



OBČINA RAVNE NA KOROŠKEM



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Vrsta investicijske dokumentacije:

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP)

Minimalna vsebina v skladu z 11. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ
(Uradni list RS št. 60/2006, 54/2010, 27/2016)

Naziv projekta:

Ukrepi trajnostne mobilnosti 2018

Datum izdelave dokumenta:
Ravne na Koroškem, februar 2018

OSNOVNI PODATKI O PROJEKTU

| | |
|--|--|
| INVESTITOR: | Občina Ravne na Koroškem Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem |
| UPRAVLJAVEC: | Javno komunalno podjetje Ravne na Koroškem, d. o. o. Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem |
| SOFINANCER: | Ministrstvo za infrastrukturo Langusova ul. 4, 1535 Ljubljana |
| NAZIV PROJEKTA: | Ukrepi trajnostne mobilnosti 2018 |
| NALOGA: | Dokument identifikacije investicijskega projekta |
| PREDVIDEN ČAS REALIZACIJE INVESTICIJE: | Leto 2018 |
| VREDNOST PROJEKTA GLEDE NA PREDLAGANO VARIANTO: | Vrednost investicije z upoštevanim 22 % DDV znaša: – stalne cene: 195.000,00 EUR |
| PREDVIDENI REZULTATI/UČINKI: | <ul style="list-style-type: none">- Kolesarska steza, v dolžini 960 metrov- Hodnik za pešce, v dolžini 303 metrov- Rekonstrukcija križišča na LZ 350011 |
| DIIP IZDELAL/a: | Občina Ravne na Koroškem, Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem |
| | mag. Sabina Hrašnan, Višja svetovalka I |
| | |

KAZALO

| | |
|--|-----------|
| UVODNA PREDSTAVITEV PROJEKTA | 3 |
| 1. NAVEDBA NOSILCA, INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN UPRAVIČENCA, SOFINANCERJA TER IZDELOVALCA DIIP | 5 |
| 1.1 OPREDELITEV NOSILCA PROJEKTA, INVESTITORJA IN UPRAVIČENCA | 5 |
| 1.2 OPREDELITEV UPRAVLJAVCA | 6 |
| 1.3 OPREDELITEV SOFINANCERJA | 7 |
| 1.4 OPREDELITEV IZDELOVALCA DIIP | 8 |
| 1.5 DATUM IZDELAVE DIIP | 9 |
| 1.6 FINANČNA KONSTRUKCIJA | 9 |
| 1.7 STROKOVNE PODLAGE | 9 |
| 2. ANALIZA STANJA Z RAZLOGOM INVESTICIJSKE NAMERE | 10 |
| 2.1 PREDSTAVITEV INVESTITORJA: OBČINA RAVNE NA KOROŠKEM | 10 |
| 2.2 PREDSTAVITEV UPRAVLJAVCA: JAVNO KOMUNALNO PODJETJE RAVNE | 11 |
| 2.3 ANALIZA OBSTOJEČ. STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA .. | 11 |
| 2.4 PREDSTAVITEV SOFINANCERJA | 15 |
| 3. RAZVOJNE MOŽNOSTI, CILJI IN USKLAJENOST INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI | 17 |
| 3.1 RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI INVESTICIJE | 17 |
| 3.2 USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI MOŽNOSTMI IN POLITIKAMI | 18 |
| 4. VARIANTE | 23 |
| 5. VRSTA INVESTICIJE | 24 |
| 5.1 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE, OSNOVE ZA OCENE, UPRAVIČENI STROŠKI | 24 |
| 5.2 IZRAČUN VREDNOSTI INVEST. PO STALNIH CENAH | 35 |
| 5.3 OCENA INVEST. STROŠKOV PO STALNIH CENAH | 36 |
| 6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO | 37 |
| 6.1 PREDHODNA DOKUMENTACIJA | 37 |
| 6.2 LOKACIJA | 37 |
| 6.3 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE | 39 |
| 6.4 OPIS POMEMBNEJŠIH VPLIVOV NA OKOLJE | 40 |
| 6.5 ZMANJŠEVANJE VPLIVOV NA OKOLJE | 41 |
| 6.6 KADROVSKO ORGANIZACIJSKA SHEMA | 42 |
| 6.7 VIRI FINANCIRANJA | 43 |
| 6.8 EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA | 43 |
| 6.9 FINANČNA ANALIZA | 44 |
| 6.10. EKONOMSKE ANALIZE | 45 |
| 6.11. IZRAČUN FINANČNE VRZELI IN STOPNJE FINANCIRANJA | 47 |
| 6.12. PRIKAZ FINANČNIH TOKOV IN DENARNEGA TOKA | 49 |
| 7. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM | 51 |
| 7.1 POTREBNA DOKUMENTACIJA | 51 |
| 8. SKLEPNE UGOTOVITVE | 53 |

UVODNA PREDSTAVITEV PROJEKTA

Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) obravnava rešitev za investicijsko namero projekta »Ukrepi trajnostne mobilnosti 2018«. Investitor projekta, katerega cilj trajnostne mobilnosti je razvoj kolesarske infrastrukture in izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu, je Občina Ravne na Koroškem.

Trajnostna mobilnost je premikanje na trajnosten način, kar vključuje poleg hoje, uporabe javnega potniškega prometa tudi kolesarjenje. Cilj trajnostne mobilnosti je zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov.

Z doseganjem ciljev trajnostne mobilnosti prispevamo k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov, čistejšemu zraku v mestih, večji kakovosti bivanja, javnemu zdravju in socialni pravičnosti. Uveljavljanje načel trajnostne mobilnosti v mestih pospešuje tudi lokalno gospodarstvo.

V dokumentu so smiselno podani in utemeljeni razlogi za investicijsko namero izgradnje kolesarske steze, hodnika za pešce in preureditev trikrakega križišča na LZ 350011 v dvignjeno ploščad vse na območju občine Ravne na Koroškem. Z realizacijo investicije bo investitor dosegel naslednje splošne cilje:

- vzpostavitev kolesarskega omrežja,
- izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu,
- povečanje bivanjske kvalitete življenjskega okolja.

Dokument identifikacije investicijskega projekta vsebuje podatke, potrebne za določitev investicijske namere in njenih ciljev v obliki funkcionalnih zahtev, ki jih bo investicija morala izpolnjevati. Dokument identifikacije investicijskega projekta vsebuje opise tehničnih, tehnoloških ali drugih prvin predlaganih rešitev in je podlaga za odločanje o nadaljnji izdelavi investicijske dokumentacije oz. o nadaljevanju investicije.

| | |
|--------------------------|---|
| Naziv projekta: | DIIP – Ukrepi trajnostne mobilnosti 2018 |
| Investitor: | Občina Ravne na Koroškem |
| Sofinancer: | RS, Ministrstvo za infrastrukturo |
| Lokacija izvedbe: | Odsek kolesarske steze in hodnika za pešce na prvem podoseku kolesarske steze: k. o. 882 – Ravne: 100/24, 100/12, 100/8, 1202/9, 815/1, 245/1, 233, 238/1, 231/3, 231/1, 245/1, 814/1, 245/1, 814/1, 815/1, 816/1, 815/1, 1202/9, 238/1, 226/1, 225/2, 223/1, 213/3, 212/2, 209, 196/2, 204, 211/2, 1173, 1201, 1206, 1172/1, 1199 |

| | |
|--------------------------|--|
| | Rekonstrukcija križišča na LZ 350011: k. o. 882 – Ravne: 1203/1, 733, 1210/4, 732 |
| Izdelovalec DIIP: | Občina Ravne na Koroškem, mag. Sabina Hrašan, Višja svetovalka I |

Predstavljeni DIIP je temeljni dokument za investicijsko namero Občine Ravne na Koroškem za potrditev investicije in uvrstitev v Načrt razvojnih programov.

1. NAVEDBA NOSILCA, INVESTITORJA, UPRAVLJAVCA IN UPRAVIČENCA, SOFINANCERJA TER IZDELOVALCA DIIP

1.1 Opredelitev nosilca projekta, investitorja in upravičenca

| | |
|--------------------------|---|
| Nosilec projekta: | Občina Ravne na Koroškem |
| Naslov: | Gačnikova pot 5 2390 Ravne na Koroškem |
| Telefon: | 02 821 60 00 |
| Faks: | 02 821 60 01 |
| E-pošta: | obcina@ravne.si |
| Spletna stran: | http://www.ravne.si |
| Odgovorna oseba: | dr. Tomaž Rožen, župan |
| Kontaktna oseba: | Bojan Medved, vodja Urada za razvoj in investicije |
| Podpis: | |
| Žig: | |

1.2 Opredelitev upravljavca

| | |
|-------------------------|---|
| Upravljavec: | Javno komunalno podjetje Ravne na Koroškem, d. o. o. |
| Naslov: | Gačnikova pot 5 2390 Ravne na Koroškem |
| Telefon: | + 386 2 82 15 483 |
| E-pošta: | info@jkp.ravne.si |
| Spletna stran: | http://www.jkpravne.si/ |
| Odgovorna oseba: | mag. Andreja Jehart |
| Podpis: | |
| Žig: | |

1.3 Opredelitev sofinancerja

| | |
|-------------------------|---|
| Sofinancer: | RS, Ministrstvo infrastrukturo |
| Naslov: | Langusova ul. 4, 1535 Ljubljana |
| Telefon: | 01 478 80 00 |
| Faks: | 01 478 81 39 |
| E-pošta: | gp.mzi@gov.si |
| Spletna stran: | http://www.mzi.gov.si |
| Odgovorna oseba: | dr. Peter Gašperšič, minister |

1.4 Opredelitev izdelovalca DIIP

| | |
|--|---|
| Izdelovalec DIIP: | Občina Ravne na Koroškem |
| Naslov: | Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem |
| Telefon: | 02 82 16 000 |
| Faks: | 02 82 16 001 |
| E-pošta: | obcina@ravne.si |
| Spletna stran: | http://www.ravne.si/ |
| Odgovorna oseba in koordinator izdelave DIIP-a: | mag. Sabina Hrašan, Višja svetovanka I |
| Podpis: | |
| Žig: | |

1.5 Datum izdelave DIIP

Datum izdelave DIIP: februar 2018.

1.6 Finančna konstrukcija

Investicija bo predvidoma delno financirana iz sredstev Evropske unije in sicer iz Kohezijskega sklada in lastnih sredstev Občine Ravne na Koroškem.

Tabela 1: Vrednost investicije po stalnih cenah in po virih financiranja z DDV, v l. 2018

| Viri financiranja | Občinski proračun Občine Ravne na Koroškem | EU sredstva (Kohezijski sklad) | Skupaj |
|---|--|--------------------------------------|-------------------|
| Upravičeni stroški investicije | 31.967,21 | 127.868,86 | 159.836,07 |
| Delež v % uprav. stroškov | 20% | 80% | 100% |
| Neupravičeni stroški investicije (DDV-22%) | 35.163,93 | / | 35.163,93 |
| SKUPAJ | 67.131,14 | 127.868,86 | 195.000,00 |

1.7 Strokovne podlage

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010).
- Projektna dokumentacija: IDZ: Kolesarske povezave in rekonstrukcija križišča na LZ 350011 v občini Ravne na Koroškem, BOSON d.o.o. Dunajska c. 106, 1000 Ljubljana, št. načrta: 273/2017, Katja Bebar, udig, januar 2018.
- Projektna dokumentacija: PZI: Kolesarske povezave in rekonstrukcija križišča na LZ 350011 v občini Ravne na Koroškem, BOSON d.o.o. Dunajska c. 106, 1000 Ljubljana, št. načrta: 283/2017, Katja Bebar, udig, februar 2018.

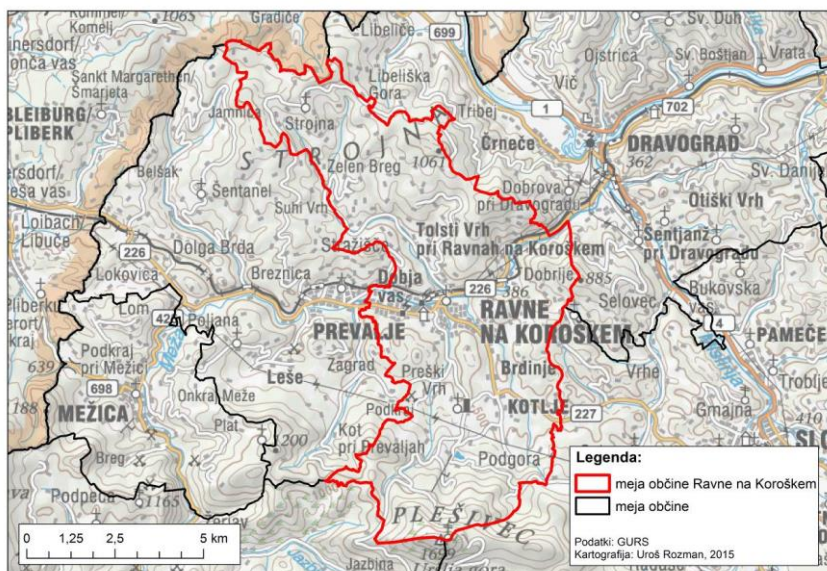
2. ANALIZA STANJA Z RAZLOGOM INVESTICIJSKE NAMERE

2.1 Predstavitev investitorja: Občina Ravne na Koroškem

Občina Ravne na Koroškem obsega slikovito pokrajino spodnjega dela Mežiške doline. Po površini obsega 63 km² in ima 11.300 prebivalcev. Njen osrednji del odlikuje gostejša poseljenost doline z mestnim središčem Ravne na Koroškem, okoliške hribe pa zvečinoma pokriva gozd. Značaj prostora okrog urbanih polov je pretežno kmetijski, z oblikovanimi posameznimi zaselki ter avtohtonim razpršenim tipom poselitve. Na območju občine je 12.7 km državnih, 59.5 km lokalnih in 125.4 km gozdnih cest, 51.3 km javnih poti in 5,2 km kolesarskih stez.

Pokrajina je geografsko razgibana. Z Raven vodita glavna cestna in železniška povezava ob reki Meži iz Avstrije in Prevalj proti Dravogradu in naprej do Maribora. Druga pot pelje mimo Kotelj proti Slovenj Gradcu, tretja pa proti hribovitim Tolstemu vrhu, Zelen Bregu in Strojni, koder najdemo samotne kmetije z značilnimi kmečkimi domovi. V primerjavi s slovenskim povprečjem (98 prebivalcev/km²) je območje občine gosto naseljeno (196 prebivalcev/km²), kar pa ne velja za koroško regijo, kjer gostota poselitve dosega komaj 72 % državnega povprečja. Gostota poseljenosti v Občini Ravne na Koroškem je rezultat hitrega razvoja Železarne Ravne in s tem velikega priseljevanja v osemdesetih letih prejšnjega stoletja. Najgostejše je naseljeno mesto Ravne na Koroškem, kjer prebiva več kot 67 % vsega prebivalstva občine.

Občina je razdeljena na 16 naselij. Največje naselje po številu prebivalcev so Ravne na Koroškem, v katerih živi 70 % vseh prebivalcev občine. Ostala večja naselja so še Kotlje, Tolsti vrh in Dobja vas.



Slika 1: Meja občine Ravne na Koroškem

2.2 Predstavitev upravljalca: Javno komunalno podjetje Ravne na Koroškem

Upravljalca: **JAVNO KOMUNALNO PODJETJE RAVNE NA KOROŠKEM
d.o.o.**
Gačnikova pot 5, 2390 Ravne na Koroškem
Telefon: **+386 2 82 15 483**
E-pošta: **info@jkp.ravne.si**

Naloga Javnega komunalnega podjetja je skrbeti za kvalitetno in strokovno izvajanje storitev v skladu z veljavno zakonodajo in ostalimi predpisi in sicer na področjih obveznih in drugih GJS za uporabnike Občine Ravne na Koroškem, potrebe Občine Ravne na Koroškem in v manjšem tudi za druge naročnike. Javno podjetje opravlja sledeče dejavnosti, ki se ločijo na obvezne in izbirne:

- oskrba s pitno vodo,
- odvajanje komunalne in padavinske odpadne vode,
- čiščenje komunalne in padavinske odpadne vode,
- vodenje katastra in geodetske storitve (možnost prehoda na skupno Občinsko upravo),
- zbiranje komunalnih odpadkov (po pooblastilu za KOCEROD, d.o.o.),
- zbiranje bioloških odpadkov (po pooblastilu za KOCEROD, d.o.o.),
- letno in zimsko vzdrževanje javnih cest,
- letno in zimsko urejanje ter čiščenje javnih površin,
- urejanje in vzdrževanje javne razsvetljave, semaforjev ter cestne prometne svetlobne signalizacije in opreme.

2.3 Analiza obstoječega stanja s prikazom potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija

Spodbujanje kolesarjenja je predmet politike mnogih držav, ki se zavedajo prednosti uporabe kolesa za zdravje ljudi in ohranjanje širšega okolja. Kolesarjenje namreč ustreza kriterijem trajnostnega razvoja in novim prihajajočim trendom. Uporaba kolesa v kombinaciji z javnim potniškim prometom je eden izmed načinov zmanjševanja škodljivih emisij v okolje, ki je eden od prioritarnih ciljev Evropske unije na področju podnebnih sprememb. Nadalje postaja kolesarska panoga z novimi modeli koles vsako leto močnejša in narekuje življenjski slog vse večjemu številu kolesarjev.

Razlikujemo med več oblikami oziroma načini kolesarjenja:

- vsakodnevno kolesarjenje po opravkih, na delovno mesto, v šolo ipd.,
- rekreativno kolesarjenje, ki je občasno, vezano predvsem na popoldanske ure in vikende,
- športno kolesarjenje za potrebe kolesarskih klubov in treningov,
- turistično kolesarjenje, vezano predvsem na turistično ponudbo posameznih okolij.

Omrežje kolesarskih poti v Koroški regiji je slabo razvito. V zadnjih letih je zaznati v posameznih lokalnih skupnostih potrebo po gradnji posameznih odsekov in sicer zaradi zahtev po izboljšanju prometne varnosti znotraj naselij, kot tudi med naselji, kjer neustrezne ceste najbolj ogrožajo kolesarje in pešce. Slabo razvito kolesarsko omrežje

zavira tudi razvoj kolesarskega turizma, zato je potrebno pristopiti k celoviti izgradnji kolesarskega omrežja znotraj regije.

V občini Ravne na Koroškem je zgrajenih več kot 5 km kolesarskih pešpoti, in sicer 1.038 metrov na odseku Ravne na Koroškem–Dobja vas, 498 m na odseku Dobja vas – Prevalje, 2.361 m Ravne – Kotlje in 1.318 m Kotlje – Dular.

Relacija nove kolesarske steze, ki je predmet dokumenta DIIP je pomembna tudi zaradi notranje mrežne povezave mesta Ravne na Koroškem. Predvideni novi odsek kolesarske povezave so bo izvedel od naselja Javornik, Ob Suhi, Trg svobode, Malgajeva cesta do križišča na G2-112 MP Holmec – Dravograd (Koroška cesta). Predvideni odsek je gradnja nove kolesarske povezave, z namenom, da se s kasnejšo dograditvijo ostalih manjkajočih odsekov, sklene omrežje kolesarske povezave v sklenjeno celoto.

2.3.1 Obstoječe stanje povezave predvidenega odseka kolesarske povezave od naselja Javornik, Ob Suhi, Trg svobode, Malgajeva cesta do križišča na GP-112 MP Holmec-Dravograd (Koroška cesta)

Obstoječa regionalna cesta R1-227/1264 Ravne – Kotlje, ob kateri je predvidena dvosmerna kolesarska steza, je široka od 6 – 9 m. Ob desni strani (gledano v smeri centra Raven) poteka hodnik za pešce širine 2m. Odvodnja ceste je urejena s požiralniki z vtokom pod robnikom. Odsek poteka v naselju Ravne na Koroškem - hitrost je omejena na 50km/h.

Fotografije obstoječega stanja po predvidenih odsekih kolesarske povezave:

Predvidena dvosmerna enostranska kolesarska steza širine 3.0 m, ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne - Kotlje, od km 0+000 do km 0+300 in tudi hodnik za pešce širine 2,00 m.

Slika 2: Odsek kolesarske povezave



Slika 3: Odsek kolesarske povezave



Slika 4: Odsek kolesarske povezave



Slika 5: Odsek kolesarske povezave



Predvidena souporaba voznega pasu (Sharrow) na javni poti JP 851241 Cesta v mestni četrti center Ravne XIII (Zdravstveni dom Ravne), od km 0+300 do km 0+400

Slika 6: Odsek kolesarske povezave



Slika 7: Odsek kolesarske povezave



Predvidena souporaba voznega pasu (Sharrow) na javni poti JP 851251 Cesta v mestni četrti center Ravne XIV (Ob Suhi), od km 0+400 do km 0+533

Predvidena souporaba voznega pasu (Sharrow) v eni smeri in kolesarski pas v drugi smeri na javni poti JP 851251 Cesta v mestni četrti center Ravne XIV (Ob Suhi), od km 0+533 do km 0+610 enosmerna cesta

Slika 8: Odsek kolesarske povezave



Slika 9: Odsek kolesarske povezave



Predvidena souporaba voznega pasu (Sharrow) na javni poti JP 850421 Cesta v mestni četrti center Ravne I (Trg Ravne - Trg Svobode 11, 4a), od km 0+610 do km 0+640
Predvidena dvosmerna enostranska kolesarska steza širine 2.5 m ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne - Kotlje, od km 0+640 do km 0+700

Slika 10: Odsek kolesarske povezave



Slika 11: Odsek kolesarske povezave



Predvidena mešana površina za pešce in kolesarje na javni poti JP 851182 Pešpot v mestni četrti Center Ravne VII (Malgajeva ulica), od km 0+700 do km 0+740
Predvidena souporaba voznega pasu (Sharrow) na lokalni cesti LK 350151 Navezovalna cesta Malgajeva ulica, od km 0+740 do km 0+960

Slika 12: Odsek kolesarske povezave



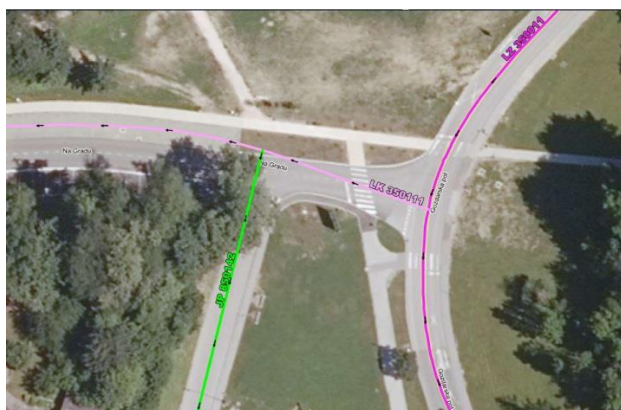
Slika 13: Odsek kolesarske povezave



2.3.2 Obstoječe stanje rekonstrukcije križišča na LZ 350011 v občini Ravne na Koroškem

Obstoječe križišče je trikrako z glavno prometno smerjo lokalne ceste LZ 350011 Zbirna in krožna cesta v mestni četrti Čečovje in stransko prometno smerjo lokalne ceste LK 350111 cesta do Gimnazije. Hodnik za pešce je urejen na obeh straneh ceste. Kolesarski promet se odvija po vozišču. Širina vozišča glavne prometne smeri v območju križišča znaša od 6,2 m do 6,5 m in stranske prometne smeri 6,0 m.

Slika 14: Območje križišča



Slika 15: Območje križišča



Odvodnjavanje obstoječega križišča se vrši preko požiralnikov z LTŽ rešetko ob robniku. Cestna razsvetljava, ki je delno urejena ob glavni in stranski prometni smeri se dopolni z dodatnimi svetilkami. V širšem območju križišča je hitrost omejena na 50 km/h. Na celotnem območju križišča se izvede dvignjena ploščad, v višini obstoječega hodnika za pešce, ki bo umirila vožnjo skozi križišče, pešcem pa omogočila prečkanje vozišča brez vertikalnih ovir (robnikov). Širina vozniških pasov se z rekonstrukcijo ne spreminja. Prilagodijo se le zavijalni radiji glede na merodajno vozilo – tovorno vozilo.

2.4 Predstavitev sofinancerja

Ministrstvo za infrastrukturo

Langusova ulica 4

1535 Ljubljana

Telefon: 01 478 80 00

Faks: 01 478 81 39

Spletna stran: www.mgrt.gov.si

E-pošta: gp.mzi@gov.si

Davčna št.: SI25967061

Matična št.: 2399270000

Ministrstvo za infrastrukturo je prepoznalo ključne probleme na področju trajnostne mobilnosti in pristopilo k načrtu za reševanje te problematike s pomočjo kohezijskih sredstev. Zato je v Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 v okviru prednostne osi za spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi uvrstila ukrepe trajnostne mobilnosti. V tekočem programskem obdobju je sofinancirana izdelava celostnih prometnih strategij, ureditev oz. gradnja površin za pešce, kolesarska infrastruktura, sistem P+R (parkiraj in se pelji) in ureditev postajališč javnega prevoza. Te naložbe so predvidene v manjšem obsegu kot dopolnitev vrzeli v obstoječih infrastrukturnih omrežjih za trajnostno mobilnost v mestnih naseljih. Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost se bodo oblikovali in izvajali ustrezni ukrepi upravljanja mobilnosti kot na primer trajnostna parkirna politika, izdelava mobilnostnih načrtov za ustanove, zelena mestna logistika in izobraževalno informativne dejavnosti o trajnostni mobilnosti.

Ministrstvo za infrastrukturo je objavilo javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, ki se bo izvajal v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi. Izvajalec javnega razpisa kot posredniški organ je Ministrstvo za infrastrukturo.

Predmet javnega razpisa je sofinanciranje operacij, ki bodo prispevale k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka v mestih ter k boljši povezanosti urbanih območij z njihovim zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih in povečanju prometne varnosti.

Eden izmed pogojev za priznanje upravičenosti in zahteva javnega razpisa je tudi sprejeta Celostna prometna strategija (CPS), ki je izdelana skladno s Smernicami za izdelavo celostnih prometnih strategij.

3. RAZVOJNE MOŽNOSTI, CILJI IN USKLAJENOST INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

3.1 Razvojne možnosti in cilji investicije

3.1.1 Strateški, dolgoročni cilji

Operacija »Ukrepi trajnostne mobilnosti 2018« skuša vzpostaviti osnovno kolesarsko omrežje znotraj občine, s čimer bi zagotovili boljše in varnejše prometne povezave, večjo mobilnost prebivalcev in boljšo dostopnost delovnih mest, različnih storitev in javnih ustanov. Z uresničitvijo projekta bi spodbudili nemotoriziran promet pri dnevni migraciji prebivalcev, s tem pa pripomogli tudi k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje. Z izgradnjo novega odseka kolesarske steze bi nedvomno dvignili kvaliteto bivanja prebivalcev, po drugi strani pa bi zagotovili ustrezno infrastrukturo za razvoj kolesarskega turizma in s tem povečali turistično privlačnost Koroške razvojne regije.

Splošni cilji

Investitor bo z realizacijo investicije dosegel naslednje splošne cilje:

- razvoj kolesarske infrastrukture,
- izboljšanje prometne varnosti – še posebej za najšibkejše udeležence v prometu,
- povečanje bivanjske kvalitete življenjskega okolja ter spodbuditi aktivno dnevno mobilnost in priložnostno vsakodnevno gibanje za boljše zdravje v občini.

Specifični cilji projekta

Investitor bo z realizacijo dosegel naslednje specifične cilje:

- izgradnja kolesarske povezave znotraj mesta Raven na Koroškem in hodnika za pešce v prvem odseku kolesarske povezave,
- rekonstrukcija trikratega križišča na LC 350011.

Rezultati in učinki projekta

Novozgrajena kolesarska steza v dolžini 960 metrov.

Hodnik za pešce v dolžini 303 metrov.

Dvignjena ploščad na celotnem območju trikratega križišča na LC 350011.

3.1.2 Objektne cilje

Dolžina novozgrajenih kolesarskih stez v mestnih naseljih znaša 960 metrov, hodnik za pešce 303 metre in dvignjena ploščad na območju trikratega križišča je na glavni prometni smeri je široka 29 m ter na stranski prometni smeri (proti Gimnaziji) 12,6 m.

3.2 Usklajenost z razvojnimi možnostmi in politikami

3.2.1. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (SRPRS) je strateški dokument, katerega namen je prikazati izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS, pripraviti usklajen program razvoja ključnih področij prometa v RS, zagotoviti predhodno izpolnitev pogojev za črpanje EU sredstev v finančnem obdobju 2014–2020 za prometno področje in zagotoviti podlago za pripravo resolucije o nacionalnem programu zgraditve prometne infrastrukture oziroma ustreznega operativnega programa. Strategija opredeljuje naslednje posebne cilje:

- št. 1: izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami;
- št. 2: izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije;
- št. 3: izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih;
- št. 4: izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

SRPRS v poglavju glede trajnostne mobilnosti ugotavlja, da je "trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020, ena od glavnih prednostnih nalog MzI."

SRPRS med drugim navaja, da bo potrebno celovite rešitve iskati tudi z izdelavo celostnih prometnih strategij. Podan je tudi predlog ukrepov, ki bi kolesarskemu prometu omogočil ustrezen razvoj, med prednostni nalogami za doseg tega pa loči dvoje:"

- Kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost:
 - o izboljšati mestne in primestne kolesarske povezave z javnim avtobusnim in železniškim prevozom ter s tem vplivati na spremembo izbire prometnega sredstva v korist kolesarjev v mestih in primestnih območjih. Vzpostavitev sistema "parkiraj in se pelji" z zgraditvijo parkirišč na obrobju naselij, krepitevijo javnega potniškega prevoza, vključno z uporabo javnih koles?;
 - o zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev;
 - o zmanjšati neugodni vpliv na okolje.
- Državno kolesarsko omrežje:
 - o zagotoviti povezavo z mednarodnim kolesarskim omrežjem;
 - o zagotoviti povezanost države tudi s kolesarskimi povezavami;
 - o zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev;
 - o upoštevati tržno usmerjen pristop in pomen turizma." (Strategija razvoja prometa ... , 2015)

3.2.2. Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) podaja okvir za prostorski razvoj na ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. SPRS z namenom razreševanja obstoječih in pričakovanih prostorskih problemov zasleduje tudi naslednje cilje: kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij, znotraj tega cilja pa: zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja z ustrezno in racionalno infrastrukturno opremljenostjo, z razvito mrežo gospodarskih in storitvenih dejavnosti in dostopnostjo do družbene javne infrastrukture. Med ključne prioritete in usmeritve SPRS za doseg

zastavljenih ciljev spada tudi prioriteta »povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture«, med katero sodi tudi omrežje kolesarskih poti in pešpoti: *»Omrežje kolesarskih poti in pešpoti se razvija v povezavi z ekološko naravnano turistično ponudbo ter zaradi omogočanja zdravega telesnega gibanja prebivalstva. Na lokalni ravni se z omrežjem javnega potniškega prometa in kolesarskimi potmi povezuje obmestna naselja med seboj in z mestom. Znotraj vplivnih območij urbanih naselij in med njimi se na vseh poseljenih območjih zagotavlja dobro dostopnost do javnih funkcij z javnim potniškim prometom. Podpira in razširja se predvsem javni potniški promet, daje prednost kolesarjem in pešcem, avtomobilski promet pa zmanjšuje in z organiziranim parkiranjem ustavlja na robu centralnih površin.«*

Utemeljitev skladnosti projekta »Ukrepi trajnostne mobilnosti 2018« s **Strategijo prostorskega razvoja Slovenije**: Projekt s svojimi programskimi cilji:

- zagotavlja kvaliteten razvoj in privlačnost mest in drugih naselij,
- zagotavlja kvalitetno bivalno okolje z ustrezno infrastrukturno opremljenostjo,
- zagotavlja izboljšano turistično ponudbo ter daje prednost kolesarjem in pešcem.

3.2.3. Prostorski red Slovenije

Prostorski red Slovenije (v nadaljevanju PRS) je sprejela Vlada RS z Uredbo o prostorskem redu Slovenije (Ur. l. RS, št. 122/04) in določa *pravila za urejanje prostora*, ki se uporabljajo pri:

- prostorskem načrtovanju sistemov poselitve, gospodarske infrastrukture in krajine;
- pripravi strateških in izvedbenih prostorskih aktov na regionalni in lokalni ravni;
- pripravi strokovnih podlag za vse vrste in nivoje prostorskih odločitev;
- graditvi objektov.

Podana so **splošna pravila za načrtovanje prostorskih sistemov** med katerimi je tudi prometna infrastruktura:

- Poteke nove prometne infrastrukture je treba načrtovati usklajeno z načrtovanjem razvoja poselitve, pri čemer je načrtovani razvoj poselitve osnova za prometne študije, na podlagi katerih se načrtuje nova prometna infrastruktura.
- Med različnimi vrstami prometne infrastrukture in različnimi oblikami prometa je treba zagotavljati učinkovite povezave tako, da je v prometnih vozliščih med njimi omogočeno prehajanje ljudi in blaga v čim krajšem možnem času.
- Pri načrtovanju nove prometne infrastrukture je treba za zagotavljanje učinkovite povezanosti prostora omogočiti ohranitev obstoječih ali nadomestitev morebitnih prekinjenih prometnih povezav (lokalnih cest, pešpoti in drugih javnih poti).
- Zagotoviti je treba ustrezno hierarhično strukturo prometne infrastrukture glede na hitrost prometnih povezav, pri čemer hitrejša in bolj zmožljive povezave služijo povezavi večjih enot poselitve, počasnejše in manj zmožljive pa povezavi manjših enot in neposredni dostopnosti osnovnih enot poselitve.
- Pri načrtovanju prometne infrastrukture se spodbuja gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike prometa, zlasti pa vse oblike javnega potniškega prometa.
- Načrtovanje prometne infrastrukture naj prispeva k uravnoteženi obremenjenosti vseh vrst prometne infrastrukture pri njihovi optimalni izkoriščenosti.

- Ob načrtovanju prometne infrastrukture se v čim večji možni meri preprečuje promet skozi naselja, ki nima izvora ali cilja v naselju, skozi katero poteka. Obvozno oziroma razbremenilno prometno infrastrukturo se uredi, kadar obstoječe prometno omrežje ne zadošča predvideni količini prometa.
- Pri načrtovanju prometnih terminalov naj se prednostno preuči možnost preureditve površin opuščene ali predimenzionirane prometne infrastrukture (mejni prehodi s članicami EU in podobno).

Podani so konkretni pogoji za **načrtovanje omrežja poti za kolesarje in pešce**:

- Pri načrtovanju poti za kolesarje in pešce je treba zagotavljati najkrajše možne povezave med izvori in cilji kolesarskega in peš prometa, zlasti stavb in območij družbene infrastrukture, vhodi v stavbe z večjim številom stanovalcev ali zaposlenih, postajališči javnega potniškega prometa in večjimi površinami za mirujoči promet.
- Za zagotavljanje prometne varnosti je treba upoštevati načelo ločenih površin za pešce in kolesarje od površin, namenjenih motornim vozilom. Zagotavljati je treba varno križanje različnih prometnih poti ter določiti območja mirnega prometa.
- Poti za kolesarje in pešce je treba načrtovati usklajeno z ureditvijo površin za mirujoči promet in z omrežjem postajališč javnega potniškega prometa.
- Površine poti za kolesarje in pešce so del javnih odprtih prostorov naselja, zato jih je treba načrtovati usklajeno z zelenimi površinami in drugimi javnimi odprtimi prostori. Pri njihovem načrtovanju je treba upoštevati tudi pravila za načrtovanje zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov.
- Za omogočanje preglednosti sistema poti naj struktura omrežja poti praviloma temelji na strukturi urejenosti prostora, poti pa naj sledijo pogledom na izpostavljene naravne in ustvarjene sestavine prostora.

3.2.4. Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti

Izdalo jih je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za promet leta 2013. To so splošne smernice za pripravo občinskih prostorskih načrtov.

Smernice s področja javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti vsebujejo usmeritve z naslednjih področij:

1. zagotavljanja trajnostne mobilnosti z vidika vizije mobilnosti prebivalstva in trajnostnega razvoja;
2. razvoja učinkovitega sistema javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP);
3. zagotavljanja fizične integracije prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa;
4. potreb po zmanjšanju onesnaževanja iz naslova osebnega prometa.

Pri določanju ciljev in izhodišč prostorskega razvoja občine in načrtovanju prostorskih ureditev lokalnega pomena ter določanju pogojev umeščanja objektov v prostor je potrebno upoštevati vidik javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti.

Potreba po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov ter napoved zvišanja cen nafte na svetovnih trgih postavljata načrtovanje razvoja mobilnosti v nov položaj. Naselja ja potrebno načrtovati na način, da bodo manj odvisna od osebnih avtomobilov ter hkrati spodbujati prebivalce k spreminjanju potovalnih navad, kar bo dolgoročno vodilo k višjemu nivoju kvalitete bivanja in večji prometni varnosti.

Podane so smernice, ki se nanašajo na:

- fizično integracijo prometnih podsistemov;

- izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje;
- umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor;
- parkirne standarde;
- regionalni vidik načrtovanja JPP;
- izboljšanje ponudbe JPP;
- standard dostopnosti;
- postaje in postajališča JPP;
- smernice za pripravo celostne prometne strategije.

Dokument se navezuje na sprejete državne strategije in na primere dobrih praks evropskih držav na temo izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti.

3.2.5. Splošne smernice s področja razvoja poselitve

Izdalo jih je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za prostor leta 2013. To so splošne smernice za pripravo občinskih prostorskih načrtov.

Dokument je zavezan načelom trajnostne mobilnosti, predvsem iz dveh glavnih razlogov/usmeritev:

1. prednost pred širitvijo naselij ima notranji razvoj in prenova naselij;
2. preprečuje se izrazito monofunkcionalnost posameznih delov naselij z uvajanjem raznovrstnih dejavnosti ter mešanjem funkcij bivanja in dela.

Te usmeritve pomenijo za občino optimalno izkoriščanje obstoječe infrastrukture, za prebivalce pa krajše poti med izvori in cilji, ki jih lahko opravijo peš ali s kolesom, ter izboljšanje dostopnosti na splošno.

Dokument se navezuje na sprejete državne strategije in zakonodajo.

3.2.6. Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020

Operativni program za izvajanje kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP) je strateški dokument za črpanje sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS). V dokumentu so opredeljena prednostna področja, v katera bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih. Skladen je s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020, sledi strategiji EU 2020 ter ustreza zahtevam posameznega sklada EU, tako da bo zagotovljena ekonomska, socialna in teritorialna kohezija.

V OP je predvidena izdelava celostnih prometnih strategij. V OP je opredeljenih 14 prednostnih osi, med njimi tudi prednostna os 4 "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", s prednostno naložbo 4.4. "Spodbujanje nizko-ogljčnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi", v okviru specifičnega cilja "Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih".

V okviru te prednostne naložbe so podpore namenjene aktivnostim, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti, kar prispeva k večji kakovosti bivanja. Naložbe v trajnostno urbano mobilnost bodo sledile celostnemu pristopu in temeljile na

celostnem konceptu mobilnosti za mesta ali funkcionalna urbana območja, ki pokrivajo vse relevantne načine mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa in drugih oblik trajnostne mobilnosti) ter ukrepe za njihovo spodbujanje.

OP predvideva izdelavo CPS za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in manjše emisije PM10 iz prometa v urbanih območjih in njihovem širšem zaledju, s katerimi bodo definirani prioritetni ukrepi trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije, ki se bodo financirali iz KS in ESRR (Operativni program ..., 2014).

3.2.7 Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014-2020

V skladu z Zakonom o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja je v Sloveniji 12 razvojnih regij, za katere se pripravijo regionalni razvojni programi. Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020 je "temeljni programski dokument regije in hkrati povezovalni dokument s programi na nacionalni ravni. Na podlagi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti in priložnosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa". V ukrepu 2.1.1 "Dostopnost in trajnostna mobilnost" so predvidene aktivnosti:

- celostno načrtovanje prometa za celotno funkcionalno regijo Koroška, vključno s pripravo;
- celostne prometne strategije za Koroško regijo;
- priprava trajnostne urbane strategije kot podlaga za izvajanje celostnih teritorialnih
- naložb (CTN);
- aktivnosti za izgradnjo 3. razvojne osi;
- aktivnosti za modernizacijo železniške proge Maribor–Dravograd;
- sanacija za razvoj regije ključnih odsekov državnih in lokalnih cest;
- aktivno reševanje problema gozdnih cest javnega značaja;
- celovita obnova mestnih jeder;
- nadaljevanje vzpostavljanja širokopasovnih komunikacijskih omrežij (predvsem na območjih t.i. belih lis);
- nadaljevanje vzpostavljanja celovitega omrežja kolesarskih povezav in druge kolesarske infrastrukture;
- posodobitev prevoznih sredstev javnega sektorja (npr. z električnimi ali drugimi okoljsko sprejemljivejšimi vozili);
- napredne tehnologije za spremljanje in upravljanje javnega potniškega prometa;
- združevanje in optimizacija procesov načrtovanja, upravljanja in vzdrževanja javne infrastrukture;
- nove oblike okolju prijazne mobilnosti;
- aktivnosti ozaveščanja, informiranja na vseh ravneh družbe.

4 VARIANTE

V konceptualni fazi so bile preverjene različne variante glede možnosti izvedbe. Po urbanistični, lastniški in funkcionalni analizi je bila izbrana varianta, ki je predmet tega dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP). Sledita analiza in razmislek o varianti »brez investicije« in varianti »z investicijo«.

| VARIANTA BREZ INVESTICIJE | VARIANTA Z INVESTICIJO |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. V varianti »brez investicije« bi varnost kolesarjev in s tem bivanjsko okolje od naselja Javornik – Trg – Koroška cesta ostala nespremenjena.2. Manjkajoči del kolesarske poti onemogoča varno kolesarsko povezanost na relaciji Javornik – Trg-Koroška cesta.3. Neurejenost kolesarskega režima znotraj centra mesta.4. Obstoječa pešpot (ob trasi prvega odseka predvidene kolesarske povezave) ostane nespremenjena.5. Skozi trikrako križišče dveh lokalnih cest (LC 350011- v mestni črti Čečovje in LK 350111 do gimnazije) se vožnja, brez dvignjene ploščadi, ne bi spremenila oz. umirila.6. Prečkanje vozišča na navedenem trikrakem križišču brez dvignjene ploščadi ostane z vertikalnimi ovirami (robniki). | <ol style="list-style-type: none">1. Z izvedbo investicije bo občina uredila javno kolesarsko pot.2. Zagotovljena bo boljša in varnejša kolesarska pot iz naselja Javornik – Trg –Koroška cesta.3. Hodnik za pešče ob prvem podoseku kolesarske steze omogoča, da kolesarji, ki ne zmorejo premagati višinske razlike na kolesu, lahko potiskajo svoje kolo.4. Investicija bo prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem izboljšanju kakovosti zraka.5. Izboljšala se bo kakovost življenjskega prostora in povečala prometna varnost.6. Možnost vzpodbujanja nemotoriziranega prometa .7. Na območju trikrakega križišča dveh lokalnih cest (LC 350011- v mestni črti Čečovje in LK 350111 do gimnazije) se z izvedeno dvignjeno ploščadjo umiri vožnja skozi križišče.8. Z dvignjeno ploščadjo se omogoči prečkanje vozišča brez vertikalnih ovir (robnikov). |

Na osnovi navedenega lahko zaključimo, da **varianta brez investicije z razvojnega vidika ni sprejemljiva.**

5 VRSTA INVESTICIJE

5.1. Opredelitev vrste investicije, osnove za ocene, upravičeni stroški

Vrsta investicije

Investicija pomeni:

- izgradnjo kolesarske odseka od naselja Javornik - Ob Suhi -Trg svobode - Malgajeva cesta do Koroške ceste, v skupni dolžini 960 metrov,
- izgradnja hodnika za pešce na podoseku kolesarske steze ob regionalni cesti R 1 227/1264 Ravne – Kotlje, v dolžini 303 metrov,
- preureditev trikrakega križišča dveh lokalnih cest in sicer LC 350011 Zbirna cesta in krožna cesta v mestni četrti Čečovje in LK 350111 cesta do Gimnazije. Preureditev zajema dvignjeno ploščad na celotnem območju križišča.

5.1.1. KOLESARSKA POVEZAVA ODSEKA V DOLŽINI 960 m

Topografske značilnosti terena

Trasa predlagane kolesarske povezave poteka delno v ravninskem in delno v gričevnatem terenu. Največji naklon, na krajšem odseku, znaša tudi do 13,5%. Najvišja točka se nahaja na območju naselja Javornik 418 m.n.m., najnižja pa na delu, kjer se trasa navezuje na Koroško cesto in sicer 383,7 m.n.m.

Trasa odseka kolesarske povezave je razdeljena na posamezne pododseke:

1. Dvosmerna enostranska kolesarska steza širine 3.0 m ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne – Kotlje, od km 0+000 do km 0+300.
2. Souporaba voznega pasu (Sharrow) na javni poti JP 851241 Cesta v mestni četrti center Ravne XIII (Zdravstveni dom Ravne), od km 0+000 do km 0+400.
3. Souporaba voznega pasu (Sharrow) na javni poti JP 851251 Cesta v mestni četrti center Ravne XIV (Ob Suhi), od km 0+400 do km 0+533.
4. Souporaba voznega pasu (Sharrow) v eni smeri in kolesarski pas v drugi smeri na javni poti JP 851251 Cesta v mestni četrti center Ravne XIV (Ob Suhi), od km 0+533 do km 0+610 enosmerna cesta.
5. Souporaba voznega pasu (Sharrow) na javni poti JP 850421 Cesta v mestni četrti center Ravne I (Trg Ravne - Trg Svobode 11, 4a), od km 0+610 do km 0+640.
6. Dvosmerna enostranska kolesarska steza širine 2,5 m ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne – Kotlje, od km 0+640 do km 0+700.
7. Mešana površina za pešce in kolesarje na javni poti JP 851182 Pešpot v mestni četrti Center Ravne VII (Malgajeva ulica), od km 0+700 do km 0+740.
8. Souporaba voznega pasu (Sharrow) na lokalni cesti LK 350151 Navezovalna cesta Malgajeva ulica, od km 0+740 do km 0+960.

1. Dvosmerna enostranska kolesarska steza širine 3.0 m ob regionalni cesti R1 227/1264 Ravne – Kotlje, od km 0+000 do km 0+300

Obravnava pododsek kolesarske steze poteka ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne – Kotlje, od km 0+040 do km 0+268.4, po trasi obstoječega hodnika za pešce, ki se dodatno razširi za širino dvosmerne kolesarske steze z varovalnim pasom.

Trasirni elementi

Projektna hitrost je 30 km/h.

| KOLESARSKA POT | UPORABLJENO | DOPUSTNO (30 km/h) |
|--|------------------|-----------------------|
| Minimalni radij R | 30 | 20 |
| Maksimalen vzdolžni nagib (%) | 13 - 14,75 (67m) | 10 |
| Minimalna vertikalna zaokrožitev (konkavna) | 200 | 50 |
| Minimalna vertikalna zaokrožitev (konveksna) | 310 | 80 |

Iz TSPI - P.05.160 : 2016 Kolesarske površine, sledi:

»Kjer na samostojnih kolesarskih površinah zaradi konfiguracije terena ni možno zagotoviti ustreznih vzdolžnih nagibov je treba predvideti širšo kolesarsko površino, tako da je omogočeno potiskanje kolesa in hkrati nemotena vožnja preostalih kolesarjev mimo.«

Na obravnavanem pododseku je poleg dvosmerne enostranske kolesarske steze predviden tudi hodnik za pešce, ki na območju z največjim naklonom omogoča, da kolesarji, ki ne zmorejo premagati višinske razlike na kolesu, lahko potiskajo svoje kolo.

Tipski prečni profil kolesarske steze s hodnikom za pešce

| | |
|------------------|----------------------------|
| varnostna širina | 1 x 0,75 m = 0,75 m |
| kolesarska steza | 2 x 1,50 m = 3,00 m |
| hodnik za pešce | 1 x 2,00 m = 2,00 m |
| mulda | 1 x 0,50 m = 0,50 m |
| <u>berma</u> | <u>1 x 0,30 m = 0,30 m</u> |
| SKUPAJ | 6,55 m |

Voziščna konstrukcija

Za določitev zgornjega ustroja kolesarske steze in hodnika za pešce se, na podlagi projektantskih izkušenj pri podobnih objektih, predvidi naslednje plasti:

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| AC 8 surf B 70/100 A5 | 4,0 cm |
| kamniti tamponski drobljenec 0/32mm | 20,0 cm |
| <u>posteljica 0/90mm</u> | <u>40,0 cm</u> |
| SKUPAJ: | 64,0 cm |

2. Souporaba voznega pasu (Sharrow) po javni poti JP 851241 Cesta v mestni četrt center Ravne XIII (Zdravstveni dom Ravne), od km 0+000 do km 0+400

Souporaba voznega pasu je sistem vodenja kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer mora voznik motornega vozila prilagoditi vožnjo kolesarju. Obravnavan pododsek je posebej označen s talnimi označbami (piktogrami). Talno označbo je potrebno ponoviti 3x na medsebojni razdalji 10m. Hitrost na tem pododseku je omejena na 30km/h. Pododsek se nahaja v ravninskem terenu. Ukrep souporabe voznega pasu se uvede hkrati za obe smeri vožnje kolesarjev.

Trasirni elementi

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi javni poti JP 851241 Cesta v mestni četrti center Ravne XIII (Zdravstveni dom Ravne), od km 0+300 do km 0+400.

Tipski prečni profil

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| obstoječ hodnik za pešce | |
| <u>obstoječe vozišče</u> | <u>2 x 1,75 m = 3,50 m</u> |
| SKUPAJ | 3,50 m |

Voziščna konstrukcija

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi asfaltni voziščni konstrukciji na kateri se s talnimi označbami (piktogrami) označi souporaba voznega pasu med kolesarji in motornim prometom.

3. Souporaba voznega pasu (Sharrow) na javni poti JP 851251 Cesta v mestni četrti center Ravne XIV (Ob Suhi), od km 0+400 do km 0+532.3

Souporaba voznega pasu je sistem vodenja kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer mora voznik motornega vozila prilagoditi vožnjo kolesarju. Obravnavan pododsek je posebej označen s talnimi označbami (piktogrami). Talno označbo je potrebno ponoviti 3x na medsebojni razdalji 10m. Hitrost na tem pododseku je omejena na 30km/h. Pododsek se nahaja v ravninskem terenu. Ukrep souporabe voznega pasu se uvede hkrati za obe smeri vožnje kolesarjev.

Trasirni elementi

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi javni poti JP 851251 Cesta v mestni četrti center Ravne XIV (Ob Suhi), od km 0+400 do km 0+532.3.

Tipski prečni profil

| | |
|--------------------------|--|
| obstoječ hodnik za pešce | |
| <u>obstoječe vozišče</u> | $2 \times 2,50 \text{ m} = 5,00 \text{ m}$ |
| SKUPAJ | 5,00 m |

Voziščna konstrukcija

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi asfaltni voziščni konstrukciji na kateri se s talnimi označbami (piktogrami) označi souporaba voznega pasu med kolesarji in motornim prometom.

4. Souporaba voznega pasu (Sharrow) v eni smeri in kolesarski pas v drugi smeri na javni poti JP 851251 Cesta v mestni četrti center Ravne XIV (Ob Suhi), od km 0+533 do km 0+610 enosmerna cesta

Souporaba voznega pasu je sistem vodenja kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer mora voznik motornega vozila prilagoditi vožnjo kolesarju. Obravnavan pododsek je posebej označen s talnimi označbami (piktogrami). Talno označbo je potrebno ponoviti 3x na medsebojni razdalji 10m. Hitrost na tem pododseku je omejena na 30km/h. Pododsek se nahaja v ravninskem terenu. Ukrep souporabe voznega pasu se uvede v smeri naraščajoče stacionaže odseka. V obratni smeri pa se izvede kolesarski pas na površini ceste. Na tem pododseku poteka motorni promet samo v eni smeri in sicer v smeri naraščajoče stacionaže.

Trasirni elementi

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi javni poti JP 851251 Cesta v mestni četrti center Ravne XIV (Ob Suhi), od km 0+533 do km 0+610 (enosmerna cesta).

Tipski prečni profil

| | |
|--------------------------|--|
| obstoječ hodnik za pešce | |
| kolesarski pas | $1 \times 1,50 \text{ m} = 1,50 \text{ m}$ |
| <u>obstoječe vozišče</u> | $1 \times 3,50 \text{ m} = 3,50 \text{ m}$ |
| SKUPAJ | 5,00 m |

Voziščna konstrukcija

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi asfaltni voziščni konstrukciji na kateri se s talnimi označbami (piktogrami) označi souporaba voznega pasu med kolesarji in motornim prometom v eni smeri ter z neprekinjeno belo ločilno črto širine 10 cm in neprekinjeno rdečo črto širine 20 cm v drugi smeri.

5. Souporaba voznega pasu (Sharrow) na javni poti JP 850421 Cesta v mestni četrti center Ravne I (Trg Ravne - Trg Svobode 11, 4a), od km 0+610 do km 0+640

Souporaba voznega pasu je sistem vodenja kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer mora voznik motornega vozila prilagoditi vožnjo kolesarju. Obravnavan pododsek je posebej označen s talnimi označbami (piktogrami). Talno označbo je potrebno ponoviti 3x na medsebojni razdalji 10m. Hitrost na tem pododseku je omejena na 30km/h. Pododsek se nahaja v ravninskem terenu. Ukrep souporabe voznega pasu se uvede hkrati za obe smeri vožnje kolesarjev.

Trasirni elementi

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi javni poti JP 850421 Cesta v mestni četrti center Ravne I (Trg Ravne - Trg Svobode 11, 4a), od km 0+610 do km 0+640.

Tipski prečni profil

| | |
|--------------------------|--|
| obstoječ hodnik za pešce | |
| <u>obstoječe vozišče</u> | $2 \times 2,50 \text{ m} = 5,00 \text{ m}$ |
| SKUPAJ | 5,00 m |

Voziščna konstrukcija

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi asfaltni voziščni konstrukciji na kateri se s talnimi označbami (piktogrami) označi souporaba voznega pasu med kolesarji in motornim prometom.

6. Dvosmerna enostranska kolesarska steza širine 2.5 m ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne – Kotlje, od km 0+640 do km 0+700

Obravnavan pododsek kolesarske steze poteka ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne – Kotlje, od km 0+640 do km 0+700, po površini, ki je namenjena vzdolžnemu parkiranju vozil. Za potrebe kolesarske steze se ukine 4 parkirna mesta. Odsek se nahaja v ravninskem terenu.

Trasirni elementi

Trasa obravnavanega pododseka poteka ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne – Kotlje, od km 0+640 do km 0+700.

Tipski prečni profil

| | |
|---------------------------------|--|
| obstoječe vozišče | |
| tlakovana mulda | $1 \times 0,50 \text{ m} = 0,50 \text{ m}$ |
| varovalni pas | $1 \times 0,25 \text{ m} = 0,25 \text{ m}$ |
| kolesarska steza | $2 \times 1,25 \text{ m} = 1,25 \text{ m}$ |
| <u>obstoječ hodnik za pešce</u> | |
| SKUPAJ | 3,25 m |

Voziščna konstrukcija

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi tlakovani voziščni konstrukciji na kateri se s talnimi označbami (piktogrami) označi kolesarski pas.

7. Mešana površina za pešce in kolesarje na javni poti JP 851182 Pešpot v mestni četrti Center Ravne VII (Malgajeva ulica), od km 0+700 do km 0+740

Na obravnavanem pododseku je prepovedan promet motornih vozil. Na začetku pododseka se postavi znak, ki označuje površino za promet pešcev in kolesarjev, kjer ni ločenih pasov zanje. Z druge strani pa se znaku Prepovedan promet v obeh smereh doda dopolnilno tablo »Razen za kolesa« Pododsek se nahaja v ravninskem terenu.

Trasirni elementi

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi javni poti JP 851182 Pešpot v mestni četrti Center Ravne VII (Malgajeva ulica), od km 0+700 do km 0+740.

Tipski prečni profil

obstoječa tlakovana voziščna konstrukcija 2,70 m - 3,70 m

Voziščna konstrukcija

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi tlakovani voziščni konstrukciji.

8. Souporaba voznega pasu (Sharrow) na lokalni cesti LK 350151 Navezovalna cesta Malgajeva ulica, od km 0+740 do km 0+960

Souporaba voznega pasu je sistem vodenja kolesarjev in motornega prometa skupaj na vozišču, pri čemer mora voznik motornega vozila prilagoditi vožnjo kolesarju. Obravnavan pododsek je posebej označen s talnimi označbami (piktogrami). Talno označbo je potrebno ponoviti 3x na medsebojni razdalji 10m. Hitrost na tem pododseku je omejena na 30km/h. Pododsek se nahaja v ravninskem terenu. Ukrep souporabe voznega pasu se uvede hkrati za obe smeri vožnje kolesarjev.

Trasirni elementi

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi lokalni cesti LK 350151 Navezovalna cesta Malgajeva ulica, od km 0+740 do km 0+960.

Tipski prečni profil

| | |
|--------------------------|---------------------|
| obstoječe vozišče | 2 x 2,50 m = 5,00 m |
| obstoječ hodnik za pešce | |
| SKUPAJ | 5,00 m |

Voziščna konstrukcija

Trasa obravnavanega pododseka poteka po obstoječi asfaltni voziščni konstrukciji na kateri se s talnimi označbami (piktogrami) označi souporaba voznega pasu med kolesarji in motornim prometom.

HORINTALNA SIGNALIZACIJA

Pri izvedbi talne signalizacije je potrebno upoštevati določila veljavnih standardov, tehničnih specifikacij in Tehničnih pogojev za izvedbo označb na vozišču ter določila drugih veljavnih standardov in pravilnikov, vključno s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15 in 46/17). Vzdolžne označbe na vseh prometnih površinah se izvedejo skladno s tehnično specifikacijo TSC 02.401-2012 »Označbe na vozišču«.

Dimenzije talnih označb:

| | |
|-------------------------|----------------------------|
| robna črta | - bela 10 cm, neprekinjena |
| prekinjena ločilna črta | - bela 10 cm, 1-1-1 |
| stop črta | - bela 30 cm |
| prehod za kolesarje | - bela 50 cm, 0,5-0,5-0,5 |

Vse zgoraj navedene označbe na vozišču se izvedejo kot tankoslojne vzdolžne označbe. Prečne talne označbe (črte za odvzem prednosti, puščice za usmerjanje smeri vožnje, piktogrami in drugi simboli na vozišču) se izvedejo debeloslojno.

VERTIKALNA SIGNALIZACIJA

Pri izvedbi vertikalne signalizacije je potrebno upoštevati določila Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15 in 46/17) ter veljavnih standardov SIST EN 12899:2008 in druge.

Na obravnavani trasi je premer okroglega prometnega znaka 60 cm, stranica trikotnega prometnega znaka 90 cm. Dopolnilne table so dimenzije 60 cm x 25 cm. Stebrički so premera 64 mm. Višina postavitve znakov ob kolesarski poti znaša 2,25 m. Lokacija vertikalne prometne signalizacije je prikazana v situacijah prometne ureditve.

V stacionaži km 0+252 se postavi števec kolesarjev s prikazovalnikom števila mimovozečih kolesarjev. Na prikazovalniku se bo ažurno izpisovalo število kolesarjev na določen dan, mesec ali/in leto. Tovrstni infrastrukturni ukrepi so namenjeni predvsem promociji oz. spodbujanju kolesarjenja, hkrati pa služijo upravljalcem prometa za statistične podatke o prometnih tokovih kolesarjev.

Za izvedbo novega odseka kolesarske povezave bodo potrebna preddela, zemeljska dela, priprava temeljnih tal in spodnji ustroj, zgornji ustroj, odvodnjavanje, zagotoviti kakovost vgrajenih plasti, potrebna bodo saditvena dela (presaditev dreves in nove zasaditve), izvedena bo horizontalna in vertikalna signalizacija.

OBSTOJEČI INFRASTRUKTURNI VODI

Ob trasi obstoječega hodnika za pešce, od km 0+000 do km 0+300, poteka cestna razsvetljava, ki jo bo potrebno prestaviti zaradi razširitve za dvosmerno kolesarsko stezo. Ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne – Kotlje, od km 0+040 do km 0+268.4 se predvidi osvetlitev kolesarske poti s hodnikom za pešce. Prav tako se ustrezno osvetlji obstoječi prehod za pešce. Predvidi se nove LED svetilke, postavljene na predvidene kandelabre.

Ceste razvrstimo v različne svetlobnotehnične razrede za katere obstajajo posebne zahteve zgoraj navedenih kriterijev. Svetlobnotehnični razred določimo na podlagi PDLP in utežnostnih faktorjev, oziroma konfliktih točk.

Določijo se naslednji svetlobnotehnični razredi.

Križišče Razsvetljava mora biti izvedena tako, da je ESR srednja osvetljenost površin 10lx. CR kolesarska pot s hodnikom za pešce Glavni uporabniki so kolesarji, dovoljeni so pešci. V našem primeru smo izbrali skupino situacij C1 in svetlobno tehnični razred P5 (povprečna vodoravna osv. 3lx in min. vodoravna osv. 0,6lx).

CR prehod za pešce Na prehod opozarjamo z višjim nivojem svetlosti vozišča na mestu prehoda.

Predvidi se tipske drogove, višine $h=9\text{m}$ od tal za osvetlitev križišča in prehoda za pešce ter tipske drogove višine $h=5\text{m}$ od tal za osvetlitev kolesarske poti s hodnikom za pešce. Temelji so tipski (betonski blok). Betonira se jih na mestu samem z betonom C 16/20. Stebri se postavijo na temeljne vijake. Temeljne vijake za steber (v nerjaveči izvedbi) se vbetonira s šablono. Drogovi S3, S4 in S5 se namestijo direktno na oporni zid, kamor se predhodno, s šablono, namestijo temeljne vijake.

Drogovi morajo biti skladni z zahtevami standarda SIST EN 40 in morajo ustrezati I. vetrovni coni (SIST ENV 191-2-4, karta za geografsko razdelitev Slovenije po vetrovnih conah).

Za osvetljevanje cestišča se uporabijo svetilke, montirane direktno na kandelaber, pod nagibnim kotom 0° . Zaščitna stopnja celotne svetilke mora biti IP66. Zaščitni razred naj bo I.. Ohišje svetilke naj bo aluminij. Svetilka mora imeti možnost natika navpično na kandelaber debeline 76mm (preko konzole).

Predvidilo se je sledeče svetilke:

CR križišča LZ 350011: LED svetilka, 35W, 4800lm (Aerolite LSL M 4800lm 35W, Grah lighting) barvo svetlobe NW-4000K, nameščena na jeklen kandelaber $h=9\text{m}$ od tal

CR kolesarske poti s hodnikom za pešce ob regionalni cesti: LED svetilka, 16W, 1500lm (Aerolite ECO S 1500lm 16W_SCL, Grah lighting) barvo svetlobe NW-4000K, nameščena na jeklen kandelaber $h=5\text{m}$ od tal

CR prehoda za pešce na regionalni: LED svetilka, 73W, 9500lm, optika za prehod za pešce (Aerolite LSL L 9500lm 73W_PX-R, Grah lighting) barvo svetlobe NW-4000K, nameščena na jeklen kandelaber $h=9\text{m}$ od tal

Kabelska povezava od priključne plošče v kandelabru do svetilke se izvede s kablom NYY-J 4x2,5mm², 1 kV.

Svetilke in njihova postavitve morajo ustrezati Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja (uradni list RS 81/2007 z dne 7.9.2007).

Krmiljenje razsvetljave je obstoječe lokalno.

CR križišča LZ 350011

V križišču se predvidi tri nove svetilke. Dve se postavita na predvidena kandelabra, ena svetilka se namesti na obstoječi kandelaber. Obstoječa razsvetljava na LZ 350011 se, po podatkih vzdrževalca, napaja iz dveh prižigališč: prižigališča pri Modrasu (svetilka med P1 in P2) in prižigališča ob Cesti na Čečovje v TP (svetilka v P4). Predvideni svetilki se navežeta na obstoječa kandelabra s kablom NYY-J 4x10mm².

Obstoječa svetilka CR na prehodu za pešce Javornik

Predvidi se nova, nadomestna svetilka na novem kandelabru, zaradi širjenja površin kolesarske poti oz. hodnika za pešce. Predvidi se nov kandelaber z novo svetilko. Obstoječ napajalni kabel se previdno ročno izkoplje in uvede v nov predviden kandelaber.

CR kolesarske poti s hodnikom za pešce ob regionalni cesti in prehod za pešce čez regionalno

Zaradi širjenja površin kolesarske poti oz. hodnika za pešce je potrebno obstoječe kandelabre demontirati in predvideti novo razsvetljavo. Razsvetljava se izvede s kandelabri $h=5\text{m}$, ki se jih namesti za bankino, na nove temelje. Na mestu, kjer je nad hodnikom predviden oporni zid se kandelabra namestita direkt na zid. Vse kandelabre se napaja iz obstoječega prižigališča JR ob Suhi oz. iz obstoječe svetilke kamor se navežemo s predvidenim kablom NYY-J 4x10mm².

Prehod za pešce na regionalni cesti se osvetli s predvideno svetilko nameščeno na kandelaber višine $h=9\text{m}$ nameščenim na oporni zid in svetilko ki nadomesti obstoječo svetilko na obstoječem kandelabru. Napajanje je izvedeno s obstoječim kablom.

Za napajanje predvidenih svetilk cestne razsvetljave se predvidi nove zemeljske kable, ki se jih polaga zemeljsko. Kandelabre se poveže med seboj, kot je prikazano v shematski risbi.

Lokacije svetilk je razvidna iz načrtov. Predvidene so na podlagi izračuna in gradbenega načrta. Lokacije so prav tako usklajene z ostalimi infrastrukturnimi napravami. Pri zakoličbi stojnih mest svetilk je potrebno upoštevati obstoječe in predvidene komunalne in infrastrukturne naprave, stvarno situacijo na terenu, ki se lahko razlikuje od izmer podanih v situaciji.



Slika 16: Odsek nove kolesarske povezave

5.1.2. OPORNI ZID OB KOLESARSKI POVEZAVI

Na začetku se obravnavan odsek kolesarske steze navezuje na že izdelan projekt Izgradnja kolesarske pešpoti ob regionalni cesti R1-227/1264, odsek: 1264 Ravne – Kotlje, projektant: TRASA d.o.o., Maribor, št. projekta: 930/17, oktober 2017. V nadaljevanju kolesarska steza poteka ob regionalni cesti R1-227/1264 Ravne – Kotlje, od km 0+000 do km 0+300, po trasi obstoječega hodnika za pešce, ki se dodatno razširi za širino dvosmerne kolesarske steze z varovalnim pasom. Kjer se trasa najbolj približa cesti v naselju Javornik **bo potrebno izvesti oporni zid dolžine 77,25 m in višine 2,2 m - 3,2 m** (merjeno od temelja zidu) za zavarovanje brežine proti naselju Javornik.

SPLOŠNI OPIS OPORNEGA ZIDU

Za investitorja in naročnika je izdelana projektna dokumentacija PZI za izvedbo nove gradnje opornega zidu zaradi kolesarske povezave na LZ 350011 v Občini Ravne na Koroškem. Za izvedbo hodnika za pešce, od P8 do P11, se izvede armirano-betonski oporni zid, višine od 1,90 do 3,2 m in kamnite obloge. Dolžina opornega zidu ob hodniku za pešce je enaka 77,25 m, zaradi navezave rampe na obstoječe stopnice pri P8 se izvede dodaten oporni zid dolžine 13,45 in 2,35 m prečno. Vidne površine opornega zidu so obložene z lokalnim naravnim kamnom.

Na vrhu podpornega zidu in ob rampi je nameščena varnostna ograja, višine 1,00 m in dolžine do 12m.

Oporni zid je vzdolž hodnika za pešce izveden kaskadno tako, da je višina zasipa nad temeljno peto AB zidu do 1 m, spodnji rob temelja pa se nahaja minimalno 0,80 m pod koto terena. Višina zidu se vzdolž hodnika za pešce spreminja skupaj z višinsko koto, zato oblika oziroma geometrija zidu v celotni dolžini ni enaka.

Po izkopu raščenege terena je potrebna izvedba planuma in podložnega betona v debelini 10 cm. Ustreznost temeljnih tal za izvedbo temeljenja podpornega zidu preveri geomehanik. Beton na delovnem stiku nad vrhom temeljnega dela zidu se ob vgrajevanju betona ustrezno komprimira.

Zaščitni sloj betona podpornega zidu je 5,0 cm, ostri robovi na vidnih mestih so izvedeni z letvico 2,5 cm.

UPORABLJENI MATERIALI

Vidna površina podpornega zidu je obložena z lokalnim naravnim kamnom. Obleganje AB zidu je izvedeno po principu zidanja suhozida.

5.1.4 REKONSTRUKCIJA KRIŽIŠČA NA LZ 350011

Obstoječe križišče je trikrako z glavno prometno smerjo lokalne ceste LZ 350011 Zbirna in krožna cesta v mestni četrti Čečovje in stransko prometno smerjo lokalne ceste LK 350111 Cesta do Gimnazije. Hodnik za pešce je urejen na obeh straneh ceste. Kolesarski promet se odvija po vozišču. Širina vozišča glavne prometne smeri v območju križišča znaša od 6,2 m do 6,5 m in stranske prometne smeri 6,0 m.

Odvodnjavanje obstoječega križišča se vrši preko požiralnikov z LTŽ rešetko ob robniku. Cestna razsvetljava je urejena ob glavni in stranski prometni smeri. V širšem območju križišča je hitrost omejena na 50 km/h. Na celotnem območju križišča se izvede dvignjena ploščad v višini obstoječega hodnika za pešce, ki bo umirila vožnjo skozi križišče, pešcem pa omogočila prečkanje vozišča brez vertikalnih ovir (robnikov). Širina voznih pasov se z rekonstrukcijo ne spreminja. Prilagodijo se le zavijalni radiji glede na merodajno vozilo – tovorno vozilo.

TRANSIRANI ELEMENTI CEST

Z rekonstrukcijo križišča se projektna hitrost v širšem območju križišča ne spreminja in je 50 km/h. Širina voznih pasov ostaja enaka. Prilagodijo se le zavijalni radiji glede na merodajno vozilo – tovorno vozilo. Izvozni zavijalni lok je sestavljen iz radijev 20, 10 in 30 m uvozni pa iz radijev 18, 9 in 27 m.

TIPSKI PREČNI PROFIL

| | |
|-----------------|-------------------------------------|
| hodnik za pešce | 1 x 1,60 m = 1,60 m |
| vozni pas | 2 x 3,10 m - 3,25 m = 6,20 - 6,50 m |
| hodnik za pešce | 1 x 2,00 m = 2,00 m |
| SKUPAJ | 9,80 - 10,10 m |

VOZIŠČNA KONSTRUKCIJA

Za nadgradnjo križišča, v debelini 12cm, se predvidi zgornjo vezano nosilno plast 9cm AC22 base B50/70 A4 ter obrabno plast 3cm AC8 surf B50/70 A4. Obstoječo asfaltno površino bo pred gradnjo potrebno pobrizgati z emulzijo. V območju klančin pa bo potrebno izvesti rezkanje obstoječega asfalta, tako da bo minimalna debelina vgrajenega asfalta vsaj 5cm+4cm.

OPIS PROJEKTNIH REŠITEV

Ureditev predvideva izvedbo dvignjene ploščadi v višini obstoječega hodnika za pešce na celotnem območju križišča. Širina voznih pasov se z rekonstrukcijo križišča ne spreminja. Širina glavne prometne smeri v območju križišča znaša od 6,2 m do 6,5 m in stranske prometne smeri 6,0 m. Prilagodijo se le zavijalni radiji glede na merodajno vozilo – tovorno vozilo. Izvozni zavijalni lok je sestavljen iz radijev 20, 10 in 30 m uvozni pa iz radijev 18, 9 in 27 m. V območju dvignjene ploščadi se ob hodniku za pešce vgradi pogreznjen robnik iz naravnega kamna 18/24 cm. Odvodnjavanje obstoječega križišča se vrši preko požiralnikov z LTŽ rešetko ob robniku. Na območju dvignjene ploščadi je potrebno zagotoviti, da na nobenem delu ne zastaja voda.

Cestna razsvetljava ob glavni in stranski prometni smeri se dopolni z dodatnima dvema drogovoma.

Ker je v območju križišča, v naslednji fazi izgradne, predvideno prečkanje drugega odseka kolesarske povezave, je zato ob severnem in zahodnem prehodu za pešce že v tej fazi predvidena raziritev za prehod dvosmerne kolesarske steze.

HORIZONTALNA SIGNALIZACIJA

Pri izvedbi talne signalizacije je potrebno upoštevati določila veljavnih standardov, tehničnih specifikacij in Tehničnih pogojev za izvedbo označb na vozišču ter določila drugih veljavnih standardov in pravilnikov, vključno s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15 in 46/17). Vzdolžne označbe na vseh prometnih površinah se izvedejo skladno s tehnično specifikacijo TSC 02.401-2012 »Označbe na vozišču«.

Dimenzije talnih označb:

| | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| prekinjena ločilna črta | - bela 15 cm, 1-1-1 |
| neprekinjena | - bela 15 cm |
| prehod za pešce (debeloslojna) | - bela 0,5 m x 4 m, razmik 50 cm |
| odvzem prednosti (debeloslojna) | - bela 40 cm, 0,8-0,8-0,8 |

Vse zgoraj navedene označbe na vozišču se izvedejo kot tankoslojne vzdolžne označbe. Prečne talne označbe (črte za odvzem prednosti, puščice za usmerjanje smeri vožnje, piktogrami in drugi simboli na vozišču) se izvedejo debeloslojno.

VERTIKALNA SIGNALIZACIJA

Pri izvedbi vertikalne signalizacije je potrebno upoštevati določila Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15 in 46/17) ter veljavnih standardov SIST EN 12899:2008 in druge.

Na obravnavanem območju križišča je stranica kvadratnega prometnega znaka 60 cm, stranica trikotnega prometnega znaka 90 cm. Stebrički so premera 64 mm. Višina postavitve znakov ob hodniku za pešce znaša 2,25 m. Lokacija vertikalne prometne signalizacije je prikazana v situacijah prometne ureditve.



Slika 17: Območje križišča

Osnove za ocene

Pravilno vrednotenje gradbenih posegov in izhajajoča investicijska ocena predstavljata eno najzahtevnejših kategorij, zlasti pri izdelavi dokumenta identifikacije investicijskega projekta.

Pri pripravi gradiva so bile kot ustrezen prikaz investicije upoštevane določbe *Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ*, ki določa pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije za vse investicijske projekte in druge ukrepe, ki se financirajo po predpisih, ki urejajo javne finance. Na podlagi metodologije so projekti obravnavani kot koristna, gospodarna in učinkovita uporaba javnih sredstev.

Ocena investicijske vrednosti je prikazana na podlagi izdelanega projekta za izvedbo v projektni dokumentaciji, ki ga je izdelal projektant: BOSON d.o.o., Dunajska c. 106, 1000 Ljubljana, št. projekta 283/17, Ljubljana, februar 2018. Določena tveganja so bila pri pripravi dokumentacije sicer upoštevana, pri sami izvedbi pa lahko pride do kakšnih nepredvidenih okoliščin, na katere v tej fazi ni mogoče vplivati.

Upravičeni stroški

Upravičeni stroški nastajajo v okviru upravičenih namenov in se presojujejo, določajo ter dokazujejo v skladu z Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 in dokumentacijo javnega razpisa. Stroški so upravičeni, če so z operacijo neposredno povezani, so potrebni za njeno izvajanje in so v skladu s cilji operacije, so dejansko nastali za dela, ki so bila opravljena; za blago, ki je bilo dobavljeno; za storitve, ki so bile izvedene, so prepoznani s skrbnostjo dobrega gospodarja, nastanejo in so plačani v obdobju upravičenosti, temeljijo na verodostojnih knjigovodskih in drugih listinah in so izkazani v skladu z veljavnimi pravili skupnosti in nacionalnimi predpisi.

Upravičeni stroški operacij so vsi stroški za vse dejavnosti v neposredni povezavi z zagotavljanjem kolesarske infrastrukture v zvezi s pripravo in izvedbo gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del.

Do sofinanciranja so upravičene tudi rekonstrukcije križišč z napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in udobnejši promet kolesarjev preko križišč, v kolikor preko njih poteka nova ali obstoječa kolesarska povezava, oziroma so zagotovljeni pogoji za varno kolesarjenje.

Upravičeni stroški so:

- nakup nezazidanih zemljišč (do 10% višine upravičenih stroškov operacije),
- gradnja nepremičnin,
- vzdrževalna dela,
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva,
- investicije v neopredmetena sredstva,
- stroški informiranja in komuniciranja (do 10% višine upravičenih stroškov operacije),

- stroški storitev zunanjih izvajalcev (študije o izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, nadzor in investicijski inženiring).

Neupravičeni stroški so:

- stroški uporabe osnovnih sredstev,
- stroški plač in povračil stroškov v zvezi z delom,
- posredni stroški,
- davek na dodano vrednost,
- dodatna dela pri gradnjah nepremičnin,
- davek na promet z nepremičninami
- stroški storitev zunanjih izvajalcev
 - svetovalne storitve,
 - prevajalske storitve, lektoriranje in podobno;
 - storitve izobraževanja in usposabljanja;
 - analize, študije in načrti z informacijskega področja;
 - administrativno tehnične storitve (npr. uporaba zunanjih računovodskih storitev);
 - storitve izdelave študij, raziskav, vrednotenj, ocen, strokovnih mnenj in poročil.

Do sofinanciranja niso upravičeni tudi drugi upravičeni stroški operacije, ki presegajo omejitve višine upravičenih stroškov po posameznih ukrepih oz. so višji od najvišje vsote sofinanciranja, glede na razpoložljiva zagotovljena nepovratna sredstva evropske kohezijske politike za posamezno občino. Priprava investicijske dokumentacije ni upravičena do sofinanciranja v okviru tega javnega razpisa. Ravno tako ni predmet sofinanciranja postavitev urbane opreme, namenjene oglaševanju.

5.2 Izračun vrednosti investicije po stalnih cenah

V skladu z zgornjo opredelitvijo predmeta investiranja in opredeljenih površin znaša celotna ocenjena investicijska vrednost po stalnih cenah 195.000,00 EUR z DDV oz. 159.836,07 brez DDV . Stalne cene so na nivoju februar 2018.

Tabela 2: Vrednost investicije po stalnih cenah v EUR, februar 2018, brez DDV

| Tabela: Viri financiranja – stalne cene | Delež v % | EUR v 2018 |
|---|---------------|-------------------|
| Občina Ravne na Koroškem | 20 | 31.967,21 |
| EU Kohezijski sklad | 80 | 127.868,86 |
| SKUPAJ | 100,00 | 159.836,07 |

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ predstavljajo upravičeni stroški tisti del stroškov, ki so osnova za izračun (so)financerskega deleža udeležbe javnih sredstev v projektu ali programu. Glede na to, da investicija izpolnjuje pogoje za sofinanciranje iz skladov EU, se celotno investicijo razdeli na upravičene investicijske stroške in preostale stroške, ki jih bo investitor financiral iz lastnih virov. Neupravičen strošek v obravnavani investiciji predstavlja le DDV.

5.3 Ocena investicijskih stroškov po stalnih cenah cenah

V skladu z opredelitvijo predmeta investiranja znaša celotna ocenjena investicijska vrednost po stalnih cenah **195.000,00 z DDV**. Stalne cene so na nivoju februar 2018.

Prikaz vrednotenja investicije po stalnih cenah:

Tabela 3: Vrednost investicije – stalne cene, februar 2018, brez upoštevanja DDV

| Tabela: Investicijski stroški - stalne cene (z DDV) | | Skupaj v EUR |
|---|-----------------|--------------|
| Kolesarske povezave od naselja Javornik do G2-112 MP Holmec Dravograd, pločnik in cestna razsvetljava | | 80.574,19 |
| Oporni zid ob kolesarski povezavi | | 43.753,00 |
| Rekonstrukcija križišča na LZ 350011 s cestno razsvetljavo | | 21.440,71 |
| Nadzori | | 2.868,85 |
| Projektna dokumentacija | | 11.199,32 |
| | Skupaj v % | 100,0 |
| | DDV | 22,00 |
| | Skupna vrednost | 122,00 |
| | | 159.836,07 |
| | | 35.163,93 |
| | | 195.000,00 |

Tabela 4: Vrednost investicije – stalne cene, februar 2018, z upoštevanjem DDV

| Tabela: Investicijski stroški - stalne cene (z DDV) | | Skupaj v EUR |
|---|--------|--------------|
| Kolesarske povezave od naselja Javornik do G2-112 MP Holmec Dravograd, pločnik in cestna razsvetljava | | 98.300,51 |
| Oporni zid ob kolesarski povezavi | | 53.378,66 |
| Rekonstrukcija križišča na LZ 350011 s cestno razsvetljavo | | 26.157,66 |
| Nadzori | | 3.500,00 |
| Projektna dokumentacija | | 13.663,17 |
| | Skupaj | 195.000,00 |

6 OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO

6.1. Predhodna dokumentacija

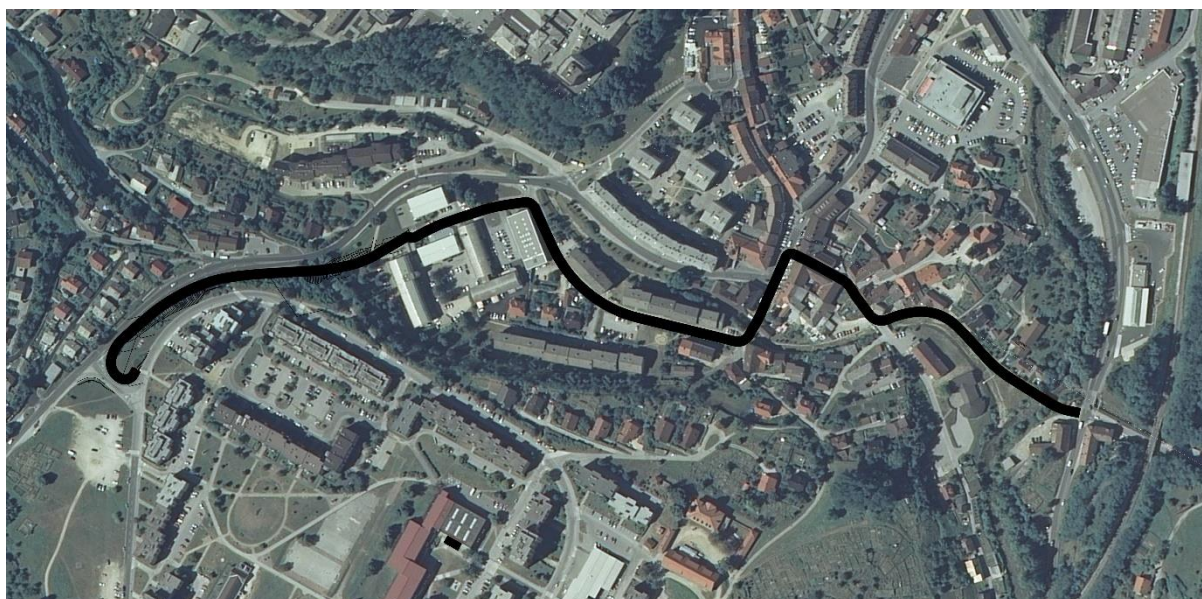
Pri pripravi dokumentacije je bila do tega trenutka izdelana naslednja projektna dokumentacija:

- Idejna zasnova – IDZ, Kolesarske povezave in rekonstrukcija križišča na JZ 350011 v občini Ravne na Koroškem, izdelovalec: BOSON d.o.o., Dunajska c. 106, 1000 Ljubljana, št. 273/1, januar 2018
- Projekt za izvedbo – PZI, Kolesarska povezava in rekonstrukcija križišča na JZ 350011 v občini Ravne na Koroškem, izdelovalec: BOSON d.o.o., Dunajska c. 106, 1000 Ljubljana, št. 283/17, februar 2018

6.2 Lokacija

Naslov: Odsek kolesarske steze (od naselja Javornik, Ob Suhi, Trg svobode, Malgajeva cesta do Koroške ceste) in pločnik v prvem podoseku kolesarske steze ob regionalni cesti R1 227/1264 Ravne - Kotlje

Katastrske občine in k. o. 882 – Ravne: 100/24, 100/12, 100/8, 1202/9, 815/1, parcelne številke: 245/1, 233, 238/1, 231/3, 231/1, 245/1, 814/1, 245/1, 814/1, 815/1, 816/1, 815/1, 1202/9, 238/1, 226/1, 225/2, 223/1, 213/3, 212/2, 209, 196/2, 204, 211/2, 1173, 1201, 1206, 1172/1, 1199



Slika 18: Zemljevid poteka kolesarske steze

Katastrske občine in
parcelne številke:

k. o. 882 – Ravne: 1203/1, 733, 1210/4, 732



Slika19: Rekonstrukcija križišča na LZ 350011

6.3. Časovni načrt izvedbe

Tabela 5 : Okvirni terminski plan izvedbe projekta

| Leto | 2018 | | | | | | | | | | | |
|--|------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| Mesec | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| Priprava DIIP-a | | | | | | | | | | | | |
| Potrditev DIIP-a | | | | | | | | | | | | |
| Prijava na javni razpis za sofinaciranje ukrepov trajnostne mobilnosti | | | | | | | | | | | | |
| Javni razpis za izvajalca GOI del in podpis pogodbe z izvajalcem GOI del | | | | | | | | | | | | |
| Izvedba del | | | | | | | | | | | | |
| Prevzem del | | | | | | | | | | | | |

Investicija se bo izvajala v letu 2018.

6.4. Opis pomembnejših vplivov investicije v okolje

Zmanjševanje vplivov na okolje

Glede na predvidene posege bodo v času posega prisotni nekateri minimalni negativni vplivi na okolje, dolgoročno pa bo imela investicija pozitiven vpliv na okolje.

Tla in voda

Največji vpliv na tla je predviden v času gradbenih del, ko lahko na območju gradbišča pričakujemo povečano onesnaževanje tal zaradi emisij gradbenih strojev in uporabe gradbenih materialov. V tem času obstaja nevarnost, da zaradi nepredvidenih dogodkov ali neustreznega vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije pride do onesnaženja. Za preprečitev tega bodo sprejeti ustrezni ukrepi pri organizaciji gradbišča in podane zahteve po ustreznem vzdrževanju gradbene in strojne opreme. Ker pa se predvidevajo zgolj minimalni gradbeni posegi, je tveganje, da pri le-teh pride do onesnaženja, zelo nizko.

Zrak

V času gradbenih del bodo na zrak vplivali povečane emisije izpušnih plinov in dvigovanje prahu zaradi gradbene mehanizacije (transportna vozila za dovoz gradbenega materiala in opreme, stroji za odkop, planiranje in temeljenje ipd.). Ocenjujemo, da vpliv ne bo velik oz. bo zanemarljiv. Investicija v tem primeru ne bo imela negativnih vplivov na zrak. Po investiciji se bo kakovost zraka izboljšala, saj bo investicija v nemotorizirani promet vplivala na zmanjšanje izpustov CO₂.

Hrup

Obremenjevanje okolja s hrupom bo predvidoma največje v času zemeljskih del, ko bosta vir hrupa predstavljala gradbena mehanizacija in tovorni promet. Hrup bo zgolj občasen in bo najbolj moteč za uporabnike najbližjih objektov, medtem ko za širše območje ne bo občuten. Pri obremenjevanju okolja s hrupom je treba upoštevati določila Uredbe o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (Ur. list RS, št. 121/04) in Uredbe o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (Ur. list RS, št. 105/5, ... 62/10).

Vpliv na zaščito nepremičnin pred hrupom

Pri izvajanju različnih gradbenih posegov se bo pojavljal hrup gradbenih strojev v bližini raznih objektov. Pri izvajanju gradbenih del je dovoljeno uporabljati le stroje in naprave, ki izpolnjujejo zahteve glede hrupa po Pravilniku o emisiji hrupa strojev, ki se uporabljajo

na prostem (Ur. list RS, št. 106/2002,... 49/06). Dela se bodo izvajala tako, da bo v čim manjši meri moten promet.

Odpadki

Pravilnik o ravnanju z odpadki (Ur. list RS, št. 84/1998, 45/2000, 20/2001, 13/2003, 41/2004-ZVO-1) in 34/08 določa, da mora povzročitelj onesnaževanja upoštevati vsa pravila ravnanja z odpadki, ki so potrebna za preprečevanje ali zmanjševanje nastajanja odpadkov in njihovo varno odstranitev, če predelava ni mogoča. Izvajalec bo zavezan, da bo ta pravilnik upošteval.

V času gradbenih del je pričakovati nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov, predvsem kot posledica vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri nepravilnem ravnanju z njimi: odpadna olja (odpadna hidravlična olja, iztrošena motorna, strojna in mazalna olja), prazna oljna embalaža, čistilne krpe, z olji onesnažena zemlja in vpojni materiali ter odpadne baterije oz. akumulatorji. Obremenitev okolja v času gradnje bo zmerna, saj bo temu področju namenjena posebna skrb, hkrati bo zajeta vrsta ukrepov za preprečevanje morebitnih negativnih vplivov.

Okoljska učinkovitost, učinkovitost izrabe naravnih virov

Uporabljene bodo različne tehnologije, ki bodo upoštevale visoke standarde stroke na področju varovanja okolja ter učinkovite rabe vode in surovin.

Projekt bo imel v fazi obratovanja pozitiven vpliv na varstvo okolja. Obremenitev okolja v času gradnje bo minimalna, saj bo temu področju posvečena posebna skrb in bo zavzetih vrsto ukrepov, ki bodo preprečevali negativne vplive.

6.5. Zmanjševanje vplivov na okolje

Glede na naravo gradnje se ne predvideva, da bi bila potrebna celovita presoja vplivov na okolje. Prav tako se ne predvidevajo negativni vplivi, zaradi katerih bi bila potrebna izdelava ustreznih poročil.

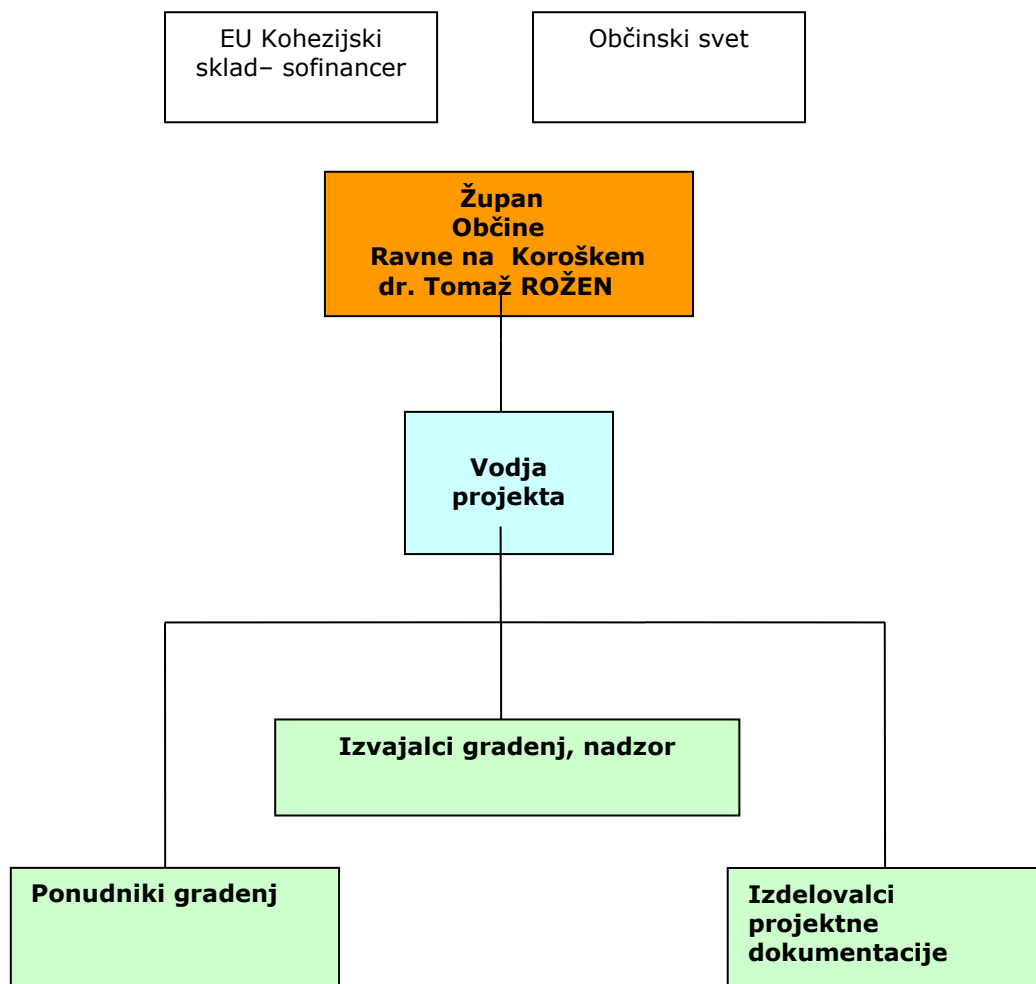
Pri načrtovanju investicije so bila preverjena izhodišča varstva okolja, pri čemer je bilo ugotovljeno, da izvedba kolesarske poti, hodnika za pešce in rekonstrukcija križišča:

- ne vpliva na učinkovito izrabo naravnih virov,
- ne zmanjšuje okoljske učinkovitosti,
- zagotavlja trajnostno dostopnost,
- nima značaja investicije, pri kateri je potrebno utemeljevati zmanjševanje vplivov na okolje.

6.6. Kadrovsko-organizacijska shema

V nadaljevanju prikazujemo kadrovsko organizacijsko shemo za projekt.

Slika 20: Kadrovsko organizacijska shema



6.7. Viri financiranja

Predvideni viri financiranja so naslednji:

Tabela 6: Prikaz predvidenih virov financiranja

| Viri financiranja | EUR v 2018 |
|---|-------------------|
| EU sredstva (Kohezijski sklad) | 127.868,86 |
| Lastna sredstva – upravičeni stroški (Občina Ravne) | 31.967,21 |
| Lastna sredstva – neupravičeni stroški (Občine Ravne) | 35.163,93 |
| | 100% |
| skupaj | 195.000,00 |

| Viri financiranja | EUR v 2018 |
|---|------------|
| EU sredstva (Kohezijski sklad) | 127.868,86 |
| Lastna sredstva skupaj uprav., neupr., (Občina Ravne na Kor.) | 67.131,14 |

6.8. Ekonomska upravičenost projekta in koristi

Upravičenost investicije je dokazana z evidentiranjem splošnih koristi, ki jih omogoča izvedena investicija, in z dinamičnimi ekonomskimi kazalniki. Izvedba kolesarske steze, hodnika za pešce in dvignjena ploščad križišča ima nedvomno velike koristi, tako denarne kot nedenarne.

Izvedba številnih investicij poleg finančnih učinkov prinaša tudi družbeno-ekonomske učinke, ki pomembno vplivajo na blaginjo celotne družbe. Družbeno-ekonomskih učinkov ni vedno možno denarno ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi. Z njihovim upoštevanjem lahko ugotovimo ali je projekt dejansko sprejemljiv tudi z družbenega vidika.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša **na družbenem področju**:

- povečanje kakovosti življenja in bivanja prebivalcev na predmetnem področju,
- povečanje privlačnosti področja (lokalno in regijsko), kar ima pozitiven učinek tudi na počutje prebivalcev.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša **na razvojno gospodarskem področju**:

- izboljšanje prometne in turistične infrastrukture.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša **na socialnem področju**:

- koristi z naslova projekta vidimo tudi privlačnosti okolja, kar vpliva na socialno strukturo prebivalstva.

6.9. Finančna analiza

Obrazložitev: ostali prihodki, ostali stroški v času delovanja

- Za finančno analizo smo uporabili diskontno stopnjo 4 %, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).
- Upoštevani so investicijski stroški po stalnih cenah.
- Ekonomska doba projekta je 25 let. Za takšno ekonomsko dobo smo se odločili v skladu s priporočeno ekonomsko dobo projekta v skladu z izdelanimi Smernicami EK za izdelavo analize stroškov in koristi za investicijske projekte (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014–2020) in v skladu z javnim razpisom.
- V okviru investicije bo izvedena kolesarska infrastruktura in izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu. Občina bo za ta del prejela prihodke od komunalnega prispevka in taks. Iz tega naslova bodo ustvarjeni letni prihodki v višini približno 1.000 EUR.
- Stroški rednega vzdrževanja so ocenjeni glede na nivo letnega in zimskega vzdrževanja, ki ga občinski proračun namenja za vzdrževanje širšega predela in znašajo približno 2.500 EUR.
- Na podlagi trenutno veljavne zakonodaje je maksimalna letna amortizacijska stopnja za gradbene objekte 3 %, ki je tudi bila uporabljena v našem primeru, saj investitor po njej zaračunava upravljavcu višino najema komunalne infrastrukture. Posledično izhaja, da znaša amortizacijsko obdobje cca. 33,3 let. Preostanek vrednosti investicije po koncu ekonomske dobe je neamortizirani del investicije, v višini 39.242 EUR.

Na podlagi zgornjih podatkov so bili izračunani kazalci donosnosti investicije:

| | |
|---|----------|
| Diskontna stopnja | 4 % |
| Finančna neto sedanja vrednost | -178.550 |
| Finančna interna stopnja donosnosti investicije | -4,75% |
| Relativna neto sedanja vrednost | -0,95 |

Kljub temu da ima sama investicija negativne kazalce donosnosti, se v nadaljevanju dokaže, da je, v kolikor se upoštevajo še širši vplivi in koristnosti na širšem območju in vse nedenarne koristi, ki jih investicija prinaša, je investicija upravičena in nujna za izvedbo.

6.10. Ekonomske analize

Vpliv implementacije projekta na regijo oz. državo je gledan z vidika »brez investicije« v primerjavi z varianto »z investicijo«. Ekonomska analiza je računana glede na ekonomsko dobo projekta. Analiza omogoča pregled socialnih in družbenih vplivov implementacije projekta na ekonomijo občine oz. regije ali cele države.

Bistvo ekonomske analize je, da je potrebno vložke projekta oceniti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom, prav tako plačilna pripravljenost ni vedno pravilno prikazana z opazovanimi tržnimi cenami. Te so lahko izkrivljene ali jih celo ni. Ekonomska analiza je izdelana z vidika celotne družbe in ne tako kot finančna, ki predstavlja samo koristi lastnika kapitala. Denarni tokovi finančne analize štejejo kot izhodišče ekonomske analize.

Bistvo ekonomske analize je zagotoviti, da ima projekt pozitivne neto koristi za družbo in je posledično upravičen do sofinanciranja. Zato je potrebno, da:

- koristi presegajo stroške projekta,
- sedanja vrednost ekonomskih koristi presega neto sedanjo vrednost stroškov.

Da sta ta pogoja izpolnjena, je razvidno iz izračuna naslednjih kazalnikov:

- ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) – da je projekt zaželen z ekonomskega stališča, mora biti večja od nič,
- ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) – mora večja od družbene diskontne stopnje,
- razmerje med koristmi in stroški, količnik koristnosti (B/C) – mora biti večji od ena.

Cilj analize stroškov in koristi je določiti ekonomsko vrednost projekta z določanjem dodatnih koristi, ki jih bo povzročila implementacija projekta. Projekt ima več indirektnih ekonomskih, socialnih in okoljskih vplivov. Investicije je mogoče pravilno oceniti le z upoštevanjem teh vplivov, ki so največkrat povezani z razvojem. Denarni tok finančne analize se povzame za izračune ekonomske analize. Pri določanju ekonomskih kazalcev je potrebnih nekaj prilagoditev.

Davčni popravki:

- Upoštevan je prihodek državnega proračuna za obračunan davek na dodano vrednost.

Popravki prihodkov:

- zaradi uporabe kolesarske steze (namesto cest) je predvideno manjše onesnaževanje (zmanjšanje CO₂ in ostalih emisij zaradi manjšega prometa) na letni ravni so predvideni prihodki v višini 1.000 EUR.
- Prihranek na stroških vzdrževanja vozil zaradi povečane uporabe drugih transportnih sredstev (kolo), izboljšana varnost kolesarjev v prometu (manj prometnih nesreč, pri katerih so udeleženi kolesarji), zmanjšanje bolniških zaradi aktivnega in zdravega načina življenja (kolesarjenje), prihodki od morebitnih turističnih tokov, večja storilnost

zaposlenih zaradi boljše psihofizične pripravljenosti zaposlenih in je na letni ravni približno 15.000 EUR, nato pa se vrednost poviša vsakih pet let za 1.000 EUR.

Popravki zaradi eksternalij (zunanji učinki):

- sama investicija bo prispevala k multiplikatorskem učinku, ki bo viden na gospodarstvu v regiji,
- pri analizi ekonomsko-družbenih stroškov in koristi je uporabljen pri investicijskih stroških konverzijski faktor 0,6 zaradi izkrivljenosti cen na trgu in kot je priporočljiv s strani Evropske komisije. Prav tako je pri preostanku vrednosti investicije uporabljen faktor 2, saj bo družbena vrednost infrastrukture po koncu ekonomske dobe projekta vsaj 2 krat višja od njegove knjigovodske vrednosti t. j. preostanka vrednosti investicije izhajajoč iz ekonomske življenjske dobe vzpostavljene infrastrukture.

Projekt ima tako z družbenega vidika pozitivno neto sedanjo vrednost ter pozitivno interno stopnjo donosnosti. Z investitorjevega zornega kota je projekt sam zase nesprejemljiv, vendar se v ekonomski analizi dokaže, da je s širšega družbenega vidika še kako donosen. Projekt je namreč nujno potreben v smislu varčevanja z energijo, varovanja okolja in zmanjševanja onesnaževanja. Upošteva se zgornje vhodne podatke so bili izračunani ekonomski kazalci donosnosti investicije:

| | |
|--|--------|
| Diskontna stopnja | 5 % |
| Ekonomska neto sedanja vrednost | 91.162 |
| Ekonomska interna stopnja donosnosti investicije | 11,08% |
| Ekonomska relativna neto sedanja vrednost | 1,32 |

Za ekonomsko analizo smo uporabili socialno diskontno stopnjo, v višini 5 %, ki je predpisana z izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2015/207 z dne 20. januarja 2015.

Na podlagi zgornje tabele izračuna ekonomskih kazalcev investicije je podana ugotovitev, da je investicija z ekonomskega vidika sprejemljiva. Ekonomska interna stopnja donosnosti je večja od upoštewane diskontne stopnje, kar pomeni, da so denarne koristi investicije večje od stroškov, ki nastanejo. Sprejemljivost investicije se utemelji tudi s tem, da se z izvedbo investicije pridobi še mnogo koristi, ki se jih v denarju ne da izraziti, in so povzete v naslednjem poglavju.

Kljub temu da ima projekt negativno finančno interno stopnjo donosnosti in neto sedanjo vrednost, se predlaga izvedba projekta, ker ekonomska analiza dosega pozitivne kazalce uspešnosti, hkrati pa nederarne koristi bistveno presegajo denarne in je investicija iz družbenega vidika nujno potrebna.

6.11. Izračun finančne vrzeli in stopnje sofinanciranja

| VREDNOSTI V STALNIH CENAH (v EUR) | | | | | | |
|-----------------------------------|----------------|---------------------------------------|--------------------|-----------|------------------|------------------|
| Leto (zap.št.) | Leto (letnica) | Investicijski stroški v stalnih cenah | Operativni stroški | Prihodki | Ostane vrednosti | Neto denarni tok |
| 0 | 2018 | 195.000,00 | | | | -195.000,00 |
| 1 | 2019 | 0,00 | 0,00 | 1.000,00 | | 1.000,00 |
| 2 | 2020 | 0,00 | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 3 | 2021 | 0,00 | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 4 | 2022 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 5 | 2023 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 6 | 2024 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 7 | 2025 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 8 | 2026 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 9 | 2027 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 10 | 2028 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 11 | 2029 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 12 | 2030 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 13 | 2031 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 14 | 2032 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 15 | 2033 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 16 | 2034 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 17 | 2035 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 18 | 2036 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 19 | 2037 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 20 | 2038 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 21 | 2039 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 22 | 2040 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 23 | 2040 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 24 | 2041 | | 2.500,00 | 1.000,00 | | -1.500,00 |
| 25 | 2042 | | 2.500,00 | 1.000,00 | 39.241,65 | 37.741,65 |
| | | 195.000,00 | 60.000,00 | 25.000,00 | 39.241,65 | -190.758,35 |

| DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR) | | | | | | | 4% |
|--------------------------------|----------------|-----------------------|--------------------|----------|------------------|------------------|----|
| Leto (zap.št.) | Leto (letnica) | Investicijski stroški | Operativni stroški | Prihodki | Ostane vrednosti | Neto denarni tok | |
| 0 | 2018 | 195.000,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | -195.000,00 | |
| 1 | 2019 | 0,00 | 0,00 | 961,54 | 0,00 | 961,54 | |
| 2 | 2020 | 0,00 | 2.311,39 | 924,56 | 0,00 | -1.386,83 | |
| 3 | 2021 | 0,00 | 2.222,49 | 889,00 | 0,00 | -1.333,49 | |
| 4 | 2022 | 0,00 | 2.137,01 | 854,80 | 0,00 | -1.282,21 | |
| 5 | 2023 | 0,00 | 2.054,82 | 821,93 | 0,00 | -1.232,89 | |
| 6 | 2024 | 0,00 | 1.975,79 | 790,31 | 0,00 | -1.185,47 | |
| 7 | 2025 | 0,00 | 1.899,79 | 759,92 | 0,00 | -1.139,88 | |
| 8 | 2026 | 0,00 | 1.826,73 | 730,69 | 0,00 | -1.096,04 | |
| 9 | 2027 | 0,00 | 1.756,47 | 702,59 | 0,00 | -1.053,88 | |
| 10 | 2028 | 0,00 | 1.688,91 | 675,56 | 0,00 | -1.013,35 | |

| | | | | | | |
|--------|------|------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| 11 | 2029 | 0,00 | 1.623,95 | 649,58 | 0,00 | -974,37 |
| 12 | 2030 | 0,00 | 1.561,49 | 624,60 | 0,00 | -936,90 |
| 13 | 2031 | 0,00 | 1.501,44 | 600,57 | 0,00 | -900,86 |
| 14 | 2032 | 0,00 | 1.443,69 | 577,48 | 0,00 | -866,21 |
| 15 | 2033 | 0,00 | 1.388,16 | 555,26 | 0,00 | -832,90 |
| 16 | 2034 | 0,00 | 1.334,77 | 533,91 | 0,00 | -800,86 |
| 17 | 2035 | 0,00 | 1.283,43 | 513,37 | 0,00 | -770,06 |
| 18 | 2036 | 0,00 | 1.234,07 | 493,63 | 0,00 | -740,44 |
| 19 | 2037 | 0,00 | 1.186,61 | 474,64 | 0,00 | -711,96 |
| 20 | 2038 | 0,00 | 1.140,97 | 456,39 | 0,00 | -684,58 |
| 21 | 2039 | 0,00 | 1.097,08 | 438,83 | 0,00 | -658,25 |
| 22 | 2040 | 0,00 | 1.054,89 | 421,96 | 0,00 | -632,93 |
| 23 | 2040 | 0,00 | 1.014,32 | 405,73 | 0,00 | -608,59 |
| 24 | 2041 | 0,00 | 975,30 | 390,12 | 0,00 | -585,18 |
| 25 | 2042 | 0,00 | 937,79 | 375,12 | 14.720,20 | 14.157,53 |
| Skupaj | | 195.000,00 | 36.651,35 | 15.622,08 | 14.720,20 | -201.309,07 |

| | v EUR |
|---|-------------------|
| Skupni investicijski stroški (nediskontirani) | 195.000,00 |
| Od tega upravičeni stroški (EC) - v TEKOČIH cenah* | 159.836,07 |
| Diskontirani investicijski stroški (DIC) | 195.000,00 |
| Diskontirani neto prihodki (DNR) | -6.309,07 |

| | če je DNR>0: | če je DNR<0: |
|--|-------------------|-------------------|
| 1a) Najvišji upravičeni izdatki (EE=DIC-DNR): | 201.309,07 | 201.309,07 |
| 1b) Finančna vrzel (R=EE/DIC): | 103% | 100% |
| 2) Izračun pripadajočega zneska (DA=EC*R): | 165.007,44 | 159.836,07 |
| 3a) Najvišja stopnja sofinanciranja EU (CRpa): | 80% | 80% |
| 3b) Izračun najvišjega zneska EU (DA*Crpa): | 132.005,95 | 127.868,86 |

Na podlagi izračuna finančne vrzeli oz. maksimalnega zneska sofinanciranja, Občina Ravne na Koroškem lahko zaprosi za 127.868,86 EUR sofinancerskih sredstev EU (t. j. znesek sredstev Kohezijskega sklada).

6.12. Prikaz finančnih tokov in denarnega toka

Tabela 7: Finančni tokovi v EUR

| Finančni tokovi | Skupaj | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|------------------------------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Skupaj viri financiranja | 234.242 | 195.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skupaj prilivi | 24.000 | 0 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Skupaj odhodki poslovanja | 257.242 | 195.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Skupaj investicijski stroški | 60.000 | 0 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 |
| Skupaj odlivi | 195.000 | 195.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Neto prilivi | 255.000 | 195.000 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 |

Tabela 8: Nadaljevanje

| Finančni tokovi | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Skupaj viri financiranja | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39.242 |
| Skupaj prilivi | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Skupaj odhodki poslovanja | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 39.242 |
| Skupaj investicijski stroški | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 |
| Skupaj odlivi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Neto prilivi | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 |

Tabela 9: Tabela denarnih tokov v EUR

| Denarni tokovi | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Skupaj prihodki | 0 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Skupaj prilivi | 0 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Skupaj odhodki poslovanja | 0 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 |
| Skupaj investicijski stroški | 195.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Skupaj odlivi | 195.000 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Skupaj denarni tok (prilivi - odlivi) | -195.000 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 |
|---------------------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|

Tabela 10: Nadaljevanje

| Denarni tokovi | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Skupaj prihodki | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Skupaj prilivi | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Skupaj odhodki poslovanja | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 |
| Skupaj investicijski stroški | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39.242 |
| Skupaj odlivi | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 2.500 | 41.742 |
| Skupaj denarni tok (prilivi - odlivi) | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | -1.500 | 80.983 |

7 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

7.1. Potrebna investicijska dokumentacija

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (URL RS 60/2006, 54/2010, 27/2016) v 4. členu določa mejne vrednosti za pripravo in obravnavo posamezne vrste investicijske dokumentacije po stalnih cenah z vključenim davkom na dodano vrednost in sicer:

1. za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 evrov najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
2. za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 evrov dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
3. za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 evrov dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijska zasnova in investicijski program;
- 4. za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 evrov je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta, in sicer:**
 - a) pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih;
 - b) pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (na primer visoki stroški vzdrževanja);
 - c) kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.**

Pri projektih z ocenjeno vrednostjo pod 100.000 evrov se vsebina investicijske dokumentacije lahko ustrezno prilagodi (poenostavi), vendar mora vsebovati vse ključne prvine, potrebne za odločanje o investiciji in zagotavljanje spremljanja učinkov.

Če gre za več podobnih investicij ali druge smiselno povezane posamične ukrepe manjših vrednosti, se lahko skupina projektov združi v program (načrt investicijskega vzdrževanja, načrt nabav z obrazložitvami, in podobno), za katerega veljajo isti postopki in merila kot za posamičen investicijski projekt.

Če je bila izdelana in potrjena predinvesticijska zasnova za celovit projekt in so cilji in ključne predpostavke iz celovitega projekta ostali nespremenjeni, ni treba ponovno izdelovati predinvesticijske zasnove za posamezne investicijske projekte, čeprav njihova ocenjena vrednost presega 2.500.000 evrov.

Celotna ocenjena vrednost po stalnih cenah vključno z davkom na dodano vrednost za projekt »Ukrepi trajnostne mobilnosti 2018« « znaša **195.000,00 EUR**. Glede na to, da je ocenjena vrednost po stalnih cenah pod vrednostjo 300.000 evrov je potrebno v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, izdelati Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP).

Za potrebe izvedbe celotne investicije bo treba izdelati naslednjo dokumentacijo:

1. Investicijska dokumentacija :

- dokument identifikacije investicijskega projekta DIIP

2. Projektna dokumentacija :

- Idejna zasnova – IDZ, Kolesarske povezave in rekonstrukcija križišča na JZ 350011 v občini Ravne na Koroškem, izdelovalec: BOSON d.o.o., Dunajska c. 106, 1000 Ljubljana, št. 273/1, januar 2018
- Projekt za izvedbo – PZI, Kolesarska povezava in rekonstrukcija križišča na JZ 350011 v občini Ravne na Koroškem, izdelovalec: BOSON d.o.o., Dunajska c. 106, 1000 Ljubljana, št. 283/17, februar 2018

3. Ostala dokumentacija :

- prijava na javni razpis za sofinaciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR-UTM 1/2017)
- razpisna dokumentacija za izvajalca del

8. SKLEPNE UGOTOVITVE

Investicija izgradnje odseka nove kolesarske steze, hodnika za pešce v prvem podoseku kolesarske steze in dvignjena ploščad križišča iz naslova projekta »Ukrepi trajnsotne mobilnosti 2018« bo imela ugoden vpliv na razvoj kolesarske infrastrukture v občini Ravne na Koroškem in regiji, s tem pa tudi na povečanje bivanjske kvalitete življenjskega okolja in izboljšanje varnosti udeležencev v prometu. Z novozgrajeno kolesarsko potjo bi spodbudili nemotoriziran promet pri dnevnih migracijah, s čimer bi pripomogli k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, in zagotovili boljšo dostopnost različne infrastrukture, pomembne za vsakodnevno življenje prebivalcev Raven na Koroškem in okolice. Z novo kolesarsko potjo bi pridobili ustrezno infrastrukturo za kolesarje in s tem povečali privlačnost občine Ravne na Koroškem. Z dvignjeno ploščadjo križišča pa umirimo vožnjo skozi križišče, pešcem pa omogočimo prečkanje vozišča brez vertikalnih ovir (robnikov).

Projekt »Ukrepi trajnsotne mobilnosti 2018« je zajet v dokumentu Celostne prometne strategije. Z realizacijo bo prispeval k doseganju občinskih ciljev. V največji meri bo kolesarska steza prispevala k povečanju varnosti za vse udeležence v prometu in k večji kvaliteti življenja tu živečih prebivalcev v smislu razvoja trajnostne mobilnosti. Investicija bo prispevala tudi k povečanju atraktivnosti mesta in k razvoju kolesarskega turizma. Spodbudila bo povečanje oblik nemotoriziranega prometa (kolesarjenje), ki je okolju prijaznejše. Zaradi umiritve vožnje skozi križišče, z dvignjeno ploščadjo, pa bo zagotovljena večja varnost za vse udeležence v prometu.

Z izdelano dokumentacijo identifikacije investicijskega projekta investitor izkazuje resnost in zmožnost organiziranja in izvajanja aktivnosti, ki sledijo iz obravnavane investicije. Menimo, da so zgoraj navedeni pozitivni učinki investicije dovolj upravičljiv razlog, da se uresniči predvidena naložba in da se s tem zagotovijo rezultati in dosežejo zastavljeni cilji investicije.

Na osnovi navedenega se investicijski projekt »Ukrepi trajnsotne mobilnosti 2018« ocenjuje kot potrebna, koristna in upravičena naložba.

