



Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 02  
F: 01 478 81 23  
E: gp.drsi@gov.si  
www.dc.gov.si

Številka: 37165-164/2010  
Datum: 15. 7. 2021

številka projekta: 11-0011  
naziv projekta: OBVO Velike Lašče, Ribnica, Kočevje

## PROJEKTNA NALOGA

za izdelavo strokovnih podlag za izdelavo ŠV/PIZ  
za obvozno cesto Ribnica

### 1 OPIS OBSTOJEČEGA STANJA

Naselje Ribnica je danes močno obremenjeno 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 obvozne ceste bo zagotovljena zmožljiva in varna prometnica, ki bo imela kar najmanjše možne vplive na okolje in na obstoječe ureditve na območju naselja.

### 2 PREDLOG REŠITVE

Predmet naloge je izdelava:

- idejnih (gradbenotehničnih) rešitev – gradbenotehničnega elaborata,
- prometne študije,
- prometnega vrednotenja,
- ekonomskega vrednotenja, ocena investicije in določitev virov financiranja,
- funkcionalnega vrednotenja,
- ostalih elaboratov/študij.

Na osnovi:

- pobude za državni prostorski načrt za obvoznico glavne ceste G2-106 na območju Ribnice (Acer Novo mesto d. o. o., št. J-2/19, april 2019),
- analize smernic (Acer Novo mesto d. o. o., št. J-2a/19, marec 2020),

- dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP), za katerega je bil sprejet sklep št. 012-8/2010/383 z dne 19. 8. 2010),
- dokumentacije, ki si jo izdelovalec priskrbi sam:
  - občinske strateške in izvedbene prostorske akte občin, ki so tangirane z načrtovanimi ureditvami in
  - ostalo dokumentacijo in podlage relevantne za izdelavo te naloge,
- navodil, priporočil in drugi dokumentov investitorja oz. pripravljavca ŠV/PIZ in OP

je treba **za fazo študije variant** izdelati strokovne podlage variant ceste: Varianto 1, Varianto 2 in Varianto VR.

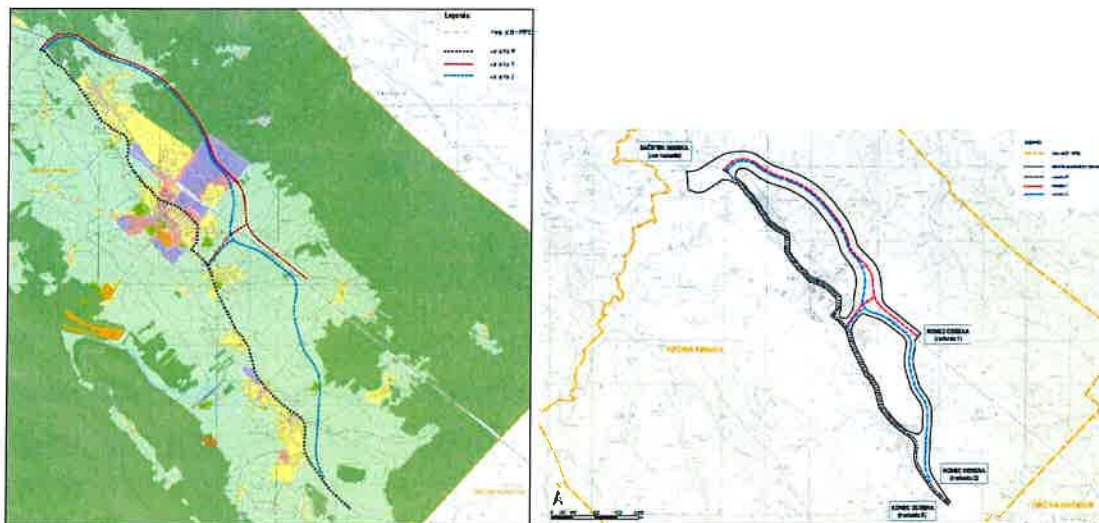
V pobudi predstavljeni poteki variant so okvirni in služijo za opredelitev območja, v katerem bodo v fazi ŠV/PIZ načrtovane oz. vrednotene variante poteka obvoznice Ribnice.

