

Številka: 4110-0021/2025
Datum: 22. 6. 2026

K TOČKI 5.2

OBČINSKI SVET
OBČINE RADLJE OB DRAVI

ZADEVA: POTRDITEV DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA »Ureditev infrastrukture za pešce v Zgornji Vižingia«

PREDLAGATELJ:	dr. Alan Bukovnik, župan
GRADIVO PRIPRAVIL:	Koroška regionalna razvojna agencija za koroško regijo d.o.o.
POROČEVALEC:	Predstavnik RRA (Koroška regionalna razvojna agencija za koroško regijo d.o.o.)
PREDLOG OBRAVNAVAL:	/
PРАВNA PODLAGA:	16. člen Statuta Občine Radlje ob Dravi (MUV, št. 28/2016, 35/2017, 11/2019 in 7/2025) in Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).
OCENA STANJA:	Na obravnavanem območju ni zagotovljena sklenjena in ustrezno urejena infrastruktura za pešce, ponekod pa ta ni zagotovljena v celoti. Posledično so pešci pri gibanju primorani uporabljati rob vozišča, bankine ali druge neustrezno urejene obcestne površine. Navedeno stanje negativno vpliva na raven prometne varnosti ter povečuje izpostavljenost nevarnostim predvsem pri otrocih, starejših osebah, osebah z zmanjšano mobilnostjo, uporabnikih javnega potniškega prometa in drugih ranljivih udeležencih cestnega prometa.
RAZLOGI ZA SPREJEM:	Razlog za investicijsko namero je zmanjšati prometno tveganje za ranljive udeležence in podpirati trajnostno mobilnost.

PREDLOG REŠITVE / OBRAZLOŽITEV: Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju DIIP) obravnava dva odseka na Zgornji Vižingi, katerima se z izvedbo investicije zagotovi manjkajoča peš povezava, izboljša se dostopnost do avtobusnega postajališča, stanovanjskih območij, lokalnih priključkov in storitvenih dejavnosti, uredi varnejše se vodenje pešcev ter prispeva k ciljem trajnostne mobilnosti Občine Radlje ob Dravi.

MNENJE STROKOVNE SLUŽBE: Gradivo so pripravile strokovne službe.

PRIMERJAVA Z DRUGIMI OBČINAMI: Enak postopek je na podlagi Uredbe določen za vse občine za odločitev o izvedbi investicije.

OCENA FINANČNIH POSLEDIC: Investicija je ocenjena na 473.341,59 € z DDV

PREDLOG SKLEPA: Občinski svet Občine Radlje ob Dravi sprejme Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) za »Ureditev infrastrukture za pešce v Zgornji Vižingi« v predloženem besedilu.

Občinski svet Občine Radlje ob Dravi pooblašča župana za vse nadaljnje aktivnosti v zvezi z investicijo.

Pripravil:

Vesna Valente Podrzavnik,
višji svetovalec za pripravo in vodenje projektov

Pregledal:

mag. Katja Burja Kotnik,
Vodja urada za splošne zadeve in razvoj



Župan Občine Radlje ob Dravi
dr. Alan Bukovnik

Priloge:

- Povzetek DIIP-a »Ureditev infrastrukture za pešce v Zgornji Vižingi«
- predlogi sklepa.

P R E D L O G !

Na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju financ (Ur. L. RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16) in 16. člena Statuta Občine Radlje ob Dravi (MUV, št. 28/16, 35/17, 11/19, 7/25) je Občinski svet Občine Radlje ob Dravi na svoji ____ . redni seji, dne _____ sprejel naslednji

S K L E P

Občinski svet Občine Radlje ob Dravi potrjuje Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) »UREDITEV INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE V ZG. VIŽINGI« v predloženem besedilu.

Občinski svet Občine Radlje ob Dravi pooblašča župana za vse nadaljnje aktivnosti v zvezi z investicijo.

Številka: 4110-0021/2025

Datum: 22. 6. 2026

**Župan Občine Radlje ob Dravi
dr. Alan Bukovnik**

Sklep prejmejo:

- zadeva, tu (2x)
- evidenca, tu



RRA KOROŠKA

REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

Naziv projekta:

Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi

Vrsta dokumentacije:

Dokument identifikacije investicijskega projekta

Radlje ob Dravi, junij 2026





RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO



Investitor:

Nosilec projekta občina Radlje ob Dravi, Mariborska cesta 7, 2360 Radlje ob Dravi
Odgovorna oseba na strani naročnika: dr. Alan Bukovnik, župan
Vodja projekta na strani naročnika: Vesna Valente Podrzavnik

Izvajalec:

Regionalna razvojna agencija za Koroško, d.o.o., Meža 10, 2370 Dravograd
Odgovorna oseba na strani izvajalca: Uroš Rozman, direktor
Avtor dokumenta: Danijela Uran

Vrsta dokumenta:

Dokument identifikacije investicijskega projekta

Naziv dokumenta:

Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi

Razpis:

Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029
(Šifra: JR EKP UTM 2025)

Datum dokumenta:

Junij 2026





Kazalo vsebine

1	UVODNO POJASNILO IN POVZETEK DIIP	13
1.1	Uvodno pojasnilo projekta.....	13
1.2	Povzetek investicijske namere.....	14
2	NAVEDBA INVESTITORJA, STROKOVNIH DELAVCEV IN SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJALCA TER IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB 17	
2.1	Navedba investitorja.....	17
2.2	Projektna skupina, odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske dokumentacije.....	18
2.3	Navedba upravljalca investicije.....	19
2.4	Navedba odgovorne osebe za izdelavo investicijske dokumentacije (DIIP)	20
2.5	Osnovni opis investitorja, upravljalca investicije in izdelovalca investicijske dokumentacije.....	21
2.5.1	Osnovni opis investitorja.....	21
2.5.2	Opis prihodnjega upravljalca investicije.....	22
2.5.3	Predstavitev izdelovalca investicijske dokumentacije	23
3	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	24
3.1	Osnovni statistični podatki občine Radlje ob Dravi.....	24
3.1.1	Indeks razvojne ogroženosti Koroške statistične regije in koeficient razvitosti občine Radlje ob Dravi.....	24
3.1.2	Površina območja, število prebivalcev, gostota naseljenosti in število naselij	25
3.1.3	Demografski podatki.....	25



3.1.4	Gibanje prebivalstva.....	25
3.1.5	Izbrani socialno-ekonomski podatki.....	26
3.2	Opis trenutnega stanja, problemov, pomanjkljivosti in potreb.....	26
3.3	Razlogi za investicijsko namero.....	28
4	OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI, NAMEN, CILJI INVESTICIJE IN CILJNE SKUPINE.....	29
4.1	Opredelitev razvojnih možnosti.....	29
4.2	Namen investicije.....	29
4.3	Cilji investicije.....	29
4.3.1	Splošni cilji.....	29
4.3.2	Specifični cilji.....	30
4.3.3	Operativni cilji.....	30
4.4	Ciljne skupine.....	30
5	SKLADNOST INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI, POLITIKAMI IN RAZPISOM.....	31
5.1	Skladnost z nacionalnimi dokumenti.....	31
5.1.1	Skladnost z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029.....	31
5.1.2	Skladnost s Programom evropske kohezijske politike 2021–2027.....	32
5.1.3	Skladnost s Strategijo razvoja Slovenije 2030.....	32
5.1.4	Skladnost z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030.....	34
5.1.5	Skladnost z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju – ZCPN.....	34
5.1.6	Skladnost z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo.....	35
5.1.7	Skladnost z usmeritvami MOPE na področju trajnostne mobilnosti.....	35
5.1.8	Skladnost z načelom DNSH.....	36
5.1.9	Skladnost s krepitvijo podnebne odpornosti infrastrukture.....	36
5.1.10	Skladnost z Novim evropskim Bauhausom.....	37



5.1.11	Skladnost s CPVO.....	37
5.1.12	Skladnost z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).....	38
5.2	Skladnost z regionalnimi dokumenti.....	38
5.2.1	Skladnost z Regionalnim razvojnim programom za Koroško razvojno regijo 2021–2027.....	38
5.3	Skladnost z lokalnimi dokumenti.....	40
5.3.1	Skladnost s prostorskimi akti in dovoljenji	40
5.3.2	Skladnost z CPS/OCPS	41
5.3.3	Skladnost z NRP.....	41
5.3.4	Skladnost s projektno dokumentacijo.....	42
5.4	Razvojni, trajnostni in okoljski učinki investicije.....	42
5.4.1	Ukrepi trajnostne naravnosti investicije.....	42
5.4.2	Ukrepi NBS.....	43
5.4.3	Načela novega evropskega Bauhauasa.....	44
5.4.4	Pozitiven učinek na gospodarsko rast, krepitev razvojne specializacije in konkurenčnost regije.....	45
5.4.5	Pozitivni učinek na dvig kakovosti življenja in razvoj človeškega potenciala.....	45
5.4.6	Pozitiven vpliv na okolje, ob upoštevanju zelenega prehoda	45
5.4.7	Izboljšanje mobilnosti in regionalne povezljivosti.....	45
5.4.8	Sinergijski učinek in komplementarnost z drugimi projekti.....	45
5.4.9	Sodelovanje znotraj in med regijami.....	46
5.4.10	Trajnostni učinek projekta glede na vložena sredstva	46
5.4.11	Ocena okoljskega vpliva investicije.....	46
6	PREDSTAVITEV VARIANT	48
6.1	Varianta brez investicije.....	48
6.2	Varianta z investicijo	48
6.3	Večkriterijska analiza variant in izbor optimalne variante	48
6.3.1	Večkriterijska analiza variant	48
6.3.2	Utemeljitev izbire optimalne variante	49



7 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV.....	50
7.1 Opredelitev vrste investicije.....	50
7.2 Osnove za oceno vrednosti.....	51
7.3 Ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah.....	51
7.4 Ocenjena vrednost investicije po tekočih cenah.....	53
7.5 Upravičeni in neupravičeni stroški.....	54
7.5.1 Upravičeni in neupravičeni stroški investicije v stalnih cenah.....	54
7.5.2 Upravičeni in neupravičeni stroški investicije po tekočih cenah....	55
7.6 Dinamika izvedbe.....	56
7.6.1 Dinamika izvedbe po stalnih cenah.....	56
7.6.2 Dinamika izvedbe po tekočih cenah.....	57
7.7 Viri financiranja in finančna konstrukcija.....	58
7.7.1 Viri financiranja in finančna konstrukcija po stalnih cenah.....	58
7.7.2 Viri financiranja in finančna konstrukcija po tekočih cenah.....	59
7.8 Finančni in ekonomski učinki.....	60
7.8.1 Opredelitev stroškov poslovanja.....	60
7.8.2 Opredelitev prihodkov iz poslovanja.....	60
8 TEMELJNE PRVINE INVESTICIJE.....	61
8.1 Tehnično-tehnološki opis.....	61
8.2 Lokacija in prostorska opredelitev investicije.....	68
8.3 Časovni načrt izvedbe.....	68
8.4 Organizacija izvedbe, kadrovska shema in analiza izvedljivosti.....	68
8.4.1 Kadrovsko-organizacijska shema.....	68
8.4.2 Projektna skupina, odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije.....	69
8.4.3 Družbene koristi za lokalno skupnost.....	69
8.4.4 Kvalitativno vrednotenje družbenih koristi za lokalno skupnost....	70



8.4.5	Kvantitativno vrednotenje družbenih koristi	70
8.5	Pričakovani učinki investicije in uporaba infrastrukture.....	70
8.6	Presoja upravičenosti investicije	70
8.7	Vplivi investicije na okolje.....	70
8.7.1	Varstvo okolja – okoljevarstveni učinki naložbe	70
8.7.2	Zmanjševanje vplivov na okolje med gradnjo.....	71
8.7.3	Voda in tla.....	71
8.7.4	Zrak	71
8.7.5	Hrup.....	72
8.7.6	Odpadki in učinkovita raba virov	72
8.7.7	Omilitveni ukrepi.....	72
8.8	Vplivi investicije na okolje in trajnostno mobilnost	73
9	TVEGANJA PRI IZVEDBI INVESTICIJE	74
10	SKLADNOST PROJEKTA S POSEBNIMI POGOJI IN MERILI ZA UKREP »INFRASTRUKTURA ZA PEŠCE«	75
10.1	Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za pešce«	75
10.1.1	Kakovost in smiselnost povezave	75
10.1.2	Minimalna širina pločnika	76
10.1.3	Univerzalno oblikovanje	76
10.1.4	Prehodnost cest	77
10.1.5	Odmiki ovir od površin za pešce	78
10.1.6	Obojestranska povezava in dostop do infrastrukture.....	78
10.2	Merila za ukrep »infrastruktura za pešce«	79
10.2.1	Dimenzioniranje voznih pasov ceste	79
10.2.2	Ukrepi umirjanja prometa	80
10.2.3	Povprečna širina pločnika.....	80
10.2.4	Fizična ločenost površin za pešce od površin za kolesarje	81
10.2.5	Postavitev klopi	81
10.2.6	Zelena zasaditev	82



11 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM.....	83
11.1 Investicijska dokumentacija.....	83





Kazalo tabel

Tabela 1: Načela novega evropskega Bauhauasa	44
Tabela 2: Večkriterijska analiza variant	49
Tabela 3: Kriteriji za določitev vrste potrebne investicijske dokumentacije	50
Tabela 4: Celotna investicijska vrednost za ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po stalnih cenah.....	52
Tabela 5: Celotna investicijska vrednost za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po stalnih cenah.....	52
Tabela 6: Celotna investicijska vrednost za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po stalnih cenah.....	52
Tabela 7: Celotna investicijska vrednost za ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po tekočih cenah	53
Tabela 8: Celotna investicijska vrednost za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po tekočih cenah	53
Tabela 9: Celotna investicijska vrednost za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po tekočih cenah	54
Tabela 10: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za projekt ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po stalnih cenah..	54
Tabela 11: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po stalnih cenah.....	55
Tabela 12: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po stalnih cenah.....	55
Tabela 13: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za projekt ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po tekočih cenah	55
Tabela 14: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po tekočih cenah	56
Tabela 15: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po tekočih cenah	56
Tabela 16: Dinamika izvedbe investicije celotne operacije za projekt ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po stalnih cenah..	57
Tabela 17: Dinamika izvedbe investicije za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po stalnih cenah.....	57
Tabela 18: Dinamika izvedbe investicije za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po stalnih cenah.....	57
Tabela 19: Dinamika izvedbe investicije celotne operacije za projekt ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po tekočih cenah	58



Tabela 20: Dinamika izvedbe investicije za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po tekočih cenah	58
Tabela 21: Dinamika izvedbe investicije za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po tekočih cenah	58
Tabela 22: Skupen prikaz virov financiranja celotnega investicijskega projekta za ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po stalnih cenah	59
Tabela 23: Skupen prikaz virov financiranja celotnega investicijskega projekta za ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po tekočih cenah.....	59
Tabela 24: Časovni načrt izvedbe.....	68





Kazalo slik

Slika 1: Obstoječe stanje za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce	27
Slika 2: Obstoječe stanje za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke	28
Slika 3: Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027	32
Slika 4: Osrednji cilj in strateške usmeritve Strategije razvoja Slovenije 2030	33
Slika 5: Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2021-2027	39
Slika 6: Gradbena situacija za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce	62
Slika 7: Prometna situacija za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce	63
Slika 8: Gradbena situacija za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke	64
Slika 9: Gradbena situacija za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke	65
Slika 10: Prometna situacija za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke	66
Slika 11: Prometna situacija za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke	67
Slika 12: Kadrovsko-organizacijska shema	69



Okrajšave

V besedilu so uporabljene kratice, ki jih dnevno uporabljamo v komunikaciji z različnimi javnimi ustanovami, vendar zaradi specifičnosti področja niso splošno znane, zato podajamo njihovo razlago:

CBA	Analiza stroškov in koristi (Cost-Benefit Analysis)
CC-SI	Enotna klasifikacija vrst objektov
CPVO	Celovita presoja vplivov na okolje
CPS	Celostna prometna strategija
DDV	Davek na dodano vrednost
DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta
DNSH	Načelo, da se ne škoduje bistveno (Do No Significant Harm)
EKP	Evropska kohezijska politika
EU	Evropska unija
EUR	Evro/valuta
G1-1/0241	Oznaka državne glavne ceste oziroma odseka državne ceste Dravograd-Radlje ob Dravi
GOI	Gradbena, obrtniška in instalacijska dela
IP	Investicijski program
JP KIČ Radlje	Javno podjetje Kanalizacija in čistilna naprava Radlje d.o.o
JR	Javni razpis
KIČ	Kanalizacija in čistilna naprava
LC	Lokalna cesta
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
NRP	Načrt razvojnih programov
NUS	Neupravičeni stroški
OCPS	Občinska celostna prometna strategija
RS	Republika Slovenija
RRA	Regionalna razvojna agencija
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
TRR	Transakcijski račun
US	Upravičeni stroški
UTM	Ukrepi trajnostne mobilnosti
ZCPN	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju



1 UVODNO POJASNILO IN POVZETEK DIIP

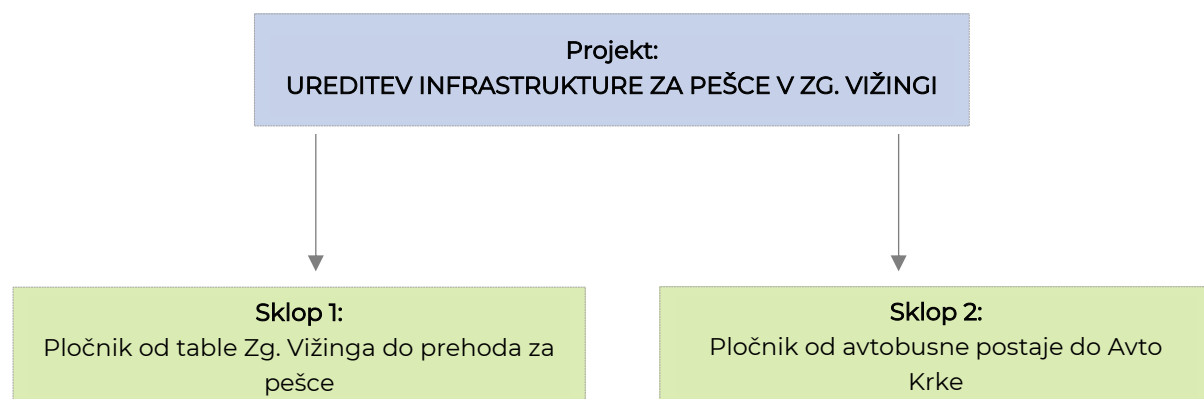
1.1 Uvodno pojasnilo projekta

Investicija »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« obravnava ureditev dveh funkcionalno povezanih odsekov pločnika oziroma površin za pešce ob državni cesti G1-1/0241 Dravograd-Radlje ob Dravi. Zaradi skladnosti z izvedbenim načrtom in popisi del se v DIIP uporablja naslednja razdelitev: Sklop 1 zajema odsek od table Zg. Vižinga do križišča z lokalno cesto LC 347021 oziroma do območja prehoda za pešce, Sklop 2 pa odsek od avtobusnega postajališča Zg. Vižinga do priključka oziroma dostopne ceste Avto Krka.

Na obravnavanem območju infrastruktura za pešce ni sklenjena oziroma je ponekod ni, zato pešči uporabljajo rob vozišča, bankino ali neustrezno urejene obcestne površine. To predstavlja prometno-varnostno tveganje predvsem za otroke, starejše, osebe z zmanjšano mobilnostjo, uporabnike javnega potniškega prometa in druge ranljive udeležence v prometu.

Z izvedbo investicije se zagotovi manjkajoča peš povezava, izboljša dostopnost do avtobusnega postajališča, stanovanjskih območij, lokalnih priključkov in storitvenih dejavnosti, uredi varnejše vodenje pešcev ter prispeva k ciljem trajnostne mobilnosti Občine Radlje ob Dravi.

Predmet prijave je ena operacija, razdeljena na dva izvedbena sklopa, ki sta funkcionalno in vsebinsko povezana ter skupaj zasledujeta isti cilj. Razdelitev je namenjena preglednejši opredelitvi lokacij, tehničnih rešitev, stroškov in izvedbe.





1.2 Povzetek investicijske namere

V nadaljevanju predstavljamo povzetek bistvenih elementov Dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP).

NAZIV PROJEKTA	UREDITEV INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE V ZG. VIŽINGI
Investitor	OBČINA RADLJE OB DRAVI Mariborska cesta 7, 2360 Radlje ob Dravi
Odgovorna oseba	dr. Alan BUKOVNIK, župan
Prihodnji upravljalec investicije	Prihodnji upravljalec investicije bo JP KIČ Radlje d.o.o., ki izvaja vzdrževanje občinske javne infrastrukture na območju občine. Ker se ureditev umešča ob državno cesto G1-1/0241, se bodo posegi, pogoji izvedbe in vzdrževanje v območju državne ceste usklajevali tudi z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo.
Izdelovalec DIIP	RRA KOROŠKA D.O.O. Meža 10, 2370 Dravograd
Datum izdelave DIIP	Junij 2026
Strokovna podlaga DIIP	Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) predstavlja strokovno podlago za investicijsko odločitev. DIIP vsebuje vse osnovne elemente zahtevane z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).
Predmet investicije	Investicija zajema ureditev dveh funkcionalno povezanih odsekov infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi: <ul style="list-style-type: none">• Sklop 1: od table Zg. Vižinga do križišča z lokalno cesto LC 347021 oziroma do območja prehoda za pešce.• Sklop 2: od avtobusnega postajališča Zg. Vižinga do priključka oziroma dostopne ceste Avto Krka. Ureditev se umešča ob državno cesto G1-1/0241 Dravograd-Radlje ob Dravi.
Namen investicije	Namen investicije je zagotoviti manjkajočo, sklenjeno, varnejšo in dostopnejšo infrastrukturo za pešce ob prometno obremenjeni državni cesti, kjer danes pešci na posameznih delih uporabljajo rob vozišča, bankino ali neustrezno urejene obcestne površine. Projekt zmanjšuje prometna tveganja za ranljive udeležence in podpira trajnostno mobilnost.
Cilji investicije	Glavni cilji so: povečanje prometne varnosti pešcev, ureditev sklenjene peš povezave ob G1-1/0241, izboljšanje dostopa do avtobusnega postajališča, stanovanjskih območij, lokalnih cest in storitvenih dejavnosti, zagotovitev univerzalno dostopnih prehodov s taktilnimi oznakami ter podpora ciljem OCPS Občine Radlje ob Dravi 2025-2031.
Lokacija investicije	Investicija se izvaja v Občini Radlje ob Dravi, v naselju Zgornja Vižinga, ob državni cesti G1-1/0241 Dravograd-Radlje ob Dravi. Parcelne številke: <ul style="list-style-type: none">• Sklop 1 – odsek tabla Zgornja Vižinga–prehod za pešce: 395/5, 430/10, 377/14, 377/19, 377/20, 377/17, 435/7, 435/8, 377/18, 430/11, *11/1 in 1/3, vse k. o. 806 – Zgornja Vižinga.



	<ul style="list-style-type: none"> Sklop 2 – odsek avtobusna postaja–Avto Krka: 124/4, 124/3, 115/2 in 116/3, vse k. o. 806 – Zgornja Vižinga; 19/3 in 19/2, obe k. o. 805 – Dobrava. 												
Terminski načrt	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ključni mejniki – opis</th> <th>Predvideni rok, ko bodo mejniki doseženi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Izdelava investicijske dokumentacije</td> <td>junij 2026</td> </tr> <tr> <td>Izdelava projektne dokumentacije</td> <td>junij 2026</td> </tr> <tr> <td>Izvedba JN na izbiro izvajalca</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Izvedba gradnje</td> <td>2026, 2027</td> </tr> <tr> <td>Zaključek projekta</td> <td>2027</td> </tr> </tbody> </table>	Ključni mejniki – opis	Predvideni rok, ko bodo mejniki doseženi	Izdelava investicijske dokumentacije	junij 2026	Izdelava projektne dokumentacije	junij 2026	Izvedba JN na izbiro izvajalca	2026	Izvedba gradnje	2026, 2027	Zaključek projekta	2027
	Ključni mejniki – opis	Predvideni rok, ko bodo mejniki doseženi											
	Izdelava investicijske dokumentacije	junij 2026											
	Izdelava projektne dokumentacije	junij 2026											
	Izvedba JN na izbiro izvajalca	2026											
	Izvedba gradnje	2026, 2027											
Zaključek projekta	2027												
Opredelitev variant	<p>Obravnavani sta dve varianti:</p> <ul style="list-style-type: none"> Varianta 0 – brez investicije: obstoječa nevarna in nesklenjena ureditev za pešce se ohrani. Varianta 1 – izvedba investicije: izvede se ureditev varne, sklenjene in dostopne infrastrukture za pešce. <p>Kot optimalna je izbrana varianta 1, saj neposredno odpravlja ugotovljene prometno-varnostne pomanjkljivosti in izboljšuje pogoje za hojo.</p>												
Vir financiranja/ukrep	Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (Šifra: JR EKP UTM 2025); Ukrep 3: Infrastruktura za pešce												
Ocenjena vrednost in stroški investicije	<p>Vrednost investicije brez DDV po stalnih cenah: 387.984,91 EUR Vrednost investicije z DDV po stalnih cenah: 473.341,59 EUR</p> <p>Vrednost investicije brez DDV po tekočih cenah: 392.128,19 EUR Vrednost investicije z DDV po tekočih cenah: 478.396,39 EUR</p>												
Opredelitev upravičenih in neupravičenih stroškov	<p>Upravičeni stroški po stalnih cenah: 470.901,59 EUR z DDV Neupravičeni stroški po stalnih cenah: 2.440,00 EUR z DDV</p> <p>Upravičeni stroški po tekočih cenah: 475.956,39 EUR z DDV Neupravičeni stroški po tekočih cenah: 2.440,00 EUR z DDV</p>												
Učinki projekta	Učinki projekta so: zmanjšanje tveganj za pešce ob državni cesti, izboljšana dostopnost do javnega potniškega prometa in lokalnih ciljev poti, boljša prometna preglednost, ureditev taktilnih označb in prehodov, boljša povezanost naselja ter prispevek k večjemu deležu hoje in trajnostnih oblik mobilnosti.												
Skladnost z razvojnimi dokumenti	Projekt je skladen z JR EKP UTM 2025, Programom evropske kohezijske politike 2021-2027, Strategijo razvoja Slovenije 2030, Regionalnim razvojnim programom za Koroško razvojno regijo 2021-2027, Celostno prometno strategijo Občine Radlje ob Dravi 2025-2031, OPN Občine Radlje ob Dravi, NRP Občine Radlje ob Dravi ter nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo.												
Strokovne podlage za pripravo DIIP	<ul style="list-style-type: none"> Projektna dokumentacija za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce – izdelana je bila na podlagi dokumenta »Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije izvedbeni načrt za izvedbo novogradnje pločnika Zgornja Vižinga (od table Zg. Vižinga – prehod)«, št. 4110-0021/2025, z dne 11. 11. 2025, izdelovalec Občina Radlje ob Dravi, odgovorni izdelovalec projektne naloge Robert Lenart, dipl. inž. grad.. Za izvedbo investicije je bil izdelan tudi Izvedbeni načrt za izvedbo: Pločnik Zgornja Vižinga (od table Zg. Vižinga – prehod), izdelovalec Lesoteka projektiva d.o.o., št. projekta 498/2025, maj 2026. 												



	<ul style="list-style-type: none">Projektna dokumentacija za Sklop 2: Pločnik Zgornja Vižinga (avtobusna postaja - Avto Krka), izdelovalec Lesoteka projektiva d.o.o., št. projekta/načrta 499/2025, maj 2026, vključno s tehničnim delom, popisom del, izvedbenim načrtom in načrtom cestne razsvetljave PELEN d.o.o., št. načrta P056B-25CR, maj/junij 2026.
Zaključna ugotovitev in utemeljitev upravičenosti naložbe	Glede na ugotovljene potrebe, skladnost z razpisnimi pogoji in razvojnimi dokumenti, pozitivne učinke na prometno varnost in trajnostno mobilnost ter zaprto finančno konstrukcijo je investicija smiselna, izvedljiva in upravičena.



2 NAVEDBA INVESTITORJA, STROKOVNIH DELAVCEV IN SLUŽB, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE, UPRAVLJALCA TER IZDELOVALCA INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

2.1 Navedba investitorja

Nosilec projekta:	OBČINA RADLJE OB DRAVI Mariborska cesta 7 2360 Radlje ob Dravi
Telefon:	+ 386 2 88 79 630
E-pošta:	obcina.radlje@radlje.si
Uradna spletna stran:	https://www.radlje.si/
Matična številka:	5881811000
ID za DDV:	SI12310727
Pravni status:	Oseba javnega prava
Številka TRR računa:	SI56 0130 1010 0010 958
Naziv banke:	Banka Slovenije
Odgovorna oseba investitorja:	dr. Alan Bukovnik, župan
Vodja projekta:	Vesna Valente Podrzavnik

Odgovorna oseba investitorja:

dr. Alan Bukovnik, župan

.....
(ime in priimek)

Podpis odgovorne osebe investitorja:

Žig:



2.2 Projektna skupina, odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske dokumentacije

Investicija se bo vodila na občini Radlje ob Dravi. Za pripravo projektne, investicijske, tehnične in druge dokumentacije bodo izbrani tudi zunanji izvajalci ter ostali zaposleni. Projektna skupina, odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije:

- dr. Alan Bukovnik, župan občine Radlje ob Dravi,
- mag. Katja Burja Kotnik, vodja urada za splošne zadeve in razvoj občine Radlje ob Dravi,
- Vesna Valente Podrzavnik, vodja projekta na strani naročnika,
- Uroš Rozman, RRA Koroška d.o.o., odgovoren za izdelavo investicijske dokumentacije,
- Duška Zalokar, odgovorna oseba za finančne vire, Občina Radlje ob Dravi.



2.3 Navedba upravljalca investicije

Upravljalca investicije:	JAVNO PODJETJE KANALIZACIJA IN ČISTILNA NAPRAVA RADLJE D.O.O. SKRAJŠANO JP KIČ RADLJE D.O.O. Mariborska cesta 7 2360 Radlje ob Dravi
Telefon:	+ 386 5 935 440, 040 820 512
E-pošta:	info@jpkic-radlje.si
Uradna spletna stran:	https://www.jpkic-radlje.si/
Matična številka:	6319220000
ID za DDV:	SI 67401961
Pravni status:	Družba z omejeno odgovornostjo d.o.o.
Številka TRR računa:	SI56 6000 0000 1426 650
Naziv banke:	LON d.d., Kranj

Odgovorna oseba upravljalca
investicije:

Anton Potnik, direktor

.....
(ime in priimek)

Podpis odgovorne osebe upravljalca
investicije:

Žig:



2.4 Navedba odgovorne osebe za izdelavo investicijske dokumentacije (DIIP)

Izdelovalec investicijske dokumentacije (DIIP):	RRA KOROŠKA D.O.O. Meža 10 2370 Dravograd
Telefon:	+ 386 5 908 51 90
E-mail:	info@rra-koroska.si
Uradna spletna stran:	https://rra-koroska.si/si/
Matična številka:	1660616000
ID za DDV:	SI 58273069
Številka TRR računa:	SI56 6000 0000 0567 230
Naziv banke:	Hranilnica LON d.d.
Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije:	Uroš Rozman, direktor RRA Koroška d.o.o.
Izdelovalec investicijske dokumentacije (DIIP):	Danijela Uran, RRA Koroška d.o.o.

Podpis izdelovalca investicijske dokumentacije (DIIP):

Danijela Uran

.....
(ime in priimek)

Odgovorna oseba izdelave investicijske dokumentacije:

Uroš Rozman, direktor RRA Koroška

.....
(ime in priimek)

Podpis odgovorne osebe izdelave investicijskega dokumenta in žig:

Dokument identifikacije investicijskega projekta je izdelan na podlagi Uredbe o spremembah in dopolnitvah uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016).



2.5 Osnovni opis investitorja, upravljalca investicije in izdelovalca investicijske dokumentacije

2.5.1 Osnovni opis investitorja

Občina Radlje ob Dravi je samoupravna lokalna skupnost in pravna oseba javnega prava, ki ima pravico posedovati, pridobivati in razpolagati z vsemi vrstami premoženja. Sedež občine je v Radljah ob Dravi, Mariborska cesta 7, občino pa predstavlja in zastopa župan. Občina v okviru ustave in zakonov samostojno ureja in opravlja javne zadeve lokalnega pomena, ki zadevajo prebivalce občine, ter naloge iz državne pristojnosti, ki se nanjo prenesejo z zakonom. Na območju občine so ustanovljene tudi krajevne skupnosti kot ožji deli občine, katerih naloge, organizacija, delovanje in pravni status so določeni s statutom in občinskimi akti.

Občina Radlje ob Dravi leži v Dravski dolini, med Dravogradom in Mariborom, tik ob meji z Avstrijo. Mesto Radlje ob Dravi se nahaja na nadmorski višini 371 metrov, na območju, kjer se dolina razširi med hribovema Kozjak na severni strani in Pohorje na južni strani. Občina je del Koroške statistične regije in po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije za leto 2024 obsega 94 km², ima 14 naselij in 6.275 prebivalcev.

Območje občine spada v kohezijsko regijo Vzhodna Slovenija, v katero je vključena tudi Koroška razvojna regija. Občina Radlje ob Dravi je uvrščena tudi med obmejna problemska območja. Po zadnji analizi iz leta 2024 se med obmejna problemska območja uvršča 88 občin, med njimi tudi Občina Radlje ob Dravi, kar je pomembno z vidika načrtovanja razvojnih ukrepov, dostopnosti do razvojnih spodbud in upoštevanja posebnih razvojnih izzivov obmejnih območij.

Radlje ob Dravi so v uradnih zapisih prvič omenjene že pred več kot 850 leti. Kraj je kljub razvoju ohranil svojo trško podobo in danes predstavlja pomembno poslovno središče za okoliška naselja. Značilno podobo območja dopolnjujejo tudi hmeljski nasadi, ki so povezani z dolgoletno kmetijsko tradicijo območja.

Prostor občine zaznamujejo reka Drava, gozdnata pobočja Kozjaka in Pohorja ter preplet naselij, kmetijskih površin, gozdov in naravno ohranjenih območij. Območja Natura 2000 v Sloveniji pokrivajo dobrih 37 odstotkov ozemlja države, v Sloveniji pa je določenih 355 območij Nature 2000. Tudi območje reke Drave je del evropskega ekološkega omrežja Natura 2000, zato je pri načrtovanju razvoja prostora pomembno upoštevati varstvene usmeritve, ohranjanje biotske raznovrstnosti in trajnostno rabo prostora.

Območje Občine Radlje ob Dravi je bogato z naravno in kulturno dediščino. Poti po občini vodijo do številnih kulturnih spomenikov, zgodovinskih sledi in drugih elementov lokalne dediščine, ki so pomembni za identiteto prostora, kakovost bivanja in razvoj trajnostnih oblik turizma. Poseben pomen ima tudi sonaravno gospodarjenje z gozdovi, ki je bilo na pobudo Občine Radlje ob Dravi vpisano v Register nesnovne kulturne dediščine, s čimer je



območje dodatno povezano z dediščino slovenskega gozdarstva in trajnostnega upravljanja gozdov.

Podnebne spremembe se na območju občine, podobno kot drugod po Sloveniji, kažejo v večji potrebi po prilagajanju prostora, infrastrukture in lokalnih skupnosti na pogostejše ter intenzivnejše vremenske pojave. Zaradi reliefne razgibanosti, vodotokov, hudourniških značilnosti posameznih območij ter vpliva reke Drave so pomembni predvsem ukrepi za zmanjševanje poplavne, erozijske in plazovne ogroženosti ter ukrepi za večjo odpornost javne infrastrukture. Pri prihodnjem razvoju območja je zato pomembno načrtovati trajnostne, odporne in prostorsko premišljene rešitve, ki bodo prispevale k varnosti prebivalcev, varovanju naravne in kulturne dediščine ter dolgoročnemu razvoju občine.

2.5.2 Opis prihodnjega upravljalca investicije

Prihodnji upravljavec investicije bo Javno podjetje Kanalizacija in čistilna naprava Radlje d.o.o..

Javno podjetje Kanalizacija in čistilna naprava Radlje d.o.o., v nadaljevanju JP KIČ Radlje d.o.o., je bilo ustanovljeno z Odlokom o ustanovitvi javnega podjetja Kanalizacija in čistilna naprava Radlje d. o. o., na 14. redni seji Občinskega sveta Občine Radlje ob Dravi, dne 2. julij 2013.

Podjetje je s 1.7.2015 prevzelo delo in zaposlene režijskega obrata Občine Radlje ob Dravi. Tako so vsa dela, ki jih je prej izvajal režijski obrat na Občini Radlje ob Dravi prešla v pristojnost javnega podjetja Kanalizacija in čistilna naprava Radlje d. o. o. Izvajajo upravljanje, urejanje in vzdrževanje pokopališč in pokopaliških objektov, vzdrževanje stanovanj in poslovnih prostorov in drugih objektov v lasti občine.

S svojo kadrovsko zasedbo je omogočena strokovnost, proaktivnost, neodvisnost, fleksibilnost ter posledično uspešnost podjetja, saj se na ta način zagotavljajo cilji ustanoviteljice podjetja, to je Občine Radlje ob Dravi, da s svojo zasedbo vzdržuje lastno infrastrukturo ter zagotavlja kvaliteto življenja in zadovoljstvo svojih prebivalcev.

Podjetje ima sedež na naslovu Mariborska cesta 7, 2360 Radlje ob Dravi, in deluje na območju celotne občine. Njegove glavne dejavnosti obsegajo odvajanje in čiščenje komunalne ter padavinske odpadne vode, upravljanje in urejanje pokopališč, vzdrževanje lokalnih cest, javnih poti in zelenih površin ter vzdrževanje občinskih objektov in stanovanj. KIČ Radlje si prizadeva zagotavljati čisto, varno in urejeno okolje ter kakovostne javne storitve za prebivalce občine.

Ker se ureditev umešča ob državno cesto G1-1/0241, se bodo posegi in vzdrževanje v območju državne ceste usklajevali tudi z upravljavcem državne ceste, Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo.



2.5.3 Predstavitev izdelovalca investicijske dokumentacije

RRA Koroška, Regionalna razvojna agencija za Koroško, je osrednja institucija za spodbujanje razvoja in izvajanje razvojnih projektov v Koroški regiji.

Agencija se zavzema za dolgoročno izboljšanje gospodarskega in družbenega stanja v regiji. Delo agencije temelji na tesnem sodelovanju z občinami, javnimi ustanovami, podjetji in širšo skupnostjo, kar omogoča celosten in dobro premišljen pristop k razvoju. RRA Koroška sledi smernicam nacionalnih razvojnih politik, hkrati pa se osredotoča na specifične potrebe in potencialne Koroške regije, kar zagotavlja, da so njeni investicijski projekti usmerjeni v trajnostno rast in razvoj.

Glavna naloga je razvoj in izvajanje projektov, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju, večji konkurenčnosti ter izboljšanju kakovosti življenja v regiji.

Med glavne aktivnosti RRA Koroška spadajo:



Priprava in izvajanje razvojnih projektov: Agencija načrtuje in izvaja projekte, ki so usmerjeni v trajnostno rast, razvoj infrastrukture, izboljšanje podjetniškega okolja in spodbujanje inovacij v regiji.

Pridobivanje evropskih in nacionalnih sredstev: RRA Koroška pomaga lokalnim skupnostim, podjetjem in nevladnim organizacijam pri pridobivanju finančnih sredstev iz evropskih skladov in nacionalnih virov, s čimer omogoča financiranje ključnih razvojnih projektov.

Podpora podjetništvu in inovacijam: Agencija spodbuja razvoj malih in srednje velikih podjetij ter krepi inovativne projekte, ki prispevajo k gospodarski rasti v regiji.

Izobraževanje in usposabljanje: RRA Koroška organizira različna izobraževanja, delavnice in usposabljanja, ki krepijo znanja in kompetence lokalnih prebivalcev ter

Regionalno načrtovanje in sodelovanje: Agencija igra ključno vlogo pri oblikovanju razvojnih strategij za Koroško regijo, sodeluje z drugimi regionalnimi in državnimi institucijami ter se povezuje z mednarodnimi partnerji za spodbujanje čezmejnega razvoja.



3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

V predmetnem poglavju bodo predstavljeni osnovni statistični podatki Občine Radlje ob Dravi, in sicer: indeks razvojne možnosti Koroške statistične regije, koeficient razvitosti Občine Radlje ob Dravi, površina območja, gostota poseljenosti, število naselij ter ključni demografski kazalniki, gibanje prebivalstva in izbrani socialno-ekonomski podatki za občino Radlje ob Dravi.

Nadaljevali bomo z opisom trenutnega stanja, problemov, pomanjkljivosti in potreb v občini Radlje ob Dravi ter podali ključne razloge za investicijsko namero.

3.1 Osnovni statistični podatki občine Radlje ob Dravi

3.1.1 Indeks razvojne ogroženosti Koroške statistične regije in koeficient razvitosti občine Radlje ob Dravi

Indeks razvojne ogroženosti je relativni kazalnik razvojne ogroženosti razvojne regije. Izračuna se na podlagi kazalnikov razvitosti, ogroženosti in razvojnih možnosti. Vrednost indeksa je izražena na ravni Slovenija = 100, pri čemer višja vrednost pomeni večjo razvojno ogroženost regije. Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2021–2027 določa, da ima Koroška razvojna regija indeks razvojne ogroženosti 127,7, kar pomeni, da spada med razvojno bolj ogrožene regije v Sloveniji.

Koeficient razvitosti občine prikazuje razvitost posamezne občine v primerjavi s povprečno razvitostjo občin v Sloveniji. Vrednost 1,00 pomeni povprečno razvitost občine. Za Občino Radlje ob Dravi znaša koeficient razvitosti za leti 2024 in 2025 1,04, kar pomeni, da je občina glede na uporabljeno metodologijo nekoliko nad povprečno razvitostjo občin v državi. Podatek se uporablja tudi pri določanju obsega sofinanciranja investicij iz državnega proračuna; za Občino Radlje ob Dravi je v objavljenem seznamu določen 80-odstotni obseg sofinanciranja investicij iz državnega proračuna.

Preglednica 1: Indeks razvojne ogroženosti in koeficient razvitosti

Občina	Statistična regija	IRO	Koeficient razvitosti občine
Radlje ob Dravi	Koroška	127,7	1,04

Vir: Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2021–2027; Ministrstvo za finance, Koeficienti razvitosti občin za leti 2024 in 2025.



3.1.2 Površina območja, število prebivalcev, gostota naseljenosti in število naselij

Občina Radlje ob Dravi je del Koroške statistične regije. Njena površina znaša 94 km², s čimer se uvršča na 77. mesto med slovenskimi občinami. Občina vključuje 14 naselij. Po podatkih SURS je imela občina na dan 1. julij 2024 6.275 prebivalcev, gostota naseljenosti pa je znašala 66 prebivalcev na km², kar je manj od slovenskega povprečja, ki je znašalo 105 prebivalcev na km².

Preglednica 2: Površina, prebivalstvo, gostota naseljenosti in število naselij v občini Radlje ob Dravi

Občina	Površina (km ²)	Število prebivalcev	Gostota naseljenosti (preb./km ²)	Število naselij
Radlje ob Dravi	94	6.275	66	14

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Slovenske regije in občine v številkah, podatki za leto 2024.

3.1.3 Demografski podatki

Demografski podatki za Občino Radlje ob Dravi kažejo na staranje prebivalstva. Občina je imela sredi leta 2024 6.275 prebivalcev, od tega 3.229 moških in 3.046 žensk. Povprečna starost prebivalcev je leta 2024 znašala 45,4 leta, kar je več od slovenskega povprečja, ki je znašalo 44,3 leta. Indeks staranja je znašal 173,3, kar pomeni, da je bilo na 100 prebivalcev, mlajših od 15 let, približno 173 prebivalcev, starih 65 let ali več. Tudi ta vrednost je višja od slovenskega povprečja, ki je znašalo 150,4.

Preglednica 3: Demografski podatki za občino Radlje ob Dravi

Občina	Število prebivalcev	Moški	Ženske	Povprečna starost	Indeks staranja
Radlje ob Dravi	6.275	3.229	3.046	45,4	173,3

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Slovenske regije in občine v številkah, podatki za leto 2024.

3.1.4 Gibanje prebivalstva

V letu 2024 je bil naravni prirast v Občini Radlje ob Dravi negativen in je znašal -11,8 na 1.000 prebivalcev, kar pomeni, da je bilo število umrlih višje od števila živorojenih. Skupni selitveni prirast je bil pozitiven in je znašal 18,5 na 1.000 prebivalcev, kar pomeni, da se je v občino priselilo več oseb, kot se jih je iz nje odselilo. Skupni prirast prebivalstva je bil zato v letu 2024 pozitiven in je znašal 6,7 na 1.000 prebivalcev. Po podatkih SURS je naravni prirast v absolutnem številu znašal -74, skupni prirast pa 42.



Preglednica 4: Prirast prebivalstva v občini Radlje ob Dravi

Občina	Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	Skupni prirast na 1.000 prebivalcev
Radlje ob Dravi	-11,8	18,5	6,7

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Slovenske regije in občine v številkah, podatki za leto 2024.

3.1.5 Izbrani socialno-ekonomski podatki

Za širši razvojni okvir investicije so pomembni tudi podatki o delovni aktivnosti, plačah in gospodarski dejavnosti v občini. Stopnja delovne aktivnosti v Občini Radlje ob Dravi je leta 2024 znašala 63,0 %, kar je manj od slovenskega povprečja, ki je znašalo 70,0 %. Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo je znašala 1.406,14 EUR, kar je manj od slovenskega povprečja, ki je znašalo 1.526,02 EUR. Prihodek podjetij v občini je znašal 230,268 mio EUR. V občini je bilo po delovnem mestu 1.973 zaposlenih oseb.

Preglednica 5: Izbrani socialno-ekonomski podatki za občino Radlje ob Dravi

Kazalnik	Občina Radlje ob Dravi	Slovenija
Stopnja delovne aktivnosti (%)	63,0	70,0
Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo (EUR)	1.406,14	1.526,02
Prihodek podjetij (1.000 EUR)	230.268	166.401.581
Število zaposlenih oseb po delovnem mestu	1.973	841.278

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Slovenske regije in občine v številkah, podatki za leto 2024.

3.2 Opis trenutnega stanja, problemov, pomanjkljivosti in potreb

Obravnavana investicija zajema dva odseka na območju Zgornje Vižinge, kjer je ob državni cesti G1-1/0241, odsek Dravograd-Radlje ob Dravi, ugotovljena potreba po ureditvi oziroma dograditvi površin za pešce.

Prvi odsek poteka od območja avtobusne postaje Zg. Vižinga do priključka dovozne ceste za Avto Krka. Na tem delu obstoječa ureditev ne zagotavlja varne in funkcionalne peš povezave med avtobusnim postajališčem, območjem dejavnosti ter nadaljnjimi prometnimi povezavami. Pešci se na posameznih mestih gibljejo po vozišču oziroma po neurejenih robovih ceste, kar predstavlja prometno-varnostno tveganje. Območje je pomembno tudi zaradi navezave na avtobusno postajališče, obstoječe priključke in gospodarske oziroma storitvene dejavnosti v bližini. Zaradi nepovezane peš infrastrukture je dostopnost za pešce slabša, gibanje pa manj varno in manj udobno.

Drugi odsek poteka od območja table Zg. Vižinga do priključka občinske ceste LC 347021 oziroma do območja prehoda za pešce. Na tem delu so ob državni cesti dostopne poti in



priključki do stanovanjskih objektov ter povezava z lokalno oziroma občinsko cestno infrastrukturo. Čeprav so posamezni priključki do objektov prometno urejeni, na obravnavanem odseku ni zagotovljene povezane in varne površine za pešce. Pešci so zato primorani uporabljati rob vozišča, bankino oziroma neurejene površine ob cesti, kar zmanjšuje prometno varnost in predstavlja tveganje za vse udeležence, zlasti za pešce kot ranljive udeležence v prometu.

Obstoječe stanje na obeh odsekih kaže na pomanjkanje neprekinjene in varne peš povezave. To vpliva na slabšo prometno varnost, manjšo dostopnost do avtobusnega postajališča, stanovanjskih območij, lokalnih cest in drugih dejavnosti ter zmanjšuje možnosti za vsakodnevno hojo kot obliko trajnostne mobilnosti. Ureditev pločnikov bo omogočila varnejše gibanje pešcev, boljšo povezavo z obstoječo cestno in prometno infrastrukturo ter funkcionalno dopolnitev prostora.

Projekt je pomemben tudi z vidika šolskih in vsakodnevnih poti, saj urejene površine za pešce povečujejo varnost otrok, starejših in drugih prebivalcev. Z izgradnjo pločnikov se bodo izboljšali pogoji za hojo, zmanjšala izpostavljenost pešcev motornemu prometu ter povečala splošna prometna varnost na območju Zgornje Vižinge.

V primeru, da se investicija ne izvede, bo območje tudi v prihodnje ostalo brez ustrezno povezane peš infrastrukture. Pešci bodo še naprej uporabljali neurejene robove ceste oziroma vozišče, kar pomeni nadaljevanje obstoječih prometno-varnostnih tveganj, slabšo dostopnost in manjše možnosti za razvoj trajnostne mobilnosti v naselju.

Slika 1: Obstoječe stanje za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce



Vir: Zapisnik terenskega ogleda, z dne 29.10.2025.



Slika 2: Obstoječe stanje za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke



Vir: Zapisnik terenskega ogleda, z dne 29.10.2025.

3.3 Razlogi za investicijsko namero

Osnovni razlog za investicijsko namero je neustrezna in pomanjkljiva infrastruktura za pešce na območju Zgornje Vižinge, kjer na obravnavanih odsekih niso zagotovljeni varni in zvezni pogoji za hojo. Pešci so zato na posameznih delih izpostavljeni motornemu prometu, kar zmanjšuje prometno varnost, dostopnost in kakovost vsakodnevnih poti.

Investicija je potrebna zaradi izboljšanja varnosti pešcev, predvsem ranljivejših skupin udeležencev v prometu, kot so otroci, starejši, osebe z zmanjšano mobilnostjo ter uporabniki javnega potniškega prometa. Z ureditvijo pločnikov se bo izboljšala povezanost območja, dostop do avtobusnega postajališča in drugih lokalnih točk ter spodbudila uporaba trajnostnih oblik mobilnosti.

Razlog za izvedbo operacije je tudi uskladitev prometne infrastrukture s cilji trajnostnega razvoja občine, celostnega prometnega načrtovanja in izboljšanja pogojev za varno vsakodnevno mobilnost prebivalcev.



4 OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI, NAMEN, CILJI INVESTICIJE IN CILJNE SKUPINE

4.1 Opredelitev razvojnih možnosti

Območje Zgornje Vižinge se sooča s pomanjkljivo infrastrukturo za pešce na posameznih odsekih, kjer varna in zvezna peš povezava ni ustrezno zagotovljena. Obstoječe stanje zmanjšuje prometno varnost, omejuje dostopnost za pešce in ne podpira v zadostni meri trajnostnih oblik mobilnosti. Razvojna možnost se kaže v ureditvi varnih, dostopnih in funkcionalno povezanih površin za pešce na dveh odsekih: od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce ter od avtobusne postaje do Avto Krke. Z izvedbo investicije se bo izboljšala povezanost naselja, dostop do avtobusnega postajališča in drugih lokalnih točk ter povečala varnost vseh udeležencev v prometu.

Investicija predstavlja razvojno priložnost za izboljšanje kakovosti bivanja, večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti ter skladnejši razvoj prometne infrastrukture v občini.

4.2 Namen investicije

Namen investicije je ureditev infrastrukture za pešce v Zgornji Vižingi z izvedbo dveh funkcionalno povezanih sklopov, ki skupaj predstavljata eno operacijo. Z ureditvijo pločnikov se bodo zagotovile varnejše, dostopnejše in preglednejše površine za hojo ter izboljšala povezava med posameznimi deli naselja.

Investicija je namenjena predvsem izboljšanju prometne varnosti pešcev, zmanjšanju njihove izpostavljenosti motornemu prometu ter ustvarjanju pogojev za večjo uporabo hoje in javnega potniškega prometa kot trajnostnih oblik mobilnosti.

4.3 Cilji investicije

4.3.1 Splošni cilji

Splošni cilj investicije je izboljšanje prometne varnosti, dostopnosti in pogojev za trajnostno mobilnost na območju Zgornje Vižinge. Investicija prispeva k:

- večji varnosti pešcev,
- izboljšanju kakovosti vsakodnevnih poti,
- boljši dostopnosti do avtobusnega postajališča in lokalnih točk,
- spodbujanju hoje kot trajnostne oblike mobilnosti,
- urejenemu in varnejšemu prometnemu okolju v naselju.



4.3.2 Specifični cilji

Specifični cilji investicije so:

- urediti manjkajočo oziroma neustrezno infrastrukturo za pešce na obravnavanih odsekih,
- zagotoviti bolj zvezne in varne peš povezave v naselju,
- izboljšati dostopnost za ranljive skupine uporabnikov,
- zmanjšati konfliktno točko med pešci in motornim prometom,
- izboljšati pogoje za dostop do javnega potniškega prometa,
- prispevati k uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti občine.

4.3.3 Operativni cilji

Operativni cilji investicije so:

- izvesti Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce,
- izvesti Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke,
- urediti ustrezne površine za varno gibanje pešcev,
- zagotoviti tehnično ustrezno izvedbo skladno s projektno dokumentacijo,
- izboljšati preglednost, funkcionalnost in uporabnost obravnavanih prometnih površin,
- zaključiti investicijo v predvidenem časovnem in finančnem okviru.

4.4 Ciljne skupine

Ciljne skupine investicije so predvsem prebivalci Zgornje Vižinge in širšega območja občine, ki obravnavane odseke uporabljajo za vsakodnevne poti. Med pomembnejše ciljne skupine sodijo pešci, otroci, starejši, osebe z zmanjšano mobilnostjo, uporabniki javnega potniškega prometa ter drugi udeleženci v prometu.

Posredno bodo koristi investicije imeli tudi vozniki motornih vozil, saj urejena infrastruktura za pešce prispeva k večji preglednosti, jasnejši razmejitvi prometnih površin in večji splošni prometni varnosti na območju.



5 SKLADNOST INVESTICIJE Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI, POLITIKAMI IN RAZPISOM

Investicija je skladna z razvojnimi usmeritvami na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ter z izhodišči javnega razpisa, na katerega se projekt prijavlja. Načrtovana ureditev pločnikov oziroma infrastrukture za pešce prispeva k izboljšanju prometne varnosti, dostopnosti, kakovosti javnega prostora in pogojev za trajnostne oblike mobilnosti. S projektom se izboljšujejo pogoji za vsakodnevno hojo, zmanjšujejo prometna tveganja za ranljive udeležence v prometu ter spodbuja uporaba trajnostnih načinov premikanja na lokalni ravni.

5.1 Skladnost z nacionalnimi dokumenti

Investicija je skladna z nacionalnimi strateškimi in programskimi dokumenti Republike Slovenije, ki spodbujajo trajnostni razvoj, varno mobilnost, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje ter izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev.

5.1.1 Skladnost z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029

Investicija je skladna z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, oznaka JR EKP UTM 2025. Namen javnega razpisa je izboljšati pogoje za trajnostne prometne načine v dnevni migraciji prebivalstva znotraj in med občinami ter povečati delež poti, opravljenih na trajnosten način.

Predmet investicije se uvršča med upravičene namene razpisa, in sicer v okviru ukrepa »infrastruktura za pešce«, kjer so kot upravičene aktivnosti opredeljene gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav. Načrtovana ureditev neposredno prispeva k izboljšanju pogojev za pešce, večji prometni varnosti, boljši dostopnosti in spodbujanju trajnostne mobilnosti na lokalni ravni.

Projekt je skladen s cilji razpisa, saj prispeva k razvoju varne, dostopne, zvezne in udobne prometne infrastrukture za dnevno mobilnost prebivalstva. Investicija izboljšuje pogoje za hojo, zmanjšuje tveganja za pešce in omogoča varnejšo uporabo javnega prostora. S tem podpira prehod k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti ter prispeva k izboljšanju kakovosti življenja prebivalcev na območju izvedbe.

Investicija bo pripravljena in izvedena ob upoštevanju pogojev razpisa, vključno z zahtevami glede upravičenosti stroškov, projektne in investicijske dokumentacije, pravice graditi, skladnosti z ustreznimi prometnimi in tehničnimi standardi, zagotavljanja horizontalnih načel, načela »da se ne škoduje bistveno« ter krepitve podnebne odpornosti infrastrukturnih naložb.



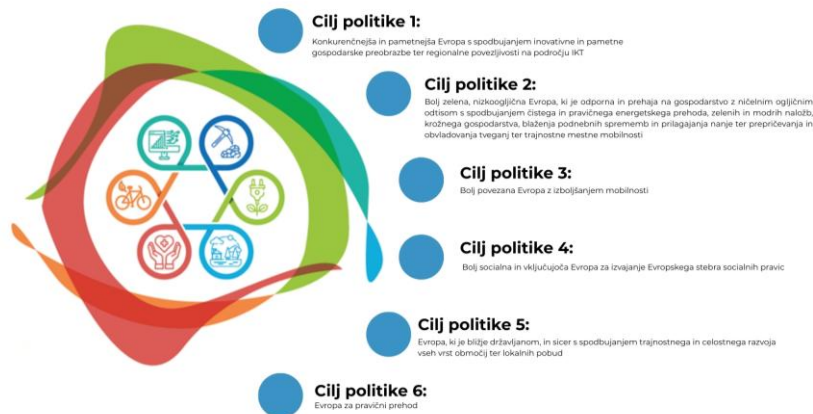
5.1.2 Skladnost s Programom evropske kohezijske politike 2021–2027

Projekt »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« je skladen s Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, in sicer s prednostno nalogo 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost« ter specifičnim ciljem RSO 3.2 »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«.

Investicija prispeva k razvoju infrastrukture za trajnostno mobilnost na lokalni ravni, saj z ureditvijo pločnikov izboljšuje pogoje za hojo, prometno varnost, dostopnost in kakovost vsakodnevne mobilnosti prebivalcev. Projekt se uvršča med ukrepe infrastrukture za pešce, kjer so kot upravičene aktivnosti opredeljene gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav. S tem projekt neposredno prispeva k ciljem programa, ki spodbujajo trajnostne oblike mobilnosti, zmanjševanje odvisnosti od osebnega motornega prometa, izboljšanje varnosti ranljivih udeležencev v prometu ter izboljšanje kakovosti življenjskega okolja.

Končna skladnost projekta se izkazuje tudi z njegovo umeščenostjo v veljavno celostno prometno strategijo občine ter z izpolnjevanjem tehničnih in vsebinskih pogojev razpisa za ukrep »infrastruktura za pešce«.

Slika 3: Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027

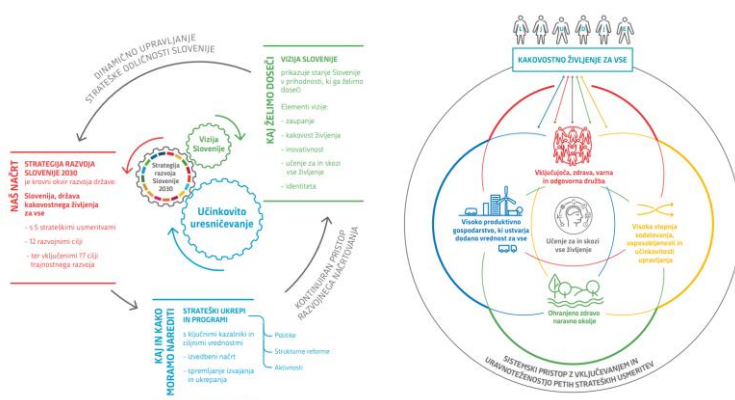


Vir: <https://evropskasredstva.si/evropska-kohezijska-politika/>.

5.1.3 Skladnost s Strategijo razvoja Slovenije 2030

Osrednji cilj Strategije razvoja Slovenije 2030 je zagotoviti kakovostno življenje za vse, ki ga je mogoče uresničiti z uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem, ki upošteva omejitve in zmožnosti planeta ter ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove.

Slika 4: Osrednji cilj in strateške usmeritve Strategije razvoja Slovenije 2030



Vir: <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/izvajanje-strategije-razvoja-slovenije-2030/>.

Projekt je skladen s Strategijo razvoja Slovenije 2030, zlasti s strateškimi usmeritvami:

- vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba,
- ohranjeno zdravo naravno okolje,
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Investicija prispeva k uresničevanju navedenih strateških usmeritev, saj z ureditvijo pločnikov v Zgornji Vižingi izboljšuje pogoje za varno, dostopno in trajnostno vsakodnevno mobilnost prebivalcev. Projekt spodbuja hojo kot osnovno obliko trajnostne mobilnosti, povečuje prometno varnost ranljivih udeležencev v prometu ter prispeva k bolj kakovostnemu in urejenemu bivalnemu okolju.

Projekt je skladen tudi z naslednjimi razvojnimi cilji Strategije razvoja Slovenije 2030:

- **Cilj 1: Zdravo in aktivno življenje:** Projekt spodbuja aktivno mobilnost prebivalcev, saj z varno infrastrukturo za pešce omogoča več hoje pri vsakodnevni poteh. S tem prispeva k bolj zdravemu in aktivnemu življenjskemu slogu.
- **Cilj 3: Dostojno življenje za vse:** Z ureditvijo pločnikov se izboljšuje dostopnost za vse skupine prebivalcev, zlasti za otroke, starejše, osebe z oviranostmi in druge ranljive udeležence v prometu. Investicija tako prispeva k večji socialni vključenosti in kakovosti bivanja.
- **Cilj 8: Nizkoogljivično krožno gospodarstvo:** Projekt podpira prehod na trajnostne oblike mobilnosti, saj izboljšuje pogoje za hojo in zmanjšuje odvisnost od osebnega motornega prometa na krajših razdaljah. S tem posredno prispeva k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in obremenitev okolja.



- **Cilj 9: Trajnostno upravljanje naravnih virov:** Investicija prispeva k bolj trajnostni rabi prostora in razvoju prometne infrastrukture, ki podpira okolju prijaznejše načine premikanja. Ureditev peš površin izboljšuje funkcionalnost javnega prostora ter kakovost življenjskega okolja.

Projekt je skladen s Strategijo razvoja Slovenije 2030, saj prispeva k ciljem trajnostnega in vključujočega razvoja, višji kakovosti življenja, varnemu in zdravemu življenjskemu okolju ter učinkovitejšemu upravljanju prostora. Ureditev varnih površin za pešce neposredno podpira prizadevanja za bolj dostopna, varna in kakovostno urejena naselja.

5.1.4 Skladnost z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030

Projekt »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« je skladen z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030, ki določa ključne usmeritve za razvoj prometnega sistema v Republiki Sloveniji. Resolucija poudarja potrebo po razvoju varnega, učinkovitega, dostopnega in trajnostno naravnega prometnega sistema, ki prebivalcem omogoča boljšo mobilnost in dostopnost ter hkrati zmanjšuje negativne vplive prometa na okolje in kakovost bivanja.

Investicija prispeva k uresničevanju ciljev resolucije predvsem z vidika izboljšanja prometne varnosti, zagotavljanja boljše dostopnosti ter spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti na lokalni ravni. Ureditev pločnikov predstavlja pomemben ukrep za izboljšanje pogojev za pešce, ki so med najbolj ranljivimi udeleženci v prometu. Z izvedbo projekta se povečuje varnost vsakodnevnih poti prebivalcev, zlasti otrok, starejših, oseb z oviranostmi in drugih uporabnikov prostora.

Projekt prispeva tudi k bolj uravnoteženemu razvoju lokalne prometne infrastrukture, saj poleg motornega prometa ustrezno obravnava tudi potrebe pešcev. S tem spodbuja hojo kot osnovno obliko trajnostne mobilnosti, zmanjšuje odvisnost od osebnega motornega prometa na krajših razdaljah ter prispeva k bolj varnemu, dostopnemu in kakovostnemu bivalnemu okolju.

5.1.5 Skladnost z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju – ZCPN

Projekt je skladen z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju, ki določa cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja ter poudarja povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja. Zakon usmerja občine k načrtovanju prometnih ureditev, ki temeljijo na trajnostni mobilnosti, dostopnosti, prometni varnosti, kakovosti bivanja in učinkoviti rabi prostora.

Ureditev pločnikov v Zgornji Vižingi je skladna z načeli celostnega prometnega načrtovanja, saj ne obravnava prometne infrastrukture zgolj z vidika motornega prometa, temveč daje ustrezen pomen tudi pešcem kot osnovnim udeležencem v prometu. Projekt izboljšuje



pogoje za varno in samostojno hojo ter omogoča boljšo dostopnost do stanovanjskih, javnih, storitvenih in drugih območij v naselju oziroma njegovi okolici.

Investicija prispeva k uresničevanju ciljev celostnega prometnega načrtovanja, saj spodbuja trajnostno mobilnost, povečuje prometno varnost, izboljšuje dostopnost za vse skupine prebivalcev ter podpira razvoj prometnega sistema, ki je bolj prijazen do ljudi in okolja. S tem projekt predstavlja konkreten izvedbeni ukrep na lokalni ravni, ki je skladen z usmeritvami ZCPN in celostnim pristopom k urejanju mobilnosti.

5.1.6 Skladnost z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo

Projekt je skladen z nacionalnimi smernicami »Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo«, ki hojo obravnavajo kot osnovno, najbolj naravno in najdostopnejšo obliko trajnostne mobilnosti. Smernice poudarjajo pomen varne, udobne, neposredne, dostopne in kakovostno urejene infrastrukture za pešce.

Ureditev pločnikov v Zgornji Vižingi neposredno sledi temeljnim usmeritvam navedenih smernic, saj izboljšuje pogoje za hojo in omogoča varnejše gibanje pešcev ob prometnih površinah. Projekt prispeva k vzpostavitvi bolj kakovostne peš povezave, ki je pomembna za vsakodnevne poti prebivalcev, dostop do lokalnih ciljev in večjo varnost ranljivih udeležencev v prometu.

Pri načrtovanju in izvedbi investicije se upoštevajo načela varnosti, dostopnosti in uporabnosti površin za pešce. Poseben pomen ima zagotavljanje ustreznih širin, preglednosti, neprekinjenosti povezav, varnega prečkanja cest ter odpravljanje ovir za pešce. S tem projekt prispeva k bolj vključujočemu javnemu prostoru, ki omogoča varno uporabo tudi otrokom, starejšim, osebam z oviranostmi in drugim uporabnikom.

Projekt je zato vsebinsko skladen z nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo, saj predstavlja osnovni infrastrukturni ukrep za izboljšanje pogojev za hojo kot temeljne oblike trajnostne mobilnosti.

5.1.7 Skladnost z usmeritvami MOPE na področju trajnostne mobilnosti

Projekt je skladen z ukrepi trajnostne mobilnosti in usmeritvami Ministrstva za okolje, podnebje in energijo na področju trajnostne mobilnosti. Usmeritve ministrstva poudarjajo vlaganja v infrastrukturo za pešce in kolesarje, izboljšanje javnega potniškega prometa, spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti ter ozaveščanje prebivalcev o pomenu trajnostnega premikanja.

Investicija v ureditev pločnikov v Zgornji Vižingi neposredno prispeva k izboljšanju infrastrukture za pešce, kar je eden izmed ključnih ukrepov trajnostne mobilnosti. Projekt omogoča varnejšo in udobnejšo hojo, izboljšuje dostopnost prostora ter spodbuja prebivalce k opravljanju krajših poti peš, kjer je to mogoče.



Z izvedbo projekta se izboljšujejo pogoji za vsakodnevno mobilnost prebivalcev, zmanjšujejo prometna tveganja in povečujeta privlačnost ter uporabnost javnega prostora. Investicija prispeva tudi k širšim ciljem trajnostne mobilnosti, kot so zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje, izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa, večja prometna varnost in višja kakovost bivanja.

Projekt je zato skladen z usmeritvami MOPE na področju trajnostne mobilnosti, saj z ureditvijo infrastrukture za pešce podpira prehod k bolj trajnostnemu, varnemu in vključujočemu prometnemu sistemu na lokalni ravni.

5.1.8 Skladnost z načelom DNSH

Projekt »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« je skladen z načelom, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem, oziroma z načelom DNSH (angl. Do No Significant Harm). Investicija je usmerjena v ureditev infrastrukture za pešce, s čimer prispeva k spodbujanju trajnostne mobilnosti, zmanjševanju odvisnosti od osebnega motornega prometa na krajših razdaljah ter izboljšanju varnosti in dostopnosti javnega prostora.

Projekt ne predvideva dejavnosti, ki bi povzročale znatne emisije toplogrednih plinov ali pomembno povečanje onesnaževanja zraka, vode ali tal. Izvedba investicije bo omejena na območje načrtovane prometne ureditve, pri čemer se bodo med gradnjo upoštevali veljavni okoljski predpisi, predpisi s področja ravnanja z odpadki, varstva voda, varstva tal ter varovanja narave.

Pri načrtovanju in izvedbi projekta se bodo upoštevali ukrepi za preprečevanje oziroma zmanjševanje morebitnih negativnih vplivov na okolje. Gradbeni odpadki se bodo zbirali in oddajali skladno z veljavnimi predpisi, posegi pa bodo izvedeni na način, ki ne bo bistveno škodoval krožnemu gospodarstvu, trajnostni rabi naravnih virov, varstvu voda, preprečevanju onesnaževanja ter varstvu biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

Skladnost projekta z načelom DNSH bo podrobneje izkazana z izpolnjenim obrazcem »Ocena skladnosti z načelom, da se ne škoduje bistveno«, ki bo pripravljen skladno z razpisnimi zahtevami in smernicami organa upravljanja.

5.1.9 Skladnost s krepitvijo podnebne odpornosti infrastrukture

Projekt je skladen z zahtevami glede krepitve podnebne odpornosti infrastrukturnih naložb. Ureditev pločnikov predstavlja infrastrukturno naložbo z daljšo življenjsko dobo, zato je pri načrtovanju treba upoštevati možne vplive podnebnih sprememb na infrastrukturo ter zagotoviti njeno varno in dolgoročno uporabo.

Pri pripravi projektne dokumentacije se upoštevajo tveganja, povezana z intenzivnejšimi padavinami, odvodnjavanjem meteornih voda, temperaturnimi nihanji, vročinskimi obremenitvami, zmrzaljo in drugimi vremenskimi vplivi. Načrtovane tehnične rešitve bodo prilagojene tako, da bo infrastruktura odporna na pričakovane podnebne vplive in bo omogočala varno uporabo tudi v spremenjenih vremenskih razmerah.



Projekt s spodbujanjem hoje prispeva tudi k blaženju podnebnih sprememb, saj izboljšuje pogoje za trajnostno mobilnost in omogoča opravljanje krajših vsakodnevnih poti brez uporabe osebnega avtomobila. S tem posredno prispeva k zmanjšanju emisij iz prometa in k bolj trajnostnemu razvoju lokalnega prometnega sistema.

Skladnost projekta z zahtevami glede krepitev podnebne odpornosti infrastrukture bo izkazana z izpolnjenim obrazcem »Ocena krepitev podnebne odpornosti infrastrukture« ter, kjer bo relevantno, s podporno projektno dokumentacijo in opredeljenimi omilitvenimi oziroma prilagoditvenimi ukrepi.

5.1.10 Skladnost z Novim evropskim Bauhausom

Projekt je skladen z načeli Novega evropskega Bauhauusa, ki poudarja povezovanje trajnosti, vključevanja in kakovostnega oblikovanja prostora. Investicija v ureditev pločnikov ni pomembna zgolj z vidika prometne funkcije, temveč tudi z vidika izboljšanja kakovosti javnega prostora, varnosti, dostopnosti in prijaznosti prostora do uporabnikov.

Projekt prispeva k trajnosti, saj spodbuja hojo kot osnovno obliko trajnostne mobilnosti in izboljšuje pogoje za vsakodnevno premikanje brez uporabe osebnega motornega prometa. Prispeva tudi k vključevanju, saj urejene površine za pešce omogočajo varnejšo in bolj samostojno mobilnost različnim skupinam prebivalcev, zlasti otrokom, starejšim, osebam z oviranostmi in drugim ranljivim udeležencem v prometu.

Z vidika kakovosti prostora projekt prispeva k bolj urejenemu, preglednemu in uporabnikom prijaznemu javnemu prostoru. Projekt vključuje ustrezne elemente prometne varnosti, prilagojenost osebam z oviranostmi, urbano opremo ter zeleno zasaditev v obeh izvedbenih sklopih, zato se njegova skladnost z načeli Novega evropskega Bauhauusa dodatno krepi.

5.1.11 Skladnost s CPVO

Projekt »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« kot posamezna investicija oziroma investicijski projekt sam po sebi ni predmet celovite presoje vplivov na okolje (CPVO). CPVO je postopek, ki se izvaja za plane, programe, načrte oziroma prostorske ali druge akte, pri katerih je treba že v fazi njihove priprave preveriti možne pomembne vplive na okolje.

Investicija se bo izvajala skladno z veljavnimi prostorskimi akti Občine Radlje ob Dravi oziroma z drugimi relevantnimi akti, ki določajo dopustnost posegov v prostor na obravnavanem območju. Morebitne obveznosti, povezane s CPVO, so bile oziroma se preverjajo v okviru priprave in sprejemanja teh prostorskih ali programskih aktov, ne pa v okviru samega DIIP.

Na ravni projekta se skladnost z okoljskimi zahtevami zagotavlja z upoštevanjem veljavne zakonodaje s področja varstva okolja, urejanja prostora, graditve objektov, varstva voda, ravnanja z odpadki in varstva narave ter s pridobitvijo vseh potrebnih dovoljenj, soglasij



oziroma mnenj pristojnih nosilcev urejanja prostora, če so ta za izvedbo investicije potrebna.

Na podlagi navedenega je projekt skladen z zahtevami glede CPVO v smislu, da se izvaja na podlagi veljavnih prostorskih in drugih aktov, za katere so bili postopki okoljskih presoj izvedeni oziroma preverjeni v skladu z veljavno zakonodajo.

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

Dokument identifikacije investicijskega projekta je pripravljen skladno z določili Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016.

Vsebina DIIP vključuje najmanj podatke, ki jih za dokument identifikacije investicijskega projekta določa 11. člen uredbe, in sicer podatke o investitorju, izdelovalcu dokumentacije in upravljavcu, analizo stanja z razlogi za investicijsko namero, opredelitev razvojnih možnosti in ciljev investicije, preveritev skladnosti z razvojnimi strategijami in politikami, predstavitev variant, oceno investicijskih stroškov, temeljne prvine investicije, predvidene vire financiranja ter ugotovitev smiselnosti nadaljnje priprave investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije.

Priprava DIIP omogoča strokovno utemeljitev investicijske namere, preveritev njene razvojne, tehnične, finančne in ekonomske smiselnosti ter predstavlja podlago za odločanje investitorja o nadaljnji pripravi in izvedbi projekta. S tem je zagotovljena skladnost investicijske dokumentacije z zahtevami javnofinančne zakonodaje in metodološkimi pravili za obravnavo investicij v javnem sektorju.

5.2 Skladnost z regionalnimi dokumenti

5.2.1 Skladnost z Regionalnim razvojnim programom za Koroško razvojno regijo 2021–2027

Regionalni razvojni plan za Koroško regijo v obdobju 2021-2027 opredeljuje pet prednostnih področij. V nadaljevanju podajamo umestitev investicije med cilje in ukrepe regionalnega razvojnega programa za Koroško regijo.



Slika 5: Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2021-2027



Vir: RRA Koroška.

Projekt »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« je skladen z Regionalnim razvojnim programom za Koroško razvojno regijo 2021–2027, ki predstavlja temeljni strateški in programski dokument za usmerjanje razvoja regije v programskem obdobju 2021–2027.

Investicija prispeva k uresničevanju naslednjih razvojnih ciljev regije:

- izboljšati dostopnost in povezljivost regije,
- zagotavljati skladen razvoj in visoko kakovost življenja v mestih in na podeželju,
- spodbujati bolj trajnostne načine življenja, dela in mobilnosti,
- zagotavljati visoko kakovost okolja in ohranjati naravne vire.

Projekt je neposredno skladen z **Razvojno prioriteto 3: Bolj dostopna in trajnostno mobilna Koroška**, katere cilj je povečati povezanost in dostopnost regije ter spodbujati bolj trajnostne oblike mobilnosti v urbanih naseljih in na podeželju.

V okviru navedene prioritete je projekt skladen predvsem z **Ukrepom 3.1: Bolj trajnostna mobilnost**. Namen ukrepa je izboljšati kakovost povezav med naselji znotraj regije in navzven ter povečati uporabo bolj trajnostnih oblik mobilnosti v mestih in na podeželju. Med predvidenimi aktivnostmi ukrepa so navedeni izboljšanje načrtovalskih praks, vzpostavljanje celovitega in privlačnega omrežja peš in kolesarskih povezav v in med naselji, upravljanje mobilnosti ter zagotavljanje infrastrukture za umiritev motornega prometa.

Ureditev pločnikov v Zgornji Vižingi neposredno prispeva k izboljšanju pogojev za hojo kot osnovno obliko trajnostne mobilnosti. Projekt izboljšuje prometno varnost, dostopnost in kakovost vsakodnevne mobilnosti prebivalcev ter omogoča varnejše gibanje ranljivih udeležencev v prometu, zlasti otrok, starejših in oseb z oviranostmi.

Investicija je smiselno povezana tudi z **Razvojno prioriteto 5: Bolj trajnostni razvoj mest in podeželja**, zlasti z vidika zagotavljanja skladnejšega razvoja naselij, kakovostnega javnega



prostora ter večje privlačnosti območja za bivanje. Projekt z urejanjem osnovne prometne infrastrukture za pešce prispeva k boljši povezanosti naselja, večji kakovosti bivanja in trajnostnemu razvoju lokalnega okolja.

Na podlagi navedenega je projekt skladen z usmeritvami Regionalnega razvojnega programa za Koroško razvojno regijo 2021–2027, saj prispeva k boljši dostopnosti, trajnostni mobilnosti, varnosti prebivalcev in kakovosti življenja v regiji.

5.3 Skladnost z lokalnimi dokumenti

Investicija »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« je skladna z lokalnimi razvojnimi, prostorskimi, prometnimi in finančnimi dokumenti Občine Radlje ob Dravi. Projekt izhaja iz potreb lokalnega okolja po izboljšanju prometne varnosti, dostopnosti in pogojev za trajnostno mobilnost ter predstavlja izvedbeni ukrep za izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev na območju Zgornje Vižinge.

Z ureditvijo pločnikov se izboljšujejo pogoji za varno hojo, dostopnost do stanovanjskih in drugih območij ter prometna varnost ranljivih udeležencev v prometu. Investicija je zato skladna z lokalnimi usmeritvami občine na področju urejanja prometne infrastrukture, trajnostne mobilnosti, prostorskega razvoja in zagotavljanja kakovostnega bivalnega okolja.

5.3.1 Skladnost s prostorskimi akti in dovoljenji

Projekt je skladen z veljavnimi prostorskimi akti Občine Radlje ob Dravi, ki določajo dopustnost posegov v prostor na območju načrtovane ureditve. Investicija se izvaja na območju obstoječe prometne oziroma javne infrastrukture, kjer je ureditev površin za pešce skladna z namensko rabo prostora in prostorskimi izvedbenimi pogoji.

Poseg je načrtovan v skladu z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Občine Radlje ob Dravi, ki je kot relevantni prostorski akt naveden tudi v projektni dokumentaciji. Ureditev se umešča v območje obstoječe prometne oziroma javne infrastrukture ob državni cesti G1-1/0241 in občinskih priključkih. Projektne rešitve upoštevajo prostorske omejitve, obstoječo prometno ureditev, komunalno infrastrukturo ter pogoje pristojnih upravljavcev in nosilcev urejanja prostora.

Za izvedbo investicije morajo biti pred oddajo oziroma izvedbo zagotovljena vsa potrebna dovoljenja, mnenja, soglasja oziroma projektni pogoji pristojnih organov in upravljavcev infrastrukture, zlasti upravljavca državne ceste (DRSI) ter upravljavcev komunalnih, elektroenergetskih in komunikacijskih vodov, če so glede na obseg posega zahtevani. Če gradbeno dovoljenje za izvedbo ni potrebno, mora biti to izkazano z ustrezno izjavo projektanta oziroma vodje projektiranja in investitorja skladno z veljavno gradbeno zakonodajo.



Na podlagi navedenega je projekt skladen z veljavnimi prostorskimi akti in dovoljenji, saj je načrtovan kot dopusten in izvedljiv poseg v prostor, namenjen izboljšanju lokalne prometne infrastrukture in varnosti pešcev.

5.3.2 Skladnost z CPS/OCPS

Projekt je skladen s celostno prometno strategijo občine oziroma občinsko celostno prometno strategijo, ki opredeljuje razvoj trajnostne mobilnosti, izboljšanje prometne varnosti ter spodbujanje hoje, kolesarjenja in drugih trajnostnih oblik mobilnosti.

Investicija »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« se vsebinsko uvršča med ukrepe izboljšanja infrastrukture za pešce, saj z ureditvijo pločnikov omogoča varnejše, dostopnejše in udobnejše vsakodnevno gibanje prebivalcev. Projekt prispeva k uresničevanju ciljev CPS/OCPS, ki se nanašajo na zmanjševanje odvisnosti od osebnega motornega prometa, izboljšanje varnosti ranljivih udeležencev v prometu ter ustvarjanje pogojev za več hoje na krajših razdaljah.

Skladnost investicije z OCPS se izkazuje z uvrstitvijo v Celostno prometno strategijo Občine Radlje ob Dravi 2025-2031, strateški steber 2: Celovita podpora hoji. V akcijskem načrtu za ta steber je med projekti navedena »Vzpostavitev pločnika v Zgornji Vižingi«, z izvedbo do leta 2027, odgovornostjo Občine Radlje ob Dravi in pričakovanim sofinanciranjem iz sredstev Kohezijskega sklada (KS). Strategija hkrati kot prednostno usmeritev izpostavlja vzpostavitev sklenjenega omrežja pločnikov in pešpoti, izboljšanje varnosti pešcev, dostopnosti za ranljive skupine, osvetlitve in ureditev prehodov za pešce.

Na podlagi navedenega je projekt skladen s CPS/OCPS, saj predstavlja konkreten izvedbeni ukrep za izboljšanje pogojev za pešce in spodbujanje trajnostne mobilnosti na lokalni ravni.

5.3.3 Skladnost z NRP

Investicija je skladna z Načrtom razvojnih programov Občine Radlje ob Dravi, saj je projekt uvrščen v veljavni NRP občine kot razvojni projekt na področju prometne infrastrukture, trajnostne mobilnosti in izboljšanja prometne varnosti.

V NRP so zagotovljeni ustrezni viri financiranja za izvedbo investicije, in sicer lastna sredstva občine, sredstva javnega razpisa oziroma drugi predvideni viri financiranja. S tem je zagotovljena zaprta finančna konstrukcija projekta po tekočih cenah, skladno z zahtevami investicijske dokumentacije in razpisne dokumentacije.

Projekt je uvrščen v NRP Občine Radlje ob Dravi kot investicija s področja trajnostne mobilnosti oziroma infrastrukture za pešce pod nazivom »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi«, št. OB101-26-0013.

Na podlagi navedenega je investicija skladna z NRP, saj je finančno načrtovana v razvojnih dokumentih občine in ima zagotovljene vire za izvedbo.



5.3.4 Skladnost s projektno dokumentacijo

Investicija je skladna s projektno dokumentacijo, izdelano za ureditev pločnikov v Zgornji Vižingi. Projektna dokumentacija opredeljuje tehnične rešitve, obseg posega, traso ureditve, elemente prometne in komunalne infrastrukture, popis del ter predračunsko vrednost investicije.

Projektna dokumentacija je izdelana na ravni izvedbenega načrta oziroma izvedbenih podlag za oba sklopa.

Za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce – izdelana je bila na podlagi dokumenta »Projektna naloga za izdelavo projektna dokumentacije izvedbeni načrt za izvedbo novogradnje pločnika Zgornja Vižinga (od table Zg. Vižinga – prehod)«, št. 4110-0021/2025, z dne 11. 11. 2025, izdelovalec Občina Radlje ob Dravi, odgovorni izdelovalec projektne naloge Robert Lenart, dipl. inž. grad. Za izvedbo investicije je bil izdelan tudi Izvedbeni načrt za izvedbo: Pločnik Zgornja Vižinga (od table Zg. Vižinga – prehod), izdelovalec Lesoteka projektiva d.o.o., št. projekta 498/2025, maj 2026; načrt cestne razsvetljave je izdelal PELEN d.o.o., št. načrta P056A-25CR, maj/junij 2026.

Za Sklop 2: Pločnik Zgornja Vižinga – avtobusna postaja – Avto Krka so predloženi izvedbeni načrt, tehnični del, prometna situacija, karakteristični prerezi, popis del ter načrt cestne razsvetljave. Projektna dokumentacija za Sklop 2 je vezana na št. projekta/načrta 499/2025, maj 2026, načrt cestne razsvetljave pa je izdelal PELEN d.o.o., št. načrta P056B-25CR, maj/junij 2026.

Dokumentacija je pripravljena skladno z veljavno gradbeno, prometno in drugo relevantno zakonodajo ter upošteva pogoje pristojnih soglasodajalcev oziroma upravljavcev infrastrukture.

Načrtovane tehnične rešitve so usklajene z namenom investicije, saj zagotavljajo izboljšanje pogojev za hojo, večjo prometno varnost in boljšo dostopnost območja. Projektna dokumentacija vključuje tudi popis del s predračunom, ki predstavlja podlago za določitev investicijske vrednosti, razmejitev upravičenih in neupravičenih stroškov ter pripravo finančne konstrukcije projekta.

Na podlagi navedenega je investicija skladna s projektno dokumentacijo, saj DIIP povzema projektno načrtovane rešitve, investicijsko vrednost, obseg del in terminski načrt izvedbe projekta.

5.4 Razvojni, trajnostni in okoljski učinki investicije

5.4.1 Ukrepi trajnostne naravnosti investicije

Investicija je trajnostno naravnana, saj ureja manjkajočo oziroma neustrezno urejeno infrastrukturo za pešce v Zgornji Vižingi ob državni cesti G1-1/0241 Dravograd–Radlje ob



Dravi. Projekt ne povečuje zmogljivosti za motorni promet, temveč izboljšuje pogoje za hojo kot osnovno, nizkoogljično in vključujočo obliko mobilnosti.

Z izvedbo pločnika se izboljšujejo varnost pešcev, dostopnost do avtobusnega postajališča, lokalnih priključkov, stanovanjskih območij in storitvenih dejavnosti. Projekt spodbuja opravljanje krajših vsakodnevnih poti peš ter zmanjšuje odvisnost od osebnega motornega prometa na kratkih razdaljah.

Trajnostna naravnost investicije se izkazuje z naslednjimi ukrepi:

- ureditev varne in sklenjene površine za pešce,
- izboljšanje dostopnosti do javnega potniškega prometa,
- povečanje prometne varnosti ranljivih udeležencev v prometu,
- ureditev navezav, prehodov in dostopov v skladu z načeli univerzalne dostopnosti,
- racionalna uporaba obstoječega cestnega oziroma obcestnega prostora,
- upoštevanje zelenega javnega naročanja, učinkovite rabe virov in ustreznega ravnanja z gradbenimi odpadki,
- skladnost s cilji OCPS Občine Radlje ob Dravi 2025–2031.

5.4.2 Ukrepi NBS

Na naravi temelječe rešitve, angl. Nature-based solutions oziroma NBS, uporabljajo naravne procese in ekosisteme za reševanje okoljskih, družbenih in gospodarskih izzivov. Pri obravnavani investiciji so možnosti za obsežnejše ukrepe NBS omejene, saj se projekt umešča v obstoječi cestni prostor ob državni cesti, kjer je treba upoštevati prometno varnost, preglednost, prostorske omejitve, komunalno infrastrukturo, lastništvo zemljišč in zahteve upravljalca ceste.

Projektna dokumentacija in popisi del za Sklop 1 in Sklop 2 izkazujejo tudi elemente urejanja javnega prostora, vključno z urbano opremo ter zasaditvijo dreves oziroma ozelenitvijo površin, kjer to dopuščajo tehnične rešitve in prometnovarnostne zahteve. Projekt zato ne temelji le na ohranjanju obstoječih zelenih površin, temveč vključuje tudi dopolnitev z zeleno zasaditvijo na delu trase v obeh sklopih.

Relevantni ukrepi v okviru projekta so:

- omejevanje posegov na območje, potrebno za ureditev varne peš povezave,
- ohranjanje obstoječih zelenih površin in vegetacije, kjer je to izvedljivo,
- ustrezno odvodnjavanje padavinskih voda,
- preprečevanje nepotrebne poseganja v naravne in zelene površine,
- izvedba zasaditve dreves na območju Sklopa 2 med pločnikom in obstoječim parkiriščem Avto Krke, skladno s projektno dokumentacijo in ob upoštevanju prostorskih, lastniških in prometnovarnostnih omejitev.



Načrtovana zasaditev in urbana oprema prispevata k izboljšanju mikroklimе, senčenja, udobja uporabnikov in kakovosti javnega prostora, pri čemer morata biti umeščeni izven prostega profila pešca ter skladno s pogoji upravljavca ceste.

5.4.3 Načela novega evropskega Bauhauasa

Projekt sledi načelom novega evropskega Bauhauasa, saj združuje trajnost, dostopnost, varnost in kakovost javnega prostora.

Tabela 1: Načela novega evropskega Bauhauasa

Načela	NEB	Ukrep
Trajnostno	Varovanje okolja, spodbujanje trajnostne mobilnosti, smotrna raba prostora	Projekt spodbuja hojo kot trajnostno obliko mobilnosti, izboljšuje dostop do avtobusnega postajališča in zmanjšuje potrebo po uporabi osebnega avtomobila na krajših razdaljah. Ureditev se umešča ob obstoječo prometnico in uporablja obstoječi cestni prostor v največji možni meri.
	Spodbujanje krožnega gospodarstva in zmanjševanje okoljskih obremenitev	Pri izvedbi se upoštevajo načela racionalne rabe materialov, ustreznega ravnanja z gradbenimi odpadki ter uporabe rešitev, ki so trajne, vzdržljive in primerne za dolgoročno uporabo javne infrastrukture.
Estetika in kakovost izkušenj	Povezovanje z naravo in kakovostno oblikovanje javnega prostora	Ureditev izboljšuje videz in funkcionalnost obcestnega prostora ter omogoča bolj prijetno in varno vsakodnevno hojo. Obstoječe zelene površine in vegetacija se ohranjajo, kjer to dopuščajo tehnične in prometvarnostne zahteve.
	Udobna, pregledna in razumljiva ureditev prostora	Pločnik bo uporabnikom omogočal bolj jasno, pregledno in varno gibanje ob državni cesti. Z urejenimi navezavami, prehodi, signalizacijo in taktilnimi oznakami se izboljšuje uporabniška izkušnja vseh pešcev.
Vključenost in dostopnost	Dostopnost za vse	Projekt je zasnovan tako, da izboljšuje pogoje za uporabo prostora različnim skupinam uporabnikov, vključno z otroki, starejšimi, osebami z zmanjšano mobilnostjo, osebami na invalidskih vozičkih in starši z otroškimi vozički.
	Socialna enakost in dostop do osnovnih storitev	Ureditev izboljšuje dostop do javnega potniškega prometa, stanovanjskih območij, lokalnih priključkov in storitvenih dejavnosti. S tem prispeva k večji enakosti pri dostopu do javne infrastrukture.
	Sodelovanje skupnosti	Projekt izhaja iz prepoznanih lokalnih potreb po varnejši infrastrukturi za pešce in je usklajen s cilji občinskih razvojnih in prometnih dokumentov, zlasti OCPS Občine Radlje ob Dravi 2025–2031.



5.4.4 Pozitiven učinek na gospodarsko rast, krepitev razvojne specializacije in konkurenčnost regije

Investicija ima posreden pozitiven vpliv na gospodarsko rast in konkurenčnost lokalnega okolja. Z varno in urejeno peš povezavo se izboljšuje dostopnost do storitvenih dejavnosti, lokalnih priključkov, avtobusnega postajališča in stanovanjskih območij. Projekt predstavlja podporno javno infrastrukturo, ki prispeva k boljši funkcionalnosti prostora, večji prometni varnosti in kakovostnejšemu bivalnemu okolju. Urejena, dostopna in varna prometna infrastruktura je pomemben pogoj za privlačnost območja za prebivalce, obiskovalce in izvajalce lokalnih dejavnosti.

5.4.5 Pozitivni učinek na dvig kakovosti življenja in razvoj človeškega potenciala

Projekt neposredno izboljšuje kakovost življenja prebivalcev Zgornje Vižinge in uporabnikov obravnavanega območja. Z ureditvijo pločnika se zmanjšujejo prometna tveganja, izboljšuje občutek varnosti in omogoča samostojnejše gibanje različnih skupin uporabnikov. Posebej pomemben je vpliv na ranljive skupine, kot so otroci, starejši, osebe z zmanjšano mobilnostjo, osebe na invalidskih vozičkih in starši z otroškimi vozički. Ureditev spodbuja tudi vsakodnevno hojo, ki prispeva k zdravemu življenjskemu slogu, večji samostojnosti in socialni vključenosti.

5.4.6 Pozitiven vpliv na okolje, ob upoštevanju zelenega prehoda

Projekt podpira zeleni prehod predvsem z vidika trajnostne mobilnosti. Z izboljšanjem pogojev za hojo se omogoča, da se krajše vsakodnevne poti pogosteje opravijo peš, kar lahko prispeva k zmanjšanju uporabe osebnega motornega prometa na kratkih razdaljah. Investicija se umešča ob obstoječo prometnico in ne pomeni nove cestne povezave za povečanje motornega prometa. V času gradnje bodo vplivi na okolje začasni in obvladljivi, po izvedbi pa bo projekt prispeval k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti in večji uporabi trajnostnih oblik mobilnosti.

5.4.7 Izboljšanje mobilnosti in regionalne povezljivosti

Projekt izboljšuje lokalno mobilnost v naselju Zgornja Vižinga ter dostopnost do javnega potniškega prometa. Ureditev pločnika povezuje stanovanjska območja, lokalne priključke, avtobusno postajališče, prehode za pešce in storitvene dejavnosti ob državni cesti G1-1/0241. Ker se projekt navezuje na državno cestno povezavo Dravograd–Radlje ob Dravi, ima tudi posreden vpliv na regionalno povezljivost. Kakovostna peš dostopnost do avtobusnega postajališča je pomemben pogoj za uporabo javnega potniškega prometa in za povezovanje hoje z drugimi trajnostnimi oblikami mobilnosti.

5.4.8 Sinergijski učinek in komplementarnost z drugimi projekti

Projekt je komplementaren z razvojnimi in prometnimi usmeritvami Občine Radlje ob Dravi, zlasti z Občinsko celostno prometno strategijo Občine Radlje ob Dravi 2025–2031. Vsebinsko dopolnjuje ukrepe za izboljšanje prometne varnosti, trajnostne mobilnosti,



dostopnosti in kakovosti javnega prostora. Sinergijski učinek se kaže v povezavi z obstoječo državno cesto, lokalnimi cestami, avtobusnim postajališčem, stanovanjskim območjem in lokalnimi storitvami. Projekt dopolnjuje obstoječo prometno infrastrukturo in izboljšuje njeno uporabnost za pešce.

5.4.9 Sodelovanje znotraj in med regijami

Pri pripravi in izvedbi investicije sodelujejo oziroma bodo sodelovali Občina Radlje ob Dravi kot investitor, izdelovalci projektne in investicijske dokumentacije, upravljavci infrastrukture, soglasodajalci in izvajalci gradbenih del. Ker se ureditev umešča ob državno cesto G1-1/0241, je pomembno tudi usklajevanje z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo oziroma pristojnimi upravljavci državne cestne infrastrukture. Projekt ima lokalni značaj, vendar je umeščen v širši regionalni prometni prostor Koroške regije.

5.4.10 Trajnostni učinek projekta glede na vložena sredstva

Investicija ima dolgoročen trajnostni učinek, saj z usmerjenim infrastrukturnim posegom odpravlja konkretno prometno varnostno pomanjkljivost in izboljšuje pogoje za vsakodnevno hojo. Projekt bo služil prebivalcem, uporabnikom javnega potniškega prometa, obiskovalcem lokalnih dejavnosti in drugim uporabnikom daljše časovno obdobje. Trajnostni učinek se kaže v večji varnosti pešcev, boljši dostopnosti, funkcionalnejšem prometnem prostoru in podpori trajnostni mobilnosti. Glede na pričakovane koristi za prometno varnost, dostopnost in kakovost bivanja je investicija sorazmerna z vloženi sredstvi.

5.4.11 Ocena okoljskega vpliva investicije

Investicija sledi načelu, da se ne škoduje bistveno okoljskim ciljem Evropske unije. Projekt se izvaja ob obstoječi državni cesti in ne pomeni nove cestne povezave za povečanje motornega prometa. Predmet projekta je ureditev varnejše infrastrukture za pešce, kar podpira hojo kot trajnostno obliko mobilnosti. Vplivi na okolje bodo najbolj izraziti v času gradnje, ko lahko nastanejo začasni vplivi, kot so hrup, prašenje, prometne motnje in nastanek gradbenih odpadkov. Ti vplivi bodo lokalno omejeni, časovno začasni in obvladljivi z ustreznimi ukrepi.

Okoljski cilj	Ocena vpliva investicije
Blažitev podnebnih sprememb	Pozitiven oziroma nevtralen vpliv. Projekt spodbuja hojo in ne povečuje cestnih zmogljivosti za motorni promet.
Prilagajanje podnebnim spremembam	Nevtralen do pozitiven vpliv. Ureditev izboljšuje varnost in uporabnost javnega prostora.
Trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov	Brez bistvenega negativnega vpliva. Odvodnjavanje bo izvedeno skladno s tehničnimi zahtevami in projektno dokumentacijo.
Prehod na krožno gospodarstvo	Nevtralen do pozitiven vpliv. Predvideno je ustrezno ravnanje z gradbenimi odpadki in možnost uporabe recikliranih materialov.
Preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja	Začasni vplivi v času gradnje bodo obvladovani z organizacijo gradbišča, zmanjševanjem prašenja, pravilnim ravnanjem z odpadki in preprečevanjem onesnaženja tal.



Varstvo in obnova biotske
raznoverstnosti in ekosistemov

Brez bistvenega negativnega vpliva. Posegi so omejeni na območje
obstoječega cestnega prostora, obstoječa vegetacija pa se ohranja, kjer je
to mogoče.

Na podlagi navedenega se ocenjuje, da investicija nima bistvenih negativnih vplivov na okoljske cilje. V času gradnje bo vpliv zmeren, začasen in lokalno omejen, po izvedbi pa bo projekt imel pozitiven vpliv na trajnostno mobilnost, prometno varnost in kakovost bivanja.



6 PREDSTAVITEV VARIANT

V okviru investicijske presoje sta bili obravnavani osnovni varianti:

- varianta 0: »brez« investicije, pri kateri se projekt ne izvede,
- varianta 1: »z« investicijo

6.1 Varianta brez investicije

Pri varianti brez investicije se obstoječe stanje ne spremeni. Na obravnavanih odsekih še naprej ni zagotovljene sklenjene in varne infrastrukture za pešce, zato pešci uporabljajo rob vozišča, bankino oziroma neurejene obcestne površine. Takšna rešitev ne odpravlja prometno-varnostnih tveganj, ne izboljšuje dostopnosti do avtobusnega postajališča, lokalnih priključkov in stanovanjskih območij ter ne prispeva k ciljem OCPS in razpisa JR EKP UTM 2025. Varianta brez investicije zato ni sprejemljiva kot dolgoročna rešitev.

6.2 Varianta z investicijo

Varianta z investicijo vključuje izvedbo obeh funkcionalno povezanih odsekov pločnika. S tem se zagotovi varnejše vodenje pešcev ob državni cesti, boljša navezava na obstoječe prehode, lokalne priključke in avtobusno postajališče, dostopnost za ranljive skupine ter skladnost z razpisnim ukrepom infrastrukture za pešce. Varianta omogoča doseganje ciljev investicije, zato je izbrana kot optimalna varianta.

6.3 Večkriterijska analiza variant in izbor optimalne variante

6.3.1 Večkriterijska analiza variant

Ocenjevalna lestvica:

0	brez učinka / neustrezno
1	zelo slab učinek
2	slab učinek
3	srednji učinek
4	dober učinek
5	zelo dober učinek

Legenda kratic v tabeli:

U	utež
Varianta »0«	»brez« investicije
Varianta »1«	»z« investicijo
UT	utežna ocena



Tabela 2: Večkriterijska analiza variant

Kriterij	U	Varianta »0«	UT	Varianta »1«	UT
Prometna varnost in zmanjšanje tveganj za pešce	30	1	30	5	150
Sklenjenost, funkcionalnost in dostopnost peš povezave	20	1	20	5	100
Skladnost z OCPS, JR EKP UTM 2025 in cilji trajnostne mobilnosti	20	1	20	5	100
Izvedljivost glede na projektno dokumentacijo, zemljišča in upravljavce	15	3	45	4	60
Okoljski in prostorski vplivi	10	2	20	4	40
Skupaj	100		135		450

6.3.2 Utemeljitev izbire optimalne variante

Na podlagi večkriterijske analize je kot optimalna izbrana varianta z investicijo.

Ta varianta bistveno bolje izpolnjuje merila prometne varnosti, sklenjenosti peš povezave, dostopnosti, skladnosti z OCPS in razpisnimi pogoji ter dolgoročne uporabnosti javne infrastrukture. Varianta brez investicije ne odpravlja ugotovljenih pomanjkljivosti in ne omogoča doseganja razvojnih, prometno-varnostnih in trajnostnih ciljev projekta.



7 OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

7.1 Opredelitev vrste investicije

Investicija projekta predstavlja vlaganja, ki so v javnem interesu in predstavlja ekonomsko nedeljivo celoto aktivnosti, ki izpolnjuje natančno določeno tehnično-tehnološko funkcijo, z jasno opredeljenim ciljem: **IZVEDBA PROJEKTA.**

Podlaga za oceno investicije projekta in razdelitev finančnih virov projekta je predhodna ocena stroškov pridobljena s strani investitorja.

Opredelitev investicije projekta skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (določitev vrste investicijskega naročila – ukrepa):

- investicija v nakup
- novogradnja – novozgrajeni objekt**
- adaptacija
- rekonstrukcija/obnova
- investicijsko vzdrževanje osnovnih sredstev
- prodaja ali opustitev rabe osnovnih sredstev

Investicija projekta se opredeljuje kot: **NOVOGRADNJA – NOVOZGRAJENI OBJEKT.**

Tabela 3: Kriteriji za določitev vrste potrebne investicijske dokumentacije

Kriteriji (mejne vrednosti investicijskega projekta) za določitev vrste dokumenta	Identifikacija investicijskega projekta	Predinvesticijska zasnova	Investicijski program
Manj od 300.000 EUR	NE, razen	NE	NE
Če je objekt tehnološko zahteven	DA		
Če bodo nastale pomembne finančne posledice v času obratovanja	DA		
Če se bo projekt (so)financiral s proračunskimi sredstvi	DA		
Več od 300.000 in manj od 500.000 EUR	DA	NE	NE
Več od 500.000 in manj 2.500.000 EUR	DA	NE	DA
Več od 2.500.000 EUR	DA	DA	DA

Glede na opredeljeno vrsto investicije in kriterijev je potrebno izdelati:

- dokument identifikacije investicijskega projekta**
- predinvesticijska zasnova
- investicijski program



7.2 Osnove za oceno vrednosti

Ocena investicijskih stroškov in izdatkov je narejena na podlagi predložene projektne dokumentacije, popisov del in rekapitulacij predračunskih vrednosti za oba odseka. Za Sklop 1 je upoštevan popis del za odsek od table Zg. Vižinga do prehoda, za Sklop 2 pa popis del za odsek od avtobusnega postajališča do Avto Krka. Strošek gradbenega nadzora je ocenjen sorazmerno glede na vrednost GOI del, stroški projektne in investicijske dokumentacije pa so povzeti iz razdelitve stroškov investitorja.

Stroški so razdeljeni na GOI dela, gradbeni nadzor, projektno dokumentacijo, investicijsko dokumentacijo (DIIP, CBA) in pripravo vloge.

Oceno vrednosti projekta sestavljajo:

- GOI dela
- gradbeni nadzor
- projektna dokumentacija
- investicijska dokumentacija
- priprava vloge
- DDV

Ocena stroškov investicije projekta je določena po stalnih in tekočih cenah.

Stalne cene so enotni imenovalci vseh vrednostnih izrazov. To so cene, ki veljajo v času izdelave investicijske dokumentacije. Stalne cene lahko vključujejo tudi pričakovane strukturne spremembe, ki se preverjajo v analizi občutljivosti.

Tekoče cene so cene, kakršne pričakujemo v času realizacije investicije. Upoštevana je povprečna letna inflacija po navodilih UMAR.

Ker se bo projekt investicije izvajal v letih 2026 in 2027, tekoče cene **niso enake** stalnim cenam.

7.3 Ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah

Investicija je razdeljena na dva funkcionalno zaokrožena sklopa, ki skupaj zagotavljata celovito ureditev manjkajočih odsekov infrastrukture za pešce ob državni cesti G1-1/0241 skozi območje Zgornje Vižinge ter prispevata k večji prometni varnosti in dostopnosti za vse uporabnike prostora.

Tabela 4 prikazuje celotno investicijsko vrednost projekta ureditve infrastrukture za pešce v Zgornji Vižingi, ki obsega oba predvidena sklopa investicije. Vrednost investicije vključuje stroške gradbeno-obrtniških in inštalacijskih del (GOI dela), stroške gradbenega nadzora, izdelave projektne dokumentacije ter priprave investicijske in druge dokumentacije,



potrebne za izvedbo in prijavo projekta. Skupna ocenjena vrednost investicije po stalnih cenah znaša 473.341,59 EUR z DDV oziroma 387.984,91 EUR brez DDV.

Tabela 4: Celotna investicijska vrednost za ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po stalnih cenah

Naziv	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	354.004,86 €	77.881,07 €	431.885,93 €
Gradbeni nadzor	6.280,05 €	1.381,61 €	7.661,66 €
Projektna dokumentacija	24.600,00 €	5.412,00 €	30.012,00 €
Investicijska dokumentacija in prijava projekta	3.100,00 €	682,00 €	3.782,00 €
Skupaj (v EUR)	387.984,91 €	85.356,68 €	473.341,59 €

Tabela 5 prikazuje investicijsko vrednost Sklopa 1, ki obsega ureditev pločnika od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce. Ocenjena vrednost temelji na izdelanem popisu del in projektni dokumentaciji. Poleg stroškov GOI del vključuje tudi sorazmerni delež stroškov gradbenega nadzora in projektne dokumentacije.

Skupna vrednost sklopa znaša 206.894,25 EUR z DDV oziroma 169.585,45 EUR brez DDV.

Tabela 5: Celotna investicijska vrednost za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po stalnih cenah

Naziv	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	155.601,27 €	34.232,28 €	189.833,55 €
Gradbeni nadzor	2.684,18 €	590,52 €	3.274,70 €
Projektna dokumentacija	11.300,00 €	2.486,00 €	13.786,00 €
Skupaj (v EUR)	169.585,45 €	37.308,80 €	206.894,25 €

Tabela 6 prikazuje investicijsko vrednost Sklopa 2, ki obsega ureditev pločnika od avtobusne postaje do podjetja Avto Krka. Ocenjena vrednost temelji na projektantskih popisih del ter vključuje stroške GOI del, gradbenega nadzora in projektne dokumentacije. Zaradi večjega obsega gradbenih del predstavlja ta sklop večji delež celotne investicije. Skupna vrednost sklopa znaša 262.665,34 EUR z DDV oziroma 215.299,46 EUR brez DDV.

Tabela 6: Celotna investicijska vrednost za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po stalnih cenah

Naziv	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	198.403,59 €	43.648,79 €	242.052,38 €
Gradbeni nadzor	3.595,87 €	791,09 €	4.386,96 €
Projektna dokumentacija	13.300,00 €	2.926,00 €	16.226,00 €
Skupaj (v EUR)	215.299,46 €	47.365,88 €	262.665,34 €



7.4 Ocenjena vrednost investicije po tekočih cenah

Tabela 7 prikazuje celotno investicijsko vrednost projekta po tekočih cenah za oba sklopa skupaj. Vrednosti vključujejo predvideno valorizacijo stroškov GOI del in gradbenega nadzora glede na načrtovano dinamiko izvedbe. Projektna dokumentacija ter investicijska dokumentacija in prijava projekta niso valorizirane, saj gre za že znane oziroma zaključene stroške.

Skupna vrednost investicije po tekočih cenah znaša 478.396,39 EUR z DDV oziroma 392.128,19 EUR brez DDV.

Tabela 7: Celotna investicijska vrednost za ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po tekočih cenah

Naziv	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	358.075,92 €	78.776,70 €	436.852,62 €
Gradbeni nadzor	6.352,27 €	1.397,50 €	7.749,77 €
Projektna dokumentacija	24.600,00 €	5.412,00 €	30.012,00 €
Investicijska dokumentacija in prijava projekta	3.100,00 €	682,00 €	3.782,00 €
Skupaj (v EUR)	392.128,19 €	86.268,20 €	478.396,39 €

Tabela 8 prikazuje investicijsko vrednost Sklopa 1 po tekočih cenah. Vrednost zajema ureditev pločnika od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce ter vključuje valorizirane stroške GOI del in gradbenega nadzora ter stroške projektne dokumentacije.

Skupna vrednost Sklopa 1 po tekočih cenah znaša 209.114,99 EUR z DDV oziroma 171.405,73 EUR brez DDV.

Tabela 8: Celotna investicijska vrednost za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po tekočih cenah

Naziv	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	157.390,68 €	34.625,95 €	192.016,64 €
Gradbeni nadzor	2.715,05 €	597,31 €	3.312,36 €
Projektna dokumentacija	11.300,00 €	2.486,00 €	13.786,00 €
Skupaj (v EUR)	171.405,73 €	37.709,26 €	209.114,99 €

Tabela 9 prikazuje investicijsko vrednost Sklopa 2 po tekočih cenah, ki zajema ureditev pločnika od avtobusne postaje do podjetja Avto Krka. Vrednost vključuje valorizirane stroške GOI del in gradbenega nadzora ter stroške projektne dokumentacije.

Skupna vrednost Sklopa 2 po tekočih cenah znaša 265.499,39 EUR z DDV oziroma 217.622,45 EUR brez DDV.



Tabela 9: Celotna investicijska vrednost za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po tekočih cenah

Naziv	Vrednost brez DDV	DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	200.685,23 €	44.150,75 €	244.835,98 €
Gradbeni nadzor	3.637,22 €	800,19 €	4.437,41 €
Projektna dokumentacija	13.300,00 €	2.926,00 €	16.226,00 €
Skupaj (v EUR)	217.622,45 €	47.876,94 €	265.499,39 €

7.5 Upravičeni in neupravičeni stroški

Upravičeni stroški:

- GOI dela
- gradbeni nadzor
- projektna dokumentacija
- investicijska dokumentacija
- DDV

Neupravičeni stroški:

- priprava vloge

Legenda kratic:

US	upravičen strošek
NUS	neupravičen strošek

7.5.1 Upravičeni in neupravičeni stroški investicije v stalnih cenah

Tabela 10 prikazuje razdelitev celotne investicijske vrednosti projekta po stalnih cenah na upravičene in neupravičene stroške. Kot upravičeni stroški so opredeljeni stroški GOI del, gradbenega nadzora, projektne dokumentacije ter del stroškov investicijske dokumentacije in prijave projekta. Kot neupravičen strošek je upoštevan del stroškov investicijske dokumentacije in prijave projekta v višini 2.440,00 EUR z DDV. **Skupna vrednost investicije po stalnih cenah znaša 473.341,59 EUR z DDV, od tega znašajo upravičeni stroški 470.901,59 EUR z DDV, neupravičeni stroški pa 2.440,00 EUR z DDV.**

Tabela 10: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za projekt ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po stalnih cenah

Naziv	US	DDV - US	Skupaj US	NUS	DDV-NUS	Skupaj NUS	Skupaj US + NUS
GOI dela	354.004,86 €	77.881,07 €	431.885,93 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	431.885,93 €
Gradbeni nadzor	6.280,05 €	1.381,61 €	7.661,66 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	7.661,66 €
Projektna dokumentacija	24.600,00 €	5.412,00 €	30.012,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	30.012,00 €
Investicijska dokumentacija in prijava projekta	1.100,00 €	242,00 €	1.342,00 €	2.000,00 €	440,00 €	2.440,00 €	3.782,00 €
Skupaj (v EUR)	385.984,91 €	84.916,68 €	470.901,59 €	2.000,00 €	440,00 €	2.440,00 €	473.341,59 €



Tabela 11 prikazuje upravičene in neupravičene stroške za Sklop 1, ki zajema ureditev pločnika od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce. V okviru sklopa so kot upravičeni stroški prikazani stroški GOI del, gradbenega nadzora in projektne dokumentacije. Neupravičeni stroški pri tem sklopu niso predvideni. **Skupna vrednost Sklopa 1 po stalnih cenah znaša 206.894,25 EUR z DDV.**

Tabela 11: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po stalnih cenah

Naziv	US	DDV - US	Skupaj US	NUS	DDV-NUS	Skupaj NUS	Skupaj US + NUS
GOI dela	155.601,27 €	34.232,28 €	189.833,55 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	189.833,55 €
Gradbeni nadzor	2.684,18 €	590,52 €	3.274,70 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.274,70 €
Projektna dokumentacija	11.300,00 €	2.486,00 €	13.786,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	13.786,00 €
Skupaj (v EUR)	169.585,45 €	37.308,80 €	206.894,25 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	206.894,25 €

Tabela 12 prikazuje upravičene in neupravičene stroške za Sklop 2, ki zajema ureditev pločnika od avtobusne postaje do podjetja Avto Krka. Kot upravičeni stroški so prikazani stroški GOI del, gradbenega nadzora in projektne dokumentacije. Neupravičeni stroški pri tem sklopu niso predvideni. **Skupna vrednost Sklopa 2 po stalnih cenah znaša 262.665,34 EUR z DDV.**

Tabela 12: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po stalnih cenah

Naziv	US	DDV - US	Skupaj US	NUS	DDV-NUS	Skupaj NUS	Skupaj US + NUS
GOI dela	198.403,59 €	43.648,79 €	242.052,38 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	242.052,38 €
Gradbeni nadzor	3.595,87 €	791,09 €	4.386,96 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4.386,96 €
Projektna dokumentacija	13.300,00 €	2.926,00 €	16.226,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	16.226,00 €
Skupaj (v EUR)	215.299,46 €	47.365,88 €	262.665,34 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	262.665,34 €

7.5.2 Upravičeni in neupravičeni stroški investicije po tekočih cenah

Tabela 13 prikazuje razdelitev celotne investicijske vrednosti projekta po tekočih cenah na upravičene in neupravičene stroške. Kot upravičeni stroški so opredeljeni stroški GOI del, gradbenega nadzora, projektne dokumentacije ter del stroškov investicijske dokumentacije in prijave projekta. Kot neupravičen strošek je upoštevan del stroškov investicijske dokumentacije in prijave projekta v višini 2.440,00 EUR z DDV. **Skupna vrednost investicije po tekočih cenah znaša 478.396,39 EUR z DDV, od tega znašajo upravičeni stroški 475.956,39 EUR z DDV, neupravičeni stroški pa 2.440,00 EUR z DDV.**

Tabela 13: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za projekt ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po tekočih cenah

Naziv	US	DDV - US	Skupaj US	NUS	DDV-NUS	Skupaj NUS	Skupaj US + NUS
GOI dela	358.075,92 €	78.776,70 €	436.852,62 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	436.852,62 €
Gradbeni nadzor	6.352,27 €	1.397,50 €	7.749,77 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	7.749,77 €
Projektna dokumentacija	24.600,00 €	5.412,00 €	30.012,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	30.012,00 €
Investicijska dokumentacija in prijava projekta	1.100,00 €	242,00 €	1.342,00 €	2.000,00 €	440,00 €	2.440,00 €	3.782,00 €
Skupaj (v EUR)	390.128,19 €	85.828,20 €	475.956,39 €	2.000,00 €	440,00 €	2.440,00 €	478.396,39 €



Tabela 14 prikazuje upravičene in neupravičene stroške za Sklop 1 po tekočih cenah, ki zajema ureditev pločnika od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce. V okviru sklopa so kot upravičeni stroški prikazani stroški GOI del, gradbenega nadzora in projektne dokumentacije. Neupravičeni stroški pri tem sklopu niso predvideni.

Skupna vrednost Sklopa 1 po tekočih cenah znaša 209.114,99 EUR z DDV.

Tabela 14: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po tekočih cenah

Naziv	US	DDV - US	Skupaj US	NUS	DDV-NUS	Skupaj NUS	Skupaj US + NUS
GOI dela	157.390,68 €	34.625,95 €	192.016,64 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	192.016,64 €
Gradbeni nadzor	2.715,05 €	597,31 €	3.312,36 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.312,36 €
Projektna dokumentacija	11.300,00 €	2.486,00 €	13.786,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	13.786,00 €
Skupaj (v EUR)	171.405,73 €	37.709,26 €	209.114,99 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	209.114,99 €

Tabela 15 prikazuje upravičene in neupravičene stroške za Sklop 2 po tekočih cenah, ki zajema ureditev pločnika od avtobusne postaje do podjetja Avto Krka. Kot upravičeni stroški so prikazani stroški GOI del, gradbenega nadzora in projektne dokumentacije. Neupravičeni stroški pri tem sklopu niso predvideni.

Skupna vrednost Sklopa 2 po tekočih cenah znaša 265.499,39 EUR z DDV.

Tabela 15: Upravičeni in neupravičeni stroški investicije za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po tekočih cenah

Naziv	US	DDV - US	Skupaj US	NUS	DDV-NUS	Skupaj NUS	Skupaj US + NUS
GOI dela	200.685,23 €	44.150,75 €	244.835,98 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	244.835,98 €
Gradbeni nadzor	3.637,22 €	800,19 €	4.437,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4.437,41 €
Projektna dokumentacija	13.300,00 €	2.926,00 €	16.226,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	16.226,00 €
Skupaj (v EUR)	217.622,45 €	47.876,94 €	265.499,39 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	265.499,39 €

7.6 Dinamika izvedbe

7.6.1 Dinamika izvedbe po stalnih cenah

Stroški GOI del in gradbenega nadzora so predvideni v letu 2027, medtem ko so stroški projektne dokumentacije ter investicijske dokumentacije in prijave projekta predvideni pretežno oziroma v celoti v letu 2026.

Tabela 16 prikazuje dinamiko celotne operacije za oba sklopa skupaj. Skupna vrednost investicije po stalnih cenah znaša 473.341,59 EUR z DDV oziroma 387.984,91 EUR brez DDV.



Tabela 16: Dinamika izvedbe investicije celotne operacije za projekt ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po stalnih cenah

Leta	2026		2027		Skupaj 2026 + 2027	
	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	0,00 €	0,00 €	354.004,86 €	431.885,93 €	354.004,86 €	431.885,93 €
Gradbeni nadzor	0,00 €	0,00 €	6.280,05 €	7.661,66 €	6.280,05 €	7.661,66 €
Projektna dokumentacija	24.040,98 €	29.330,00 €	559,02 €	682,00 €	24.600,00 €	30.012,00 €
Investicijska dokumentacija in prijava projekta	3.100,00 €	3.782,00 €	0,00 €	0,00 €	3.100,00 €	3.782,00 €
Skupaj (v EUR)	27.140,98 €	33.112,00 €	360.843,93 €	440.229,59 €	387.984,91 €	473.341,59 €

Tabela 17 prikazuje dinamiko izvedbe za Sklop 1, katerega skupna vrednost po stalnih cenah znaša 206.894,25 EUR z DDV.

Tabela 17: Dinamika izvedbe investicije za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po stalnih cenah

Leta	2026		2027		Skupaj 2026 + 2027	
	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	0,00 €	0,00 €	155.601,27 €	189.833,55 €	155.601,27 €	189.833,55 €
Gradbeni nadzor	0,00 €	0,00 €	2.684,18 €	3.274,70 €	2.684,18 €	3.274,70 €
Projektna dokumentacija	10.740,98 €	13.104,00 €	559,02 €	682,00 €	11.300,00 €	13.786,00 €
Skupaj (v EUR)	10.740,98 €	13.104,00 €	158.844,47 €	193.790,25 €	169.585,45 €	206.894,25 €

Tabela 18 prikazuje dinamiko izvedbe za Sklop 2, katerega skupna vrednost po stalnih cenah znaša 262.665,34 EUR z DDV.

Tabela 18: Dinamika izvedbe investicije za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po stalnih cenah

Leta	2026		2027		Skupaj 2026 + 2027	
	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	0,00 €	0,00 €	198.403,59 €	242.052,38 €	198.403,59 €	242.052,38 €
Gradbeni nadzor	0,00 €	0,00 €	3.595,87 €	4.386,96 €	3.595,87 €	4.386,96 €
Projektna dokumentacija	13.300,00 €	16.226,00 €	0,00 €	0,00 €	13.300,00 €	16.226,00 €
Skupaj (v EUR)	13.300,00 €	16.226,00 €	201.999,46 €	246.439,34 €	215.299,46 €	262.665,34 €

7.6.2 Dinamika izvedbe po tekočih cenah

Tabele 19, 20 in 21 prikazujejo predvideno dinamiko izvedbe investicije po tekočih cenah za leti 2026 in 2027. Pri tekočih cenah je upoštevana valorizacija stroškov GOI del in gradbenega nadzora v letu 2027, medtem ko stroški projektne dokumentacije ter investicijske dokumentacije in prijave projekta niso valorizirani, saj so predvideni v letu 2026 oziroma predstavljajo že znane stroške.

Tabela 19 prikazuje dinamiko celotne operacije za oba sklopa skupaj. **Skupna vrednost investicije po tekočih cenah znaša 478.396,39 EUR z DDV oziroma 392.128,19 EUR brez DDV.**



Tabela 19: Dinamika izvedbe investicije celotne operacije za projekt ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi (Sklop 1 in Sklop 2) po tekočih cenah

Leta	2026		2027		Skupaj 2026 + 2027	
	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	0,00 €	0,00 €	358.075,92 €	436.852,62 €	358.075,92 €	436.852,62 €
Gradbeni nadzor	0,00 €	0,00 €	6.352,27 €	7.749,77 €	6.352,27 €	7.749,77 €
Projektna dokumentacija	24.040,98 €	29.330,00 €	559,02 €	682,00 €	24.600,00 €	30.012,00 €
Investicijska dokumentacija in prijava projekta	3.100,00 €	3.782,00 €	0,00 €	0,00 €	3.100,00 €	3.782,00 €
Skupaj (v EUR)	27.140,98 €	33.112,00 €	364.987,21 €	445.284,39 €	392.128,19 €	478.396,39 €

Tabela 20 prikazuje dinamiko izvedbe za Sklop 1, katerega skupna vrednost po tekočih cenah znaša 209.114,99 EUR z DDV.

Tabela 21 prikazuje dinamiko izvedbe za Sklop 2, katerega skupna vrednost po tekočih cenah znaša 265.499,39 EUR z DDV.

Tabela 20: Dinamika izvedbe investicije za Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce po tekočih cenah

Leta	2026		2027		Skupaj 2026 + 2027	
	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	0,00 €	0,00 €	157.390,68 €	192.016,64 €	157.390,68 €	192.016,64 €
Gradbeni nadzor	0,00 €	0,00 €	2.715,05 €	3.312,36 €	2.715,05 €	3.312,36 €
Projektna dokumentacija	10.740,98 €	13.104,00 €	559,02 €	682,00 €	11.300,00 €	13.786,00 €
Skupaj (v EUR)	10.740,98 €	13.104,00 €	160.664,75 €	196.010,99 €	171.405,73 €	209.114,99 €

Tabela 21: Dinamika izvedbe investicije za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke po tekočih cenah

Leta	2026		2027		Skupaj 2026 + 2027	
	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
GOI dela	0,00 €	0,00 €	200.685,23 €	244.835,98 €	200.685,23 €	244.835,98 €
Gradbeni nadzor	0,00 €	0,00 €	3.637,22 €	4.437,41 €	3.637,22 €	4.437,41 €
Projektna dokumentacija	13.300,00 €	16.226,00 €	0,00 €	0,00 €	13.300,00 €	16.226,00 €
Skupaj (v EUR)	13.300,00 €	16.226,00 €	204.322,45 €	249.273,39 €	217.622,45 €	265.499,39 €

7.7 Viri financiranja in finančna konstrukcija

7.7.1 Viri financiranja in finančna konstrukcija po stalnih cenah

Tabela 22 prikazuje vire financiranja celotnega investicijskega projekta po stalnih cenah. Upravičeni stroški znašajo 470.901,59 EUR, od tega je predvideno sofinanciranje iz sredstev Kohezijskega sklada (KS) v višini 376.721,27 EUR, lastna sredstva Občine Radlje ob Dravi pa znašajo 94.180,32 EUR. Neupravičeni stroški v višini 2.440,00 EUR se v celoti financirajo iz proračunskih sredstev občine. Skupna vrednost operacije po stalnih cenah znaša 473.341,59 EUR. Skupni prispevek Občine Radlje ob Dravi znaša 96.620,32 EUR, sredstva Kohezijskega



sklada (KS) pa 376.721,27 EUR. Sredstva Kohezijskega sklada (KS) so prikazana tudi po viru financiranja, in sicer 85 % EU del v višini 320.213,08 EUR ter 15 % slovenska udeležba v višini 56.508,19 EUR.

Tabela 22: Skupen prikaz virov financiranja celotnega investicijskega projekta za ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingji (Sklop 1 in Sklop 2) po stalnih cenah

Viri financiranja	2026	2027	Skupaj vsi viri
UPRAVIČENI STROŠKI			
Skupaj (po letih)	30.672,00 €	440.229,59 €	470.901,59 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	6.134,40 €	88.045,92 €	94.180,32 €
Kohezijski sklad (KS)	24.537,60 €	352.183,67 €	376.721,27 €
NEUPRAVIČENI STROŠKI			
Skupaj (po letih)	2.440,00 €	0,00 €	2.440,00 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	2.440,00 €	0,00 €	2.440,00 €
SKUPAJ VSI STROŠKI (UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI)			
Skupaj (po letih)	33.112,00 €	440.229,59 €	473.341,59 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	8.574,40 €	88.045,92 €	96.620,32 €
Kohezijski sklad (KS)	24.537,60 €	352.183,67 €	376.721,27 €
85% EU	20.856,96 €	299.356,12 €	320.213,08 €
15% SLO	3.680,64 €	52.827,55 €	56.508,19 €
SKUPAJ VREDNOST OPERACIJE (V EUR)			473.341,59 €

7.7.2 Viri financiranja in finančna konstrukcija po tekočih cenah

Tabela 23 prikazuje vire financiranja celotnega investicijskega projekta po tekočih cenah. Upravičeni stroški znašajo 475.956,39 EUR, od tega je predvideno sofinanciranje iz sredstev Kohezijskega sklada (KS) v višini 380.765,11 EUR, lastna sredstva Občine Radlje ob Dravi pa znašajo 95.191,28 EUR. Neupravičeni stroški v višini 2.440,00 EUR se v celoti financirajo iz proračunskih sredstev občine. Skupna vrednost operacije po tekočih cenah znaša 478.396,39 EUR. Skupni prispevek Občine Radlje ob Dravi znaša 97.631,28 EUR, sredstva Kohezijskega sklada (KS) pa 380.765,11 EUR. Sredstva Kohezijskega sklada (KS) so prikazana tudi po viru financiranja, in sicer 85 % EU del v višini 323.650,34 EUR ter 15 % slovenska udeležba v višini 57.114,77 EUR.

Tabela 23: Skupen prikaz virov financiranja celotnega investicijskega projekta za ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingji (Sklop 1 in Sklop 2) po tekočih cenah

Viri financiranja	2026	2027	Skupaj vsi viri
UPRAVIČENI STROŠKI			
Skupaj (po letih)	30.672,00 €	445.284,39 €	475.956,39 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	6.134,40 €	89.056,88 €	95.191,28 €
Kohezijski sklad (KS)	24.537,60 €	356.227,51 €	380.765,11 €
NEUPRAVIČENI STROŠKI			
Skupaj (po letih)	2.440,00 €	0,00 €	2.440,00 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	2.440,00 €	0,00 €	2.440,00 €
SKUPAJ VSI STROŠKI (UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI)			
Skupaj (po letih)	33.112,00 €	445.284,39 €	478.396,39 €
Proračunska sredstva Občine Radlje ob Dravi	8.574,40 €	89.056,88 €	97.631,28 €
Kohezijski sklad (KS)	24.537,60 €	356.227,51 €	380.765,11 €
85% EU	20.856,96 €	302.793,38 €	323.650,34 €



15% SLO	3.680,64 €	53.434,13 €	57.114,77 €
SKUPAJ VREDNOST OPERACIJE (V EUR)			478.396,39 €

7.8 Finančni in ekonomski učinki

7.8.1 Opredelitev stroškov poslovanja

Stroške upravljanja in vzdrževanja bo v ekonomski dobi zagotavljala Občina Radlje ob Dravi oziroma pristojni upravljavec občinske infrastrukture. Stroški se nanašajo na redno vzdrževanje površin za pešce, zimsko službo, čiščenje, vzdrževanje prometne signalizacije, manjše sanacije in zagotavljanje varne uporabe infrastrukture. Ker se ureditev umešča ob državno cesto, se bodo posegi na območju državne ceste usklajevali tudi z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo.

7.8.2 Opredelitev prihodkov iz poslovanja

Z realizacijo naložbe se ne pričakuje neposrednih prihodkov iz poslovanja. Uporaba pločnikov oziroma površin za pešce se uporabnikom ne bo zaračunavala, zato je projekt neprihodkovne narave in se izvaja zaradi javnega interesa, večje prometne varnosti, izboljšane dostopnosti in spodbujanja trajnostne mobilnosti.



8 TEMELJNE PRVINE INVESTICIJE

8.1 Tehnično-tehnološki opis

Investicija je zasnovana kot ureditev dveh odsekov infrastrukture za pešce ob državni cesti G1-1/0241 Dravograd-Radlje ob Dravi.

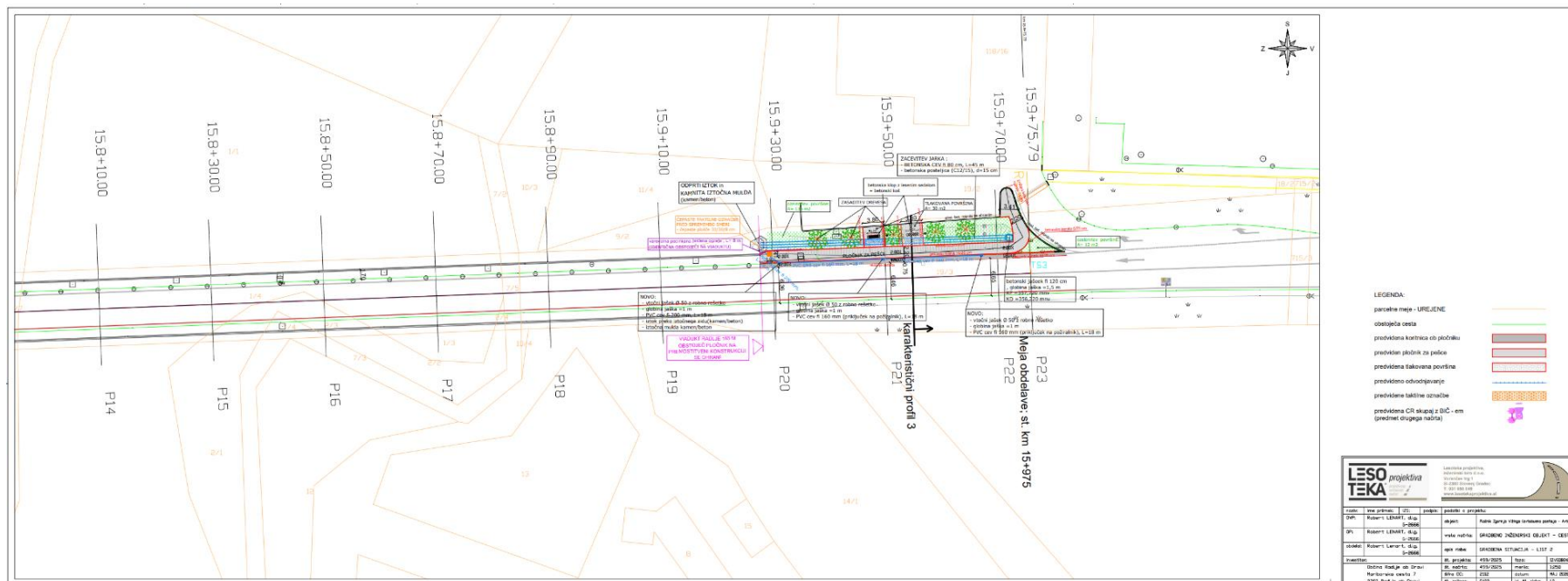
Sklop 1: Odsek »od table Zg. Vižinga - prehod« je v projektni dokumentaciji opredeljen od območja table Zg. Vižinga do križišča z lokalno cesto LC 347021 oziroma območja prehoda za pešce. Predvidena je ureditev pločnika v dolžini približno 150 m, širine 2,20 m vključno z robniki, z robnim pasom in koritnico ob državni cesti v skupni širini 0,75 m. Na območju prehoda so predvideni nižani robniki in taktilne označbe za slepe in slabovidne uporabnike.

Sklop 2: Odsek »avtobusna postaja - Avto Krka« dopolnjuje povezavo med obstoječim avtobusnim postajališčem, območjem viadukta oziroma cestne infrastrukture in priključkom Avto Krka. Projektna dokumentacija za Sklop 2 obravnava odsek ob državni cesti G1-1/0241 od km 15,5+70 do km 15,5+475; pločnik na viaduktu ostaja obstoječ in ni predmet obdelave, dolžina umestitve pločnika za pešce pa znaša skupaj cca 245 m (v popisu del so posamezne postavke za zakoličbo oziroma drenažo prikazane s količino 250 m). Karakteristični prerezi prikazujejo pločnik širine 2,20 m skupaj z robniki ter skupne širine z robnim pasom, koritnico oziroma spremljajočimi elementi približno 2,70-2,95 m. Na območju avtobusnega postajališča in prehoda so prikazane taktilne označbe in prilagoditve za varno prečkanje.

Tehnične rešitve vključujejo asfaltno ureditev površin za pešce, betonske robnike in lamelne robnike, odvodnjavanje, prilagoditve obstoječe prometne signalizacije, horizontalno signalizacijo, taktilne označbe, javno razsvetljavo na odseku od table do prehoda ter izvedbo kamnite grede oziroma utrditve brežine tam, kjer je to potrebno. Na odseku pri Avto Krka je predvidena tudi zamenjava prometnega znaka omejitve hitrosti s 60 km/h na 50 km/h ter izris optičnih zavor na vozišču kot ukrep za spoštovanje omejitve hitrosti.



Slika 9: Gradbena situacija za Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krke



Vir: Izvedbeni načrt za Sklop 2, 499/2025, maj 2026.



8.2 Lokacija in prostorska opredelitev investicije

Investicija se izvaja v Občini Radlje ob Dravi, v naselju Zgornja Vižinga, na območju k. o. 806 - Zgornja Vižinga in k. o. 805 - Dobrava, ob državni cesti G1-1/0241 Dravograd-Radlje ob Dravi.

Obravnavana sta dva prostorsko ločena, vendar funkcionalno povezana odseka, ki skupaj izboljšujeta varnost in sklenjenost hoje v naselju. Investicija zajema naslednje parcelne številke:

Sklop 1: za odsek »Pločnik Vižinga - prehod« parc. št. 395/5, 430/10, 377/14, 377/19, 377/20, 377/17, 435/7, 435/8, 377/18, 430/11, *11/1 in 1/3, vse k. o. 806 - Zgornja Vižinga.

Sklop 2: za odsek »Pločnik Avto Krka« parc. št. 124/4, 124/3, 115/2 in 116/3, vse k. o. 806 - Zgornja Vižinga, ter 19/3 in 19/2, obe k. o. 805 - Dobrava.

Pri izvedbi se morajo upoštevati pogoji lastnikov oziroma upravljavcev zemljišč ter pogoji Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo kot upravljavca državne ceste.

8.3 Časovni načrt izvedbe

Investicija se bo pričela izvajati po potrditvi DIIP-a in projektne dokumentacije v letu 2026. Postopek javnega naročila je predviden v letu 2026, gradnja v letih 2026 in 2027, zaključek projekta pa v letu 2027. Dinamika je usklajena z razpoložljivostjo razpisnih sredstev, postopki javnega naročanja in izvedbenimi možnostmi na državni cesti.

Tabela 24: Časovni načrt izvedbe

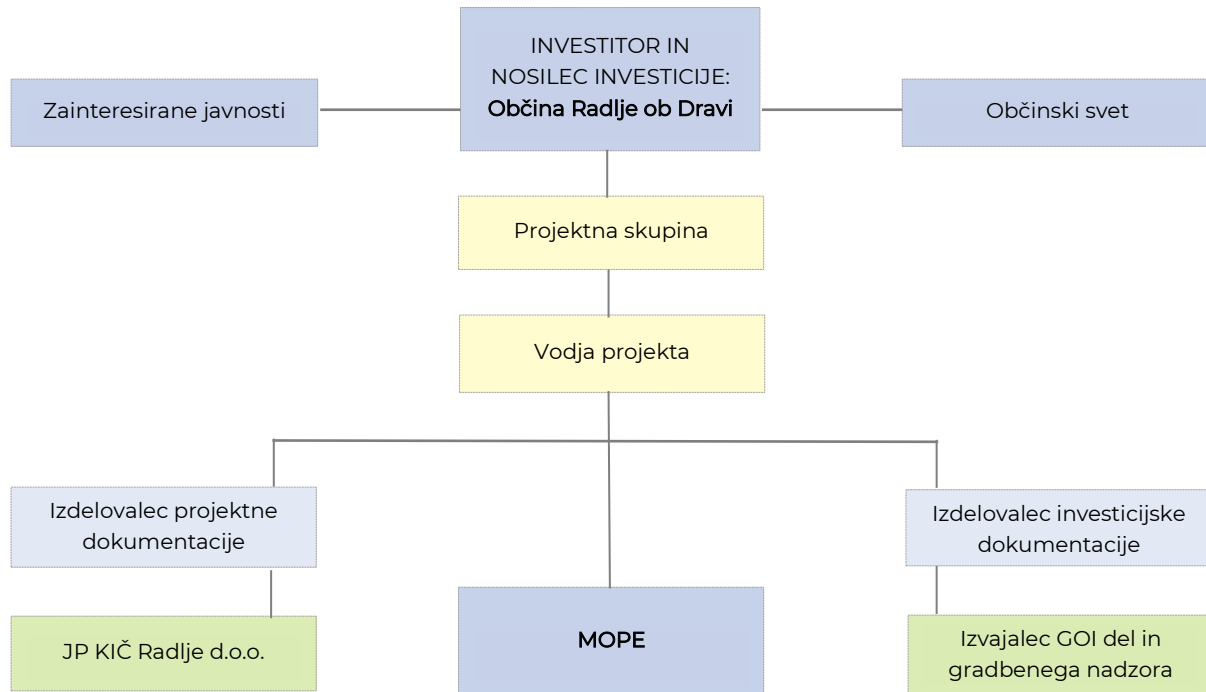
Ključni mejniki – opis	Predvideni rok, ko bodo mejniki doseženi
Izdelava investicijske dokumentacije	junij 2026
Izdelava projektne dokumentacije	junij 2026
Izvedba JN na izbiro izvajalca	2026
Izvedba gradnje	2026, 2027
Zaključek projekta	2027

8.4 Organizacija izvedbe, kadrovska shema in analiza izvedljivosti

8.4.1 Kadrovsko-organizacijska shema

Investicijski projekt se bo vodil na Občini Radlje ob Dravi.

Slika 12: Kadrovsko-organizacijska shema



8.4.2 Projektna skupina, odgovorna za pripravo in nadzor nad pripravo investicijske, projektne, tehnične in druge dokumentacije

Vloga v projektu	Naloge	Ime in priimek, delovno mesto, navedba referenc in opis delovnih izkušenj
Vodja projekta	Koordinacija med izvajanjem projekta, nadzor nad izvedbo del	Marjana Švajger, direktorica občinske uprave Občine Radlje ob Dravi
Članica za področje finančnih virov	Nadzor nad finančno konstrukcijo projekta	Duška Zalokar
Članica projektne skupine	Nadzor nad pripravo investicijske in razpisne dokumentacije	Vesna Valente Podrzavnik
Članica projektne skupine	Nadzor nad izvedbo javnega naročila	Katja Burja Kotnik

8.4.3 Družbene koristi za lokalno skupnost

Investicija ne ustvarja neposrednih tržnih prihodkov, vendar ustvarja pomembne družbene koristi. Najpomembnejše koristi so povečanje prometne varnosti pešcev in drugih ranljivih udeležencev, izboljšanje dostopnosti stanovanjskih, javnih, storitvenih in drugih območij, spodbujanje hoje kot osnovne oblike trajnostne mobilnosti ter izboljšanje kakovosti bivanja in urejenosti javnega prostora.



8.4.4 Kvalitativno vrednotenje družbenih koristi za lokalno skupnost

Kvalitativno vrednotenje kaže zelo visok pomen projekta na področju prometne varnosti, visok pomen na področju dostopnosti in trajnostne mobilnosti ter srednje do visok pomen na področju zdravja prebivalcev, kakovosti javnega prostora in okoljskih učinkov. Koristniki so predvsem pešci, otroci, starejši, osebe z oviranostmi, uporabniki javnega potniškega prometa, vozniki in lokalna skupnost kot celota.

8.4.5 Kvantitativno vrednotenje družbenih koristi

Za potrebe DIIP je uporabljena poenostavljena CBA analiza z referenčnim obdobjem 30 let in 4 % diskontno stopnjo. Investicijska vrednost znaša 473.341,59 EUR z DDV po stalnih cenah in 478.396,39 EUR z DDV po tekočih cenah. Projekt ne ustvarja prihodkov iz poslovanja, zato so prihodki ocenjeni na 0,00 EUR/leto. Letni stroški upravljanja in vzdrževanja se zagotavljajo v okviru rednega vzdrževanja občinske javne infrastrukture oziroma pristojnega upravljavca, ob usklajevanju z upravljavcem državne ceste, kadar gre za območje državne ceste.

8.5 Pričakovani učinki investicije in uporaba infrastrukture

Po izvedbi se pričakuje povečana uporabnost in varnost peš povezav na območju Zgornje Vižinge. Urejena infrastruktura bo omogočala varnejšo vsakodnevno uporabo za prebivalce, obiskovalce, uporabnike avtobusnega postajališča in druge uporabnike prostora. Projekt bo zmanjšal nevarne situacije ob prometnici, izboljšal navezave na obstoječe prometne ureditve ter omogočil bolj pregledno in dostopno uporabo javnega prostora.

8.6 Presoja upravičenosti investicije

Izvedba investicije je upravičena z vidika javnega interesa, prometne varnosti, dostopnosti, kakovosti bivanja in trajnostne mobilnosti. Varianta brez investicije ne omogoča doseganja zastavljenih ciljev, saj se obstoječe pomanjkljivosti in tveganja za pešce ohranjajo. Varianta z investicijo omogoča sklenitev manjkajoče peš povezave, večjo varnost ranljivih udeležencev in boljšo funkcionalnost javnega prostora.

8.7 Vplivi investicije na okolje

8.7.1 Varstvo okolja – okoljevarstveni učinki naložbe

V tem poglavju so podrobneje opredeljeni izvedbeni vplivi investicije na okolje. Ocena temelji na značaju projekta, projektni dokumentaciji, projektni nalogi in običajnih vplivih primerljivih infrastrukturnih posegov.

Pri izvedbi operacije se bodo upoštevala naslednja izhodišča:



- zmanjšanje vplivov na okolje,
- okoljska učinkovitost,
- učinkovita raba naravnih virov,
- trajnostna dostopnost,
- varovanje rodovitne prsti,
- ustrezno ravnanje z gradbenimi odpadki,
- preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča,
- ureditev odvodnjavanja,
- varna organizacija prometa v času gradnje.

Ker gre za poseg v obstoječi cestni oziroma obcestni prostor, bodo vplivi na okolje najbolj izraziti med gradnjo. Po izvedbi investicije se ne pričakujejo pomembni negativni vplivi na okolje.

8.7.2 Zmanjševanje vplivov na okolje med gradnjo

Najbolj moteči vplivi v času gradnje bodo začasna organizacija prometa, hrup, prašenje, uporaba gradbene mehanizacije, transport materiala, nastanek gradbenih odpadkov in morebitno začasno otežen dostop do posameznih priključkov oziroma objektov. Za zmanjšanje teh vplivov se bodo uporabljali ukrepi, določeni v projektni dokumentaciji, projektni nalogi, varnostnem načrtu, načrtu vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje ter veljavnih predpisih.

8.7.3 Voda in tla

Projektna dokumentacija predvideva ureditev odvodnjavanja meteornih voda. Odvodnjavanje se zagotavlja s prečnimi skloni, koritnicami, peskolovi oziroma LTŽ robnimi rešetkami ter navezavo na meteorno kanalizacijo oziroma obstoječe odvodne sisteme. Med gradnjo lahko nastane manjše tveganje za onesnaženje tal zaradi uporabe gradbenih in transportnih strojev. V primeru razlitja goriv, olj ali drugih tekočin je treba onesnaženo zemljinjo odstraniti in oddati pooblaščenemu prevzemniku. Projektna naloga določa tudi varovanje rodovitne prsti pred trajno izgubo. Če rodovitna prst ne bo uporabljena na mestu izkopa, jo je treba zbirati in oddajati ločeno od preostalega zemeljskega izkopa.

8.7.4 Zrak

V času gradbenih del lahko nastanejo začasni vplivi na kakovost zraka zaradi izpušnih plinov gradbene mehanizacije in prašenja z gradbišča. Projektna naloga predvideva izdelavo elaborata za preprečevanje in zmanjševanje emisije delcev z gradbišča oziroma strokovno utemeljitev, če elaborat ne bi bil potreben. Za zmanjšanje prašenja se bodo izvajali ukrepi, kot so ustrezna organizacija gradbišča, pravilno ravnanje z razsutimi materiali, čiščenje vozniških površin, preprečevanje raznašanja materiala na cesto in po potrebi vlaženje prašnih površin.



8.7.5 Hrup

V času izvajanja del bo okolje začasno obremenjeno s hrupom gradbene mehanizacije, tovornega prometa in izvedbenih del. Hrup bo občasen in omejen na čas gradnje. Dela se bodo praviloma izvajala v dnevnem času. Po izvedbi investicije projekt ne bo povzročal dodatnega hrupa, saj ureditev pločnika ne povečuje motornega prometa.

8.7.6 Odpadki in učinkovita raba virov

Pri izvedbi projekta bodo nastajali gradbeni odpadki. Projektna naloga določa, da morajo biti projektirane rešitve pripravljene tako, da pri izvedbi nastane čim manj odpadkov. Za nastale odpadke je treba predvideti ustrezno ravnanje po prednostnem vrstnem redu: preprečevanje nastajanja odpadkov, priprava za ponovno uporabo, recikliranje, drugi postopki predelave in odstranjevanje.

Pri izvedbi se bodo upoštevala načela zelenega javnega naročanja, vključno s prednostno uporabo recikliranega asfaltne granulate, kjer bo to tehnično izvedljivo in skladno s projektno dokumentacijo.

Predvidene vrste gradbenih odpadkov so predvsem:

Gradbeni odpadek	Klasifikacijska številka
Beton	17 01 01
Les	17 02 01
Plastika	17 02 03
Bitumenske mešanice, ki niso zajete v 17 03 01	17 03 02
Železo in jeklo	17 04 05
Kabli, ki niso zajeti v 17 04 10	17 04 11
Zemlja in kamenje 17 05 03	17 05 04
Mešani gradbeni odpadki, ki niso zajeti v 17 09 01, 17 09 02 in 17 09 03	17 09 04

Gradbeni odpadki se bodo ločeno zbirali, začasno skladiščili tako, da ne bodo onesnaževali okolja, ter oddali pooblaščenim prevzemnikom.

8.7.7 Omilitveni ukrepi

Za zmanjšanje vplivov na okolje se bodo izvajali naslednji ukrepi:

- odstranitev morebitnih odloženih odpadkov pred začetkom del,
- ločeno zbiranje in oddaja gradbenih odpadkov pooblaščenim prevzemnikom,
- varovanje rodovitne prsti pred trajno izgubo,
- preprečevanje onesnaženja tal in voda z gorivi, olji ali drugimi nevarnimi snovmi,
- uporaba tehnično brezhibne gradbene mehanizacije,
- zmanjševanje prašenja z ustrezno organizacijo gradbišča,
- izvajanje del praviloma v dnevnem času,
- upoštevanje načrta vodenja in zavarovanja prometa v času gradnje,



- zagotavljanje čim manj motenih dostopov do objektov in priključkov,
- čiščenje in ureditev gradbišča po zaključku del.

Ob upoštevanju navedenih ukrepov se ocenjuje, da bo vpliv investicije na okolje v času gradnje zmeren, začasen in lokalno omejen.

1.	Vpliv je zmeren.	Količinska in/ali kakovostna sprememba sestavine okolja je majhna.
----	------------------	--

8.8 Vplivi investicije na okolje in trajnostno mobilnost

Investicija ima z vidika trajnostne mobilnosti pozitiven vpliv, saj izboljšuje pogoje za hojo na območju Zgornje Vižinge in povečuje varnost ranljivih udeležencev v prometu. Z ureditvijo pločnika se izboljšuje dostopnost do avtobusnega postajališča, stanovanjskih območij, lokalnih priključkov in storitvenih dejavnosti.

Okoljski vplivi bodo najbolj izraziti v času gradnje, vendar bodo začasni, lokalno omejeni in obvladljivi. Podrobnejši vplivi na tla, vode, zrak, hrup in ravnanje z odpadki so obravnavani v poglavju 8.7. Po izvedbi investicije se ne pričakujejo pomembni negativni vplivi na okolje.

Projekt prispeva k trajnostni mobilnosti, prometni varnosti in kakovosti bivanja, saj ne povečuje motornega prometa, temveč izboljšuje pogoje za varno in vsakodnevno hojo.



9 TVEGANJA PRI IZVEDBI INVESTICIJE

Ključna tveganja so: zamik postopka javnega naročanja, neuskklajenost pogojev upravljavca državne ceste, nepredvideni stroški zaradi komunalnih vodov ali geomehanskih razmer, usklajevanje zemljišč in parcel, prometne zapore med gradnjo ter tveganje nepopolne razpisne dokumentacije.

Tveganja se zmanjšujejo z usklajeno projektno dokumentacijo, pravočasnim pridobivanjem pogojev in mnenj, natančnim popisom del, realno finančno rezervo v okviru proračuna, jasnim terminskim načrtom ter sprotnim usklajevanjem z DRSI, izvajalcem in nadzorom.



10 SKLADNOST PROJEKTA S POSEBNIMI POGOJI IN MERILI ZA UKREP »INFRASTRUKTURA ZA PEŠČE«

Predmet prijave je ena operacija, razdeljena na dva izvedbena sklopa, ki sta funkcionalno in vsebinsko povezana ter skupaj zasledujeta isti cilj. Razdelitev je namenjena preglednejši opredelitvi lokacij, tehničnih rešitev, stroškov in izvedbe.

Projekt »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« in v sklopu tega Sklop 1: Pločnik od table Zg. Vižinga do prehoda za pešce in Sklop 2: Pločnik od avtobusne postaje do Avto Krka se prijavlja na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, Šifra: JR EKP UTM 2025 po Ukrep 3: Infrastruktura za pešce.

V poglavju 10 smo dodali podroben pregled izpolnjevanja posebnih pogojev in meril za ukrep, z namenom, da se v okviru DIIP jasno izkaže skladnost projekta z upravičenimi nameni razpisa ter njegov prispevek k izboljšanju pogojev za pešce, prometni varnosti in trajnostni mobilnosti.

10.1 Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za pešče«

10.1.1 Kakovost in smiselnost povezave

Posebni pogoj: KAKOVOST IN SMISELNOST POVEZAVE	Povezava za pešce mora biti udobna, varna in smiselna ter oblikovana v skladu z nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projekt ureja dve manjkajoči oziroma neustrezno urejeni povezavi za pešce na območju Zgornje Vižinge ob državni cesti G1-1/0241. Prva ureditev se nanaša na odsek od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce, druga pa na odsek od avtobusnega postajališča do območja Avto Krka. Z izvedbo obeh sklopov se vzpostavlja varnejša, bolj pregledna in funkcionalna površina za hojo, ki izboljšuje povezavo med stanovanjskim območjem, lokalnimi priključki, avtobusnim postajališčem in storitvenimi dejavnostmi v neposredni bližini.</p> <p>Ureditev je smiselna, ker odpravlja obstoječe prometno-varnostne pomanjkljivosti na območju, kjer pešcem ni zagotovljena ustrezna, sklenjena in varna površina za hojo. Projekt s tem izboljšuje varnost in udobje vsakodnevne hoje, zlasti za ranljivejše skupine uporabnikov, kot so otroci, starejši in osebe z zmanjšano mobilnostjo.</p> <p>Načrtovani rešitvi sta oblikovani skladno z načeli nacionalnih smernic za infrastrukturo za hojo, saj zagotavljata večjo sklenjenost povezav, boljšo dostopnost, preglednost ter ločitev pešcev od motornega prometa. Projekt zato neposredno prispeva k spodbujanju trajnostne mobilnosti, večji prometni varnosti in zmanjšanju odvisnosti od motornega prometa na krajših vsakodnevni poteh.</p>
Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, izdelovalec Lesoteka projektiva d.o.o., prometne situacije in karakteristični prerezi za oba sklopa, seznam parcel, popis del, OCPS Občine Radlje ob Dravi 2025–2031 ter DIIP s finančnimi tabelami.



10.1.2 Minimalna širina pločnika

Posebni pogoj: MINIMALNA ŠIRINA PLOČNIKA	Sofinancirani del površine za pešce mora biti zasnovan tako, da dosega predpisani standard za hojo, praviloma minimalno širino 1,6 m. Zožitve so dopustne le izjemoma, lokalno in v omejenem obsegu, če jih povzročajo obstoječi objekti ali prometna signalizacija.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2 izkazuje, da sta načrtovani površini za pešce zasnovani v širini, ki dosega predpisani standard za varno in udobno hojo. Predvidena širina pločnika praviloma znaša 2,20 m vključno z robniki, uporabna širina hodnika za pešce pa praviloma 2,00 m, kar presega zahtevano minimalno širino 1,60 m.</p> <p>Pri sklopu 1, ki obsega odsek od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce v dolžini približno 150 m, je iz projektne dokumentacije razvidna skupna širina ureditve z robnim pasom in koritnico do 2,95 m oziroma 3,20 m. Pri sklopu 2, ki obsega odsek od avtobusnega postajališča do območja Avto Krka v dolžini približno 245 m oziroma cca 250 m po popisu del, karakteristični prerezi izkazujejo širine približno 2,70 m do 2,95 m.</p> <p>Morebitne lokalne prilagoditve širine so predvidene le tam, kjer to zahtevajo obstoječe prostorske in prometne razmere, predvsem na območju avtobusnega postajališča, prehodov oziroma obstoječih ureditev. Te prilagoditve so lokalne, omejene in ne zmanjšujejo varne uporabe površin za pešce. Projekt zato izpolnjuje posebni pogoj glede minimalne širine pločnika.</p>
Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, karakteristični prerezi, popis del ter DIIP s tehničnim opisom investicije.

10.1.3 Univerzalno oblikovanje

Posebni pogoj: UNIVERZALNO OBLIKOVANJE	Površine za pešce morajo omogočati varno in neovirano samostojno gibanje vsem uporabnikom, tudi osebam na invalidskih vozičkih in drugim osebam z oviranostmi. Prehodi preko cest in nivojski prehodi morajo biti ustrezno oblikovani, brez ovir oziroma z ustreznimi klančinami, nakloni in taktilnimi oznakami.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projektne rešitve za sklop 1 in sklop 2 sta zasnovani tako, da površine za pešce omogočajo varno, pregledno in čim bolj neovirano uporabo vsem skupinam uporabnikov, vključno z osebami na invalidskih vozičkih, starejšimi, otroki, starši z otroškimi vozički in drugimi osebami z oviranostmi.</p> <p>Univerzalna dostopnost je zagotovljena predvsem z ustrezno širino načrtovanih površin za pešce. Predvidena širina pločnika praviloma znaša 2,20 m vključno z robniki, uporabna širina hodnika za pešce pa praviloma 2,00 m, kar presega zahtevano minimalno širino 1,60 m. Pri sklopu 1, na odseku od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce v dolžini približno 150 m, je iz projektne dokumentacije razvidna skupna širina ureditve do 2,95 m oziroma 3,20 m. Pri sklopu 2, na odseku od avtobusnega postajališča do območja Avto Krka v dolžini približno 245 m oziroma cca 250 m po popisu del, karakteristični prerezi izkazujejo širine približno 2,70 m do 2,95 m.</p>



	<p>V okviru ureditve so predvidene ustrezne navezave na obstoječe površine, dostope, prehode in priključke. Na območjih prehodov in nivojskih navezav se ureditev izvede z nižanimi robniki, ustreznimi nakloni ter taktilnimi oznakami, s čimer se preprečujejo ovire v prostem profilu pešca in omogoča varnejša uporaba tudi osebam z zmanjšano mobilnostjo.</p> <p>Projekt s predvidenimi širinami, navezavami in elementi dostopnosti izpolnjuje posebni pogoj glede univerzalnega oblikovanja površin za pešce.</p>
Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, karakteristični prerezi, tehnični opis ureditev, popis del ter DIIP z opisom tehnične rešitve.

10.1.4 Prehodnost cest

Posebni pogoj: PREHODNOST CEST	Razdalja med prehodi za pešce praviloma ne sme biti večja kot 200 m, razen v primerih, kjer zaradi rabe prostora takšna ureditev ni smiselna. V primeru cest brez označenih prehodov in brez neprekinjene sredinske črte, kjer je omejitev hitrosti 30 km/h ali manj, pogoj ne velja.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projektne rešitvi za sklop 1 in sklop 2 zagotavljata smiselno navezavo površin za pešce na obstoječe oziroma predvidene prehode za pešce in druge prometne ureditve na območju Zgornje Vižinge. Sklop 1 obravnava odsek od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce v dolžini približno 150 m, sklop 2 pa odsek od avtobusnega postajališča do območja Avto Krka v dolžini približno 245 m oziroma cca 250 m po popisu del.</p> <p>Ureditev omogoča varnejšo prehodnost ceste, saj se načrtovani pločniki navezujejo na prehode, priključke in obstoječe prometne površine na območju državne ceste G1-1/0241. V projektne dokumentaciji so prikazane prometne ureditve, vključno s horizontalno in vertikalno signalizacijo, taktilnimi oznakami ter navezavami na območju prehodov in avtobusnega postajališča.</p> <p>Glede na dolžino obravnavanih odsekov in predvidene navezave projekt zagotavlja funkcionalno in varno prehodnost ceste ter ne ustvarja nepovezanih oziroma nesmiselno dolgih odsekov brez možnosti varnega prečkanja. Morebitne razdalje med posameznimi prehodi so pogojene z obstoječo rabo prostora, potekom državne ceste in lokacijami obstoječih priključkov, zato so prehodi umeščeni tam, kjer so prometno in prostorsko smiselni.</p> <p>Projekt s tem izpolnjuje posebni pogoj glede prehodnosti cest.</p>
Dokazila/podlage:	Projektne dokumentacije za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, prikaz prometne signalizacije in horizontalnih označb, karakteristični prerezi, tehnični opis ureditev ter DIIP z opisom tehnične rešitve.



10.1.5 Odmiki ovir od površin za pešce

Posebni pogoj: ODMIKI OVIR OD POVRŠIN ZA PEŠCE	Površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da v prostem profilu pešca ni ovir. Odmiki ovir morajo biti skladni s predpisi, posebej za vertikalne ovire, kot so drogovi prometnih znakov, semaforji, javna razsvetljava, varnostne ograje, nadstrešnice avtobusnih postajališč, koši za smeti, letni vrtovi lokalov, oglasni panoji ipd.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projektne rešitvi za sklop 1 in sklop 2 sta zasnovani tako, da se zagotavlja varen, pregleden in neoviran prosti profil pešca. Načrtovana uporabna širina hodnika za pešce praviloma znaša 2,00 m, širina pločnika z robniki pa praviloma 2,20 m, zato ureditev omogoča udobno hojo in neovirano uporabo površin za pešce.</p> <p>V okviru obeh sklopov so prometna signalizacija, komunalna oprema, elementi javne razsvetljave, ograje, elementi avtobusnega postajališča in drugi občestni elementi umeščeni oziroma prilagojeni tako, da ne posegajo v uporabni prostor za hojo in ne zmanjšujejo varne uporabe pločnika. Kjer je zaradi obstoječih prostorskih ali prometnih razmer potrebna prilagoditev oziroma prestavitev posamezne opreme, se ta izvede kot del projektne rešitve.</p> <p>Projekt s tem zagotavlja, da površine za pešce niso obremenjene z neustrezno umeščenimi ovirami ter da so odmiki vertikalnih in drugih občestnih elementov načrtovani skladno z zahtevami za varno uporabo peš površin.</p>
Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, karakteristični prerezi, prikaz prometne signalizacije in komunalnih ureditev, popis del ter DIIP z opisom tehnične rešitve.

10.1.6 Obojestranska povezava in dostop do infrastrukture

Posebni pogoj: OBOJESTRANSKA POVEZAVA IN DOSTOP DO INFRASTRUKTURE	Pločnik mora biti praviloma urejen na obeh straneh ceste, razen kadar na eni strani ceste ni izhodišč ne ciljev poti ali kadar je varno prečkanje urejeno brez označenih prehodov in brez neprekinjene sredinske črte. Do površin za pešce mora imeti dostop vsak vhod v objekt. Pri gradnji oziroma rekonstrukciji premostitvenega objekta mora biti zagotovljena varna infrastruktura za pešce z obeh oziroma vseh dostopov.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projektne rešitvi za sklop 1 in sklop 2 urejata površine za pešce na strani državne ceste G1-1/0241, kjer se pločnik navezuje na obstoječe cilje poti, lokalne priključke, avtobusno postajališče, stanovanjsko območje in storitvene dejavnosti. Sklop 1 obravnava odsek od table Zgornja Vižingja do prehoda za pešce, sklop 2 pa odsek od avtobusnega postajališča do območja Avto Krka.</p> <p>Ureditev pločnika na izbrani strani ceste je smiselna glede na obstoječo rabo prostora, pozidavo, dostope in prometne razmere. Na obravnavanih odsekih se s projektom zagotavlja varna in funkcionalna povezava do dejanskih izhodišč in ciljev poti, hkrati pa se ohranjajo oziroma ustrezno prilagodijo obstoječi dostopi do objektov, priključkov in drugih prometnih površin.</p>



	<p>Ureditev pločnika na obeh straneh celotnega obravnavanega odseka ni predvidena zaradi obstoječih prostorskih omejitev, poteka državne ceste, obstoječe pozidave in dejanske razporeditve ciljev poti. Varna navezava na drugo stran ceste je zagotovljena preko obstoječih oziroma predvidenih prehodov za pešce, prometne signalizacije in navezav na obstoječe prometne površine. Glede na razporeditev izvorov in ciljev poti, prostorske omejitve ter obstoječo pozidavo bi bila ureditev pločnika na obeh straneh celotnega odseka nesorazmerna in prometno neupravičena.</p> <p>Projekt ne vključuje gradnje oziroma rekonstrukcije premostitvenega objekta, zato se ta del pogoja na investicijo ne nanaša. Z načrtovanimi ureditvami projekt izpolnjuje posebni pogoj glede dostopa do površin za pešce in smiselnosti povezave glede na obstoječo infrastrukturo.</p>
Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, karakteristični prerezi, prikaz dostopov in priključkov, seznam parcel, popis del ter DIIP z opisom tehnične rešitve.

10.2 Merila za ukrep »infrastruktura za pešce«

10.2.1 Dimenzioniranje voznih pasov ceste

Merila za ukrep: DIMENZIONIRANJE VOZNIH PASOV CESTE	Ocenjuje se, ali so vozni pasovi ceste, vzdolž katere se načrtuje pločnik, glede na funkcijo ceste dimenzionirani skladno s standardi iz Pravilnika o projektiranju cest.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projektne rešitvi za sklop 1 in sklop 2 sta načrtovani ob državni glavni cesti G1-1/0241 Dravograd–Radlje ob Dravi, pri čemer se z izvedbo pločnika ne zmanjšuje funkcionalna širina vozišča in se ne posega v osnovne prometno-tehnične elemente državne ceste.</p> <p>Na odseku sklop 1, od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce, je vozišče zasnovano z dvema voznima pasovoma širine $2 \times 3,25$ m, skupaj 6,50 m. Ob vozišču so predvideni robni pasovi širine 0,25 m in koritnice širine 0,50 m. Takšna ureditev ohranja ustrezno širino vozišča glede na funkcijo državne glavne ceste.</p> <p>Na odseku sklop 2, od avtobusnega postajališča do območja Avto Krka, karakteristični prerezi izkazujejo obstoječe vozne pasove širine približno 3,25 m do 3,60 m. V območju priključka je upoštevan tudi levi zavijalni pas, kar pomeni, da projektne rešitve ohranja obstoječo prometno funkcijo ceste in ne poslabšuje pretočnosti oziroma varnosti motornega prometa.</p> <p>Glede na navedene širine voznih pasov in ohranitev funkcionalnih elementov državne ceste projekt izkazuje skladnost z zahtevami glede dimenzioniranja voznih pasov.</p> <p>Glede na navedene širine voznih pasov in ohranitev funkcionalnih elementov državne ceste projekt izpolnjuje merilo glede dimenzioniranja voznih pasov.</p>
Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, karakteristični prerezi, tehnični opis ureditev, mnenje oziroma potrditev projektanta/upravljavca ceste ter DIIP z opisom tehnične rešitve.



10.2.2 Ukrepi umirjanja prometa

<p>Merila za ukrep: UKREPI UMIRJANJA PROMETA</p>	<p>Ocenjuje se, ali so na cesti, ob kateri se načrtuje pločnik, v okviru operacije uvedeni ukrepi umirjanja prometa. Višje število točk je mogoče doseči, če so fizični ukrepi na vozniških pasovih ali zožitvah predvideni na cesti, ob kateri se načrtuje pločnik, in na vseh prečnih cestah. Dodatno se ocenjujejo optični ali zvočni ukrepi, ukrepi na prehodih preko stranskih cest ali vsaj en ukrep umirjanja prometa.</p>
<p>ODGOVOR PROJEKTA</p>	<p>Projektne rešitvi za sklop 1 in sklop 2 vključujeta ukrepe, ki prispevajo k umirjanju prometa in večji varnosti pešcev na območju državne ceste G1-1/0241 Dravograd–Radlje ob Dravi. Ukrepi so predvideni predvsem na mestih, kjer se površine za pešce navezujejo na prehode, avtobusno postajališče, lokalne priključke in območja z večjo potrebo po varnem prečkanju oziroma gibanju pešcev.</p> <p>V okviru projekta so predvideni ukrepi prometne ureditve, med drugim znižanje oziroma prilagoditev omejitve hitrosti na odseku pri Avto Krka s 60 km/h na 50 km/h, izris optičnih zavor na vozišču oziroma optičnega konusnega lijkaja, ureditev vertikalne in horizontalne prometne signalizacije, poudarjena ureditev prehodov za pešce ter taktilne oznake na območjih prehodov. Ukrepi so umeščeni na območju priključka Avto Krka, avtobusnega postajališča, križišča z lokalno cesto LC 347021 in prehoda za pešce.</p>
<p>Dokazila/podlage:</p>	<p>Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, prikaz vertikalne in horizontalne signalizacije, karakteristični prerezi, popis del, tehnični opis ureditev ter DIIP z opisom tehnične rešitve.</p>

10.2.3 Povprečna širina pločnika

<p>Merila za ukrep: POVPREČNA ŠIRINA PLOČNIKA</p>	<p>Ocenjuje se povprečna širina pločnika. Najvišje število točk se doseže pri širini nad 3,2 m. Nižje število točk se doseže pri ožjih pločnikih, pri širini 1,6 m ali manj pa projekt ne prejme točk po tem merilu.</p>
<p>ODGOVOR PROJEKTA</p>	<p>Projektne rešitvi za sklop 1 in sklop 2 izkazujeta, da je pločnik načrtovan v širini, ki presega minimalni standard za hojo. Predvidena širina pločnika praviloma znaša približno 2,20 m vključno z robniki, uporabna širina hodnika za pešce pa praviloma približno 2,00 m.</p> <p>Pri sklopu 1, na odseku od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce, skupna širina ureditve z robnim pasom in koritnico dosega približno 2,95 m oziroma do 3,20 m. Pri sklopu 2, na odseku od avtobusnega postajališča do območja Avto Krka, karakteristični prerezi izkazujejo skupne širine ureditve približno 2,70 m do 2,95 m. Navedene večje širine vključujejo tudi spremljajoče elemente cestne ureditve, zato se za oceno povprečne širine pločnika kot osnovni podatek upošteva projektirana širina pločnika oziroma uporabna širina hodnika za pešce.</p> <p>Morebitne lokalne prilagoditve širine so vezane na obstoječe prostorske in prometne razmere, predvsem na območju avtobusnega postajališča, prehodov oziroma obstoječih priključkov, vendar ne zmanjšujejo osnovne funkcionalnosti in varne uporabe površine za pešce.</p>



Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, karakteristični prerezi, tehnični opis ureditev, popis del ter DIIP z opisom tehnične rešitve.
-------------------	---

10.2.4 Fizična ločenost površin za pešce od površin za kolesarje

Merila za ukrep: FIZIČNA LOČENOST POVRŠIN ZA PEŠCE OD POVRŠIN ZA KOLESARJE	Ocenjuje se, kako so površine za pešce fizično ločene od površin za kolesarje. Višje število točk se doseže, če je ločitev izvedena s pasom, ločilnim elementom ali višinsko razliko. Nižje število točk se doseže pri ločitvi z razliko v tlaku ali s črto. Če gre za mešano površino ali kolesarje na cesti z omejitvijo nad 30 km/h, projekt ne prejme točk po tem merilu.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projektne rešitvi za sklop 1 in sklop 2 ne vključujeta ureditve ločene kolesarske površine. Predmet investicije je ureditev površin za pešce na območju Zgornje Vižinge ob državni cesti G1-1/0241 Dravograd–Rادلje ob Dravi.</p> <p>Načrtovani pločnik je namenjen pešcem in ne predstavlja mešane površine za pešce in kolesarje. Kolesarski promet v okviru te operacije ni posebej urejan, zato projekt ne predvideva fizične ločitve med površinami za pešce in površinami za kolesarje s pasom, ločilnim elementom, višinsko razliko, razliko v tlaku ali označbo.</p> <p>Površine za pešce so sicer fizično ločene od motornega prometa z robniki, robnim pasom, koritnico oziroma višinsko razliko, vendar ta ureditev ne predstavlja ločitve od kolesarskih površin v smislu predmetnega merila.</p>
Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, karakteristični prerezi, tehnični opis ureditev, popis del ter DIIP z opisom predmeta investicije.

10.2.5 Postavitev klopi

Merila za ukrep: POSTAVITEV KLOPI	Ocenjuje se, ali je ob površinah za pešce predvidena klop, postavljena vsaj na vsakih 250 m, ki je umeščena izven prostega profila pešca.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projektne rešitvi za sklop 1 in sklop 2 urejata skupaj približno 395 m oziroma cca 400 m površin za pešce, in sicer približno 150 m na odseku od table Zgornja Vižinga do prehoda za pešce ter približno 245 m oziroma cca 250 m po popisu del na odseku od avtobusnega postajališča do območja Avto Krka.</p> <p>Projektna dokumentacija za oba sklopa predvideva urbano opremo, in sicer klop oziroma klopi ter koš oziroma koše, umeščene izven prostega profila pešca in skladno s pogoji upravljavca ceste. Glede na predvideno urbano opremo in skupno dolžino obravnavanih površin za pešce projekt izpolnjuje merilo postavitve klopi.</p>
Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, popis del z vključeno urbano opremo, grafični prikaz lokacij klopi ter DIIP z opisom tehnične rešitve.



10.2.6 Zelena zasaditev

Merila za ukrep: ZELENA ZASADITEV	Ocenjuje se, ali operacija ohranja oziroma predvideva zelena zasaditev z drevesi, ki niso cepljena na višino. Dodatno se ocenjujejo zeleni otoki, zasaditev različnih drevesnih vrst in grmovnic ter ohranitev obstoječih odraslih dreves.
ODGOVOR PROJEKTA	<p>Projektni rešitvi sta umeščeni v obstoječi cestni prostor na območju Zgornje Vižinge. Projektna dokumentacija in popisi del za Sklop 1 in Sklop 2 izkazujejo zasaditev dreves oziroma ozelenitev površin, kjer to dopuščajo tehnične rešitve, lastniške in prostorske omejitve ter prometnovarnostne zahteve. Zasaditev mora biti izvedena tako, da ne posega v prosti profil pešca, ne zmanjšuje preglednosti in je skladna s pogoji upravljavca državne ceste.</p> <p>V DIIP se zato kot sestavni del operacije upošteva predvidena zelena zasaditev z drevesi na delu trase v obeh sklopih ter ohranjanje obstoječih zelenih površin in brežin, kjer to dopuščajo tehnične in prometnovarnostne zahteve. Zasaditev se izvede izven prostega profila pešca in na način, ki ne zmanjšuje prometne preglednosti.</p>
Dokazila/podlage:	Projektna dokumentacija za sklop 1 in sklop 2, prometne situacije za oba sklopa, popis del z vključeno zasaditvijo, grafični prikaz obstoječe in predvidene vegetacije, seznam parcel ter DIIP z opisom tehnične rešitve.



11 UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE, TEHNIČNE 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 in posebej prikazanim davkom na dodano vrednost.

Za investicijske projekte pod vrednostjo 300.000,00 EUR je potrebno 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.

Celotna vrednost projekta »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« po stalnih je 473.341,59 EUR z DDV.

Celotna vrednost projekta »Ureditev infrastrukture za pešce v Zg. Vižingi« po tekočih je 478.396,39 EUR z DDV.

11.1 Investicijska dokumentacija

Investitor na osnovi do tega trenutka pridobljenih informacij, zaključuje:

- Da so vlaganja v investicijo upravičena, koristna in potrebna.
- Da obstajajo strokovni in širši družbeni interesi za realizacijo investicije.
- Da je informacijska baza projekta zadovoljiva in transparentna in da so predpostavke utemeljene in verodostojne.
- Da se z nameravanim projektom oziroma njegovimi posameznimi posegi ne povzroča nikomur nikakršne škode.
- Da so atributi projekta, kot: tehnologija, obseg, roki, organiziranost za realizacijo.
- Finančna pokritja in finančno ekonomske koristi ocenjeni realno.
- Da tveganja glede realizacije še obstajajo, vendar so v obsegu, ko jih je možno z večjo angažiranostjo menedžiranja projekta še zmanjšati.

Na osnovi tega se investitor odloča, da s projektom nadaljuje.



V tem pogledu planira pridobivati nadaljnjo potrebno projektno, investicijsko in upravno dokumentacijo.

Potrebna investicijska dokumentacija.

Glede na višino vlaganj v predmetni investicijski projekt je v skladu z veljavno Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ za predvideni investicijski projekt potreben dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP).

