

Številka: 007-29/2015-1  
Datum: 28. 10. 2015

## OBČINSKI SVET OBČINE LOGATEC

**Zadeva: OBRAVNAVA PREDLOGA DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA ZA PROJEKT »CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LOGATEC«**

### PREDLAGATELJ:

- Berto Menard, župan Občine Logatec

### POROČEVALCA:

- Mateja Čuk, podsekretar
- Mag. Katja Žagar, podsekretar

### PREDLOGA SKLEPOV:

- 1. Občinski svet Občine Logatec potrdi dokument identifikacije investicijskega projekta za projekt »Celostna prometna strategija občine Logatec«.**
- 2. Občinski svet Občine Logatec pooblašča župana Občine Logatec, da potrjuje morebitne spremembe in dopolnitve obravnavanega dokumenta identifikacije investicijskega projekta za projekt »Celostna prometna strategija občine Logatec«.**

Berto Menard  
ŽUPAN

## OBRAZLOŽITEV

**Predmet** investicijskega projekta je izdelava strateškega dokumenta Celostna prometna strategija občine Logatec.

**Namen** projekta je izdelava strateškega dokumenta pri čemer gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prehodne generacije.

Predvideni **učinki** Celostne prometne strategije za občino so lahko:

- manjši stroški prevoza na posameznika,
- manjši potovalni čas, manj zastojev,
- izboljšanje onesnaženosti zraka in več možnosti za aktivno potovanje pomenita bolj zdrave prebivalce,
- večja dostopnost za vse prebivalce,
- boljši dostop do sredstev Evropske unije,
- učinkovitejša poraba občinskega proračuna – boljše upravljanje prometnega sistema pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastrukture.

Ocenjena vrednost izdelave Celostne prometne strategije občine Logatec znaša 70.588,24 EUR brez DDV, z vključenim DDV pa 86.117,65 EUR. Načrtovana je pridobitev 60.000,00 EUR sredstev Evropskega kohezijskega sklada.

Okvirni **terminski načrt** v postopku priprave Celostne prometne strategije občine Logatec je naslednji:

- seznanitev in sprejem sklepa o začetku priprave Celostne prometne strategije občine Logatec v mesecu oktobru 2015,
- prijava na razpis za sofinanciranje v začetku meseca novembra 2015,
- izvedba javenga naročila za izbiro izdelovalca strategije v začetku leta 2016,
- priprava celostne strategije v enem letu,
- dolgoročno izvajanje strategije,
- revizija in prenova strategije vsakih 2 do 5 let.

Izdelava Celostne prometne strategije občine Logatec je za občino Logatec izjemnega pomena saj bo občini na ta način omogočeno celostno trajnostno načrtovanje prometa in mobilnosti z opredelitvijo ključnih ciljev na področju prometa in trajnostne mobilnosti ter hkrati tudi uspešno črpanje evropskih sredstev na področju prometa in trajne mobilnosti.

Pripravili:  
Mag. Katja Žagar  
Mateja Čuk

Berto Menard  
ŽUPAN



OBČINA LOGATEC

www.logatec.si  
e: [obcina.logatec@logatec.si](mailto:obcina.logatec@logatec.si)  
Tržaška cesta 50A, 1370 Logatec  
t: 01 759 06 00, f: 01 759 06 20



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Številka: 370-1/2015-1

## DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

za projekt

### »CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LOGATEC«

Izdelano na osnovi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06 in 54/10)

Logatec, oktober 2015

## KAZALO VSEBINE

<b>1. SPLOŠNO</b> .....	3
1.1. Uvodno pojasnilo .....	3
1.2. Naziv projekta in opredelitev investicije.....	3
1.3. Namen in cilji investicije .....	3
1.4. Podlage za izdelavo dokumenta identifikacije investicijskega projekta.....	3
<b>2. IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA</b> .....	5
2.1. Osnovni podatki o investitorju .....	5
2.2. Podatki o izvedbi, izdelovalcih in prihodnjem upravljavcu.....	6
<b>3. OBSTOJEČE STANJE IN POTREBE</b> .....	7
3.1. Opis obstoječega stanja in potreb za izvedbo investicije.....	7
3.2. Preveritev usklajenosti investicije z razvojnimi strategijami in politikami.....	8
<b>4. OPIS VARIANT</b> .....	13
4.1. Varianta »BREZ« investicije.....	13
4.2. Varianta »Z« investicijo.....	13
<b>5. VRSTA INVESTICIJE IN TEMELJNE PRVINE INVESTICIJE</b> .....	14
<b>6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN</b> .....	17
6.1. Ocena stroškov investicije.....	17
<b>7. LOKACIJA IZVEDBE INVESTICIJE</b> .....	18
<b>8. OCENA VPLIVOV INVESTICIJE NA OKOLJE</b> .....	18
<b>9. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE</b> .....	18
9.1. Organizacija izvajanja projekta in način spremljanja izvedbe projekta .....	19
<b>10. NAČRT FINANCIRANJA</b> .....	20
<b>11. UGOTOVITVE SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE</b> .....	20

## 1. SPLOŠNO

### 1.1. Uvodno pojasnilo

Predmet investicijskega projekta je izdelava strateškega dokumenta Celostne prometne strategije občine Logatec.

### 1.2. Naziv projekta in opredelitev investicije

Naziv projekta, ki je predmet tega dokumenta identifikacije investicijskega projekta je »Celostna prometna strategija občine Logatec«.

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06 in 54/10) določa pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije za vse investicijske projekte in druge ukrepe, ki se financirajo po predpisih, ki urejajo javne finance.

### 1.3. Namen in cilji investicije

**Namen** projekta je izdelava strateškega dokumenta pri čemer gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prehodne generacije.

**Cilj** izdelave Celostne prometne strategije je vzpostavitev trajnostnega prometnega sistema tako, da se zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometna varnost, zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije, poveča učinkovitost in zmanjša stroške potniškega in tovornega prevoza ter izboljša privlačnost mestnega okolja.

Celostno urejen promet pomeni boljšo izkoriščenost prometne infrastrukture, nižje stroške za mobilnost, manjši zastoji, bolj učinkovite naložbe, večje zadovoljstvo ter manjše onesnaženje. Prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalce in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

### 1.4. Podlage za izdelavo dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Za pripravo tega investicijskega dokumenta so bili uporabljeni sledeči predpisi in viri:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06 in 54/10)
- Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost – Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. Ljubljana, 2012

- Strategija razvoja Slovenije, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj. Ljubljana, 2005
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Urad za prostorski razvoj. Ljubljana, 2004
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Logatec (Logaške novice, št. 10/12, 12/12-popr., 7-8/13, 12/14, Uradni list RS, št. 97/12, 110/13, 53/15)

## 2. IDENTIFIKACIJA INVESTITORJA

### 2.1. Osnovni podatki o investitorju

INVESTITOR	
Naziv	OBČINA LOGATEC
Naslov	Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec
Odgovorna oseba	Berto Menard, župan
Telefon	01 759 06 00
Fax	01 759 06 20
E-mail	obcina.logatec@logatec.si
Davčna številka	SI55512844
Matična številka	5874661000
TRR	SI56 0126-4010-0001-228, odprt pri Uprava RS za javna plačila
Odgovorna oseba za pripravo investicijskega dokumenta	Mateja Čuk, podsekretar
Telefon	01 759 06 36
Fax	01 759 06 20
E-mail	mateja.cuk1@logatec.si
Skrbnik investicijskega projekta	Mag. Katja Žagar, podsekretar
Telefon	01 759 06 25
Fax	01 759 06 20
E-mail	katja.zagar1@logatec.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije	Berto Menard, župan
Telefon	01 759 06 00
Telefax	01 759 06 20
E-mail	obcina.logatec@logatec.si

## 2.2. Podatki o izvedbi, izdelovalcih in prihodnjem upravljavcu

<p><b><u>Izvedba investicije:</u></b></p> <p>- <b>odgovorna oseba</b> (žig in podpis)</p>	<p><b>Občina Logatec, Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec</b></p> <p><b>Berto Menard, župan</b></p>
<p><b><u>Priprava in nadzor nad pripravo investicijske dokumentacije, celostne prometne strategije ter skrbnik projekta:</u></b></p> <p>- <b>odgovorna oseba</b> (žig in podpis)</p>	<p><b>Občina Logatec, Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec</b></p> <p><b>Mag. Katja Žagar podsekretar</b></p>
<p><b><u>Izdelovalec Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP):</u></b></p> <p>- <b>odgovorna oseba</b> (žig in podpis)</p>	<p><b>Občina Logatec, Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec</b></p> <p><b>Mateja Čuk podsekretar</b></p>



### 3. OBSTOJEČE STANJE IN POTREBE

#### 3.1. Opis obstoječega stanja in potreb za izvedbo investicije

V Logatcu nimamo izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa. Mesto tudi nima mehanizmov za določanje prioritet in za presojo ukrepov kot posledice teh prioritet. Za ukrepe se tako pogosto odločamo brez vedenja o njihovih učinkih, predvsem zato, da bi prometne težave rešili takoj.

Prometno načrtovanje se trenutno osredotoča na povečevanje zmogljivosti in pretočnosti prometne infrastrukture ter zagotavljanje zadostnega števila parkirnih mest. Posledično to predstavlja neracionalno porabo proračunskih sredstev za gradnjo cestne infrastrukture, ki pa samega stanja ne izboljšuje, saj prebivalci Logatca še vedno potujejo dalj časa, porabijo več denarja za mobilnost in v primerjavi s preteklostjo izgubijo več časa v zastojih, poleg tega pa je posledica tudi nižja kakovost bivanja.

Vključevanje javnosti je v prometne odločitve vključeno le na načelni ravni, njihovega konkretnega vpliva na odločitve pa ni. Tudi sam postopek sprejemanja odločitev pogosto ni transparenten. Pristojnosti na področju prometnega načrtovanja so znotraj občinske uprave razpršene, na nekaterih področjih pa je zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Pomemben izziv predstavlja praksa prostorskega načrtovanja, saj ne izkoriščamo vseh instrumentov načrtovanja, ki bi lahko izboljšali učinkovitost prostorskih aktov pri doseganju trajnostnega prometa. Novejši prostorski akti promet obravnavajo neuravnoteženo in predvidevajo bistveno povečanje zmogljivosti, namenjenih razvoju osebnega motornega prometa.

Občina Logatec trenutno deluje po principu tradicionalnega načrtovanja prometa namesto celostnega načrtovanja prometa, kar pomeni da:

- se izbira prometne projekte brez strateških presoj, pri celostnem reševanju prometnih izzivov pa je gradnja infrastrukture šele zadnji korak;
- je pri načrtovanju prometnih posegov v prostor izključena interdisciplinarnost in integracija z različnimi sektorji (zdravje, okolje, prostor) in ostaja domena prometnih inženirjev;
- predvsem je pristop usmerjen k zadovoljevanju prometnega povpraševanja namesto k njegovemu upravljanju;
- osredotoča se na velike in drage projekte, namesto da bi se lotili učinkovitih in postopnih izboljšav;
- stroškovno učinkovitega načrtovanja ni, teži se k investicijsko intenzivnemu načrtovanju;
- osrednji cilj prometne politike sta pretočnost in hitrost, namesto da bi razmišljali o dostopnosti in kakovosti bivanja;
- odločanje je pogosto netransparentno s pomanjkanjem vključevanja javnosti;
- strateškega in ciljnega načrtovanja ni, saj prevladuje projektno načrtovanje;
- osrednji predmet obravnave je vedno infrastruktura, namesto da bi bila infrastruktura eden od načinov doseganja širših ciljev.

Tradicionalno načrtovanje prometa je razumljivo, ker je bolj sprejemljivo politiki občin in investitorjem zaradi hitrosti in učinkovitosti. Največkrat je pri tem ogrožen javni interes, pa tudi sam proces sprejemanja takih odločitev ni pregleden in ne obravnava skupnih ključnih deležnikov.

Celostna prometna strategija pomaga preseči take slabe prakse. Predstavlja sprejemanje tehtnih odločitev v sodelovanju z javnostmi, kar poveča transparentnost delovanja in krepi javni interes.

Drug vidik pomembnosti Celostne prometne strategije pa so sredstva Evropske skupnosti. Projekti financirani s strani evropskih sredstev morajo izkazovati celovitost in morajo izhajati iz strategij, kjer morajo biti identificirani problemi ter obravnavani na povezan način, vključno z vključevanjem ciljev drugih prednostnih osi iz Operativnega programa kohezijske politike.

### **3.2. Preveritev usklajenosti investicije z razvojnimi strategijami in politikami**

Izvedba projekta izdelava Celostne prometne strategije je s svojimi cilji skladna z naslednjimi nacionalnimi strateškimi dokumenti:

- Strategija razvoja Slovenije,
- Prostorska strategija,
- Občinski prostorski načrt občine Logatec – strateški del.

#### Strategija razvoja Slovenije

Strategija razvoja Slovenije (SRS) je krovna državna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Področne, sektorske in regijske strategije razvoja, nacionalni programi in drugi razvojni dokumenti morajo biti v svojih vsebinskih opredelitvah skladni s splošnimi strateškimi usmeritvami, hkrati pa morajo biti usklajeni tudi z drugimi dokumenti, ki so namenjeni doseganju istih ali podobnih ciljev. SRS opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije ter pet razvojnih prioritet z akcijskimi načrti. V ospredju nove strategije je celovita blaginja vsakega posameznika in posameznice. Zato se strategija ne osredotoča samo na gospodarska vprašanja, temveč vključuje socialna, okoljska, politična in pravna ter kulturna razmerja. Blaginja kot cilj strategije torej poleg materialnih vključuje tudi nematerialne sestavine kot so osebnostni razvoj in samouresničevanje, vključenost v družbo in varnost, sodelovanje, razvoj individualne in kulturne identitete. Doseganje razvojnega cilja se izrazi v celovitem povečanju blaginje, izmerjene s tradicionalnimi ekonomskimi merami razvoja (bruto domači proizvod na prebivalca) in novimi merami razvoja (indeks človekovega razvoja, indeks pristnega varčevanja, kazalec trajnostnega razvoja). Štirje temeljni cilji razvoja Slovenije so: gospodarski razvojni cilj, družbeni razvojni cilj, medgeneracijski in sonaravni razvojni cilj ter razvojni cilj Slovenije v mednarodnem okolju.

Samo izvajanje razvojne funkcije države preko koordinacije področnih politik in uporabe ustreznih finančnih instrumentov je podrobneje izdelano v Državnem razvojnem programu (DRP). DRP je predviden kot način za »prevedbo« strateških usmeritev v konkretne in s proračunskimi možnostmi skladne programe in projekte.

Projekt Celostne prometne strategije občine Logatec uresničuje vsaj dva cilja, ki jih opredeljuje Strategija razvoja Slovenije, in sicer razvoj Slovenije na gospodarskem ter na družbenem nivoju. Strategija bo svoje namene dosegla, če bo postala orodje neprestanih družbeno razvojnih sprememb, zato je treba zagotoviti izvajanje in spremljanje uresničevanja sprejete strategije in njeno sprotno dopolnjevanje.

### Prostorska strategija

Prostorska strategija je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja splošna izhodišča in značilnosti slovenskega prostora, na osnovi katerih so določeni cilji prostorskega razvoja Slovenije. Prostorska strategija je tudi izhodišče za načrtovanje in urejanje prostora v lokalnih skupnostih, saj na njeni podlagi občine pripravijo svoje strategije razvoja. Strategija naj bi ob dokaj veliki razpršenosti poselitve v Sloveniji zagotovila medsebojno dopolnjevanje tako mestnih kot podeželskih območij ter povezanost z evropskimi infrastrukturnimi sistemi. Zavzema se tudi za večjo porabo obnovljivih virov energije. Prostorska strategija izhaja iz upoštevanja družbenih, gospodarskih in okoljskih dejavnikov prostorskega razvoja. Na prostorski razvoj Slovenije vplivajo spremenjene družbenoekonomske in pravne razmere ter z njimi povezane razvojne opredelitve države, pospešen razvoj tržnega gospodarstva, spremenjen geopolitični položaj Slovenije in na novo vzpostavljeni mednarodni odnosi, procesi globalizacije in vključevanja v Evropsko unijo ter prehod v informacijsko družbo.

Ob upoštevanju izhodišč so cilji prostorskega razvoja opredeljeni z namenom razreševanja obstoječih in pričakovanih prostorskih problemov v Sloveniji ter preusmeritve negativnih teženj in doseganja večje stopnje urejenosti v prostoru in so sledeči: racionalen in učinkovit prostorski razvoj; razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij; večja konkurenčnost slovenskih mest v evropskem prostoru; kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij; skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi; medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij; povezanost infrastrukturnih omrežij z evropskimi infrastrukturnimi sistemi; preudarna raba naravnih virov; prostorski razvoj usklajen s prostorskimi omejitvami; kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti; ohranjanje narave ter varstvo okolja.

Projekt Celostne prometne strategije občine Logatec sovпада s cilji prostorskega razvoja Slovenije, opredeljenimi v Prostorski strategiji Slovenije.

### Občinski prostorski načrt občine Logatec – strateški del

Prostorski načrt je temeljni razvojni in pravni akt občine, s katerim se ob upoštevanju usmeritev iz državnih prostorskih aktov, razvojnih potreb v prostoru in varstvenih zahtev, določajo cilji in izhodišča prostorskega razvoja občine, načrtujejo se prostorske ureditve lokalnega pomena ter določijo pogoji umeščanja objektov v prostor. Dokument se nanaša na vse vrste posegov v prostor po predpisu, ki ureja graditev objektov in preostalem pravnem redu v državi v zvezi s posegi v prostor. Merila in pogoji iz prostorskega načrta se nanašajo na vse vrste posegov v prostor. Skozi posamezne faze načrta se je izoblikovala usmeritev k trem temeljnim dolgoročnim ciljem: trajnostno naravnani prostorski razvoj, izboljšanje kakovosti bivalnega okolja ter uresničevanje ključnih razvojnih projektov v regiji za kvalitativni preskok v tekmovanju in primerjavi z drugimi okolji. Strategija načrtovanja prostorskega razvoja občine izhaja predvsem iz načela trajnostnega prostorskega razvoja, ki mora omogočati kakovostno življenjsko okolje s takšno rabo prostora, ki ob upoštevanju dolgoročnega varovanja okolja, ohranjanja narave in trajnostne rabe naravnih dobrin in drugih virov ter celostnega ohranjanja kulturne dediščine, omogoča zadovoljevanje potreb sedanje generacije ter ne ogroža zadovoljevanja potreb prihodnjih generacij. Izhodišča za načrtovane nadaljnje prostorskega razvoja občine so predvsem skladnost s prostorskimi cilji in zasnove državnih prostorskih aktov in z mednarodnimi izhodišči na področju trajnostnega razvoja, ki temelji na medsebojnem povezovanju in usklajevanju gospodarskega, prostorskega, družbenega razvoja ter varstva okolja in ohranjanja naravnih in kulturnih vrednot. Izhodišče za načrtovanje je tudi ohranjanje temeljnih značilnosti naravnih in ustvarjenih razmer na območju občine ter ugotovitve o stanju in težnjah ter razvojnih pobudah in razvojnih možnostih na območju občine.

Začrtana vizija občine Logatec na področju prometa je obnova in zagotovitev ustrezne prometne infrastrukture. Prioritetni projekt na tem področju je izgradnja dveh obvoznih cest naselja Logatec, in sicer njen severni priključek na državno cesto R2 408 (Logatec - Rovte) ter njen južni priključek na državno cesto G2 102 (Logatec – Idrija). Zagotoviti je treba tudi obvozno cesto naselja Hotedršica. Izboljšanje dostopnosti in prometne opremljenosti naselij, gospodarskih con in turističnih območij se zagotavlja z izgradnjo sistema povezovalnih cest Logatca, z gradnjo drugih novih cest, s prenovami obstoječih prometnic (cest, železniške proge, kolesarskih poti) in z zagotavljanjem ustreznih prometnih ureditev v naseljih za povečanje prometne varnosti in za potrebe javnega potniškega prometa. Prometne ureditve se načrtujejo po načelih trajnostne mobilnosti. Problematična je zasičenost glavne ceste čez mesto Logatec. Zgradi se obvoznico, ki bo speljala tovorni promet po robu mesta in povezala gospodarsko cono Zapolje s cesto G2- 102. Na severnem odseku se obvozna cesta priključuje na regionalno cesto R2-409. Uredi se prečna povezava cest R2-408 in R2-409. Poleg omenjenega se načrtuje tudi povezava med priključkom obvozne ceste na G2-102 na cesto R2-409 Logatec – Postojna, kar bi zmanjšalo prometno obremenjenost naselja Logatec. Variante tras predvidenih obvoznih cest se pripravijo s študijo umestitve v prostor.

Omrežje državnih cest v občini je primerno razvejano, vendar je njihovo stanje slabo in so ceste potrebne rekonstrukcije. Treba bo rekonstruirati državno cesto R2-408 Logatec – Žiri in regionalno cesto R2-409 na odseku med Grčarevcem in Lipljami ter cesto R3 Rakek-Logatec.

Občinske lokalne ceste in javne poti so primerno razvejane, vendar v slabem stanju. Na območju občine je okvirno 60 % cest izvedenih v makadamu, kar so večinoma javne poti. Lokalnih cest (LC) v občini je 26, lokalnih zbirnih cest (LZ) 11, lokalnih krajevnih (LK) 24 in javnih poti (JP) 253.

Predvidena je izgradnja pločnikov, ki bodo povezovali Martinj Hrib in gospodarsko cono Logatec z mestom Logatec in pločnik skozi naselje Martinj Hrib. Pločnik se načrtuje tudi ob regionalni cesti R2-408 od priključitve na R2-409 do konca naselja in ob G2-102 skozi naselje Hotedršica.

Čez območje občine poteka dvotirna železniška proga, ki jo občina potrebuje za gospodarsko dejavnost in prevoz potnikov. Slovenske železnice imajo v občini železniško postajo Logatec in železniško postajo Planina v neposredni bližini naselja Laze, ki ne dosegata primerne količine potnikov. Predvidi se možnost novega tira v obrtni coni.

Treba je urediti primeren terminal za tovorni promet. Le-ta je predviden na skrajnem južnem delu gospodarske cone Logatec.

V mestu Logatec je pomanjkanje parkirnih mest. Treba je zagotoviti zadostno število parkirnih mest v centru mesta. Problem primanjkljaja parkirnih mest bo treba rešiti tudi v naseljih Hotedršica in Rovte.

V kolesarsko omrežje so vključene tri ceste, ki potekajo skozi občino Logatec, in sicer R2-409, G2-102 in R3-621.

Javnega potniškega prometa na območju občine ni. Vršni se medkrajevni avtobusni potniški prevoz, ki ima prešibko frekvenco voženj. Alternativnega prevoza v okviru taksi službe na območju občine ni. Železniška postaja v Logatcu ostaja na obstoječi lokaciji in se preuredi v smislu posodobitve in povečanja prometne varnosti ter zagotavljanja ustreznih funkcionalnih površin, vključno s parkirišči za osebna vozila.

V vseh naseljih, ki jih povezujejo avtobusne linije, se uredijo nova oziroma posodobijo obstoječa postajališča za avtobuse.

Upoštevajoč cilje posameznih sistemov, je z vidika prometne politike prioriteto doseganje mobilnosti uporabnikov storitev v celovit sistem javnega potniškega prometa, katerega cenovna atraktivnost in kakovost storitev bo spodbudila preusmeritev potnikov iz osebnega

v javni potniški promet. Dober sistem javnega linijskega avtobusnega in železniškega potniškega prometa je iz socialnih, ekoloških in gospodarskih razlogov, v javnem interesu. Zato je treba sistematično in sistemsko implementirati ukrepe za reguliranje konkurence v sistemu javnega linijskega avtobusnega in železniškega potniškega prometa tudi na območju občine Logatec. Pri načrtovanju javnega potniškega prometa se upošteva usmeritve zaključnega poročila izdelane Strokovne podlage za pripravo regionalnega prostorskega načrta ljubljanske urbane regije.

Glede na zgoraj napisano lahko zaključimo, da Celostna prometna strategija občine Logatec sledi strateškemu delu občinskega prostorskega načrta.

## 4. OPIS VARIANT

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06 in 54/10) mora Dokument identifikacije investicijskega projekta vsebovati najmanj varianto »BREZ« in varianto »Z« izvedbo projekta.

V tem investicijskem dokumentu obravnavamo dve varianti in sicer:

- varianto »BREZ« izdelave Celostne prometne strategije,
- varianto »Z« izdelavo Celostne prometne strategije.

### 4.1. Varianta »BREZ« investicije

Varianta »BREZ« izdelave Celostne prometne strategije pomeni ničelno varianto, kar pomeni, da se Celostna prometna strategija občine Logatec ne izvede. Stroški investicije so v tem primeru enaki nič in se s tem ohranja obstoječe stanje, ki pa ne daje možnosti vzpostavitve trajnostnega prometnega sistema tako, da se zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometna varnost, zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije, poveča učinkovitost in zmanjša stroške potniškega in tovornega prevoza ter izboljša privlačnost mestnega okolja.

V primeru, da občina ne pristopi k izdelavi Celostne prometne strategije se ne bo mogla potegovati za sredstva, ki bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov, ki bodo namenjeni izvedbi ukrepov v okviru potrjenih Celostnih prometnih strategij in predstavljajo ukrepe trajne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020.

### 4.2. Varianta »Z« investicijo

Varianta »Z« izdelavo Celostne prometne strategije pomeni izdelavo strateškega dokumenta, ki bo podlaga za celostno ureditev prometa, kar bo pomenilo boljšo izkoriščenost prometne infrastrukture, nižje stroške za mobilnost, manjši zastoji, bolj učinkovite naložbe, večje zadovoljstvo ter manjše onesnaževanje.





Izdelava Celostne prometne strategije bo občini omogočala možnost kandidiranja za pridobitev evropskih sredstev pri izvedbi ukrepov trajne mobilnosti. Projekti, ki se financirajo iz evropskih sredstev morajo izkazovati celovitost in morajo izhajati iz strategij. Izkazovanje celovitosti pomeni, da morajo v strategiji identificirane probleme obravnavati na povezan način in podpirati cilje tudi drugih prednostnih osi iz Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

## 5. VRSTA INVESTICIJE IN TEMELJNE PRVINE INVESTICIJE

Priprava Celostne prometne strategije občine Logatec sledi publikaciji Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost – Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012.

Publikacija navaja, da oblikovanje in začetek izvajanja strategije trajata leto dni in obsegata 11 sklopov dejavnosti, ki lahko potekajo vzporedno:

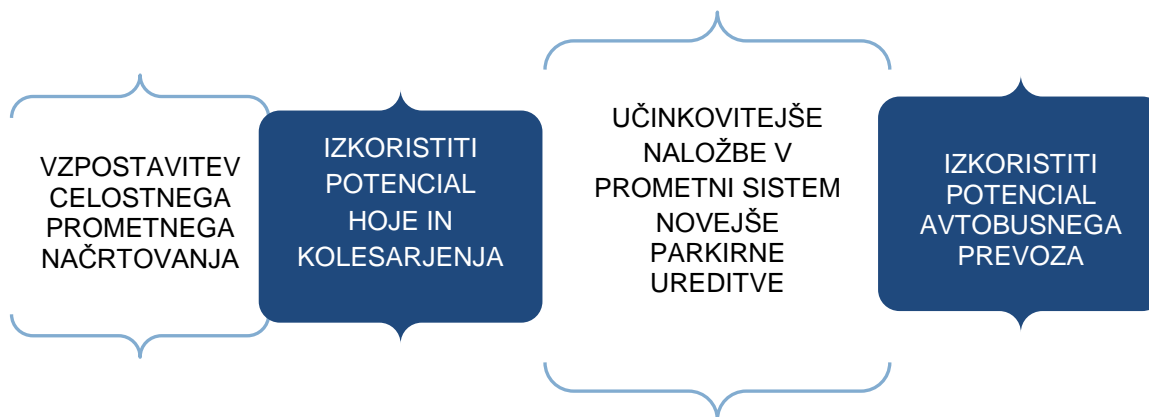
### **Izhodišče: »Izboljšati želimo kakovost življenja v občini.«**

<b>ZAGON PROCESA</b> 	1.	<b>Postavitev temeljev</b> – zaveza načelom trajnostne mobilnosti, ocena vpliva širšega okvira, samoocena, pregled razpoložljivih virov, opredelitev časovnega načrta, opredelitev ključnih deležnikov
	2.	<b>Opredelitev procesa</b> – opredelitev območja in odgovornosti, koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju, načrtovanje vključevanja javnosti, dogovor o delovnem načrtu in vodenju
	3.	<b>Analiza stanja in oblikovanje scenarijev</b> – analiza izzivov in priložnosti, oblikovanje scenarijev
Zaključek analize izzivov in priložnosti		
<b>RACIONALNO ZASTAVLJANJE CILJEV</b> 	4.	<b>Oris zelenega stanja</b> – oblikovanje vizije, uskladitev pričakovanj
	5.	<b>Opredelitev prioritet</b> – oblikovanje strateških ciljev, določitev ciljnih vrednosti
	6.	<b>Izbira ukrepov</b> – presoja možnosti, učenje iz izkušenj drugih, študija stroškovne učinkovitosti, sestavljanje svežnjev ukrepov
Zaključek izbire ukrepov		
<b>PRIPRAVA STRATEGIJE</b> 	7.	<b>Načrtovanje izvajanja</b> – dodelitev odgovornosti in virov, priprava akcijskega načrta
	8.	<b>Vzpostavitev nadzora</b> – vzpostavitev spremljanja in vrednotenja
	9.	<b>Sprejem Strategije</b> – revizija kakovosti dokumenta, potrditev dokumenta, oblikovanje konsenza
Sprejem strategije		
<b>IZVAJANJE STRATEGIJE</b> 	10.	<b>Izvajanje Strategije</b> – vodenje procesa izvajanja, projektno komuniciranje, spremljanje napredka
	11.	<b>Učenje iz izkušenj</b> – redno posodabljanje Strategije, razumevanje neuspehov in uspehov, prepoznavanje prihodnjih izzivov
Zaključek ocene dosežkov in učinkov		



**VIZIJA STRATEGIJE PROMETA ZA LOGATEC**  
**glede na zaznane probleme v prostoru\***

Ključne priložnosti in izhodišča za delovanje v prihodnje, poleg vzpostavitve celostnega prometnega načrtovanja, so na področju prometa v mestu Logatec naslednje:



\*detajlno opredeljeni strateški stebri, vizije, cilji, predlagani ukrepi, bodo oblikovani v samem postopku priprave Celostne prometne strategije občine Logatec, v sodelovanju z izbranim izvajalcem

#### **CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE:**

Vzpostavitvi sistemskih in finančnih pogojev bo sledila kadrovska reorganizacija občinske uprave. Prakso načrtovanja mobilnosti bomo nadgradili s sodobnimi postopki in metodami, načrtovanje mobilnosti pa bomo integrirali z drugimi sektorji. Prostorsko načrtovanje bo sledilo doseganju ciljev trajnostne mobilnosti. Odločanje bo transparentno, za kar bo skrbelo tudi redno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti. Logatec bo imel instrument za celovito in redno spremljanje ter vrednotenje kazalcev stanja mobilnosti.

#### **POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA:**

Prostorske značilnosti mesta Logatec omogočajo, da bi lahko prebivalci in obiskovalci večji delež poti opravili peš ali s kolesom, saj od mestnega središča do roba mesta ni več kot 4 km oziroma 15 minut s kolesom. Razdalje, povprečne dolžine poti, so znotraj mesta kratke. Teren ni razgiban, večjih vzponov ni treba premagovati. Hoja in kolesarjenje sta nekoliko okrnjena v zimskem četnem času, zaradi specifičnih klimatskih razmer. Dobra kolesarska in prometna kultura v mestu bo vplivala na povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti čez celo leto. S kolesom bodo varno in enostavno dostopni vsi deli mesta in vse ključne dejavnosti oziroma storitve, vse najbolj zanimive lokacije pa bomo dobro opremili z opremo za varno parkiranje koles. Omrežje varnih kolesarskih stez bomo razvili in redno vzdrževali. Povečanje kolesarjenja bo pripomoglo k večji varnosti, sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu in prometnimi načrtovalci. Prebivalci mesta bodo zaradi kolesarjenja bolj zdravi, večja pa bo tudi varnost v prometu.

### **NOVEJŠE PARKIRNE UREDITVE:**

Občina Logatec v prometni sistem vlaga veliko sredstev, večino v cestni motorni promet. Ob spremembi prioritet bi ta sredstva lahko sprožila hiter razvoj sodobnih alternativ avtomobilskemu prometu (javni prevoz, hoja in kolesarjenje). Parkirna mesta so osrednja težava, ki jo na področju prometa izpostavljajo prebivalci Logatca. Zaradi aktualnosti problematike so v Logatcu že vzpostavljene in uvedene modre cone, plačevanja parkiranja pa v središču naselja še ni.

### **POTENCIAL AVTOBUSNEGA PREVOZA:**

Potrebna je reforma ponudbe javnih prevozov, ki mora izkoristiti oziroma povezati obstoječo ponudbo medkrajevskih in šolskih prevozov in bolj premišljeno izrabiti precejšnja sredstva, ki jih država ter občina namenjata sistemu javnih prevozov. Rešitev ponuja tudi javni prevoz na poziv. Koncept hitrih mestnih avtobusov je primer, ki omogoča korenito izboljšanje ponudbe javnega potniškega prevoza, saj gre za kakovostni sistem, ki se lahko kosa z zmogljivostmi in udobnostjo tirnih mestnih sistemov, vendar z bistveno nižjimi stroški in krajšim časom vpeljave. Zaradi vsega naštetega predstavlja koncept hitrih mestnih avtobusov ponudbo, ki nam lahko pomaga vrniti kulturo javnega potniškega prevoza v mesto. Večina delov mesta bo enostavno dostopna z avtobusi, potovalne hitrosti bodo konkurenčne, sam sistem pa bo privlačen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo. Z dobro razvitim sistemom javnega potniškega prevoza bo Logatec izboljšal dostopnost za vse skupine prebivalcev, zmanjšal onesnaževanje okolja in izboljšal prometno in osebno varnost.

## 6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN

### 6.1. Ocena stroškov investicije

Ocena stroškov investicije je bila določena na podlagi podatkov Ministrstva za infrastrukturo, ki je z objavo Javnega razpisa za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije« v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 določilo zneske sofinanciranja za izdelavo Celostne prometne strategije glede na območje. Predpostavke pri določitvi ocene stroškov investicije so naslednje:

- najvišji znesek sofinanciranja za izdelavo Celostne prometne strategije za občino od 10.000 do 20.000 prebivalcev znaša 60.000,00 EUR,
- za 85 % javno upravičenih izdatkov (stroški storitev zunanjih izvajalcev, stroški informiranja in komuniciranja) se predvideva pridobitev nepovratnih sredstev evropske kohezijske politike,
- davek na dodano vrednost ni upravičen izdatek.

Celotna vrednost izdelave Celostne prometne strategije je ocenjena na 70.588,24 EUR brez DDV, z vključenim DDV 86.117,65 EUR od tega znaša DDV 15.529,41 EUR.

Preglednica št. 1: **Ocena stroška izdelave Celostne prometne strategije**

	strošek brez DDV	DDV	strošek z DDV
Izdelava celostne prometne strategije	70.588,24	15.529,41	86.117,65

## 7. LOKACIJA IZVEDBE INVESTICIJE

Celostna prometna strategija občine Logatec bo pripravljena za celotno območje mesta Logatec, ki bo podrobneje obravnavano. Ustrezno pa bo obravnavano tudi podeželsko območje z vidika zagotavljanja trajnostne mobilnosti vseh starostnih skupin in z vidika dostopnosti.

## 8. OCENA VPLIVOV INVESTICIJE NA OKOLJE

**Boljša kakovost bivanja** – celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile. S tem povezane so zmanjšanje količine toplogrednih plinov, boljša kakovost zraka v javnih prostorih, izboljšanje varnosti otrok, ipd.

Izboljšanje kakovosti zraka, zmanjšanje hrupa in blaženje podnebnih sprememb in spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalstva (hoja peš, vožnja s kolesom) **ima pozitivne učinke na okolje in zdravje.**

## 9. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE

Za izdelavo projekta Celostna prometna strategija občine Logatec je potrebno glede na Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije izdelati ustrezno stopnjo investicijske dokumentacije. Po seznanitvi in potrditvi investicijske dokumentacije na občinskem svetu, bo občinska uprava pripravila in oddala vlogo za pridobitev nepovratnih sredstev evropske kohezijske politike. Rok za oddajo vloge za pridobitev sredstev je 10.11.2015. V začetku prihodnjega leta se načrtuje izvedba postopka javnega naročila za izbor zunanjega izvajalca izdelave Celostne prometne strategije občine Logatec. Konec leta 2016 načrtujemo, da bo Izdelana Celostna prometna strategija z akcijskim načrtom posredovana v obravnavo in sprejem na občinski svet. Predvideno je še, da se bo vsakih 2 do 5 let izvajala tudi revizija in prenova Celostne prometne strategije občine Logatec.

Preglednica št. 2: **Terminski plan izvajanja projekta**

Obdobje	2015	2016				2017	2017-2021 (dolgoročno)
	X.-XII.	I.-III.	IV.-VI.	VII.-IX.	X.-XII.	I.-III.	
Izdelava in potrditev investicijske dokumentacije							
Prijava na razpis za sofinanciranje izdelave strategije							
Izvedba javnega naročila za izbiro izvajalca izdelave strategije							
<b>Izdelava</b> Celostne prometne strategije občine Logatec							
<b>Potrditev</b> Celostne prometne strategije občine Logatec							
<b>Izvajanje</b> Celostne prometne strategije občine Logatec							
<b>Revizija</b> Celostne prometne strategije občine Logatec							
<b>Prenova</b> Celostne prometne strategije občine Logatec							

### 9.1. Organizacija izvajanja projekta in način spremljanja izvedbe projekta

Z manjšo reorganizacijo občinske uprave bo oddelek, pristojen za prostor, do leta 2017 združil pristojnosti, kadre, finančna sredstva, znanja in postopke vseh ravni načrtovanja in upravljanja mobilnosti. Vsebinsko bo pokrival vse segmente mobilnosti, na strateški ravni pa skrbel za spremljanje in nadgradnjo prometne strategije ter njene usklajenosti z drugimi strategijami na ravni občine. Razvijal bo sistem spremljanja in vrednotenja kazalcev mobilnosti, do leta 2017 bo na operativni ravni oddelek upravljal prometni sistem in prometno povpraševanje.

## 10. NAČRT FINANCIRANJA

Finančna konstrukcija izvedbe projekta izdelava Celostne prometne strategije je pripravljena ob predpostavki, da bo Občina Logatec za izdatke projekta pridobila nepovratna sredstva evropske kohezijske politike v višini 85 % javnih upravičenih izdatkov, preostalo pa bo zagotovila iz občinskega proračuna glede na predvideno dinamiko izvedbe investicije v letu 2016 in 2017.

V spodnji preglednici je prikazana predvidena finančna konstrukcija projekta z upoštevanim DDV.

Preglednica št. 3: **Predvidena finančna konstrukcija projekta v EUR**

VIR FINANCIRANJA	2016	2017	SKUPAJ
Evropski kohezijski sklad	54.000,00	6.000,00	60.000,00
Občinski proračun	23.505,89	2.611,76	26.117,65
<b>SKUPAJ</b>	<b>77.505,89</b>	<b>8.611,76</b>	<b>86.117,65</b>

Finančna konstrukcija projekta je zaprta, saj je za izvedbo projekta zagotovljena zadostna vrednost finančnih virov.

## 11. UGOTOVITVE SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Vrednost projekta Celostna prometna strategija občine Logatec je ocenjena z vključenim DDV ocenjena na 86.117,65 EUR. Glede na to, da ocenjena vrednost celotne vrednosti projekta po stalnih cenah ne presega mejo 500.000,00 EUR z vključenim DDV glede na določila Uredbe o enotni metodologiji na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06 in 54/10 ni potrebno nadaljevati z izdelavo še druge investicijske dokumentacije.