

# Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)

Naziv investicijskega projekta:

**PLAZOVI NA CESTI JP 851931,  
CESTA NA ZAGRAD, ID iz AJDE: 1168793**

Investitor / naročnik:

**Občina Prevalje  
Trg 2A, 2391 Prevalje**

**Velenje, marec 2021**

© ADESCO, d.o.o.

Razmnoževanje celote ali dela dokumenta je prepovedano oz. dovoljeno le po predhodnem soglasju podjetja **ADESCO**, d.o.o., Koroška cesta 37a, SI-3320 Velenje.

---

---

## SPLOŠNI PODATKI O INVESTICIJSKEM PROJEKTU

<i>Naziv projekta</i>	Dokument identifikacije investicijskega projekta: <b>"PLAZOVI NA CESTI JP 851931, CESTA NA ZAGRAD, ID iz AJDE: 1168793«</b>
<i>Investicijska dokumentacija</i>	Dokument identifikacije investicijskega projekta

<i>Investitor /naročnik</i>	<b>Občina Prevalje</b> Trg 2 A 2391 Prevalje
<i>Odgovorna oseba</i>	<b>Dr. Matija Tasič, župan</b>

<i>Pripravljavec</i>	ADESCO, d.o.o. Koroška cesta 37 A 3320 Velenje
<i>Izdelali</i>	mag. Martina Karničnik, univ. dipl. ekon. Jure Boček, univ. dipl. inž. el. Dejan Ferlin, univ. dipl. gosp. inž. str.

<i>Odgovorna oseba pripravljavca</i>	Jure Boček, univ. dipl. inž. el.  <i>podpis</i>
--------------------------------------	---

---

## KAZALO VSEBINE

<b>1</b>	<b>OPREDELITEV INVESTITORJA, VZDRŽEVALCA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV ODGOVORNIH ZA NADZOR IN IZDELAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE.....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB IN RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO .....</b>	<b>10</b>
2.1	SPLOŠNI PODATKI O INVESTITORJU.....	10
2.3	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA CESTE IN PLAZU .....	11
2.3.1	<i>Razlogi za investicijsko namero.....</i>	<i>13</i>
<b>3</b>	<b>CILJI INVESTICIJE IN USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....</b>	<b>15</b>
3.1	CILJI INVESTICIJE .....	15
3.2	USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....	15
<b>4</b>	<b>PREDSTAVITEV IN OPIS VARIANT INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z ALI BREZ INVESTICIJE TER IZBOR OPTIMALNE VARIANTE .....</b>	<b>17</b>
4.1	VARIANTA BREZ INVESTICIJE .....	17
4.2	VARIANTA Z INVESTICIJO.....	17
4.3	IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE .....	17
<b>5</b>	<b>OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE .....</b>	<b>19</b>
5.1	VRSTA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	19
5.2	VREDNOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH .....	19
5.2.1	<i>Izhodišča.....</i>	<i>19</i>
5.2.3	<i>Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah.....</i>	<i>20</i>
<b>6</b>	<b>OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN.....</b>	<b>21</b>
6.1	STROKOVNE PODLAGE ZA PRIPRAVO DIIP-A.....	21
6.2	POTREBNA INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA .....	21
6.3	NAVEDBA IN OPIS LOKACIJE.....	21
6.5	TEHNIČNI OPIS.....	24
6.5.1	<i>Potrebni ukrepi.....</i>	<i>24</i>
6.5.2	<i>Geodetske podlage.....</i>	<i>24</i>
6.5.3	<i>Geološko-geodetsko poročilo.....</i>	<i>24</i>
6.5.4	<i>Predviden obseg.....</i>	<i>27</i>
6.5.5	<i>Tehnični podatki.....</i>	<i>28</i>
6.5.6	<i>Kontrola dimenzij povozne konstrukcije (po TSC 06.520:2009).....</i>	<i>29</i>
6.5.7	<i>Sanacije usadov – podporne konstrukcije.....</i>	<i>30</i>
6.5.8	<i>Odvod zalednih in meteornih vod.....</i>	<i>31</i>
6.5.9	<i>Opombe.....</i>	<i>32</i>
6.6	TERMINSKI PLAN IZVEDBE INVESTICIJE .....	33
6.7	VARSTVO OKOLJA .....	33
6.7.1	<i>Učinkovitost izrabe naravnih virov.....</i>	<i>34</i>
6.7.2	<i>Okoljska učinkovitost.....</i>	<i>34</i>
6.7.3	<i>Trajnostna dostopnost.....</i>	<i>34</i>

---

6.7.4	<i>Zmanjševanje vplivov na okolje</i> .....	34
6.8	KADROVSKO-ORGANIZACIJSKA SHEMA .....	35
6.8.1	<i>Kadrovsko-organizacijska shema</i> .....	35
6.8.2	<i>Kadrovska struktura med obratovanjem v ekonomski dobi</i> .....	35
6.9	PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA .....	35
6.10	OPREDELITEV OPTIMALNE VARIANTE IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA .....	36
<b>7</b>	<b>UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM</b> .....	<b>37</b>
7.1	POTREBNA INVESTICIJSKA, PROJEKTNA IN DRUGA DOKUMENTACIJA.....	37
7.1.1	<i>Potrebna investicijska dokumentacija</i> .....	37
7.1.2	<i>Potrebna projektna in druga dokumentacija</i> .....	37
7.2	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA .....	37

---

## KAZALO TABEL

<i>Tabela 1: Vrednost investicije po stalnih cenah .....</i>	<i>20</i>
<i>Tabela 2: Vrednost investicije po tekočih cenah .....</i>	<i>20</i>
<i>Tabela 3: Seznam parcel vezanih na rekonstrukcijo plazu in ceste na Zagrad s pripadajočimi površinami posega .....</i>	<i>23</i>
<i>Tabela 4: Terminski plan izvedbe investicije .....</i>	<i>33</i>
<i>Tabela 5: Viri financiranja .....</i>	<i>35</i>

## KAZALO SLIK

<i>Slika 1: Pogled na začetek meje obdelave, pogled v smeri stacionaže .....</i>	<i>12</i>
<i>Slika 2: Pogled na konec meje obdelave, pogled v smeri stacionaže .....</i>	<i>13</i>
<i>Slika 3: Makrolokacija ceste JP 851931, cesta na Zagrad .....</i>	<i>21</i>
<i>Slika 4: Mikrolokacija ceste JP 851931, cesta na Zagrad .....</i>	<i>22</i>

---

# 1 OPREDELITEV INVESTITORJA, VZDRŽEVALCA TER DOLOČITEV STROKOVNIH DELAVCEV ODGOVORNIH ZA NADZOR IN IZDELAVO USTREZNE INVESTICIJSKE TER PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

---

Osebe oz. službe pooblaščenice in odgovorne za izdelavo investicijske dokumentacije, projektne dokumentacije in izvedbo investicije so kot razvidno spodaj.

## Investitor

<b>Naziv in naslov investitorja</b>	<b>Občina Prevalje</b> Trg 2 A 2391 Prevalje
<b>Odgovorna oseba investitorja</b>	<b>Dr. Matija Tasič, župan</b>
<i>Telefon</i>	02 824 61 00
<i>E-pošta</i>	matic.tasic@prevalje.si
<i>Spletna stran</i>	www.prevalje.si
<i>Žig in podpis</i>	
<b>Odgovorna oseba za izvedbo investicije</b>	<b>Dr. Matija Tasič, župan</b>
<i>Podpis</i>	
<b>Odgovorna oseba za pripravo investicijskih dokumentov</b>	<b>Lavra Borovnik, svetovalka</b>
<i>Podpis</i>	
<b>Skrbnik investicijskega projekta</b>	<b>Lavra Borovnik, svetovalka</b>
<i>Podpis</i>	

---

**Vzdrževalec**

<i>Naziv in naslov vzdrževalca</i>	<b>JAVNO KOMUNALNO PODJETJE LOG d.o.o.</b> Dobja vas 187 2390 Ravne na Koroškem
<i>Odgovorna oseba vzdrževalca</i>	<b>Marjetica Tasič Bukovec, direktorica</b>
<i>Telefon</i>	02 8705741
<i>E-pošta</i>	info@jqp-log.si
<i>Spletna stran</i>	<a href="http://www.jqp-log.si/">http://www.jqp-log.si/</a>
<i>Žig in podpis</i>	

**Izdelovalec investicijske dokumentacije:**

<i>Naziv in naslov</i>	<b>ADESCO, d.o.o.</b> Koroška cesta 37 A 3320 Velenje
<i>Odgovorna oseba</i>	<b>Jure Boček, univ. dipl. inž. el., tehnični direktor</b>
<i>Telefon</i>	0590 79 962
<i>E-pošta</i>	<a href="mailto:info@adescos.si">info@adescos.si</a>
<i>Spletna stran</i>	<a href="http://www.adescos.si">http://www.adescos.si</a>
<i>Davčna št.</i>	48310255
<i>Matična št.</i>	3298752
<i>Žig in podpis</i>	

<i>Dokument izdelali</i>	mag. Martina Karničnik, univ. dipl. ekon. Jure Boček, univ. dipl. inž. el. Dejan Ferlin, univ. dipl. gosp. inž. str.
--------------------------	--



---

**Izdelovalec projektne dokumentacije:**

<b><i>Naziv in naslov</i></b>	<b>NIG d.o.o.</b> Ronkova ulica 4 2380 Slovenj Gradec
<b><i>Odgovorna oseba</i></b>	<b>Samo Pikel, direktor</b>
<b><i>Odgovorni vodja projekta</i></b>	<b>Samo Pikel, univ. dipl. inž. gradb., IZS G-2164</b>
<i>Telefon</i>	031 682 538
<i>E-pošta</i>	samo.pikl@nig.si
<i>Davčna št.</i>	37198467
<i>Matična št.</i>	6544096000

---

## 2 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB IN RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

---

### 2.1 SPLOŠNI PODATKI O INVESTITORJU<sup>1</sup>

Dolgi naziv PRS	Občina Prevalje
Naslov	Trg 2 A, 2391 Prevalje
Davčna številka	28520513
Matična številka	1357719
SKD	84.110 - Splošna dejavnost javne uprave
Datum vpisa	15.12.1998
TRR	IBAN SI56 0137 5010 0010 242 (Banka Slovenije)

Zaposleni (6 uradnikov in 6 strokovno tehničnih delavcev) na Občini Prevalje so, razen župana, tajnika občine, hišnika in čistilke, razporejeni v sledečih oddelkih:

- oddelek za premoženjskopravne zadeve in urejanje okolja,
- oddelek za proračun in finance,
- oddelek za družbene dejavnosti in splošno gospodarske zadeve ter
- oddelek za komunalno cestno gospodarstvo.

Dodatno je delo organizirano tudi v sklopu Medobčinske uprave občin mežiške doline in Občine Dravograd.

Občina Prevalje meri 58 km<sup>2</sup> (po velikosti je na 119. mestu med slovenskimi občinami) in je del koroške statistične regije. Kraj Prevalje leži na nadmorski višini 411m in je geografsko, kulturno in upravno središče občine. Gospodarski razvoj občine v pretežni meri temelji na industrijski proizvodnji, kjer so najmočnejše zastopane predelovalne dejavnosti, sledijo trgovina, proizvodnja kovin in kovinskih izdelkov, promet in gradbeništvo.

V letu 2020 je imela občina 6.829 prebivalcev, od tega 3.420 moških in 3.409 žensk (stanje 1. julij 2020). Glede na podatke Statističnega urada se je po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 78. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živelo povprečno 118 prebivalcev, kar je nekaj več kot znaša gostota naseljenosti na ravni Slovenije (103 prebivalca na km<sup>2</sup>). Povprečna starost občanov je bila 45,1 let in tako višja od povprečne starosti

---

<sup>1</sup> Občina Prevalje. <http://www.prevalje.si/O-Prevaljah>.

SURS. Občina Prevalje. <https://www.stat.si/obcine/si/Municip/Index/129> in

<https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/si/Data/-/26400105.px/table/tableViewLayout2/>.

Občina Prevalje. <http://www.prevalje.si/Portals/0/Dokumenti/proracuni/2019/4.7%20%20kadrovski%20na%C4%8Drt%202019%202020.pdf?ver=2019-02-05-082631-903>.

Občina Prevalje. <http://www.prevalje.si/O-Prevaljah/Statistichni-podatki>.

Osnovna šola Franja Goloba Prevalje. Letni delovni načrt. [http://os-fgp.splet.arnes.si/files/2020/10/LDN\\_%C5%A0OLE-2020-2021\\_OK.pdf](http://os-fgp.splet.arnes.si/files/2020/10/LDN_%C5%A0OLE-2020-2021_OK.pdf)

---

prebivalcev Slovenije (43,3 leta). Med osebami v starosti 15 do 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 63 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je manj od slovenskega povprečja, ki znaša 66 %.

Občina zagotavlja predšolsko varstvo in vzgojo za 267 otrok (Vrtec Krojaček Hlaček) ter osnovno vzgojo in izobraževanje za približno 604 učencev (Osnovna šola Franja Goloba Prevalje s podružnicami Holmec, Leše, Šentanel; podatek za šolsko leto 2019/2020). Osnovno zdravstvo izvaja Zdravstveni dom Ravne na Koroškem, Zdravstvena postaja Prevalje. Zagotovljene so preskrbovalne, bančne, poštne in druge osebne storitve. V občini je registriranih 8 kulturnih, 17 športnih društev, 2 turistični društvi in 10 ostalih društev.

V občini Prevalje imajo 83,7 km občinskih kategoriziranih cest in 109,8 km gozdnih cest. Skozi občino teče cca. 6 km glavne ceste II. reda (št. 112 Holmec-Poljana-Ravne-Dravograd) in cca. 800 m regionalne ceste II. reda (št. 425 Poljana-Črna-Šentvid-Šoštanj-Velenje). Občina Prevalje namenja posebno pozornost komunalni opremljenosti in oskrbi z osnovnimi komunalnimi dobrinami. Izvajanje komunalne dejavnosti je zaupano Javnemu komunalnemu podjetju LOG d.o.o., Ravne na Koroškem.

Gospodarski razvoj temelji na industriji. Večja podjetja, registrirana v Prevaljah, so:

- TRO - rezalna orodja d.o.o.,
- LEK d.d.,
- MEŽA d.o.o.,
- KORING d.o.o.,
- Tesnila GK d.o.o.
- LESNA VRATA d.o.o.,
- Baltić d.o.o.,
- Kolding d.o.o.,
- Meltron d.o.o.,
- RCM d.o.o.,
- UR – NA d.o.o. itd.

## **2.2 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA CESTE IN PLAZU<sup>2</sup>**

V času poplav in močnega vetra med 14. 11. 2019 in 20. 11. 2019 je prišlo do poškodb na javni poti št. JP 851931, na odseku od obračališča pri odcepu za kmetijo Aleker pa do odcepa pri kmetiji Komes, Zagrad 10.

---

<sup>2</sup> Povzeto po projektni dokumentaciji PZI (Projekt za izvedbo) za objekt »Plazovi na cesti JP 851931, Cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793 (odsek od konca asfalta do kmetije Komes)«, NIG d.o.o., 2021.

---

Trasa skupne dolžine 1629 m poteka v večjem delu po gozdnatem območju, zadnji del trase poteka tudi med nekoliko bolj položnimi travniki in pašniki. Meja obdelave tega projekta znaša od profila P1 (0+00,00) pa do profila P82+9,0 m (1+629,00).

Na celotni trasi obravnavanega odseka občinske ceste, ki je v večjem delu trase izvedena v širini približno 3,5 – 4,0 m (z lokalnimi odstopanji), so v času ogleda na površini nasute plasti drobljenca, ki pa so večinoma pomešane z zameljeno in mestoma tudi zaglinjeno podlago. Glede na stanje cestišča in opravljeno sondažo lahko sklepamo, da je nasutje izvedeno v manjši debelini večinoma ne večji kakor 20 cm, ponekod pa tudi manj. Na nekaterih v preteklosti saniranih mestih so lahko debeline nasutja iz drobljenca tudi večje.

Po vizualni presoji je sicer primerno zrnato tamponsko nasutje zaradi naplavljanja materialov iz okolice oziroma mešanja z materiali podlage že precej zameljeno in je zato vprašljiva njegova zmrzljinska odpornost oziroma primernost.

Obravnavan odsek je prikazan na slikovnem gradivu v nadaljevanju.

*Slika 1: Pogled na začetek meje obdelave, pogled v smeri stacionaže*



---

*Slika 2: Pogled na konec meje obdelave, pogled v smeri stacionaže*



*Vir fotografij: PZI za objekt »Plazovi na cesti JP 851931, Cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793 (odsek od konca asfalta do kmetije Komes)«, NIG d.o.o., 2021.*

### **2.2.1 Razlogi za investicijsko namero<sup>3</sup>**

Predmet izdelave projektne dokumentacije je prenova dela trase javne poti št. JP 851931 na odseku od obračališča pri odcepu za kmetijo Aleker pa do odcepa pri kmetiji Komes, Zagrad 10.

Občina Prevalje je prijavila škodo v aplikacijo AJDA pod številko vloge: 0049-21428043-05-0013 in pod ID: 1168793.

Izvedba prenove predvideva:

- Pripravo podlage, izkop obstoječega terena do projektirane globine (60 cm) in pripravo utrjenega gramoznega tampona.
- Izvedbo drenaže cestnega telesa.
- Izvedba utrjene gramozne bankine širini 0,5 m.
- Sanacijo lokalnih usadov na nekaterih strmih delih brežin s kamnitimi zložbami (PZ1, PZ2 in PZ3).
- Sanacijo in stabilnost zunanjih robovih cestišča z vgradnjo lesenih macesnovih pilotov premera  $d=25-30$  cm, dolžine  $L=6,0$  m na medsebojnem osnem razmaku 0,60 m. Skupna dolžina sanacije z macesnovimi piloti znaša 50 m (30m + 20m).
- Sanacijo zdrsov na brežinah vkopov. Izvedejo se določeni vkopi v obstoječo brežino.

---

<sup>3</sup> Povzeto po projektne dokumentaciji PZI (Projekt za izvedbo) za objekt »Plazovi na cesti JP 851931, Cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793 (odsek od konca asfalta do kmetije Komes)«, NIG d.o.o., 2021.

- 
- Asfaltiranje makadamskega vozišča v širini min 3,5 m + 1 x 0,5 m asfaltna mulda, z asfaltom AC 11 surf B 50/70 A3 v debelini 4 cm in AC 22 base B50/70 A3 v debelini 6 cm.
  - Izvedba vzdolžnega odvodnjavanja ceste z muldami in odprtimi kanaletami.
  - Rekonstrukcije in izvedba novih prečnih propustov z vtočnimi jaški in iztočnimi glavami, kom 12.

Načrt se izdelava tako, da nova trasa v dogovoru z naročnikom, v največji možni meri sledi obstoječi cesti. Posegi na zemljišče izven obstoječe trase so predvideni v minimalni možni meri.

---

## 3 CILJI INVESTICIJE IN USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

---

### 3.1 CILJI INVESTICIJE

Glavni cilji obnove je sanacija obravnavane ceste in odprava posledic plaz, in sicer na način, da bo cesta varna za vse udeležence v prometu, tako za vozila kot za pešce skozi vas.

Cilji investicije oz. sanacijskega projekta:

- izdelana podlaga, izveden izkop obstoječega terena do projektirane globine (60 cm) in opravljena priprava utrjenega gramoznega tampona,
- izdelana drenaža cestnega telesa,
- izvedena utrditev gramozne bankine,
- izvedena sanacija lokalnih usadov na nekaterih strmih delih brežin s kamnitimi zložbami,
- izvedena sanacija in stabilnost zunanjih robovih cestišč z vgradnjo lesenih macesnovih pilotov, v skupni dolžini sanacije z macesnovimi piloti 50 m,
- izvedena sanacija zdrsov na brežinah vkopov, vključno z določenimi vkopi v obstoječo brežino,
- izvedeno asfaltiranje makadamskega vozišča,
- izvedba vzdolžnega odvodnjavanja ceste z muldami in odprtimi kanaletami ter
- izvedena rekonstrukcija in izvedba novih prečnih propustov z vtočnimi jaški in iztočnimi glavami.

### 3.2 USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

Projekt je skladen z nacionalnimi, regionalnimi in občinskimi akti.

#### **Strategija razvoja Slovenije 2014 -2020<sup>4</sup> (v nadaljevanju SRS)**

Projekt je skladen s Strategijo razvoja Slovenije, ki je krovna nacionalna razvojna strategija, temelječa na načelih trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Osrednji cilj SRS je »zagotoviti kakovostno življenje za vse. Uresničuje se preko uravnoteženega gospodarskega, družbenega in okoljskega razvoja, ki ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove.« Investicijo lahko najdemo v enem izmed ciljev SRS: »Zgraditi vzdržljivo infrastrukturo, spodbujati vključujočo in trajnostno industrializacijo ter pospeševati inovacije«. Obravnavan projekt bo pripomogel k doseganju »vzdržljive infrastrukture«.

---

<sup>4</sup> Strategija razvoja Slovenije 2030. [http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2017/srs2030/Strategija\\_razvoja\\_Slovenije\\_2030.pdf](http://www.vlada.si/fileadmin/dokumenti/si/projekti/2017/srs2030/Strategija_razvoja_Slovenije_2030.pdf).

---

## **Strategija razvoja prometa v Sloveniji<sup>5</sup>**

Pri pripravi strategije je bilo predvideno, da se najprej v kar največji meri izkoristijo zmogljivosti obstoječe prometne infrastrukture z rešitvami, ki ne zahtevajo velikih finančnih vložkov (kot npr. manjše naložbe ipd.). Obravnavana investicija bo pripomogla k doseganju ciljev:

- »izboljšati mobilnost in dostopnost,
- izboljšati oskrbo gospodarstva in
- izboljšati prometno varnost in varovanje.«

## **Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Prevalje<sup>6</sup> (OPN)**

Obravnavana investicija bo pripomogla k doseganju cilja, da se prometna infrastruktura »razvija z namenom izboljšanja dobre dostopnosti ter zagotavljanja kvalitetnih pogojev za bivanje«. Nadalje bo zagotovila »večjo pretočnost ceste, boljšo opremljenostjo prometne infrastrukture z namenom zagotovitve večje varnosti za vse udeležence v prometu (kolesarji, pešci) in zagotavljanjem kvalitete bivanja ob prometnih koridorjih /.../ ter doprinesla k »zagotovitvi enakopravne dostopnosti ter varnosti.«

## **Načrt razvojnih programov Občine Prevalje<sup>7</sup>**

Investicija v sanacijo plazov na cesti JP 851931, cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793, bo vključena v Načrt razvojnih programov Občine Prevalje 2021-2024.

## **Celostna prometna strategija Občine Prevalje<sup>8</sup>**

Temeljna načela trajnostne mobilnosti, ki jih zasleduje tudi obravnavana investicija, so:

- ohranjanje naravnega okolja,
- ohranjanje in izboljševanje zdravja in varnosti vseh ljudi,
- izpolnjevanje potreb ljudi po premagovanju prostorskih razlik,
- zmanjševanje stroškov prevoza in
- zagotavljanje dolgoročnega vzdrževanja integriranih prometnih sistemov.

---

<sup>5</sup> Strategija razvoja prometa v RS do leta 2030. [http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija\\_razvoja\\_prometa\\_v\\_RS/Strategije\\_razvoja\\_prometa\\_v\\_RS\\_do\\_leta\\_2030\\_1.pdf](http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Strategije_razvoja_prometa_v_RS_do_leta_2030_1.pdf).

<sup>6</sup> Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Prevalje. [http://www.lex-localis.info/files/a31ed604-89af-453b-8013-9fb6f3f80117/635696336552812500\\_Dopolnjen%20predlog%20Odloka%20-%20OPN.pdf](http://www.lex-localis.info/files/a31ed604-89af-453b-8013-9fb6f3f80117/635696336552812500_Dopolnjen%20predlog%20Odloka%20-%20OPN.pdf)

<sup>7</sup> Proračun občine Prevalje. Načrt razvojnih programov Občine Prevalje. <http://www.prevalje.si/Obcina-Prevalje/Proracun-obcine>

<sup>8</sup> Celostna prometna strategija Občine Prevalje. [http://www.lex-localis.info/files/1ba837c2-7320-4b75-86fd-cc3560896b77/1272658753804461880\\_Celostna%20prometna%20strategija%20Obcine%20Prevalje\\_KONCNO.pdf](http://www.lex-localis.info/files/1ba837c2-7320-4b75-86fd-cc3560896b77/1272658753804461880_Celostna%20prometna%20strategija%20Obcine%20Prevalje_KONCNO.pdf)



---

## **4 PREDSTAVITEV IN OPIS VARIANT INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z ALI BREZ INVESTICIJE TER IZBOR OPTIMALNE VARIANTE**

---

### **4.1 VARIANTA BREZ INVESTICIJE**

Pri varianti brez investicije se nič ne obnovi. Stanje obravnavanega odseka ceste in obravnavanega plazu ostane kot je. V tem primeru so stroški investicije enaki nič in ne pride do nikakršnih vlaganj v infrastrukturo oz. se ohrani obstoječe stanje. Občina v tem primeru ne zagotavlja ureditve ceste in sanacije plazu na cesti JP 851931, cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793, in s tem onemogoča pospeševanje razvoja občine ter onemogoča varno pot vseh udeležencev v prometu na tem delu lokalne ceste. Z ne-izvedbo investicije ni možno doseči zastavljenih ciljev. Okrnjene bodo tudi druge gospodarske dejavnosti na tem območju.

### **4.2 VARIANTA Z INVESTICIJO**

Pri varianti z investicijo se izvede sanacije plazu na cesti JP 851931, cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793, ki zajema:

- izdelana podlaga, izveden izkop obstoječega terena do projektirane globine (60 cm) in opravljena priprava utrjenega gramoznega tampona,
- izdelana drenaže cestnega telesa,
- izvedena utrditev gramozne bankine,
- izvedena sanacija lokalnih usadov na nekaterih strmih delih brežin s kamnitimi zložbami,
- izvedena sanacija in stabilnost zunanjih robovih cestišča z vgradnjo lesenih macesnovih pilotov, v skupni dolžini sanacije z macesnovimi piloti 50 m,
- izvedena sanacija zdrsov na brežinah vkopov, vključno z določenimi vkopi v obstoječo brežino,
- izvedeno asfaltiranje makadamskega vozišča,
- izvedba vzdolžnega odvodnjavanja ceste z muldami in odprtimi kanaletami ter
- izvedena rekonstrukcija in izvedba novih prečnih propustov z vtočnimi jaški in iztočnimi glavami.

Vrednost investicije znaša 367.240,67 € z DDV (299.998,94 € upravičeni stroški in 67.241,73 € neupravičeni stroški).

### **4.3 IZBIRA OPTIMALNE VARIANTE**

S primerjavo variant »brez investicije« in »z investicijo« ugotavljamo, da cilje lahko dosežemo le z varianto, ki predvideva sanacijo plazu na cesti JP 851931, cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793, torej možnost »z investicijo«. Ocenjujemo, da je za zagotavljanje skladnega razvoja občine Prevalje, prometne varnosti vseh udeležencev v prometu ter nadaljnjega razvoja naselij investicija nujno potrebna.

---

Na podlagi ugotovitev zaključujemo, da je izvedba obnove edina sprejemljiva. Varianta brez investicije ne rešuje težav, zato je le-ta neprimerna.

---

## 5 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE

---

### 5.1 VRSTA INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Sanacija plazu na cesti JP 851931, cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793, zajema:

- Pripravo podlage, izkop obstoječega terena do projektirane globine (60 cm) in pripravo utrjenega gramoznega tampona.
- Izvedbo drenaže cestnega telesa.
- Izvedba utrjene gramozne bankine širini 0,5 m.
- Sanacijo lokalnih usadov na nekaterih strmih delih brežin s kamnitimi zložbami (PZ1, PZ2 in PZ3).
- Sanacijo in stabilnost zunanjih robovih cestišča z vgradnjo lesenih macesnovih pilotov premera  $d=25-30$  cm, dolžine  $L=6,0$  m na medsebojnem osnem razmaku 0,60 m. Skupna dolžina sanacije z macesnovimi piloti znaša 50 m (30m + 20m).
- Sanacijo zdrsov na brežinah vkopov. Izvedejo se določeni vkopi v obstoječo brežino.
- Asfaltiranje makadamskega vozišča v širini min 3,5 m + 1 x 0,5 m asfaltna mulda, z asfaltom AC 11 surf B 50/70 A3 v debelini 4 cm in AC 22 base B50/70 A3 v debelini 6 cm.
- Izvedba vzdolžnega odvodnjavanja ceste z muldami in odprtimi kanaletami.
- Rekonstrukcije in izvedba novih prečnih propustov z vtočnimi jaški in iztočnimi glavami, kom 12.

Omenjeno vključuje: preddela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, kamnite zložbe, opremo ceste, nepredvidena dela ter tuja in zaključna dela.

### 5.2 VREDNOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

#### 5.2.1 Izhodišča

Ocena vrednosti investicijskega projekta je izdelana na podlagi: PZI za objekt »Plazovi na cesti JP 851931, Cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793 (odsek od konca asfalta do kmetije Komes)« (NIG d.o.o., 2021), ki ga je izdelal Samo Pikel, univ. dipl. inž. gradb, G-2164.

V izračunih so uporabljene naslednje predpostavke:

- stroški rekonstrukcije ceste, t. j. stroški priprave podlag, drenaž, sanacija itd.;
- dinamika investicijskih vlaganj oz. nastajanja investicijskih stroškov je oblikovana na osnovi časovnega načrta izvedbe investicijskega projekta;
- predračunske cene so na ravni leta 2021;
- za storitve in opremo je upoštevan 22% DDV, ki je prikazan v ceni investicije.

### 5.2.3 Ocena investicijskih stroškov po stalnih in tekočih cenah

Varianta obravnava sanacijo plazu na obravnavani cesti.

V tabeli (Tabela 1: Vrednost investicije po stalnih cenah) prikazujemo oceno investicije po stalnih cenah z upoštevanjem dinamike izvedbe.

Občina Prevalje bo izvedla projekt samo v primeru, ko bo pridobila soinvestitorska sredstva s strani Republike Slovenije, Ministrstva za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana. V tem primeru DDV v celoti ni upravičen strošek, kar je tudi navedeno v tabeli.

V tabelah prikazujemo oceno investicije z upoštevanjem dinamike izvedbe.

Tabela 1: Vrednost investicije po stalnih cenah

Zap.št.	Storitev	2021 (€)	Skupaj (€)
1	Preddela	3.417,70	3.417,70
2	Zemeljska dela	91.731,80	91.731,80
3	Voziščne konstrukcije	153.333,50	153.333,50
4	Kamnite zložbe	11.054,80	11.054,80
5	Oprema cest	17.839,00	17.839,00
6	Nepredvidena dela	22.190,14	22.190,14
7	Tuja in zaključna dela	1.450,00	1.450,00
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>		<b>301.016,94</b>	<b>301.016,94</b>
<b>DDV</b>	<b>22%</b>	<b>66.223,73</b>	<b>66.223,73</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>		<b>367.240,67</b>	<b>367.240,67</b>

Tabela 2: Vrednost investicije po tekočih cenah

Zap.št.	Storitev	2021 (€)	Skupaj (€)
1	Preddela	3.417,70	3.417,70
2	Zemeljska dela	91.731,80	91.731,80
3	Voziščne konstrukcije	153.333,50	153.333,50
4	Kamnite zložbe	11.054,80	11.054,80
5	Oprema cest	17.839,00	17.839,00
6	Nepredvidena dela	22.190,14	22.190,14
7	Tuja in zaključna dela	1.450,00	1.450,00
<b>SKUPAJ BREZ DDV</b>		<b>301.016,94</b>	<b>301.016,94</b>
<b>DDV</b>	<b>22%</b>	<b>66.223,73</b>	<b>66.223,73</b>
<b>SKUPAJ Z DDV</b>		<b>367.240,67</b>	<b>367.240,67</b>

Projekt bo izveden znotraj 12 mesecev, zato so tekoče cene enake stalnim.

---

## 6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN

---

### 6.1 STROKOVNE PODLAGE ZA PRIPRAVO DIIP-A

Za pripravo DIIP-a so bile uporabljene naslednje strokovne podlage:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

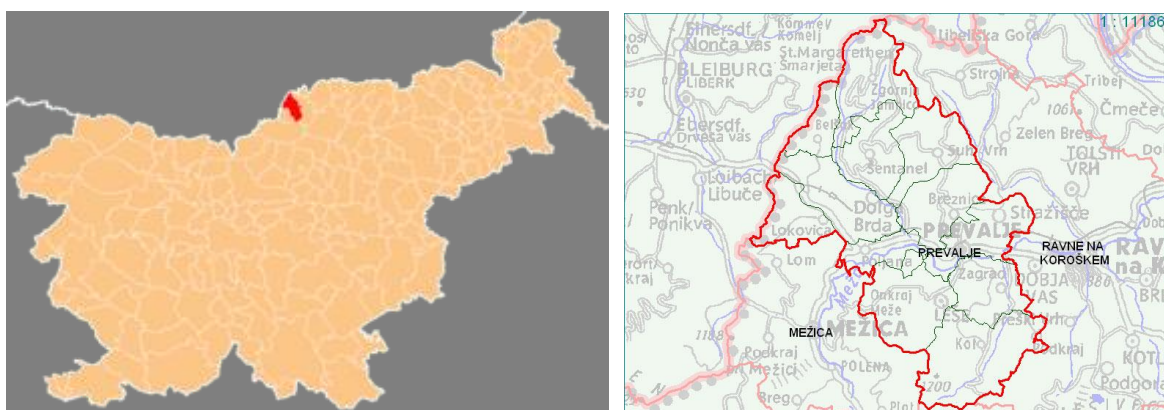
### 6.2 POTREBNA INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA

V skladu s 4. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ je za to investicijo **potrebno izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta**.

### 6.3 NAVEDBA IN OPIS LOKACIJE

Makrolokacija: občina Prevalje, ki je del Koroške regije.

*Slika 3: Makrolokacija ceste JP 851931, cesta na Zagrad*



Vir: [https://sl.wikipedia.org/wiki/Ob%C4%8Dina\\_Prealje#/media/File:Karte\\_Prealje\\_si.png](https://sl.wikipedia.org/wiki/Ob%C4%8Dina_Prealje#/media/File:Karte_Prealje_si.png);  
<https://www.kam.si/prevalje/>

Mikrolokacija: projekt se bo izvajal na obstoječi lokaciji ceste JP 851931, cesta na Zagrad.

*Slika 4: Mikrolokacija ceste JP 851931, cesta na Zagrad*



Vir: Atlas okolja, Javni vpogled v podatke Geodetske uprave Republike Slovenije (eprostor.gov.si).

Seznam parcel, na katerih se bo izvajala rekonstrukcija ceste JP 851931, cesta na Zagrad, je razviden v tabeli v nadaljevanju.

*Tabela 3: Seznam parcel vezanih na rekonstrukcijo plazov in ceste na Zagrad s pripadajočimi površinami posega*

<b>Katastrska občina</b>	<b>Parc. št. k.o. Zagrad</b>	<b>aprosk. površina</b>
Prevalje (891)	294/1	4
Prevalje (891)	294/2	330
Prevalje (891)	352/3	12
Prevalje (891)	354	9
Prevalje (891)	295	101
Prevalje (891)	119/3	108
Prevalje (891)	116	1018
Prevalje (891)	115	57
Prevalje (891)	119/1	115
Prevalje (891)	270	183
Prevalje (891)	125/2	1335
Prevalje (891)	125/1	442
Prevalje (891)	93	224
Prevalje (891)	85/1	438
Prevalje (891)	84/2	32
Prevalje (891)	126/1	103
Prevalje (891)	127	605
Prevalje (891)	358/2	29
Prevalje (891)	126/2	201
Prevalje (891)	142/3	862
Prevalje (891)	140	294
Prevalje (891)	157/4	116
Prevalje (891)	157/1	476
Prevalje (891)	157/2	14
Prevalje (891)	161/2	172
Prevalje (891)	163/2	12
Prevalje (891)	157/5	29
Prevalje (891)	165	147

*Vir: PZI za objekt »Plazovi na cesti JP 851931, Cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793 (odsek od konca asfalta do kmetije Komes)«, NIG d.o.o., 2021.*

---

## 6.5 TEHNIČNI OPIS

### 6.5.1 Potrebni ukrepi

Sanacija plazov na cesti JP 851931, cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793, zajema:

- pripravo podlage, izkop obstoječega terena do projektirane globine (60 cm) in pripravo utrjenega gramoznega tampona,
- izvedbo drenaže cestnega telesa,
- izvedbo utrjene gramozne bankine širini 0,5 m
- sanacijo lokalnih usadov na nekaterih strmih delih brežin s kamnitimi zložbami (PZ1, PZ2 in PZ3)
- sanacijo in stabilnost zunanjih robovih cestišča z vgradnjo lesenih macesnovih pilotov premera  $d=25-30$  cm, dolžine  $L=6,0$  m na medsebojnem osnem razmaku 0,60 m. Skupna dolžina sanacije z macesnovimi piloti znaša 50 m (30m + 20m).
- sanacijo zdrsov na brežinah vkopov. Izvedejo se določeni vkopi v obstoječo brežino.
- asfaltiranje makadamskega vozišča v širini min 3,5 m + 1 x 0,5m asfaltna mulda, z asfaltom AC 11 surf B 50/70 A3 v debelini 4 cm in AC 22 base B50/70 A3 v debelini 6 cm,
- izvedba vzdolžnega odvodnjavanja ceste z muldami in odprtimi kanaletami
- rekonstrukcije in izvedba novih prečnih propustov z vtočnimi jaški in iztočnimi glavami, kom 12.

### 6.5.2 Geodetske podlage

Za potrebe obdelave projekta je bila v dokumentaciji PZI uporabljena naslednja geodetska podloga:

- Tahimetričen geodetski posnetek v M 1:500 v digitalni (vektorski) obliki, geodetski načrt, GEODET-AP, Mežica.

### 6.5.3 Geološko-geodetsko poročilo

Za potrebe obdelave projekta je bila v dokumentaciji PZI uporabljena naslednja podloga:

- Geološko-geotehnično poročilo, elaborat, št. P 60/20, november 2020, PROMARO d.o.o., dr. Matej Rozman u.d.i.g.

Obravnavana lokacija glede na *Opozorilno karto pojavljanja zemeljskih plazov (ARSO)* spada v območje srednje do velike verjetnosti pojavljanja zemeljskih plazov. Glede na Opozorilno karto erozije spada obravnavana novogradnja v območje običajnih zaščitnih ukrepov.

Na tem delu so geološko-geotehnične razmere glede na ogled lokacije srednje zahtevne do zahtevne.



---

Glavni namen elaborata je preveriti ustreznost lokacije trase za varno in racionalno gradnjo na tem območju ter podati smernice pri dimenzioniranju voziščne konstrukcije, potrebnih opornih ukrepov, odvajanju meteornih vod in ostalih zemeljskih delih.

Za potrebe ugotavljanja sestave temeljnih tal in obstoječe voziščne konstrukcija so bila na predvideni trasi nove ceste narejena sondažna dela globine do cca. 0,9 m.

V okviru rekonstrukcije ceste JP 851 931 se predvidi poglobitev obstoječe cestne trase do globine -0,30 do 0,70 m. Na planum temeljnih tal se skladno s projektno dokumentacijo vgradi:

- filc 300 g/m<sup>2</sup> (vgradnja filca je predvidena vzdolž celotne rekonstrukcije ceste),
- 35 cm kamnite grede (0/100 mm),
- 25 cm gramoznega tampona (0/32 mm).

V primeru slabo nosilnega material na zunanjem robu cestišča (peščen melj/glina – ML/CL), je potrebna dodatna poglobitev do kote -1,10 m, kjer se dodatno vgradi 50 cm debel sloj atestiranega gramoznega nasutja KG 0/100. Širina poglobitve se predvidi do polovice cestišča.

Zaradi hribovitega terena in višje lege (551,4 do 623,3 m n.v.), se priporoča vgradnja asfalta v debelini 6+4 cm (6 cm AC 22 base B50/70 + 4 cm AC 11 surf B50/70

Podtalne oz. precejne vode v času geotehničnih raziskav ni bilo možno evidentirati.

Na omenjenem območju najdemo deluvialne nanose okoliških hribov peščenega melja (ML) in peščenega melja z gruščem (ML). Kompaktno hribinsko osnovo na obravnavanem območju predstavlja muskovitno-biotitov gnajs s prehodi v blestnik (Gbm) in kloritno-amfibolov skrilavec (Scoam).

Temeljni polprostor v vrhnji coni zapolnjujejo plitvi kvartalni sedimentni pokrov meljastih zemljin debeline od 0,3 do 0,7 m. Klasifikacija: peščen melj (ML) rjave barve v težko gnetni konsistenci oz. peščen melj z gruščem (ML) v težko gnetni konsistenci se pojavita na globini cca. 0,20 m.

Zaradi dolžine obravnavane trase bo pri izvedbi prihajalo do pogostega menjavanja materiala. V sklopu sondažnih izkopov preperelo oz. kompaktne hribinske osnove gnajsa (Gbm) in skrilavca (Scoam).

Na osnovi izvedenih raziskovalnih del lahko zaključim, da so temeljna tla dokaj homogena. Dobro nosilna in stabilna temeljna tla predstavlja peščen melj (ML) oz. peščen melj z gruščem (ML) na globini cca. -0,20 do -0,80 m. Na nekaterih odsekih je možno pričakovati peščeno glino (CH) v težko gnetni konsistenci. V primeru da se pojavi lahko gnetna peščena glina (CL) z organskimi primesmi, je potrebno izvesti poglobitev do kompaktne hribinske osnove.

---

CESTA bo temeljena na raščnem terenu peščenega melja (ML) in peščenem melju z gruščem (ML) v težko gnetni do poltrdi konsistenci.

PODPORNE ZIDOVE (PZ-1, PZ-2 in PZ-3) je potrebno izvesti na prepereli do kompaktni hribinski osnovi muskovitno-biotitovega gnajs s prehodi v blestnik (Gbm) oz. kloritno-amfibolovem skrilavcu (Scoam).

Temeljna tla so za izgradnjo ceste primerna!

Za izgradnjo ceste se predvidi izkop v globini cca. 0,40 - 0,60 m. V primeru, da se na posameznih odsekih evidentirajo plasti slabo nosilnega materiala se predvidi poglobitev terena do kote -1,10 m, kjer se dodatno vgradi filc 300 g/m<sup>2</sup> in 50 cm debel sloj gramoznega nasutja KG 0/100.

Cesta bo v celoti potekala po že obstoječi trasi občinske ceste JP 851 931, ki je primerne širine (cca 4,50 m do 5,00 m). Širina ceste na obravnavanem cestnem odseku bo enotna in bo znašala 3,50 m. Rekonstruiran cestni odsek se predvidi kot urejeno asfaltno izmenično dvosmerno vozišče, z normalnim prečnim prerezom 4,50 m širine (1 x 3,50 m vozišča + 0,50 m gramozne bankine + 0,50 m asfaltirane mulde). Niveleta nove asfaltirane ceste bo prilagojena obstoječi niveleti.

Prečni nakloni cestišča morajo padati vstran od terena za min 2,5 %. Uporabi se samo ustrezen material za nasip. Iz geološke karte je razvidno, da je zemljina kompaktne sestave, zaradi česar ni potrebno izvesti sanacij, izvedejo se le predpisani padci. Kjer je cesta v nasipu se temeljenje nasipne brežine izvede s stopničastimi zaseki do raščnih tal. Nasipi na območju zasekov se izvedejo v plasteh max. debeline 30 cm.

Na kamniti gredi (0/100 mm) debeline 35 cm se izvede tamponski sloj (0/32 mm) debeline 25 cm. Po izvedenih delih je potrebno zavarovati odkope in nasipne brežine z ukrepi kot:

- izvedba primernih naklonov odkopnih in nasipnih brežin z ozirom na kategorijo terena ter izvedba zaobljenih robov brežin.
- humiziranje odkopnih in nasipnih brežin ter zatravitev.
- na mestih, kjer se niveleta ceste zviša za več kot 0,5 m je potrebno izvesti kamnito gredo iz kamna dimenzije 20 – 100 cm z vtisom v spodnji ustroj ter zasuti z gruščem 0 – 150 cm (60% skal in 40 % gruščča).
- Kjer bo cesta potekala po nasipnem delu je potrebno zaradi nevarnosti plazjenja nasipne brežine izvesti kamnito peto iz skal premera 50 - 100 cm, katere je potrebno zalite z cementnim betonom (Lokacija kamnite pete je razvidna iz gradbene situacije in prečnih profilov).
- Na mestih odprtih vtokov in iztokov je potrebno brežine zaradi zavarovanja vodnega korita tlakovati z kamni oz skalami dim od 20 – 50 cm, ki jih je potrebno vtisniti v zemljo.

---

Nosilnosti slojev, ki morajo biti zgoščeni po plasteh (max debeline 30 cm), morajo znašati:

- na **planumu temeljnih tal** (peščeni melj z gruščem – ML);  $E_{vd} > 10 \text{ MPa}$  ( $E_{v2} > 20 \text{ MPa}$ ,  $M_s > 15 \text{ MPa}$ ,
- na **planumu kamnitega nasipa** (0/100) mora biti dosežena nosilnost  $E_{vd} > 35\text{-}40 \text{ MPa}$  ( $E_{v2} > 80 \text{ MPa}$ ,  $M_s > 50 \text{ MPa}$ ),
- ja **planumu NNP** – nevezana nosilna plast (gramozni tampon 0/32) mora biti dosežena nosilnost  $E_{vd} > 45 - 50 \text{ MPa}$  ( $E_{v2} > 100 \text{ MPa}$ ,  $M_s > 60 \text{ MPa}$ ).

#### **6.5.4 Predviden obseg**

Posneti obstoječ tampon oz. prodno peščeni nasip v približno enaki debelini (60 cm) in po utrditvi in lokalnih sanacijah dna odriva (predvsem zunanjih robov cestišča) vgraditi nove nasipe.

Na tamponskem sloju - pod asfaltom (za lahko do srednjo prometno obremenitev) po veljavnih normativih zadostuje vrednost dinamičnega deformacijskega modula  $E_{vd} = 40 \text{ MPa}$  oziroma  $E_{v2} \geq 90 \text{ MN/m}^2$  za naravna zrna oz.  $E_{vd} = 45 \text{ MPa}$  oziroma  $E_{v2} \geq 100 \text{ MN/m}^2$  za drobljena in mešana zrna. Ob tem mora razmerje deformacijskih modulov ustrezati  $E_{v2}/E_{v1}$  predpisanim vrednostim  $E_{v2}/E_{v1} \leq 2,4$  (oziroma  $\leq 2,2$ ).

Razmerje ni merodajno, če vrednost  $E_{v1}$  presega 50 % predpisane vrednosti  $E_{v2}$ .

Skupna debelina cestnih nasipov iz zmrzlinško odpornih nevezanih materialov mora zadostiti tudi pogoju zmrzovanja temeljnih tal – pri čemer je upoštevati tudi neugodne terenske pogoje.

V sklopu ureditve trase ceste je potrebno poskrbeti za kvalitetno zajemanje in odvajanje meteornih vod ter tudi zajem in kontroliran odvod vseh vod, ki bi lahko v območje cestnih nasipov dotekale od strani s pobočij v območju vkopov v pobočja.

Zajete meteorne in drenažne vode bodo skozi obstoječe in nove cevne prepuste odvajane v hudourniške struge potočkov, ki prečkajo traso ceste.

Glede na namembnost cestišča in ob tem predpostavljeno ekvivalentno lahko prometno obremenitev  $T \cong 2 \times 10^5$  do  $6 \times 10^5$  prehodov/20 let (oz. 30 – 80 prehodov/dan) nominalne osne obremenitve 100 kN z upoštevanjem nosilnosti na izboljšanem planumu posteljice ( $E_{v2} \geq 80 \text{ MN/m}^2$ ) oziroma  $\text{CBR} \geq 15 \%$  dobimo po TSC 06.520 naslednje potrebne minimalne debeline zgornjega ustroja:

- 10 cm asfaltni sloji (BNOS),
- 25 cm tampon - frakcije 0-32 mm ali 0-45 mm,
- 35 cm sanacija PSU – drobljenec 0-64 mm,
- vgraditev filca  $300 \text{ g/m}^2$ .

---

Pri temeljenju podpornih konstrukcij (podpornih zidov, kostonjevih pilotov, ... ) se izvede temeljenje v plasteh kompaktne hribine s predpisanim minimalnim vkopom 40 cm.

Pri izvedbi neposredno ob hudourniških strugah se upošteva erozijske učinke hudourniških vod – zaradi tega se pod prepusti uredi primerno protierozijsko zaščito – kamnito oblogo v betonu oz. betonske kanalete.

Za potrebe odvajanja meteornih vod iz cestišča se na notranjem robu cestišča uredi vgradnja globinske PVC drenaže min.  $\varnothing 125$  mm (na lokalnih odsekih se zaradi večje količine meteornih vod predvidi vgradnja PVC  $\varnothing 160$ ). Meteorne vode se predvidoma odvajajo preko betonske posteljice in asfaltne odtočne mulde kanalizirane do novih AB vtočnih jaškov in nato preko cevni cestnih prepustov, z izvedbo tipske iztočne glave in odtočne mulde. Odpadne vode se bodo izlivale po gozdni oz. travni brežini.

Meja obdelave rekonstrukcije ceste bo predvidoma posegala na zemljišča s parcelnimi številkami kot razvidno v poglavju 6, kjer je opis lokacije.

### **6.5.5 Tehnični podatki**

**Javna pot št. 851931** je občinska javna cesta, obravnavan je odsek od obračališča pri odcepu za kmetijo Aleker do odcepa pri kmetiji Komes, Zagrad 10, v dolžini 1.629 m.

#### **Projektna hitrost**

Za obravnavano lokalno cesto znaša projektna hitrost  $V_{proj} = 30$  km/h.

Preglednost ostaja nespremenjena in je glede na računsko hitrost 30 km/h zadovoljiva.

#### **Merodajno vozilo**

Upoštevano merodajno vozilo pri zavijanju na obravnavani cesti je **tovorno vozilo**.

$d = 8,00$  m

$\check{s} = 2,50$  m

$v = 3,00$  m

#### **PREČNI PREREZ**

Dimenzije prečnih profilov cestišča so določene po usklajenem dogovoru z naročnikom in investitorjem.

#### **Karakteristični prečni profil od km 0+00,00 do km 1+629,00:**

- asfaltno vozišče (  $2 \times 1,75$  m )                      3,50 m
- asfaltna mulda    1  $\times$  0,50 m
- utrjena gramozna bankina                              1  $\times$  0,50 m
- Skupaj:    4,50 m

### 6.5.6 Kontrola dimenzij povozne konstrukcije (po TSC 06.520:2009)

Globina zmrzovanja (po karti: Globine prodiranja mraza v Sloveniji) znaša za Prevalje 100 cm. Glede na terensko ugotovljene hidrološke pogoje na obravnavanem območju mora znašati skupna debelina voziščne konstrukcije minimalno:

$$h_{\min} \geq 0,70 * h_m = 0,70 * 100 \text{ cm} = 70,00 \text{ cm}.$$

Glede na namembnost cestišča in ob tem predpostavljeno ekvivalentno lahko prometno obremenitev  $T \cong 2 \times 105$  do  $6 \times 105$  prehodov/20 let (oz. 30 – 80 prehodov/dan) nominalne osne obremenitve 100 kN z upoštevanjem nosilnosti na izboljšanem planumu posteljice ( $E_{v2} \geq 80 \text{ MN/m}^2$ ) oziroma  $\text{CBR} \geq 15 \%$  dobimo po TSC 06.520:2009 naslednje potrebne minimalne debeline zgornjega ustroja:

- 10 cm asfaltni sloji (BNOS),
- 25 cm tampon - frakcije 0-32 mm ali 0-45 mm,
- 35 cm sanacija PSU – drobljenec 0-64 mm.

Po določilih TSC 06.520:2009 mora biti za prevzem predvidene lahke prometne obremenitve zgrajena voziščna konstrukcija na posteljici s predvideno nosilnostjo planuma ( $\text{CBR} = 15 \%$ ), iz plasti:

- asfaltnih zmesi, deb. 10,00 cm
- nevezane zmesi kamnitih zrn, deb. 60 cm.

Debelinski indeks takšne voziščne konstrukcije znaša:

$$D_{\text{potr.}} = 10,0 * 0,35 + 60,0 * 0,14 = 11,90$$

Za voziščno konstrukcijo je potrebna naslednja sestava zgornjega ustroja:

		$d_i$	$a_i$	$a_i * d_i$
bitumenski beton	BB8k	4 cm	0,42	1,68
bituminizirani drobljenec	BD16s	6 cm	0,35	2,1
drobljenec	D32	25 cm	0,14	3,5
kamnita greda	0-64 mm	35 cm	0,14	4,9
		70 cm		12,18

$$12,18 > 11,90 = D_{\text{potr.}}$$

S skupno debelino, v povozno konstrukcijo vgrajenih materialov po predlogu iz tabele bo zagotovljena primerna zmrzljinska odpornost konstrukcije.

---

## **Izvajanje del rekonstrukcije**

Obstoječi homogen tamponsko-gramozni material, ki ga ob geomehanskem nadzoru izkoplje, če ga potrdi geomehanik kot ustreznega za ponovno vgradnjo, se začasno gradbiščno deponira in se ga kasneje vgradi v spodnjo plast projektirane kamnite grede (ocena cca. 10 %).

Nehomogen obstoječi zgornji ustroj in preostali zemljinski nenosilni izkopi se odpeljejo na trajno deponijo. Vsi izkopi se v pretežni meri izvajajo strojno, le na mestih obstoječih komunalnih vodov je obvezna izvedba ročnih izkopov ob prisotnosti nadzora upravljalcev oz. lastnikov objektov. Kvaliteta vgrajenih gradbenih materialov in kvaliteta izvedbe mora ustrezati obstoječim tehničnim standardom in predpisom.

Vgradnja tamponskega nasutja zgornjega ustroja je dovoljena šele po kontroli in prevzemu s strani strokovnega gradbenega nadzora oz. geomehanika. Pred izvedbo asfaltnih del je obvezna izvedba kontrole in geomehanskih meritev zgoščenosti in utrjenosti zgornjega ustroja.

### **6.5.7 Sanacije usadov – podporne konstrukcije**

Sanacijo lokalnih usadov na nekaterih strmih delih brežin se izvede s kamnitimi zložbami. Na celotni trasi so predvidene tri podporne konstrukcije - kamnite zložbe (PZ1, PZ2 in PZ3).

Osnova za dimenzioniranje podpornih konstrukcij (kamnitih zložb) so podatki, pridobljeni iz geotehničnega mnenja in geometrijo terena. Za kamnito zložbo ni potrebno posebej izdelovati temelja, je pa potrebno pripraviti ravno podlago. Za stabilno podlago se izdelata betonska podlaga, podložni beton debeline 20 cm, na katero vgrajujemo kamniti lomljenec. Kamnita zložba bo izdelana iz kamnitega lomljenca 30-100 cm, za vezivo se uporabi beton C20/25. Podložni beton pa se izvede na utrjeno tamponsko blazino debeline 30 cm.

Za kamnito zložbo se izdelata drenažni zasip po celotni višini, širine 0,3 m. Za odvodnjavanje prostih talnih vod se na notranjo stran zložbe položi drenažna trdo stenska cev fi 160 mm. Drenažna cev je položena pod naklonom in speljana proti izpustu. Izpust cevi se obloži z protierozijsko zaščito – kamnito oblogo v betonu.

Na kamniti zložbi se izvede AB venec debeline 20 cm, v betonu C25/30 in armaturi BSt 500S. Na krono kamnite zložbe se namesti jeklena odbojna varnostna ograja.

#### **Podporna konstrukcija PZ1:**

Lokacija: od P22 - 2,00m do P22 + 8,00m (ob prepustu P3).

Tlorisna dolžina kamnite zložbe znaša 10,0 m.

Višina zložbe 3,50 m, širina zložbe v peti 1,20 m, širina zložbe v kroni 0,60 m.

---

AB venec debeline 20 cm, širine 70 cm. Na venec privijačena varnostno odbojna cestna JVO ograja.

**Podporna konstrukcija PZ2:**

Lokacija: od P38 + 8,00m do P39. Odmik od ceste 2,0 m.

Tlorisna dolžina kamnite zložbe znaša 12,0 m.

Višina zložbe 3,00 m, Širina zložbe v peti 1,50 m, širina zložbe v kroni 0,60 m.

**Podporna konstrukcija PZ3:**

Lokacija: od prepusta P10 +- 5,0 m. Odmik od cestišča 0,50 m.

Tlorisna dolžina kamnite zložbe znaša 10,0 m.

Višina zložbe 2,50 m, Širina zložbe v peti 1,20 m, širina zložbe v kroni 0,60 m.

AB venec debeline 20 cm, širine 70 cm. Na venec privijačena varnostno odbojna cestna JVO ograja.

**Leseni macesnovi piloti:**

Predvidi se vgradnja lesenih macesnovih pilotov premera  $d=25-30$  cm, dolžine  $L=6,0$  m na medsebojnem osnem razmaku 0,60 m:

Lokacija: Prvi odsek: od P41 + 5,10 m, v dolžini 30 m (50 kom pilotov)

Drugi odsek: od P50 - 6,30 m, v dolžini 20 m (34 kom pilotov)

### **6.5.8 Odvod zalednih in meteornih vod**

Na območju sanirane ceste je potrebno urediti odvodnjavanje zalednih in meteornih vod. Na notranjem robu cestišča se izvede mulda, pod njo se vgradi plastično drenažno cev minimalno  $\varnothing 125$  mm na betonski posteljici in se zasuje z gramoznim materialom ustrezne frakcije.

Po celotni trasi so izvedeni propusti na razdalji cca. 100 - 150 m. Izvedenih bo 12 propustov. Propusti so predvideni na novih oziroma na že obstoječih lokacijah. Vsi stari propusti so zamenjani z novimi. Pri vseh propustih se zamenjajo vtočni jaški in izvedejo nove iztočne glave.

Za vse obnovljene oziroma nove propuste se uporabijo cevi stigmaflex prereza  $\varnothing 500$  mm (razen prepusta P3 –  $\varnothing 800$  mm). Vsi propusti so opremljeni z vtočnimi jaški in iztočnimi glavami.

**Propust P1:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se na začetku obravnavane trase (ob profilu P6). Obstoječa betonska cev  $\varphi 400$  mm se zaradi neustreznosti zamenja z stigmaflex cevjo min.  $\varphi 500$  mm. Dolžina propusta znaša 7,0 m.

**Propust P2:** Izvede se NOV propust (ob profilu P16 se izvede nov propust P2). Propust se izvede z stigmaflex cevjo min.  $\varphi 500$  mm. Dolžina propusta znaša 40,0 m.

---

**Propust P3:** Med profiloma P22 in P23 se obnovi propust P3. Propust se izvede z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  800 mm. Dolžina propusta znaša 16,0 m. Na tem delu je potrebno izvesti nov podporni zid PZ1 z vdelanim prepustom, ki bo brežino ščitil pred erozijo.

**Propust P4:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se med profiloma P23 in P24. Obstoječa betonska cev  $\varnothing$  400 mm se zaradi neustreznosti zamenja z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  500 mm. Dolžina propusta znaša 9,0 m.

**Propust P5:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se med profiloma P28 in P29. Obstoječa betonska cev  $\varnothing$  400 mm se zaradi neustreznosti zamenja z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  500 mm. Dolžina propusta znaša 8,0 m.

**Propust P6:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se ob profilu P35. Obstoječa betonska cev  $\varnothing$  400 mm se zaradi neustreznosti zamenja z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  500 mm. Ustrezno je potrebno obnoviti in urediti iztočno glavo ter vtočni jašek. Dolžina propusta znaša 7,00 m.

**Propust P7:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se med profiloma P39 in P40. Obstoječa betonska cev  $\varnothing$  400 mm se zaradi neustreznosti zamenja z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  500 mm. Ustrezno je potrebno obnoviti in urediti iztočno glavo ter vtočni jašek. Dolžina propusta znaša 7,0 m.

**Propust P8:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se med profiloma P49 in P50. Obstoječa betonska cev  $\varnothing$  400 mm se zaradi neustreznosti zamenja z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  500 mm. Dolžina propusta znaša 7,0 m.

**Propust P9:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se med profiloma P58 in P59. Obstoječa betonska cev  $\varnothing$  400 mm se zaradi neustreznosti zamenja z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  500 mm. Dolžina propusta znaša 8,0 m.

**Propust P10:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se med profiloma P66 in P67. Obstoječa betonska cev  $\varnothing$  400 mm se zaradi neustreznosti zamenja z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  500 mm. Dolžina propusta znaša 8,0 m. Na tem delu je potrebno izvesti nov podporni zid PZ3 z vdelanim prepustom, ki bo brežino ščitil pred erozijo.

**Propust P11:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se ob profilu P76. Propust se izvede z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  500 mm. Dolžina propusta znaša 7,0 m.

**Propust P12:** Obstoječ propust se obnovi. Nahaja se med profiloma P78 in P79. Propust se izvede z stigmaflex cevjo min.  $\varnothing$  500 mm. Dolžina propusta znaša 8,0 m.

Pri izvedbi neposredno ob hudourniških strugah se upošteva erozijske učinke hudourniških vod – zaradi tega se pod prepusti uredi primerno protierozijsko zaščito (kamnito glavo) – kamnito oblogo v kamen betonu.

### **6.5.9 Opombe**

Vsa dela pri prenovi ceste in gradnji novih objektov - podpornih zidov je potrebno izvajati ob redni kontroli gradbenega nadzornika in s sodelovanjem pooblaščenega geomehanika – obvezno pri vseh presojah nosilnosti in stabilnosti tal vsaj na kritičnih mestih.



---

Za potrditev kakovosti izvedenih del so nujne kontrolne meritve zbitosti – zgoščenosti raščenihtal in plasti vgrajenih nasipov.

Za vse vgrajene materiale mora izvajalec gradbenemu nadzoru predložiti izjave o lastnostih, katere nadzor pregleda in potrdi še pred vgrajevanjem.

Vsa dela morajo biti izvedena v skladu z dokumentacijo, tehnično pravilno ter v skladu z veljavnimi predpisi in standardi. Morebitna odstopanja se morajo reševati v dogovoru s projektantom, geomehanikom in nadzornim organom investitorja.

Izvajalec del mora pred pričetkom del pridobiti soglasje za delne premične oz. krajše popolne zapore prometnih javnih cest od upravljalca javnih cest. Med samo gradnjo je obvezna postavitvev začasne prometne signalizacije za izvajanje delovnih zapor.

## **6.6 TERMINSKI PLAN IZVEDBE INVESTICIJE**

Časovni načrt izvedbe variante »z investicijo«.

*Tabela 4: Terminski plan izvedbe investicije*

<b>Aktivnost</b>	<b>Od</b>	<b>Do</b>
Priprava in objava javnega naročila ter zbiranje ponudb in izbira izvajalaca	februar 2021	april 2021
Izvedba del*	maj 2021	september 2021
Zahtevek za izplačilo nepovratnih sredstev	oktober 2021	oktober 2021

\* Občina Prevalje bo izvedla projekt samo v primeru, ko bo pridobila soinvestitorska sredstva s strani Republike Slovenije, Ministrstva za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana.

## **6.7 VARSTVO OKOLJA**

Predvideni vplivi na okolje, ki bi bili lahko povzročeni med rekonstrukcijo prometne infrastrukture, bodo časovno omejeni samo na dobo izvajanja izvedbenih del. Gre za vplive, ki nastanejo kot posledica ureditve gradbišča in prisotnosti mehanizacije.

Vsi posegi so usklajeni s splošnimi predpisi o varstvu okolja, skladno z določili Zakona o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 41/2004, z dopolnitvami in spremembami) in podzakonskih aktov. Pri načrtovanju in izvedbi projekta so bila in bodo upoštevana vsa predpisana izhodišča za varstvo okolja (okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov, trajnostna dostopnost, izboljšanje bivalnega okolja in zmanjševanje vplivov na okolje).

---

Ocenjuje se, da bodo vplivi na okolje, ki bodo nastajali med rekonstrukcijo zaradi količinske, prostorske in časovne omejenosti sprejemljivi za okolje, zato ne bo stroškov odprave negativnih vplivov na okolje.

Tudi po dokončanju del investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje.

### **6.7.1 Učinkovitost izrabe naravnih virov**

Prometna infrastruktura ne izrablja naravnih virov in nanje nima posebnega vpliva.

### **6.7.2 Okoljska učinkovitost**

Za varovanje okolja bo primarno odgovoren izvajalec investicije, ki bo moral izvajati vse aktivnosti po zadnjih smernicah varovanja okolja. Skrbeti za ustrezno ločevanje odpadkov, reciklažo ter minimizacijo končnih odpadkov. Projekt bo v določeni meri imel vpliv na okolje. Glede na naravo investicije pri tej točki ne zaznavamo drugih posebnosti.

### **6.7.3 Trajnostna dostopnost**

Investicija je naravnana v izboljšanje trajnostne dostopnosti, saj se bo z izboljšanjem tehničnih lastnosti obravnavanega odseka lokalne ceste izboljšala prevoznost za vse udeležence.

### **6.7.4 Zmanjševanje vplivov na okolje**

Za obravnavani poseg v prostor v skladu z nacionalno zakonodajo (Uredba o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje, Uradni list RS, št. 51/14 in 57/15) ni potrebno izvesti celovite presoje vplivov na okolje.

Z izvedbo investicije bo prišlo do zmanjšanja škodljivih vplivov na okolje zaradi boljše vozne površine (odprava lukenj v vozni površini), saj vozila ne bodo več toliko zavirala in pospeševala. Negativni vplivi na okolje bodo zmanjšani tudi zaradi odprave makadamske vozne površine, saj prah ne bo več onesnaževal okolja.

Pri nadaljnjih aktivnostih realizacije te investicije bodo upoštevani veljavni predpisi oziroma predvideni pogoji izvedbe, ki bodo v največji možni meri preprečili negativne vplive objekta na okolje v času izvedbe sanacije in v času obratovanja obeh objektov z vidika:

- varstva zraka,
- varstva voda in tal,
- varstva pred hrupom v naravnem in življenjskem okolju,
- ravnanja s komunalnimi odpadki.

---

V projektni dokumentaciji so upoštevani ukrepi za varstvo okolja in posledično se bodo v največji možni meri preprečili kakršnikoli negativni vplivi. Vplivi na okolje se pričakujejo v fazi izvedbe, vendar bodo le-ti kratkotrajni in se bodo zaključili z zaključkom projekta. Vplivno območje projekta je neposredna okolica objekta ter dostopne poti do objekta.

## **6.8 KADROVSKO-ORGANIZACIJSKA SHEMA**

### **6.8.1 Kadrovsko-organizacijska shema**

- Odgovorna oseba investitorja je Dr. Matija Tasič, župan.
- Odgovorni vodja za izvedbo investicije je Lavra Borovnik, svetovalka.
- Vodja projekta je Lavra Borovnik, svetovalka.

Vodja projekta bo predvsem usmerjal izvajanje projekta ter zagotavljal njegovo realizacijo v skladu s planom izvedbe. Nadzor nad izvedbo projekta bo izvajala izbrana oseba za nadzor in vodja projekta. Nadzor nad financiranjem projektnih aktivnosti (roki, porabljena sredstva, stroški itd.) izvaja vodja izvedbe projekta.

### **6.8.2 Kadrovska struktura med obratovanjem v ekonomski dobi**

Upravljanje ceste bo izvajala odgovorna oseba naročnika oz. s strani naročnika pooblaščenih upravljavec.

## **6.9 PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA**

Viri financiranja so določeni glede na oceno stroškov, predvideno dinamiko financiranja ter uporabljena izhodišča glede same investicije. V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) so predvideni viri financiranja investicijskega projekta predstavljeni po tekočih cenah.

Viri financiranja obravnavanega projekta so lastna sredstva naročnika in nepovratna sredstva s strani Republike Slovenije, Ministrstva za okolje in prostor, Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana.

*Tabela 5: Viri financiranja*

Zap. št.	Vir	2021 (€)	Skupaj (€)	%
1	Lastni viri	67.241,73	67.241,73	18,31%
2	MOP	299.998,94	299.998,94	81,69%
	Skupaj	367.240,67	367.240,67	100%

---

## **6.10 OPREDELITEV OPTIMALNE VARIANTE IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

Izvedba projekta obnove ceste in plazovitega območja je kompleksen projekt, ki ga je potrebno skrbno načrtovati. Dokument obravnava dve varianti, in sicer brez obnove in z obnovo.

S primerjavo variant »brez investicije« in »z investicijo« ugotavljamo, da cilje lahko dosežemo le z varianto, ki predvideva obnovo obravnavanega odseka ceste JP 851931, cesta na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793, torej možnost »z investicijo«. Ocenjujemo da je, ne glede na investicijski vložek, za zagotavljanje skladnega razvoja občine Prevalje, prometne varnosti vseh udeležencev v prometu ter nadaljnjega razvoja naselij investicija nujno potrebna.

Na podlagi ugotovitev zaključujemo, da je izvedba obnove edina sprejemljiva. Varianta brez investicije ne rešuje težav, zato je le-ta neprimerna.

---

## **7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM**

---

### **7.1 POTREBNA INVESTICIJSKA, PROJEKTNA IN DRUGA DOKUMENTACIJA**

#### **7.1.1 Potrebna investicijska dokumentacija**

Vrsta in vsebina investicijske dokumentacije, ki jo je v javnem sektorju potrebno izdelati v postopku investiranja, je določena v 4. členu Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavno investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS 60/2006, 54/2010 in 27/2016) ter je odvisna od mejne vrednosti investicije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost.

Za investicijske projekte, ki se (so)financirajo s proračunskimi sredstvi, z ocenjeno vrednostjo 500.000,00 EUR z DDV in hkrati manj kot 2.500.000,00 EUR z DDV, je potrebno zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in investicijski program (IP), izpod omenjene vrednosti samo DIIP.

Glede na vrsto in ocenjeno vrednost investicijskega projekta je potrebno pripraviti:

- dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP).

#### **7.1.2 Potrebna projektna in druga dokumentacija**

V letu 2021 je investitor naročil izdelavo dokumentacije PZI za cesto na Zagrad, ID iz AJDE: 1168793 (odsek od konca asfalta do kmetije Komes)«. V januarju jo je izdelalo podjetje NIG d.o.o., Samo Pikel, univ. dipl. inž. gradb., G-2164.

### **7.2 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IZVEDBE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

V dokumentu identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je bilo ugotovljeno:

- Analiza obstoječega stanja plazu je pokazala potrebo po takojšnji sanaciji, zaradi preprečitve razširitve plazu in potencialne prekinitve dostopa do kmetij.
- Izvedba investicijskega projekta bo z dosegom ciljev projekta omogočila doseganje ciljev, strategij in zakonskih zahtev na različnih ravneh (občinski, regionalni, državni in EU ravni).
- Analiza vplivov na okolje je pokazala pozitivne vplive na okolje, predvsem z vidika okoljske učinkovitosti ter učinkovitosti izrabe naravnih virov. Analiza ni prikazala negativnih vplivov na okolje, nasprotno, pričakovati je pozitivne učinke.
- Pričakovane koristi po obnovi so: stabiliziran nestabilen teren s podpornimi zidovi, urejeno primarno odvodnjavanje in rekonstruirani plazovi, kar bo rezultiralo v izboljšani mobilnosti, zagotovljeni večji varnosti za vse udeležence v prometu itd.

---

**Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) je prikazal upravičeno izvedbo investicijskega projekta v varianti z investicijo. Z izvedbo investicijskega projekta se zelo dobro uresničuje javni interes na področju infrastrukture (izboljšana mobilnost, zagotovljena večja varnost za vse udeležence v prometu, izpolnjevanje potreb ljudi po premagovanju prostorskih razlik, zmanjševanje stroškov prevoza itd.) ter zasleduje in uresničuje cilje drugih razvojnih strategij in programov (na lokalni, državni in evropski ravni).**

Investitorju se predlaga, da se dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) potrdi in se odloči za izvedbo investicijskega projekta.