**Varianta V1** se začne z ureditvijo krožnega križišča cest G2-106/0262 Rašica–Žlebič, G2-106/0263 Žlebič–Kočevje in regionalne ceste R1-212/1120 Sodražica–Žlebič (upoštevati je treba ureditev križišča IZP, Acer Novo mesto d. o. o., št. proj. PR-R19/2020, februar 2021 in PZI ki je trenutno v izdelavi).

Zatem prečka železniško progo, preide na gozdno območje in po severni ter vzhodni strani obide naselje Ribnica in Dolenje Laze. Pri Lepovčah se obrne proti jugozahodu, prečka železniško progo, poteka mimo Hrovače in se pravokotno naveže na glavno cesto G2-106 na začetku Goriče vasi, kjer se trasa zaključi. Pri Lepovčah se severno od železniške proge izvede še kratka navezava na potek vzdolž proge, kjer se zaključita dve od variant obvoznice Kočevja. Trasa variante V1 je dolga 8 km. Pri varianti V1 je treba proučiti tudi varianto zveznega poteka obvoznice z navezavo na G2-106 pri Goriči vasi (ta varianta se ne naveže na obvoznico Kočevja).

**Varianta V2** se tako kot varianta V1 začne z ureditvijo krožnega križišča cest G2-106/0262 Rašica–Žlebič, G2-106/0263 Žlebič–Kočevje in regionalne ceste R1-212/1120 Sodražica–Žlebič (upoštevati je treba ureditev križišča - IZP, Acer Novo mesto d. o. o., št. proj. PR-R19/2020, februar 2021 in PZI, ki je trenutno v izdelavi). Zatem prečka železniško progo, preide na gozdno območje in po severni ter vzhodni strani obide naselje Ribnica in Dolenje Laze. Pri Lepovčah se obrne proti jugu, prečka železniško progo in pri Hrovači obrne proti vzhodu ter se južno od železniške proge nadaljuje vzporedno s progo. Na območju med Otavicami in Nemško vasjo poteka po kmetijskih zemljiščih proti jugovzhodu in se za Dolenjo vasjo priključi na glavno cesto G2-106. Trasa variante V2 je dolga 10 km.

**Varianta VR** (rekonstrukcija obstoječe ceste) poteka po obstoječi glavni cesti G2-106 (upoštevati isto začetno točko kot pri variantah V1 in V2). Pri načrtovanju je treba predvideti izvedbo ustreznega profila in povezanih ureditev, s katerimi bo zagotovljena prometna varnost na območju poselitve. Trasa variante VR je dolga 9,9 km. Predviden je normalni prečni prerez ceste, ki poleg ustreznih elementov vozišča upošteva tudi površine za pešce in kolesarje.

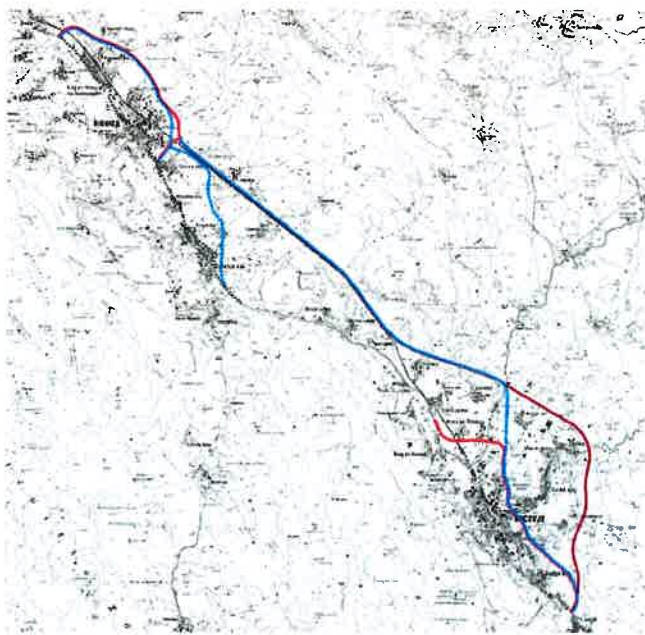


*Slika 1: Pregledna situacija izvedljivih variant obvoznice Ribnica (rdeča: V1, modra: V2, črna: VR - po obstoječi trasi)*

Variante se medsebojno pomembno razlikujejo le na južnem delu trase. Medtem ko se V1 in V2 začneta na isti točki na glavni cesti pri Žlebiču, v nadaljevanju obideta Ribnico in Dolenje Laze ter se po isti trasi nadaljujeta do okolice Hrovače, se medsebojno pomembno razlikujeta v nadaljnjem poteku in v točki navezovanja na obstoječo glavno cesto. Ta točka je pri varianti V1 tik pred Goričo vasjo, pri varianti V2 pa še za Dolenjo vasjo. Poleg tega ima varianta V1 severno od železniške proge (pred prečkanjem) predvideno navezavo na potek vzdolž proge, kjer se naveže na dve od variant obvoznice Kočevja, ki se tu zaključita.

Varianta VR ne predstavlja obvoznice, saj poteka po obstoječi glavni cesti od navezave V1 in V2 pred Ribnico pa do Dolenje vasi.

Tudi na varianti V2 je možno urediti navezavo obvoznice Kočevje na potek obvoznice Ribnica severno vzdolž železniške proge, tako da se vse variante obvoznice Ribnice pomembno funkcionalno povezujejo z variantami obvoznice Kočevja.



*Slika 2: Pregledna situacija poteka obeh obvoznic (združeni iz pobude za obvoznico Ribnica in za obvoznico Kočevje)*

Idejne rešitve variant morajo biti izdelane na način, da je na njihovi podlagi možno vrednotenje s funkcionalnega (točka 7.3.1), prometno ekonomskega (točki 7.4 in 7.5), prostorskega (ni predmet te naloge) in okoljskega dela (ni predmet te naloge).

Predmet naročila je poleg izdelave idejnih rešitev variant tudi izvedba vrednotenja variant s funkcionalnega vidika, prometnega in ekonomskega vidika in podaja predloga najustreznejše variante.

Variante poteka obvoznice Ribnice ne potekajo po erozijskih območjih, območjih varstva vodnih virov, varovalnih gozdov ali gozdov s posebnim namenom.

Varianti V1 in V2 na začetku trase potekata po območjih pogostih poplav in poplavnih dogodkov, v nadaljevanju pa samo V2 poteka po območju poplavnih dogodkov (med Goričo vasjo Nemško vasjo, Prigorico in Dolenjo vasjo) ter prečka območji naravnih vrednot Ribnica – vodotok in Rakitnica – Zadnja Rinža.

Varianti V1 in V2 ne potekata preko območij obstoječe poselitve, ki pa se ji ponekod na območju Hrovače in navezave na glavno cesto pri Goriči vasi oz. Dolenji vasi zelo približata. Obe varianti potekata po še nezazidanih stavbnih zemljišč pri Lepovčah, ki so v OPN Ribnica namenjena razvoju gospodarske cone. Varianta 2 poteka po robu pokopališča (Videm), zato bo treba načrtovati potek trase s čim večjim odmikom od pokopališča.

Pri načrtovanju obvoznice je treba upoštevati optimizacijske ukrepe:

- cesta naj se po razmeroma zelo razgibanem terenu načrtuje tako, da bodo potrebni čim manjši posegi v relief (vkopi in nasipi),
- na območju v bližini obstoječe poselitve v Ribnici in okoliških naseljih (Hrovača, Goriča vas, Nemška vas, Prigorica, Dolenja vas) posege omejiti na najmanjši možni obseg, da se prepreči negativen vpliv na bivalno območje in kmetijska zemljišča,
- pri načrtovanju variante V2 v bližini pokopališča v bližini Prigorice in Lipovca (Videm) je treba predvideti čim večji odmik od pokopališča,
- na urbanem območju je treba posebno pozornost nameniti oblikovanju obcestnega prostora obvoznice in navezovalnih cest,
- na poplavnih območjih naj se zagotovi čim manjši obseg posegov v teren in zagotovijo ustrezne odtočne razmere, da bodo preprečeni negativni vplivi na vodni režim na širšem vplivnem območju načrtovanih posegov,
- urejanje obcestnih brežin mora izhajati iz obstoječih reliefnih značilnosti, pri tem pa se na območju razgibanega reliefa, kjer je to mogoče, predvidijo mehkejši prehodi med brežinami in obstoječim terenom, manjši nakloni brežin ipd.,
- posebej skrbno je treba načrtovati ureditev reliefa in zasaditev na območjih objektov in sicer tako, da so novi objekti kar najmanj moteče vključeni v obstoječo krajino,
- zasaditev obcestnega prostora mora biti izvedena z avtohtonimi grmovnimi in drevesnimi vrstami. Pri tem je treba upoštevati umestitev ceste v odprtem, kmetijskem prostoru, kjer mora biti zasaditev minimalna, in v gozdu, kjer se predvidi vzpostavitev gozdnega roba.

### **3 OBSTOJEČA DOKUMENTACIJA**

#### **3.1 Obstoječa razpoložljiva projektna dokumentacija:**

- Pobuda za državni prostorski načrt za obvoznico glavne ceste G2-106 na območju Ribnice (Acer Novo mesto d. o. o., št. J-2/19, april 2019),
- Analiza smernic za državni prostorski načrt za obvoznico glavne ceste G2-106 na območju Ribnice (Acer Novo mesto d. o. o., št. J-2a/19, marec 2020),

- Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP), za katerega je bil sprejet sklep št. 012-8/2010/383 z dne 19. 8. 2010),
- IZP ureditve križišča na cesti G2-106/0262 in 0263 ter R1-212/1120 z ureditvijo pločnika ob R1-212/1120 Sušje–Žlebič (Acer Novo mesto d.o.o., št. proj. PR-R19/2020),
- PZI ureditve križišča na cesti G2-106/0262 in 0263 ter R1-212/1120 z ureditvijo pločnika ob R1-212/1120 Sušje–Žlebič, ki je trenutno v izdelavi.

Dokumentacija, ki si jo izdelovalec priskrbi sam:

- občinske strateške in izvedbene prostorske akte občine, ki so tangirane z načrtovanimi ureditvami,
- ostala dokumentacija in podlage relevantne za izdelavo te naloge

## **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:

[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 SMERNICE NOSILCEV UREJANJA PROSTORA**

Analiza smernic je bila izdelana v marcu 2020. 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. V kolikor 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 potrebno 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 seznaitve, 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**

#### **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, energetske in komunalni vodi,
- opis potreb po odkupih zemljišč in rušencih,
- 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.

Iz pobude izhaja, da je v skladu s Pravilnikom o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05) predvidena obvoznica Ribnica opredeljena kot povezovalna cesta (čezmejnega pomena) s povprečnim letnim dnevnim prometom (PLDP) nad 5000 vozil na dan in računsko hitrostjo zunaj naselja 80 (90) km/h.

Normalni prečni prerez obvoznice (varianti V1 in V2) je določen glede na vrsto ceste, prometno obremenitev in predvideno računsko hitrost in znaša:

- vozni pas	2 x 3,25 m = 6,50 m
- robni pas	2 x 0,25 m = 0,50 m
- bankina	2 x 1,25 m = 2,50 m
Skupaj:	= 9,50 m

Priključki projektant mora obdelati vse priključke in navezave obstoječega omrežja na obravnavanem odseku državne ceste. Projektant mora na osnovi razpoložljivih podatkov: terenskega ogleda, napovedi prometa po pretečeni planski dobi, PLDP...in izkušenj zasnovati obliko vseh križišč in priključkov.

Pešci, kolesarji, avtobusna postajališča: Na območju trase – varianta po obstoječi trasi, 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.

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 energetska 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.

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.

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 prometno ekonomske analize in razvojno urbanističnega elaborata (ŠV/PIZ – ni predmet te naloge) 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 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.

#### **7.3.2 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)

### **7.3.3 Hidrološko – hidravlična študija (HHŠ)**

Vse variante je treba obdelati skladno z navodili Direkcije Republike Slovenije za vode (DRSV). DRSV je dne 30.7.2018, objavila dopolnjene Splošne smernice s področja upravljanja z vodami za pripravo občinskih prostorskih načrtov (OPN) in državnih prostorskih načrtov (DPN) 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!

### **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 investitorju.

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

### **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. Podatki v oceni obremenitve s hrupom morajo biti usklajeni s podatki v prometno-ekonomskem vrednotenju.

### **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 Vizualizacije, 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 (kamni 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 elaborat prometno študijo in štiri stopenjski prometni model za celotno vplivno območje načrtovane obvoznice Kočevja in Ribnice. V okviru naloge se obravnava naslednje variante (scenarije) prometnega omrežja za **obvoznico Ribnice**:

- varianta 0: obstoječe cestno omrežje, ki predstavlja omrežje brez investicije.
- varianta 1: načrtovano cestno omrežje po varianti 1.
- varianta 2: načrtovano cestno omrežje po varianti 2.
- varianta VR: načrtovano cestno omrežje po varianti RV (rekonstrukcija obstoječe ceste).

Prometni model mora biti izdelan za celotno vplivno območje naselij Ribnica in Kočevje. Pri tem morajo biti pri vsaki varianti obvoznice Ribnice vključena ustrezna obvoznica Kočevja (ustrezna navezava oz. nadaljevanje obvoznice od Ribnice mimo Kočevja).

Pri prometni študiji je treba:

- Izdelati makroskopski 4-stopenjski sintetični prometni model za osebni (potniški) promet in večstopenjski prometni model za tovorni promet;
- Izdelati celovito analizo cestnega prometnega omrežja sistema ter ugotovljenih problemov na sedanjem prometnem omrežju in za vse scenarije;
- Izdelati napoved prometnih tokov na osnovi prometnega modela:
  - Za osebni/potniški in tovorni promet,
  - V enoti PLDP,
  - 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, izvirno-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 2030 in 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 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).
- 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 (sprejeta na 103. redni seji Vlade RS, dne 29. 9. 2016);
- ostala veljavna zakonodaja in podzakonski akti, smernice in navodila.

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.

Investicija trenutno ni predvidena za sofinanciranje iz sredstev EU skladov, prav tako bi bila izvedba možna šele v naslednji finančni perspektivi za katero pogoji financiranja še niso poznani. Za potrebe morebitnih priprav nabora projektov, ki bi bili možni za financiranje iz različnih oblik EU sredstev, morajo biti vsebine ŠV/PIZ skladne tudi z:

- UREDBO (EU) št. 1303/2013 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 17. decembra 2013 o skupnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu, Evropskem kmetijskem skladu za razvoj podeželja in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo, o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006,
- DELEGIRANO UREDBO KOMISIJE (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 1303/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu, Evropskem kmetijskem skladu za razvoj podeželja in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo ter o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu, Kohezijskem skladu in Evropskem skladu za pomorstvo in ribištvo,
- IZVEDBENO UREDBO KOMISIJE (EU) 2015/207 z dne 20. januarja 2015 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje Uredbe (EU) št. 1303/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z vzorci za poročilo o napredku, predložitve informacij o velikem projektu, skupni akcijski načrt, poročila o izvajanju za cilj »naložbe za rast in delovna mesta«, izjavo o upravljanju, revizijsko strategijo, revizijsko mnenje in letno poročilo o nadzoru ter metodologijo, ki se uporabi pri izvajanju analize stroškov in koristi, in v skladu z Uredbo (EU) št. 1299/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z vzorcem za poročila o izvajanju za cilj »evropsko teritorialno sodelovanje«.

#### **Ocena investicije in določitev virov financiranja**

Ocena investicije se izdelava za vsako varianto v stalnih 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 2415 - 11-0011 »Obvoznice Velike Lašče, Ribnica, Kočevje«, 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.

#### **Ekonomsko vrednotenje**

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

Ekonomski del naloge obsega:

- Opis uporabljene metodologije in računalniškega orodja za izračun stroškov in koristi uporabnikov;
- Opis vključenega območja v ekonomsko vrednotenje (tekstualni in grafični opis);

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

Pri vrednotenju se za vsak scenarij/variante prikaže:

- Izpis vhodnih podatkov z vrednostjo investicije;
- Prikaz koristi in stroškov (po kategorijah stroškov);
- Razmerje med koristmi in stroški;
- Izračun kazalcev ekonomske upravičenosti (NSV in ISD);
- Prikazati in pojasniti je treba tudi posamezne posredne koristi investicije.

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

V elaboratu je treba izdelati tudi matriko tveganj.

Elaborat ŠV/PIZ bo obravnavan na Komisiji za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest, javne železniške infrastrukture, letalstva in pomorstva (Klop). 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. V kolikor 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.

## 8 ZAKLJUČEK

Izdelava 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:

Faza	Opis aktivnosti	Rok
1.	<b>Pregled obstoječe dokumentacije, obstoječih podatkov in analiza obstoječega stanja ter sodelovanje pri pripravi problemske karte</b>	25 dni od uvedbe v delo
2.	<b>Priprava podrobnega terminskega plana do oddaje ŠV/PIZ (v sodelovanju z izdelovalcema ŠV/PIZ in OP)</b>	25 dni od uvedbe v delo
3.	<b>Priprava metodologije za vrednotenje (sodelovanje z izdelovalcema ŠV/PIZ in OP)</b>	25 dni od uvedbe v delo
4.	<b>Priprava načrta sodelovanja z javnostjo</b>	
	<b>Izdelava gradbeno tehničnega elaborata in funkcionalnega vrednotenja</b>	90 dni po zaključku 1. faze
	<b>Izdelava prometne ekonomskega elaborata</b>	30 dni po zaključku predhodne faze
5.	Izdelava razvojno urbanističnega elaborata (RUE)	Ni predmet te naloge
	Izdelava okoljskega poročila (OP) ter Dodatka za varovana območja (z vsemi potrebnimi strokovnimi podlagami za OP)	Ni predmet te naloge
6.	Izdelava ŠV/PIZ <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prostorski vidik</li> <li>– Varstveni vidik (na podlagi izdelanega OP)</li> </ul>	60 dni po prejemu strokovnih podlag, elaboratov in OP



	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Funkcionalni vidik (na podlagi gradbeno tehničnega elaborata)</b></li> <li>– <b>Ekonomski vidik (na podlagi izdelanega prometno ekonomskega elaborata)</b></li> </ul>	
7.	Dopolnitev analize smernic	20 dni po zaključku ŠV/PIZ
8. 8 a.	Dopolnitev ŠV/PIZ po končnem pregledu naročnika <b>Dopolnitev SP</b>	20 dni od prejema pripomb
9.	<b>Sodelovanje na seji KIOP ter popravki ŠV/PIZ po pripombah KIOP</b>	Skladno z vabilom KIOP, popravki v roku 20 dni oz. skladno z dogovorom na seji KIOP
10.	<b>Priprava gradiva / predstavitev za javne obravnave ter sodelovanje na javnih obravnavah vključno s 3D animacijo</b>	Upošteva se TP pripravljavca
11.	<b>Priprava povzetka pripomb in predlogov z javne razgrnitve ter sodelovanje pri pripravi stališč do pripomb in predlogov</b>	40 dni od prejema pripomb in predlogov in v skladu s TP pripravljavca
12.	<b>Dopolnitev vseh gradiv po pridobljenih mnenjih NUP ter sprejetih stališčih do pripomb in predlogov</b>	20 dni po pridobljenih mnenjih NUP oz. po sprejemu stališč do pripomb in predlogov javnosti
13.	Izdelava poročila o sprejemljivosti v lokalnem okolju	10 dni od prejema pripomb in predlogov
14.	<b>Sodelovanje pri pripravi gradiva za potrditev predloga najustreznejše variante na Vladi RS</b>	Upošteva se TP pripravljavca
15.	<b>Oddaja končnih izvodov</b>	Upošteva se TP pripravljavca

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

- 30 dni po potrditvi ŠV/PIZ na Vladi mora projektant dostaviti 6 izvodov projektne dokumentacije v papirnati obliki vključno z zgoščenkami z digitalnim zapisom (vsako zgoščenko se vloži v plastično srajčko – in vstavi kot prvo stran prvega rednika).
- Na zgoščenkah 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.

Izdelovalka projektne naloge:  
Alja Kralj, univ. dipl. inž. grad.,  
DRI upravljanje investicij, d.o.o.

ALJA  
KRALJ

Digitalno podpisal  
ALJA KRALJ  
Datum: 2021.07.16  
23:00:08 +02'00'

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

**Opomba:**

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 se s predlogom strinja:

Tomaž Willenpart, dipl. inž. grad.

Karmen Praprotnik, mag. posl. ved

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

Aleš Gedrih, inž. grad.

Datum potrditve:

03-08-2021

Žig:

