o. Domžale, št. proj. 1214, avgust 2016
- Študija variant s predlogom najustreznejše variante za državno cesto med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu, Razvojni center PLANIRANJE d.o.o. Celje, št. proj. RC-302-1-2/07, april 2008
- Dokument identifikacije investicijskega projekta – gradnja državne ceste med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Tempus Babnik d.o.o., št. proj. 07-0035, marec 2008
- Dopolnitev študije variant/predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variante za cesto med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu, Razvojni center PLANIRANJE d.o.o. Celje, št. proj. RC-552/10, avgust 2016 s pripadajočimi strokovnimi podlagami
- navodila, priporočila in drugi dokumenti investitorja.

Pri izdelavi je treba upoštevati prejeta mnenja NUP;

- mnenje ZGS (št. 340-50/16, z dne 21.11.2016)
- mnenje MKGP, Področje gozdarstva in lovstva (št. 3401-38/2016/4, z dne 24.11.2016)
- mnenje ZRSVN (št. 1-II-444/2-O-16/TA, z dne 24.11.2016)
- mnenje MK (št. 35002-18/2013/18, z dne 24.11.2016)
- mnenje MZ (št. 354-142/2016-4, z dne 30.11.2016), ki mu je priloženo mnenje NIJZ (št. 354-160/16-2/256, z dne 25.11.2016)
- mnenja MOP DO SSPVO (št. 35409-314/2016/11, z dne 09.12.2016)
- mnenje DRSV (št. 35001-643/2016-3, z dne 06.01.2017)
- mnenje MOP DO SSPVO (št. 35409-314/2016/13, z dne 11.01.2017)
- mnenje MKGP, Direktorata za kmetijstvo (št. 350-43/2006/10, z dne 20.01.2017)
- mnenje MOP DO SSPVO (št. 35409-314/2016/15, z dne 26.01.2017)

Upoštevati je treba dopis DRSI št. 37165-172/2006/ z dne 20. 3. 2017 Ministrstvu za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja glede načina dopolnitve okoljskega poročila, da bo nanj moč pridobiti pozitivno mnenje ter dopis Komisije za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest, javne železniške infrastrukture, letalstva in pomorstva št. 37165-172/2006/358 z dne 7.3.2018.

### **4.0 SMERNICE ZA IZDELAVO PROJEKTA**

#### **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:

[http://www.di.gov.si/si/navodila\\_vzorci\\_gradiva\\_za\\_prevzem/projektiranje\\_projektna\\_dokumentacija/](http://www.di.gov.si/si/navodila_vzorci_gradiva_za_prevzem/projektiranje_projektna_dokumentacija/)



#### **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:

[http://www.di.gov.si/si/navodila\\_vzorci\\_gradiva\\_za\\_prevzem/projektiranje\\_projektna\\_dokumentacija/](http://www.di.gov.si/si/navodila_vzorci_gradiva_za_prevzem/projektiranje_projektna_dokumentacija/)

### **5.0 NOSILCI UREJANJA PROSTORA**

V postopku dopolnitve ŠV/PIZ so bila pridobljena mnenja nosilcev urejanja prostora. Projektant mora sodelovati pri sestankih z NUP. Mnenja oziroma dogovori sestankov bodo kot podlaga za morebitni popravek strokovnih podlag (optimizacij variant), kar mora projektant upoštevati v ponudbi.

### **6.0 UPORABA ZAKONOV IN STANDARDOV**

Pri projektiranju je treba upoštevati vse veljavne zakone in podzakonske akte.

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.

V kolikor se v obdobju projektiranja spremenijo zakoni oziroma podzakonski akti, jih mora projektant pri svojem delu ustrezno upoštevati.

### **7.0 TEHNIČNI POGOJI ZA PROJEKTIRANJE**

#### **7.1 Splošno**

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

- sodelovati mora z investitorjem oz. naročnikom, pobudnikom, koordinatorjem, inženirjem, izdelovalci ŠV/PIZ in OP ter ostalih strokovnih podlag in drugih gradiv, 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
- 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.
- zagotoviti interdisciplinarno skupino strokovnjakov ter kot dober strokovnjak prevzemati odgovornost za izdelavo vseh nalog, ki jih je treba izvršiti za uspešno in popolno izvedbo predmetne naloge.

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

## **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 naročnika.

## **7.3 Smernice za projektiranje**

### **7.3.1 Splošno**

- Pri izdelavi strokovnih podlag mora projektant smiselno uporabiti obstoječo predhodno izdelano dokumentacijo kot je navedeno v tč.3, ki je na voljo v arhivih Direkcije RS za infrastrukturo. 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.

### **7.3.2 Geološko–geotehnično poročilo in hidrogeološka presoja**

V okviru študije variant je treba dopolniti/izvesti geološko in hidrogeološko kartiranje območja načrtovanih variant (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 iz predhodno izdelane dokumentacije in drugih 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).

### **7.3.3 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 izdela 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, saj mora biti plan celovito obravnavan. Podatki v oceni obremenitve s hrupom morajo biti usklajeni s podatki v prometno-ekonomskem vrednotenju (ni predmet te naloge).

### **7.3.4 Trajna in začasna odlagališča viškov materiala**

V sklopu del mora izvajalec pregledati vso predhodno izdelano dokumentacijo ter proučiti (dodatne) možnosti oz. lokacije za odlaganje viškov materiala in utemeljen predlog, za potrjene količine viškov materiala, posredovati Naročniku.

Izvajalec mora, ob upoštevanju geološko-geotehničnega in hidrogeološkega elaborata ter pridobljenih smernic nosilcev urejanja prostora, ugotovi ustreznost vseh predlaganih lokacij in pripraviti predlog za ureditev deponij.

### 7.3.5 Gradbeno tehnični elaborat

Gradbenotehnični elaborat mora vsebovati:

#### A) Tekstualni del

- povzetek poročila o predhodno izdelanih variantah,
- kronologija nastajanja variant (navesti koliko km trase je spremenjene, kaj je bilo spremenjeno, opis rešitev in grafični prikaz),
- opis variant (tehnični elementi, potek trase z deviacijami, ustrezne navezave do javnih cest, regulacijami vodotokov, večjimi objekti – nadvoz, podvoz, most, viadukt, predor, tehnične značilnosti, posebnosti, opis karakterističnih geoloških in hidroloških značilnosti območja, povzetek iz geološko – geotehničnega poročila z opisom gradbenih ukrepov, opis morebitnih kolizij s pomembnejšimi TK, energetskimi in komunalnimi vodi, opis potreb po odkupih zemljišč in rušencih,..., izračun stroškov (investicije)) s poudarkom na analizi prednosti in slabosti vsake variante
- opis prometa med gradnjo,
- poročilo o gradbeno-tehničnem vrednotenju variant s predlogom najustreznejše,
- izračun stroškov (investicije); pri predračunski vrednosti posameznih variant je treba upoštevati isti nivo cen.

Tipični prečni prerez ceste; cesta je zasnovana kot daljinska dvopasovna cesta. Prečni prerez ceste se določi v skladu s pravilnikom: »Pravilnik o projektiranju cest« ob upoštevanju predvidenih prometnih obremenitev ter okoljskih, reliefnih in ostalih omejitev v prostoru.

Priključki: projektant mora obdelati vse priključke in navezave obstoječega omrežja na obravnavanem odseku državne ceste.

Objekti in zidovi: objekte in zidove za posamezno varianto bo opredelil projektant z upoštevanjem geoloških in reliefnih značilnosti obravnavanega območja, da se za fazo ŠV/PIZ pridobi ocena investicije (označitev objekta na situaciji z opisom v tehničnem poročilu, predviden tip konstrukcije, velikost objekta, investicija,...). Za predor je prav tako treba oceniti investicijo (geološke pogoje gradnje, lokacijo in dolžino predorov, število cevi, geometrijo predorov, enosmerni ali dvosmerni promet, število in širino voznih pasov, lokacije pomožnih objektov, poti za izhod v sili in zasilni izhodi, prečniki, odstavnice niše, vodohran s hidratnim omrežjem v predoru, odvodna iz predora, opis karakterističnega profila predora, opis najpomembnejše elektro strojne opreme v predoru in ostale opreme v predoru, opis kje in kako se bo predor vodil (nadzorni center) in vse ostalo, kar je potrebno za obratovanje predora).

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. prestativte tangiranih odsekov državnih in lokalnih cest. Obseg deviacij je treba določiti racionalno.

Komunalna infrastruktura: tangirano obstoječe komunalno in energetsko omrežje (idejna rešitev bodoče cestne razsvetljave (kjer bo to nujno potrebno)) bo treba na mestih križanj prestativiti oz. zaščititi v skladu s pogoji njihovih upravljavcev. Obseg potrebnih prestativitev je treba določiti racionalno in v nujnem obsegu. Treba je upoštevati Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske odpadne vode z javnih cest in 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,...).

Regulacije vodotokov: treba je preučiti tudi regulacije vodotokov.

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

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

- posamezno varianto je treba niveletno in situativno obdelati tako, da niveleta predstavlja ekonomično in prostorsko sprejemljivo rešitev. Prikazati je treba tudi ukrepe na obstoječem cestnem omrežju, v kolikor 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 prometno ekonomske analize in razvojno urbanističnega elaborata 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 menja nosilcev urejanja prostora in jih upoštevati pri projektiranju variantnih rešitev.

#### B) Grafični del

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

#### **Vrednotenje variant s funkcionalnega vidika**

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

Vrednotenje variant se izdela 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 izdela ločen elaborat.

#### **7.3.6 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.

#### **7.3.7 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. Treba je upoštevati stroške odkupov zemljišč, odškodnin, spremembe namembnosti, protihrupne zaščite, projektne dokumentacije, začite, prestavitve oz. novogradnje komunalnih vodov in cestne razsvetljave, projektantskega, geomehanskega in gradbenega nadzora ter morebitne druge stroške.

## **8.0 ZAKLJUČEK**

- Izdelava strokovnih podlag je vezana na izdelavo dopolnitve ŠV/PIZ in OP, zato mora projektant sodelovati z izdelovalcem le-te v vseh fazah:

FAZA	ROKI IZDELAVE
<b>1. faza: Predhodna dela</b>	
pregled predhodno izdelane dokumentacije (ŠV/PIZ, OP, mnenj NUP, stališč do pripomb, mnenja KIOP)	10 dni po pridobitvi predhodne dokumentacije
preveritev rešitve s stanjem prostora in OP	po pridobitvi gradiva s strani izdelovalcev ŠV/PIZ in OP
Izdelava rešitev glede na problemsko karto, ki jo izdelata izdelovalca ŠV/PIZ in OP	Skladno s terminskim planom
sodelovanje pri pregledovanju ustreznosti rešitev z izdelovalcema ŠV/PIZ in OP	skladno s terminskim planom
<b>2. faza: Usklajevanja z NUP*</b>	
priprava gradiva za usklajevalne sestance z NUP	skladno s terminskim planom



usklajevalni sestanki z NUP	skladno s terminskim planom
Dopolnitev strokovnih podlag glede na dogovore	skladno s terminskim planom
<b>3. faza: Dopolnitev SP</b>	
uskladitev (GTE in funkcionalni vidik) metodologije z izdelovalcema ŠV/PIZ in prometno-ekonomskega vidika	30 dni po prejemu vseh strokovnih podlag in OP usklajenih z NUP
sodelovanje pri izdelavi dopolnitve ŠV/PIZ, dopolnitev SP	Skladno s terminskim planom
Sodelovanje pri izdelavi zaključkov, predloga najustreznejše variante	Skladno s terminskim planom
<b>4. faza: pridobitev pozitivnih mnenj na ŠV/PIZ (in OP)</b>	
Priprava gradiva za predstavitev ŠV/PIZ za usklajevanja z NUP	skladno s terminskim planom
pregled mnenj NUP in usklajevanje le teh ter vsi popravki in dopolnitve SP za dopolnitev ŠV/PIZ do pridobitve pozitivnih mnenj NUP, pozitivnega mnenja o sprejemljivosti vplivov na okolje in pozitivnega mnenja KIOP	Skladno s terminskim planom
priprava gradiva za potrditev ŠV/PIZ na Vladi RS	skladno s terminskim planom
oddaja končnih izvodov SP po potrditvi na Vladi RS	14 dni po potrditvi ŠV/PIZ na Vladi RS

\*zaradi že pridobljenih negativnih mnenj v letu 2016 in 2017 se predvideva več usklajevanj z NUP z namenom, da se predhodno uskladi rešitve in obseg dopolnitev strokovnih podlag, OP in ŠV/PIZ.

Vse dopolnitve in popravki se oddajo naročniku v pregled v roku 5 dni od prejema pripomb. Naloga se zaključí s potrditvijo ŠV/PIZ na Vladi RS in oddaji končnih izvodov.

Dopolnjena ŠV/PIZ bo obravnavana na KIOP. Izdelovalec se je na podlagi vabila dolžan udeležiti seje Komisije. Na sejah je dolžan pojasnjevati posamezne vsebine predinvesticijske zasnove in jih ustrezno utemeljiti. V kolikor bodo podane pripombe, je izdelovalec dolžan elaborat popraviti oz. ga dopolniti skladno s pripombami. Izdelovalec je dolžan kontinuirano sodelovati s predstavniki Naročnika do izdaje sklepa ministra o potrditvi investicije.

- 14 dni po potrditvi ŠV/PIZ na Vladi mora projektant dostaviti dogovorjeno št. izvodov projektne dokumentacije v papirnatih obliki vključno z zgoščenkami z digitalnim zapisom.
- Na zgoščenkah se mora nahajati zapis celotnega projekta 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,
  - Popis del in predračun v formatu xls (upoštevanje TSC 09.000:2006 Popisi del pri gradnji cest)

Vse mora biti v nezaklenjeni, uporabni obliki.

**Izdelovalec projektne naloge:**

Alja Kralj, univ. dipl. inž. grad.  
DRI upravljanje investicij d.o.o.

**Konzultant:**

Stane Stanković, univ. dipl. inž. grad.  
DRI upravljanje investicij d.o.o.

**Projektant:**

( žig in podpis ponudnika )

Potrditev projektne naloge s strani komisije Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo ne pomeni hkrati obveze Republike Slovenije, da tudi financira vsa v projektu predvidena dela. V kolikor je predvideno sofinanciranje, bodo deleži sofinanciranja določeni v skladu z Zakonom o cestah, predvsem deleži prometno-tehničnih ureditev, ki se nanašajo na lokalni promet pešcev, kolesarjev, dostopnost do posameznih lokacij, komunalnih in drugih zadev itd.

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

Tomaž Willenpart, dipl. inž. grad.

Karmen Praprotnik, mag. posl. ved..

mag. Alenka Potrč, univ. dipl. inž. grad.

Aleš Gedrih, inž. grad.

Datum potrditve:

16-06-2020

Žig:

