



OBČINA LOGATEC

ŽUPAN

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

Številka: 900-6/2026-3

Datum: 16. 6. 2026

OBČINSKI SVET OBČINE LOGATEC

Zadeva: Predlog Sklepov o potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in investicijskega programa (IP) za projekt »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«

PREDLAGATELJ:

- Berto Menard, župan Občine Logatec

POROČEVALEC:

- mag. David Kogovšek, Vodja oddelka za investicije in gospodarske javne službe

MDT:

- Odbor za gospodarstvo, kmetijstvo, turizem in finance
- Odbor za urejanje prostora, varstvo okolja in infrastrukturo

PREDLOG SKLEPA:

Občinski svet Občine Logatec sprejme Sklep o potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec« in Sklep o potrditvi investicijskega programa za projekt »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«.

Občinski svet Občine Logatec pooblašča župana Občine Logatec, da za potrebe učinkovitega in uspešnega črpanja nepovratnih sredstev vse morebitne spremembe in dopolnitve investicijskega programa »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec« (v kolikor ne gre za bistvene spremembe in odmike od ključnih predpostavk investicijskega programa v skladu s 4. členom UEM) sprejme s sklepom o potrditvi dokumenta župan sam.

Berto Menard
Župan Občine Logatec

Priloga:

- gradivo za sprejem sklepa na seji Občinskega sveta

OBRAZLOŽITEV: Povzetek projekta, ki je predmet DIIP in IP »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«

Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in investicijski program (IP) sta izdelana na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

Dokumenta predstavljata podlago za izvedbo investicijskega projekta, v katerem Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo nastopa kot investitor, občina Logatec pa kot sofinancer na podlagi *Sporazuma št. 2431-25-001114/0 za izgradnjo pločnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec od km 0+000 do km 0+600* (v nadaljevanju: Sporazum).

Predmet investicije je izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, in sicer del projekta, ki ga v skladu s Sporazumom sofinancira Občina Logatec. Gre za odsek 1461 Logatec (Rondo Logatec) – Prikluček AC Logatec na cesti G2-102, kjer se v območju od Rondoja do Obrtne cone predvidi izvedba novega hodnika za pešce in kolesarskih površin na delih, kjer le-te še niso izvedene. Glavno cesto se opremi z novim hodnikom za pešce in dvosmerno kolesarsko povezavo od km 0,020 (obstoječi cestni most preko Logaščice) do km 0,308 (Križišče z JP 726803 in ZC 227201 do križišča za Eurospin. V sklopu ureditve pločnika bo na nekaterih območjih potrebna izgradnja podpornih konstrukcij ter nov objekt za promet pešcev in kolesarjev čez Logaščico. Predvidi se tudi izvedba meteorne kanalizacije za odvodnjavanje tako glavne ceste kot pločnika ter dograditev javne razsvetljave in kanalizacija SN in TK voda. Ustrezno se glede na umestitev pločnika in kolesarske povezave prilagodijo dostopi k individualnim objektom, predvidi pa se tudi dostop do bodočega gasilskega doma.

Občina Logatec bo s projektom kandidirala za pridobitev nepovratnih sredstev iz državnega proračuna RS na Javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025), objavljenem v Uradnem listu RS, št. 34/25 z dne 9. 5. 2025 in št. 11/26 z dne 13. 2. 2026, ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji in Odloka o Programu porabe sredstev Podnebnega sklada za leta 2025–2028.

Da bi investicijski projekt izpolnjeval vse pogoje in zahteve predmetnega javnega razpisa, je bila potrebna prilagoditev oziroma dopolnitev projektne dokumentacije PZI ter priprava investicijske dokumentacije za del projekta, ki ga Občina Logatec prijavlja kot operacijo za sofinanciranje z nepovratnimi sredstvi. Končno višino nepovratnih sredstev bo glede na priznane upravičene stroške določil organ, ki razpisuje nepovratna sredstva. Preostali del stroškov krije Občina Logatec z lastnimi sredstvi v skladu s sklenjenim Sporazumom. Rok za prijavo na predmetni javni razpis je 30. 6. 2026. Župan občinskemu svetu Občine Logatec predlaga, da sprejme Sklep o potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec« in Sklep o potrditvi investicijskega programa za projekt »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«.

Berto Menard
Župan Občine Logatec



OBČINA LOGATEC

ŽUPAN

www.logatec.si

e: obcina.logatec@logatec.si

Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec

t: 01 759 06 00, f: 01 759 06 20

Številka: _____

Datum: _____

Na podlagi sedmega odstavka 7. člena Odloka o proračunu Občine Logatec za leto 2026 (Logaške novice 12/25) in 15. člena Statuta Občine Logatec (Logaške novice št. 12/20 in 6/25) je Občinski svet Občine Logatec na _____ redni seji, dne _____ sprejel

SKLEP
O POTRĐITVI DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA
»Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461
Logatec«

I.

Potrdi se Dokument identifikacije investicijskega projekta »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«, ki ga je izdelala Občinska uprava Občine Logatec v mesecu juniju 2026.

II.

Vrednost projekta po tekočih cenah znaša 908.765,07 EUR brez DDV oziroma 1.099.104,66 EUR z vključenim DDV.

III.

Občina Logatec s projektom kandidira na Javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025), objavljenem v Uradnem listu RS, št. 34/25 z dne 9. 5. 2025 in št. 11/26 z dne 13. 2. 2026, ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji in Odloka o Programu porabe sredstev Podnebnega sklada za leta 2025–2028. Projekt se predvidoma financira iz naslednjih virov financiranja:

- lastna sredstva Občine Logatec v znesku 452.138,04 EUR;
- nepovratna sredstva državnega proračuna RS v znesku 646.966,62 EUR.

IV.

V NRP občine se spremeni veljavna naložba.

V.

Ta sklep prične veljati takoj.

Berto Menard
Župan Občine Logatec



OBČINA LOGATEC

ŽUPAN

www.logatec.si

e: obcina.logatec@logatec.si

Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec

t: 01 759 06 00, f: 01 759 06 20

Številka: _____

Datum: _____

Na podlagi sedmega odstavka 7. člena Odloka o proračunu Občine Logatec za leto 2026 (Logaške novice 12/25) in 15. člena Statuta Občine Logatec (Logaške novice št. 12/20 in 6/25) je Občinski svet Občine Logatec na _____ redni seji, dne _____ sprejel

SKLEP
O POTRĐITVI INVESTICIJSKEGA PROGRAMA ZA PROJEKT
»Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461
Logatec«

I.

Potrdi se Investicijski program za projekt »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«, ki ga je izdelala Občinska uprava Občine Logatec v juniju 2026.

II.

Vrednost projekta po tekočih cenah znaša 908.765,07 EUR brez DDV oziroma 1.099.104,66 EUR z vključenim DDV.

III.

Občina Logatec s projektom kandidira na Javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025), objavljenem v Uradnem listu RS, št. 34/25 z dne 9. 5. 2025 in št. 11/26 z dne 13. 2. 2026, ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji in Odloka o Programu porabe sredstev Podnebnega sklada za leta 2025–2028. Projekt se predvidoma financira iz naslednjih virov financiranja:

- lastna sredstva Občine Logatec v znesku 452.138,04 EUR;
- nepovratna sredstva državnega proračuna RS v znesku 646.966,62 EUR.

IV.

V NRP občine se spremeni veljavna naložba.

V.

Ta sklep prične veljati takoj.

Berto Menard
Župan Občine Logatec



OBČINA LOGATEC

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



Občina
Logatec

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DIIP)

»Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«

Izdelano na osnovi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)



Logatec, junij 2026

KAZALO VSEBINE

1. UVODNO POJASNILLO	4
2. OPREDELITEV INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNE SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	5
2.1. INVESTITOR.....	5
2.2. IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJAVEC TER STROKOVNA SLUŽBA, ODGOVORNA ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE DOKUMENTACIJE	6
3. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	7
3.1. PREDSTAVITEV OBČINE LOGATEC	7
3.2. OBSTOJEČE STANJE INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE IN KOLESARJE V OBČINI LOGATEC	8
3.3. POTOVALNE NAVADE PREBIVALSTVA IN OBISKOVALCEV	8
3.4. OPIS STANJA IN RAZLOGI ZA IZVEDBO INVESTICIJE	9
4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	13
4.1. RAZVOJNE MOŽNOSTI IN CILJI INVESTICIJE	13
4.2. USKLAJENOST INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	13
4.2.1. Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030)	14
4.2.2. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (SPRS 2050, 2023).....	14
4.2.3. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (SRP 2030, 2015).....	15
4.2.4. Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije (CPS RRA LUR, 2018)	15
4.2.5. Občinska celostna prometna strategija Občine Logatec (OCPS Občine Logatec, 2025). 15	
5. PREDSTAVITEV VARIANT »Z« INVESTICIJO PREDSTAVLJENIH V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN / ALI MINIMALNO ALTERNATIVO	16
5.1. SCENARIJ »BREZ« INVESTICIJE	16
5.2. SCENARIJ »Z« INVESTICIJO	17
5.2.1. Varianta 1 – enosmerna obojestranska kolesarska povezava s pločnikom za pešce	17
5.2.2. Varianta 2 – dvosmerna enostranska kolesarska povezava s pločnikom za pešce	17
5.2.3. Izbor optimalne variante.....	18
6. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	18
6.1. VRSTA INVESTICIJE	18
6.2. IZHODIŠČA ZA OCENO STROŠKOV INVESTICIJE	18
6.3. OCENA STROŠKOV INVESTICIJE PO STALNIH CENAH.....	19
6.4. OCENA STROŠKOV INVESTICIJE PO TEKOČIH CENAH	19
6.5. UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PO TEKOČIH CENAH	20
7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE	23
7.1. STROKOVNE PODLAGE TER PREDHODNO PRIPRAVLJENA DOKUMENTACIJA, IDEJNE REŠITVE IN ŠTUDIJE.....	23
7.2. OPREDELITEV TEHNIČNE REŠITVE V OKVIRU INVESTICIJE	23
7.3. LOKACIJA IZVEDBE INVESTICIJE	26
7.3.1. Širša lokacija izvedbe investicije	26
7.3.2. Ožja lokacija izvedbe investicije	26
7.4. OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV S ČASOVNIM NAČRTOM IZVEDBE	28
7.4.1. Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov	28
7.4.2. Časovni načrt izvedbe investicije	30
7.5. VARSTVO OKOLJA	32
7.5.1. Ravnanje z odpadki	32
7.5.2. Preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev iz gradbišča	33

7.5.3.	Vode in odvodnjavanje	34
7.6.	KADROVSKO-ORGANIZACIJSKA SHEMA IZVAJANJA INVESTICIJE S PROSTORSKO OPREDELITVIJO	34
7.7.	PREDVIDENI VIRI FINANCIRANJA IN DRUGI VIRI	36
7.8.	PRIČAKOVANA STOPNJA IZRABE ZMOGLJIVOSTI OZ. EKONOMSKA UPRAVIČENOST PROJEKTA.....	36
8.	UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	37

KAZALO TABEL

Tabela 1: Ocena stroškov investicije, v EUR – stalne cene.....	19
Tabela 2: Ocena stroškov investicije, v EUR – tekoče cene.....	20
Tabela 3: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije – operacije, v EUR – tekoče cene.....	22
Tabela 4: Specifikacija stroškov investicije z dinamiko vlaganj, v EUR – tekoče cene	29
Tabela 5: Terminski plan izvajanja investicije – operacije	31
Tabela 6: Količine odpadkov, do katerih ni potrebno zagotoviti prevzema zbiralca ali predelovalca gradbenih odpadkov.....	32
Tabela 7: Vrsta in količina odpadkov, nastalih pri gradnji.....	33
Tabela 8: Predvidena finančna konstrukcija investicije – operacije, v EUR z DDV – tekoče cene	36

KAZALO SLIK

Slika 1: Območje občine Logatec	7
Slika 2: Rezultati kordonskega štetja prometa v Logatcu	9
Slika 3: Območje urejanja infrastrukture za pešce in kolesarje.....	10
Slika 4: Navezava v Rondoju Logatec	10
Slika 5: Most čez Logaščico in Dostop 1 – pomanjkanje infrastrukture	11
Slika 6: Dostop 2 in obstoječi jarek ob glavni cesti – pomanjkanje infrastrukture	11
Slika 7: Poškodovano vozišče in Prepust 3 in 4 - nevarna pot udeleženca v prometu	11
Slika 8: Obstoječe stanje ob uvozu Eurospin - pomanjkanje infrastrukture	11
Slika 9: Pregledna situacija - upravičeni odsek.....	25
Slika 10: Pregledna situacija - neupravičeni odsek.....	26
Slika 11: Makrolokacija investicije	26
Slika 12: Mikrolokacija investicije.....	27
Slika 13: Organizacija in vodenje investicijskega projekta znotraj Občinske uprave Občine Logatec	35

1. UVODNO POJASNILO

Predmet investicije oz. operacije je izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, in sicer del projekta, ki ga v skladu s Sporazumom sofinancira Občina Logatec. Gre za odsek 1461 Logatec (Rondo Logatec) – Priključek AC Logatec na cesti G2-102, kjer se v območju od Rondoja do Obrtne cone predvidi izvedba novega hodnika za pešce in kolesarskih površin na delih, kjer le-te še niso izvedene. Glavno cesto se opremi z novim hodnikom za pešce in dvosmerno kolesarsko povezavo od km 0,020 (obstoječi cestni most preko Logaščice) do km 0,308 (Križišče z JP 726803 in ZC 227201) oz. do križišča za Eurospin. V sklopu ureditve pločnika bo na nekaterih območjih potrebna izgradnja podpornih konstrukcij ter nov objekt za promet pešcev in kolesarjev čez Logaščico. Predvidi se tudi izvedba meteorne kanalizacije za odvodnjavanje tako glavne ceste kot pločnika ter dograditev javne razsvetljave in kanalizacija SN in TK voda. Ustrezno se glede na umestitev pločnika in kolesarske povezave prilagodijo dostopi k individualnim objektom, predvidi pa se tudi dostop do bodočega gasilskega doma.

Za izvedbo investicijskega projekta kot investitor nastopata Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo in Občina Logatec kot sofinancer na podlagi *Sporazuma št. 2431-25-001114/0 za izgradnjo pločnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec od km 0+000 do km 0+600* (v nadaljevanju: Sporazum).

Občina Logatec bo za del projekta, za katerega v skladu s Sporazumom nastopa v vlogi investitorja oz. sofinancerja, kandidirala za pridobitev nepovratnih sredstev iz državnega proračuna RS na *Javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025)*, objavljenem v Uradnem listu RS, št. 34/25 z dne 9. 5. 2025 in št. 11/26 z dne 13. 2. 2026, ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji in Odloka o Programu porabe sredstev Podnebnega sklada za leta 2025–2028.

Investicija se izvaja v sklopu vzdrževalnih del v javno korist, skladno z Zakonom o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE) in Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 – ZCes-2).

Predmetni dokument je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16), opredeljuje investicijsko namero in je podlaga za odločanje o nadaljnji izdelavi investicijske dokumentacije za del projekta, ki je predmet investicije.

2. OPREDELITEV INVESTITORJA, IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCA TER STROKOVNE SLUŽBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE IN PROJEKTNE DOKUMENTACIJE

2.1. Investitor

INVESTITOR	
Naziv	OBČINA LOGATEC
Naslov	Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec
Odgovorna oseba	Berto Menard, župan
Telefon	01 759 06 00
E-mail	obcina.logatec@logatec.si
Davčna številka	SI55512844
Matična številka	5874661000
Odgovorna oseba za pripravo investicijskega dokumenta	mag. David Kogovšek, sekretar – vodja Oddelka za investicije in gospodarske javne službe
Telefon	01 7590 613
E-mail	david.kogovsek@logatec.si
Vodja projekta	Gvidon Bokal, sekretar, Oddelek za investicije in gospodarske javne službe
Telefon	01 7590 640
E-mail	gvido1.bokal@logatec.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije	Berto Menard, župan
Telefon	01 7590 600
E-mail	obcina.logatec@logatec.si

2.2. Izdelovalec investicijske dokumentacije, upravljavec ter strokovna služba, odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije

<u>Izdelovalec Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP):</u> - odgovorna oseba (žig in podpis)	Občina Logatec, Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec, Občinska uprava, Služba za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila Nataša Naumović, sekretarka – vodja službe Berto Menard, župan
<u>Upravljavec infrastrukture, ki je predmet investicije (površin za pešce in kolesarje ter javne razsvetljave):</u> - odgovorna oseba (žig in podpis)	Občina Logatec, Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec Berto Menard, župan
<u>Strokovna služba, odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske in projektne dokumentacije:</u> - odgovorna oseba (žig in podpis)	Občina Logatec, Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec, Občinska uprava, Oddelek za investicije in gospodarske javne službe mag. David Kogovšek, sekretar – vodja oddelka Berto Menard, župan

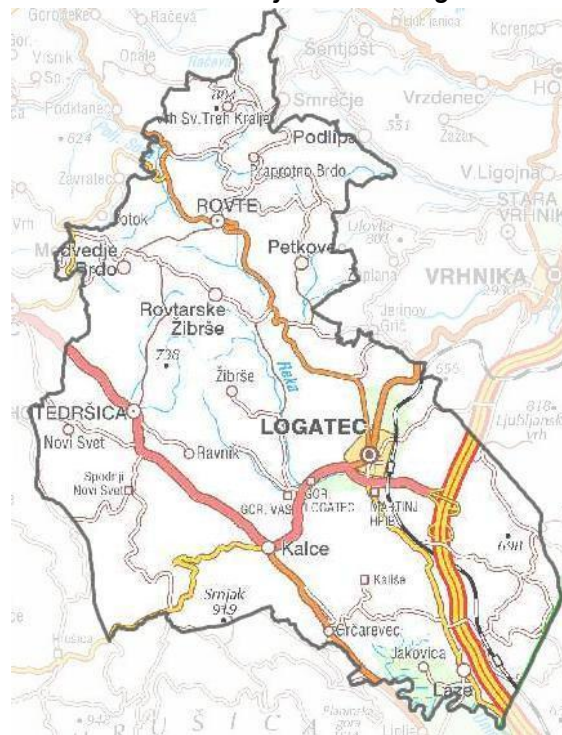
3. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

3.1. Predstavitev Občine Logatec

Občina Logatec leži v osrednji Sloveniji, v osrčju Notranjske, na stiku dveh velikih geografskih makroregij: alpskega in dinarskega sveta. Občino sestavljajo naslednje geografske mezoregije:

- Cerkljansko, Rovtarsko, Škofjeloško in Polhograjsko hribovje, ki sega v Občino Logatec z območjem z območjem Rovtarskega hribovja;
- Trnovski gozd, Nanos in Hrušica, ki sega v Občino Logatec z območjem Hrušice;
- Notranjsko podolje s svojim severnim delom;
- Krmsko hribovje in Menišija, ki v Občino Logatec sega z območjem Menišije.

Slika 1: Območje občine Logatec



Vir: www.logatec.si

Občina meji na občine Vrhnika, Dobrova-Polhov Gradec, Žiri, Idrija, Ajdovščina, Postojna, Cerknica in Gorenja vas-Poljane. Naselje Logatec je 2006 z državnim odlokom postalo mesto. V občini je 19 naselij, ki se združujejo v osmih krajevnih skupnostih.

Večji kraji v občini so: Logatec (osrednje in največje naselje sredi Logaškega polja), Rovte, Hotedršica (ob robu hotenjskega ravnika) ter Laze z Jakovico (ob znamenitem Planinskem polju). Gospodarsko, upravno in kulturno središče predstavlja mesto Logatec.

Preglednica št. 1: Ključni kazalniki Občine Logatec

Občina Logatec	Kazalniki
Velikost občine	173,0 km ²
Število prebivalcev	15.129 (1. januar 2026)
Število naselij	19
Gostota poselitve	87,4 prebivalcev/km ² (1. januar 2026)
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	0,1 (2024)
Skupni selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	1,7 (2024)

Vir: Statistični urad Republike Slovenije - www.stat.si

Občina Logatec je prepoznavna po svoji strateški legi na pomembnem prometnem križišču med Ljubljano in Obalno-kraško regijo ter po gospodarskem razvoju, ki temelji na industrijskih in poslovnih conah. Občina Logatec je bogata z naravno in kulturno dediščino, bivalno okolje pa sestavljajo gozdovi, travniki, vodni viri in raznolika kulturna krajina, ponuja pa tudi številne možnosti za rekreacijo. Izzivi, s katerimi se Logatec sooča, so predvsem povezani z rastjo in potrebo po preoblikovanju naselij in infrastrukture ter demografsko rastjo zaradi pozitivnega selitvenega prirasta.

3.2. Obstoječe stanje infrastrukture za pešce in kolesarje v Občini Logatec

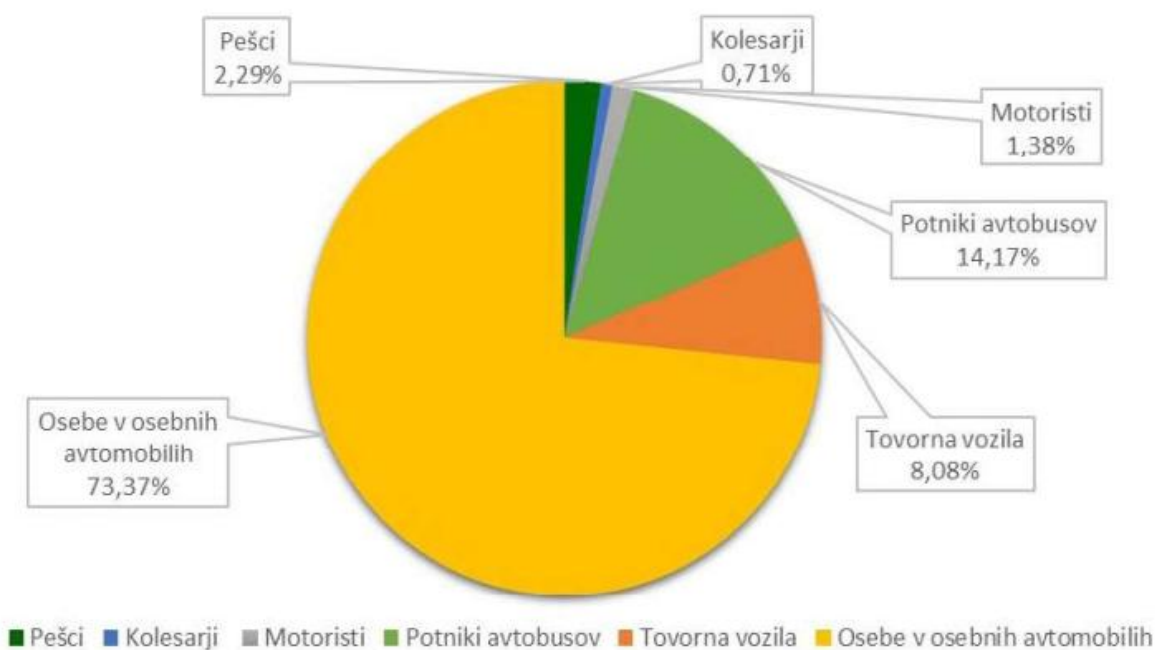
V letu 2025 je bila sprejeta Občinska celostna prometna strategija Občine Logatec, ki je orisala stanje infrastrukture za pešce in kolesarje v Logatcu ter njen neizkoriščen potencial. Površine za pešce so ponekod pomanjkljive, slabo urejene in ne zagotavljajo občutka varnosti, zlasti za najbolj ranljive udeležence v prometu. Kritične so predvsem šolske poti in osvetljenost v okolici šol in vrtcev v Gornjem Logatcu, Rovtah in Hotedršici, kjer manjkajo pločniki, varni prehodi in javna razsvetljava. Obrobne soseske in zaselki pogosto nimajo varnih povezav do osnovnih storitev in avtobusnih postajališč, obstoječe poti pa so pogosto ozke, prekinjene, slabo vzdrževane ali neosvetljene (OCPS, 2025).

Kolesarske poti v Logatcu so ponekod razdrobljene in nepovezane, zlasti med izhodišči in cilji poti, kot npr. središče mesta, stanovanjske soseske, šole, vrtci, poslovno-gospodarska območja. Na posameznih odsekih, npr. ob Tržaški cesti in med Gornjim Logatcem in Kalcami, so kolesarske povezave nedokončane oz. potrebujejo nadgradnjo. Mestno kolesarsko omrežje se ponekod zaključi v nevarnih točkah in ne doseže ciljev poti. Obstoječe kolesarske površine so mestoma poškodovane ali manj udobne za uporabo, kot npr. ob Tržaški cesti, kjer zaradi številnih uvozov kolesarje od vožnje odvrača »rodeo-efekt«. Tudi prometna signalizacija in osvetljenost površin je ponekod pomanjkljiva, zato je slabše ocenjena tudi varnost kolesarjev, prav tako manjkajo urejena parkirišča za kolesa, zlasti ob šolah, trgovinah in drugih javnih ustanovah. Mesto Logatec nima vzpostavljenega sistema izposoje koles/e-koles, prav tako ni zagotovljenih zadostnih polnilnih mest, ki bi omogočala širšo rabo e-koles (OCPS, 2025).

3.3. Potovalne navade prebivalstva in obiskovalcev

Potovalne navade Logatčanov in obiskovalcev Logatca so podrejene motornemu prometu. Izvedeno kordonsko štetje v Logatcu kaže na to, da se aktivno (peš ali s kolesom) giblje le okrog 3 % oseb, med zaposlenimi na delo peš prihaja zgolj 1,6 %. Med osnovnošolci jih zgolj 35 % hodi v šolo peš, kljub temu, da bi si več otrok želelo prihajati v šolo peš. S kolesom ali skirojem v šolo prihaja le 2,93 % učencev. Tudi med ostalim prebivalstvom je hoja prepoznana kot pomembna oblika mobilnosti in si želijo predvsem izboljšave šolskih poti, rekreacijskih tras ter splošne infrastrukture za pešce. Uporaba kolesarske infrastrukture je v Logatcu omejena predvsem na rekreativne namene in posamezne poti, saj obstoječa infrastruktura ni prilagojena vsakodnevni rabi tovrstnih površin (OCPS, 2025).

Slika 2: Rezultati kordonskega štetja prometa v Logatcu



Vir: OCPS, 2025

3.4. Opis stanja in razlogi za izvedbo investicije

Cesta G2-102 Robič - Kobarid - Peršeti - Tolmin - Idrija - Kalce - Logatec je glavna cesta med Goriško regijo in Osrednjeslovensko regijo. Trasa odseka št. 1461 poteka skozi naselje Logatec od krožnega križišča Rondo Logatec do industrijske cone Logatec, kjer se cesta zaključuje z navezavo na avtocesto A1 Šentilj-Koper.

Območje obravnave poteka od krožnega križišča z regionalno cesto R2-102/1617 (Rondo Logatec) do priključka javne poti JP 726802 v km 0+560. Trasa poteka znotraj naselja. Na območju obravnavanega odseka je državna cesta urejena kot dvosmerna cesta skupne širine cca. 6,60 m, razen na mostu LJ0285, kjer je širina vozišča 6,20 m. Cesta poteka pretežno v nasipu. Na začetku obravnavani odsek ceste G2-102/1461 prečka vodotok Logaščica (most LJ0285). Most je opremljen z obojestranskim pločnikom širine cca. 1,10 m.

Cesta v nadaljevanju do štirikrakega križišča z lokalno cesto LZ 227201 in javno potjo JP 726803 v km 0+300 ni opremljena s pločnikom. Na območju tik pred navedenim križiščem (ob trgovini Spar) sta levo in desno ob cesti urejeni enosmerni kolesarski stezi. Kolesarska steza s pločnikom se na levi strani nadaljuje od navedenega križišča še v dolžini cca. 90 m. Na desni strani poteka enosmerna kolesarska steza od križišča še v dolžini cca. 60 m. Stezi imata urejeno navezavo na vozišče ceste. V nadaljevanju mimo trgovine Hofer vse do križišča z JP 726802 v km 0+560 cesta ni opremljena s kolesarsko stezo in pločnikom. Od navedenega križišča dalje ima cesta ob levi strani urejeno dvosmerno kolesarsko stezo in pločnik za pešce.

Voziščna konstrukcija ceste je mestoma poškodovana (manj še razpoke), vidne so kolesnice. Odvodnjavanje je urejeno pretežno disperzno preko bankine na okoliški teren oziroma travnik razen na območju kolesarskih površin, kjer je odvodnjavanje urejeno preko robnih požiralnikov v meteorno kanalizacijo.

Obravnavani odsek ima urejeno cestno razsvetljavo, razen na območju med mostom čez Logaščico in km 0+120.

Slika 3: Območje urejanja infrastrukture za pešce in kolesarje



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 4: Navezava v Rondoju Logatec



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 5: Most čez Logaščico in Dostop 1 – pomanjkanje infrastrukture



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 6: Dostop 2 in obstoječi jarek ob glavni cesti – pomanjkanje infrastrukture



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 7: Poškodovano vozišče in Prepust 3 in 4 - nevarna pot udeleženca v prometu



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 8: Obstojče stanje ob uvozu Eurospin - pomanjkanje infrastrukture



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Ključni razlogi za izvedbo investicije, ki je predmet tega dokumenta, so:

- povečanje prometne varnosti ranljivih skupin z izgradnjo ločenih površin za pešce in kolesarje na cesti z gostim mešanim in težkim tovornim prometom;
- zmanjšanje razdrobljenosti infrastrukture za pešce in kolesarje z varnimi in neprekinjenimi povezavami od izhodišča do cilja poti;
- izboljšanje lokalne povezljivosti med stanovanjskimi soseskami ter ključnimi generatorji prometa (trgovine, upravno središče mesta, avtobusna postajališča, šole, vrtci, zdravstveni dom);
- sprememba potovalnih navad prebivalstva in obiskovalcev ter izkoriščanje geografskega potenciala mesta Logatec za preusmeritev kratkih poti (do 2 km) z osebnih avtomobilov na aktivne oblike mobilnosti (hoja, kolesarjenje);
- zmanjšanje okoljskih obremenitev urbanega središča z emisijami toplogrednih plinov, trdih delcev in hrupa, kar neposredno izboljšuje kakovost bivanja v občini;
- izpolnjevanje ciljev in zavez iz akcijskega načrta sprejete občinske celostne prometne strategije;
- spodbujanje zdravega življenjskega sloga občanov z vzpostavitvijo pogojev za varno in udobno vsakodnevno telesno aktivnost in s tem zmanjševanje obremenitev zdravstvenega sistema.

4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

4.1. Razvojne možnosti in cilji investicije

Namen predmetne investicije je izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje znotraj Občine Logatec pri opravljanju vsakodnevnih poti prebivalstva in obiskovalcev ter povečanje deleža teh poti, opravljenih na trajnosten način, v strukturi prometnih načinov.

Splošni cilji investicije so:

- dopolnitev in dograditev manjkajoče infrastrukture za pešce in kolesarje s pripadajočo opremo in komunalno infrastrukturo ob glavni državni cesti na visoko frekventnem območju mesta Logatec;
- izboljšanje povezanosti med različnimi deli mesta Logatec (stanovanjska soseska, poslovno-trgovsko območje, središče mesta) z najbolj neposredno in najkrajšo povezavo;
- zagotovitev udobne infrastrukture, ki bo spodbudila prebivalce, da opravijo večji del vsakodnevnih poti v šolo, službo in po opravkih peš ali s kolesom;
- povečanje prometne varnosti za vse udeležence v prometu in zagotavljanje občutka varnosti pešcev in kolesarjev, zlasti ranljivih skupin prebivalstva in obiskovalcev;
- spodbujanje in povečanje privlačnosti aktivnih oblik mobilnosti in rekreacije prebivalcev in obiskovalcev Občine Logatec;
- znižanje lokalnih emisij iz prometa in zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in kakovost bivanja v Občini Logatec.

Specifični cilji investicije so:

- izgradnja nove povezave za pešce in kolesarje v dolžini 288 m;
- uvedba štetja kolesarskega prometa na novovzpostavljeni povezavi za kolesarje;

Specifični kazalniki učinka na ravni operacije, ki bodo doseženi ob zaključku investicije, so:

ID kazalnika	Specifični kazalniki učinka na ravni posamezne operacije	Merska enota	Ciljna vrednost
SK138	Dolžina novih povezav za pešce	m	288
SK146	Število postavljenih števcov kolesarjev	število	1
SK177	Dolžina novih kolesarskih povezav	m	288

Investicija ima izjemne razvojne možnosti za občino Logatec, saj bo spodbudila izgradnjo nove ali posodobitev obstoječe infrastrukture za pešce in kolesarje ter omogočila razvoj koncepta mreže površin za aktivno mobilnost znotraj občine. Logatec bo s tem postal še privlačnejša destinacija za obiskovalce, lokalnemu prebivalstvu pa bo ponudil trajnosten in okolju prijazen prostor za kakovostno in zdravo življenje.

4.2. Usklajenost investicije z razvojnimi strategijami in politikami

Investicija v izgradnjo hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec je neposredno skladna s ključnimi strateškimi, razvojnimi in sektorskimi dokumenti na državni, regionalni in lokalni ravni, kar je predstavljeno v nadaljevanju.

4.2.1. Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030)

Investicija neposredno prispeva k uresničevanju osrednjega cilja Strategije razvoja Slovenije 2030, ki želi zagotoviti kakovostno življenje za vse, zlasti skozi varno in aktivno življenje ter zdravo in čisto okolje, ki ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje generacije. Prav tako investicija prispeva k specifičnim ciljem krovnega razvojnega dokumenta države, in sicer:

- **Cilj 1: Zdravo in aktivno življenje:** Z izgradnjo hodnika za pešce in ločene dvosmerne kolesarske povezave se ustvarjajo pogoji za vsakodnevno telesno dejavnost prebivalcev (aktivna mobilnost). Prehod na aktivno mobilnost pri opravljanju vsakodnevnih poti zmanjšuje potrebo po rabi motornih vozil in s tem zmanjšuje tveganja za zdravje ljudi, ki izhajajo iz onesnaženosti okolja in podnebnih sprememb. Hkrati se spreminjajo potovalne navade ljudi, ki vplivajo na zagotavljanje kakovosti življenja za vse generacije in zmanjšujejo obremenjevanje okolja;
- **Cilj 3: Dostojno življenje za vse:** Z investicijo se bo bistveno izboljšala kakovost bivalnega okolja in pogoji za dostojno življenje vseh skupin prebivalstva, zlasti pa ranljivih skupin, kot so otroci, starejši in invalidi, za katere se bo zagotovil varen in udoben dostop do generatorjev prometa na območju ureditve ter omogočila prometna povezanost širšega območja na tem delu Logatca;
- **Cilj 8: Nizkoogljično krožno gospodarstvo:** Investicija v infrastrukturo za pešce in kolesarje bo zagotavljala, da bosta novozgrajena infrastruktura in manjša raba energije v prometu podpirali prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočali trajnostno mobilnost na ožjem in širšem območju Logatca.

4.2.2. Strategija prostorskega razvoja Slovenija 2050 (SPRS 2050, 2023)

Investicija sledi usmeritvam prostorskega razvoja na državni in lokalni ravni, saj je skladna z naslednjimi cilji Strategije prostorskega razvoja Slovenija 2050:

- **Cilj 1: Vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtrarno družbo:** Investicija se izvaja v urbanem območju Logatca (povezava med Rondojem in Obrtno cono poteka ob stanovanjskih soseskah, večjih trgovskih objektih ter Športnim parkom Sekirica, hkrati pa se naveže na obstoječo infrastrukturo za pešce in kolesarje, ki vodi do središča mesta in drugih generatorjev prometa, kot so avtobusno postajališče, šola, vrtec, zdravstveni dom, lekarna, glasbena šola). Z investicijo se bo vzpostavila učinkovita trajnostna prometna povezava, ki bo izboljšala povezanost infrastrukturnih omrežij na območju Logatca. S tem se na tem območju izboljšuje dostopnost do izobraževalnih institucij, delovnih mest, rekreacijskih površin in storitvenih dejavnosti.
- **Cilj 3: Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih:** Investicija bo neposredno prispevala k povečanju privlačnosti in kakovosti bivanja v mestu Logatec ter vzpostavila ustrezne razmere za varno in vključujočo trajnostno mobilnost. Zaradi zmanjšanja motornega prometa na glavni cesti bo zaznati manj emisij izpušnih plinov in hrupa, z meteorom odvodnjavanjem se bo uravnaval odtok padavinskih vod in na splošno se bo lokalna preskrba s svežim zrakom na tem območju Logatca povečala.
- Investicija sledi tudi usmeritvam strategije, da se prometne površine v mestih se načrtujejo v korist peš površin in območij mešanega prometa, razvijata naj se kolesarsko omrežje in javni potniški promet – površine za pešce in kolesarje pa naj se povezujejo z zelenim sistemom mest.

4.2.3. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (SRP 2030, 2015)

Investicija je skladna z večino splošnih ciljev Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, kot so:

- **izboljšati mobilnost in dostopnost prebivalstva,**
- **izboljšati prometno varnost in varovanje,**
- **zmanjšati porabo energije in**
- **zmanjšati okoljske obremenitve.**

Na podlagi teh ciljev so določeni posamezni osnovni ukrepi, ki omogočajo njihovo dosego, med katerimi je tudi **novogradnja najboljše mogoče prometne infrastrukture** – v konkretnem primeru infrastrukture za pešce in kolesarje, ki je udobna, varna, neprekinjena in najbolj optimalna za opravljanje vsakodnevnih poti na območju ureditve. Kot izpostavlja strategija, je treba v Sloveniji možnosti za hojo in kolesarjenje izboljšati tako, da poskrbimo za sklenjeno mrežo pločnikov in kolesarskih stez. Strategija še navaja: »Z načrtovanjem generatorjev prometa, kot so na primer nakupovalna središča, do katerih pelje le cesta brez pločnika in kolesarske steze, prebivalce dobesedno silimo k slabim potovalnim navadam in v vedno večjo odvisnost od avtomobila. Hkrati postavljamo skupine prebivalcev, ki avtomobila ne vozijo (mladoletni, invalidi, starejši, socialno ogroženi ...), v deprivilegiran položaj z vidika dostopnosti.« Tako predstavlja investicija, ki je predmet tega dokumenta, premik k ne tako novi, a nujni paradigmi na področju prometa, tj. omogočiti prebivalcem, zlasti ranljivim skupinam, varno pešačenje in kolesarjenje povsod, kjer tega ni.

4.2.4. Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije (CPS RRA LUR, 2018)

Investicija v izgradnjo novega hodnika za pešce in kolesarje neposredno podpira I. steber Celostne prometne strategije Ljubljanske urbane regije »**Hoja in kolesarjenje**«, saj prispeva k ciljem:

- **Dobra povezanost z mrežo kolesarskih povezav;**
- **Večji delež potovanj s kolesom.**

Poleg povezanosti znotraj občine Logatec bo investicija prispevala k večji povezanosti medobčinskih omrežij kolesarskih povezav v okviru Ljubljanske urbane regije, saj razdalje niso dolge, regija pa je pretežno ravninska, z nekaj izjemami. Z električnimi kolesi je ta cilj postal še bolj dosegljiv, tudi pri vsakodnevnem kolesarjenju med občinami za poti v službo in šolo. V veliki meri je razmah vsakodnevnega kolesarjenja med občinami in občinskimi središči odvisen od razvitosti kolesarske infrastrukture, zato je izgradnja ločenih in ustreznih kolesarskih povezav pogoj za večjo rabo koles na regionalni ravni. Hkrati pa je tudi infrastruktura za pešce neločljiv del regionalne prometne sheme, zlasti, ko se ta naveže na uporabo javnega potniškega prometa in omogočanje dostopnosti prestopnih točk za ranljive skupine prebivalcev regije.

4.2.5. Občinska celostna prometna strategija Občine Logatec (OCPS Občine Logatec, 2025)

Investicija v izgradnjo infrastrukture za pešce in kolesarje na prometno zelo obremenjenem in frekventnem območju mesta Logatec je v celoti skladna z OCPS Občine Logatec, zlasti pa z naslednjimi strateškimi stebri ukrepanja:

- **»Hoja«**, ki kot strateško vodilo izpostavlja zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo z ureditvijo varne in dosledno opremljene infrastrukture v mestu, ki omogočajo dostopnost za vse skupine prebivalcev. Pri tem je investicija skladna s svežnjem ukrepov **»Dostopna in povezana peš infrastruktura«**, saj zajema ureditev pločnika, ki bo pomenil dostopno, varno in z javno razsvetljavo osvetljeno pot ob glavni cesti G2-102/1461 Logatec, hkrati pa bo zagotovila neprekinjeno povezavo od bližnje

stanovanjske soseske mimo poslovno-gospodarskega območja in rekreacijskih površin do središča mesta in drugih generatorjev prometa, kot so avtobusno postajališče, šola, vrtec, zdravstveni dom, lekarna, glasbena šola. Poleg navedenega predmetni sveženj ukrepov vključuje tudi urejanje manjkajočih pločnikov, izboljšanje osvetlitve, širine in površinske urejenosti, kar investicija v izgradnjo pločnika v celoti zagotavlja.

- **»Kolesarjenje«**, ki kot strateško vodilo izpostavlja zagotavljanje urejenih, vzdrževanih kolesarskih poti ter se zavzema za povezano mrežo kolesarskih poti znotraj mesta, med naselji in sosednjimi občinami. Pri tem je predmetna investicija skladna s svežnjem **»Sklenjena in varna kolesarska infrastruktura«**, ki naslavlja temeljne infrastrukturne pogoje za varno in udobno vsakodnevno kolesarjenje. Sveženj vključuje dograditev manjkajočih kolesarskih povezav, vključno s pločniki, kjer so potrebno za skupno rabo, kar je v celoti skladno s predmetno investicijo.

Akcijski načrt OCPS Občine Logatec zajema več svežnjev ukrepov in posamičnih ukrepov, s katerimi je predmetna investicija skladna:

- Hoja: ukrep **Ureditev pločnikov in prehodov** in ukrep **Prilagoditve za ranljive skupine**;
- Kolesarjenje: ukrep **Izgradnja in vzpostavitev sklenjenih kolesarskih poti (krožišče MOL)**, ki naslavlja prav predmetno investicijo, kot je razvidno tudi iz navedbe države kot soinvestitorja ter višine predvidenih virov sredstev za izvedbo ukrepa.

5. PREDSTAVITEV VARIANT »Z« INVESTICIJO PREDSTAVLJENIH V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE IN / ALI MINIMALNO ALTERNATIVO

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) mora dokument identifikacije investicijskega projekta obravnavati več možnih variant izvedbe investicije ter jo primerjati z alternativami, da bi se utemeljila optimalna varianta.

V tem investicijskem dokumentu obravnavamo dve alternativni oziroma scenarija, in sicer:

- scenarij **»BREZ«** investicije,
- scenarij **»Z«** investicijo, ki obravnava več možnih variant.

5.1. Scenarij »BREZ« investicije

Scenarij »BREZ« investicije pomeni, da se na območju urejanja ohrani obstoječe stanje infrastrukture, izgradnja novega pločnika in kolesarske povezave pa se ne izvede. S tem bodo ranljivi udeleženci še naprej izpostavljeni nevarnostim na tem odseku glavne ceste G2-102, zaradi naraščajočega prometa pa se bo statistično povečala verjetnost naletov in nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev, zlasti na tistih mestih glavne ceste, kjer infrastrukture ni ali je ta neustrezna.

Hkrati pa neizvedba investicije pomeni, da bodo prebivalci in ostali obiskovalci Logatca na tem območju raje uporabljali osebne avtomobile, četudi bodo večinoma opravljali krajše poti, saj se bodo kot udeleženci v prometu na ta način počutili bolj varne. Pri tem bodo utrpeli zlasti otroci, starejši in socialno šibkejši, ki nimajo dostopa do lastnega avtomobila, s čimer bodo prikrajšani za samostojno in varno dostopnost do osnovnih storitev.

Generiranje več motornega prometa na glavni cesti, ki je že sedaj prometno zelo obremenjena, tudi s težkim tovornim prometom, bo privedlo do vsakodnevnih zastojev ob

jutranjih in popoldanskih konicah. Potovalni čas vseh udeležencev prometa se bo podaljšal, lokalna koncentracija emisij toplogrednih plinov, trdih delcev in hrupa pa povišala. Dolgoročno bo to privedlo k slabši kakovosti zraka za prebivalce, več pljučnih in kardiovaskularnih obolenj ter splošno upadanje privlačnosti Logatca kot kakovostnega bivalnega mesta.

Scenarij »BREZ« investicije tako za Občino Logatec pomeni aktivno nazadovanje razvoja občine. Investicija je zato z vidika javnega interesa nujna in neodložljiva.

5.2. Scenarij »Z« investicijo

Scenarij »Z« investicijo pomeni, da se investicija izvede v najbolj optimalni varianti. V fazi zasnove celovitega projekta sta bili preučeni dve varianti:

- **Varianta 1** – izvedba enosmerne obojestranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce;
- **Varianta 2** – izvedba dvosmerne enostranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce.

5.2.1. Varianta 1 – enosmerna obojestranska kolesarska povezava s pločnikom za pešce

Varianta 1 bi pomenila izvedbo enosmerne obojestranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce, ki bi potekala vse od Rondoja Logatec do križišča z JP726802, kjer je dostop do trgovskega objekta Hofer. Glede na že obstoječe ureditve, kjer so od km 0,308 do km 0,600 ob trgovskih centrih, ob levem robu glavne ceste, delno že izvedene površine za kolesarje in pešce, bi to pomenilo večje prilagoditve oz. spremembe prometnih tokov pešcev in kolesarjev na območju ureditve. V primeru variante 1 je na križišču z JP726802 nujna izvedba dodatnega prehoda za pešce in kolesarje na glavni cesti G2-102/1461, kar bi lahko prineslo dodatna varnostna tveganja na tem odseku ceste. Hkrati so vsi generatorji prometa ob levem robu glavne ceste, saj cesta na desnem robu meji s kmetijskimi zemljišči, z izjemo dostopa do športnega parka Sekirica, ki pa je zagotovljen z obstoječim prehodom za pešce in kolesarje na križišču glavne ceste z JP 726803 in ZC 227201 (križišče za Eurospin). Izvedba enosmerne kolesarske povezave s pločnikom za pešce na obeh straneh glavne ceste tako ni smiselna niti ne prinaša koristi, ki bi upravičile povečanje varnostnih tveganj zaradi izvedbe dodatnega prehoda za pešce in kolesarje na glavni cesti.

5.2.2. Varianta 2 – dvosmerna enostranska kolesarska povezava s pločnikom za pešce

Varianta 2 predvideva dvosmerno kolesarsko povezavo s pločnikom za pešce le po eni strani ceste, in sicer po levem robu glavne ceste, kjer so tudi dostopi do generatorjev prometa na tem območju (trgovski objekti, stanovanjske soseske ipd). Izgradnja infrastrukture se tako predvidi povsod, kjer ta manjka, brez potrebe po dodatnih prehodih za pešce in kolesarje čez glavno cesto, kar zmanjšuje varnostna tveganja za vse udeležence v prometu. Od glavne ceste je zagotovljen ustrezen varnostni odmik površin za pešce in kolesarje, na dvignjenih odsekih povezave se uredijo podporne konstrukcije, ob prepustih in na mostu čez Logaščico pa varnostna ograja za pešce in kolesarje. Prednost izvedbe dvosmerne enostranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce je tudi v njeni navezavi na obstoječo dvosmerno kolesarsko povezavo s pločnikom za pešce, ki poteka od križišča z JP726802, kjer je dostop do trgovskega objekta Hofer, dalje (tj. ob stanovanjski soseski Sončni Log). Glede na prihodnjo ureditev tega območja z novo sosesko Sončni Log 2 je edino smiselno, da se na obravnavanem območju ureditve infrastrukture za pešce in kolesarje po celotni dolžini odseka glavne ceste G2-102/1461 izvede s poenoteno rešitvijo.

5.2.3. Izbor optimalne variante

Iz zgoraj navedenega je razvidno, da je po večini parametrov varianta 2 najbolj smiselna varianta, saj zagotavlja celovito tehnično rešitev, ki hkrati prinaša manj varnostnih tveganj, zato je **varianta 2 izbrana kot optimalna varianta**.

Izvedba investicije tako pomeni bistveno izboljšanje prometne varnosti na tem odseku glavne ceste, saj se z izgradnjo ločenih površin za pešce in kolesarje ranljivi udeleženci fizično umaknejo iz območja težkega tovornega in gostega tranzitnega prometa. Varnejši promet bo spodbudil prebivalstvo in obiskovalce, da brez strahu opravijo pot peš ali s kolesom. S tem se bo zmanjšala potreba po uporabi osebnih avtomobilov pri opravljanju teh poti, s čimer se bo ta odsek ceste vsaj delno prometno razbremenil. Z investicijo se ustvarjajo začetki trajnostne prometne mreže mesta Logatec, skladno z občinsko celostno prometno strategijo, katere uresničevanje bo v prihodnje še bolj pereče kot danes, ko pričakujemo dodatne demografske in gospodarske pritiske na Občino Logatec.

Scenarij "Z" investicijo rešuje prometne težave na tem delu Logatca pri samem vzroku (pomanjkanje infrastrukture), prinaša okoljske koristi in pomeni aktivno vodenje prostorskega in družbenega razvoja občine.

6. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

6.1. Vrsta investicije

V okviru investicije se bo od Rondoja Logatec do križišča z JP726802, kjer je dostop do trgovskega objekta Hofer, izvedla novogradnja oz. rekonstrukcija površin za pešce in kolesarje, tam, kjer te še niso izvedene. Predmet investicije je tudi izvedba potrebnih podpornih konstrukcij, meteornega odvodnjavanja, dograditev javne razsvetljave ter izvedba manjkajočih komunalnih vodov.

Projekt se izvaja v sklopu vzdrževalnih del v javno korist, skladno z Zakonom o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE) in Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 – ZCes-2). Za izvedbo investicije gradbeno dovoljenje ni potrebno.

6.2. Izhodišča za oceno stroškov investicije

Ocena stroškov investicije, ki je predmet tega dokumenta in predstavlja operacijo, ki je predmet prijave na javni razpis JR EKP UTM 2025, je bila določena po naslednjih predpostavkah:

- kot stroški investicije oz. operacije se v tem dokumentu upoštevajo tisti stroški, ki jih v skladu s Sporazumom krije Občina Logatec, kot sofinancer celovitega projekta na predmetnem odseku glavne ceste G2-102/1461;
- stroški gradbenih, obrtniških in instalacijskih (GOI) del so podani na osnovi predračunskega popisa del iz PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, št. 004E-22, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, go-plan, d.o.o.;
- že vložena sredstva v izdelavo investicijske in projektne dokumentacije so povzeti po Sporazumu;
- nepredvidena dela so ocenjena v višini 10 % od ocenjenih GOI del brez DDV;
- stroški zunanjih izvajalcev zajemajo:

- že vložena ter še načrtovana sredstva za izdelavo investicijske in projektne dokumentacije, ki jih bo krila Občina Logatec;
- stroške inženiringa in nadzora, ki so ocenjeni v višini 3 % od ocenjenih GOI del (skupaj z nepredvidenimi deli) brez DDV in so upoštevani v skladu s Sporazumom;
- stroške svetovalnih storitev, ki so ocenjeni v znesku 10.000 EUR brez DDV;
- stroški dela so za celotno obdobje izvajanja investicije ocenjeni v višini 40.000 EUR;
- stroški informiranja in komuniciranja so ocenjeni v višini 15.000 EUR brez DDV;
- na vse stroške (razen stroške dela) je obračunan DDV v deležu 22 %, ki ni povračljiv.

6.3. Ocena stroškov investicije po stalnih cenah

Ocena stroškov investicije oz. operacije po stalnih cenah je povzeta glede na že vložena sredstva (dokumentacija v letu 2023), podlaga za ostale ocene stroškov je Sporazum in predračunski popis del iz projektne dokumentacije (PZI) ter izkustvene ocene stroškov zunanjih izvajalcev in stroškov dela.

Vrednost investicije po stalnih cenah je na podlagi zgoraj navedenih predpostavk ocenjena na 832.942,67 EUR brez DDV, z vključenim DDV pa znaša 1.007.390,05 EUR. Davek na dodano vrednost se upošteva v deležu 22 % in ni povračljiv.

Tabela 1: Ocena stroškov investicije, v EUR – stalne cene

	SKLOP	VREDNOST BREZ DDV (v EUR)	DDV	VREDNOST Z DDV (v EUR)
1.	GRADBENA, OBRTNIŠKA IN INSTALACIJSKA (GOI) DELA*	734.895,80	161.677,07	896.572,87
1.1	Izgradnja pločnika in kolesarskih površin	343.959,03	75.670,98	419.630,01
1.2	Most čez Logaščico	62.102,00	13.662,44	75.764,44
1.3	Podporne konstrukcije (PK1, PK2, PK3 in PK4)	141.067,00	31.034,74	172.101,74
1.4	Cestna razsvetljava	54.592,54	12.010,35	66.602,90
1.5	Elektro vodi	38.855,77	8.548,27	47.404,04
1.6	TK vodi	27.510,75	6.052,37	33.563,12
1.7	Nepredvidena dela (10 % GOI del brez nepr. del)	66.808,71	14.697,92	81.506,63
2.	OPREMA	0,00	0,00	0,00
3.	STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	43.046,87	9.470,31	52.517,18
3.1	Investicijska in projektna dokumentacija	11.000,00	2.420,00	13.420,00
3.2	Inženiring in nadzor (3 % GOI del z nepr. deli)	22.046,87	4.850,31	26.897,18
3.3	Svetovalne storitve	10.000,00	2.200,00	12.200,00
4.	STROŠKI DELA	40.000,00	0,00	40.000,00
5.	STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTMI	15.000,00	3.300,00	18.300,00
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	832.942,67		
	DDV (22 %) - nepovračljiv		174.447,38	
	SKUPAJ VREDNOST z DDV - stalne cene			1.007.390,05

*cene april 2023

6.4. Ocena stroškov investicije po tekočih cenah

Predvidena dinamika investiranja je daljša od enega leta, zato je skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št 60/06, 54/10 in 27/16) potrebno prikazovanje ocenjene vrednosti investicije po stalnih in tekočih cenah.

Ocena vrednosti gradbenih, obrtniških in instalacijskih del je podana po stalnih cenah iz predračunskega popisa del s cenami iz aprila 2023, za katere se je izvedla pretvorba v

tekoče cene. Pri tem so upoštevana inflacijska gibanja iz Pomladanske napovedi gospodarskih gibanj 2026 (UMAR, marec 2026), pri čemer so uporabljene naslednje povprečne letne inflacijske stopnje:

- leto 2024: 2,0 % (dejanska inflacijska stopnja);
- leto 2025: 2,4 % (dejanska inflacijska stopnja);
- leto 2026: 2,5 %;
- leto 2027: 2,2 % in
- leto 2028: 2,1 %.

Vrednost investicije po tekočih cenah je na podlagi zgoraj navedenih predpostavk ocenjena na 908.765,07 EUR brez DDV, z vključenim DDV pa znaša 1.099.104,66 EUR. Davek na dodano vrednost se upošteva v deležu 22 % in ni povračljiv.

Tabela 2: Ocena stroškov investicije, v EUR – tekoče cene

	SKLOP	VREDNOST BREZ DDV (v EUR)	DDV	VREDNOST Z DDV (v EUR)
1.	GRADBENA, OBRTNIŠKA IN INSTALACIJSKA (GOI) DELA	801.851,18	176.407,27	978.258,45
1.1	Izgradnja pločnika in kolesarskih površin	375.296,68	82.565,27	457.861,95
1.2	Most čez Logaščico	67.760,03	14.907,21	82.667,24
1.3	Podporne konstrukcije (PK1, PK2, PK3 in PK4)	153.919,43	33.862,27	187.781,71
1.4	Cestna razsvetljava	59.566,39	13.104,61	72.671,00
1.5	Elektro vodi	42.395,87	9.327,09	51.722,96
1.6	TK vodi	30.017,22	6.603,79	36.621,01
1.7	Nepredvidena dela (10 % GOI del brez nepr. del)	72.895,56	16.037,02	88.932,59
2.	OPREMA	0,00	0,00	0,00
3.	STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	46.763,21	10.287,90	57.051,11
3.1	Investicijska in projektna dokumentacija	11.707,92	2.575,74	14.283,66
3.2	Inženiring in nadzor (3 % GOI del z nepr. deli)	24.068,26	5.295,02	29.363,28
3.3	Svetovalne storitve	10.987,03	2.417,15	13.404,18
4.	STROŠKI DELA	43.585,13	0,00	43.585,13
5.	STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTMI	16.565,55	3.644,42	20.209,97
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	908.765,07		
	DDV (22 %) - nepovračljiv		190.339,59	
	SKUPAJ VREDNOST z DDV - tekoče cene			1.099.104,66

6.5. Upravičeni in neupravičeni stroški po tekočih cenah

V skladu s poglavjem 3.4 besedila Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025) sta med upravičenimi nameni tudi naslednja ukrepa:

- **Ukrep 3: Infrastruktura za pešce**, kjer je upravičen strošek gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav in
- **Ukrep 4: Infrastruktura za kolesarje**, kjer je med drugim upravičen strošek gradnja/rekonstrukcija kolesarskih povezav.

Kot podporni ukrep je v okviru operacije lahko upravičena tudi **digitalizacija na področju prometa**, ki spodbuja oz. podpira namen naložbe v okviru zgornjih ukrepov, pri čemer priznani upravičeni stroški za digitalizacijo ne smejo preseči 20 % priznanih upravičenih stroškov operacije in ne smejo znašati več kot 50.000,00 EUR. V okviru zgoraj navedenih upravičenih namenov so v skladu s poglavjem 3.4 besedila predmetnega javnega razpisa upravičeni stroški lahko naslednji:

- gradnja;
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva;

- investicije v neopredmetena sredstva (do 20 % priznanih upravičenih stroškov operacije in ne več kot 50.000,00 EUR);
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi v zvezi z operacijo (do 10 % priznanih upravičenih stroškov operacije);
- stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki predstavljajo:
 - stroške izdelave projektne dokumentacije, ki je neposredno povezana z operacijo in je izdelana skladno z določbami besedila javnega razpisa;
 - stroške izdelave investicijske dokumentacije v skladu z UEM, ki nastanejo po uvrstitvi projekta v Načrt/-e razvojnih programov občin/-e;
 - stroške nadzora in investicijskega inženiringa;
- davek na dodano vrednost (v višini neodbitnega deleža).

Gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestativte vodov...) se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa, vendar priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture ne smejo presegati 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture. V primeru izvedbe več različnih ukrepov se priznani upravičeni stroški upoštevajo kumulativno.

V okviru operacije, s katero se bo Občina Logatec prijavila na JR EKP UTM 2025, so ob izpolnjevanju splošnih in posebnih pogojev posameznega ukrepa upravičeni stroški naslednji:

- stroški gradbenih, obrtniških in instalacijskih (GOI) del v okviru izgradnje hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, a le na odseku od km 0+000 do km 0+310, ki izpolnjuje vse posebne pogoje posameznega ukrepa (v nadaljevanju: upravičeni odsek ceste) – zajemajo tudi del podpornih konstrukcij (PK-1, PK-2 in PK-3), izvedbo javne razsvetljave in prestativte oz. izgradnje komunalnih vodov (elektro in TK vodi), ki ne presegajo 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture;
- nepredvidena dela na upravičenem odseku ceste v višini 10 % od ocenjenih GOI del brez DDV;
- stroški izdelave investicijske in projektne dokumentacije, ki bodo nastali po potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta;
- stroški informiranja in komuniciranja o operaciji;
- DDV, ki je/bo obračunan v okviru nastalih upravičenih stroškov in ni povračljiv.

Med neupravičene stroške operacije sodijo naslednji stroški:

- stroški gradbenih, obrtniških in instalacijskih (GOI) del v okviru izgradnje hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, a le na odseku ceste od km 0+310 do km 0+600, ki zaradi preozkih širin površin za pešce v celoti ni upravičen do sofinanciranja – ti stroški zajemajo tudi podporno konstrukcijo (PK-4);
- nepredvidena dela na neupravičenem odseku ceste v višini 10 % od ocenjenih GOI del brez DDV;
- stroški izdelave projektne dokumentacije, ki bodo nastali pred potrditvijo dokumenta identifikacije investicijskega projekta;
- stroški inženiringa in nadzora, ki so ocenjeni v višini 3 % od ocenjenih GOI del (skupaj z nepredvidenimi deli) brez DDV;
- stroški dela (plače in povračila stroškov v zvezi z delom);
- svetovalne storitve;
- DDV, ki je/bo obračunan v okviru nastalih neupravičenih stroškov in ni povračljiv.

Tabela 3: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije – operacije, v EUR – tekoče cene

	SKLOP	UPRAVIČENI STROŠKI (v EUR)	NEUPRAVIČENI STROŠKI (v EUR)	VREDNOST BREZ DDV (v EUR)	DDV (NEPOVRAČLJIV) - upravičen	DDV (NEPOVRAČLJIV) - neupravičen	VREDNOST Z DDV (v EUR)
1.	GRADBENA, OBRTNIŠKA IN INSTALACIJSKA (GOI) DELA	635.613,81	166.237,37	801.851,18	139.835,05	36.572,22	978.258,45
1.1	Izgradnja pločnika in kolesarskih površin	299.651,43	75.645,26	375.296,68	65.923,31	16.641,96	457.861,95
1.2	Most čez Logaščico	67.760,03	0,00	67.760,03	14.907,21	0,00	82.667,24
1.3	Podporne konstrukcije (PK1, PK2, PK3 in PK4)	78.439,80	75.479,63	153.919,43	17.256,76	16.605,52	187.781,71
1.4	Cestna razsvetljava	59.566,39	0,00	59.566,39	13.104,61	0,00	72.671,00
1.5	Elektro vodi	42.395,87	0,00	42.395,87	9.327,09	0,00	51.722,96
1.6	TK vodi	30.017,22	0,00	30.017,22	6.603,79	0,00	36.621,01
1.7	Nepredvidena dela (10 % GOI del brez nepr. del)	57.783,07	15.112,49	72.895,56	12.712,28	3.324,74	88.932,58
2.	OPREMA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.	STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	10.696,27	36.066,94	46.763,21	2.353,18	7.934,72	57.051,11
3.1	Investicijska in projektna dokumentacija	10.696,27	1.011,65	11.707,92	2.353,18	222,56	14.283,66
3.2	Inženiring in nadzor (3 % GOI del z nepr. deli)	0,00	24.068,26	24.068,26	0,00	5.295,02	29.363,28
3.3	Svetovalne storitve	0,00	10.987,03	10.987,03	0,00	2.417,15	13.404,18
4.	STROŠKI DELA	0,00	43.585,13	43.585,13	0,00	0,00	43.585,13
5.	STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTMI	16.565,55	0,00	16.565,55	3.644,42	0,00	20.209,97
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	662.875,63	245.889,44	908.765,07			
	DDV (22 %) - nepovračljiv	145.832,64	44.506,95		145.832,65	44.506,94	
	SKUPAJ VREDNOST z DDV - tekoče cene	808.708,27	290.396,39				1.099.104,66

7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN INVESTICIJE

7.1. Strokovne podlage ter predhodno pripravljena dokumentacija, idejne rešitve in študije

Za pripravo tega investicijskega dokumenta so bile upoštevane strokovne podlage in uporabljena predhodno pripravljena dokumentacija, kot sledi v nadaljevanju:

- Občinska celostna prometna strategija Občine Logatec (ICRA, d.o.o. in LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o., 2025);
- Projektna naloga za izdelavo IZP in PZI za izgradnjo hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec od km 0+000 do km 0+590, št.: 37165-81/2019, 16. 6. 2021, DRSI;
- Geodetski načrt, št.: DBV_2021_34, Dobrovita d.o.o.;
- Geološko geomehanski elaborat, št.: 0300-126/2022-01, avgust 2023, Geološko projektiranje d.o.o.;
- Hidrološko hidravlični elaborat, št. H3-11-2022, maj 2023, STUDIO 47, poslovne in inženirske storitve, Urban Čepon s.p.;
- Elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije, št.: 004E-22/11-1, go-plan d.o.o., avgust 2023;
- Načrt objektov: št. 004E-22/2-2, go-plan, d.o.o.;
- Načrt cestne razsvetljave, št. 0460-CR, Avelis d.o.o.;
- Projektna naloga št. 371-54/2023-2: Ureditev novega priključka na državno cesto G2-102/1461 Logatec v km 0,200 v naselju Logatec;
- IZP Načrt priključka na državno cesto G2-102/1461 Logatec v km 0,200 v naselju Logatec, št. CS 1492-23, maj 2023, City Studio, d.o.o.
- projektni pogoji pristojnih soglasodajalcev;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, št. 004E-22, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, go-plan, d.o.o.;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, Načrt s področja gradbeništva – izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, Načrt vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje, št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, Niveleta, Mihael Mlakar s.p.;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki, št. 004E-22/11-2, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024.

7.2. Opredelitev tehnične rešitve v okviru investicije

Na odseku 1461 Logatec (Rondo Logatec) – Priključek AC Logatec na cesti G2-102 se v območju od Rondoja do Obrtne cone predvidi izvedba novega hodnika za pešce in kolesarskih površin na delih, kjer le-te še niso izvedene. Glavno cesto se opremi z novim hodnikom za pešce in dvosmerno kolesarsko povezavo od km 0,020 (obstoječi cestni most preko Logaščice) do km 0,308 (Križišče z JP 726803 in ZC 227201) oz. do križišča za Eurospin. V tem delu se predvidi tudi nov most za kolesarje in pešce preko potoka Logaščica, svetlega razpona 10,3 m. Višinsko se most umesti glede na zahteve, za doseg ustrezne poplavne varnosti v zaledju.

Pred in za mostom sta zaradi omejenega prostora predvidena podporna zidova PK-1 dolžine 16,02 m in PK-2 dolžine 28,54 m. Dodatni podporni zid PK-3 dolžine 9,0 m je predviden od km 0+125.26 do km 0+134.26 ob levem robu ceste kot podpora pločniku. Dodatno je predvidena lesena varnostna ograja višine 1,20 m, ki se postavi na objektih PK-1, PK-2, PK-

3 in Mostu čez Logaščico in vsaj še 5 m pred/za objektom, v kolikor je višina nasipa večja kot 3,00 m.

Prehode za kolesarje in pešce se ohrani, ukine se pasove za vključevanje in izključevanje kolesarjev z glavne ceste v območju JP 726803 Športni park Sekirica, saj z izvedbo površin po levi strani glavne ceste le-ti niso več potrebni.

Za promet kolesarjev in pešcev se izvede pločnik skupne širine 4,10 m, od tega je del v širini 1,60 m namenjen peščem in del v širini 2,50 m predviden kot dvosmerna kolesarska steza z varnostnim odmikom 1,00 m (zelenica).

Predvidi se izvedba meteorne kanalizacije za odvodnjavanje tako glavne ceste kot pločnika. Meteorne vode se pred izlivom v ustrezno očiščenje z lovilec olj. Kanalizacija meteorne vode je izvedena v dveh vejah tako, da ena vodi v smeri potoka Logaščica, druga veja pa se izliva v obstoječ travni jarek, ki se v nadaljevanju prav tako odvaja v potok Logaščica.

Ustrezno se glede na umestitev pločnika in kolesarske povezave prilagodijo dostopi k individualnim objektom (Dostop 1 v km 0,082 levo in Dostop 2 v km 0,121 levo), predvidi pa se tudi dostop do bodočega gasilskega doma v km 0,220 levo.

V okviru projekta se predvidi tudi nova javna razsvetljava (na delih, kjer še ni izvedena) in nova kanalizacija SN voda.

Od km 0,308 do km 0,600 (neupravičeni del investicije) so ob trgovskih centrih, ob levem robu glavne ceste, delno že izvedene površine za kolesarje in pešce. Predvidi se samo pločnik s kolesarsko povezavo na manjkajočem delu ob parkirišču trgovskega centra Hofer, in sicer od km 0,396 (kjer se naveže na obstoječo infrastrukturo) do km 0,570 (križišče z JP726802 oz. dostop do trgovskega Hofer). Za promet kolesarjev in pešcev se izvede pločnik skupne širine 4,10 m, od tega je del v širini 1,20 m namenjen peščem in del v širini 2,00 m predviden kot dvosmerna kolesarska steza z varnostnim odmikom 0,90 m (v asfaltu). Med parkiriščem Hofer in novim pločnikom s kolesarsko povezavo se predvidi nov AB podporni zid PK-4 v dolžini 144,22 m (neupravičeni del investicije). Deloma se preuredi oz. izvede prestavitev obstoječe javne razsvetljave. Meteorno kanalizacijo in ostale infrastrukturne in komunalne vode v območju izvedbe se v tem delu ne spreminja.

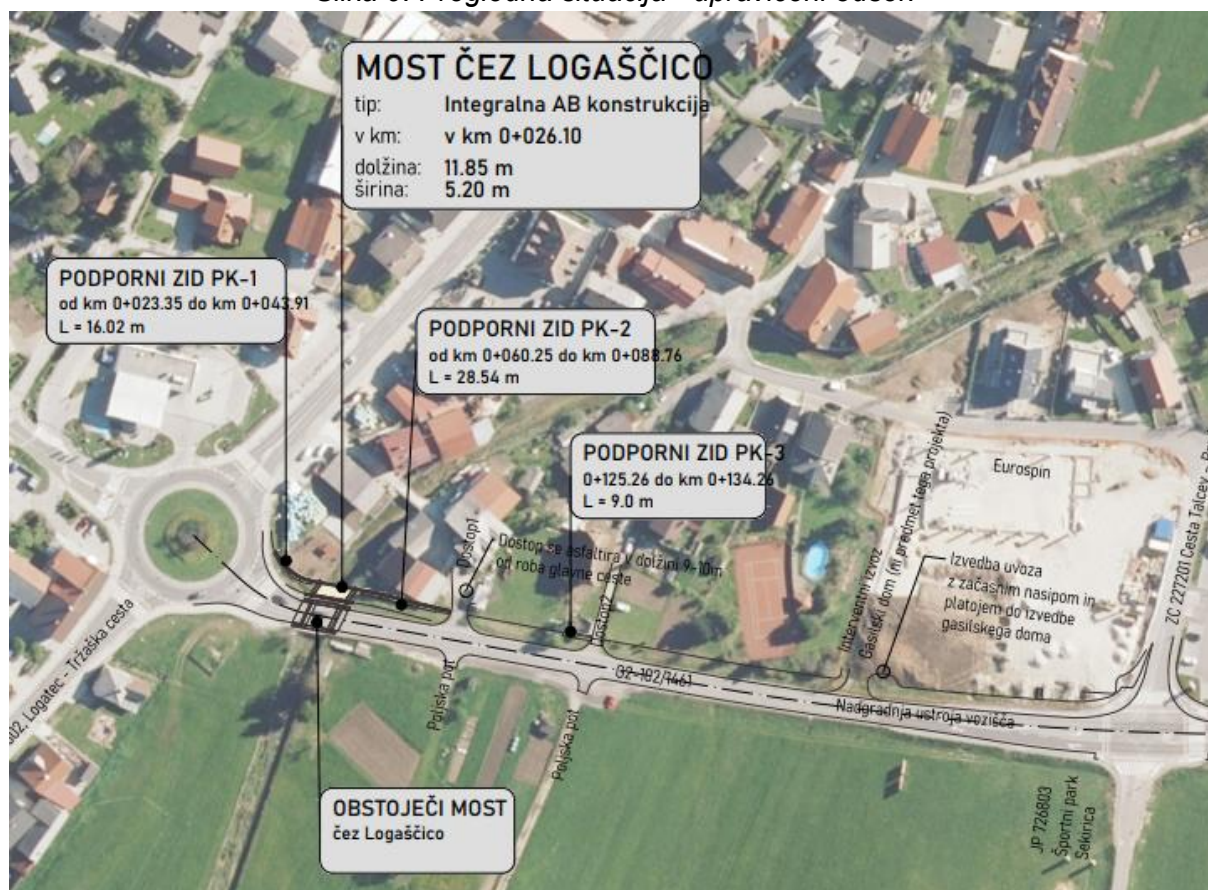
Na delu od km 0,022 (rob krožnega dela Rondoja Logatec) do km 0,420 v dolžini 400 m (neupravičeni del investicije) se izvede poenotenje prečnega nagiba glavne ceste G2-102 proti levemu robu (razen v križiščih, kjer se ohranja obstoječe stanje predvsem v namen uporabe obstoječega odvodnjavanja). Predvidi se delno rezkanje obstoječe površine (predvsem ob levem robu), izvedba izravnave z asfaltom za doseg prečnih sklonov ter nadgradnja z nosilnim ustrojem in obrabnim ustrojem. Na priključkih javnih poti in zbirne ceste oz. dostopih je zamenjava obrabnega ustroja do meje obdelave. Dostopa 1 in 2 se utrdi in asfaltira skladno s predlogom v elaboratu dimenzioniranja voziščnih konstrukcij.

V skladu s projektantskim popisom del so v okviru investicije na odseku G2-102/1461 Logatec od km 0+000 do km 0+600 predvidena naslednja gradbena, obrtniška in instalacijska dela:

- a) cesta (predдела, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, odvodnjavanje, prometna oprema in signalizacija, tuje storitve);
- b) površine za pešce in kolesarje (predдела, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, odvodnjavanje, gradbena in obrtniška dela, prometna oprema in signalizacija);
- c) most čez Logaščico (predдела, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela, tuje storitve);
- d) podporne konstrukcije:

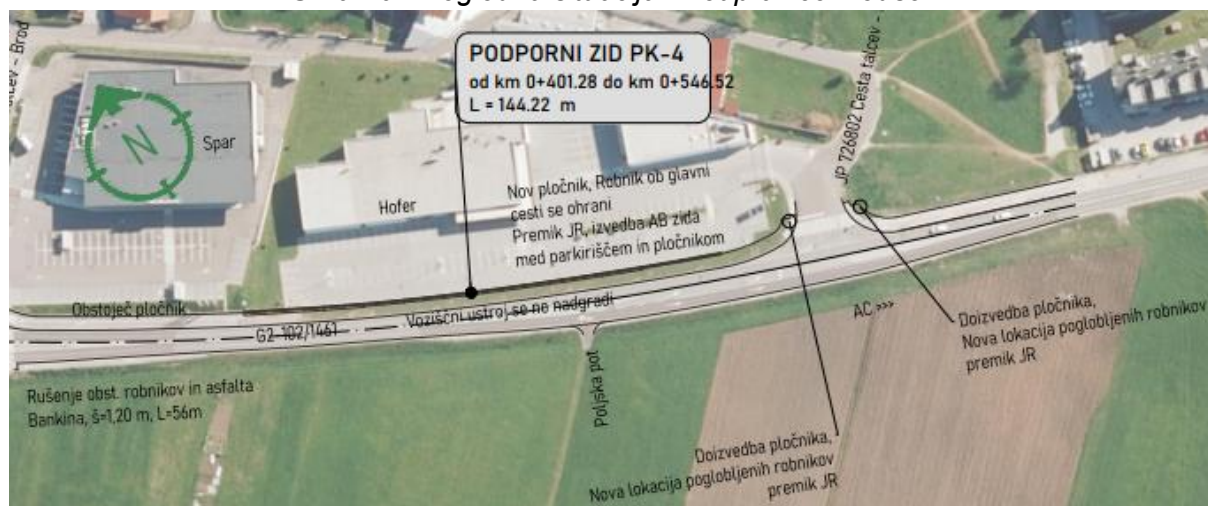
- podporna konstrukcija - PK1 (preddela, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela);
 - podporna konstrukcija – PK2 (preddela, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela);
 - podporna konstrukcija – PK3 (preddela, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela);
 - podporna konstrukcija – PK4 (preddela, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela, tuje storitve);
- e) izvedba, prestavitve in zaščita komunalnih vodov:
- cestna razsvetljava (gradbena dela, elektro montažna dela, tuje storitve);
 - prestavitev SN omrežja (gradbena dela, tuje storitve);
 - TK omrežje (gradbena dela, tuje storitve);
- f) zavarovanje gradbišča, zapore, tehnična dokumentacija (ostala dela in storitve);
- g) nepredvidena dela (10 %).

Slika 9: Pregledna situacija - upravičeni odsek



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 10: Pregledna situacija - nepravilni odsek



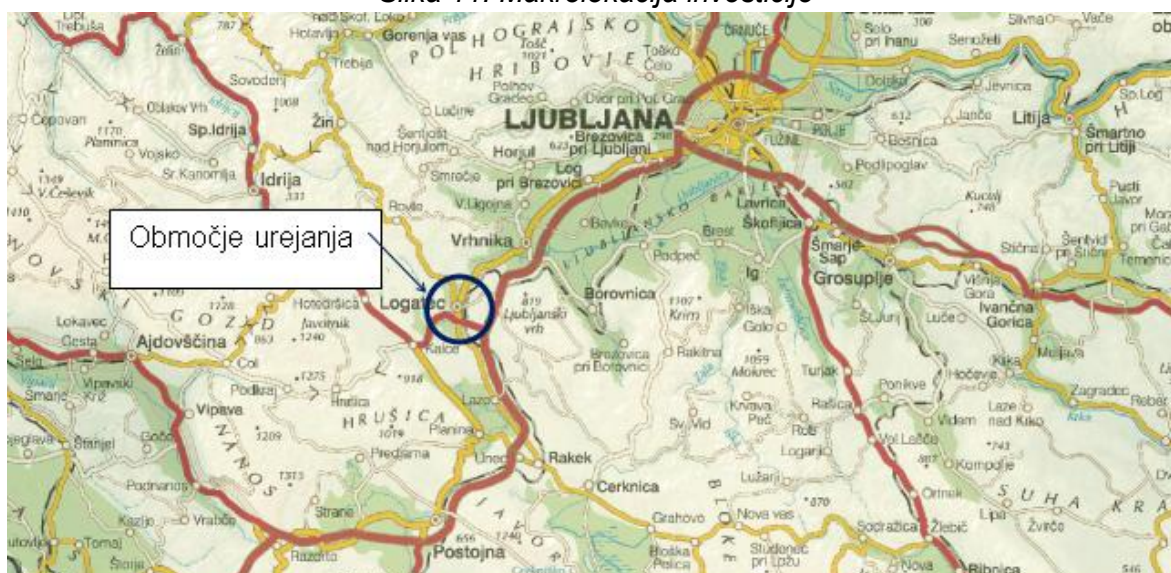
Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

7.3. Lokacija izvedbe investicije

7.3.1. Širša lokacija izvedbe investicije

Predvidena investicija se bodo izvajala v občini Logatec, ki se nahaja na stičišču alpskega in dinarskega sveta, v osrčju Notranjske. Občina Logatec meji na severu z občinami Žiri, Gorenja vas - Poljane in Dobrova – Polhov Gradec, na vzhodu z občino Vrhnika, na jugu z občinama Cerknica in Postojna, ter na zahodu z občinama Ajdovščina in Idrija. Širša lokacija izvedbe investicije je občina Logatec, in sicer zahodni del naselja Logatec, tik ob glavni cesti G2-102/1461.

Slika 11: Makrolokacija investicije



7.3.2. Ožja lokacija izvedbe investicije

Investicija »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec« bo potekala v zahodnem delu Logatca – Brod, v k. o. 2016 - Blekova vas.

Zadevna zemljišča, po katerih bo potekala izvedba investicije, so naslednja:

1235/3, 1235/4, 1322/5, 1324/1, 1326/3, 1326/4, 1332/2, 1333/5, 1335/1, 1339, 1340/3, 1341/3, 1343/1, 1343/2, 1344/6, 1345/3, 1345/6, 1345/7, 1488/9, 1488/10, 1488/11, 1488/12, 1489/16, 1489/17, 1489/18, 1498/7, 1498/8, 1507/4, 1507/6, 1507/7, 1507/8, 1510/3, 1510/4, 1657/3, 1660/6, 1660/29, 1693/1, 1694, 1695, 1696, 1709.

Prostorski akti, ki veljajo na območju ureditve, so:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Logatec (Logaške novice, št. 5/21 – uradno prečiščeno besedilo, št. 11/23, št. 4/24);
- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Centralne dejavnosti Brod – vzhodni del (Logaške novice, št. 12/15 (str. 10), 9/16 (str. 3), Uradni list RS, št. 83/20);
- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu Centralne dejavnosti Brod-zahodni del (Logaške novice, št. 5/19);
- Odlok o kategorizaciji občinskih cest v občini Logatec (Uradni list RS, št. 67/21, Logaške novice, št. 11/23).

Slika 12: Mikrolokacija investicije



Vir: PISO – Logatec, 2026

Omejitve v prostoru

Območje gradnje se nahaja v varovalnem pasu:

- potoka Logaščica - obravnavani odsek poteka na poplavnem območju vodotoka 2. reda, Logaščica;
- občinske zbirne ceste LZ 227201 Cesta Talcev – Brod (v km 0,311 Levo);
- javne poti JP 726803 Športni park Sekirica (v km 0,311 Desno) in
- javne poti JP 726802 Cesta Talcev - G2 102 (v km 0,578 Levo).

7.4. Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov s časovnim načrtom izvedbe

7.4.1. Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov

Stroški investicije, ki je predmet tega dokumenta in predstavlja operacijo, ki je predmet prijave na javni razpis JR EKP UTM 2025, zajemajo naslednje postavke:

- a) stroški gradbenih, obrtniških in instalacijskih (GOI) del** v okviru izgradnje hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, ki vključujejo tudi podporne konstrukcije (PK-1, PK-2, PK-3 in PK-4), javno razsvetljavo, komunalno infrastrukturo (elektro in TK vodi) in nepredvidena dela v deležu 10 % GOI del brez DDV ter so ocenjeni na podlagi predračunskega popisa del;
- b) stroški zunanjih izvajalcev**, ki vključujejo:
 - stroške izdelave investicijske in projektne dokumentacije, ki so ocenjeni v znesku 11.000 EUR brez DDV po stalnih cenah oz. 11.707,92 EUR brez DDV po tekočih cenah;
 - stroški inženiringa in nadzora, ki so ocenjeni v višini 3 % od ocenjenih GOI del (skupaj z nepredvidenimi deli) brez DDV in
 - stroške svetovalnih storitev, ki so ocenjeni v znesku 10.000,00 EUR brez DDV po stalnih cenah oz. 10.987,03 EUR brez DDV po tekočih cenah;
- c) stroški dela**, ki vključujejo stroške plač in povračil z delom in so za celotno obdobje trajanja izvedbe operacije ocenjeni v višini 40.000,00 EUR po stalnih cenah oz. 43.585,13 EUR brez DDV po tekočih cenah;
- d) stroški informiranja in komuniciranja**, ki so ocenjeni v višini 15.000,00 EUR brez DDV po stalnih cenah oz. 16.565,55 EUR brez DDV po tekočih cenah;
- e) DDV**, ki je obračunan na vse stroške (razen stroške dela) v deležu 22 % in v celoti ni povračljiv.

V nadaljevanju je prikazana specifikacija ocenjenih investicijskih stroškov in dinamika vlaganj v obdobju trajanja investicije po tekočih cenah.

Tabela 4: Specifikacija stroškov investicije z dinamiko vlaganj, v EUR – tekoče cene

SKLOP/LETO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	VREDNOST BREZ DDV (v EUR)	DDV (NEPOVRAČLJIV)	VREDNOST Z DDV (v EUR)
GRADBENA, OBRTNIŠKA IN INSTALACIJSKA (GOI) DELA	0,00	0,00	0,00	78.754,11	479.297,92	243.799,14	0,00	801.851,18	176.407,26	978.258,44
Izgradnja pločnika in kolesarskih površin	0,00	0,00	0,00	36.859,90	224.329,56	114.107,22	0,00	375.296,68	82.565,27	457.861,95
Most čez Logaščico	0,00	0,00	0,00	6.655,08	40.502,83	20.602,12	0,00	67.760,03	14.907,21	82.667,24
Podporne konstrukcije (PK1, PK2, PK3 in PK4)	0,00	0,00	0,00	15.117,25	92.003,68	46.798,49	0,00	153.919,43	33.862,27	187.781,70
Cestna razsvetljava	0,00	0,00	0,00	5.850,34	35.605,17	18.110,89	0,00	59.566,39	13.104,61	72.671,00
Elektro vodi	0,00	0,00	0,00	4.163,93	25.341,67	12.890,27	0,00	42.395,87	9.327,09	51.722,96
TK vodi	0,00	0,00	0,00	2.948,15	17.942,47	9.126,60	0,00	30.017,22	6.603,79	36.621,01
Nepredvidena dela (10 % GOI del brez nepr. del)	0,00	0,00	0,00	7.159,47	43.572,54	22.163,56	0,00	72.895,56	16.037,02	88.932,59
OPREMA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	1.000,00	0,00	0,00	11.705,16	18.726,93	14.206,26	1.124,86	46.763,21	10.287,91	57.051,11
Investicijska in projektna dokumentacija	1.000,00	0,00	0,00	8.270,90	0,00	2.437,02	0,00	11.707,92	2.575,74	14.283,66
Inženiring in nadzor (3 % GOI del z nepr. deli)	0,00	0,00	0,00	2.362,62	14.378,94	7.326,70	0,00	24.068,26	5.295,02	29.363,28
Svetovalne storitve	0,00	0,00	0,00	1.071,64	4.347,99	4.442,54	1.124,86	10.987,03	2.417,15	13.404,18
STROŠKI DELA	0,00	0,00	0,00	10.661,62	17.391,96	15.531,56	0,00	43.585,13	0,00	43.585,13
STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTMI	0,00	0,00	0,00	3.204,63	3.279,53	6.698,44	3.382,96	16.565,55	3.644,42	20.209,97
SKUPAJ VREDNOST brez DDV	1.000,00	0,00	0,00	104.325,52	518.696,34	280.235,39	4.507,82	908.765,07		
DDV (22 %) - nepovračljiv	220,00	0,00	0,00	20.606,06	110.286,96	58.234,84	991,72		190.339,59	
SKUPAJ VREDNOST z DDV - tekoče cene	1.220,00	0,00	0,00	124.931,58	628.983,31	338.470,23	5.499,54			1.099.104,66

7.4.2. Časovni načrt izvedbe investicije

Investicija oz. operacija »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec« se je pričela v letu 2023, predviden zaključek vseh aktivnosti je v prvem četrtletju 2029. V času priprave tega dokumenta je bil s strani Direkcije RS za infrastrukturo že izbran izvajalec inženiringa, za gradnjo se pričetek postopka javnega naročanja pričakuje v kratkem. Za predmetno investicijo gradbeno dovoljenje ni potrebno, saj se poseg izvaja kot vzdrževalna dela v javno korist.

Glede na dosedanje izvedene aktivnosti je potrebno v sklopu izvajanja investicije izvesti še:

- potrditi investicijsko dokumentacijo (DIIP in IP) (junij 2026),
- izvesti prijavo na javni razpis za pridobivanje nepovratnih sredstev JR EKP UTM 2025 (junij 2026),
- izvesti javno naročilo za izbiro izvajalca GOI del in nadzora (predvidoma v času od junija do septembra 2026),
- izvesti gradbena dela (predvidoma v času od oktobra 2026 do maja 2028),
- izvajati projektantski in gradbeni nadzor (tekom izvedbe GOI del),
- voditi investicijo tekom trajanja izvedbe s strani vodje projekta na Občini Logatec,
- izvajati aktivnosti finančnega in administrativnega spremljanja ter poročanja o operaciji državnemu organu,
- izvajati informacijske in komunikacijske aktivnosti tekom in po zaključku izvedbe investicije (vsako leto v času Evropskega tedna mobilnosti in v prvem četrtletju 2029),
- opraviti kakovostni komisijski pregled izvedenih del,
- izdelati projekt izvedenih del (PID) in ostalo zaključno dokumentacijo (najkasneje do oktobra 2028);
- izvesti primopredajo odseka ceste in ga predati v uporabo, površine pa v upravljanje relevantnim upravljavcem,
- zaključne aktivnosti finančnega in administrativnega spremljanja ter poročanja o operaciji državnemu organu (od novembra 2028 do marca 2029).

Tabela 5: Terminski plan izvajanja investicije – operacije

Datum začetka investicije	1. 1. 2023
Datum zaključka investicije	31. 3. 2029

Leto	pred 2024	2024	2025	2026				2027				2028				2029
Četrtoletje izvedbe				Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
Izdelava projektne dokumentacije (PZI, PID)																
Pridobivanje pravice graditi na zadevnih zemljiščih																
Izdelava investicijske dokumentacije in potrditev na seji občinskega sveta																
Prijava operacije na javni razpis JR EKP UTM 2025																
Izvedba javnega naročila za izbor izvajalca GOI del in nadzora																
Izvedba GOI del																
Izvedba strokovnega in gradbenega nadzora																
Tehnični pregled in prevzem površin v upravljanje																
Izvedba informacijskih in komunikacijskih aktivnosti za operacijo																
Finančno in administrativno spremljanje operacije in poročanje ministrstvu (v primeru uspešne prijave na javni razpis)																

7.5. Varstvo okolja

V skladu z Zakonom o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 23/24, 21/25 – ZOPVOOV, 56/25 – PoZ in 11/26 – odl. US) in Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22 – ZVO-2), za predvideni poseg ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje ali začeti s predhodnim postopkom. Nameravani poseg prav tako ne spada med dejavnosti in naprave, ki lahko povzročajo industrijske emisije, onesnaževanje okolja, tveganje za okolje ali okoljsko škodo in dosegajo prag zmožljivosti v skladu z Uredbo o vrsti dejavnosti in naprav, ki povzročajo industrijske emisije (Uradni list RS, št. 68/22).

Pri načrtovanju in izvedbi investicije bodo upoštevana naslednja izhodišča:

- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- okoljska učinkovitost (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov),
- trajnostna dostopnost (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza),
- zmanjševanje negativnih vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oziroma strokovnih ocen vplivov na okolje za posege, kjer je potrebno).

V spodnji preglednici so podane količine odpadkov, pri katerih v skladu z Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2; v nadaljevanju: Uredba o ravnanju z odpadki) ni potrebno zagotoviti prevzema zbiralca ali predelovalca gradbenih odpadkov.

Tabela 6: Količine odpadkov, do katerih ni potrebno zagotoviti prevzema zbiralca ali predelovalca gradbenih odpadkov

Vrsta gradbenega odpadka	Količina [m³]
Beton, opeka, ploščice, keramika in materiali na osnovi sadre	50
Gradbeni materiali, ki vsebujejo azbest, razen odpadnih azbest-cementnih gradbenih izdelkov	0,5
Odpadni azbest-cementni gradbeni izdelki	5
Les, steklo, plastika	10
Bitumenske mešanice, katran in katranirani izdelki	15
Kovine	0,1
Zemeljski izkop, ki ni onesnažen z nevarnimi snovmi tako, da bi se moral uvrstiti med nevarne gradbene odpadke v skladu s predpisom, ki ureja ravnanje z odpadki.	- za manj kot 5.000 m³ zemeljskega izkopa ni obvezna oddaja zbiralcu gradbenih odpadkov v skladu s 7. členom Uredbe o ravnanju z odpadki, - neomejene količine zemeljskega izkopa se lahko uporabljajo v skladu z 8. členom Uredbe o ravnanju z odpadki na gradbišču, kjer je nastal, ali na drugih gradbiščih istega investitorja
Izolirni materiali	5

7.5.1. Ravnanje z odpadki

Pri predmetni gradnji bo nastala določena količina gradbenih odpadkov. V skladu s prvo alinejo drugega odstavka 5. člena Uredbe o ravnanju z odpadki je za gradnjo objekta, pri katerem je

prostornina zemeljskega izkopa 1.000 m³ ali več, potrebno izdelati načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki. Iz predmetnega načrta sledi, da se bo v največji meri se bo pojavljal **zemeljski izkop**, **asfalt**, v manjši meri tudi **beton**, **jeklo** in **plastika**. Nevarni odpadki niso predvideni. Odpadki, ki bodo nastajali na gradbišču, in predvidena količina so razvidni iz spodnje preglednice.

Tabela 7: Vrsta in količina odpadkov, nastalih pri gradnji

Odpadek	Odstranitev		Ponovna vgradnja		Odvoz	
	m ³	t	m ³	t	m ³	t
Plodna zemljina	462	784	462	784	/	/
Izkop	2.909	5.817	74	147	2.836	5671
Skupaj zemeljska dela	3.370	6.601	535	930	2.836	5671
Asfalt	323	804	/	/	323	804
Les	13	9	/	/	13	9
Cementni beton	6	15	/	/	6	15
Železo	39	1,1	/	/	39	1,1
Plastika (cevi)	104	0,1	/	/	104	0,1
Mešani odpadki	/	0,1	/	/	/	0,1

Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/11-2, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Material od izkopa, kateri je predviden za zasip/nasip ter plodna zemljina, ki je predvidena za ponovno razprostriranje, se bosta sproti nalagala in odvažala na začasno odlagališče na gradbišču, kjer se bosta do ponovne uporabe skladiščila ločeno od drugih vrst s klasifikacijskega seznama odpadkov. Izkop in humus se bosta sproti nalagala in odvažala na trajno odlagališče. Višek izkopanega materiala (plodna zemljina in izkop) bo deponiran na registriranih deponijah ali uporabljen na gradbiščih istega investitorja. Za ostale gradbene odpadke, ki bodo nastali med gradnjo, mora investitor zagotoviti odvoz in oddajo v zbirni center ločeno po frakcijah, ki veljajo za ločeno zbiranje odpadkov. Za vse odpadke, ki bodo nastali pri gradnji in ki jih bo izvajalec oddal na zakonsko urejeno deponijo, si mora pridobiti evidenčni list o ravnanju z odpadki skladno z Uredbo o ravnanju z odpadki.

7.5.2. Preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev iz gradbišča

V okviru investicijskega projekta je bil izdelan elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišč, in sicer na podlagi 9. člena Uredbe o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2). Iz elaborata sledi, da se zaradi preprečevanja in zmanjševanja razpršene emisije delcev na gradbišču zagotavlja naslednje organizacijske ukrepe:

- organizira se sproti odvažanje gradbenih odpadkov;
- gradbeni material se skladišči glede na potrebe na gradbišču, organizacija dovažanja gradbenega materiala poteka tako, da se ta dovažata sproti;
- organizira se redno čiščenje gradbiščnih cest;
- če pride do poškodb cest za javni cestni promet, se ukrep izvaja v dogovoru z upravljavcem cest, če se javne ceste onesnažijo, se takoj organizira čiščenje;
- na gradbišču se omeji hitrost vozil na največ 40 km/h;
- transportna sredstva so pokrita.

7.5.3. Vode in odvodnjavanje

Obravnavani odsek poteka na poplavnem območju vodotoka 2. reda, Logaščica. Območje predvidene gradnje se nahaja v majhnem, srednjem in preostalem razredu poplavne nevarnosti, zato je bila izdelana Hidrološko-hidravlična analiza za novi most ob obstoječem LJ0285, št. H3-11-2022, STUDIO 47, poslovne in inženirske storitve, Urban Čepon s.p., maj, avgust 2023.

Padavinske vode z obravnavanega območja se prioritetno vodijo razpršeno po terenu. V ta namen je v čim večji meri predvidena razpršena odvodnja preko bankin s prečnimi nagibi ceste in kolesarske steze ter posamičnimi iztoki. Površinska voda z vozišča se odvodnjava prečno preko bankine in brežine nasipa v cestni jarek ali razpršeno po terenu oz. v koritnico ali muldo, ki poteka ob robu vozišča in se priključuje v jarek, prepust ali kanalizacijo.

Med varovalnimi ukrepi za izvedbo nove premostitvene konstrukcije, ki izhajajo iz hidrološko-hidravlične analize, je zagotovljeno varnostno nadvišanje $Q100 + 0,50$ m, ustrezno temeljenje premostitve, vsi komunalni vodi, ki bodo obešeni na mostu, pa bodo montirani na dovodni strani premostitve.

S predvidenim posegom se poplavno območje zmanjša, negativni vplivi na poplave in vode so nebitni. Varovalni ukrepi nimajo vpliva na tok poplavne vode, na razlivni volumen, na razlivne površine in spremembo pokrovnosti tal. Poplavna varnost materialnih dobrin in zaposlenih v času gradnje bo zagotovljena z upoštevanjem vseh predvidenih varovalnih in varnostnih ukrepov.

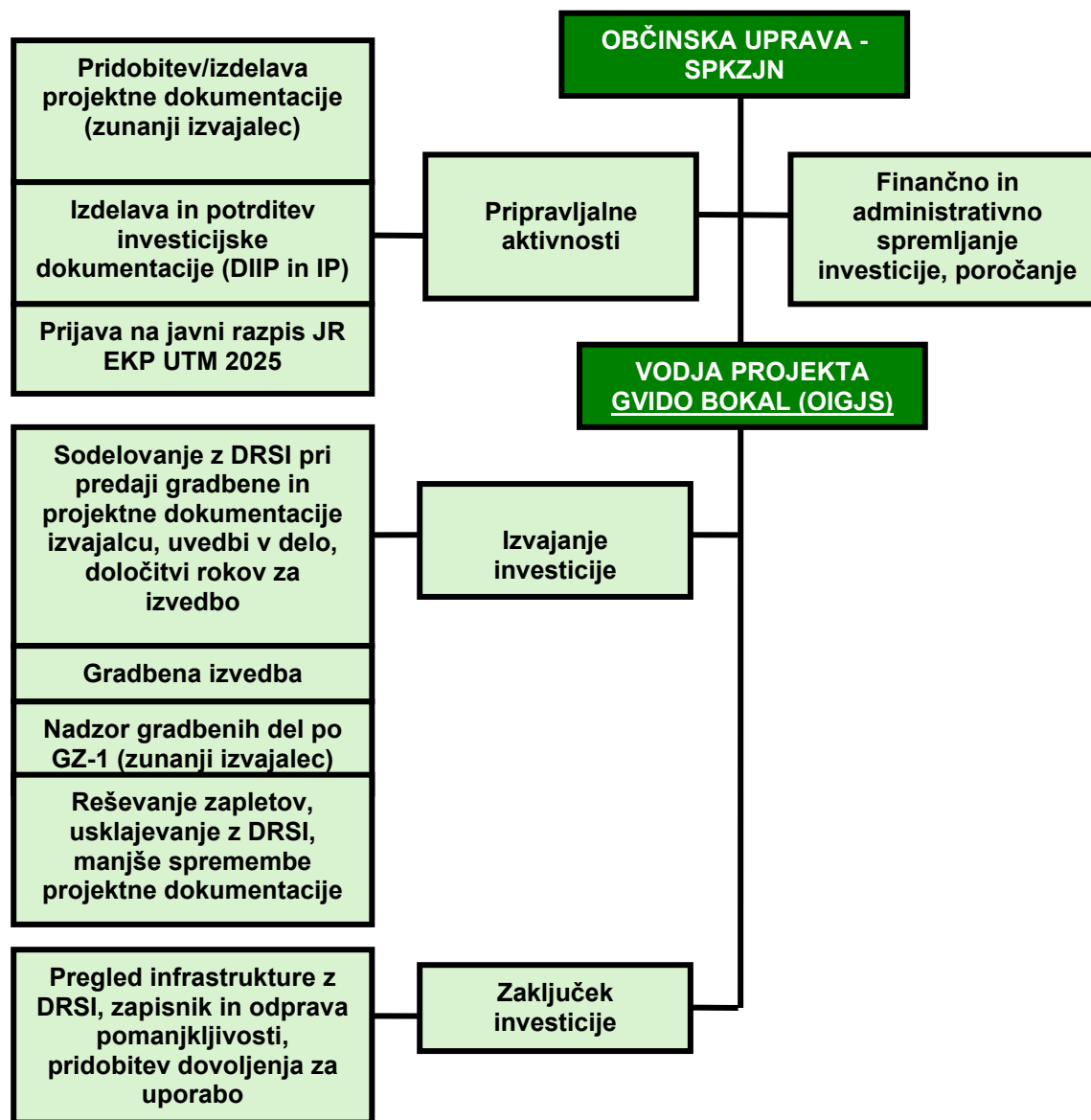
7.6. Kadrovsko-organizacijska shema izvajanja investicije s prostorsko opredelitvijo

Za vodenje predmetne investicije je v občinski upravi Občine Logatec zadolžen vodja investicijskega projekta Gvido Bokal, sekretar v Oddelku za investicije in gospodarske javne službe. Glavno področje njegovega dela so investicije na komunalni in cestni infrastrukturi.

V pripravljalne aktivnosti je vključena tudi Služba za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila (SPKZJN), ki poleg izdelave investicijske dokumentacije pomaga pri izvedbi vseh potrebnih aktivnosti za uspešno prijavo projekta na javni razpis JR EKP UTM 2025. Služba bo izvajala tudi aktivnosti finančnega in administrativnega spremljanja investicije ter potrebnega poročanja ministrstvu, ki bo v primeru uspešne prijave na javni razpis dodelilo nepovratna sredstva.

Vse aktivnosti se bodo odvijale v poslovnih prostorih občinske uprave Občine Logatec, na sedežu občine, ter na terenu, kjer se izvaja investicija, po potrebi pa tudi v prostorih Direkcije RS za infrastrukturo v Ljubljani. Vodja projekta bo skrbel za organizacijo in udeležbo na rednih sestankih, katerih se bodo udeleževali predstavniki Direkcije RS za infrastrukturo, občine, odgovornega projektanta, izvajalca gradnje, izvajalca inženiringa in nadzora. Kontrola izvedbe del in potek investicije bosta skladna s potrjenim terminskim planom investicije. Vodja projekta bo po potrebi določil tudi vmesne kontrole izvajanja del, da bi zagotovil redno izvajanje projekta in odpravljati morebitne zastoje. V primeru odstopanj od načrta izvedbe projekta bo vodja projekta od soinvestitorja ali izvajalcev del zahteval pospešitev izvedbe del ali sprejel druge ustrezne ukrepe za zmanjšanje težav oziroma nevšečnosti.

Slika 13: Organizacija in vodenje investicijskega projekta znotraj Občinske uprave Občine Logatec



Vodja projekta v izvajanje projekta vključuje tudi ostale službe oz. zaposlene na občini, ki so potrebni za uspešno izvedbo projekta, zlasti Službo za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila, ter sodeloval z osebo, ki bo izvajala finančno spremljanje in poročanje o investiciji ministrstvu v primeru uspešne prijave na javni razpis JR EKP UTM 2025.

Vodja projekta bo svoje funkcije izvajal tudi preko projektanta in nadzornika, ki bosta odgovorna za načrtovanje vseh izvedbenih del, napredovanje del, nadzor, kontrolo kakovosti in poročanje o stanju del. O vseh aktivnostih bo vodja projekta redno poročal svojemu neposrednim in posrednim nadrejenim ter županu Občine Logatec.

7.7. Predvideni viri financiranja in drugi viri

V trenutku priprave tega dokumenta ima Občina Logatec v sprejetem proračunu za leto 2026 in 2027 predvidena sredstva za izvedbo predmetne investicije v okviru NRP OB64-22-0004, in sicer ima na proračunski postavki PP 13117 Izgradnja hodnika za pešce in kolesarje od krožišča MOL do uvoza za Hofer planirana sredstva v višini 661.229,50 EUR. Po potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta in z rebalansom proračuna Občine Logatec za leto 2026 bodo naziv projekta in viri NRP usklajeni z nazivom investicije in finančno konstrukcijo, kot je predvidena v predmetnem dokumentu identifikacije investicijskega projekta oz. investicijski dokumentaciji, ki bo še pripravljena.

Tabela 8: Predvidena finančna konstrukcija investicije – operacije, v EUR z DDV – tekoče cene

VIRI FINANCIRANJA	pred 2026	2026	2027	2028	2029	SKUPAJ
Lastna sredstva - Občinski proračun	1.220,00	52.597,80	254.969,52	141.152,95	2.197,77	452.138,04
Nepovratna sredstva - Državni proračun RS	0,00	72.333,78	374.013,79	197.317,28	3.301,77	646.966,62
SKUPAJ	1.220,00	124.931,58	628.983,31	338.470,23	5.499,54	1.099.104,66

V zgornji preglednici je prikazana predvidena finančna konstrukcija projekta po tekočih cenah z upoštevanim DDV, ob predpostavki, da bo občina uspešna s prijavo na javnem razpisu za pridobivanje nepovratnih sredstev JR EKP UTM 2025. V primeru, da občina ne pridobi načrtovanih nepovratnih sredstev, je finančna konstrukcija projekta zaprta, saj so za izvedbo projekta na podlagi Sporazuma zagotovljena zadostna sredstva financiranja iz občinskega in državnega proračuna (DRSI).

7.8. Pričakovana stopnja izrabe zmogljivosti oz. ekonomska upravičenost projekta

V okviru investicije bo ob glavni državni cesti G2-102/1461 Logatec zgrajena infrastruktura za pešce in kolesarje tam, kjer je še ni, hkrati pa se bo navezala na že obstoječo infrastrukturo ob stanovanjskih soseskah proti Obrtni coni Logatec ter ob krožišču MOL, kjer se naveže na obstoječo povezavo proti središču mesta.

Možni uporabniki novovzpostavljene povezave za pešce in kolesarje so:

- dnevni migranti, ki bodo povezavo uporabljali za pot na delo ali v šolo in za vsakodnevne opravke, kot npr. nakupovanje v bližnjih trgovskih centrih, ki se nahajajo ob povezavi, lekarni (trajnostna mobilnost);
- ranljive skupine: otroci, ki so do sedaj uporabljali druge, daljše poti (za ta del mesta Logatec se vzpostavi varna šolska pot do osnovne šole, ki se nahaja v KS Tabor), mamice z vozički, starejši in gibalno ovirani, ki bodo dobili varen dostop do storitev;
- rekreativci (kolesarji, sprehajalci, tekači), saj se povezava navezuje na širše rekreacijsko omrežje občine (Športni park Sekirica in okoliške poti, Športna dvorana Logatec).

Predmetna investicija ne ustvarja prihodkov, saj se za uporabo infrastrukture za pešce in kolesarje ne zaračunavajo pristojbine, zato se upravičenost investicije ocenjuje z družbeno-ekonomskega vidika. Natančen izračun ekonomske upravičenosti projekta, vključno z izračunom finančnih in ekonomskih kazalnikov (neto sedanja vrednost - NSV, interna stopnja donosnosti - ISD in doba povračila investicije), bo v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) predmet analize stroškov in koristi v sklopu izdelave naslednje stopnje investicijske dokumentacije.

8. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) 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 300.000 EUR in 500.000 EUR najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta;
2. za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program;
3. za investicijske projekte nad vrednostjo 2.500.000 EUR dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijsko zasnovo in investicijski program;
4. za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000 EUR je treba zagotoviti dokument identifikacije investicijskega projekta in sicer:
 - pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih;
 - pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (na primer visoki stroški vzdrževanja);
 - kadar se investicijski projekti (so)financirajo s proračunskimi sredstvi.

Vrednost investicije oz. operacije »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec« je ocenjena na **1.007.390,05 EUR** z vključenim DDV po stalnih cenah oz. na **1.099.104,66 EUR** z vključenim DDV po tekočih cenah.

Glede na to, da je ocenjena vrednost investicije nad 500.000,00 EUR po stalnih cenah z vključenim DDV, je potrebno izdelati še **investicijski program**. Predvideni termin izdelave investicijskega dokumenta je junij 2026.



OBČINA LOGATEC

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



Občina
Logatec

INVESTICIJSKI PROGRAM (IP)

»Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«

Izdelano na osnovi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16)



Logatec, junij 2026

KAZALO VSEBINE

1. UVODNO POJASNILO	5
1.1. PREDSTAVITEV INVESTITORJA IN IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	5
1.2. NAMEN IN CILJI INVESTICIJE - OPERACIJE.....	6
1.3. POVZETEK DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	7
2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	8
2.1. POVZETEK INVESTICIJE – OPERACIJE	8
2.2. SPISEK STROKOVNIH PODLAG.....	9
2.3. KRATEK OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT TER UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE.....	10
2.3.1. <i>Scenarij »BREZ« investicije</i>	10
2.3.2. <i>Scenarij »Z« investicijo</i>	11
2.3.3. <i>Izbor optimalne variante</i>	12
2.4. ODGOVORNE OSEBE	13
2.5. PREDVIDENA ORGANIZACIJA IN DRUGE POTREBNE PRVINE ZA IZVEDBO IN SPREMLJANJE UČINKOV INVESTICIJE	14
2.6. OCENJENA VREDNOST INVESTICIJE IN PREDVIDENA FINANČNA KONSTRUKCIJA INVESTICIJE	15
2.7. ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	16
3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU	17
3.1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU	17
3.2. OSNOVNI PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU.....	18
4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO 19	
4.1. PREDSTAVITEV OBČINE LOGATEC	19
4.2. OBSTOJEČE STANJE INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE IN KOLESARJE V OBČINI LOGATEC	20
4.3. POTOVALNE NAVADE PREBIVALSTVA IN OBISKOVALCEV	20
4.4. OPIS STANJA IN RAZLOGI ZA IZVEDBO INVESTICIJE	21
5. USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S STRATEŠKIMI IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI PODROČJA	25
5.1. STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030 (SRS 2030)	25
5.2. STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJA 2050 (SPRS 2050, 2023).....	25
5.3. STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI DO LETA 2030 (SRP 2030, 2015).....	26
5.4. STRATEGIJA ZA TRAJNOSTNO IN PAMETNO MOBILNOST (EVROPSKA KOMISIJA, 2020).....	26
5.5. PROGRAM EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2021-2027 V SLOVENIJI (RS, 2021)....	27
5.6. CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA LJUBLJANSKE URBANE REGIJE (CPS RRA LUR, 2018).....	27
5.7. OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LOGATEC (OCPS OBČINE LOGATEC, 2025) 27	
6. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI.....	29
7. TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL	30
7.1. VRSTA INVESTICIJE - OPERACIJE.....	30
7.2. TEHNIČNE REŠITVE	30
7.3. SKLADNOST INVESTICIJE S POSEBNIMI POGOJI JR EKP UTM 2025.....	33
7.3.1. <i>Ukrep »infrastruktura za pešce«</i>	33
7.3.2. <i>Ukrep »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«</i>	35
7.4. DOSEGANJE MERIL JR EKP UTM 2025.....	37
7.4.1. <i>Ukrep »infrastruktura za pešce«</i>	37
7.4.1. <i>Ukrep »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«</i>	39
8. ANALIZA ZAPOSLENIH	42

9.	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA	43
9.1.	IZHODIŠČA ZA OCENO STROŠKOV INVESTICIJE	43
9.2.	OCENA STROŠKOV INVESTICIJE PO STALNIH CENAH	43
9.3.	OCENA STROŠKOV INVESTICIJE PO TEKOČIH CENAH.....	44
9.4.	UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI PO TEKOČIH CENAH.....	45
10.	ANALIZA LOKACIJE.....	48
10.1.	ŠIRŠA LOKACIJA IZVEDBE INVESTICIJE	48
10.2.	OŽJA LOKACIJA IZVEDBE INVESTICIJE	48
11.	ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE	50
11.1.	RAVNANJE Z ODPADKI	51
11.2.	PREPREČEVANJE IN ZMANJŠEVANJE EMISIJE DELCEV IZ GRADBIŠČA.....	51
11.3.	VODE IN ODVODNJAVANJE	52
12.	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE IN ANALIZA IZVEDLJIVOSTI	53
12.1.	ORGANIZACIJA VODENJA PROJEKTA.....	55
12.2.	ANALIZA IZVEDLJIVOSTI	56
12.2.1.	<i>Institucionalne zmogljivosti investitorja.....</i>	<i>56</i>
12.2.2.	<i>Tehnično-tehnološka izvedljivost investicije</i>	<i>57</i>
12.2.3.	<i>Urejenost pravno-premoženjskih zadev</i>	<i>57</i>
12.2.4.	<i>Seznam projektne, investicijske in druge dokumentacije.....</i>	<i>57</i>
12.2.5.	<i>Postopki izbire izvajalcev del, storitev, blaga</i>	<i>58</i>
12.2.6.	<i>Predaja infrastrukture v uporabo in upravljanje.....</i>	<i>59</i>
12.2.7.	<i>Kazalniki in vrednotenje učinkov investicije</i>	<i>59</i>
13.	NAČRT FINANCIRANJA	61
13.1.	OKVIRNI OBSEG IN SPECIFIKACIJA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	61
13.2.	VIRI FINANCIRANJA	63
14.	PRIHODKI IN STROŠKI INVESTICIJE	64
14.1.	STROŠKI OBRATOVANJA INVESTICIJE	64
14.2.	AMORTIZACIJA.....	64
14.3.	TEKOČI IN INVESTICIJSKI STROŠKI VZDRŽEVANJA	64
14.4.	PRIHODKI OBRATOVANJA INVESTICIJE	65
15.	ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	66
15.1.	FINANČNA ANALIZA	66
15.1.1.	<i>Finančna neto sedanja vrednost</i>	<i>66</i>
15.1.2.	<i>Relativna neto sedanja vrednost (RNSVf)</i>	<i>66</i>
15.1.3.	<i>Doba povračila vloženih sredstev.....</i>	<i>66</i>
15.1.4.	<i>Denarni tok investicije</i>	<i>69</i>
15.2.	EKONOMSKA ANALIZA	69
15.2.1.	<i>Davčni popravki.....</i>	<i>70</i>
15.2.2.	<i>Popravki zaradi eksternalij</i>	<i>70</i>
15.2.3.	<i>Pretvorba tržnih cen v obračunske cene</i>	<i>71</i>
15.2.4.	<i>Ekonomski tok investicije</i>	<i>71</i>
15.2.5.	<i>Ekonomska neto sedanja vrednost in interna stopnja donosnosti</i>	<i>71</i>
15.2.6.	<i>Ekonomska relativna NSV (RNSVe)</i>	<i>72</i>
15.2.7.	<i>Doba povračila vloženih sredstev.....</i>	<i>72</i>
15.3.	PREDSTAVITEV UČINKOV, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM	75
16.	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	75
16.1.	OPIS TVEGANJ.....	75
16.1.1.	<i>Tveganje razvoja</i>	<i>75</i>
16.1.2.	<i>Tveganja v času izgradnje.....</i>	<i>75</i>
16.1.3.	<i>Tveganja v času obratovanja</i>	<i>76</i>
16.1.4.	<i>Točkovanje in rangiranje</i>	<i>76</i>
16.2.	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	77

16.2.1.	Vpliv sprememb kritičnih spremenljivk na finančne kazalnike	77
16.2.2.	Vpliv sprememb kritičnih spremenljivk na ekonomske kazalnike	77
17.	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	78

KAZALO TABEL

Tabela 1: Specifični kazalniki učinka na ravni operacije	6
Tabela 2: Točkovanje variant glede na kriterije ocenjevanja za izbor optimalne variante	12
Tabela 3: Ocenjena vrednost investicije, v EUR – tekoče cene.....	15
Tabela 4: Predvidena finančna konstrukcija investicije – operacije, v EUR z DDV – tekoče cene.....	15
Tabela 5: Rezultatov finančne in ekonomske analize stroškov in koristi	16
Tabela 6: Ključni kazalniki Občine Logatec.....	20
Tabela 7: Posebni pogoji JR EKP UTM 2025 – “infrastruktura za pešce”	33
Tabela 8: Posebni pogoji JR EKP UTM 2025 – “infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave”..	35
Tabela 9: Ocena stroškov investicije, v EUR – stalne cene	44
Tabela 10: Ocena stroškov investicije, v EUR – tekoče cene.....	45
Tabela 11: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije – operacije, v EUR – tekoče cene	47
Tabela 12: Količine odpadkov, do katerih ni potrebno zagotoviti prevzema zbiralca ali predelovalca gradbenih odpadkov	50
Tabela 13: Vrsta in količina odpadkov, nastalih pri gradnji	51
Tabela 14: Terminski plan izvajanja investicije – operacije.....	54
Tabela 15: Specifični kazalniki učinka na ravni operacije	59
Tabela 16: Specifikacija stroškov investicije z dinamiko vlaganj, v EUR – tekoče cene	62
Tabela 17: Predvidena finančna konstrukcija investicije – operacije, v EUR z DDV – tekoče cene.....	63
Tabela 18: Stroški investicije v ekonomski dobi, v EUR – stalne cene	65
Tabela 19: Finančni tok, v EUR – stalne cene	67
Tabela 20: Diskontirani finančni tok, v EUR – stalne cene	68
Tabela 21: Likvidnostni tok investicije, v EUR – stalne cene	69
Tabela 22: Multiplikatorski učinek, v EUR	70
Tabela 23: Ekonomski tok, v EUR.....	73
Tabela 24: Diskontirani ekonomski tok, v EUR	74
Tabela 25: Izračun stopnje tveganja	76
Tabela 26: Vpliv sprememb stroškov in koristi na finančne kazalnike	77
Tabela 27: Vpliv sprememb stroškov in koristi na ekonomske kazalnike	77

KAZALO SLIK

Slika 1: Območje občine Logatec.....	19
Slika 2: Rezultati kordonskega štetja prometa v Logatcu	21
Slika 3: Območje urejanja infrastrukture za pešce in kolesarje.....	22
Slika 4: Navezava v Rondoju Logatec.....	22
Slika 5: Most čez Logaščico in Dostop 1 – pomanjkanje infrastrukture	23
Slika 6: Dostop 2 in obstoječi jarek ob glavni cesti – pomanjkanje infrastrukture	23
Slika 7: Poškodovano vozišče in Prepust 3 in 4 - nevarna pot udeleženca v prometu.....	23
Slika 8: Obstoječe stanje ob uvozu Eurospin - pomanjkanje infrastrukture	23
Slika 9: Pregledna situacija - upravičeni odsek.....	32
Slika 10: Pregledna situacija - neupravičeni odsek.....	32
Slika 11: Makrolokacija investicije	48
Slika 12: Mikrolokacija investicije	49
Slika 13: Organizacija in vodenje investicijskega projekta znotraj Občinske uprave Občine Logatec..	55

1. UVODNO POJASNILO

Predmet investicije oz. operacije je izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, in sicer del projekta, ki ga v skladu s Sporazumom sofinancira Občina Logatec. Gre za odsek 1461 Logatec (Rondo Logatec) – Priključek AC Logatec na cesti G2-102, kjer se v območju od Rondoja do Obrtne cone predvidi izvedba novega hodnika za pešce in kolesarskih površin na delih, kjer le-te še niso izvedene. Glavno cesto se opremi z novim hodnikom za pešce in dvosmerno kolesarsko povezavo od km 0,020 (obstoječi cestni most preko Logašnice) do km 0,308 (Križišče z JP 726803 in ZC 227201) oz. do križišča za Eurospin. V sklopu ureditve pločnika bo na nekaterih območjih potrebna izgradnja podpornih konstrukcij ter nov objekt za promet pešcev in kolesarjev čez Logašnico. Predvidi se tudi izvedba meteorne kanalizacije za odvodnjavanje tako glavne ceste kot pločnika ter dograditev javne razsvetljave in kanalizacija SN in TK voda. Ustrezno se glede na umestitev pločnika in kolesarske povezave prilagodijo dostopi k individualnim objektom, predvidi pa se tudi dostop do bodočega gasilskega doma.

Za izvedbo investicijskega projekta kot investitor nastopata Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo in Občina Logatec kot sofinancer na podlagi *Sporazuma št. 2431-25-001114/0 za izgradnjo pločnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec od km 0+000 do km 0+600* (v nadaljevanju: Sporazum).

Občina Logatec bo za del projekta, za katerega v skladu s Sporazumom nastopa v vlogi investitorja oz. sofinancerja, kandidirala za pridobitev nepovratnih sredstev iz državnega proračuna RS na *Javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025)*, objavljenem v Uradnem listu RS, št. 34/25 z dne 9. 5. 2025 in št. 11/26 z dne 13. 2. 2026, ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji in Odloka o Programu porabe sredstev Podnebnega sklada za leta 2025–2028.

Investicija se izvaja v sklopu vzdrževalnih del v javno korist, skladno z Zakonom o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE) in Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 – ZCes-2).

Predmetni dokument je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) in predstavlja strokovno podlago za investicijsko odločitev.

1.1. Predstavitev investitorja in izdelovalca investicijskega programa

Investitor: Občina Logatec, Tržaška cesta 50A, 1370 Logatec

Občina Logatec je samoupravna lokalna skupnost, ustanovljena na podlagi Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 11/14 – popr., 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A, 80/20 – ZIUOOPE, 62/24 – odl. US, 102/24 – ZLV-K, 83/25 – ZOUL in 10/26 in Statuta Občine Logatec (Logaške novice, št. 12/20 in 6/25) na območju naslednjih naselij: Grčarevec, Hlevišje, Hlevni Vrh, Hotedršica, Jakovica, Kalce, Lavrovec, Laze, Logatec, Medvedje Brdo, Novi Svet, Petkovec, Praprotno Brdo, Ravnik pri Hotedršici, Rovtarske Žibrše, Rovte, Vrh Sv. Treh Kraljev, Zaplana (del) ter Žibrše. Občina samostojno opravlja lokalne zadeve javnega pomena (izvirne naloge), določene z zakonom in statutom, ter prenesene naloge iz državne pristojnosti. Na območju posameznih naselij so v občini kot ožji

deli občine ustanovljene krajevne skupnosti, in sicer: Naklo, Tabor, Hotedršica. Laze – Jakovica, Log – Zaplana, Rovte, Trate, Vrh Svetih Treh Kraljev. Občino Logatec predstavlja in zastopa župan.

Odgovorna oseba: Berto Menard, župan

Izdelovalec investicijskega programa: Občina Logatec, Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec, Občinska uprava, Služba za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila

Občinska uprava opravlja upravne, strokovne, pospeševalne in razvojne naloge ter naloge v zvezi z zagotavljanjem javnih služb iz občinske pristojnosti. Ustanovi jo občinski svet na predlog župana s splošnim aktom, s katerim določi njene naloge in notranjo organizacijo. Občinsko upravo usmerja in nadzira župan, delo občinske uprave pa vodi direktor občinske uprave.

Odgovorna oseba: Berto Menard, župan

1.2. Namen in cilji investicije - operacije

Namen predmetne investicije je izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje znotraj Občine Logatec pri opravljanju vsakodnevnih poti prebivalstva in obiskovalcev ter povečanje deleža teh poti, opravljenih na trajnosten način, v strukturi prometnih načinov.

Splošni cilji investicije so:

- dopolnitev in dograditev manjkajoče infrastrukture za pešce in kolesarje s pripadajočo opremo in komunalno infrastrukturo ob glavni državni cesti na visoko frekventnem območju mesta Logatec;
- izboljšanje povezanosti med različnimi deli mesta Logatec (stanovanjska soseska, poslovno-trgovsko območje, središče mesta) z najbolj neposredno in najkrajšo povezavo;
- zagotovitev udobne infrastrukture, ki bo spodbudila prebivalce, da opravijo večji del vsakodnevnih poti v šolo, službo in po opravkih peš ali s kolesom;
- povečanje prometne varnosti za vse udeležence v prometu in zagotavljanje občutka varnosti pešcev in kolesarjev, zlasti ranljivih skupin prebivalstva in obiskovalcev;
- spodbujanje in povečanje privlačnosti aktivnih oblik mobilnosti in rekreacije prebivalcev in obiskovalcev Občine Logatec;
- znižanje lokalnih emisij iz prometa in zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in kakovost bivanja v Občini Logatec.

Specifični cilji investicije so:

- izgradnja nove povezave za pešce in kolesarje v dolžini 288 m;
- uvedba štetja kolesarskega prometa na novovzpostavljeni povezavi za kolesarje.

Specifični kazalniki učinka na ravni operacije, ki bodo doseženi ob zaključku investicije, so:

Tabela 1: Specifični kazalniki učinka na ravni operacije

ID kazalnika	Specifični kazalniki učinka na ravni operacije	Merska enota	Ciljna vrednost
SK138	Dolžina novih povezav za pešce	m	288
SK146	Število postavljenih števcov kolesarjev	število	1
SK177	Dolžina novih kolesarskih povezav	m	288

Investicija ima izjemne razvojne možnosti za občino Logatec, saj bo spodbudila izgradnjo nove ali posodobitev obstoječe infrastrukture za pešce in kolesarje ter omogočila razvoj koncepta mreže površin za aktivno mobilnost znotraj občine. Logatec bo s tem postal še privlačnejša destinacija za obiskovalce, lokalnemu prebivalstvu pa bo ponudil trajnosten in okolju prijazen prostor za kakovostno in zdravo življenje.

1.3. Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju: DIIP) z nazivom »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec« je v mesecu juniju 2026 izdelala Občinska uprava Občine Logatec.

Predmet investicije oziroma operacije je izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, in sicer del projekta, ki ga v skladu s Sporazumom sofinancira Občina Logatec. Gre za odsek 1461 Logatec (Rondo Logatec) – Prikluček AC Logatec na cesti G2-102, kjer se v območju od Rondoja do Obrtne cone predvidi izvedba novega hodnika za pešce in kolesarskih površin na delih, kjer le-te še niso izvedene. Glavno cesto se opremi z novim hodnikom za pešce in dvosmerno kolesarsko povezavo od km 0,020 (obstoječi cestni most preko Logaščice) do km 0,308 (Križišče z JP 726803 in ZC 227201) oz. do križišča za Eurospin.

DIIP je predvidel dve varianti izvedbe investicije – operacije, in sicer:

- Varianta 1 – izvedba enosmerne obojestranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce;
- Varianta 2 – izvedba dvosmerne enostranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce.

Kot najbolj optimalna je izbrana varianta 2, ki je v DIIP obravnavana z vidika scenarijev »BREZ« in »Z« investicijo. Izkazalo se je, da scenarij »Z« investicijo rešuje prometne težave na tem delu Logatca pri samem vzroku (pomanjkanje infrastrukture), prinaša okoljske koristi in pomeni aktivno vodenje prostorskega in družbenega razvoja občine.

DIIP je izdelan za potrebe uskladitve projekta v občinskem NRP in kandidature na Javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025), objavljenem v Uradnem listu RS, št. 34/25 z dne 9. 5. 2025 in št. 11/26 z dne 13. 2. 2026, ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji in Odloka o Programu porabe sredstev Podnebnega sklada za leta 2025–2028.

Vrednost projekta v DIIP po tekočih cenah znaša 908.765,07 EUR brez DDV oziroma 1.099.104,66 EUR z vključenim DDV.

Ker sta se oba dokumenta pripravljala v juniju 2026, v času od priprave DIIP do priprave predmetnega investicijskega programa ni prišlo do bistvenih sprememb na ravni investicijskega projekta, zato med dokumentoma ni razlik v tehnični rešitvi, ocenjeni vrednosti investicije, dinamiki vlaganj, časovnemu načrtu izvedbe investicije, organizaciji same izvedbe in virih financiranja investicije.

2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1. Povzetek investicije – operacije

Naziv investicije – operacije	Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec
Lokacija investicije – operacije	Občina Logatec
Cilji investicije – operacije	➤ dopolnitev in dograditev manjkajoče infrastrukture za pešce in kolesarje s pripadajočo opremo in komunalno infrastrukturo ob glavni državni cesti na visoko frekventnem območju mesta Logatec; ➤ izboljšanje povezanosti med različnimi deli mesta Logatec (stanovanjska soseska, poslovno-trgovsko območje, središče mesta) z najbolj neposredno in najkrajšo povezavo; ➤ zagotovitev udobne infrastrukture, ki bo spodbudila prebivalce, da opravijo večji del vsakodnevnih poti v šolo, službo in po opravkih peš ali s kolesom; ➤ povečanje prometne varnosti za vse udeležence v prometu in zagotavljanje občutka varnosti pešcev in kolesarjev, zlasti ranljivih skupin prebivalstva in obiskovalcev; ➤ spodbujanje in povečanje privlačnosti aktivnih oblik mobilnosti in rekreacije prebivalcev in obiskovalcev Občine Logatec; ➤ znižanje lokalnih emisij iz prometa in zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in kakovost bivanja v Občini Logatec.
Specifični cilji (rezultati) investicije – operacije	➤ izgradnja nove povezave za pešce in kolesarje v dolžini 288 m; ➤ uvedba štetja kolesarskega prometa na novovzpostavljeni povezavi za kolesarje
Projektna dokumentacija	PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, št. 004E-22, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, go-plan, d.o.o.
Investicijska dokumentacija	DIIP »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«, Občinska uprava Občine Logatec, junij 2026.
Trajanje investicije – operacije	Začetek projekta: 1. 1. 2023 Zaključek projekta: 31. 3. 2029
Vrednost investicije – operacije po tekočih cenah	908.765,07 EUR brez DDV oziroma 1.099.104,66 EUR z DDV
Viri financiranja	lastna sredstva občine Logatec in nepovratna sredstva državnega proračuna

2.2. Spisek strokovnih podlag

Za pripravo tega investicijskega dokumenta so bile upoštevane strokovne podlage in uporabljena predhodno pripravljena dokumentacija, kot sledi v nadaljevanju:

- Občinska celostna prometna strategija Občine Logatec (ICRA, d.o.o. in LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o., 2025);
- Projektna naloga za izdelavo IZP in PZI za izgradnjo hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec od km 0+000 do km 0+590, št.: 37165-81/2019, 16. 6. 2021, DRSI;
- Projektna naloga št. 371-54/2023-2: Ureditev novega priključka na državno cesto G2-102/1461 Logatec v km 0,200 v naselju Logatec;
- IZP Načrt priključka na državno cesto G2-102/1461 Logatec v km 0,200 v naselju Logatec, št. CS 1492-23, maj 2023, City Studio, d.o.o.
- Geodetski načrt, št.: DBV_2021_34, Dobrovita d.o.o.;
- projektni pogoji pristojnih nosilcev urejanja prostora;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, št. 004E-22, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, go-plan, d.o.o., z načrti:
 - Zbirni načrt, 004E-22/0-2;
 - Most čez Logaščico v km 0+026.10; št. 004E-22/2-2;
 - Elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije, št. 004E-22/11-1;
 - Podporne konstrukcije, št. 004E-22/2-3;
 - Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki, št. 004E-22/11-2;
 - Katastrski elaborat, št. 004E-22/11-3;
 - Predračunski elaborat, št. 004E-22/11-4;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, Niveleta, Mihael Mlakar s.p., z načrti:
 - Načrt s področja gradbeništva – izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 004E-22/2-1;
 - Načrt vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje, št. 004E-22/2-9;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, Avelis d.o.o., z načrti:
 - Načrt cestne razsvetljave, št. 0460-CR;
 - Načrt elektro vodov; št. načrta 0460-EE;
 - Načrt telekomunikacijskih vodov; št. načrta 0460-TK;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, Geološko geomehanski elaborat, št.: 0300-126/2022-01, avgust 2023, Geološko projektiranje d.o.o.;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, Hidrološko hidravlični elaborat, št. H3-11-2022, avgust 2023, STUDIO 47, poslovne in inženirske storitve, Urban Čepon s.p.;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, LOZEJ d.o.o. Ajdovščina, z načrti:
 - Varnostni načrt; št. 095/23-VN;
 - Elaborat za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča; št. 32/23-VO;
- DIIP »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«, Občinska uprava Občine Logatec, junij 2026.

Dodatno so bili v dokumentu upoštevani naslednji predpisi, viri in podlage:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list, RS št. 60/06, 54/10 in 27/16);
- Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22-ZSDH-1A, 29/23 in 78/23-ZUNPEOVE);
- Pravilnik za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 – ZCes-2);
- Pravilnik o projektni in drugi dokumentaciji ter obrazcih pri graditvi objektov (Uradni list RS, št. 30/23);
- Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2);
- Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1, 36/18 in 132/22 – ZCes-2);
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 26/24, 30/24 – popr. in 22/25);
- Guide to cost-benefit analysis of investment projects – Economic appraisal tool for cohesion policy 2014-2020, Evropska komisija, 2015;
- Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 – General Principles and Sector Applications, Evropska komisija, september 2021;
- Pregled stanja varnosti cestnega prometa v letu 2024, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Omega Consult, d.o.o., marec 2025;
- Ocena družbenoekonomskih stroškov prometnih nesreč na cestah v Sloveniji v letu 2024, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Omega Consult, d.o.o., februar 2025;
- Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo, Ministrstvo za infrastrukturo, Republika Slovenija, oktober 2022;
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, Republika Slovenija, avgust 2017;
- Z belo palico po mestu, Priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema, Zavod Dostop, Ljubljana, 2016.

2.3. Kratek opis upoštevanih variant ter utemeljitev izbire optimalne variante

V skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) sta bili v DIIP obravnavani dve alternativni oziroma scenariji, in sicer:

- scenarij »BREZ« investicije,
- scenarij »Z« investicijo, ki obravnava več možnih variant.

2.3.1. Scenarij »BREZ« investicije

Scenarij »BREZ« investicije pomeni, da se na območju urejanja ohrani obstoječe stanje infrastrukture, izgradnja novega pločnika in kolesarske povezave pa se ne izvede. S tem bodo ranljivi udeleženci še naprej izpostavljeni nevarnostim na tem odseku glavne ceste G2-102, zaradi naraščajočega prometa pa se bo statistično povečala verjetnost naletov in nesreč z udeležbo pešcev in kolesarjev, zlasti na tistih mestih glavne ceste, kjer infrastrukture ni ali je ta neustrezna.

Hkrati pa neizvedba investicije pomeni, da bodo prebivalci in ostali obiskovalci Logatca na tem območju raje uporabljali osebne avtomobile, četudi bodo večinoma opravljali krajše poti, saj se bodo kot udeleženci v prometu na ta način počutili bolj varne. Pri tem bodo utrpeli zlasti otroci, starejši in socialno šibkejši, ki nimajo dostopa do lastnega avtomobila, s čimer bodo prikrajšani za samostojno in varno dostopnost do osnovnih storitev.

Generiranje več motornega prometa na glavni cesti, ki je že sedaj prometno zelo obremenjena, tudi s težkim tovornim prometom, bo privedlo do vsakodnevnih zastojev ob jutranjih in popoldanskih konicah. Potovalni čas vseh udeležencev prometa se bo podaljšal, lokalna koncentracija emisij toplogrednih plinov, trdih delcev in hrupa pa povišala. Dolgoročno bo to privedlo k slabši kakovosti zraka za prebivalce, več pljučnih in kardiovaskularnih obolenj ter splošno upadanje privlačnosti Logatca kot kakovostnega bivalnega mesta.

Scenarij »BREZ« investicije tako za Občino Logatec pomeni aktivno nazadovanje razvoja občine. Investicija je zato z vidika javnega interesa nujna in neodložljiva.

2.3.2. Scenarij »Z« investicijo

Scenarij »Z« investicijo pomeni, da se investicija izvede v najbolj optimalni varianti. V fazi zasnove celovitega projekta sta bili preučeni dve varianti:

- **Varianta 1** – izvedba enosmerne obojestranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce;
- **Varianta 2** – izvedba dvosmerne enostranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce.

Varianta 1 – enosmerna obojestranska kolesarska povezava s pločnikom za pešce

Varianta 1 bi pomenila izvedbo enosmerne obojestranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce, ki bi potekala vse od Rondoja Logatec do križišča z JP726802, kjer je dostop do trgovskega objekta Hofer. Glede na že obstoječe ureditve, kjer so od km 0,308 do km 0,600 ob trgovskih centrih, ob levem robu glavne ceste, delno že izvedene površine za kolesarje in pešce, bi to pomenilo večje prilagoditve oz. spremembe prometnih tokov pešcev in kolesarjev na območju ureditve. V primeru variante 1 je na križišču z JP726802 nujna izvedba dodatnega prehoda za pešce in kolesarje na glavni cesti G2-102/1461, kar bi lahko prineslo dodatna varnostna tveganja na tem odseku ceste. Hkrati so vsi generatorji prometa ob levem robu glavne ceste, saj cesta na desnem robu meji s kmetijskimi zemljišči, z izjemo dostopa do športnega parka Sekirica, ki pa je zagotovljen z obstoječim prehodom za pešce in kolesarje na križišču glavne ceste z JP 726803 in ZC 227201 (križišče za Eurospin). Izvedba enosmerne kolesarske povezave s pločnikom za pešce na obeh straneh glavne ceste tako ni smiselna niti ne prinaša koristi, ki bi upravičile povečanje varnostnih tveganj zaradi izvedbe dodatnega prehoda za pešce in kolesarje na glavni cesti.

Varianta 2 – dvosmerna enostranska kolesarska povezava s pločnikom za pešce

Varianta 2 predvideva dvosmerno kolesarsko povezavo s pločnikom za pešce le po eni strani ceste, in sicer po levem robu glavne ceste, kjer so tudi dostopi do generatorjev prometa na tem območju (trgovski objekti, stanovanjske soseske ipd). Izgradnja infrastrukture se tako predvidi povsod, kjer ta manjka, brez potrebe po dodatnih prehodih za pešce in kolesarje čez glavno cesto, kar zmanjšuje varnostna tveganja za vse udeležence v prometu. Od glavne ceste je zagotovljen ustrezen varnostni odmik površin za pešce in kolesarje, na dvignjenih odsekih povezave se uredijo podporne konstrukcije, ob prepustih in na mostu čez Logaščico pa varnostna ograja za pešce in kolesarje. Prednost izvedbe dvosmerne enostranske kolesarske povezave s pločnikom za pešce je tudi v njeni navezavi na obstoječo dvosmerno kolesarsko povezavo s pločnikom za pešce, ki poteka od križišča z JP726802, kjer je dostop do trgovskega objekta Hofer, dalje (tj. ob stanovanjski soseski Sončni Log). Glede na prihodnjo ureditev tega območja z novo sosesko Sončni Log 2 je edino smiselno, da se na obravnavanem območju ureditve infrastrukture za pešce in kolesarje po celotni dolžini odseka glavne ceste G2-102/1461 izvede s poenoteno rešitvijo.

2.3.3. Izbor optimalne variante

Da bi ustrezno ocenili, katera varianta je najbolj optimalna, je bila uporabljena multikriterijska analiza. Pri tem so bili uporabljeni spodnji kriteriji:

- **prometna varnost**, ki ocenjuje varianti z vidika tveganja prometne varnosti zaradi prehodov in križanj nove povezave z glavno cesto;
- **funkcionalnost oz. neposrednost povezave**, ki ocenjuje, kako dobro se varianti povezav navezuje na obstoječo infrastrukturo, zlasti glede na ključne generatorje prometa na območju ureditve;
- **enotnost prostorske ureditve**, ki varianti oceni skozi tipološko enotnost povezave oziroma skladnost rešitev z urbanističnega vidika;
- **tehnična izvedljivost**, ki ocenjuje kompleksnost tehničnih rešitev obeh variant, zlasti z vidika prostorskih omejitev in potrebe po dodatnih konstrukcijah (podporni zidovi, premostitveni objekt);
- **ekonomičnost gradnje**, ki ocenjuje varianti z vidika stroškovne učinkovitosti.

Tabela 2: Točkovanje variant glede na kriterije ocenjevanja za izbor optimalne variante

Oznaka kriterija	Kriterij ocenjevanja	Varianta 1 (enosmerna obojestranska povezava)	Varianta 2 (dvosmerna enostranska povezava)	Utež oz. ponder
K1	prometna varnost	3	5	35 %
K2	funkcionalnost oz. neposrednost povezave	2	5	25 %
K3	enotnost prostorske ureditve	3	5	15 %
K4	tehnična izvedljivost	4	4	10 %
K5	ekonomičnost gradnje	3	4	15 %
SKUPAJ ponderirano št. točk		2,85	4,75	100 %

Z vidika **prometne varnosti (kriterij K1)** je varianta 1 ocenjena nižje (ocena 3), saj zahteva izvedbo dodatnega prehoda za pešce in kolesarje na križišču glavne ceste G2-102/1461 z javno potjo JP726802, kjer je dostop do trgovskega objekta Hofer, kar bi lahko prineslo dodatna varnostna tveganja na tem odseku ceste. Vsi glavni generatorji prometa so na levi strani glavne ceste, kar pomeni, da v primeru variante 2 (ocena 5) ni potrebe po novih prehodih čez glavno cesto, prav tako je za pešce in kolesarje zagotovljen varnostni odmik od glavne ceste, s čimer so varnostna tveganja nižja kot v primeru variante 1. Varianta 2 je tako pri tem kriteriju ocenjena z višjim številom točk.

Z vidika **funkcionalnosti oz. neposrednosti povezave (kriterij K2)** je iz tehnične rešitve variante 2 (ocena 5) razvidno, da se povezava kar najbolj optimalno in neposredno navezuje na že obstoječo dvosmerno kolesarsko povezavo s pločnikom, ki poteka od trgovskega objekta Hofer proti stanovanjski soseski Sončni Log, večje dodatne prilagoditve obstoječe infrastrukture v primeru variante 2 niso potrebne. Varianta 1 (ocena 2) ne predstavlja optimalne in najbolj neposredne povezave na območju ureditve, zato je pri tem kriteriju ocenjena nižje kot varianta 2.

V skladu s kriterijem **enotnosti prostorske ureditve (kriterij K3)** varianta 1 (ocena 3) ne predstavlja poenotene rešitve za celovito kolesarsko povezavo s pločnikom na območju ureditve, tudi v navezavi z obstoječo infrastrukturo, zato je ocenjena nižje kot varianta 2 (ocena 5), ki predstavlja enotno potezo po celotni dolžini odseka, kar izboljšuje preglednost območja in se sklada z urbanistično zasnovo predvidene nove stanovanjske soseske Sončni Log 2 na tem območju.

Z vidika **tehnične izvedljivosti (kriterij K4)** varianta 1 (ocena 4) zahteva izvedbo posega na obeh straneh ceste, kar povečuje število zemljišč, zlasti kmetijskih, na katerih so potrebni

gradbeni posegi, kar vpliva na časovno in stroškovno izvedljivost projekta. Po drugi strani pa varianta 2 (ocena 4) zahteva več terenskih prilagoditev in dodatnih konstrukcij, saj je poleg premostitvene konstrukcije potrebno izvesti še nekaj podpornih zidov in lesene ograje na prepustih, hkrati pa zagotoviti dostope lastnikom do zemljišč. Kljub temu sta obe varianti tehnično izvedljivi, zato sta pri tem kriteriju ocenjeni enako.

Nenazadnje sta varianti ocenjeni tudi z vidika **ekonomičnosti gradnje (kriterij K5)**, kjer se varianta 1 (ocena 3) izkazuje kot dražja varianta, saj zahteva več tehničnih prilagoditev in dodatnih ukrepov za potrebe navezave na obstoječo infrastrukturo, kot npr. dodatni prehod za pešce in kolesarje na križišču glavne ceste G2-102/1461 z javno potjo JP726802, kjer je dostop do trgovskega objekta Hofer, dodatna signalizacija s tega naslova, dodatni odkupi in parcelacije zemljišč ipd. Varianta 2 (ocena 4) je kljub premostitveni in podpornim konstrukcijam ocenjena kot stroškovno bolj učinkovita rešitev, saj se manjkajoča infrastruktura dogradi le na eni strani ceste in tako na najbolj optimalen način in z manjšimi posegi naveže na obstoječo infrastrukturo, ki je na predmetnem odseku ceste že zgrajena.

Skupno število točk, ki ga po kriterijih ocenjevanja dosega varianta 1, znaša 2,85 točk, medtem ko varianta 2 dosega 4,75 točk. Iz navedenega je razvidno, da je po večini parametrov varianta 2 najbolj smiselna varianta, saj zagotavlja celovito tehnično rešitev, ki hkrati prinaša manj varnostnih tveganj, zato je **varianta 2 izbrana kot optimalna varianta**.

Izvedba investicije tako pomeni bistveno izboljšanje prometne varnosti na tem odseku glavne ceste, saj se z izgradnjo ločenih površin za pešce in kolesarje ranljivi udeleženci fizično umaknejo iz območja težkega tovornega in gostega tranzitnega prometa. Varnejši promet bo spodbudil prebivalstvo in obiskovalce, da brez strahu opravijo pot peš ali s kolesom. S tem se bo zmanjšala potreba po uporabi osebnih avtomobilov pri opravljanju teh poti, s čimer se bo ta odsek ceste vsaj delno prometno razbremenil. Z investicijo se ustvarjajo začetki trajnostne prometne mreže mesta Logatec, skladno z občinsko celostno prometno strategijo, katere uresničevanje bo v prihodnje še bolj pereče kot danes, ko pričakujemo dodatne demografske in gospodarske pritiske na Občino Logatec.

Scenarij "Z" investicijo rešuje prometne težave na tem delu Logatca pri samem vzroku (pomanjkanje infrastrukture), prinaša okoljske koristi in pomeni aktivno vodenje prostorskega in družbenega razvoja občine.

2.4. Odgovorne osebe

V nadaljevanju so navedene osebe, odgovorne za vodenje in izvedbo investicijskega projekta ter izdelavo investicijske, projektne in druge dokumentacije:

Odgovorne osebe za vodenje in izvedbo investicijskega projekta:

- Občina Logatec: Berto Menard, župan;
- Občina Logatec, Občinska uprava, Oddelek za investicije in gospodarske javne službe: Vodja oddelka za investicije in gospodarstvo: mag. David Kogovšek, vodja oddelka;
- Občina Logatec, Občinska uprava, Oddelek za investicije in gospodarske javne službe: Vodja oddelka za investicije in gospodarstvo: Gvidon Bokal, vodja projekta.

Odgovorne osebe za izdelavo investicijske dokumentacije:

- Občina Logatec: Berto Menard, župan;
- Občina Logatec, Občinska uprava, Oddelek za investicije in gospodarske javne službe: Vodja oddelka za investicije in gospodarstvo: mag. David Kogovšek, vodja oddelka;
- Občina Logatec, Občinska uprava, Služba za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila: Nataša Naumović, vodja službe.

Odgovorne osebe za izdelavo projektne in druge dokumentacije:

- Republika Slovenija, Direkcija RS za infrastrukturo: Sašo Haberman, univ. dipl. inž. vod. in kom. inž., vodja projekta;
- Projekt, d.d.: Romuald Polanc, dipl. inž. grad.;
- Go-plan, d.o.o.: Dalibor Stanič, univ. dipl. inž. grad.,
- Niveleta, Mihael Mlakar s.p.: Mihael Mlakar, dipl. inž. grad.,
- Avelis d.o.o.: Primož Poje, univ. dipl. inž. el.,
- Geološko projektiranje d.o.o.: Aleksandra Jereb, univ. dipl. inž. geol.;
- STUDIO 47, poslovne in inženirske storitve, Urban Čepon s.p.: Urban Čepon, univ. dipl. inž. vod. in kom. inž.;
- LOZEJ d.o.o. Ajdovščina: Stanko Ožbot, grad. teh., dipl. var. inž..

2.5. Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije

Za organizacijo izvedbe investicije je v vlogi investitorja zadolžena Občina Logatec, ki jo zastopa **župan Berto Menard**. Kot odgovorna oseba organa je zadolžen za sprejem odločitev v zvezi z investicijskim projektom, podpis pogodb in drugih dokumentov, vezanih na investicijski projekt oziroma operacijo, ki je predmet prijave na javni razpis JR EKP UTM 2025. Za usklajevanje in delegiranje operativnih nalog zaposlenim ter poročanje županu o poteku aktivnosti je zadolžen **direktor občinske uprave, mag. Andrej Orač**, ki bo hkrati vodja projektne skupine za spremljanje in izvedbo investicije na ravni investitorja.

Za pripravo investicijske dokumentacije in vloge na javni razpis je zadolžena **Služba za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila**. Vodja službe je Nataša Naumović, ki je poleg priprave investicijske dokumentacije zadolžena za pripravo vloge in pripadajočih dokazil za potrebe prijave na javni razpis, komunikacijo s projektanti in Direkcijo RS za infrastrukturo, s katero ima občina sklenjen Sporazum za sofinanciranje celovitega projekta ob državni cesti G2-102/1461. Med drugim je služba zadolžena tudi za usklajevanje z notranjimi organizacijskimi enotami v Občinski upravi Občine Logatec, zlasti z **Oddelkom za finance in računovodstvo**, katerega vodja je Petra Okorn, in sicer glede vrednosti, dinamike in virov financiranja investicije.

Notranja organizacijska enota v Občinski upravi Občine Logatec, ki je zadolžena za samo izvedbo in nadzor nad izvedbo investicije ter sodelovanje in komunikacijo z Direkcijo RS za infrastrukturo, projektanti, nadzornikom, izvajalcem del in drugimi zunanjimi subjekti, ki so vključeni v izvedbo investicije, je **Oddelek za investicije in gospodarske javne službe**. Vodja oddelka je mag. David Kogovšek, ki izvaja nadzor nad pripravo investicijske, projektne in investicije spremlja ter bo skrbel za prenos infrastrukture v upravljanje. Skrbnik projekta je Gvidon Bokal, sekretar v Oddelku za investicije in gospodarske javne službe, ki bo skrbel za redno komunikacijo z izvajalcem, spremljal in nadziral investicijo skupaj z izbranim nadzornikom, hodil na terenske ogleda, potrjeval mesečne gradbene situacije in reševal zahtevke izvajalcev ter poskrbel za pripravo ustrezne projektne in zaključne dokumentacije ter tehnični pregled in predajo infrastrukture v uporabo.

Da bi se lahko učinkovito spremljali učinki investicije, se bo po zaključku del oziroma ob pričetku uporabe infrastrukture pričelo izvajati štetje kolesarjev s števcem kolesarjev ob novozgrajeni povezavi. Statistične podatke bo možno spremljati v realnem času ter jih uporabiti v analitične namene (npr. za ocenjevanje deleža kolesarskega prometa v vseh prometnih načinih na tem odseku ceste). Za spremljanje učinkov investicije ter poročanje o le-teh pristojnemu ministrstvu je zadolžen **Oddelek za investicije in gospodarske javne službe**.

2.6. Ocenjena vrednost investicije in predvidena finančna konstrukcija investicije

Ocena stroškov investicije oziroma operacije po stalnih cenah je povzeta glede na že vložena sredstva (dokumentacija v letu 2023), podlaga za ostale ocene stroškov je Sporazum in predračunski popis del iz projektne dokumentacije (PZI) ter izkustvene ocene stroškov zunanjih izvajalcev in stroškov dela. Ker bo investicija trajala več let, je bila izvedena pretvorba stalnih cen v tekoče cene, v skladu z zadnjimi napovedmi inflacijskih gibanj iz Pomladanske napovedi gospodarskih gibanj 2026 (UMAR, marec 2026).

Vrednost investicije po tekočih cenah je na podlagi zgoraj navedenih predpostavk ocenjena na **908.765,07 EUR brez DDV, z vključenim DDV pa znaša 1.099.104,66 EUR**. Davek na dodano vrednost se upošteva v deležu 22 % in ni povračljiv.

Tabela 3: Ocenjena vrednost investicije, v EUR – tekoče cene

	SKLOP	VREDNOST BREZ DDV (v EUR)	DDV	VREDNOST Z DDV (v EUR)
1.	GRADBENA, OBRTNIŠKA IN INSTALACIJSKA (GOI) DELA	801.851,18	176.407,27	978.258,45
1.1	Izgradnja pločnika in kolesarskih površin	375.296,68	82.565,27	457.861,95
1.2	Most čez Logaščico	67.760,03	14.907,21	82.667,24
1.3	Podporne konstrukcije (PK1, PK2, PK3 in PK4)	153.919,43	33.862,27	187.781,71
1.4	Cestna razsvetljava	59.566,39	13.104,61	72.671,00
1.5	Elektro vodi	42.395,87	9.327,09	51.722,96
1.6	TK vodi	30.017,22	6.603,79	36.621,01
1.7	Nepredvidena dela (10 % GOI del brez nepr. del)	72.895,56	16.037,02	88.932,59
2.	OPREMA	0,00	0,00	0,00
3.	STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	46.763,21	10.287,90	57.051,11
3.1	Investicijska in projektna dokumentacija	11.707,92	2.575,74	14.283,66
3.2	Inženiring in nadzor (3 % GOI del z nepr. deli)	24.068,26	5.295,02	29.363,28
3.3	Svetovalne storitve	10.987,03	2.417,15	13.404,18
4.	STROŠKI DELA	43.585,13	0,00	43.585,13
5.	STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTMI	16.565,55	3.644,42	20.209,97
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	908.765,07		
	DDV (22 %) - nepovračljiv		190.339,59	
	SKUPAJ VREDNOST z DDV - tekoče cene			1.099.104,66

Predvidena finančna konstrukcija projekta po tekočih cenah z upoštevanim DDV upošteva predpostavko, da bo občina uspešna s prijavo na javnem razpisu za pridobivanje nepovratnih sredstev JR EKP UTM 2025 in pridobila nepovratna sredstva v višini 646.966,62 EUR. V primeru, da občina ne pridobi načrtovanih nepovratnih sredstev, je finančna konstrukcija projekta zaprta, saj so za izvedbo projekta na podlagi Sporazuma zagotovljena zadostna sredstva financiranja iz občinskega in državnega proračuna (Direkcija RS za infrastrukturo).

Tabela 4: Predvidena finančna konstrukcija investicije – operacije, v EUR z DDV – tekoče cene

VIRI FINANCIRANJA	pred 2026	2026	2027	2028	2029	SKUPAJ
Lastna sredstva - Občinski proračun	1.220,00	52.597,80	254.969,52	141.152,95	2.197,77	452.138,04
Nepovratna sredstva - Državni proračun RS	0,00	72.333,78	374.013,79	197.317,28	3.301,77	646.966,62
SKUPAJ	1.220,00	124.931,58	628.983,31	338.470,23	5.499,54	1.099.104,66

2.7. Zbirni prikaz rezultatov izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

V tem dokumentu izračunani kazalniki upravičenosti projekta so v okviru finančne analize pokazali, da investicija finančno ni donosna, kar je glede na naravo investicije (javna cestna infrastruktura) in dejstvo, da ne prinaša nobenih prihodkov, pričakovano in sprejemljivo. Za presojo upravičenosti projekta je tako potrebno oceniti širše družbeno-ekonomske koristi, ki jih investicija prinaša in obeta. V nadaljevanju so predstavljeni rezultati finančne in ekonomske analize stroškov in koristi.

Tabela 5: Rezultatov finančne in ekonomske analize stroškov in koristi

Vrednost investicije po stalnih cenah	832.942,67 EUR brez DDV / 1.007.390,05 EUR z DDV		
Vrednost investicije po tekočih cenah	908.765,07 EUR brez DDV / 1.099.104,66 EUR z DDV		
Referenčno obdobje	30 let		
Diskontna stopnja	4 % (finančna in družbena)		
Kazalnik	Finančna analiza	Ekonomska analiza	Merska enota
Neto sedanja vrednost (NSV)	-924.895,81	254.417,09	EUR
Interna stopnja donosnosti (ISD)	-6,42	7,00	%
Relativna neto sedanja vrednost (rNSV)	-1,0072	0,3528	/
Doba vračanja	se ne povrne	19,75	let

Rezultati ekonomske analize kažejo na pozitivne učinke investicije in družbene koristi, ki presegajo ocenjene stroške investicije, ekonomski kazalniki pa potrjujejo ekonomsko upravičenost investicijskega projekta. Ekonomska neto sedanja vrednost (eNSV) je pri 4 % družbeni diskontni stopnji pozitivna in znaša **254.417,09 EUR**, medtem ko je interna stopnja donosnosti (eISD) **7,00 %**. Vlaganja v predmetno investicijo so tako zaradi družbenih koristi, ki jih prinaša, vključno s tistimi, ki se jih ne da denarno ovrednotiti, ekonomsko upravičena, investicija se povrne v **manj kot 20 letih**.

3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU

3.1. 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
E-mail	obcina.logatec@logatec.si
Davčna številka	SI55512844
Matična številka	5874661000
Odgovorna oseba za pripravo investicijskega dokumenta	mag. David Kogovšek, sekretar – vodja Oddelka za investicije in gospodarske javne službe
Telefon	01 7590 613
E-mail	david.kogovsek@logatec.si
Vodja projekta	Gvidon Bokal, sekretar, Oddelek za investicije in gospodarske javne službe
Telefon	01 7590 640
E-mail	gvido1.bokal@logatec.si
Odgovorna oseba za izvajanje investicije	Berto Menard, župan
Telefon	01 7590 600
E-mail	obcina.logatec@logatec.si
Odgovorna oseba (žig in podpis)	Berto Menard, župan

3.2. Osnovni podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije in upravljavcu

<u>Izdelovalec investicijskega programa (IP):</u> ➤ odgovorna oseba (žig in podpis)	Občina Logatec, Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec, Občinska uprava, Služba za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila Nataša Naumović, sekretarka – vodja službe Berto Menard, župan
<u>Upravljavac infrastrukture, ki je predmet investicije (površin za pešce in kolesarje ter javne razsvetljave):</u> ➤ odgovorna oseba (žig in podpis)	Občina Logatec, Tržaška cesta 50 A, 1370 Logatec, Občinska uprava, Oddelek za investicije in gospodarske javne službe mag. David Kogovšek, sekretar – vodja oddelka Berto Menard, župan

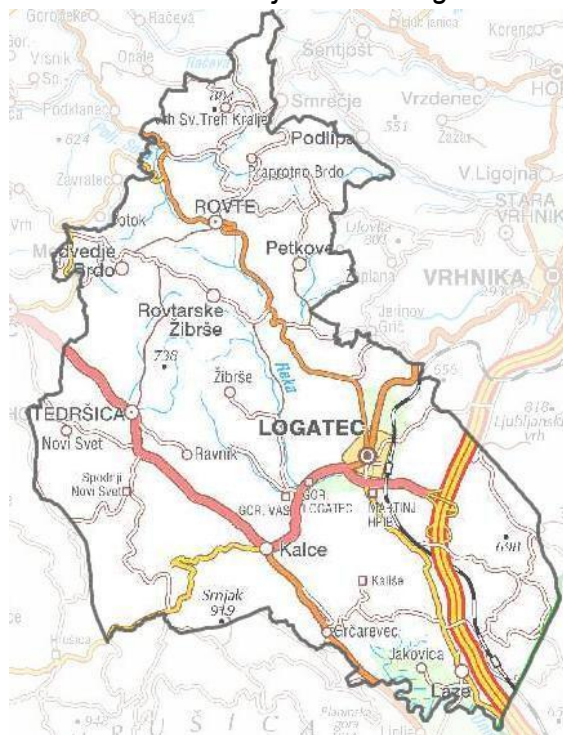
4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

4.1. Predstavitev Občine Logatec

Občina Logatec leži v osrednji Sloveniji, v osrčju Notranjske, na stiku dveh velikih geografskih makroregij: alpskega in dinarskega sveta. Občino sestavljajo naslednje geografske mezoregije:

- Cerkljansko, Rovtarsko, Škofjeloško in Polhograjsko hribovje, ki sega v Občino Logatec z območjem z območjem Rovtarskega hribovja;
- Trnovski gozd, Nanos in Hrušica, ki sega v Občino Logatec z območjem Hrušice;
- Notranjsko podolje s svojim severnim delom;
- Krmsko hribovje in Menišija, ki v Občino Logatec sega z območjem Menišije.

Slika 1: Območje občine Logatec



Vir: www.logatec.si

Občina meji na občine Vrhnika, Dobrova-Polhov Gradec, Žiri, Idrija, Ajdovščina, Postojna, Cerknica in Gorenja vas-Poljane. Naselje Logatec je 2006 z državnim odlokom postalo mesto. V občini je 19 naselij, ki se združujejo v osmih krajevnih skupnostih.

Večji kraji v občini so: Logatec (osrednje in največje naselje sredi Logaškega polja), Rovte, Hotedršica (ob robu hotenjskega ravnika) ter Laze z Jakovico (ob znamenitem Planinskem polju). Gospodarsko, upravno in kulturno središče predstavlja mesto Logatec.

Tabela 6: Ključni kazalniki Občine Logatec

Občina Logatec	Kazalniki
Velikost občine	173,0 km ²
Število prebivalcev	15.129 (1. januar 2026)
Število naselij	19
Gostota poselitve	87,4 prebivalcev/km ² (1. januar 2026)
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	0,1 (2024)
Skupni selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	1,7 (2024)

Vir: Statistični urad Republike Slovenije - www.stat.si

Občina Logatec je prepoznavna po svoji strateški legi na pomembnem prometnem križišču med Ljubljano in Obalno-kraško regijo ter po gospodarskem razvoju, ki temelji na industrijskih in poslovnih conah. Občina Logatec je bogata z naravno in kulturno dediščino, bivalno okolje pa sestavljajo gozdovi, travniki, vodni viri in raznolika kulturna krajina, ponuja pa tudi številne možnosti za rekreacijo. Izzivi, s katerimi se Logatec sooča, so predvsem povezani z rastjo in potrebo po preoblikovanju naselij in infrastrukture ter demografsko rastjo zaradi pozitivnega selitvenega prirasta.

4.2. Obstoječe stanje infrastrukture za pešce in kolesarje v Občini Logatec

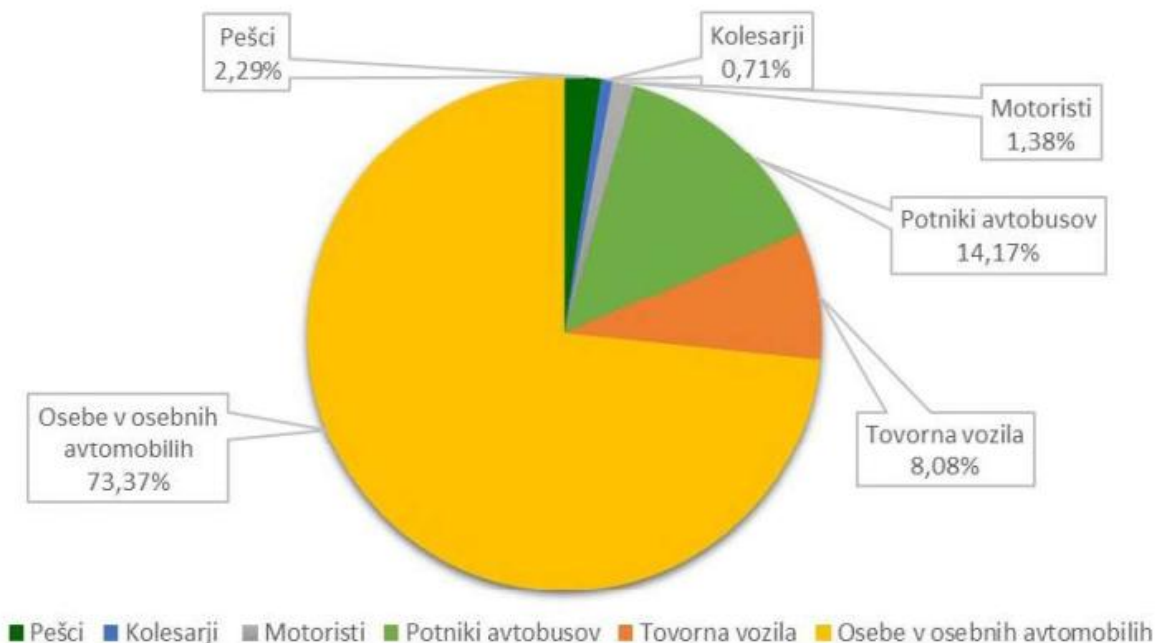
V letu 2025 je bila sprejeta Občinska celostna prometna strategija Občine Logatec, ki je orisala stanje infrastrukture za pešce in kolesarje v Logatcu ter njen neizkoriščen potencial. Površine za pešce so ponekod pomanjkljive, slabo urejene in ne zagotavljajo občutka varnosti, zlasti za najbolj ranljive udeležence v prometu. Kritične so predvsem šolske poti in osvetljenost v okolici šol in vrtcev v Gornjem Logatcu, Rovtah in Hotedršici, kjer manjkajo pločniki, varni prehodi in javna razsvetljava. Obrobne soseske in zaselki pogosto nimajo varnih povezav do osnovnih storitev in avtobusnih postajališč, obstoječe poti pa so pogosto ozke, prekinjene, slabo vzdrževane ali neosvetljene (OCPS, 2025).

Kolesarske poti v Logatcu so ponekod razdrobljene in nepovezane, zlasti med izhodišči in cilji poti, kot npr. središče mesta, stanovanjske soseske, šole, vrtci, poslovno-gospodarska območja. Na posameznih odsekih, npr. ob Tržaški cesti in med Gornjim Logatcem in Kalcami, so kolesarske povezave nedokončane oz. potrebujejo nadgradnjo. Mestno kolesarsko omrežje se ponekod zaključi v nevarnih točkah in ne doseže ciljev poti. Obstoječe kolesarske površine so mestoma poškodovane ali manj udobne za uporabo, kot npr. ob Tržaški cesti, kjer zaradi številnih uvozov kolesarje od vožnje odvrača »rodeo-efekt«. Tudi prometna signalizacija in osvetljenost površin je ponekod pomanjkljiva, zato je slabše ocenjena tudi varnost kolesarjev, prav tako manjkajo urejena parkirišča za kolesa, zlasti ob šolah, trgovinah in drugih javnih ustanovah. Mesto Logatec nima vzpostavljenega sistema izposoje koles/e-koles, prav tako ni zagotovljenih zadostnih polnilnih mest, ki bi omogočala širšo rabo e-koles (OCPS, 2025).

4.3. Potovalne navade prebivalstva in obiskovalcev

Potovalne navade Logatčanov in obiskovalcev Logatca so podrejene motornemu prometu. Izvedeno kordonsko štetje v Logatcu kaže na to, da se aktivno (peš ali s kolesom) giblje le okrog 3 % oseb, med zaposlenimi na delo peš prihaja zgolj 1,6 %. Med osnovnošolci jih zgolj 35 % hodi v šolo peš, kljub temu, da bi si več otrok želelo prihajati v šolo peš. S kolesom ali skirojem v šolo prihaja le 2,93 % učencev. Tudi med ostalim prebivalstvom je hoja prepoznana kot pomembna oblika mobilnosti in si želijo predvsem izboljšave šolskih poti, rekreacijskih tras ter splošne infrastrukture za pešce. Uporaba kolesarske infrastrukture je v Logatcu omejena predvsem na rekreativne namene in posamezne poti, saj obstoječa infrastruktura ni prilagojena vsakodnevni rabi tovrstnih površin (OCPS, 2025).

Slika 2: Rezultati kordonskega štetja prometa v Logatcu



Vir: OCPS, 2025

4.4. Opis stanja in razlogi za izvedbo investicije

Cesta G2-102 Robič - Kobarid - Peršeti - Tolmin - Idrija - Kalce - Logatec je glavna cesta med Goriško regijo in Osrednjeslovensko regijo. Trasa odseka št. 1461 poteka skozi naselje Logatec od krožnega križišča Rondo Logatec do industrijske cone Logatec, kjer se cesta zaključi z navezavo na avtocesto A1 Šentilj-Koper.

Območje obravnave poteka od krožnega križišča z regionalno cesto R2-102/1617 (Rondo Logatec) do priključka javne poti JP 726802 v km 0+560. Trasa poteka znotraj naselja. Na območju obravnavanega odseka je državna cesta urejena kot dvosmerna cesta skupne širine cca. 6,60 m, razen na mostu LJ0285, kjer je širina vozišča 6,20 m. Cesta poteka pretežno v nasipu. Na začetku obravnavani odsek ceste G2-102/1461 prečka vodotok Logaščica (most LJ0285). Most je opremljen z obojestranskim pločnikom širine cca. 1,10 m.

Cesta v nadaljevanju do štirirakega križišča z lokalno cesto LZ 227201 in javno potjo JP 726803 v km 0+300 ni opremljena s pločnikom. Na območju tik pred navedenim križiščem (ob trgovini Spar) sta levo in desno ob cesti urejeni enosmerni kolesarski stezi. Kolesarska steza s pločnikom se na levi strani nadaljuje od navedenega križišča še v dolžini cca. 90 m. Na desni strani poteka enosmerna kolesarska steza od križišča še v dolžini cca. 60 m. Stezi imata urejeno navezavo na vozišče ceste. V nadaljevanju mimo trgovine Hofer vse do križišča z JP 726802 v km 0+560 cesta ni opremljena s kolesarsko stezo in pločnikom. Od navedenega križišča dalje ima cesta ob levi strani urejeno dvosmerno kolesarsko stezo in pločnik za pešce.

Voziščna konstrukcija ceste je mestoma poškodovana (manj še razpoke), vidne so kolesnice. Odvodnjavanje je urejeno pretežno disperzno preko bankine na okoliški teren oziroma travnik razen na območju kolesarskih površin, kjer je odvodnjavanje urejeno preko robnih požiralnikov v meteorno kanalizacijo.

Obravnavani odsek ima urejeno cestno razsvetljavo, razen na območju med mostom čez Logaščico in km 0+120.

Slika 3: Območje urejanja infrastrukture za pešce in kolesarje



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 4: Navezava v Rondoju Logatec



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 5: Most čez Logaščico in Dostop 1 – pomanjkanje infrastrukture



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 6: Dostop 2 in obstoječi jarek ob glavni cesti – pomanjkanje infrastrukture



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 7: Poškodovano vozišče in Prepust 3 in 4 - nevarna pot udeleženca v prometu



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 8: Obstoječe stanje ob uvozu Eurospin - pomanjkanje infrastrukture



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Ključni razlogi za izvedbo investicije, ki je predmet tega dokumenta, so:

- povečanje prometne varnosti ranljivih skupin z izgradnjo ločenih površin za pešce in kolesarje na cesti z gostim mešanim in težkim tovornim prometom;
- zmanjšanje razdrobljenosti infrastrukture za pešce in kolesarje z varnimi in neprekinjenimi povezavami od izhodišča do cilja poti;
- izboljšanje lokalne povezljivosti med stanovanjskimi soseskami ter ključnimi generatorji prometa (trgovine, upravno središče mesta, avtobusna postajališča, šole, vrtci, zdravstveni dom);
- sprememba potovalnih navad prebivalstva in obiskovalcev ter izkoriščanje geografskega potenciala mesta Logatec za preusmeritev kratkih poti (do 2 km) z osebnih avtomobilov na aktivne oblike mobilnosti (hoja, kolesarjenje);
- zmanjšanje okoljskih obremenitev urbanega središča z emisijami toplogrednih plinov, trdih delcev in hrupa, kar neposredno izboljšuje kakovost bivanja v občini;
- izpolnjevanje ciljev in zavez iz akcijskega načrta sprejete občinske celostne prometne strategije;
- spodbujanje zdravega življenjskega sloga občanov z vzpostavitvijo pogojev za varno in udobno vsakodnevno telesno aktivnost in s tem zmanjševanje obremenitev zdravstvenega sistema.

5. USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA S STRATEŠKIMI IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI PODROČJA

Investicija v izgradnjo hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec je neposredno skladna s ključnimi strateškimi, razvojnimi in sektorskimi dokumenti na državni, regionalni in lokalni ravni, kar je predstavljeno v nadaljevanju.

5.1. Strategija razvoja Slovenije 2030 (SRS 2030)

Investicija neposredno prispeva k uresničevanju osrednjega cilja Strategije razvoja Slovenije 2030, ki želi zagotoviti kakovostno življenje za vse, zlasti skozi varno in aktivno življenje ter zdravo in čisto okolje, ki ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje generacije. Prav tako investicija prispeva k specifičnim ciljem krovnega razvojnega dokumenta države, in sicer:

- **Cilj 1: Zdravo in aktivno življenje:** Z izgradnjo hodnika za pešce in ločene dvosmerne kolesarske povezave se ustvarjajo pogoji za vsakodnevno telesno dejavnost prebivalcev (aktivna mobilnost). Prehod na aktivno mobilnost pri opravljanju vsakodnevnih poti zmanjšuje potrebo po rabi motornih vozil in s tem zmanjšuje tveganja za zdravje ljudi, ki izhajajo iz onesnaženosti okolja in podnebnih sprememb. Hkrati se spreminjajo potovalne navade ljudi, ki vplivajo na zagotavljanje kakovosti življenja za vse generacije in zmanjšujejo obremenjevanje okolja;
- **Cilj 3: Dostojno življenje za vse:** Z investicijo se bo bistveno izboljšala kakovost bivalnega okolja in pogoji za dostojno življenje vseh skupin prebivalstva, zlasti pa ranljivih skupin, kot so otroci, starejši in invalidi, za katere se bo zagotovil varen in udoben dostop do generatorjev prometa na območju ureditve ter omogočila prometna povezanost širšega območja na tem delu Logatca;
- **Cilj 8: Nizkoogljično krožno gospodarstvo:** Investicija v infrastrukturo za pešce in kolesarje bo zagotavljala, da bosta novozgrajena infrastruktura in manjša raba energije v prometu podpirali prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočali trajnostno mobilnost na ožjem in širšem območju Logatca.

5.2. Strategija prostorskega razvoja Slovenija 2050 (SPRS 2050, 2023)

Investicija sledi usmeritvam prostorskega razvoja na državni in lokalni ravni, saj je skladna z naslednjimi cilji Strategije prostorskega razvoja Slovenija 2050:

- **Cilj 1: Vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtrarno družbo:** Investicija se izvaja v urbanem območju Logatca (povezava med Rondojem in Obrtno cono poteka ob stanovanjskih soseskah, večjih trgovskih objektih ter Športnim parkom Sekirica, hkrati pa se naveže na obstoječo infrastrukturo za pešce in kolesarje, ki vodi do središča mesta in drugih generatorjev prometa, kot so avtobusno postajališče, šola, vrtec, zdravstveni dom, lekarna, glasbena šola). Z investicijo se bo vzpostavila učinkovita trajnostna prometna povezava, ki bo izboljšala povezanost infrastrukturnih omrežij na območju Logatca. S tem se na tem območju izboljšuje dostopnost do izobraževalnih institucij, delovnih mest, rekreacijskih površin in storitvenih dejavnosti.
- **Cilj 3: Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih:** Investicija bo neposredno prispevala k povečanju privlačnosti in kakovosti bivanja v mestu Logatec ter vzpostavila ustrezne razmere za varno in vključujočo trajnostno mobilnost. Zaradi zmanjšanja motornega prometa na glavni cesti bo zaznani manj emisij izpušnih plinov in hrupa, z meteornim odvodnjavanjem se bo uravnaval odtok

padavinskih vod in na splošno se bo lokalna preskrba s svežim zrakom na tem območju Logatca povečala.

- Investicija sledi tudi usmeritvam strategije, da se prometne površine v mestih se načrtujejo v korist peš površin in območij mešanega prometa, razvijata naj se kolesarsko omrežje in javni potniški promet – površine za pešce in kolesarje pa naj se povezujejo z zelenim sistemom mest.

5.3. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (SRP 2030, 2015)

Investicija je skladna z večino splošnih ciljev Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, kot so:

- **izboljšati mobilnost in dostopnost prebivalstva,**
- **izboljšati prometno varnost in varovanje,**
- **zmanjšati porabo energije in**
- **zmanjšati okoljske obremenitve.**

Na podlagi teh ciljev so določeni posamezni osnovni ukrepi, ki omogočajo njihovo dosego, med katerimi je tudi **novogradnja najboljše mogoče prometne infrastrukture** – v konkretnem primeru infrastrukture za pešce in kolesarje, ki je udobna, varna, neprekinjena in najbolj optimalna za opravljanje vsakodnevnih poti na območju ureditve. Kot izpostavlja strategija, je treba v Sloveniji možnosti za hojo in kolesarjenje izboljšati tako, da poskrbimo za sklenjeno mrežo pločnikov in kolesarskih stez. Strategija še navaja: *»Z načrtovanjem generatorjev prometa, kot so na primer nakupovalna središča, do katerih pelje le cesta brez pločnika in kolesarske steze, prebivalce dobesedno silimo k slabim potovalnim navadam in v vedno večjo odvisnost od avtomobila. Hkrati postavljamo skupine prebivalcev, ki avtomobila ne vozijo (mladoletni, invalidi, starejši, socialno ogroženi ...), v deprivilegiran položaj z vidika dostopnosti.«* Tako predstavlja investicija, ki je predmet tega dokumenta, premik k ne tako novi, a nujni paradigmi na področju prometa, tj. omogočiti prebivalcem, zlasti ranljivim skupinam, varno pešačenje in kolesarjenje povsod, kjer tega ni.

5.4. Strategija za trajnostno in pametno mobilnost (Evropska komisija, 2020)

Investicija je skladna tudi z evropsko Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM/2020/789 final), in sicer na ravni naslednjih vodilnih področij:

- **Vodilno področje 3 – Bolj trajnostna in zdrava medmestna in mestna mobilnosti**, ki se v točki 35 zavzema za povečanje modalnih deležev hoje in kolesarjenja ter za povezano in multimodalno mobilnost, saj bo ta občutno zmanjšala onesnaževanje in zastoje zaradi prometa ter izboljšala zdravje in dobro počutje ljudi. Pri tem prepoznava mesta kot vodilna pri prehodu na večjo trajnostnost ter pri vključevanju novih ciljev, kot npr. ničelne emisije in nič smrtnih žrtev na cestah. Med drugim točka 37 izpostavlja boljše upravljanje mobilnosti in urbanistično načrtovanje na lokalni in regionalni ravni, vključno z rešitvami za prvi in zadnji del poti (angl. »first mile - last mile« solutions), kamor spada zlasti varna infrastruktura za hojo in kolesarjenje.
- **Vodilno področje 9 – Pravična in poštena mobilnost za vse**, ki v točki 88 izpostavlja, da je mobilnost ostaja draga za osebe z nizkim dohodkom ter premalo dostopna za invalidne osebe in osebe z zmanjšano mobilnostjo. Novozgrajena infrastruktura za pešce in kolesarje neposredno odgovarja na problem pravične in poštene mobilnosti, saj navedenim ranljivim skupinam ponuja dostopno in cenovno dosegljivo mobilnost, ki je poleg tega tudi trajnostna. Invalidnim osebam, osebam z zmanjšano mobilnostjo, otrokom, mamicam z vozički bo na voljo varna, udobna in povezana infrastruktura.

5.5. Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji (RS, 2021)

Investicija je neposredno skladna tudi z nacionalnim operativnim programom za kohezijsko politiko v programskem obdobju 2021–2027, in sicer s specifični ciljem **RSO3.2. Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo (Kohezijski sklad)**. Slednji med drugim zajema ukrep, ki je trenutno v izvajanju, tj. **infrastruktura za trajnostno mobilnost na lokalni ravni**, v okviru katerega so s kohezijskimi sredstvi podprte rešitve, ki izhajajo iz občinskih celostnih prometnih strategij in prispevajo k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevnih migracijah prebivalstva. Med predvidenimi ukrepi za podporo so sredstva je tako tudi gradnja oziroma preureditve infrastrukture za pešce in kakovostnih ločenih kolesarskih površin za potrebe dnevne mobilnosti, k čemur predmetna investicija neposredno prispeva. V okviru investicije bo zgrajena nova infrastruktura za pešce in kolesarje, v dolžini le 288 m, a bo skupaj z že zgrajeno infrastrukturo optimalno vzpostavila novo neprekinjeno povezavo, ki bo povezala stanovanjske soseske, poslovno-trgovsko območje in središče mesta Logatec. Investicija bo prispevala k dvigu deleža aktivnih oblik mobilnosti znotraj mesta in celotne občine Logatec.

5.6. Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije (CPS RRA LUR, 2018)

Investicija v izgradnjo novega hodnika za pešce in kolesarje neposredno podpira I. steber Celostne prometne strategije Ljubljanske urbane regije »**Hoja in kolesarjenje**«, saj prispeva k ciljema:

- **Dobra povezanost z mrežo kolesarskih povezav;**
- **Večji delež potovanj s kolesom.**

Poleg povezanosti znotraj občine Logatec bo investicija prispevala k večji povezanosti medobčinskih omrežij kolesarskih povezav v okviru Ljubljanske urbane regije, saj razdalje niso dolge, regija pa je pretežno ravninska, z nekaj izjemami. Z električnimi kolesi je ta cilj postal še bolj dosegljiv, tudi pri vsakodnevem kolesarjenju med občinami za poti v službo in šolo. V veliki meri je razmah vsakodnevnega kolesarjenja med občinami in občinskimi središči odvisen od razvitosti kolesarske infrastrukture, zato je izgradnja ločenih in ustreznih kolesarskih povezav pogoj za večjo rabo koles na regionalni ravni. Hkrati pa je tudi infrastruktura za pešce neločljiv del regionalne prometne sheme, zlasti, ko se ta naveže na uporabo javnega potniškega prometa in omogočanje dostopnosti prestopnih točk za ranljive skupine prebivalcev regije.

5.7. Občinska celostna prometna strategija Občine Logatec (OCPS Občine Logatec, 2025)

Investicija v izgradnjo infrastrukture za pešce in kolesarje na prometno zelo obremenjenem in frekventnem območju mesta Logatec je v celoti skladna z OCPS Občine Logatec, zlasti pa z naslednjimi strateškimi stebri ukrepanja:

- **»Hoja«**, ki kot strateško vodilo izpostavlja zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo z ureditvijo varne in dosledno opremljene infrastrukture v mestu, ki omogočajo dostopnost za vse skupine prebivalcev. Pri tem je investicija skladna s svežnjem ukrepov **»Dostopna in povezana peš infrastruktura«**, saj zajema ureditev pločnika, ki bo pomenil dostopno, varno in z javno razsvetljavo osvetljeno pot ob glavni cesti G2-102/1461 Logatec, hkrati pa bo zagotovila neprekinjeno povezavo od bližnje stanovanjske soseske mimo poslovno-gospodarskega območja in rekreacijskih površin do središča mesta in drugih generatorjev prometa, kot so avtobusno postajališče, šola, vrtec, zdravstveni dom, lekarna, glasbena šola. Poleg navedenega predmetni sveženj ukrepov vključuje tudi urejanje manjkajočih pločnikov, izboljšanje

osvetlitve, širine in površinske urejenosti, kar investicija v izgradnjo pločnika v celoti zagotavlja.

- **»Kolesarjenje«**, ki kot strateško vodilo izpostavlja zagotavljanje urejenih, vzdrževanih kolesarskih poti ter se zavzema za povezano mrežo kolesarskih poti znotraj mesta, med naselji in sosednjimi občinami. Pri tem je predmetna investicija skladna s svežnjem **»Sklenjena in varna kolesarska infrastruktura«**, ki naslavlja temeljne infrastrukturne pogoje za varno in udobno vsakodnevno kolesarjenje. Sveženj vključuje dograditev manjkajočih kolesarskih povezav, vključno s pločniki, kjer so potrebno za skupno rabo, kar je v celoti skladno s predmetno investicijo.

Akcijski načrt OCPS Občine Logatec zajema več svežnjev ukrepov in posamičnih ukrepov, s katerimi je predmetna investicija skladna:

- Hoja: ukrep **Ureditev pločnikov in prehodov** in ukrep **Prilagoditve za ranljive skupine**;
- Kolesarjenje: ukrep **Izgradnja in vzpostavitev sklenjenih kolesarskih poti (krožišče MOL)**, ki naslavlja prav predmetno investicijo, kot je razvidno tudi iz navedbe države kot soinvestitorja ter višine predvidenih virov sredstev za izvedbo ukrepa.

6. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

V okviru investicije bo ob glavni državni cesti G2-102/1461 Logatec zgrajena infrastruktura za pešce in kolesarje tam, kjer je še ni, hkrati pa se bo navezala na že obstoječo infrastrukturo ob stanovanjskih soseskah proti Obrtni coni Logatec ter ob krožišču MOL, kjer se naveže na obstoječo povezavo proti središču mesta.

Predmetna investicija **ni tržno naravnana oziroma ne ustvarja prihodkov**, saj se za uporabo infrastrukture za pešce in kolesarje ne zaračunavajo pristojbine, zato se tržne možnosti investicije ocenjujejo predvsem z vidika stopnje izrabe zmogljivosti.

Možni uporabniki novovzpostavljenе povezave za pešce in kolesarje ob glavni državni cesti G2-102/1461 Logatec so:

- dnevni migranti, ki bodo povezavo uporabljali za pot na delo ali v šolo in za vsakodnevne opravke, kot npr. nakupovanje v bližnjih trgovskih centrih, ki se nahajajo ob povezavi, lekarni (trajnostna mobilnost);
- ranljive skupine: otroci, ki so do sedaj uporabljali druge, daljše poti (za ta del mesta Logatec se vzpostavi varna šolska pot do osnovne šole, ki se nahaja v KS Tabor), mamice z vozički, starejši in gibalno ovirani, ki bodo dobili varen dostop do storitev;
- rekreativci (kolesarji, sprehajalci, tekači), saj se povezava navezuje na širše rekreacijsko omrežje občine (Športni park Sekirica in okoliške poti, Športna dvorana Logatec).

Občina Logatec bo spremljala izrabo zmogljivosti infrastrukture s **štetjem kolesarskega prometa** na upravičenem odseku povezave v obe smeri, in sicer bo štetje izvedeno pred pričetkom izvedbe operacije in po njenem zaključku. Ob novozgrajeni povezavi bo postavljen števec kolesarjev, ki bo v realnem času kolesarje štel v obe smeri, podatki pa se bodo za namene vodenja statistike in letnega poročanja pristojnim organom shranjevali v oblaku.

7. TEHNIČNO-TEHNOLOŠKI DEL

7.1. Vrsta investicije - operacije

V okviru investicije se bo od Rondoja Logatec do križišča z JP726802, kjer je dostop do trgovskega objekta Hofer, izvedla novogradnja oziroma rekonstrukcija površin za pešce in kolesarje, tam, kjer te še niso izvedene. Predmet investicije je tudi izvedba potrebnih podpornih konstrukcij, meteornega odvodnjavanja, dograditev javne razsvetljave ter izvedba manjkajočih komunalnih vodov.

Projekt se izvaja v sklopu vzdrževalnih del v javno korist, skladno z Zakonom o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE) in Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 – ZCes-2). Za izvedbo investicije gradbeno dovoljenje ni potrebno.

7.2. Tehnične rešitve

Na odseku 1461 Logatec (Rondo Logatec) – Prikluček AC Logatec na cesti G2-102 se v območju od Rondoja do Obrtne cone predvidi izvedba novega hodnika za pešce in kolesarskih površin na delih, kjer le-te še niso izvedene. Glavno cesto se opremi z novim hodnikom za pešce in dvosmerno kolesarsko povezavo od km 0,020 (obstoječi cestni most preko Logaščice) do km 0,308 (Križišče z JP 726803 in ZC 227201) oz. do križišča za Eurospin (upravičeni del investicije). V tem delu se predvidi tudi nov most za kolesarje in pešce preko potoka Logaščica, ki je lociran ob obstoječemu mostu čez Logaščico, ki je namenjen cestnemu prometu in je svetlega razpona 10,3 m. Višinsko se most umesti glede na zahteve, za doseg ustrezne poplavne varnosti v zaledju. Med robnima vencema obe mostovi je 90 cm svetlega prostora kar omogoča redno vzdrževanje obeh mostov. Na mostu je predvidena tudi ograja za pešce in kolesarje višine 1,20 m, sestavljena iz jeklenega stebrička oblečenega v les ter treh lesenih prečk.

Vse tri podporne konstrukcije potekajo ob levem robu ceste in podpirajo pločnik ter so v prostor umeščene zaradi zmanjšanja posega na zemljišča. Pred in za mostom sta zaradi omejenega prostora predvidena podporna zidova PK-1 dolžine 16,02 m in PK-2 dolžine 28,54 m. Dodatni podporni zid PK-3 dolžine 9,0 m je predviden od km 0+125.26 do km 0+134.26 ob levem robu ceste kot podpora pločniku. Dodatno je predvidena lesena varnostna ograja za pešce in kolesarje višine 1,20 m, ki se postavi na objektih PK-1, PK-2, PK-3 in Mostu čez Logaščico in vsaj še 5 m pred/za objektom, v kolikor je višina nasipa večja kot 3,00 m.

Prehode za kolesarje in pešce se ohrani, ukine se pasove za vključevanje in izključevanje kolesarjev z glavne ceste v območju JP 726803 Športni park Sekirica, saj z izvedbo površin po levi strani glavne ceste le-ti niso več potrebni.

Za promet kolesarjev in pešcev se izvede pločnik skupne širine 4,10 m, od tega je del v širini 1,60 m namenjen pešcem in del v širini 2,50 m predviden kot dvosmerna kolesarska steza z varnostnim odmikom 1,00 m (zelenica). Ob pločniku se izven prostega profila pešca predvidi urbana oprema – klopi, v medsebojnem razmaku največ 250 m.

Predvidi se izvedba meteorne kanalizacije za odvodnjavanje tako glavne ceste kot pločnika. Meteorne vode se pred izlivom v ustrezno očištijo z lovilcem olj. Kanalizacija meteorne vode

je izvedena v dveh vejah tako, da ena vodi v smeri potoka Logaščica, druga veja pa se izliva v obstoječ travni jarek, ki se v nadaljevanju prav tako odvaja v potok Logaščica.

Ustrezno se glede na umestitev pločnika in kolesarske povezave prilagodijo dostopi k individualnim objektom (Dostop 1 v km 0,082 levo in Dostop 2 v km 0,121 levo), predvidi pa se tudi dostop do bodočega gasilskega doma v km 0,220 levo.

V okviru projekta se predvidi tudi nova javna razsvetljava (na delih, kjer še ni izvedena) in nova kanalizacija SN voda, in sicer cevi 1x PVC fi160 mm in 1x PEHD 2x fi50 mm, skladno s projektnimi pogoji distribucijskega operaterja Elektro Ljubljana d.d. (upravičeni del investicije). Na upravičenem odseku se skladno s pogoji upravljavca kabelsko-komunikacijskega sistema Logatec Softnet d.o.o. predvidi tudi nova kabelska kanalizacija za TK, ki se izvede s PEHD zaščitnimi cevmi 2x fi50/40 mm in kabelskimi jaški, pokriti z LTŽ pokrovi dimenzij 500x500 mm.

Od km 0,308 do km 0,600 (neupravičeni del investicije) so ob trgovskih centrih, ob levem robu glavne ceste, delno že izvedene površine za kolesarje in pešce. Predvidi se samo pločnik s kolesarsko povezavo na manjkajočem delu ob parkirišču trgovskega centra Hofer, in sicer od km 0,396 (kjer se naveže na obstoječo infrastrukturo) do km 0,570 (križišče z JP726802 oz. dostop do trgovskega Hofer). Za promet kolesarjev in pešcev se izvede pločnik skupne širine 4,10 m, od tega je del v širini 1,20 m namenjen pešcem in del v širini 2,00 m predviden kot dvosmerna kolesarska steza z varnostnim odmikom 0,90 m (v asfaltu). Med parkiriščem Hofer in novim pločnikom s kolesarsko povezavo se predvidi nov AB podporni zid PK-4 v dolžini 144,22 m (neupravičeni del investicije). Deloma se preuredi oz. izvede prestavitev obstoječe javne razsvetljave. Meteorno kanalizacijo in ostale infrastrukturne in komunalne vode v območju izvedbe se v tem delu ne spreminja.

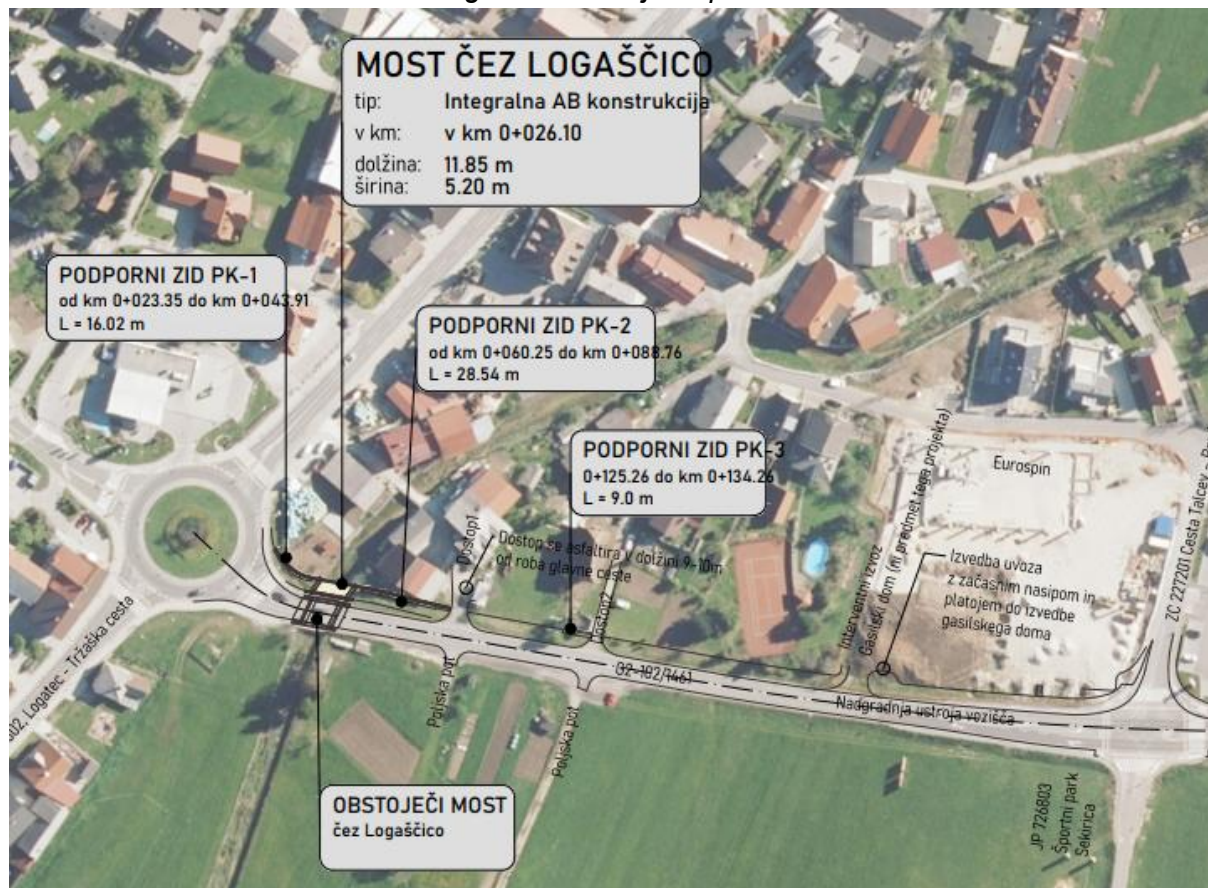
Na delu od km 0,022 (rob krožnega dela Rondoja Logatec) do km 0,420 v dolžini 400 m (neupravičeni del investicije) se izvede poenotenje prečnega nagiba glavne ceste G2-102 proti levemu robu (razen v križiščih, kjer se ohranja obstoječe stanje predvsem v namen uporabe obstoječega odvodnjavanja). Predvidi se delno rezkanje obstoječe površine (predvsem ob levem robu), izvedba izravnave z asfaltom za doseg prečnih sklonov ter nadgradnja z nosilnim ustrojem in obrabnim ustrojem. Na priključkih javnih poti in zbirne ceste oz. dostopih je zamenjava obrabnega ustroja do meje obdelave. Dostopa 1 in 2 se utrdi in asfaltira skladno s predlogom v elaboratu dimenzioniranja voziščnih konstrukcij.

V skladu s projektantskim popisom del so v okviru investicije na odseku G2-102/1461 Logatec od km 0+000 do km 0+600 predvidena naslednja gradbena, obrtniška in instalacijska dela:

- a) cesta (preddela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, odvodnjavanje, prometna oprema in signalizacija, tuje storitve);
- b) površine za pešce in kolesarje (preddela, zemeljska dela, voziščne konstrukcije, odvodnjavanje, gradbena in obrtniška dela, prometna oprema in signalizacija);
- c) most čez Logaščico (preddela, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela, tuje storitve);
- d) podporne konstrukcije:
 - podporna konstrukcija - PK1 (preddela, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela);
 - podporna konstrukcija – PK2 (preddela, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela);
 - podporna konstrukcija – PK3 (preddela, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela);
 - podporna konstrukcija – PK4 (preddela, zemeljska dela, gradbena in obrtniška dela, tuje storitve);
- e) izvedba, prestavitev in zaščita komunalnih vodov:

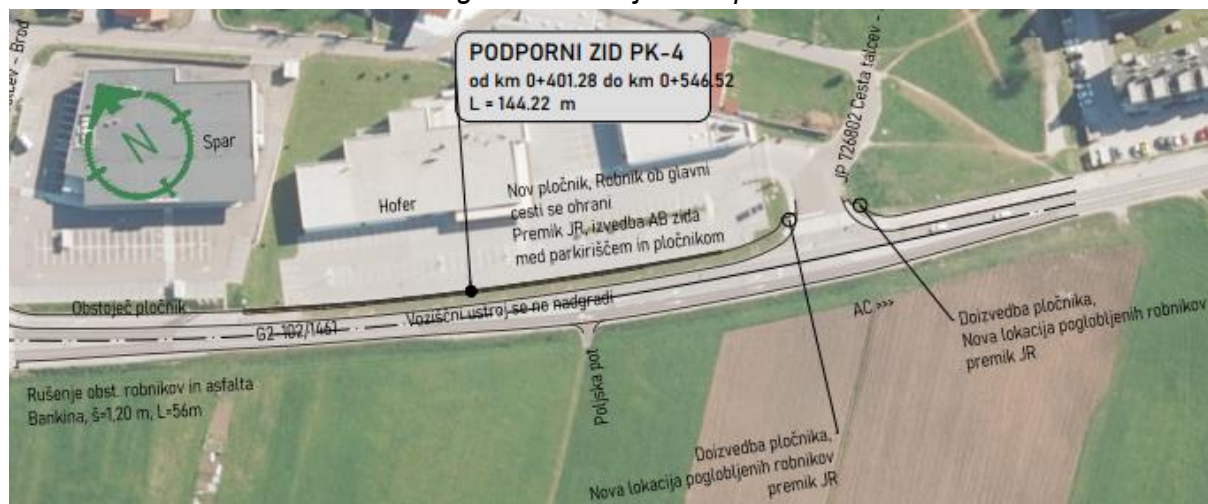
- cestna razsvetljava (gradbena dela, elektro montažna dela, tuje storitve);
- prestavitev SN omrežja (gradbena dela, tuje storitve);
- TK omrežje (gradbena dela, tuje storitve);
- f) zavarovanje gradbišča, zapore, tehnična dokumentacija (ostala dela in storitve);
- g) nepredvidena dela (10 %).

Slika 9: Pregledna situacija - upravičeni odsek



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Slika 10: Pregledna situacija - neupravičeni odsek



Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/2-1, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

7.3. Skladnost investicije s posebnimi pogoji JR EKP UTM 2025

V nadaljevanju je opisana skladnost investicije – operacije s posebnimi pogoji javnega razpisa JR EKP UTM 2025, in sicer na ravni ukrepa »infrastruktura za pešce« in ukrepa »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave.

7.3.1. Ukrep »infrastruktura za pešce«

Investicija – operacija je na upravičenem odseku izpolnjuje posebne pogoje JR EKP UTM 2025 za ukrep »infrastruktura za pešce«, kot je razvidno iz spodnjih utemeljitev:

Tabela 7: Posebni pogoji JR EKP UTM 2025 – »infrastruktura za pešce«

Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za pešce«	Utemeljitev z referenco na dokument, poglavje in stran, ki dokazuje izpolnjevanje pogoja
Kakovost in smiselnost povezave	Povezava za pešce mora biti udobna, varna in smiselna, pri čemer je oblikovana v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo. UTEMELJITEV: Povezava za pešce je udobna, varna in nujno potrebna na območju ureditve, hkrati je oblikovana skladno z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo, saj bo na upravičenem odseku kljub prostorski utesnjenosti zgrajen pločnik širine 1,6 m (razen v primeru lokalne zožitve). S povezavo se zagotovi izvedba kontinuiranega poteka površin za pešce ob glavni cesti G2-102/1461, ob kateri trenutno ni zagotovljena zveznost pločnika oz. površin za pešce. Ker odsek predstavlja najbolj optimalno povezavo do večjih generatorjev prometa, so pešci primorani hoditi po vozišču glavne ceste in so izpostavljeni nevarnosti trka z motornimi vozili in drugimi udeleženci v prometu (npr. kolesarji).
Minimalna širina	Sofinancirani bodo le pločniki in ostale peš povezave, ki bodo dosegale standard za hojo vštrec skladno z nacionalnimi smernicami (minimalna širina 1,6 m*). Zoženja zaradi obstoječih objektov ali prometne signalizacije so dopustna lokalno, na manj kot 10 % dolžine pločnika, dolžina posamezne zožitve pa ne sme presegati 50 m. Lokalne zožitve so dopustne le ob hkratnem upoštevanju minimalnih standardov** tudi za širino voznih pasov za motorna vozila. Lokalne zožitve ob 4- ali večpasovni cesti niso dopustne (razen v primeru rumenih pasov). Prav tako lokalne zožitve niso dopustne, kjer so v profilu ceste površine za parkiranje. <i>* Izjema so projekti, za katere je projektiranje zaključeno, vsa potrebna dovoljenja in soglasja pa pridobljena do 1. 1. 2023 - v teh primerih velja kot pogoj minimalna širina 1,5 m.</i> <i>** Skladno z 28. ali 32. členom Pravilnika o projektiranju cest.</i> UTEMELJITEV: Skladno z nacionalnimi smernicami je na upravičenem odseku ceste zagotovljena širina pločnika 1,60 m, razen v primeru lokalne zožitve, ki ne presega 50 m – lokalno zožitev predstavlja del pločnika, ki poteka po novi premostitveni konstrukciji dolžine 10,3 m, kar je manj kot 10 % celotne dolžine pločnika, ki bo novozgrajen in je predmet investicije (288 m) (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 4.6 – območje brez ovir in območje prehoda na most; PZI, načrt Most čez Logaščico v km 0+026.10; št. 004E-22/2-2).
Univerzalno oblikovanje	Vse površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da omogočajo varno in neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih ter drugih oseb z oviranostmi. Vsi prehodi preko cestišča morajo biti nivojski (dvignjen prehod za pešce) ali imeti klančino z naklonom največ 1:12 (8,3 %), minimalne širine 1,2 m. Enako velja za druge spremembe nivoja. Kjer se zaradi klančine zožuje profil pločnika, je treba upoštevati pogoje za lokalne zožitve pri pogoju Minimalna širina.

	Prehodi morajo biti opremljeni s taktilnimi oznakami, skladnimi s priročnikom »Z belo palico po mestu«. Prehodi izvedeni v območju obstoječih križišč. UTEMELJITEV: Vse površine za pešce omogočajo nemoteno in samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih in drugih oseb z oviranostmi, zagotovljeno je tudi nemoteno srečanje dveh oseb na vozičkih (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 4.6 – območje brez ovir in območje prehoda na most). Na vseh prehodih se robnik spusti na koto asfalta glavne ceste oz. priključnih cest. Spremembe ureditev (lokacijske in višinske) na lokaciji križišč niso predvidene, zagotovi se klančino z naklonom največ 1:12 (8,3 %) (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 4.6.5). Prehodi za pešce so opremljeni s taktilnimi oznakami, skladno s priročnikom »Z belo palico po mestu« (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G103.1, prometna situacija).
Prehodnost cest	Razdalja med prehodi za pešce ne sme biti več kot 200 m, razen, kjer to zaradi rabe prostora ni smiselno (npr. kmetijska zemljišča, večja industrijska območja brez vhodov na eni strani ceste...). V primeru cest brez označenih prehodov in brez neprekinjene sredinske črte na ulici z omejitvijo hitrosti 30 km/h ali manj, pogoj ne velja. UTEMELJITEV: Prehodi so zagotovljeni na lokacijah krožišča in križišča z JP 726803 in ZC 227201 oz. do križišča za Eurospin). Drugje zaradi rabe prostora (kmetijska zemljišča) na desni strani glavne ceste G2-102/1461 niso smiselni, prav tako ne prispevajo k prometni varnosti ob in na tem odseku glavne ceste G2-102/1461 (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G103.1, prometna situacija).
Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)	Površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji. Za oviro se šteje vsakršno fizično vertikalno oviro (npr. drogovi prometnih znakov, semaforjev, javne razsvetljave, varnostne ograje, nadstrešnice avtobusnih postajališč, koši za smeti, letni vrtovi lokalov, oglasni panoji ipd.). UTEMELJITEV: V območju prostega profila pešca (in/ali kolesarja) ni ovir. Odmiki skladni z TEHNIČNA SPECIFIKACIJA TSG-211-010: 2023, TSPI – PGV.03.320: 2023 POVRŠINE ZA PEŠCE poglavje 5.3. Pločnik Slika 11 in so skladni z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G131.1, karakteristični prečni profil – območje brez ovir in območje prehoda na most).
Obojestranska povezava in dostop do infrastrukture	Pločnika morata biti urejena na obeh straneh ceste, razen, kjer na eni strani ceste ni ne izhodišč ne ciljev poti, ali v primeru cest brez označenih prehodov in brez neprekinjene sredinske črte na ulici oz. cesti. Do površin za pešce mora imeti dostop vsak vhod v objekt. V primeru gradnje oz. rekonstrukcije premostitvenega objekta, mora biti z obeh/vseh dostopov do premostitvenega objekta zagotovljena varna infrastruktura za pešce. UTEMELJITEV: Ker so na upravičenem odseku glavne ceste G2-102/1461 na desni strani zgolj kmetijska zemljišča in ni drugih ciljev poti, poteka pločnik po eni strani ceste, kjer je zagotovljena kontinuiteta povezave na celotnem območju ureditve. Dostop do infrastrukture je zagotovljen za vse objekte ob povezavi. Na lokaciji obstoječih križišč so zagotovljeni prehodi preko glavne ceste oz. so le-ti zagotovljeni na lokacijah, kjer je potrebno (krožišča in križišča z JP 726803 in ZC 227201 oz. do križišča za Eurospin). V primeru novega mostu preko potoka Logaščica se površine za pešce nadaljujejo na obeh straneh premostitvenega objekta (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G103.1, prometna situacija).

7.3.2. Ukrep »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«

Investicija – operacija je na upravičenem odseku izpolnjuje vse posebne pogoje JR EKP UTM 2025 za **ukrep »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«**, kot je razvidno iz spodnjih utemeljitev:

Tabela 8: Posebni pogoji JR EKP UTM 2025 – "infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave"

Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za kolesarje - kolesarske povezave«	Utemeljitev z referenco na dokument, poglavje in stran, ki dokazuje izpolnjevanje pogoja
Izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture	Operacija predstavlja celovito kolesarsko povezavo. Celovita povezava je lahko izvedena v več etapah, pri čemer lahko ukrep, ki je predmet vloge, predstavlja eno ali več etap. Vlagatelj mora izkazati, da celovita povezava povezuje izhodišče in cilj poti vsakodnevnih kolesarjev znotraj mesta skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. K vlogi mora vlagatelj priložiti kartografski prikaz celovite kolesarske povezave s predvidenimi vrstami kolesarske infrastrukture ter roki realizacije. V primeru gradnje oz. rekonstrukcije premostitvenega objekta, mora biti z obeh/vseh dostopov do premostitvenega objekta zagotovljena varna infrastruktura za kolesarje. UTEMELJITEV: Operacija zagotavlja zveznost kolesarske povezave ob glavni cesti G2-102/1461 in povezuje odsek z ostalimi povezavami do stanovanjskih sosesk, upravnega središča mesta, poslovno-trgovskih objektov in avtobusnih postajališč. Predvidena etapa zagotavlja najvišji nivo infrastrukture tako za pešce kot kolesarje glede na obstoječe prostorske in grajene ovire na območju ureditve. V primeru novega mostu preko potoka Logaščica se povezava nadaljuje na obeh straneh premostitvenega objekta (Kartografski prikaz celovite povezave in PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G103.1, prometna situacija).
Neposrednost kolesarske povezave	Dolžina povezave predstavlja kolesarsko traso, ki ni 20 % daljša od optimalne dolžine in daljša trasa nima večjega števila križanj od trase z optimalno dolžino. UTEMELJITEV: Drugačna izvedba kolesarske trase na območju ureditve ni mogoča oziroma bi bistveno podaljšala pot in število križanj. Povezava predstavlja najkrajšo in najbolj optimalno povezavo na območju ureditve, s povezavo se zagotovi zveznost kolesarskih površin izven cestišča glavne ceste (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G103.1, prometna situacija in št. 004E-22/0-20/2, risba G101, pregledna situacija).
Udobnost kolesarske povezave (križanja)	Na križanjih povezave z neprednostnimi cestami je predvideno nivojsko vodenje kolesarja (dvignjeni plato) oz. so klančine z vzdolžnimi nakloni pod 1:20 (5 %) ali v primeru kolesarskega pasu neposredno vodenje preko križišča. Pot kolesarja se pri križanju z neprednostnimi cestami ne sme lomiti ali podaljševati. UTEMELJITEV: Na lokaciji individualnih priključkov, kjer je prehod kolesarja neposreden, so predvidene klančine v 1:20 (5 %). Pot kolesarja se pri križanjih z neprednostnimi cestami ne lomi ali podaljšuje (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 4.6.5 in risba G103.1, prometna situacija).
Udobnost kolesarske povezave (uvozi)	Kolesarska povezava se ne dviga in spušča na posameznih uvozih (»rodeo efekt«). Uvozi morajo biti tehnično rešeni v okviru varovalnega pasu – brez poseganja v uporabno širino kolesarske povezave. UTEMELJITEV: Na lokaciji individualnih priključkov kjer je prehod kolesarja neposreden, so predvidene klančine v 1:20 (5 %). Tehnična rešitev uvozov v okviru varovalnega pasu je neugodna zaradi višinskih razlik terena. V primeru, da bi bil uvoz rešen v okviru varovalnega pasa, bi

	ta tudi povečal vplivno območje posega na lokaciji obstoječih individualnih priključkov, kar bi pomenilo dodatne pravice za poseg v zemljišča ter povišanje stroškov. Vse nove željene priključke na glavni cesti G2-102/1461, se združuje na lokaciji meje parcel (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G103.1, prometna situacija in št. 004E-22/0-20/2, risba G101, pregledna situacija).
Odmiki ovir od površin za kolesarje (ali pešce)	Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih kolesarja (ali pešca) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji. Za oviro se šteje vsakršno fizično vertikalno (npr. drogovi prometnih znakov, semaforjev, javne razsvetljave, varnostne ograje, avtobusne nadstrešnice avtobusnih postajališč, koši za smeti, letni vrtovi lokalov, oglasni panoji ipd.). UTEMELJITEV: V prostem profilu kolesarja ni ovir, odmiki so zagotovljeni skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G131.1, karakteristični prečni profil – območje brez ovir in območje prehoda na most).
Najmanjši dopustni polmeri krožnih lokov v križiščih	Kolesarske površine morajo biti načrtovane tako, da je na prednostnih smereh v križiščih in krožiščih polmer krožnega loka kolesarske površine R_{min} najmanj 10,00 m. UTEMELJITEV: Predvidenega etapa zagotavlja najvišji nivo uslug tako za pešce kot kolesarje glede na obstoječe prostorske in grajene ovire. Na prednostni smeri je polmer krožnega loka kolesarske površine R_{min} 10 m (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 4.6.5 in risba G103.1, prometna situacija).
Števec kolesarjev	Vzpostavljena kolesarska povezava, ki bo po konceptu kolesarske povezave daljša od 1 km, mora predvidevati štetje števila kolesarjev pred pričetkom izvedbe operacije (najmanj 7 zaporednih dni – 1 teden, v spomladanskem ali jesenskem času) in po zaključku operacije. UTEMELJITEV: Na upravičenem odseku povezave je predvidena postavitve števca za kolesarje, trenutno na odseku ni vzpostavljene kolesarske povezave. Pred pričetkom in po zaključku izvedbe operacije bo izvedeno štetje števila kolesarjev (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, predračun z rekapitulacijo stroškov).
Širina kolesarskih površin	Kolesarske površine morajo biti projektirane na normalne širine za posamezno vrsto kolesarske površine po Pravilniku o kolesarskih površinah ali širše. Kolesarske površine, ožje od normalnih širin, kot so navedene v Pravilniku o kolesarskih površinah, niso predmet sofinanciranja*. V kolikor se ob kolesarskih površinah gradi infrastruktura za pešce, mora le-ta izpolnjevati standard za hojo vstrec v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo (minimalna širina 1,6 m). Zaradi gradnje kolesarske infrastrukture ni dopustno ožiti obstoječe infrastrukture za hojo na širino, ki je manjša od 1,6 m. Odstopanje od normalnih širin za površine za kolesarje ter gradnja skupne površine za mešan promet pešcev in kolesarjev je izjemoma upravičena, če zaradi prostorskih omejitev** ali vzpostavitve drevoreda ob povezavi ni mogoče zagotoviti ločenih površin po zgoraj navedenih pogojih, vendar le ob upoštevanju normalnih širin voznih pasov*** za motorni promet (vključno z nižanjem dovoljene hitrosti, če je to relevantno) in da v profilu ceste ni površin za parkiranje. <i>*Izjema so projekti, kjer povezave ne potekajo ob obstoječi oz. novi cesti za motorni promet ter za katere je projektiranje zaključeno in vsa potrebna dovoljenja in soglasja pridobljena do 1. 1. 2023.</i> <i>**Za prostorsko omejitev se štejejo grajene in naravne ovire iz 7. odstavka 11. člena Pravilnika o kolesarskih površinah in starejša drevesa večjega pomena ter projektni pogoji mnenjedajalcev, zaradi katerih se s tehničnimi rešitvami ne da</i>

	zagotoviti primernih širin za ločevanje površin za vse prometne načine. *** Normalne širine voznih pasov skladno z 28. ali 32. členom Pravilnika o projektiranju cest. UTEMELJITEV: Kolesarska površina je skupne širine 2,50 m (2x1,25 m). Prostorske omejitve skladno iz 7. odstavka 11. člena Pravilnika o kolesarskih površinah so predvsem gradbene: bližina obstoječih objektov ob trasi, že izvedeni ukrepi in prostorske umestitve ob predvideni kolesarski povezavi. Zožitev vozišča glavne ceste za umestitev širših površin za pešce in kolesarje ni mogoča, prav tako se širina vozišča na glavni cesti G2-102/1461 ni povečevala, v profilu ceste ni površin za parkiranje (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G103.1, prometna situacija in risba G131.1, karakteristični prečni profil – območje brez ovir in območje prehoda na most ter št. 004E-22/0-20/2, risba G101, pregledna situacija). PLDP na lokaciji predvidenega poteka pločnika (GC G2-102/1461 Logatec-Priključek Logatec) je v letu 2024 znašal 11.385 vozil, v letu 2021 pa 11.361 vozil (PLDP je v porastu) (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 2.4.3).
--	--

7.4. Doseganje meril JR EKP UTM 2025

7.4.1. Ukrep »infrastruktura za pešce«

V nadaljevanju so podane utemeljitve v zvezi z doseganjem meril JR EKP UTM 2025 oziroma točkovanjem **ukrepa »infrastruktura za pešce«**:

Merila	Ocenjeno št. točk
Vozni pasovi ceste, vzdolž katere se načrtuje pločnik, je glede na funkcijo ceste dimenzionirana na standarde zahtevane v 28. členu oz. minimalne širine iz 32. člena Pravilnika o projektiranju cest. UTEMELJITEV: Glavna cesta G2-102/1461, vzdolž katere se načrtuje pločnik, je opredeljena kot povezovalna cesta. Projektna hitrost ceste je 90 km/h, za katero je v skladu z 28. členom Pravilnika o projektiranju cest predpisana širina voznega pasu 3,50 m (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 4.2, 4.4 in 4.6). Skladno z izdelano projektno dokumentacijo PZI je načrtovana izvedba voznih pasov na glavni cesti nižja, in sicer v širini 3,25 m (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 4.6 – območje brez ovir in območje prehoda na most, risba G131.1, karakteristični prečni profil – območje brez ovir in območje prehoda na most).	20
Na cesti, vzdolž katere se načrtuje pločnik, so v okviru operacije uvedeni ukrepi umirjanja prometa (v skladu s TSC 03.800 : 2009): – fizični ukrepi (zožitve, ploščadi, grbine, ločilni otoki, zamiki osi vozišča) so predvideni na cesti, ob kateri se načrtuje pločnik in na vseh prečnih cestah: 20 točk – ukrepi pri vsakem križišču: vsaj optični ali zvočni na glavni cesti, fizični na stranskih: 15 točk – ukrepi umirjanja prometa so načrtovani vsaj na vseh prehodih preko stranskih cest: 10 točk – načrtovan je vsaj en ukrep umirjanja prometa: 5 točk – ni ukrepov: 0 točk UTEMELJITEV: Na cesti, vzdolž katere se načrtuje pločnik, zaradi kratke razdalje niso predvideni ukrepi umirjanja prometa.	0
Povprečna širina pločnika znaša:	0

- nad 3,2 m: 20 točk - nad 2,6 in do vključno 3,2 m: 15 točk - nad 2,0 in do vključno 2,6 m: 10 točk - nad 1,6 in do vključno 2,0 m: 5 točk - 1,6 m ali manj: 0 točk UTEMELJITEV: Skladno z nacionalnimi smernicami je na upravičenem odseku ceste zagotovljena širina pločnika 1,60 m, razen v primeru lokalne zožitve, ki ne presega 50 m – lokalno zožitev predstavlja del pločnika, ki poteka po novi premostitveni konstrukciji dolžine 10,3 m, kar je manj kot 10 % celotne dolžine pločnika, ki bo novozgrajen in je predmet investicije (288 m) (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 4.6 – območje brez ovir in območje prehoda na most; PZI, načrt Most čez Logaščico v km 0+026.10; št. 004E-22/2-2).	
Površine za pešce so fizično ločene od površin za kolesarje: - višinska razlika ali vmesni zeleni pas in kolesarska steza, pot, pas ali kolesarji na cesti ob omejitvi hitrosti do 30 km/h: 15 točk - ločitev z razliko v tlaku (npr. pas granitnih kock, različno tlakovanje): 10 točk - ločitev pasov za pešce in kolesarje s črto: 5 točk - mešana površina za pešce in kolesarje ali kolesarji na cesti z omejitvijo nad 30 km/h: 0 točk UTEMELJITEV: Zaradi poenotenja tehnične rešitve po celotnem odseku ceste so površine za pešce fizično ločene od površin za kolesarje s talno označbo - ločilno črto (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 4.7).	5
Ob (oz. na) površinah za pešce je predvidena klop, postavljena vsaj na vsakih 250 m, ki je umeščena izven prostega profila pešca. UTEMELJITEV: Ob površinah za pešce in izven prostega profila pešca je na upravičenem odseku predvidena postavitev klopi, med katerimi je manj kot 250 m razdalje (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, predračun z rekapitulacijo stroškov).	5
Operacija ohranja oz. predvideva zeleno zasaditev z drevesi, ki niso cepljena na višino. Dodatno operacija načrtuje: - umestitev zelenih otokov površine vsaj 10 m² z velikostjo sadilne jame vsaj 12 m³ z zasaditvijo različnih rastlinskih vrst (drevesa obsega vsaj 20 cm in grmovnice, pri čemer mora vsak otok vsebovati vsaj eno drevo in talno ozelenitev) in obvezno ohranitvijo obstoječih zdravih odraslih dreves in načrtovan sistem odvodnjavanja meteornih vod v substrat. Zeleni otoki morajo obsegati vsaj 10 % površin znotraj meje obdelave projekta: 20 točk - zeleno zasaditev različnih drevesnih vrst in/ali vrst grmovnic in obvezno ohranitvijo obstoječih odraslih dreves. Zelena zasaditev mora obsegati vsaj 10 % površin znotraj meje obdelave projekta: 10 točk - zeleno zasaditev različnih vrst grmovnic in obvezno ohranitvijo obstoječih odraslih dreves. Zelena zasaditev mora obsegati vsaj 5 % površin znotraj meje obdelave projekta: 5 točk - operacija ne izpolnjuje merila oz. ga izpolnjuje samo delno: 0 točk <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu morajo biti zgornji elementi razvidni iz opisa v projektni ali investicijski dokumentaciji, hkrati pa morajo biti v projektantskem popisu del s predračunom vključene ustrezne postavke. Deleži površin ozelenitve se izkazujejo z grafičnim prikazom zelenih površin in tabelo s kvadrato skupnih površin v mejah obdelave projekta in kvadrato zelenih površin. Grafični prikaz mora biti vključen v projektno ali investicijsko dokumentacijo.</i> UTEMELJITEV: Zaradi zagotavljanja varnosti in preglednosti cestnega odseka dodatne zasaditve niso predvidene.	0

7.4.1. Ukrep »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«

V nadaljevanju so podane utemeljitve v zvezi z doseganjem meril JR EKP UTM 2025 oziroma točkovanjem ukrepa »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«:

Merila	Ocenjeno št. točk
POVEZANOST	20
Kolesarska povezava povezuje različne (dele) naselij glede na namensko rabo prostora: – območja z različno namensko rabo prostora (npr. stanovanjska soseska – poslovno-gospodarske cone – središče mesta – stanovanjska soseska): 20 točk – območja z enako namensko rabo prostora (stanovanjska soseska – stanovanjska soseska, poslovno-gospodarska cona – poslovno-gospodarska cona): 10 točk – povezava samo znotraj enega območja namenske rabe prostora: 0 točk <i>Že zgrajeni odseki kolesarske infrastrukture (v obe smeri) se lahko upoštevajo kot del koncepta kolesarske povezave.</i> <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu mora biti priložena projektna dokumentacija, ki vsebuje grafično prilogo (kartografski prikaz) s prikazom namenske rabe prostora in vrisano celovito kolesarsko povezavo s predvidenimi vrstami kolesarske infrastrukture.</i> UTEMELJITEV: Kolesarska povezava skupaj z že zgrajeno kolesarsko infrastrukturo povezuje območja naselja z različno namensko rabo prostora, in sicer stanovanjska soseska (Sončni Log) – poslovno-gospodarske cone (poslovno-trgovski objekti, banka) – središče mesta (Upravni center in sedež občine) – stanovanjska soseska (Brod) (Kartografski prikaz celovite povezave s prikazom namenske rabe prostora).	20
Kolesarska povezava povezuje glavno večmodalno vozlišče v kraju, ki zagotavlja varno parkiranje koles, z glavnimi območji delovnih mest. <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu mora biti priložena projektna dokumentacija, iz katere mora biti razvidna povezava do večmodalnega vozlišča v kraju.</i> UTEMELJITEV: Kolesarska povezava ne poteka do večmodalnega vozlišča v kraju.	0
Kolesarska povezava se navezuje oz. poteka mimo izobraževalne institucije, ki že ima oz. v okviru operacije zagotavlja pokrito kolesarnico. <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu mora biti priložena projektna dokumentacija, iz katere mora biti razvidna povezava do izobraževalne institucije.</i> UTEMELJITEV: Kolesarska povezava ne poteka mimo izobraževalne institucije.	0
NEPOSREDNOST POVEZAVE	10
Razdalja med izhodiščem in ciljem poti kolesarske povezave, ki je predmet operacije, predstavlja: – najbolj neposredno povezavo (najkrajša razdalja): 10 točk, – razdaljo, daljšo za več kot 0 in manj kot 20 % od najkrajše razdalje: 5 točk – razdaljo, daljšo za najmanj 20 % od najkrajše razdalje: 0 točk. <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu mora biti priložena projektna dokumentacija, ki vsebuje grafično prilogo z zarisom in izmerjeno dolžino optimalne in načrtovane trase.</i> UTEMELJITEV: Povezava predstavlja najkrajšo in najbolj optimalno povezavo na območju ureditve, s povezavo se zagotovi zveznost kolesarskih površin izven cestišča glavne ceste (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, risba G103.1, prometna situacija in št. 004E-22/0-20/2, risba G101, pregledna situacija in grafična priloga).	10
VARNOST	15
Operacija se izvaja na ulici/cesti, na kateri je PLDP: – od vključno 10.000: 15 točk	15

Merila	Ocenjeno št. točk
– od vključno 5.000 in manj kot 10.000: 10 točk – od vključno 2.000 in manj kot 5.000: 5 točk – manj kot 2.000: 0 točk <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu mora biti priložena projektna dokumentacija, iz katere so razvidni podatki števecv prometa.</i> UTEMELJITEV: PLDP na lokaciji predvidenega poteka pločnika (GC G2-102/1461 Logatec-Priključek Logatec) je v letu 2024 znašal 11.385 vozil, v letu 2021 pa 11.361 vozil (PLDP je v porastu) (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, poglavje 2.4.3).	
Na prečkanjih povezave preko neprednostnih ulic/cest je predvideno umirjanje motoriziranega prometa (grbina, zožitev prometnega pasu, dodatne talne oznake ipd.): – na vseh križiščih, tudi ob meji območja ureditve projekta: 10 točk – na vsaj enem križišču v okviru operacije: 5 točk – ni ukrepov umirjanja prometa: 0 točk <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu mora biti priložena projektna dokumentacija, iz katere je razvidno/določeno število vseh križanj na povezavi in število križanj, ki izpolnjujejo to merilo.</i> UTEMELJITEV: Na cesti, vzdolž katere se načrtuje kolesarska povezava, zaradi kratke razdalje niso predvideni ukrepi umirjanja prometa.	0
UDOBJE	5
Operacija načrtuje vsaj en ukrep prioritizacije kolesarjev, kot npr. kolesarski boks (angl. cycling box), prednostna zelena luč za kolesarje, sredinski otoki z nivojskim vodenjem kolesarjev, vodenje kolesarja po prometnem pasu, namenjenem mešanemu prometu (angl. sharrow) v krožnih križiščih z omejitvijo 30 km/h: 5 točk Operacija ne načrtuje nobenega ukrepa prioritizacije kolesarjev: 0 točk <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu mora biti priložena projektna dokumentacija, iz katere je razvidno/določeno število vseh križanj na povezavi in število križanj, ki izpolnjujejo to merilo.</i> UTEMELJITEV: Izvedba ukrepa prioritizacije kolesarjev pri predmetni investiciji ni možna.	0
Ob povezavi je nameščena urbana oprema prilagojena kolesarjem v skladu z nacionalnimi smernicami.¹ UTEMELJITEV: Ob kolesarski povezavi je na upravičenem odseku predvidena postavitve urbane opreme – klopi za počivanje, med katerimi je manj kot 250 m razdalje (PZI, Načrt s področja gradbeništva – Izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 04E-22/2-1, predračun z rekapitulacijo stroškov).	5
PRIVLAČNOST	0
Operacija ohranja oz. predvideva zeleno zasaditev z drevesi, ki niso cepljena na višino. Dodatno operacija načrtuje: – umestitev zelenih otokov površine vsaj 10 m² z velikostjo sadilne jame vsaj 12 m³ z zasaditvijo različnih rastlinskih vrst (drevesa obsega vsaj 20 cm in grmovnice, pri čemer mora vsak otok vsebovati vsaj eno drevo in talno ozelenitev) in obvezno ohranitvijo obstoječih zdravih odraslih dreves in načrtovan sistem odvodnjavanja meteoritnih vod v substrat. Zeleni otoki morajo obsegati vsaj 10 % površin znotraj meje obdelave projekta: 15 točk – zeleno zasaditev različnih drevesnih vrst in/ali vrst grmovnic in obvezno ohranitvijo obstoječih odraslih dreves. Zelena zasaditev mora obsegati vsaj 10 % površin znotraj meje obdelave projekta: 10 točk	0

¹ Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, poglavje 5.6.2 Dodatni ukrepi za udobno kolesarjenje.

Merila	Ocenjeno št. točk
- zeleno zasaditev različnih vrst grmovnic in obvezno ohranitvijo obstoječih odraslih dreves. Zelena zasaditev mora obsegati vsaj 5 % površin znotraj meje obdelave projekta: 5 točk - operacija ne izpolnjuje merila oz. ga izpolnjuje samo delno: 0 točk <i>Za ocenjevanje vloge po tem merilu morajo biti zgornji elementi zasaditve razvidni iz opisa v projektni ali investicijski dokumentaciji, hkrati pa morajo biti v projektantskem popisu del s predračunom vključene ustrezne postavke.</i> <i>Deleži površin ozelenitve se izkazujejo z grafičnim prikazom zelenih površin in tabelo s kvadraturu skupnih površin v mejah obdelave projekta in kvadraturu zelenih površin. Grafični prikaz mora biti vključen v projektno ali investicijsko dokumentacijo.</i> UTEMELJITEV: Zaradi zagotavljanja varnosti in preglednosti cestnega odseka dodatne zasaditve niso predvidene.	

8. ANALIZA ZAPOSLENIH

Občina Logatec ima za izvedbo investicije zadostne in ustrezne kadrovske kapacitete z bogatimi izkušnjami pri pripravi in vodenju investicij v cestno infrastrukturo, kot tudi izkušnje pri črpanju nepovratnih evropskih in državnih sredstev.

Predmetna investicija bo vplivala na ohranitev obstoječih delovnih mest. Za potrebe izvedbe projekta bo ustanovljena posebna projektna skupina z nekaj zaposlenimi, ki bodo nad projektom bdeli, spremljali njegovo izvedbo na mesečni ravni, sodelovali z zunanjimi subjekti ter poročali o napredku pri izvajanju investicije vodstvu občine. Iz tega naslova so v finančnem načrtu investicije ocenjeni stroški dela, ki so za celotno obdobje izvajanja investicije ocenjeni v okvirni višini 40.000,00 EUR. V času priprave dokumenta dodatne neposredne zaposlitve v Občinski upravi Občine Logatec v okviru projekta niso predvidene, tako v času izvajanja investicije kot tudi v času uporabe infrastrukture.

Vzdrževanje infrastrukture bo v pristojnosti JP Komunalno podjetje Logatec, d.o.o., Tržaška cesta 27, 1370 Logatec, ki ima za potrebe izvedbe rednega vzdrževanja infrastrukture in zimske službe zadostne kadrovske kapacitete.

Investicija ima potencialni vpliv na posredne zaposlitve, saj bo lahko zaradi urejene, privlačne in povezane infrastrukture na tem območju prispevala k dodatnim zaposlitvam v gospodarstvu, zlasti v trgovski in drugih poslovnih dejavnostih.

9. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA

9.1. Izhodišča za oceno stroškov investicije

Ocena stroškov investicije, ki je predmet tega dokumenta in predstavlja operacijo, ki je predmet prijave na javni razpis JR EKP UTM 2025, je bila določena po naslednjih predpostavkah:

- kot stroški investicije oz. operacije se v tem dokumentu upoštevajo tisti stroški, ki jih v skladu s Sporazumom krije Občina Logatec, kot sofinancer celovitega projekta na predmetnem odseku glavne ceste G2-102/1461;
- stroški gradbenih, obrtniških in instalacijskih (GOI) del so podani na osnovi predračunskega popisa del iz PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, št. 004E-22, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, go-plan, d.o.o.;
- že vložena sredstva v izdelavo investicijske in projektne dokumentacije so povzeta po Sporazumu;
- nepredvidena dela so ocenjena v višini 10 % od ocenjenih GOI del brez DDV;
- stroški zunanjih izvajalcev zajemajo:
 - že vložena ter še načrtovana sredstva za izdelavo investicijske in projektne dokumentacije, ki jih bo krila Občina Logatec;
 - stroške inženiringa in nadzora, ki so ocenjeni v višini 3 % od ocenjenih GOI del (skupaj z nepredvidenimi deli) brez DDV in so upoštevani v skladu s Sporazumom;
 - stroške svetovalnih storitev, ki so ocenjeni v znesku 10.000,00 EUR brez DDV;
- stroški dela so za celotno obdobje izvajanja investicije ocenjeni v višini 40.000,00 EUR;
- stroški informiranja in komuniciranja so ocenjeni v višini 15.000,00 EUR brez DDV;
- na vse stroške (razen stroške dela) je obračunan DDV v deležu 22 %, ki ni povračljiv.

9.2. Ocena stroškov investicije po stalnih cenah

Ocena stroškov investicije oz. operacije po stalnih cenah je povzeta glede na že vložena sredstva (dokumentacija v letu 2023), podlaga za ostale ocene stroškov je Sporazum in predračunski popis del iz projektne dokumentacije (PZI) ter izkustvene ocene stroškov zunanjih izvajalcev in stroškov dela.

Vrednost investicije po stalnih cenah je na podlagi zgoraj navedenih predpostavk ocenjena na 832.942,67 EUR brez DDV, z vključenim DDV pa znaša 1.007.390,05 EUR. Davek na dodano vrednost se upošteva v deležu 22 % in ni povračljiv.

Tabela 9: Ocena stroškov investicije, v EUR – stalne cene

	SKLOP	VREDNOST BREZ DDV (v EUR)	DDV	VREDNOST Z DDV (v EUR)
1.	GRADBENA, OBRTNIŠKA IN INSTALACIJSKA (GOI) DELA*	734.895,80	161.677,07	896.572,87
1.1	Izgradnja pločnika in kolesarskih površin	343.959,03	75.670,98	419.630,01
1.2	Most čez Logaščico	62.102,00	13.662,44	75.764,44
1.3	Podporne konstrukcije (PK1, PK2, PK3 in PK4)	141.067,00	31.034,74	172.101,74
1.4	Cestna razsvetljava	54.592,54	12.010,35	66.602,90
1.5	Elektro vodi	38.855,77	8.548,27	47.404,04
1.6	TK vodi	27.510,75	6.052,37	33.563,12
1.7	Nepredvidena dela (10 % GOI del brez nepr. del)	66.808,71	14.697,92	81.506,63
2.	OPREMA	0,00	0,00	0,00
3.	STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	43.046,87	9.470,31	52.517,18
3.1	Investicijska in projektna dokumentacija	11.000,00	2.420,00	13.420,00
3.2	Inženiring in nadzor (3 % GOI del z nepr. deli)	22.046,87	4.850,31	26.897,18
3.3	Svetovalne storitve	10.000,00	2.200,00	12.200,00
4.	STROŠKI DELA	40.000,00	0,00	40.000,00
5.	STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTMI	15.000,00	3.300,00	18.300,00
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	832.942,67		
	DDV (22 %) - nepovračljiv		174.447,38	
	SKUPAJ VREDNOST z DDV - stalne cene			1.007.390,05

*cene april 2023

9.3. Ocena stroškov investicije po tekočih cenah

Predvidena dinamika investiranja je daljša od enega leta, zato je skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št 60/06, 54/10 in 27/16) potrebno prikazati ocenjeno vrednost investicije po stalnih in tekočih cenah.

Ocena vrednosti gradbenih, obrtniških in instalacijskih del je podana po stalnih cenah iz predračunskega popisa del s cenami iz aprila 2023, za katere se je izvedla pretvorba v tekoče cene. Pri tem so upoštevana inflacijska gibanja iz Pomladanske napovedi gospodarskih gibanj 2026 (UMAR, marec 2026), pri čemer so uporabljene naslednje povprečne letne inflacijske stopnje:

- leto 2024: 2,0 % (dejanska inflacijska stopnja);
- leto 2025: 2,4 % (dejanska inflacijska stopnja);
- leto 2026: 2,5 %;
- leto 2027: 2,2 % in
- leto 2028: 2,1 %.

Vrednost investicije po tekočih cenah je na podlagi zgoraj navedenih predpostavk ocenjena na 908.765,07 EUR brez DDV, z vključenim DDV pa znaša 1.099.104,66 EUR. Davek na dodano vrednost se upošteva v deležu 22 % in ni povračljiv.

Tabela 10: Ocena stroškov investicije, v EUR – tekoče cene

	SKLOP	VREDNOST BREZ DDV (v EUR)	DDV	VREDNOST Z DDV (v EUR)
1.	GRADBENA, OBRTNIŠKA IN INSTALACIJSKA (GOI) DELA	801.851,18	176.407,27	978.258,45
1.1	Izgradnja pločnika in kolesarskih površin	375.296,68	82.565,27	457.861,95
1.2	Most čez Logaščico	67.760,03	14.907,21	82.667,24
1.3	Podporne konstrukcije (PK1, PK2, PK3 in PK4)	153.919,43	33.862,27	187.781,71
1.4	Cestna razsvetljava	59.566,39	13.104,61	72.671,00
1.5	Elektro vodi	42.395,87	9.327,09	51.722,96
1.6	TK vodi	30.017,22	6.603,79	36.621,01
1.7	Nepredvidena dela (10 % GOI del brez nepr. del)	72.895,56	16.037,02	88.932,59
2.	OPREMA	0,00	0,00	0,00
3.	STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	46.763,21	10.287,90	57.051,11
3.1	Investicijska in projektna dokumentacija	11.707,92	2.575,74	14.283,66
3.2	Inženiring in nadzor (3 % GOI del z nepr. deli)	24.068,26	5.295,02	29.363,28
3.3	Svetovalne storitve	10.987,03	2.417,15	13.404,18
4.	STROŠKI DELA	43.585,13	0,00	43.585,13
5.	STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTMI	16.565,55	3.644,42	20.209,97
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	908.765,07		
	DDV (22 %) - nepovračljiv		190.339,59	
	SKUPAJ VREDNOST z DDV - tekoče cene			1.099.104,66

9.4. Upravičeni in neupravičeni stroški po tekočih cenah

V skladu s poglavjem 3.4 besedila Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025) sta med upravičenimi nameni tudi naslednja ukrepa:

- **Ukrep 3: Infrastruktura za pešce**, kjer je upravičen strošek gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav in
- **Ukrep 4: Infrastruktura za kolesarje**, kjer je med drugim upravičen strošek gradnja/rekonstrukcija kolesarskih povezav.

Kot podporni ukrep je v okviru operacije lahko upravičena tudi **digitalizacija na področju prometa**, ki spodbuja oz. podpira namen naložbe v okviru zgornjih ukrepov, pri čemer priznani upravičeni stroški za digitalizacijo ne smejo preseči 20 % priznanih upravičenih stroškov operacije in ne smejo znašati več kot 50.000,00 EUR. V okviru zgoraj navedenih upravičenih namenov so v skladu s poglavjem 3.4 besedila predmetnega javnega razpisa upravičeni stroški lahko naslednji:

- gradnja;
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva;
- investicije v neopredmetena sredstva (do 20 % priznanih upravičenih stroškov operacije in ne več kot 50.000,00 EUR);
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi v zvezi z operacijo (do 10 % priznanih upravičenih stroškov operacije);
- stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki predstavljajo:
 - stroške izdelave projektne dokumentacije, ki je neposredno povezana z operacijo in je izdelana skladno z določbami besedila javnega razpisa;
 - stroške izdelave investicijske dokumentacije v skladu z UEM, ki nastanejo po uvrstitvi projekta v Načrt/-e razvojnih programov občin/-e;
 - stroške nadzora in investicijskega inženiringa;
- davek na dodano vrednost (v višini neodbitnega deleža).

Gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestativte vodov...) se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa, vendar priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture ne smejo presegati 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture. V primeru izvedbe več različnih ukrepov se priznani upravičeni stroški upoštevajo kumulativno.

V okviru operacije, s katero se bo Občina Logatec prijavila na JR EKP UTM 2025, so ob izpolnjevanju splošnih in posebnih pogojev posameznega ukrepa upravičeni stroški naslednji:

- stroški gradbenih, obrtniških in instalacijskih (GOI) del v okviru izgradnje hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, a le na odseku od km 0+000 do km 0+310, ki izpolnjuje vse posebne pogoje posameznega ukrepa (v nadaljevanju: upravičeni odsek ceste) – zajemajo tudi del podpornih konstrukcij (PK-1, PK-2 in PK-3), izvedbo javne razsvetljave in prestativte oz. izgradnje komunalnih vodov (elektro in TK vodi), ki ne presegajo 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture;
- nepredvidena dela na upravičenem odseku ceste v višini 10 % od ocenjenih GOI del brez DDV;
- stroški izdelave investicijske in projektne dokumentacije, ki bodo nastali po potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta;
- stroški informiranja in komuniciranja o operaciji;
- DDV, ki je/bo obračunan v okviru nastalih upravičenih stroškov in ni povračljiv.

Med neupravičene stroške operacije sodijo naslednji stroški:

- stroški gradbenih, obrtniških in instalacijskih (GOI) del v okviru izgradnje hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, a le na odseku ceste od km 0+310 do km 0+600, ki zaradi preozkih širin površin za pešce v celoti ni upravičen do sofinanciranja – ti stroški zajemajo tudi podporno konstrukcijo (PK-4);
- nepredvidena dela na neupravičenem odseku ceste v višini 10 % od ocenjenih GOI del brez DDV;
- stroški izdelave projektne dokumentacije, ki bodo nastali pred potrditvijo dokumenta identifikacije investicijskega projekta;
- stroški inženiringa in nadzora, ki so ocenjeni v višini 3 % od ocenjenih GOI del (skupaj z nepredvidenimi deli) brez DDV;
- stroški dela (plače in povračila stroškov v zvezi z delom);
- svetovalne storitve;
- DDV, ki je/bo obračunan v okviru nastalih neupravičenih stroškov in ni povračljiv.

Tabela 11: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije – operacije, v EUR – tekoče cene

	SKLOP	UPRAVIČENI STROŠKI (v EUR)	NEUPRAVIČENI STROŠKI (v EUR)	VREDNOST BREZ DDV (v EUR)	DDV (NEPOVRAČLJIV) - upravičen	DDV (NEPOVRAČLJIV) - neupravičen	VREDNOST Z DDV (v EUR)
1.	GRADBENA, OBRTNIŠKA IN INSTALACIJSKA (GOI) DELA	635.613,81	166.237,37	801.851,18	139.835,05	36.572,22	978.258,45
1.1	Izgradnja pločnika in kolesarskih površin	299.651,43	75.645,26	375.296,68	65.923,31	16.641,96	457.861,95
1.2	Most čez Logaščico	67.760,03	0,00	67.760,03	14.907,21	0,00	82.667,24
1.3	Podporne konstrukcije (PK1, PK2, PK3 in PK4)	78.439,80	75.479,63	153.919,43	17.256,76	16.605,52	187.781,71
1.4	Cestna razsvetljava	59.566,39	0,00	59.566,39	13.104,61	0,00	72.671,00
1.5	Elektro vodi	42.395,87	0,00	42.395,87	9.327,09	0,00	51.722,96
1.6	TK vodi	30.017,22	0,00	30.017,22	6.603,79	0,00	36.621,01
1.7	Nepredvidena dela (10 % GOI del brez nepr. del)	57.783,07	15.112,49	72.895,56	12.712,28	3.324,74	88.932,58
2.	OPREMA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.	STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	10.696,27	36.066,94	46.763,21	2.353,18	7.934,72	57.051,11
3.1	Investicijska in projektna dokumentacija	10.696,27	1.011,65	11.707,92	2.353,18	222,56	14.283,66
3.2	Inženiring in nadzor (3 % GOI del z nepr. deli)	0,00	24.068,26	24.068,26	0,00	5.295,02	29.363,28
3.3	Svetovalne storitve	0,00	10.987,03	10.987,03	0,00	2.417,15	13.404,18
4.	STROŠKI DELA	0,00	43.585,13	43.585,13	0,00	0,00	43.585,13
5.	STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTMI	16.565,55	0,00	16.565,55	3.644,42	0,00	20.209,97
	SKUPAJ VREDNOST brez DDV	662.875,63	245.889,44	908.765,07			
	DDV (22 %) - nepovračljiv	145.832,64	44.506,95		145.832,65	44.506,94	
	SKUPAJ VREDNOST z DDV - tekoče cene	808.708,27	290.396,39				1.099.104,66

- Odlok o kategorizaciji občinskih cest v občini Logatec (Uradni list RS, št. 67/21, Logaške novice, št. 11/23).

Slika 12: Mikrolokacija investicije



Vir: PISO – Logatec, 2026

Omejitve v prostoru

Območje gradnje se nahaja v varovalnem pasu:

- potoka Logaščica - obravnavani odsek poteka na poplavnem območju vodotoka 2. reda, Logaščica;
- občinske zbirne ceste LZ 227201 Cesta Talcev – Brod (v km 0,311 Levo);
- javne poti JP 726803 Športni park Sekirica (v km 0,311 Desno) in
- javne poti JP 726802 Cesta Talcev - G2 102 (v km 0,578 Levo).

11. ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE

V skladu z Zakonom o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 44/22, 18/23 – ZDU-10, 78/23 – ZUNPEOVE, 23/24, 21/25 – ZOPVOOV, 56/25 – PoZ in 11/26 – odl. US) in Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22 – ZVO-2), za predvideni poseg ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje ali začeti s predhodnim postopkom. Nameravani poseg prav tako ne spada med dejavnosti in naprave, ki lahko povzročajo industrijske emisije, onesnaževanje okolja, tveganje za okolje ali okoljsko škodo in dosegajo prag zmogljivosti v skladu z Uredbo o vrsti dejavnosti in naprav, ki povzročajo industrijske emisije (Uradni list RS, št. 68/22).

Pri načrtovanju in izvedbi investicije bodo upoštevana naslednja izhodišča:

- učinkovitost izrabe naravnih virov (energetska učinkovitost, učinkovita raba vode in surovin),
- okoljska učinkovitost (uporaba najboljših razpoložljivih tehnik, uporaba referenčnih dokumentov, nadzor emisij in tveganj, zmanjšanje količin odpadkov in ločeno zbiranje odpadkov),
- trajnostna dostopnost (spodbujanje okolju prijaznejših načinov prevoza),
- zmanjševanje negativnih vplivov na okolje (izdelava poročil o vplivih na okolje oziroma strokovnih ocen vplivov na okolje za posege, kjer je potrebno).

V spodnji preglednici so podane količine odpadkov, pri katerih v skladu z Uredbo o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih (Uradni list RS, št. 34/08 in 44/22 – ZVO-2; v nadaljevanju: Uredba o ravnanju z odpadki) ni potrebno zagotoviti prevzema zbiralca ali predelovalca gradbenih odpadkov.

Tabela 12: Količine odpadkov, do katerih ni potrebno zagotoviti prevzema zbiralca ali predelovalca gradbenih odpadkov

Vrsta gradbenega odpadka	Količina [m ³]
Beton, opeka, ploščice, keramika in materiali na osnovi sadre	50
Gradbeni materiali, ki vsebujejo azbest, razen odpadnih azbest-cementnih gradbenih izdelkov	0,5
Odpadni azbest-cementni gradbeni izdelki	5
Les, steklo, plastika	10
Bitumenske mešanice, katran in katranirani izdelki	15
Kovine	0,1
Zemeljski izkop, ki ni onesnažen z nevarnimi snovmi tako, da bi se moral uvrstiti med nevarne gradbene odpadke v skladu s predpisom, ki ureja ravnanje z odpadki.	- za manj kot 5.000 m³ zemeljskega izkopa ni obvezna oddaja zbiralcu gradbenih odpadkov v skladu s 7. členom Uredbe o ravnanju z odpadki, - neomejene količine zemeljskega izkopa se lahko uporabljajo v skladu z 8. členom Uredbe o ravnanju z odpadki na gradbišču, kjer je nastal, ali na drugih gradbiščih istega investitorja
Izolirni materiali	5

11.1. Ravnanje z odpadki

Pri predmetni gradnji bo nastala določena količina gradbenih odpadkov. V skladu s prvo alinejo drugega odstavka 5. člena Uredbe o ravnanju z odpadki je za gradnjo objekta, pri katerem je prostornina zemeljskega izkopa 1.000 m³ ali več, potrebno izdelati načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki. Iz predmetnega načrta sledi, da se bo v največji meri se bo pojavljal **zemeljski izkop, asfalt**, v manjši meri tudi **beton, jeklo** in **plastika**. Nevarni odpadki niso predvideni. Odpadki, ki bodo nastajali na gradbišču, in predvidena količina so razvidni iz spodnje preglednice.

Tabela 13: Vrsta in količina odpadkov, nastalih pri gradnji

Odpadek	Odstranitev		Ponovna vgradnja		Odvoz	
	m ³	t	m ³	t	m ³	t
Plodna zemljina	462	784	462	784	/	/
Izkop	2.909	5.817	74	147	2.836	5671
Skupaj zemeljska dela	3.370	6.601	535	930	2.836	5671
Asfalt	323	804	/	/	323	804
Les	13	9	/	/	13	9
Cementni beton	6	15	/	/	6	15
Železo	39	1,1	/	/	39	1,1
Plastika (cevi)	104	0,1	/	/	104	0,1
Mešani odpadki	/	0,1	/	/	/	0,1

Vir: PZI, št. 004E-22, načrt št. 004E-22/11-2, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024

Material od izkopa, kateri je predviden za zasip/nasip ter plodna zemljina, ki je predvidena za ponovno razprostiranje, se bosta sproti nalagala in odvažala na začasno odlagališče na gradbišču, kjer se bosta do ponovne uporabe skladiščila ločeno od drugih vrst s klasifikacijskega seznama odpadkov. Izkop in humus se bosta sproti nalagala in odvažala na trajno odlagališče. Višek izkopanega materiala (plodna zemljina in izkop) bo deponiran na registriranih deponijah ali uporabljen na gradbiščih istega investitorja. Za ostale gradbene odpadke, ki bodo nastali med gradnjo, mora investitor zagotoviti odvoz in oddajo v zbirni center ločeno po frakcijah, ki veljajo za ločeno zbiranje odpadkov. Za vse odpadke, ki bodo nastali pri gradnji in ki jih bo izvajalec oddal na zakonsko urejeno deponijo, si mora pridobiti evidenčni list o ravnanju z odpadki skladno z Uredbo o ravnanju z odpadki.

11.2. Preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev iz gradbišča

V okviru investicijskega projekta je bil izdelan elaborat preprečevanja in zmanjševanja emisije delcev iz gradbišč, in sicer na podlagi 9. člena Uredbe o preprečevanju in zmanjševanju emisije delcev iz gradbišč (Uradni list RS, št. 21/11, 197/21 in 44/22 – ZVO-2). Iz elaborata sledi, da se zaradi preprečevanja in zmanjševanja razpršene emisije delcev na gradbišču zagotavlja naslednje organizacijske ukrepe:

- organizira se sprotno odvažanje gradbenih odpadkov;
- gradbeni material se skladišči glede na potrebe na gradbišču, organizacija dovažanja gradbenega materiala poteka tako, da se ta dovažata sproti;
- organizira se redno čiščenje gradbiščnih cest;
- če pride do poškodb cest za javni cestni promet, se ukrep izvaja v dogovoru z upravljavcem cest, če se javne ceste onesnažijo, se takoj organizira čiščenje;

- na gradbišču se omeji hitrost vozil na največ 40 km/h;
- transportna sredstva so pokrita.

11.3. Vode in odvodnjavanje

Obravnavani odsek poteka na poplavnem območju vodotoka 2. reda, Logaščica. Območje predvidene gradnje se nahaja v majhnem, srednjem in preostalem razredu poplavne nevarnosti, zato je bila izdelana Hidrološko-hidravlična analiza za novi most ob obstoječem LJ0285, št. H3-11-2022, STUDIO 47, poslovne in inženirske storitve, Urban Čepon s.p., maj, avgust 2023.

Padavinske vode z obravnavanega območja se prioritetno vodijo razpršeno po terenu. V ta namen je v čim večji meri predvidena razpršena odvodnja preko bankin s prečnimi nagibi ceste in kolesarske steze ter posamičnimi iztoki. Površinska voda z vozišča se odvodnjava prečno preko bankine in brežine nasipa v cestni jarek ali razpršeno po terenu oz. v koritnico ali muldo, ki poteka ob robu vozišča in se priključuje v jarek, prepust ali kanalizacijo.

Med varovalnimi ukrepi za izvedbo nove premostitvene konstrukcije, ki izhajajo iz hidrološko-hidravlične analize, je zagotovljeno varnostno nadvišanje $Q_{100} + 0,50$ m, ustrezno temeljenje premostitve, vsi komunalni vodi, ki bodo obešeni na mostu, pa bodo montirani na dovodni strani premostitve.

S predvidenim posegom se poplavno območje zmanjša, negativni vplivi na poplave in vode so nebitveni. Varovalni ukrepi nimajo vpliva na tok poplavne vode, na razlivni volumen, na razlivne površine in spremembo pokrovnosti tal. Poplavna varnost materialnih dobrin in zaposlenih v času gradnje bo zagotovljena z upoštevanjem vseh predvidenih varovalnih in varnostnih ukrepov.

12. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE IN ANALIZA IZVEDLJIVOSTI

Investicija oz. operacija »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec« se je pričela v letu 2023, predviden zaključek vseh aktivnosti je v prvem četrtletju 2029. V času priprave tega dokumenta je bil s strani Direkcije RS za infrastrukturo že izbran izvajalec inženiringa, za gradnjo se pričetek postopka javnega naročanja pričakuje v kratkem. Za predmetno investicijo gradbeno dovoljenje ni potrebno, saj se poseg izvaja kot vzdrževalna dela v javno korist.

Glede na dosedanje izvedene aktivnosti je potrebno v sklopu izvajanja investicije izvesti še:

- potrditi investicijsko dokumentacijo (DIIP in IP) (junij 2026),
- izvesti prijavo na javni razpis za pridobivanje nepovratnih sredstev JR EKP UTM 2025 (junij 2026),
- izvesti javno naročilo za izbiro izvajalca GOI del in nadzora (predvidoma v času od junija do septembra 2026),
- izvesti gradbena dela (predvidoma v času od oktobra 2026 do maja 2028),
- izvajati projektantski in gradbeni nadzor (tekom izvedbe GOI del),
- voditi investicijo tekom trajanja izvedbe s strani vodje projekta na Občini Logatec,
- izvajati aktivnosti finančnega in administrativnega spremljanja ter poročanja o operaciji državnemu organu,
- izvajati informacijske in komunikacijske aktivnosti tekom in po zaključku izvedbe investicije (vsako leto v času Evropskega tedna mobilnosti in v prvem četrtletju 2029),
- opraviti kakovostni komisijski pregled izvedenih del,
- izdelati projekt izvedenih del (PID) in ostalo zaključno dokumentacijo (najkasneje do oktobra 2028);
- izvesti primopredajo odseka ceste in ga predati v uporabo, površine pa v upravljanje relevantnim upravljavcem,
- izvesti zaključne aktivnosti finančnega in administrativnega spremljanja ter poročanja o operaciji državnemu organu (od novembra 2028 do marca 2029).

Tabela 14: Terminski plan izvajanja investicije – operacije

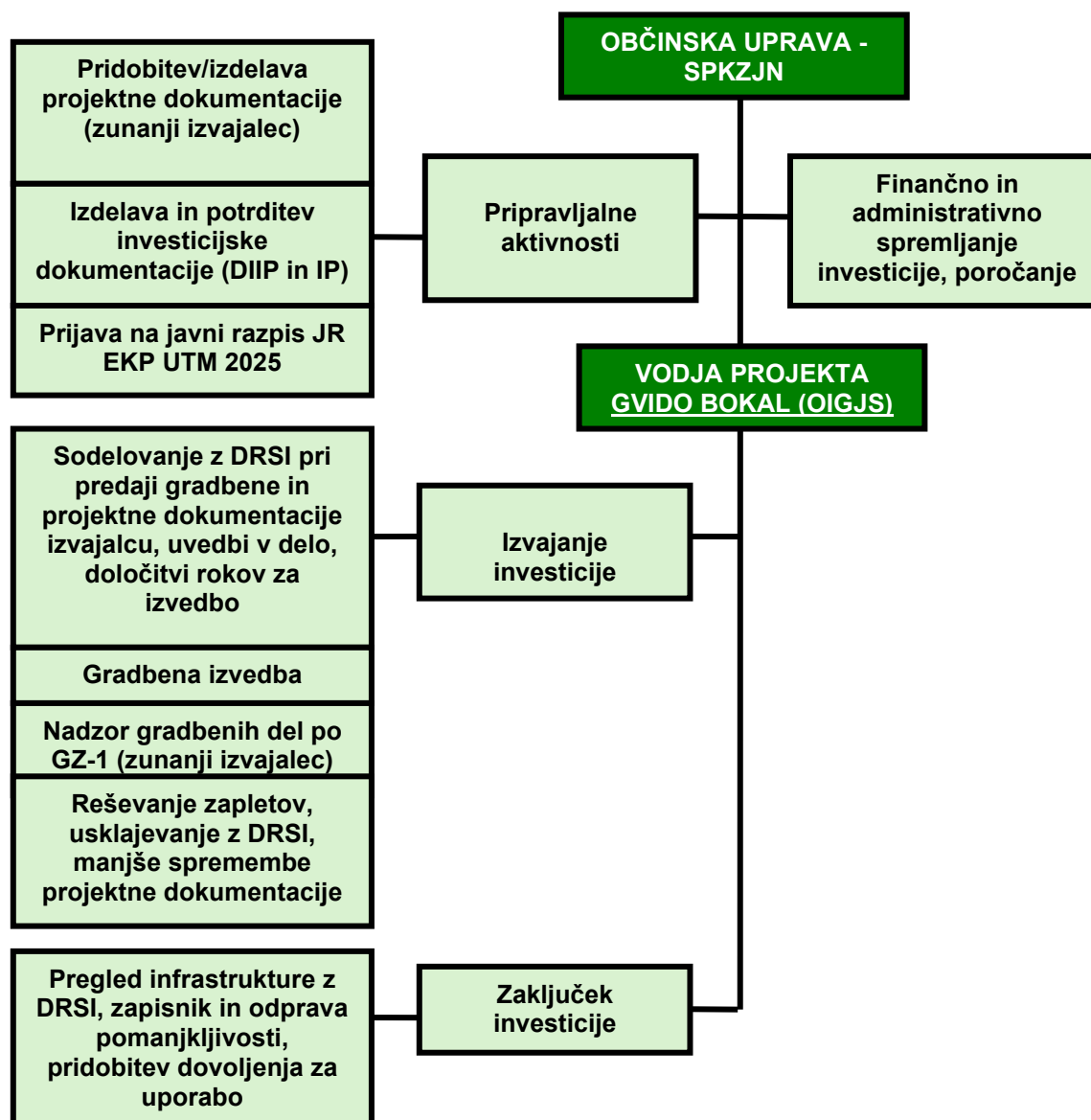
Datum začetka investicije	1. 1. 2023
Datum zaključka investicije	31. 3. 2029

Leto	pred 2024	2024	2025	2026				2027				2028				2029
Četrtoletje izvedbe				Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
Izdelava projektne dokumentacije (PZI, PID)																
Pridobivanje pravice graditi na zadevnih zemljiščih																
Izdelava investicijske dokumentacije in potrditev na seji občinskega sveta																
Prijava operacije na javni razpis JR EKP UTM 2025																
Izvedba javnega naročila za izbor izvajalca GOI del in nadzora																
Izvedba GOI del																
Izvedba strokovnega in gradbenega nadzora																
Tehnični pregled in prevzem površin v upravljanje																
Izvedba informacijskih in komunikacijskih aktivnosti za operacijo																
Finančno in administrativno spremljanje operacije in poročanje ministrstvu (v primeru uspešne prijave na javni razpis)																

12.1. Organizacija vodenja projekta

Za vodenje predmetne investicije je v občinski upravi Občine Logatec zadolžen vodja investicijskega projekta Gvido Bokal, sekretar v Oddelku za investicije in gospodarske javne službe. Glavno področje njegovega dela so investicije na komunalni in cestni infrastrukturi.

Slika 13: Organizacija in vodenje investicijskega projekta znotraj Občinske uprave Občine Logatec



V pripravljalne aktivnosti je vključena tudi Služba za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila (SPKZJN), ki poleg izdelave investicijske dokumentacije pomaga pri izvedbi vseh potrebnih aktivnosti za uspešno prijavo projekta na javni razpis JR EKP UTM 2025. Služba bo izvajala tudi aktivnosti finančnega in administrativnega spremljanja investicije ter potrebnega poročanja ministrstvu, ki bo v primeru uspešne prijave na javni razpis dodelilo nepovratna sredstva.

Vse aktivnosti se bodo odvijale v poslovnih prostorih občinske uprave Občine Logatec, na sedežu občine, ter na terenu, kjer se izvaja investicija, po potrebi pa tudi v prostorih Direkcije RS za infrastrukturo v Ljubljani. Vodja projekta bo skrbel za organizacijo in udeležbo na rednih sestankih, katerih se bodo udeleževali predstavniki Direkcije RS za infrastrukturo, občine, odgovornega projektanta, izvajalca gradnje, izvajalca inženiringa in nadzora. Kontrola izvedbe del in potek investicije bosta skladna s potrjenim terminskim planom investicije. Vodja projekta bo po potrebi določil tudi vmesne kontrole izvajanja del, da bi zagotovil redno izvajanje projekta in odpravljal morebitne zastoje. V primeru odstopanj od načrta izvedbe projekta bo vodja projekta od soinvestitorja ali izvajalcev del zahteval pospešitev izvedbe del ali sprejel druge ustrezne ukrepe za zmanjšanje težav oziroma nevšečnosti.

Vodja projekta v izvajanje projekta vključuje tudi ostale službe oz. zaposlene na občini, ki so potrebni za uspešno izvedbo projekta, zlasti Službo za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila, ter sodeloval z osebo, ki bo izvajala finančno spremljanje in poročanje o investiciji ministrstvu v primeru uspešne prijave na javni razpis JR EKP UTM 2025.

Vodja projekta bo svoje funkcije izvajal tudi preko projektanta in nadzornika, ki bosta odgovorna za načrtovanje vseh izvedbenih del, napredovanje del, nadzor, kontrolo kakovosti in poročanje o stanju del. O vseh aktivnostih bo vodja projekta redno poročal svojim neposrednim in posrednim nadrejenim ter županu Občine Logatec.

12.2. Analiza izvedljivosti

Investicijski projekt je treba analizirati tudi z vidika njegove dejanske izvedljivosti, in sicer skozi institucionalne zmogljivosti investitorja, tehnično-tehnološko izvedljivost investicije, urejenost pravno-premoženjskih zadev, že izdelane ter še potrebne investicijske in projektne dokumentacije, nenazadnje pa tudi z vidika časovne in finančne izvedljivosti investicije.

12.2.1. Institucionalne zmogljivosti investitorja

Za vodenje in izvedbo investicije je v občinski upravi Občine Logatec predvidena posebna organiziranost dela kadrov, ki bodo vključeni v projektno skupino in bodo nad projektom bdeli, spremljali njegovo izvedbo na mesečni ravni, sodelovali z zunanjimi subjekti ter poročali o napredku pri izvajanju investicije vodstvu občine.

Za organizacijo izvedbe investicije je v vlogi investitorja zadolžena Občina Logatec, ki jo zastopa **župan Berto Menard**. Kot odgovorna oseba organa je zadolžen za sprejem odločitev v zvezi z investicijskim projektom, podpis pogodb in drugih dokumentov, vezanih na investicijski projekt oziroma operacijo, ki je predmet prijave na javni razpis JR EKP UTM 2025. Za usklajevanje in delegiranje operativnih nalog zaposlenim ter poročanje županu o poteku aktivnosti je zadolžen **direktor občinske uprave, mag. Andrej Orač**, ki bo hkrati vodja projektne skupine za spremljanje in izvedbo investicije na ravni investitorja.

Za pripravo investicijske dokumentacije in vloge na javni razpis je zadolžena **Služba za pravne in kadrovske zadeve ter javna naročila**. Vodja službe je Nataša Naumović, ki je poleg priprave investicijske dokumentacije zadolžena za pripravo vloge in pripadajočih dokazil za potrebe prijave na javni razpis, komunikacijo s projektanti in Direkcijo RS za infrastrukturo, s katero ima občina sklenjen Sporazum za sofinanciranje celovitega projekta ob državni cesti G2-102/1461. Med drugim je služba zadolžena tudi za usklajevanje z notranjimi organizacijskimi enotami v Občinski upravi Občine Logatec, zlasti z **Oddelkom za finance in računovodstvo**, katerega vodja je Petra Okorn, in sicer glede vrednosti, dinamike in virov financiranja investicije.

Notranja organizacijska enota v Občinski upravi Občine Logatec, ki je zadolžena za samo izvedbo in nadzor nad izvedbo investicije ter sodelovanje in komunikacijo z Direkcijo RS za infrastrukturo, projektanti, nadzornikom, izvajalcem del in drugimi zunanjimi subjekti, ki so vključeni v izvedbo investicije, je **Oddelek za investicije in gospodarske javne službe**. Vodja oddelka je mag. David Kogovšek, ki izvaja nadzor nad pripravo investicijske, projektne in investicijo spremlja ter bo skrbel za prenos infrastrukture v upravljanje. Skrbnik projekta je Gvidon Bokal, sekretar v Oddelku za investicije in gospodarske javne službe, ki bo skrbel za redno komunikacijo z izvajalcem, spremljal in nadziral investicijo skupaj z izbranim nadzornikom, hodil na terenske ogleda, potrjeval mesečne gradbene situacije in reševal zahteve izvajalcev ter poskrbel za pripravo ustrezne projektne in zaključne dokumentacije ter tehnični pregled in predajo infrastrukture v uporabo.

12.2.2. Tehnično-tehnološka izvedljivost investicije

Za potrebe izvedbe posega v cestno telo je za izbrano varianto izdelana vsa potrebna projektna in druga tehnična dokumentacija, upoštevani projektni pogoji ter izdana vsa potrebna soglasja in mnenja pristojnih nosilcev urejanja prostora, vključno s kulturnovarstvenim in naravovarstvenim mnenjem, prav tako je projekt skladen z občinskimi prostorskimi akti. Skladno z 21. členom Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE) se predmetna gradnja izvaja kot vzdrževalna dela v javno korist, za kar ni potrebno gradbeno dovoljenje. Vse ureditve so skladne s Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 – ZCes-2), prav tako ne gre za tehnološko zahteven, temveč za standardiziran gradbeni poseg, kar izkazuje visoko tehnično-tehnološko izvedljivost investicije. Skladno s Prilogo 1 k Uredbi o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17, 105/20 in 44/22 – ZVO-2) ne gre za vrsto posega, za katero je obvezna presoja vplivov na okolje.

12.2.3. Urejenost pravno-premoženjskih zadev

Večji del zadevnih zemljišč je že v lasti Občine Logatec ali Republike Slovenije oziroma gre za javno dobro. V skladu s katastrskim elaboratom je bilo za potrebe zagotovitve pravice do posega na nekaterih zasebnih zemljiščih vzdolž cestnega odseka, ki je predmet investicije, potrebno izvesti odkup zemljišč oziroma na njih ustanoviti začasno služnost v času gradnje. Za ta namen se z lastniki zemljišč sklepajo posamične pogodbe, večina je bila sklenjenih v letu 2025, zadnjih nekaj pogodb pa je bilo oziroma bo sklenjenih v prvi polovici leta 2026.

12.2.4. Seznam projektne, investicijske in druge dokumentacije

Za celovit investicijski projekt na območju ureditve ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, je bila izdelana naslednja projektna, investicijska in druga dokumentacija:

- Projektna naloga za izdelavo IZP in PZI za izgradnjo hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec od km 0+000 do km 0+590, št.: 37165-81/2019, 16. 6. 2021, DRSI;
- Projektna naloga št. 371-54/2023-2: Ureditev novega priključka na državno cesto G2-102/1461 Logatec v km 0,200 v naselju Logatec;
- IZP Načrt priključka na državno cesto G2-102/1461 Logatec v km 0,200 v naselju Logatec, št. CS 1492-23, maj 2023, City Studio, d.o.o.
- Geodetski načrt, št.: DBV_2021_34, Dobrovita d.o.o.;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, št. 004E-22, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, go-plan, d.o.o., z načrti:
 - Zbirni načrt, 004E-22/0-2;
 - Most čez Logaščico v km 0+026.10; št. 004E-22/2-2;

- Elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije, št. 004E-22/11-1;
 - Podporne konstrukcije, št. 004E-22/2-3;
 - Načrt gospodarjenja z gradbenimi odpadki, št. 004E-22/11-2;
 - Katastrski elaborat, št. 004E-22/11-3;
 - Predračunski elaborat, št. 004E-22/11-4;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, Niveleta, Mihael Mlakar s.p., z načrti:
 - Načrt s področja gradbeništva – izgradnja pločnika in rekonstrukcija ceste, št. 004E-22/2-1;
 - Načrt vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje, št. 004E-22/2-9;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, Avelis d.o.o., z načrti:
 - Načrt cestne razsvetljave, št. 0460-CR;
 - Načrt elektro vodov; št. načrta 0460-EE;
 - Načrt telekomunikacijskih vodov; št. načrta 0460-TK;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, Geološko geomehanski elaborat, št.: 0300-126/2022-01, avgust 2023, Geološko projektiranje d.o.o.;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, Hidrološko hidravlični elaborat, št. H3-11-2022, avgust 2023, STUDIO 47, poslovne in inženirske storitve, Urban Čepon s.p.;
- PZI: Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, od km 0+000 do km 0+600, avgust 2023, dop. po rec. oktober 2024, LOZEJ d.o.o. Ajdovščina, z načrti:
 - Varnostni načrt; št. 095/23-VN;
 - Elaborat za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča; št. 32/23-VO;
- DIIP »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«, Občinska uprava Občine Logatec, junij 2026.

Iz zgornjega seznama izhaja, da je za potrebe izvedbe postopka izbire izvajalca del, storitev in blaga izdelana vsa potrebna projektna dokumentacija ter dokument identifikacije investicijskega projekta. V juniju 2026 bo pod okriljem Občinske uprave Občine Logatec izdelan in potrjen tudi pričujoči dokument, tj. Investicijski program »Izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec«. Po zaključku del pa bo izdelan še projekt izvedenih del (PID) in ostala tehnična dokumentacija, predpisana za potrebe predaje infrastrukture v uporabo.

12.2.5. Postopki izbire izvajalcev del, storitev, blaga

Občina Logatec in Direkcija RS za infrastrukturo sta zavezanca za javno naročanje, zato bodo vsi postopki izbire izvajalcev del, storitev in blaga izvedeni v skladu z Zakonom o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23, 88/23 – ZOPNN-F in 83/25 – ZOUL). Skladno s Sporazumom bo postopke javnega naročanja za gradbena, obrtniška in instalacijska dela ter strokovni nadzor nad gradnjo bo izvedla Direkcija RS za infrastrukturo, tudi v imenu in za račun Občine Logatec. Pri postopkih, ki jih bo izvajala Občina Logatec sama, bo dodatno upoštevan še interni akt za evidenčne postopke javnega naročanja v Občini Logatec.

Ob vsakokratnem postopku izbire izvajalca bo predmet javnega naročanja nabavljen od tretjih oseb pod tržnimi pogoji in v skladu z vsemi predpisi, ki urejajo javno naročanje, vključno z Uredbo o

zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17, 64/19, 121/21, 132/23 in 43/25), kjer je njena uporaba predpisana in relevantna.

12.2.6. Predaja infrastrukture v uporabo in upravljanje

Po podpisu pogodbe z izvajalcem del, izbranim v okviru postopka javnega naročanja, bo izvajalec s strani investitorja uveden v delo, hkrati mu bo predana vsa dokumentacija in drugi podatki, potrebni za pričetek in izvedbo del. Izvajalec del bo o izvajanju del vodil gradbeni dnevnik in knjigo obračunskih izmer v skladu s predpisi o graditvi objektov. Po izvedbi del bosta izvajalec del in nadzornik pripravila izjavo o dokončanju vzdrževalnih del v javno korist in priložila vso predpisano dokumentacijo, in sicer:

- projekt izvedenih del (PID),
- navodila za obratovanje in vzdrževanje,
- gradbeni dnevnik,
- geodetski načrt novega stanja zemljišča po končanih delih,
- dokazilo o zanesljivosti del, ki se štejejo za vzdrževalna dela v javno korist,
- podatke za vnos v banko cestnih podatkov, in
- druge podatke in dokazila (knjiga obračunskih izmer, garancija za garancijsko dobo ipd.), če je tako določeno v posebnem zakonu ali podzakonskem aktu ali če je tako določeno s projektno nalogo, projektom za izvedbo ali s pogodbo.

Po izvedbi vzdrževalnih del v javno korist bo s strani pristojnega ministrstva imenovana komisija izvedla t. i. komisijski pregled izvedenih del, pred tem pa bo investitor skupaj z bodočim upravljavcem izvedel pregled cestne razsvetljave in drugih naprav (števec kolesarjev). Na komisijski pregled bo vabljen tudi predstavniki upravljavcev infrastrukture, ki bo izvajali redno vzdrževanje in varstvo cestnega odseka. Komisija bo preverila, ali so dela izvedena skladno s predloženo dokumentacijo, določili pogodbe z izvajalcem in s pravili stroke ter ugotovila, ali je cestni odsek primeren in varen za predajo v neomejeno uporabo. V primeru pomanjkljivosti bo komisija odločila, da je pred izročitvijo cestnega odseka v neomejeno uporabo pomanjkljivosti treba odpraviti, v vmesnem času pa lahko za cestni odsek izda dovoljenje za izročitev cestnega odseka v začasno omejeno uporabo, do odprave pomanjkljivosti. Skladno s Sporazumom in skladno z zakonom, ki ureja javne ceste, bo Občina Logatec po končani izgradnji prevzela v vzdrževanje površine za pešce in kolesarje in cestno razsvetljavo, medtem ko bo glavno cesto vzdrževala Direkcija RS za infrastrukturo. Infrastruktura na predmetnem cestnem odseku, za vzdrževanje katere bo zadolžena Občina Logatec, se bo prenesla v upravljanje in vzdrževanje javnemu podjetju Komunalno podjetje Logatec d.o.o.

12.2.7. Kazalniki in vrednotenje učinkov investicije

Predmet investicije je izgradnja nove povezave za pešce in kolesarje ter uvedba štetja kolesarskega prometa na novovzpostavljeni povezavi za kolesarje. Pri tem bodo ob zaključku investicije doseženi naslednji **specifični kazalniki učinka na ravni operacije**:

Tabela 15: Specifični kazalniki učinka na ravni operacije

ID kazalnika	Specifični kazalniki učinka na ravni operacije	Merska enota	Ciljna vrednost
SK138	Dolžina novih povezav za pešce	m	288
SK146	Število postavljenih števcov kolesarjev	število	1
SK177	Dolžina novih kolesarskih povezav	m	288

Za potrebe spremljanja učinkov investicije, se bo po zaključku del oziroma ob pričetku uporabe infrastrukture pričelo izvajati **štetje kolesarjev** s števcem kolesarjev ob novozgrajeni povezavi. Statistične podatke bo možno spremljati v realnem času ter jih uporabiti v analitične namene (npr. za ocenjevanje deleža kolesarskega prometa v vseh prometnih načinih na tem odseku ceste). Za spremljanje učinkov investicije ter poročanje o le-teh pristojnemu ministrstvu je zadolžen **Oddelek za investicije in gospodarske javne službe**.

13. NAČRT FINANCIRANJA

13.1. Okvirni obseg in specifikacija investicijskih stroškov

Stroški investicije, ki je predmet tega dokumenta in predstavlja operacijo, ki je predmet prijave na javni razpis JR EKP UTM 2025, zajemajo naslednje postavke:

- a) **stroški gradbenih, obrtniških in instalacijskih (GOI) del** v okviru izgradnje hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec, ki vključujejo tudi podporne konstrukcije (PK-1, PK-2, PK-3 in PK-4), javno razsvetljavo, komunalno infrastrukturo (elektro in TK vodi) in nepredvidena dela v deležu 10 % GOI del brez DDV ter so ocenjeni na podlagi predračunskega popisa del;
- b) **stroški zunanjih izvajalcev**, ki vključujejo:
 - stroške izdelave investicijske in projektne dokumentacije, ki so ocenjeni v znesku 11.000 EUR brez DDV po stalnih cenah oz. 11.707,92 EUR brez DDV po tekočih cenah;
 - stroški inženiringa in nadzora, ki so ocenjeni v višini 3 % od ocenjenih GOI del (skupaj z nepredvidenimi deli) brez DDV in
 - stroške svetovalnih storitev, ki so ocenjeni v znesku 10.000,00 EUR brez DDV po stalnih cenah oz. 10.987,03 EUR brez DDV po tekočih cenah;
- c) **stroški dela**, ki vključujejo stroške plač in povračil z delom in so za celotno obdobje trajanja izvedbe operacije ocenjeni v višini 40.000,00 EUR po stalnih cenah oz. 43.585,13 EUR brez DDV po tekočih cenah;
- d) **stroški informiranja in komuniciranja**, ki so ocenjeni v višini 15.000,00 EUR brez DDV po stalnih cenah oz. 16.565,55 EUR brez DDV po tekočih cenah;
- e) **DDV**, ki je obračunan na vse stroške (razen stroške dela) v deležu 22 % in v celoti ni povračljiv.

V nadaljevanju je prikazana specifikacija ocenjenih investicijskih stroškov in dinamika vlaganj v obdobju trajanja investicije po tekočih cenah.

Tabela 16: Specifikacija stroškov investicije z dinamiko vlaganj, v EUR – tekoče cene

SKLOP/LETO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	VREDNOST BREZ DDV (v EUR)	DDV (NEPOVRAČLJIV)	VREDNOST Z DDV (v EUR)
GRADBENA, OBRTNIŠKA IN INSTALACIJSKA (GOI) DELA	0,00	0,00	0,00	78.754,11	479.297,92	243.799,14	0,00	801.851,18	176.407,26	978.258,44
Izgradnja pločnika in kolesarskih površin	0,00	0,00	0,00	36.859,90	224.329,56	114.107,22	0,00	375.296,68	82.565,27	457.861,95
Most čez Logaščico	0,00	0,00	0,00	6.655,08	40.502,83	20.602,12	0,00	67.760,03	14.907,21	82.667,24
Podporne konstrukcije (PK1, PK2, PK3 in PK4)	0,00	0,00	0,00	15.117,25	92.003,68	46.798,49	0,00	153.919,43	33.862,27	187.781,70
Cestna razsvetljava	0,00	0,00	0,00	5.850,34	35.605,17	18.110,89	0,00	59.566,39	13.104,61	72.671,00
Elektro vodi	0,00	0,00	0,00	4.163,93	25.341,67	12.890,27	0,00	42.395,87	9.327,09	51.722,96
TK vodi	0,00	0,00	0,00	2.948,15	17.942,47	9.126,60	0,00	30.017,22	6.603,79	36.621,01
Nepredvidena dela (10 % GOI del brez nepr. del)	0,00	0,00	0,00	7.159,47	43.572,54	22.163,56	0,00	72.895,56	16.037,02	88.932,59
OPREMA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
STROŠKI ZUNANJIH IZVAJALCEV	1.000,00	0,00	0,00	11.705,16	18.726,93	14.206,26	1.124,86	46.763,21	10.287,91	57.051,11
Investicijska in projektna dokumentacija	1.000,00	0,00	0,00	8.270,90	0,00	2.437,02	0,00	11.707,92	2.575,74	14.283,66
Inženiring in nadzor (3 % GOI del z nepr. deli)	0,00	0,00	0,00	2.362,62	14.378,94	7.326,70	0,00	24.068,26	5.295,02	29.363,28
Svetovalne storitve	0,00	0,00	0,00	1.071,64	4.347,99	4.442,54	1.124,86	10.987,03	2.417,15	13.404,18
STROŠKI DELA	0,00	0,00	0,00	10.661,62	17.391,96	15.531,56	0,00	43.585,13	0,00	43.585,13
STROŠKI INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTMI	0,00	0,00	0,00	3.204,63	3.279,53	6.698,44	3.382,96	16.565,55	3.644,42	20.209,97
SKUPAJ VREDNOST brez DDV	1.000,00	0,00	0,00	104.325,52	518.696,34	280.235,39	4.507,82	908.765,07		
DDV (22 %) - nepovračljiv	220,00	0,00	0,00	20.606,06	110.286,96	58.234,84	991,72		190.339,59	
SKUPAJ VREDNOST z DDV - tekoče cene	1.220,00	0,00	0,00	124.931,58	628.983,31	338.470,23	5.499,54			1.099.104,66

13.2. Viri financiranja

Občina Logatec ima v sprejetem proračunu za leto 2026 in 2027 predvidena sredstva za izvedbo predmetne investicije v okviru NRP OB64-22-0004, in sicer ima na proračunski postavki PP 13117 Izgradnja hodnika za pešce in kolesarje od krožišča MOL do uvoza za Hofer. Po potrditvi dokumenta identifikacije investicijskega projekta in z rebalansom proračuna Občine Logatec za leto 2026 bodo naziv projekta in viri NRP usklajeni z nazivom investicije in finančno konstrukcijo, kot je predvidena v dokumentu identifikacije investicijskega projekta in predmetnem investicijskem programu.

Tabela 17: Predvidena finančna konstrukcija investicije – operacije, v EUR z DDV – tekoče cene

VIRI FINANCIRANJA	pred 2026	2026	2027	2028	2029	SKUPAJ	DELEŽ (v %)
Lastna sredstva - Občinski proračun	1.220,00	52.597,80	254.969,52	141.152,95	2.197,77	452.138,04	41,14
Nepovratna sredstva - Državni proračun RS	0,00	72.333,78	374.013,79	197.317,28	3.301,77	646.966,62	58,86
SKUPAJ	1.220,00	124.931,58	628.983,31	338.470,23	5.499,54	1.099.104,66	100,00

V zgornji preglednici je prikazana predvidena finančna konstrukcija projekta po tekočih cenah z upoštevanim DDV, ob predpostavki, da bo občina uspešna s prijavo na javnem razpisu za pridobivanje nepovratnih sredstev JR EKP UTM 2025. V primeru, da občina ne pridobi načrtovanih nepovratnih sredstev, je finančna konstrukcija projekta zaprta, saj so za izvedbo projekta na podlagi Sporazuma zagotovljena zadostna sredstva financiranja iz občinskega in državnega proračuna (Direkcija RS za infrastrukturo).

Skladno z razpisnimi določbami in omejitvami JR EKP UTM 2025 se s sredstvi Kohezijskega sklada oziroma Podnebnega sklada priznani upravičeni stroški operacije sofinancirajo v višini največ do 80 % priznanih upravičenih stroškov operacije. Glede na to, da predmetna investicija oziroma operacija ne ustvarja nobenih prihodkov, je v primeru uspešne prijave Občina Logatec upravičena do najvišje stopnje sofinanciranja, kot jo določa javni razpis JR EKP UTM 2025, tj. 80 %. Sredstva za vse neupravičene stroške in upravičene stroške, ki niso predmet sofinanciranja s sredstvi Kohezijskega sklada oziroma Podnebnega sklada, bo zagotovila Občina Logatec.

14. PRIHODKI IN STROŠKI INVESTICIJE

14.1. Stroški obratovanja investicije

V primeru predmetne investicije gre za novogradnjo cestne infrastrukture. Za potrebe ocene učinkovitosti investicije za obravnavano dobo (30 let obratovanja – referenčno obdobje od leta 2026-2055, v letih 2026-2028 je načrtovana izvedba investicije, prvo polno leto obratovanja pa je leto 2029) smo opredelili in izračunali le tiste stroške obratovanja, ki se z investicijo dejansko spreminjajo. To so:

- stroški amortizacije,
- tekoči stroški vzdrževanja in
- investicijski stroški vzdrževanja.

14.2. Amortizacija

Amortizacija je odvisna od metode amortiziranja, letnih amortizacijskih stopenj in amortizacijske osnove. Za potrebe izračuna stroškov amortizacije smo upoštevali sledeča izhodišča:

- glede na specifičnost gradbenega objekta, t.j. prometna javna infrastruktura, smo uporabili 3-odstotno amortizacijsko stopnjo;
- amortizacijska osnova za GOI dela znaša 734.895,80 EUR, ostala vlaganja ne predstavljajo osnovnih sredstev, ki bi se amortizirala.

Letni strošek amortizacije je izračunan s pomočjo podanih amortizacijskih stopenj in amortizacijske osnove. Ker je amortizacijska doba nekoliko daljša od ekonomske dobe investicije, v zadnjem letu ostaja neamortizirani del investicije – ostanek vrednosti v višini **237.677,08 EUR**.

14.3. Tekoči in investicijski stroški vzdrževanja

Podati natančno oceno stroškov vzdrževanja površin za pešce in kolesarje na obravnavanem odseku ceste v ekonomski dobi po letih je zahtevno, saj se le-ti v začetku omejijo le na:

- košnjo trave in odstranjevanje druge vegetacije,
- dela v zimskem času (pluženje, posipavanje s soljo in drobljencem),
- pometanje in pranje, čiščenje pločnika in kolesarskih površin, muld in jarkov,
- vzdrževanje in obnova prometne signalizacije (obnova zarisov oziroma talne signalizacije, čiščenje prometnih znakov ipd.),
- vzdrževanje in menjava taktilnih oznak,
- vzdrževanje javne razsvetljave in
- eventualne sanacije po neurjih ali drugih nesrečah.

Proti koncu ekonomske dobe pa še dodatno nastanejo stroški vzdrževanja za:

- krpanje udarnih jam, mrežastih razpok, posedov,
- saniranje poškodovanih robnikov,
- saniranje cestne in obcestne signalizacije in
- druga nepredvidena dela.

Glede na podatke v zadnjih letih in načrtovana sredstva občine za redno in zimsko vzdrževanje občinskih cest v proračunskem letu 2026, znaša letni strošek tekočega

vzdrževanja tovrstnih površin 6.592,61 EUR/km. Tako za vzdrževanje 600 m površin za pešce in kolesarje, kolikor je skupna dolžina odseka ceste, ki je predmet investicije, znaša letni strošek rednega in zimskega vzdrževanja **3.955,57 EUR**.

Stroški investicijskega vzdrževanja za GOI dela so prvič upoštevani po desetih letih obratovanja investicije in ocenjeni v višini **2 %** od vrednosti GOI del.

Tabela 18: Stroški investicije v ekonomski dobi, v EUR – stalne cene

	vlaganja			tek. vzdrževanje		invest. vzdrževanje		tek. str.	amortizacija	
	GOI	ostalo	skupaj	GOI	skupaj	GOI	skupaj	posl.	GOI + ostalo	skupaj
obdobje						2,00%			3,00%	
pred 2024		1.000,00	1.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2024			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	73.489,58	24.004,69	97.494,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2027	440.937,48	36.228,12	477.165,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2028	220.468,74	32.814,06	253.282,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2029		4.000,00	4.000,00	3.955,57	3.955,57	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2030			0,00	3.955,57	3.955,57	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2031			0,00	3.955,57	3.955,57	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2032			0,00	3.955,57	3.955,57	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2033			0,00	3.955,57	3.955,57	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2034			0,00	3.955,57	3.955,57	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2035			0,00	3.955,57	3.955,57	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2036			0,00	3.955,57	3.955,57	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2037			0,00	3.955,57	3.955,57	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2038			0,00	3.955,57	3.955,57	14.697,92	14.697,92	0,00	22.046,87	22.046,87
2039			0,00	4.746,68	4.746,68	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2040			0,00	4.746,68	4.746,68	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2041			0,00	4.746,68	4.746,68	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2042			0,00	4.746,68	4.746,68	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2043			0,00	4.746,68	4.746,68	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2044			0,00	4.746,68	4.746,68	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2045			0,00	4.746,68	4.746,68	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2046			0,00	4.746,68	4.746,68	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2047			0,00	4.746,68	4.746,68	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2048			0,00	4.746,68	4.746,68	14.697,92	14.697,92	0,00	22.046,87	22.046,87
2049			0,00	5.537,79	5.537,79	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2050			0,00	5.537,79	5.537,79	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2051			0,00	5.537,79	5.537,79	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2052			0,00	5.537,79	5.537,79	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2053			0,00	5.537,79	5.537,79	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2054			0,00	5.537,79	5.537,79	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
2055			0,00	5.537,79	5.537,79	0,00	0,00	0,00	22.046,87	22.046,87
SKUPAJ	734.895,80	98.046,87	832.942,67	125.786,99	125.786,99	29.395,83	29.395,83	0,00	595.265,60	595.265,60
ostanek vrednosti projekta									237.677,08	237.677,08

14.4. Prihodki obratovanja investicije

Obravnavana investicija sodi v področje javne prometne infrastrukture, za uporabo katero se ne zaračunavajo cestnine ali druge pristojbine. Pri obravnavani investiciji tako ni prihodkov oziroma so enaki 0 EUR.

15. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

15.1. Finančna analiza

15.1.1. Finančna neto sedanja vrednost

V nadaljevanju je prikazan finančni tok investicije, ki prikazuje neposredne koristi in stroške, ki jih projekt prinaša. Izračun finančne neto sedanje vrednosti projekta upošteva:

- letne koristi, diskontirane na začetek prvega leta obratovanja (v konkretnem primeru le ostanek vrednosti),
- stroške investicijskih vlaganj po stalnih cenah z DDV, saj je ta nepovračljiv (pri čemer DDV ni obračunan pri stroških dela),
- obratovalne stroške (stroške tekočega vzdrževanja in stroške investicijskega vzdrževanja),
- čas gradnje (v letih 2026-2028),
- referenčno obdobje investicije, ki znaša 30 let.

Poleg finančnega toka obravnavane investicije v referenčnem obdobju 30 let je izračunan tudi diskontirani finančni tok investicije ob upoštevanju zgoraj navedenih predpostavk. Pri tem je bila uporabljena 4 % diskontna stopnja.

Finančna neto sedanja vrednost je negativna in znaša - **931.218,81 EUR**, interna stopnja je prav tako negativna.

15.1.2. Relativna neto sedanja vrednost (RNSVf)

Finančna relativna neto sedanja vrednost, ki je razmerje med finančno neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški, je izračunana v višini **-1,072**.

15.1.3. Doba povračila vloženih sredstev

Doba povračila vloženih sredstev lahko enačimo z referenčnim obdobjem, kar pomeni 30 let. Finančna analiza izkazuje, da se vložena sredstva v investicijo ne povrnejo v referenčnem obdobju investicije.

Tabela 19: Finančni tok, v EUR – stalne cene

	koristi	ostanek	vrednost	str. tekočega	str. investic.	KORISTI	STROŠKI	RAZLIKA
obdobje	(prilivi)	vrednosti	investicije	vzdrž.	vzdržev.	skupaj	skupaj	prilivi-odlivi
pred 2024	0,00	0,00	1.220,00	0,00	0,00	0,00	1.220,00	-1.220,00
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	0,00	116.743,01	0,00	0,00	0,00	116.743,01	-116.743,01
2027	0,00	0,00	578.622,04	0,00	0,00	0,00	578.622,04	-578.622,04
2028	0,00	0,00	305.925,02	0,00	0,00	0,00	305.925,02	-305.925,02
2029	0,00	0,00	4.880,00	3.955,57	0,00	0,00	8.835,57	-8.835,57
2030	0,00	0,00	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	-3.955,57
2031	0,00	0,00	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	-3.955,57
2032	0,00	0,00	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	-3.955,57
2033	0,00	0,00	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	-3.955,57
2034	0,00	0,00	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	-3.955,57
2035	0,00	0,00	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	-3.955,57
2036	0,00	0,00	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	-3.955,57
2037	0,00	0,00	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	-3.955,57
2038	0,00	0,00	0,00	3.955,57	14.697,92	0,00	18.653,48	-18.653,48
2039	0,00	0,00	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	-4.746,68
2040	0,00	0,00	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	-4.746,68
2041	0,00	0,00	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	-4.746,68
2042	0,00	0,00	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	-4.746,68
2043	0,00	0,00	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	-4.746,68
2044	0,00	0,00	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	-4.746,68
2045	0,00	0,00	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	-4.746,68
2046	0,00	0,00	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	-4.746,68
2047	0,00	0,00	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	-4.746,68
2048	0,00	0,00	0,00	4.746,68	14.697,92	0,00	19.444,59	-19.444,59
2049	0,00	0,00	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	-5.537,79
2050	0,00	0,00	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	-5.537,79
2051	0,00	0,00	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	-5.537,79
2052	0,00	0,00	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	-5.537,79
2053	0,00	0,00	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	-5.537,79
2054	0,00	0,00	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	-5.537,79
2055	0,00	237.677,08	0,00	5.537,79	0,00	237.677,08	5.537,79	232.139,28
SKUPAJ	0,00	237.677,08	1.007.390,06	125.786,99	29.395,83	237.677,08	1.162.572,89	-924.895,81

Tabela 20: Diskontirani finančni tok, v EUR – stalne cene

obdobje	koristi (prilivi)	ostanek vrednosti	vrednost investicije	str. tekočega vzdrž.	str. investic. vzdržev.	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	RAZLIKA prilivi-odlivi
pred 2024	0,00	0,00	1.220,00	0,00	0,00	0,00	1.220,00	-1.220,00
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	0,00	112.252,89	0,00	0,00	0,00	112.252,89	-112.252,89
2027	0,00	0,00	534.968,60	0,00	0,00	0,00	534.968,60	-534.968,60
2028	0,00	0,00	271.966,23	0,00	0,00	0,00	271.966,23	-271.966,23
2029	0,00	0,00	4.171,44	3.381,23	0,00	0,00	7.552,68	-7.552,68
2030	0,00	0,00	0,00	3.251,19	0,00	0,00	3.251,19	-3.251,19
2031	0,00	0,00	0,00	3.126,14	0,00	0,00	3.126,14	-3.126,14
2032	0,00	0,00	0,00	3.005,90	0,00	0,00	3.005,90	-3.005,90
2033	0,00	0,00	0,00	2.890,29	0,00	0,00	2.890,29	-2.890,29
2034	0,00	0,00	0,00	2.779,13	0,00	0,00	2.779,13	-2.779,13
2035	0,00	0,00	0,00	2.672,24	0,00	0,00	2.672,24	-2.672,24
2036	0,00	0,00	0,00	2.569,46	0,00	0,00	2.569,46	-2.569,46
2037	0,00	0,00	0,00	2.470,63	0,00	0,00	2.470,63	-2.470,63
2038	0,00	0,00	0,00	2.375,61	8.827,19	0,00	11.202,80	-11.202,80
2039	0,00	0,00	0,00	2.741,09	0,00	0,00	2.741,09	-2.741,09
2040	0,00	0,00	0,00	2.635,66	0,00	0,00	2.635,66	-2.635,66
2041	0,00	0,00	0,00	2.534,29	0,00	0,00	2.534,29	-2.534,29
2042	0,00	0,00	0,00	2.436,82	0,00	0,00	2.436,82	-2.436,82
2043	0,00	0,00	0,00	2.343,09	0,00	0,00	2.343,09	-2.343,09
2044	0,00	0,00	0,00	2.252,98	0,00	0,00	2.252,98	-2.252,98
2045	0,00	0,00	0,00	2.166,32	0,00	0,00	2.166,32	-2.166,32
2046	0,00	0,00	0,00	2.083,00	0,00	0,00	2.083,00	-2.083,00
2047	0,00	0,00	0,00	2.002,89	0,00	0,00	2.002,89	-2.002,89
2048	0,00	0,00	0,00	1.925,85	5.963,33	0,00	7.889,18	-7.889,18
2049	0,00	0,00	0,00	2.160,41	0,00	0,00	2.160,41	-2.160,41
2050	0,00	0,00	0,00	2.077,32	0,00	0,00	2.077,32	-2.077,32
2051	0,00	0,00	0,00	1.997,42	0,00	0,00	1.997,42	-1.997,42
2052	0,00	0,00	0,00	1.920,60	0,00	0,00	1.920,60	-1.920,60
2053	0,00	0,00	0,00	1.846,73	0,00	0,00	1.846,73	-1.846,73
2054	0,00	0,00	0,00	1.775,70	0,00	0,00	1.775,70	-1.775,70
2055	0,00	73.280,28	0,00	1.707,40	0,00	73.280,28	1.707,40	71.572,87
SKUPAJ	0,00	73.280,28	924.579,16	65.129,41	14.790,52	73.280,28	1.004.499,09	-931.218,81

15.1.4. Denarni tok investicije

V nadaljevanju je prikazan likvidnostni tok investicije, kjer so prikazani dejanski odlivi in prilivi v planskem obdobju. Denarni tok zajema stroške investicije po stalnih cenah z DDV, vse predvidene prilive in odlive zaradi investicije po stalnih cenah za referenčno obdobje.

Tabela 21: Likvidnostni tok investicije, v EUR – stalne cene

	investicijski stroški	stroški tekočega vzdrževanja	stroški invest. vzdrževanja	tekoči stroški poslovanja	skupaj izdatki	virji financiranja	pokrivanje tekočih stroškov (občina)	skupaj prejemki	neto denarni tok
pred 2024	1.220,00	0,00	0,00	0,00	1.220,00	1.220,00	0,00	1.220,00	0,00
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	116.743,01	0,00	0,00	0,00	116.743,01	116.743,01	0,00	116.743,01	0,00
2027	578.622,04	0,00	0,00	0,00	578.622,04	578.622,04	0,00	578.622,04	0,00
2028	305.925,02	0,00	0,00	0,00	305.925,02	305.925,02	0,00	305.925,02	0,00
2029	4.880,00	3.955,57	0,00	0,00	8.835,57	4.880,00	3.955,57	8.835,57	0,00
2030	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	0,00	3.955,57	3.955,57	0,00
2031	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	0,00	3.955,57	3.955,57	0,00
2032	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	0,00	3.955,57	3.955,57	0,00
2033	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	0,00	3.955,57	3.955,57	0,00
2034	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	0,00	3.955,57	3.955,57	0,00
2035	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	0,00	3.955,57	3.955,57	0,00
2036	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	0,00	3.955,57	3.955,57	0,00
2037	0,00	3.955,57	0,00	0,00	3.955,57	0,00	3.955,57	3.955,57	0,00
2038	0,00	3.955,57	14.697,92	0,00	18.653,48	0,00	18.653,48	18.653,48	0,00
2039	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	0,00	4.746,68	4.746,68	0,00
2040	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	0,00	4.746,68	4.746,68	0,00
2041	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	0,00	4.746,68	4.746,68	0,00
2042	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	0,00	4.746,68	4.746,68	0,00
2043	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	0,00	4.746,68	4.746,68	0,00
2044	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	0,00	4.746,68	4.746,68	0,00
2045	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	0,00	4.746,68	4.746,68	0,00
2046	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	0,00	4.746,68	4.746,68	0,00
2047	0,00	4.746,68	0,00	0,00	4.746,68	0,00	4.746,68	4.746,68	0,00
2048	0,00	4.746,68	14.697,92	0,00	19.444,59	0,00	19.444,59	19.444,59	0,00
2049	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	0,00	5.537,79	5.537,79	0,00
2050	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	0,00	5.537,79	5.537,79	0,00
2051	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	0,00	5.537,79	5.537,79	0,00
2052	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	0,00	5.537,79	5.537,79	0,00
2053	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	0,00	5.537,79	5.537,79	0,00
2054	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	0,00	5.537,79	5.537,79	0,00
2055	0,00	5.537,79	0,00	0,00	5.537,79	0,00	5.537,79	5.537,79	0,00
SKUPAJ	1.007.390,06	125.786,99	29.395,83	0,00	1.162.572,89	1.007.390,06	155.182,82	1.162.572,89	0,00

15.2. Ekonomska analiza

Nekatere družbeno-ekonomske koristi lahko ocenimo v denarju, medtem ko določenih družbenih učinkov denarno ni vedno mogoče ovrednotiti, vendar jih je potrebno pri analizi upoštevati, saj lahko pomembno vplivajo na blaginjo ljudi. Z njihovim upoštevanjem lahko ugotovimo, ali je projekt sprejemljiv tudi z družbenega vidika.

Cilj analize stroškov in koristi (ekonomske analize) je tako opredeliti in ovrednotiti vse morebitne vplive na investicije, tako neposredne koristi in stroške investicije, kot tudi

posredne, družbene koristi in stroške. Ekonomska analiza je tako izdelana iz družbenega vidika, pri tem pa so bile izvedene naslednje prilagoditve:

- davčni popravki,
- popravki zaradi eksternalij ter
- popravek cen (od tržnih do obračunskih cen).

15.2.1. Davčni popravki

Tržne cene vsebujejo tudi davke in prispevke ter nekatera transferna plačila, ki lahko vplivajo na relativne cene. Da bi odpravili ta nesorazmerja cen, je iz vrednosti investicije izključen DDV, kar je upoštevano v tabeli izračuna ekonomske stopnje donosnosti. Konverzijski faktor za DDV je upoštevan v ekonomskih tokovih in znaša **0,82**.

15.2.2. Popravki zaradi eksternalij

Namen te faze je določiti koristi ali stroške zaradi zunanjih dejavnikov, ki niso bili upoštevani v finančni analizi. Investicije v javno infrastrukturo, zlasti prometno, lahko koristijo tudi tretjim osebam in tako prispevajo k prihodkom družbe, ki ga investicije ustvarja. Določitev eksternih koristi in stroškov za investicijo v prometno infrastrukturo je lahko težavna, saj je zelo malo oprijemljivih podatkov, na podlagi katerih bi lahko verodostojno ocenili eksternalije.

Koristi, ki jih v nadaljevanju upoštevamo v ekonomski analizi in jih prinaša ureditev predmetnega prometnega odseka s pripadajočo infrastrukturo, so:

- multiplikacijski učinek iz naslova izboljšane prometne infrastrukture – bistveno bolj varen promet na in ob glavni državni cesti ima vpliv na lokalno okolje, zlasti prebivalstvo (kakovost zraka in bivanja), turizem, gospodarstvo (slovenska gradbena podjetja);
- koristi iz naslova prometne varnosti (manj nesreč, manjša gmotna škoda,...).

Multiplikacijski učinek

Multiplikator pomeni, da se bodo zaradi investicije koristi kazale tudi na drugih področjih, npr. povečana kakovost zraka in bivanja in s tem manj zdravstvenih tegob prebivalstva, povečan interes za nove gradnje površin za pešce in kolesarje na območju občine, rast cen nepremičnin na tem območju in na splošno hitrejši razvoj turizma in gospodarstva na obravnavanem območju. Ocenjeno je, da znaša multiplikator investicije na vse navedeno cca. 1,5.

Tabela 22: Multiplikatorski učinek, v EUR

investicija	785.764,25
multiplikator	1,5
učinek – skupaj	1.178.646,37
učinek – letno	39.288,21

Ocenjujemo, da bodo iz naslova multiplikatorja koristi na letnem nivoju znašale **39.288,21 EUR**.

Koristi iz naslova prometne varnosti

Prometna varnost je eden glavnih ciljev izvedbe investicije. Z ureditvijo površin za pešce in kolesarje ob glavni državni cesti bo prometna varnost močno izboljšana. Ob tem bo zagotovljena tudi večja preglednost prometnega prostora na tem cestnem odseku. Iz tega vidika gre pričakovati manjše število prometnih nesreč ter posledično nastale gmotne škode.

Po podatkih Javne agencije RS za varnost prometa znašajo (AVP, februar 2025) so družbeno-ekonomski stroški prometnih nesreč na cestah v Sloveniji v letu 2024 znašali 8.480

EUR v primerih, kjer ni prišlo do poškodb udeležencev. Glede na število prometnih nesreč, ki so se v letu 2024 zgodile na slovenskih lokalnih cestah (AVP, marec 2025), je ocenjeno, da se bo zaradi investicije na oz. ob cestnem odseku G2-102/1461 Logatec moč izogniti 2 prometnima nesrečama. Če upoštevamo, da bi se izognili manjšima prometnima nesrečama, kjer v enem primeru ne bi bilo poškodovanih, v drugem pa bi bile poškodbe lažje, je letni prihranek iz naslova manj prometnih nesreč na predmetnem odseku ceste ocenjen na **26.270,00 EUR**. Zaradi izrabe prometne infrastrukture se po desetih letih ta prihranek stroškov oz. družbeno-ekonomska korist zniža za 25 %, po petnajstih letih pa za 50 %.

15.2.3. Pretvorba tržnih cen v obračunske cene

Za potrebe pretvorbe tržnih cen v obračunske cene so določeni davčni popravki, pri čemer niso upoštevane morebitne zunanjetrgovinske menjave.

Upoštevani konverzijski faktorji (kf) so naslednji:

- **Naložbeni izdatki (investicijski stroški):** predpostavlja se, da je v skupnih stroških naložbenih izdatkov delež plač 35 %. Pri tem gre v večini za nižje kvalificirano delovno silo, kjer predstavljajo davki in prispevki 40 % stroškov plače. Konverzijski faktor nekvalificirane delovne sile znaša $1/1,4=0,7143$. Stroški opreme in materiala vključujejo 22 % DDV ($1/1,22=0,82$). Konverzijski faktor je: $0,35*0,7143 + 0,65*0,82=0,78$.
- **Stroški tekočega vzdrževanja:** stroški tekočega vzdrževanja vsebujejo 80 % delovne sile. V stroških delovne sile je 40 % davkov in prispevkov. Stroškov materiala je 20 % in DDV znaša 22 %. Konverzijski faktor je: $0,8*(1/1,4) + 0,2*(1/1,22)=0,74$.
- **Stroški investicijskega vzdrževanja:** stroški investicijskega vzdrževanja vsebujejo 60 % delovne sile. V stroških delovne sile je 40 % davkov in prispevkov. Stroškov materiala in opreme je 40 % in DDV znaša 22 %. Konverzijski faktor je: $0,6*(1/1,4) + 0,4*(1/1,22)=0,76$.
- **Tekoči stroški poslovanja:** stroški dela predstavljajo približno 35 % tekočih stroškov poslovanja. Delež davkov in prispevkov nižje kvalificirane delovne sile predstavljal 40 % stroškov dela. Stroškov materiala in opreme je 65 % in DDV znaša 22 %. Konverzijski faktor je: $(1/1,4)*0,35+(1/1,22)*0,65=0,78$.

15.2.4. Ekonomski tok investicije

Za potrebe presoje ekonomske učinkovitosti investicije je izračunana ekonomska interna stopnja donosa na investicijo (EIRR) in ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV). Pri izračunih je upoštevana 4 % družbena diskontna stopnja.

Izračun ekonomske neto sedanje vrednosti projekta upošteva:

- letne koristi, diskontirane na začetek prvega leta obratovanja investicije (tj. leto 2029),
- stroške investicijskih vlaganj po stalnih cenah brez DDV,
- letne stroške obratovanja v ekonomski dobi rabe projekta, diskontirane na začetek investicijskih vlaganj,
- pretvorbo tržnih cen v obračunske cene, kjer je potrebno,
- čas gradnje (v letih 2026-2028),
- referenčno obdobje investicije, ki znaša 30 let.

15.2.5. Ekonomska neto sedanja vrednost in interna stopnja donosnosti

Pri 4 % diskontni stopnji je ekonomska neto sedanja vrednost (NSVe) pozitivna in znaša **254.417,09 EUR**, ekonomska interna stopnja donosnosti (ISDe) znaša **7,00 %**.

15.2.6. Ekonomska relativna NSV (RNSVe)

Ekonomska relativna neto sedanja vrednost je razmerje med ekonomsko neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški, izračunana v višini **0,3528**.

15.2.7. Doba povračila vloženih sredstev

Ekonomska analiza izkazuje, da se vložena sredstva v investicijo ob upoštevanju družbenih koristi povrnejo v **manj kot 20 letih**.

Tabela 23: Ekonomski tok, v EUR

	prometna	multiplikat.	koristi	prihodki	ostanek	dohodki	tek.	inv.	tekoč.	invest.	izdatki	KORISTI	STROŠKI	NETO
obdobje	varnost	učinek	eksternalij		vrednosti		vzdrž.	vzdrž.	posl.	stroški		skupaj	skupaj	denarni t.
kor. faktor				0,82	0,78		0,74	0,76	0,78	0,78				
pred 2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	951,60	951,60	0,00	951,60	-951,60
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	19.644,11	19.644,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	91.059,54	91.059,54	19.644,11	91.059,54	-71.415,44
2027	0,00	39.288,21	39.288,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	451.325,19	451.325,19	39.288,21	451.325,19	-412.036,98
2028	0,00	39.288,21	39.288,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	238.621,51	238.621,51	39.288,21	238.621,51	-199.333,30
2029	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	0,00	0,00	3.806,40	6.733,52	65.558,21	6.733,52	58.824,69
2030	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	0,00	0,00	0,00	2.927,12	65.558,21	2.927,12	62.631,09
2031	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	0,00	0,00	0,00	2.927,12	65.558,21	2.927,12	62.631,09
2032	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	0,00	0,00	0,00	2.927,12	65.558,21	2.927,12	62.631,09
2033	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	0,00	0,00	0,00	2.927,12	65.558,21	2.927,12	62.631,09
2034	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	0,00	0,00	0,00	2.927,12	65.558,21	2.927,12	62.631,09
2035	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	0,00	0,00	0,00	2.927,12	65.558,21	2.927,12	62.631,09
2036	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	0,00	0,00	0,00	2.927,12	65.558,21	2.927,12	62.631,09
2037	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	0,00	0,00	0,00	2.927,12	65.558,21	2.927,12	62.631,09
2038	26.270,00	39.288,21	65.558,21	0,00	0,00	0,00	2.927,12	11.170,42	0,00	0,00	14.097,53	65.558,21	14.097,53	51.460,68
2039	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	0,00	0,00	0,00	3.512,54	58.990,71	3.512,54	55.478,17
2040	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	0,00	0,00	0,00	3.512,54	58.990,71	3.512,54	55.478,17
2041	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	0,00	0,00	0,00	3.512,54	58.990,71	3.512,54	55.478,17
2042	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	0,00	0,00	0,00	3.512,54	58.990,71	3.512,54	55.478,17
2043	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	0,00	0,00	0,00	3.512,54	58.990,71	3.512,54	55.478,17
2044	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	0,00	0,00	0,00	3.512,54	58.990,71	3.512,54	55.478,17
2045	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	0,00	0,00	0,00	3.512,54	58.990,71	3.512,54	55.478,17
2046	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	0,00	0,00	0,00	3.512,54	58.990,71	3.512,54	55.478,17
2047	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	0,00	0,00	0,00	3.512,54	58.990,71	3.512,54	55.478,17
2048	19.702,50	39.288,21	58.990,71	0,00	0,00	0,00	3.512,54	11.170,42	0,00	0,00	14.682,96	58.990,71	14.682,96	44.307,75
2049	13.135,00	39.288,21	52.423,21	0,00	0,00	0,00	4.097,97	0,00	0,00	0,00	4.097,97	52.423,21	4.097,97	48.325,25
2050	13.135,00	39.288,21	52.423,21	0,00	0,00	0,00	4.097,97	0,00	0,00	0,00	4.097,97	52.423,21	4.097,97	48.325,25
2051	13.135,00	39.288,21	52.423,21	0,00	0,00	0,00	4.097,97	0,00	0,00	0,00	4.097,97	52.423,21	4.097,97	48.325,25
2052	13.135,00	39.288,21	52.423,21	0,00	0,00	0,00	4.097,97	0,00	0,00	0,00	4.097,97	52.423,21	4.097,97	48.325,25
2053	13.135,00	39.288,21	52.423,21	0,00	0,00	0,00	4.097,97	0,00	0,00	0,00	4.097,97	52.423,21	4.097,97	48.325,25
2054	13.135,00	39.288,21	52.423,21	0,00	0,00	0,00	4.097,97	0,00	0,00	0,00	4.097,97	52.423,21	4.097,97	48.325,25
2055	13.135,00	39.288,21	52.423,21	0,00	185.388,12	185.388,12	4.097,97	0,00	0,00	0,00	4.097,97	237.811,33	4.097,97	233.713,37
SKUPAJ	551.670,00	1.159.002,27	1.710.672,27	0,00	185.388,12	185.388,12	93.082,37	22.340,83	0,00	785.764,25	901.187,46	1.896.060,39	901.187,46	994.872,93

Tabela 24: Diskontirani ekonomski tok, v EUR

obdobje	prometna varnost	multiplikat. učinek	koristi eksternalij	prihodki	ostanek vrednosti	dohodki	tek. vzdrž.	inv. vzdrž.	tekoč. posl.	invest. stroški	izdatki	KORISTI skupaj	STROŠKI skupaj	NETO denarni t.
kor. faktor				0,82	0,78		0,74	0,76	0,78	0,78				
pred 2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	951,60	951,60	0,00	951,60	-951,60
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2025	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2026	0,00	18.888,56	18.888,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	87.557,25	87.557,25	18.888,56	87.557,25	-68.668,69
2027	0,00	36.324,16	36.324,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	417.275,51	417.275,51	36.324,16	417.275,51	-380.951,35
2028	0,00	34.927,08	34.927,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	212.133,66	212.133,66	34.927,08	212.133,66	-177.206,58
2029	22.455,71	33.583,73	56.039,43	0,00	0,00	0,00	2.502,11	0,00	0,00	3.253,73	5.755,84	56.039,43	5.755,84	50.283,59
2030	21.592,03	32.292,05	53.884,07	0,00	0,00	0,00	2.405,88	0,00	0,00	0,00	2.405,88	53.884,07	2.405,88	51.478,19
2031	20.761,56	31.050,04	51.811,61	0,00	0,00	0,00	2.313,34	0,00	0,00	0,00	2.313,34	51.811,61	2.313,34	49.498,26
2032	19.963,04	29.855,81	49.818,85	0,00	0,00	0,00	2.224,37	0,00	0,00	0,00	2.224,37	49.818,85	2.224,37	47.594,48
2033	19.195,23	28.707,51	47.902,74	0,00	0,00	0,00	2.138,82	0,00	0,00	0,00	2.138,82	47.902,74	2.138,82	45.763,93
2034	18.456,95	27.603,38	46.060,33	0,00	0,00	0,00	2.056,55	0,00	0,00	0,00	2.056,55	46.060,33	2.056,55	44.003,78
2035	17.747,07	26.541,71	44.288,78	0,00	0,00	0,00	1.977,46	0,00	0,00	0,00	1.977,46	44.288,78	1.977,46	42.311,32
2036	17.064,49	25.520,87	42.585,36	0,00	0,00	0,00	1.901,40	0,00	0,00	0,00	1.901,40	42.585,36	1.901,40	40.683,96
2037	16.408,16	24.539,30	40.947,47	0,00	0,00	0,00	1.828,27	0,00	0,00	0,00	1.828,27	40.947,47	1.828,27	39.119,20
2038	15.777,08	23.595,48	39.372,56	0,00	0,00	0,00	1.757,95	6.708,66	0,00	0,00	8.466,61	39.372,56	8.466,61	30.905,95
2039	11.377,70	22.687,96	34.065,67	0,00	0,00	0,00	2.028,41	0,00	0,00	0,00	2.028,41	34.065,67	2.028,41	32.037,26
2040	10.940,10	21.815,35	32.755,45	0,00	0,00	0,00	1.950,39	0,00	0,00	0,00	1.950,39	32.755,45	1.950,39	30.805,06
2041	10.519,33	20.976,30	31.495,62	0,00	0,00	0,00	1.875,38	0,00	0,00	0,00	1.875,38	31.495,62	1.875,38	29.620,25
2042	10.114,74	20.169,52	30.284,25	0,00	0,00	0,00	1.803,25	0,00	0,00	0,00	1.803,25	30.284,25	1.803,25	28.481,01
2043	9.725,71	19.393,77	29.119,47	0,00	0,00	0,00	1.733,89	0,00	0,00	0,00	1.733,89	29.119,47	1.733,89	27.385,58
2044	9.351,64	18.647,85	27.999,49	0,00	0,00	0,00	1.667,20	0,00	0,00	0,00	1.667,20	27.999,49	1.667,20	26.332,29
2045	8.991,96	17.930,63	26.922,59	0,00	0,00	0,00	1.603,08	0,00	0,00	0,00	1.603,08	26.922,59	1.603,08	25.319,51
2046	8.646,12	17.240,99	25.887,11	0,00	0,00	0,00	1.541,42	0,00	0,00	0,00	1.541,42	25.887,11	1.541,42	24.345,69
2047	8.313,58	16.577,87	24.891,45	0,00	0,00	0,00	1.482,14	0,00	0,00	0,00	1.482,14	24.891,45	1.482,14	23.409,31
2048	7.993,82	15.940,26	23.934,09	0,00	0,00	0,00	1.425,13	4.532,13	0,00	0,00	5.957,26	23.934,09	5.957,26	17.976,82
2049	5.124,25	15.327,18	20.451,42	0,00	0,00	0,00	1.598,70	0,00	0,00	0,00	1.598,70	20.451,42	1.598,70	18.852,72
2050	4.927,16	14.737,67	19.664,83	0,00	0,00	0,00	1.537,22	0,00	0,00	0,00	1.537,22	19.664,83	1.537,22	18.127,61
2051	4.737,65	14.170,84	18.908,49	0,00	0,00	0,00	1.478,09	0,00	0,00	0,00	1.478,09	18.908,49	1.478,09	17.430,40
2052	4.555,44	13.625,80	18.181,24	0,00	0,00	0,00	1.421,24	0,00	0,00	0,00	1.421,24	18.181,24	1.421,24	16.760,00
2053	4.380,23	13.101,73	17.481,96	0,00	0,00	0,00	1.366,58	0,00	0,00	0,00	1.366,58	17.481,96	1.366,58	16.115,38
2054	4.211,76	12.597,82	16.809,58	0,00	0,00	0,00	1.314,02	0,00	0,00	0,00	1.314,02	16.809,58	1.314,02	15.495,56
2055	4.049,77	12.113,29	16.163,06	0,00	57.158,62	57.158,62	1.263,48	0,00	0,00	0,00	1.263,48	73.321,67	1.263,48	72.058,19
SKUPAJ	317.382,27	660.484,51	977.866,78	0,00	57.158,62	57.158,62	48.195,76	11.240,79	0,00	721.171,75	780.608,30	1.035.025,40	780.608,30	254.417,09

15.3. Predstavitev učinkov, ki se ne dajo ovrednotiti z denarjem

Investicija, ki je predmet dokumenta, prinaša še veliko koristi, ki pa se jih ne da denarno ovrednotiti, in sicer:

- dvig dostopnosti in varnosti uporabe infrastrukture za ranljive skupine;
- izboljšanje lokalne povezljivosti med stanovanjskimi soseskami ter ključnimi generatorji prometa (trgovine, upravno središče mesta, avtobusna postajališča, šole, vrtci, ZD...);
- sprememba potovalnih navad in spodbujanje zdravega življenjskega sloga prebivalstva in obiskovalcev;
- zmanjšanje okoljskih obremenitev urbanega središča z emisijami toplogrednih plinov, trdih delcev in hrupa;
- izboljšana kakovost bivanja in povečanje privlačnosti občine za nove priselitve;
- uresničitev razvojne vizije prometne infrastrukture v občini Logatec;
- urejenost in povišanje prepoznavnosti območja ter ustrezno pozicioniranje občine v regiji.

16. ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

16.1. Opis tveganj

Analiza tveganj je ocenjevanje verjetnosti, da projekt ne bo dosegel pričakovanih učinkov. Vrste tveganj, ki se pojavljajo pri investicijskem projektu, so razdeljene na: tveganja razvoja, tveganja v času izgradnje in tveganja v času obratovanja.

16.1.1. Tveganje razvoja

Tveganja, ki se lahko pojavijo **pred pričetkom izvedbenih del**, so opredeljena glede na oceno tveganja: od 1 (nizko tveganje), 2 (srednje tveganje) in 3 (visoko tveganje):

- **tveganje pridobivanja dokumentacije:** Pri tem gre predvsem za projektno in investicijsko dokumentacijo, dokumentacijo s področja varstva okolja, prostorske akte, tehnično dokumentacijo, idr. Dejavniki, ki vplivajo na tveganja so povezani z obsegom in vrednostjo investicije, kompleksnostjo investicije, lokacijo investicije, zakonodajo na področju predmetne investicije, itd. V primeru, da gre za drago in kompleksno operacijo, za katero je potrebna obsežna dokumentacija (OPPN, PVO,...) – prejme oceno 3.
- **tveganje pridobivanja soglasij:** Dejavniki, ki vplivajo na tveganja, povezana z pridobivanjem soglasij so: merila in pogoji za gradnjo objektov, ki izhajajo iz prostorskih aktov; lastništvo zemljišč, kjer se bo izvajala investicija; vrsta gradnje in drugih del ter namembnost objekta, lokacija investicije, itd. Tako npr. veliko število soglasij, ki jih je potrebno pridobiti za izvedbo investicije pomeni višje tveganje (3), kot če gre za manjše število soglasij (1).

16.1.2. Tveganja v času izgradnje

Pri tveganjih, ki se nanašajo na čas izgradnje/rekonstrukcije/obnove ceste, je izdelana primerjava treh faktorjev tveganj, ki so opredeljeni glede na oceno tveganja: od 1 (nizko tveganje), 2 (srednje tveganje) in 3 (visoko tveganje).

- **tveganje gradnje objekta (cesta):** Dejavniki, ki vplivajo na tveganja, povezana z gradnjo objekt so: geološko, geomehansko in prostorsko zahteven teren gradnje, konstrukcijsko

zahteven objekt, veliko število podizvajalcev, zanesljivost projektnega izvajalca, finančna stabilnost izvajalca projekta. V primeru, da gre za zahteven projekt in teren izgradnje, veliko število podizvajalcev, nezanesljivost projektnega izvajalca – prejme oceno 3.

- **tveganje uspešnega prevzema objekta (cesta):** Dejavniki, ki vplivajo na tveganje so: vrsta objekta (objekt z vplivi na okolje, objekt, pri katerem je predpisan monitoring), izkušnje izvajalca projekta (skladnost gradnje v skladu s tehnično in projektno dokumentacijo, izpolnjevanje obveznosti izvajalca) in izkušnje investitorja (obveznosti investitorja: nadzor nad poskusnim obratovanjem, tehnični pregled, projekt vzdrževanja in obratovanja, itd.). V primeru, da obstaja visoko tveganje, da investitor in izvajalec del ne izpolnita svojih obveznosti – prejme oceno 3.
- **tveganje financiranja investicije:** Če ima investitor zadostne finančne vire, lahko sam nadomešča nižje prihodke investicije ali izgubo virov financiranja, ima dobre rezultate prejšnjega delovanja, prejme oceno 1. V nasprotnem primeru ali v primeru pridobivanja nepovratnih sredstev s strani EU ali države – prejme oceno 3.

16.1.3. Tveganja v času obratovanja

V času **obratovanja** sta izpostavljeni dve obliki tveganja, ki sta prav tako opredeljeni glede na oceno tveganj: 1 (nizko tveganje), 2 (srednje tveganje) in 3 (visoko tveganje).

- **poslovno tveganje:** Dejavniki, ki vplivajo na poslovno tveganje, so povpraševanje, cene storitev, izpolnjevanje standardov, ki so potrebni za opravljanje dejavnosti, itd. V primeru, da obstaja velika možnost za upad prihodkov iz naslova predmetne investicije ali zaprtje poslovnih subjektov, ki sodelujejo pri izvedbi investicije – prejme oceno 3.
- **okoljska tveganja:** Okoljska tveganja se nanašajo tako na negativne vplive investicije na okolje kot tudi na spremembe zakonodaje in standardov na področju varstva okolja. V primeru, da je stopnja uresničitve okoljskih tveganj visoka, prejme oceno 3.

16.1.4. Točkovanje in rangiranje

Tveganja imajo določeno utež (ponder) glede na pomembnost posameznega tveganja za uresničitev investicijskega projekta. Tveganja so nadalje točkovana na podlagi ocene tveganja. Stopnja tveganja je seštevek ponderiranih ocen tveganja in je prikazana v odstotkih glede na največje možno število točk. Nižji delež vseh možnih točk pomeni nižjo stopnjo tveganja.

Tabela 25: Izračun stopnje tveganja

Št.	Tveganje	Koeficient pomembnosti tveganja (ponder)	Ocena tveganja (min-max: 1-2)	Rezultat	max
1	tveganje pridobivanja dokumentacije	2	1	2	9
2	tveganje pridobivanja soglasij	2	1	2	9
3	tveganje gradnje	2	2	4	9
4	tveganje uspešnega prevzema objekta	1	1	1	9
5	tveganje financiranja investicije	3	2	6	9
6	poslovna tveganja	2	2	4	9
7	okoljska tveganja	1	1	1	9
Skupaj				20	63
delež od max. možnih točk				31,75 %	

Izračun pokaže, da investicija, ocenjena po zgoraj opisanih tveganjih, dosega **31,75 %** vseh možnih točk, kar je razmeroma nizka stopnja tveganja.

16.2. Analiza občutljivosti

Analiza občutljivosti je izdelana z vidika vpliva sprememb višine investicijskih stroškov in koristi na višino neto sedanje vrednosti in na višino interne stopnje donosnosti, in sicer z upoštevanjem 10-odstotne spremembe. Rezultati izračuna občutljivosti investicije na tovrstne spremembe so obravnavani in prikazani v nadaljevanju.

16.2.1. Vpliv sprememb kritičnih spremenljivk na finančne kazalnike

Iz analize občutljivosti izhaja, da bi bila neto sedanja vrednost negativna ne glede na gibanje stroškov in koristi.

Tabela 26: Vpliv sprememb stroškov in koristi na finančne kazalnike

sprememba stroškov	sprememba koristi	FNSV (v EUR)	FISD
1	1	-931.218,81	negativna
1	1,1	-923.890,78	negativna
1	0,9	-938.546,84	negativna
1,1	1	-1.031.668,72	negativna
0,9	1	-830.768,90	negativna
0,9	1,1	-823.440,88	negativna
1,1	0,9	-1.038.996,75	negativna

16.2.2. Vpliv sprememb kritičnih spremenljivk na ekonomske kazalnike

Iz analize občutljivosti izhaja, da bi bila neto sedanja vrednosti pozitivna, tudi če se stroški povečajo 10 %, koristi pa zmanjšajo za 10 %. Ekonomska neto sedanja vrednost bi takrat znašala **72.853,72 EUR**, interna stopnja donosnosti pa **4,81 %**. Ekonomska interna stopnja donosa ne bi bila manjša od predpisane stopnje za ugotavljanje ekonomske upravičenosti investicije (4 %) ne glede na stopnjo sprememb koristi in stroškov, kar pomeni, da bi investicija v vseh primerih ostala ekonomsko upravičena.

Tabela 27: Vpliv sprememb stroškov in koristi na ekonomske kazalnike

sprememba stroškov	sprememba koristi	ENSV (v EUR)	EISD
1	1	254.417,09	7,00%
1	1,1	357.919,63	8,15%
1	0,9	150.914,55	5,81%
1,1	1	176.356,26	5,92%
0,9	1	332.477,92	8,28%
0,9	1,1	435.980,46	9,54%
1,1	0,9	72.853,72	4,81%

17. PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Predmet investicije oziroma operacije je **izgradnja hodnika za pešce in kolesarskih površin ob državni cesti G2-102/1461 Logatec**, in sicer del projekta, ki ga v skladu s Sporazumom sofinancira Občina Logatec. Gre za odsek 1461 Logatec (Rondo Logatec) – Priključek AC Logatec na cesti G2-102, kjer se v območju od Rondoja do Obrtne cone predvidi izvedba novega hodnika za pešce in kolesarskih površin na delih, kjer le-te še niso izvedene. **Glavno cesto se opremi z novim hodnikom za pešce in dvosmerno kolesarsko povezavo od km 0,020 (obstoječi cestni most preko Logaščice) do km 0,308 (Križišče z JP 726803 in ZC 227201) oz. do križišča za Eurospin.** V sklopu ureditve pločnika bo na nekaterih območjih potrebna izgradnja podpornih konstrukcij ter nov objekt za promet pešcev in kolesarjev čez Logaščico. Predvidi se tudi izvedba meteorne kanalizacije za odvodnjavanje tako glavne ceste kot pločnika ter dograditev javne razsvetljave in kanalizacija SN in TK voda. Ustrezno se glede na umestitev pločnika in kolesarske povezave prilagodijo dostopi k individualnim objektom, predvidi pa se tudi dostop do bodočega gasilskega doma.

Namen predmetne investicije je **izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje znotraj Občine Logatec** pri opravljanju vsakodnevnih poti prebivalstva in obiskovalcev ter povečanje deleža teh poti, opravljenih na trajnosten način, v strukturi prometnih načinov. Neposredni rezultat investicije bo **zgrajena nova povezava za pešce in kolesarje v dolžini 288 m** ter uvedba **štetja kolesarskega prometa** na novovzpostavljeni povezavi za kolesarje.

Investicija je nujna z vidika **povečanja prometne varnosti ranljivih skupin z izgradnjo ločenih površin za pešce in kolesarje** na cesti z gostim mešanim in težkim tovornim prometom ter zmanjšanja razdrobljenosti infrastrukture za pešce in kolesarje na območju ureditve. Z investicijo se bo izboljšala lokalna povezljivost med stanovanjskimi soseskami ter ključnimi generatorji prometa (trgovine, upravno središče mesta, avtobusna postajališča, šole, vrtci, zdravstveni dom).

V okviru predmetnega investicijskega programa je bila izdelana finančna in ekonomska analiza (analiza stroškov in koristi, skupaj z ovrednotenjem družbenih stroškov in koristi), na podlagi katere so bili izračunani kazalniki upravičenosti investicije. Izvedena je bila tudi ocena tveganja in analiza občutljivosti investicijskega projekta na 10-odstotne spremembe stroškov in koristi.

Ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah znaša **1.007.390,05 EUR z DDV**, po tekočih cenah pa **1.099.104,66 EUR z DDV**, saj se bo investicija pričela izvajati v letu 2026 in zaključila v letu 2029.

Pri 4 % diskontni stopnji je finančna neto sedanja vrednost negativna in znaša -924.895,81 EUR, medtem ko je interna stopnja donosnosti negativna. Finančna relativna neto sedanja vrednost je razmerje med finančno neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški, izračunana v višini -1,0072. V referenčnem obdobju 30 let se vložena sredstva v investicijo ne povrnejo, kar je značilno za investicije v javno prometno infrastrukturo.

Ekonomska analiza je pokazala, da je pri 4 % diskontni stopnji ekonomska neto sedanja vrednost (NSVe) pozitivna in znaša **254.417,09 EUR**, ekonomska interna stopnja donosnosti (ISDe) znaša **7,00 %**. Ekonomska relativna neto sedanja vrednost je razmerje med ekonomsko neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški in je izračunana v višini **0,3528**. Vložena sredstva v obravnavano investicijo se ob upoštevanju družbenih koristi **povrnejo v slabih 20 letih**.

Analiza stroškov in koristi izkazuje, da je **investicija ekonomsko upravičena**, saj bo s prihranki in koristmi, ki jih prinaša investicija lokalnemu prebivalstvu, turizmu, gospodarstvu in občini, pozitivno vplivala na družbeni razvoj občine in širše.

Investicija pa ima veliko drugih pozitivnih učinkov, ki se jih ne da denarno ovrednotiti, kot npr. dvig dostopnosti in varnosti uporabe infrastrukture za ranljive skupine, izboljšanje lokalne povezljivosti med izhodišči in cilji poti, sprememba potovalnih navad in spodbujanje zdravega življenjskega sloga prebivalstva in obiskovalcev, urejenost in varnost območja ter varovanje okolja itd.

Investicija ima izjemne razvojne možnosti za občino Logatec, saj bo spodbudila izgradnjo nove ali posodobitev obstoječe infrastrukture za pešce in kolesarje ter omogočila razvoj koncepta mreže površin za aktivno mobilnost znotraj občine. Logatec bo s tem postal še privlačnejša destinacija za obiskovalce, lokalnemu prebivalstvu pa bo ponudil trajnosten in okolju prijazen prostor za kakovostno in zdravo življenje