

**18. redna seja Občinskega sveta,
22. 6. 2026**

Gradivo za 10. točko dnevnega reda

Predlagatelj: **Županja**

**Zadeva: Potrditev DIIP-a »Rekonstrukcija lokalne ceste LC060063 Jiršovci
(uvedba skupnega prometnega prostora)**

Poročevalec: **Mojca Marovič – direktorica občinske uprave**

Predlog sklepa:

- »Občinski svet Občine Destrik potrjuje predlog Sklepa o potrditvi DIIP-a »Rekonstrukcija lokalne ceste LC060063 Jiršovci (uvedba skupnega prometnega prostora), v predlagani vsebini.«



OBČINA DESTRIK

JANEŽOVSKI VRH 42
2253 DESTRIK

TRR: **01218-0100016674**
ID za DDV: SI 76286193

Telefon: 02 7619250
www.destrik.si

E-Mail: obcina.destrik@destrik.si

Matična št.: 5882966

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA (DI-IP)

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

Predmet DI-IP: Rekonstrukcija lokalne ceste LC 060063 Jiršovci (uvedba skupnega prometnega prostora)

Investitor:

Odgovorna oseba:

Občina Destrnik, Janežovski Vrh 42, 2253 Destrnik
Vlasta Tetičkovič-Toplak, županja


(podpis)

Datum izdelave: junij 2026
Številka: 371-12/2026-4

DOKUMENT IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

(DIIP je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Ur. l. RS, št. 60/06 in Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, Ur. l. RS, št. 54/10 in 27/16)

Na podlagi Zakona o javnih financah (Zakon o javnih financah, Uradni list RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617 in 13/18), Uredbe o dokumentih razvojnega načrtovanja in postopkih za pripravo predloga državnega proračuna (Uradni list RS, št. 54/10), Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS št. 60/06, 54/10 in 27/16) in v skladu z 16. členom Statuta občine Destrnik (Uradno glasilo slovenskih občin 65/2020 in 27/2025), je odgovorna oseba investitorja sprejela naslednji sklep:

SKLEP O POTRĐITVI DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJE PROJEKTA REKONSTRUKCIJA LOKALNE CESTE LC 060063 Jiršovci

Potrdi se dokument identifikacije investicijskega projekta za investicijo rekonstrukcija lokalne ceste LC 060063 Jiršovci

Obrazložitev:

Investitor: Občina Destrnik, Janežovski Vrh 42, 2253 Destrnik

Ocenjena vrednost investicije je **470.462,29 z DDV (v stalnih cenah).**

Viri financiranja investicije: Občina Destrnik 94.092,46 €, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo 376.369,83 € v okviru Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2023–2027, prednostna naloga 5: Trajnostna in čez regionalna mobilnost ter povezljivost, specifični cilj RSO3.2: Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo, ukrep 1: celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti.

Odgovorne osebe so dokument pregledale in podale mnenje, da je dokumentacija pripravljena v skladu s predpisi, investicija je primerno prikazana, strokovno upravičena in izvedljiva ter da so podatki v dokumentaciji točni. Glede na navedeno se odobri izvedbe investicije.

Sklep začne veljati z dnem izdaje.

Datum: 22. 6. 2026
Številka:

žig Vlasta Tetičkovič-Toplak,
Županja Občine Destrnik

KAZALO

1. UVODNO POJASNILO	4
2. OPREDELITEV INVESTITORJA, DOLOČITEV STROKOVNIH SODELAVCEV, IZDELOVALCEV INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN ODGOVORNIH ZA NADZOR IN PROJEKTNO DOKUMENTACIJO	7
2.1. Splošni podatki o investitorju in odgovornih osebah	7
2.2. Izdelovalec investicijske dokumentacije – Dokumenta identifikacije investicijskega projekta	8
2.3. Predvideni bodoči upravljavec ceste	9
2.4. Nadzor nad pripravo investicijske in druge dokumentacije	9
3. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO	10
3.1. PODATKI O OBČINI DESTRIK	10
3.2. PREGLED IN ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	12
INVESTICIJE	12
3.3. OPIS OBSTOJEČEGA STANJA IN NAČRTOVANE REŠITVE	15
3.4. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO	18
3.5. POVEZAVA INVESTICIJE Z RAZPISANIMI CILJI	18
3.6. PROJEKTNA DOKUMENTACIJA IN IZVEDLJIVOST	19
4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER PREVERITEV USKLAJENOSTI Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI	20
4.1. Razvojne možnosti	20
4.2. Namen in cilji investicije	21
4.3. Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami	23
4.3.1. Skladnost z lokalnimi strateškimi dokumenti	23
4.3.2. Skladnost s slovensko zakonodajo, razvojnimi dokumenti in politikami ...	24
4.3.3. Skladnost z zakonodajo in usmeritvami Evropske unije	24
4.4. Sklepna ocena razvojnega potenciala	24
5. PREDSTAVITEV VARIANT »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z VARIANTO »BREZ« INVESTICIJE	26
5.1. Varianta »brez« investicije	26
5.2. Varianta »z« investicijo	27
5.3. Primerjava variant	28
5.4. Izbor optimalne variante	29
6. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV	30
6.1. Opredelitev vrste projekta	30
6.1.1. Metodologija za določitev vrste in vsebine investicijske dokumentacije ..	30
6.2. Določitev vrednosti investicije in navedba osnov za oceno vrednosti	30
7. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM	32
7.1. Strokovne podlage, za pripravo DIIP-a	32
7.2. Navedba in opis lokacije ter tehnični opis projekta	32
7.2.1. Predstavitev in razlaga rezultatov	33
7.3. Varstvo okolja	34

7.4.	Predvideni viri financiranja in drugi viri.....	35
7.5.	Kadrovsko – organizacijska shema	36
7.6.	Analiza tveganja in občutljivosti	37
7.6.1.	Identifikacija tveganj.....	37
7.6.2.	ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	38
7.6.3.	STRATEGIJA OBVLADOVANJA TVEGANJ	39
7.7.	Rok za izvedbo investicije	39
7.8.	Obdobje upravičenosti do sofinanciranja.....	40
7.9.	Postopek izbire izvajalcev	40
Slika 1:	Prikaz statističnih regij v Sloveniji	10
Slika 2:	Občina Destrnik	10
Slika 3:	Evropski teden mobilnosti	13
Slika 4:	Nameščena urbana oprema in stojala za kolesa ter sistem COPS.....	13
Slika 5:	Makro lokacija investicije	14
Slika 6:	Predmet ureditve	16
Slika 7:	Trenutno stanje na lokaciji	17
Slika 8:	Trenutno stanje na lokaciji	18
Tabela 1:	Število prebivalcev v Občini Destrnik.....	11
Tabela 2:	Prebivalstvo v občini po spolu.....	11
Tabela 3:	Izbrani statistični podatki občine:	12
Tabela 4:	Število prebivalcev v naselju Jiršovci.....	14
Tabela 5:	Ocena investicijskih stroškov.....	31
Tabela 6:	Ocena upravičenih stroškov	35
Tabela 7:	Pričakovani viri financiranja v EUR po stalnih cenah	36

1. UVODNO POJASNILO

Dokument identifikacije investicijskega projekta (v nadaljevanju: DIIP) je pripravljen v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).

DIIP je dokument, ki vsebuje podatke, potrebne za opredelitev investicijske namere in ciljev projekta, zlasti v obliki funkcionalnih zahtev, ki jih mora investicija izpolnjevati. Predstavlja strokovno podlago za odločanje o nadaljevanju investicije oziroma projekta.

Projekt je eden izmed ukrepov trajnostne mobilnosti, ki jih je Občina Destrnik opredelila v Občinski celostni prometni strategiji Občine Destrnik (v nadaljevanju OCPS), ki jo je Občinski svet Občine Destrnik sprejel dne 26. 2. 2026 in država RS na nacionalni ravni in sicer **infrastruktura za trajnostno mobilnost na lokalni ravni**.

Zmanjšanje negativnih vplivov prometa je povezano s postopnimi spremembami mobilnostnih navad prebivalcev, ki jih je mogoče doseči z razvojem in spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa ter druge alternativne oblike mobilnosti.

Z izvedbo projekta se bodo izboljšali pogoji za trajnostne prometne načine dnevnih migracij prebivalcev znotraj občine. Projekt bo prispeval k večji prometni varnosti, zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, izboljšanju kakovosti zraka, zmanjšanju obremenitev s hrupom ter posledično k višji kakovosti življenjskega prostora prebivalcev občine.

Občina Destrnik si prizadeva urediti kakovosten in povezan prometni sistem, ki bo ustrezal potrebam prebivalcev, gospodarstva in obiskovalcev. Predmetna investicija predstavlja izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti, načrtovanih v okviru OCPS, z namenom odprave oziroma zmanjšanja obstoječih prometnih in infrastrukturnih pomanjkljivosti na obravnavanem območju.

Projekt se bo izvajal na lokalni cesti LC 060063 v naselju Jiršovci. Cesta predstavlja pomembno prometno povezavo za lokalno prebivalstvo, šolske prevoze in dostop do turističnih točk v občini. Po njej poteka tudi avtobusni promet, ki se uporablja za organizirane šolske prevoze, ter izredni prevozi otrok v šolo in domov s šolskim kombijem. Otroci vstopajo na avtobus/kombi na postajališču Strmec pri Destrniku, pri čemer postajališče uporabljajo otroci iz naselij Jiršovci, Strmec pri Destrniku in dela Trnovskega Vrha.

Projekt bo prijavljen na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, ki ga je Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo objavilo v mesecu februarju 2026. Razpis se izvaja v okviru evropske kohezijske politike za obdobje 2021–2027, prednostna naloga 5: Trajnostna in čezregionalna mobilnost ter povezljivost, specifični cilj RSO3.2: Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo, ukrep 1: celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti.

Občina Destrnik je v letu 2026 naročila izdelavo projektne dokumentacije PZI za rekonstrukcijo LC 060063 Jiršovci v dolžini 538 m. V okviru rekonstrukcije je predvidena **ureditev skupnega prometnega prostora**, ureditev križanja cest z izboljšanjem varnosti vseh udeležencev v prometu, izvedba platoja v granitni izvedbi za umirjanje prometa, zasaditev drevja in zelena ureditev, postavitve urbane opreme, izvedba talnih označb, postavitve prikazovalnikov hitrosti ter izvedba vseh potrebnih gradbeno-obrtniških del za rekonstrukcijo ceste.

Priloženi DIIP obravnava projekt celovite preureditve ulice oziroma ceste skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Investicija vključuje rekonstrukcijo lokalne ceste z zahtevanimi podukrepi, določenimi v javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029. Kot izbrana naložba je opredeljena uvedba skupnega prometnega prostora, ki bo bistveno izboljšal obstoječe površine in pogoje za pešce, kolesarje ter druge udeležence v prometu.

2. OPREDELITEV INVESTITORJA, DOLOČITEV STROKOVNIH SODELAVCEV, IZDELOVALCEV INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN ODGOVORNIH ZA NADZOR IN PROJEKTNO DOKUMENTACIJO

2.1. Splošni podatki o investitorju in odgovornih osebah

Investitor:	OBČINA Destrnik
Naslov:	<i>Janežovski Vrh 42, 2253 Destrnik</i>
Telefon:	<i>+386 2 761 92 50</i>
E-mail:	obcina.destrnik@destrnik.si
Spletna stran:	www.destrnik.si
Matična številka:	<i>5882966000</i>
Davčna številka:	<i>SI 76286193</i>
Številka računa:	<i>SI56 0121 8010 0016 674</i>
Ime banke:	<i>Banka Slovenije</i>
Oseba, odgovorna za izvedbo investicijskega projekta:	<i>Vlasta Tetičkovič-Toplak, županja</i>
Podpis odgovorne osebe:	
Žig investitorja:	

2.2. Izdelovalec investicijske dokumentacije – Dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Izdelovalec dokumenta identifikacije investicijskega projekta:	Občina Destrnik
Naslov:	Janežovski Vrh 42, 2253 Destrnik
Telefon:	+386 2 761 92 50
E-mail:	obcina.destrnik@destrik.si
Spletna stran:	www.destrnik.si
Matična številka:	5882966000
Davčna številka:	SI 76286193
Številka računa:	SI56 0121 8010 0016 674
Ime banke:	Banka Slovenije
Izdelovalec DIIP-a	AGJ d.o.o., arhitekturno projektiranje in ravnanje z odpadki in Mojca Marovič, Občina Destrnik
Podpis izdelovalca:	 
Podpis odgovorne osebe:	 
Žig:	  Pot na Kamenšek 17 2250 LENART v Slov. gor. GSM: 031 663 811 e-mail: agj@triera.net ID: SI84014598 TRR: SI56 0284-50263375549

2.3. Predvideni bodoči upravljavec ceste

Upravljavec:	<i>Občina Destrnik</i>
Naslov:	<i>Janežovski Vrh 42, 2253 Destrnik</i>
Telefon:	<i>+386 2 566 96 10</i>
E-mail:	<i>obcina.destrnik@destrnik.si</i>
Spletna stran:	<i>www.destrnik.si</i>
Odgovorna oseba upravljavca:	<i>Vlasta Tetičkovič-Toplak, županja</i>
Podpis odgovorne osebe:	
Žig:	

2.4. Nadzor nad pripravo investicijske in druge dokumentacije

Oseba, odgovorna za nadzor nad pripravo dokumentacije in vodja projekta:	<i>Mojca Marovič</i>
Naslov:	<i>Janežovski Vrh 42, 2253 Destrnik</i>
Telefon:	<i>+386 2 566 96 12</i>
E-mail:	<i>obcina.destrnik@destrnik.si</i>
Spletna stran:	<i>www.destrnik.si</i>
Podpis odgovorne osebe:	
Žig:	

3. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

3.1. PODATKI O OBČINI DESTRIK

Investitor projekta je Občina Destrnik, ki jo zastopa županja Vlasta Tetičkovič-Toplak.

Občina Destrnik leži v osrednjem delu Slovenskih goric, v Podravski statistični regiji, ki sodi v vzhodno kohezijsko regijo Republike Slovenije. Občina se razprostira med gričevnatim svetom Slovenskih goric ter dolinami pritokov Pesnice in Rogoznice. Občino sestavlja 17 naselij: Desenci, Destrnik, Dolič, Drstelja, Gomila, Gomilci, Janežovci, Janežovski Vrh, Jiršovci, Levanjci, Ločki Vrh, Placar, Strmec pri Destrniku, Svetinci, Vintarovci, Zasadi in Zgornji Velovlek.

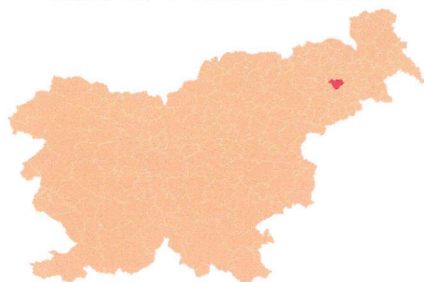
Občina Destrnik je del podravske statistične regije in se po površini med slovenskimi občinami uvršča na 162. mesto od 212 občin. Površina občine znaša 34,4 km². Na območju občine je bilo po podatkih SURS januarja 2025 evidentiranih 2.695 prebivalcev. Gostota poseljenosti znaša približno 78 prebivalcev na km², kar je manj od slovenskega povprečja. Občina Destrnik leži v Podravski statistični oz. razvojni regiji, ki sodi v vzhodno kohezijsko regijo in leži v severovzhodnem delu Republike Slovenije

Slika 1: Prikaz statističnih regij v Sloveniji



Občina Destrnik je del podravske statistične regije in se po površini med slovenskimi občinami uvršča na 162. mesto od 212 občin. Na kvadratnem kilometru površine občine živi povprečno 78 prebivalcev; torej je gostota naseljenosti tu manjša kot povprečno v celotni državi, kjer živi 105,1 prebivalcev na km² (Vir: SISTAT, 2025H2).

Slika 2: Občina Destrnik



Iz podatkov je razvidno, da so Jiršovci s 243 prebivalci četrto največje naselje v Občini Destrnik. Naselje ima zato pomembno vlogo v prometnem omrežju občine, hkrati pa je po dolžini prometnic največje naselje v občini. To potrjuje potrebo po sistematičnem urejanju prometne infrastrukture na način, ki ne bo namenjen zgolj motornemu prometu, temveč bo izboljšal tudi pogoje za hojo, kolesarjenje in varno souporabo prometnega prostora.

Tabela 1: Število prebivalcev v Občini Destrnik

Naselje	SKUPAJ
SKUPAJ OBČINA DESTRIK	2695
Desenci	35
Destrnik	191
Dolič	169
Drstelja	223
Gomila	76
Gomilci	60
Janežovci	110
Janežovski Vrh	272
Jiršovci	243
Levanjci	144
Ločki Vrh	147
Placar	278
Strmec pri Destrniku	48
Svetinci	152
Vintarovci	405
Zasadi	57
Zgornji Velovlek	85

Vir: SURS, januar 2025.

Tabela 2: Prebivalstvo v občini po spolu

Občina	Prebivalci	2023	2024	2025
SLOVENIJA	Spol - SKUPAJ	2.116.972,00	2.123.949,00	2.130.850,00
	Moški	1.063.271,00	1.068.429,00	1.072.276
	Ženske	1.053.701,00	1.055.520,00	1.058.574
Destrnik	Spol - SKUPAJ	2641	2694	2695
	Moški	1379	1399	1406
	Ženske	1262	1295	1289

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (H1).

Podatki kažejo, da se je število prebivalcev v Občini Destrnik v obdobju 2023–2025 povečalo. Rast oziroma stabilizacija števila prebivalcev pomeni tudi stalno potrebo po zagotavljanju kakovostne javne infrastrukture, varnih prometnih povezav in urejenih javnih površin. Pri tem je posebej pomembno, da se prometna infrastruktura razvija

skladno z načeli trajnostne mobilnosti, saj lahko le tako občina dolgoročno izboljšuje kakovost bivanja, prometno varnost in dostopnost za vse skupine prebivalcev.

Tabela 3: Izbrani statistični podatki občine:

Občina Destrnik	
Regija:	Podravska statistična regija
Površina v km ² :	34,4
Število prebivalcev (2025):	2.683
Gostota poseljenosti (št. preb./km ²)	78
Število naselij	17
Število vseh gospodinjstev v letu 2021	1.019
Indeks razvojne ogroženosti* (IRO):	133,4
Koeficient razvitosti občine**	0,98

Vir: SI STAT RS: Podatkovni portal – 2025H2.

*Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2021–2027 (Ur. List RS, št. 118/2021)

**V skladu z Uredbo o metodologiji za določitev razvitosti občin za leti 2024 in 2025; koeficient razvitosti Občine Destrnik za leti 2024 in 2025 znaša, 0,99 (Vir: Ministrstvo za finance, Koeficienti razvitosti občin za leti 2024 in 2025).

3.2. PREGLED IN ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA INVESTICIJE

Investicija se bo izvajala v naselju Jiršovci, ki je po številu prebivalcev četrto največje naselje v Občini Destrnik, po dolžini prometnic pa največje naselje v občini. Gre za razpršeno podeželsko naselje, kjer so prometne povezave ključne za vsakodnevno dostopnost prebivalcev do občinskega središča, osnovne šole, vrtca, javnih storitev, avtobusnih postajališč ter povezav s sosednjimi občinami.

Občina Destrnik se je s sprejemom Občinske celostne prometne strategije Občine Destrnik zavezala k postopnemu izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti, izboljšanju prometne varnosti, zmanjševanju odvisnosti od osebne motorne prometa ter spodbujanju hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa. OCPS Občine Destrnik je bila sprejeta na Občinskem svetu Občine Destrnik dne 26. 2. 2026 in predstavlja strateško podlago za načrtovanje ter izvedbo ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

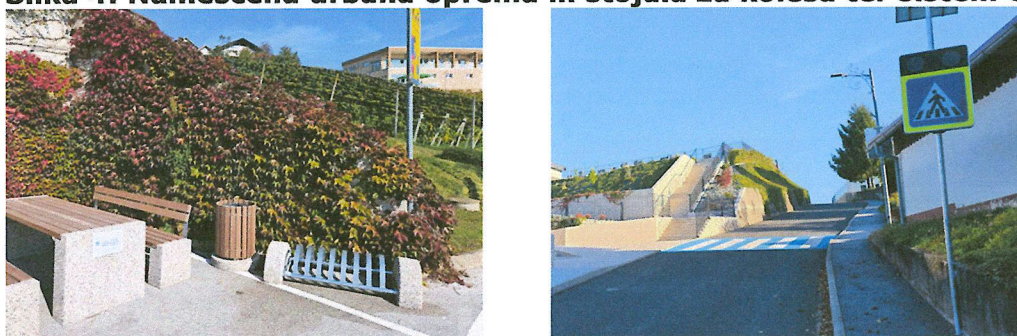
Na Občini Destrnik se v preteklih letih večjih infrastrukturnih projektov trajnostne mobilnosti še ni sistematično izvajalo, so pa bile izvedene pomembne pripravljalne in podporne aktivnosti. Občina je sodelovala v projektih Evropskega tedna mobilnosti, izvajala aktivnosti ozaveščanja prebivalcev ter postopno uvajala ukrepe za večjo prometno varnost. V ta namen so bili nameščeni štirje prikazovalniki hitrosti ter dva sistema COPS pri prehodih za pešce, ki opozarjata voznike na prisotnost prehoda in ranljivih udeležencev v prometu. Občina je naročila tudi elaborate za ureditev prehodov za pešce na manjkajočih oziroma prometno izpostavljenih lokacijah.

Slika 3: Evropski teden mobilnosti



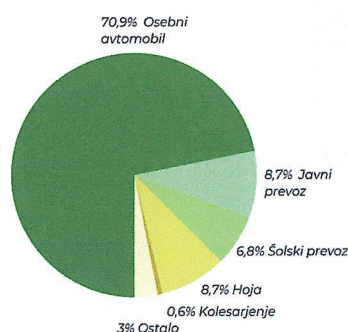
Vir: Luka Ajlec, 2025

Slika 4: Nameščena urbana oprema in stojala za kolesa ter sistem COPS



VIR: OCPS Občine Destričnik

Kljub že izvedenim ukrepom obstoječe stanje še ne omogoča zadostno varne, udobne in privlačne uporabe trajnostnih oblik mobilnosti. V občini še vedno prevladuje uporaba osebnega avtomobila, delež hoje in zlasti kolesarjenja pa ostaja nizek. OCPS Občine Destrnik ugotavlja, da delež uporabe osebnega avtomobila znaša 70,9 %, delež hoje 8,7 %, delež javnega prevoza 8,7%, delež kolesarjenja pa zgolj 0,6 % in delež organiziranega šolskega prevoza 6,8%. Prav zato je eden izmed ključnih ciljev občine povečanje deleža hoje in kolesarjenja ter izboljšanje pogojev za varno uporabo teh oblik mobilnosti.



Vir: OCPS, 2026

Naselje Jiršovci je v tem okviru posebej pomembno, saj OCPS kot razvojno priložnost prepoznava nadaljevanje kolesarske povezave v Jiršovcih proti Voličini z navezavo na širše območje Slovenskih goric. Investicija zato ne predstavlja izoliranega posega, temveč izvedbo ukrepa, ki je vsebinsko povezan s sprejetim strateškim dokumentom občine. Z izvedbo investicije se bo izboljšala lokalna in medobčinska povezanost, povečala uporabnost kolesa za vsakodnevne poti ter zagotovila varnejša prometna ureditev za prebivalce naselja in druge udeležence v prometu.

Tabela 4: Število prebivalcev v naselju Jiršovci

Naselje		2022	2023	2024	2025
Jiršovci	Spol - SKUPAJ	243	235	238	243
	Moški	126	117	119	123
	Ženske	117	118	119	120

V naselju Jiršovci se v obdobju 2022–2025 kažejo manjša nihanja v številu prebivalcev, vendar brez izrazitega dolgoročnega trenda upadanja ali rasti. Skupno število prebivalcev je leta 2022 znašalo 243, nato je leta 2023 padlo na 235, v naslednjih letih pa se ponovno povečalo in leta 2025 ponovno doseglo 243 prebivalcev. Pri spolni strukturi je opaziti, da je število moških nekoliko bolj spremenljivo, število žensk pa postopoma narašča. Demografska slika Jiršovcev je tako stabilna, kar pomeni stalno potrebo po zagotavljanju varnih, dostopnih in kakovostnih prometnih povezav za prebivalce naselja.

Slika 5: Makro lokacija investicije



Prometno varnostni vidik dodatno utemeljuje potrebo po investiciji. **Po podatkih OCPS** je bilo v obdobju **2020–2024** v Občini Destrnik zabeleženih **110 prometnih nesreč**, od tega 5 s hudimi telesnimi poškodbami ali smrtjo. Več prometnih nesreč je bilo zabeleženih tudi v **naselju Jiršovci**, in sicer **8 prometnih nesreč**. Kot **najpogostejši vzroki** prometnih nesreč so **navedeni previsoka hitrost ter nepravilna stran oziroma smer vožnje**. To potrjuje, da je treba na območju naselja Jiršovci posebno pozornost nameniti izboljšanju prometne varnosti, umirjanju prometa ter vzpostavitvi varnejših pogojev za ranljive udeležence v prometu.

Posebno pomembna ciljna skupina investicije so otroci, mladostniki, starejši, pešci in kolesarji. Občina želi z investicijo nadaljevati z ukrepi, ki povečujejo prometno varnost najbolj ranljivih skupin, zlasti otrok in mladostnikov, ki obiskujejo Osnovno šolo Destrnik-Trnovska vas in Vrtec pri OŠ Destrnik, ter drugih prebivalcev, ki vsakodnevno uporabljajo lokalno prometno omrežje. Izboljšanje prometnih povezav, ureditev varnejših površin za hojo in kolesarjenje ter izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza bodo prispevali k varnejšim vsakodnevnim potem, večji samostojnosti otrok in mladostnikov ter k zmanjšanju potrebe po uporabi osebnega avtomobila na krajših lokalnih poteh.

Investicija je skladna tudi z usmeritvami OCPS na področju javnega potniškega prometa. OCPS ugotavlja, da obstoječa avtobusna linija Jiršovci–Duplek–Maribor obratuje le dvakrat dnevno, kar ne zadostuje potrebam dnevnih migrantov, hkrati pa dostopi do avtobusnih postajališč niso povsod ustrezno urejeni. Z izvedbo ukrepa se lahko izboljša dostopnost do postajališč, poveča varnost uporabnikov javnega prevoza ter okrepi povezovanje hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa.

Na podlagi navedenega je investicija utemeljena kot ukrep trajnostne mobilnosti, ki neposredno prispeva k ciljem Občinske celostne prometne strategije Občine Destrnik, in sicer k izboljšanju prometne varnosti, povečanju deleža hoje in kolesarjenja, zagotavljanju varnejših poti za ranljive skupine, boljšemu dostopu do javnega prevoza ter zmanjševanju odvisnosti od osebnega motornega prometa. **Investicija predstavlja prehod od zgolj prometno-tehničnega urejanja cest k celostnemu urejanju prostora**, kjer so v ospredju človek, varnost, dostopnost in kakovost bivanja.

Predmetna investicija je neposredno skladna z Občinsko celostno prometno strategijo Občine Destrnik, ki kot ključne cilje določa izboljšanje prometne varnosti, povečanje deleža hoje in kolesarjenja, izboljšanje dostopnosti za vse skupine prebivalcev ter zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in zdravje ljudi. Investicija se umešča v stebre ukrepanja »Hoja«, »Kolesarjenje«, »Javni prevoz« in »Osebni motorni promet«, saj prispeva k varnejšemu gibanju pešcev in kolesarjev, boljši povezanosti naselja Jiršovci z občinskim in širšim prometnim omrežjem ter k umirjanju prometa na prometno izpostavljenem območju.

Z izvedbo investicije se uresničujejo ukrepi iz OCPS, razvoj kolesarskega omrežja, zagotavljanje dodatnih oziroma varnejših površin za hojo, izboljšanje dostopnosti do javnega potniškega prometa, zagotavljanje varnejših poti za ranljive udeležence in celovita prenova cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti. **Investicija zato ni samostojen oziroma nepovezan infrastrukturni poseg, temveč predstavlja izvedbeni del sprejetega strateškega dokumenta občine.**

3.3. OPIS OBSTOJEČEGA STANJA IN NAČRTOVANE REŠITVE

Predmet investicije je rekonstrukcija dela lokalne ceste LC 060063 Jiršovci, in sicer od križišča z javno potjo JP 560242 do občinske meje z Občino Trnovska vas, v skupni dolžini 538 m.

Obstoječa prometna ureditev na obravnavanem območju ne zagotavlja ustreznih pogojev za varno hojo in kolesarjenje. Na delu trase ni urejenega pločnika, ni kolesarske povezave in ni drugih posebej urejenih površin za ranljive udeležence v prometu. Pešci in kolesarji so zato primorani uporabljati prometni prostor, ki je po svoji osnovni zasnovi namenjen predvsem motornemu prometu. Takšna ureditev zmanjšuje občutek varnosti, zmanjšuje privlačnost hoje in kolesarjenja ter ne spodbuja trajnostnih oblik mobilnosti.

Slika 6: Predmet ureditve



Občina Destrnik bo z investicijo izvedla celovito prenovo obravnavanega odseka lokalne ceste, pri čemer projekt ne bo pomenil zgolj tehnične rekonstrukcije ceste, temveč preureditev prometnega prostora v smeri večje varnosti, dostopnosti in uporabnosti za vse udeležence.

Načrtovana ureditev obsega:

- Uvede se **skupni javni prometni prostor površine 2680m²**
- hitrost vožnje bo **omejena na 30 km/h,**
- **prikazovalnik hitrosti 2 kom**
- izvedli se bodo ukrepi za varnost, udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce: dodatna ozelenitev, zasaditev površin, postavitve počivališče z urbano opremo.
- Nove ozelenitve različnih vrst grmovnic in ohranitev obstoječih dreves v površini 223 m². Skupna površina znotraj obdelave je 3121m², kar pomeni 7,14%.
- 16,29% od deleža površin za motoriziran promet ne bo izvedenih v asfaltni izvedbi – granitne kocke
- Talna prometna signalizacija z optičnimi ovirami,
- označba avtobusno postajališče na vozišču, oznaka 5333-2, rumena barva, širine 3.10 m in dolžine 11.0 m, označba ovire za umirjenje prometa, oznaka 5335-1, z rumeno barvo velikosti trikotnikov 0.4x0.8m, Vzдолžna ločilna neprekinjena črta, oznaka 5112, rumena barva, širine 12 cm, dolžine ene linije 6 m, izvedba cikcak, kot optično opozorilo pred vsako ploščadjo, vse talne označbe se posipajo s steklenimi kroglicami,
- prometnega znaka območja skupnega prometnega prostora z omejitvijo hitrosti na 30 km/h je 2445-1.

Z uvedbo skupnega prometnega prostora se bodo pogoji za pešce in kolesarje izboljšali, saj bo obstoječa prometna površina, ki je bila doslej namenjena predvsem motornemu prometu, preurejena v prostor umirjenega prometa, v katerem so pešci in kolesarji pričakovani, vidni in enakovredno upoštevani udeleženci. Ker na obravnavanem območju do sedaj ni bilo urejenih pločnikov, kolesarskih površin ali drugih varnih povezav za ranljive udeležence, pomeni uvedba skupnega prometnega prostora bistveno izboljšanje prometne varnosti in dostopnosti.

Ukrep bo prispeval k **zmanjšanju hitrosti motornega prometa**, večji previdnosti voznikov, **boljši preglednosti prometnega prostora** ter **večjemu občutku varnosti pri hoji in kolesarjenju**. S tem se ustvarjajo pogoji za večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, zlasti na krajših lokalnih poteh znotraj naselja in pri dostopu do javnih storitev, avtobusnih postajališč ter povezav v smeri občinskega središča in sosednjih naselij.

Po izvedbi investicije bo prometni prostor preurejen v območje umirjenega prometa, v katerem bodo pešci in kolesarji pričakovani, vidni in enakovredno upoštevani uporabniki prostora. Skupni prometni prostor bo s kombinacijo prometnega režima, omejitve hitrosti na 30 km/h, prikazovalnika hitrosti, tlakovane izvedbe dela površin, urbane opreme in ozelenitve prispeval k nižjim hitrostim motornih vozil, večji previdnosti voznikov in boljši zaznavnosti ranljivih udeležencev ter Manjšemu onesnaževanju okolja.

Takšna ureditev pomeni pomembno izboljšanje glede na obstoječe stanje, saj se prometni prostor ne bo več urejal izključno z vidika pretočnosti motornega prometa, temveč kot prostor, ki omogoča varnejšo souporabo različnih skupin uporabnikov. S tem se bodo izboljšali pogoji za hojo in kolesarjenje na krajših vsakodnevni poteh znotraj naselja, pri dostopu do avtobusnih postajališč, javnih storitev ter povezav v smeri občinskega središča in sosednjih naselij.

Celovita prenova bo prispevala tudi k varnejšim vsakodnevnim potem otrok, mladostnikov, starejših in drugih ranljivih skupin. Ukrep bo spodbujal hojo in kolesarjenje kot trajnostni obliki mobilnosti ter zmanjšal odvisnost od osebnega avtomobila na krajših lokalnih poteh.

Projekt je utemeljen kot ukrep trajnostne mobilnosti, saj izboljšuje pogoje za aktivno mobilnost, povečuje prometno varnost, prispeva k umirjanju motornega prometa ter izboljšuje kakovost javnega prostora. Z dodatno ozelenitvijo, zasaditvijo dreves in zmanjšanjem prevlade asfaltiranih površin bo projekt prispeval tudi k prijaznejšemu, bolj kakovostnemu in podnebno odpornejšemu prometnemu prostoru.

Slika 7: Trenutno stanje na lokaciji



Vir: Luka Ajlec, 2026

Projekt se neposredno navezuje na ukrepe **OCPS** - zlasti na **ukrep celovite prenove ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti**, izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje, zagotavljanje varnejših poti za ranljive udeležence ter umirjanje motornega prometa. Investicija zato ne predstavlja zgolj rekonstrukcije lokalne ceste, temveč izvedbeni ukrep sprejete OCPS Občine Destrnik in prispevek k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti.

Projekt bo izveden kot rekonstrukcija, zato gradbeno dovoljenje ni potrebno. Izdelana je projektna dokumentacija:

- **PZI št. PD-3/26, maj 2026**

3.4. RAZLOGI ZA INVESTICIJSKO NAMERO

Razlogi za investicijsko namero izhajajo iz neustreznega obstoječega prometnega stanja, strateških usmeritev Občinske celostne prometne strategije Občine Destrnik ter potrebe po izboljšanju prometne varnosti in pogojev za trajnostne oblike mobilnosti.

Ključni razlogi za izvedbo investicije so:

- na obravnavanem območju do sedaj niso bile ustrezno urejene površine za pešce in kolesarje,
- pešci in kolesarji so bili primorani uporabljati prometni prostor, ki je bil namenjen predvsem motornemu prometu,
- obstoječa ureditev ne zagotavlja zadostne varnosti in udobja za ranljive udeležence v prometu,
- v občini prevladuje uporaba osebnega avtomobila, delež hoje in kolesarjenja pa ostaja nizek,
- v naselju Jiršovci so bile v preteklem obdobju evidentirane prometne nesreče,
- OCPS prepoznava potrebo po razvoju varnejših in kakovostnejših povezav za pešce in kolesarje,
- projekt prispeva k umirjanju motornega prometa,
- projekt izboljšuje dostopnost do avtobusnih postajališč in javnih storitev,
- projekt prispeva k večji kakovosti javnega prostora in bivanja v naselju.

Brez izvedbe investicije bi obravnavani cestni odsek ostal urejen predvsem kot prometnica za motorni promet, brez ustreznih pogojev za varno in privlačno hojo ter kolesarjenje. To bi pomenilo nadaljevanje obstoječega stanja, v katerem so ranljivi udeleženci manj zaščiteni, uporaba trajnostnih oblik mobilnosti pa manj privlačna.

Izvedba investicije je zato potrebna, smiselna in razvojno utemeljena, saj bo omogočila prehod iz obstoječega prometnega prostora v bolj varen, dostopen, umirjen in trajnostno naravnan javni prostor.

Slika 8: Trenutno stanje na lokaciji



Vir: Luka Ajlec, 2026

3.5. POVEZAVA INVESTICIJE Z RAZPISANIMI CILJI

Investicija je skladna z namenom razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, saj neposredno prispeva k izboljšanju pogojev za hojo in kolesarjenje, povečanju prometne varnosti ter spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti.

Projekt prispeva k razpisnim ciljem predvsem z naslednjimi učinki:

- izboljšuje pogoje za pešce,
- izboljšuje pogoje za kolesarje,

- uvaja skupni prometni prostor kot območje umirjenega prometa,
- zmanjšuje prevlado motornega prometa v cestnem prostoru,
- povečuje varnost ranljivih udeležencev,
- izboljšuje dostopnost do javnega potniškega prometa,
- podpira izvajanje Občinske celostne prometne strategije Občine Destrnik,
- spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti na krajših vsakodnevnih poteh,
- prispeva k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje,
- izboljšuje kakovost bivanja v lokalnem okolju.

Projekt bo sofinanciran v okviru mehanizmov, namenjenih spodbujanju trajnostne mobilnosti. Namen takšnih ukrepov je izboljšati pogoje za trajnostne oblike mobilnosti ter povečati delež poti, opravljenih na trajnosten način. S tem projekt prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, izboljšanju kakovosti zraka, večji prometni varnosti in dvigu kakovosti življenja prebivalcev.

Investicija je posebej pomembna tudi zato, ker izhaja iz sprejete OCPS Občine Destrnik in predstavlja njeno izvedbeno nadaljevanje. S tem je zagotovljena strateška skladnost projekta, njegova razvojna utemeljenost in neposredna povezava z občinskim prometnim načrtovanjem.

3.6. PROJEKтна DOKUMENTACIJA IN IZVEDLJIVOST

Projekt bo izveden kot rekonstrukcija lokalne ceste, gradbeno dovoljenje za izvedbo investicije ni potrebno.

Za investicijo je izdelana oziroma bo izdelana ustrezna projektna dokumentacija:

- PZI št. PD-3/26
- datum izdelave projektna dokumentacije: maj 2026.

Načrtovana investicija je tehnično izvedljiva, saj se izvaja na obstoječem cestnem koridorju. Poseg je vsebinsko usmerjen v rekonstrukcijo in funkcionalno preureditev obstoječe prometne površine, izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje, umirjanje prometa ter ureditev kakovostnejšega javnega prostora.

S projektom se bodo izboljšali pogoji za trajnostno mobilnost na območju naselja Jiršovci, povečala prometna varnost ter zagotovila boljša dostopnost za različne skupine uporabnikov. Projekt zato predstavlja upravičeno, smiselno in razvojno pomembno investicijo Občine Destrnik.

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

4.1. Razvojne možnosti

Prostorska in poselitvena struktura Občine Destrnik pomembno vplivata na prometne razmere v občini. Za občino je značilna razpršena podeželska poselitev, zaradi katere so vsakodnevne poti prebivalcev do dela, izobraževanja, vrtca, šole, zdravstvenih, poštnih, trgovinskih in drugih storitev v veliki meri vezane na cestno omrežje. Na prometne razmere dodatno vpliva razgiban relief Slovenskih goric, ki otežuje zagotavljanje neprekinjenih, varnih in kakovostnih površin za hojo in kolesarjenje ter zahteva terenu prilagojene infrastrukturne rešitve.

Prebivalci Občine Destrnik imajo v občini dostop do osnovnih javnih storitev, kot so izobraževanje, osnovna zdravstvena oskrba, poštne, trgovinske in druge lokalne storitve. Za dostop do razširjenih storitev, večjih zaposlitvenih središč, bančnih storitev in širše trgovinske ponudbe pa so prebivalci praviloma vezani na Lenart, Ptuj ali Maribor. Zaradi razpršene poselitve, razdalj in omejene ponudbe javnega potniškega prometa se večina teh poti opravi z osebnim avtomobilom.

Predmet investicije je rekonstrukcija lokalne ceste LC 060063 Jiršovci, in sicer od križišča z javno potjo JP 560242 do občinske meje z Občino Trnovska vas, v dolžini 538 m. Investicija obsega celovito prometno, funkcionalno in prostorsko prenovu obravnavanega cestnega odseka, katere namen je izboljšati pogoje za trajnostno mobilnost, povečati prometno varnost in zagotoviti kakovostnejši javni prostor.

Obstoječe stanje na obravnavanem območju ne zagotavlja ustreznih pogojev za varno hojo in kolesarjenje. Na delu trase ni urejenega pločnika, ni kolesarske povezave in ni drugih posebej urejenih površin za ranljive udeležence v prometu. Pešci in kolesarji so zato primorani uporabljati prometni prostor, ki je po svoji osnovni zasnovi namenjen predvsem motornemu prometu. Takšno stanje zmanjšuje občutek varnosti, zmanjšuje privlačnost hoje in kolesarjenja ter ne spodbuja trajnostnih oblik mobilnosti.

Investicija bo omogočila preureditev obstoječega cestnega prostora v prometno varnejši, bolj pregleden, dostopen in kakovosten javni prostor. Načrtovana ureditev ne pomeni zgolj tehnične rekonstrukcije lokalne ceste, temveč celovito preoblikovanje prometnega prostora v smeri večje varnosti, dostopnosti in enakovrednejše obravnave vseh udeležencev v prometu.

Ključni elementi investicije so:

- rekonstrukcija lokalne ceste LC 060063 Jiršovci v dolžini 538 m,
- uvedba skupnega prometnega prostora na delu obravnavanega odseka,
- izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje,
- umirjanje motornega prometa z omejitvijo hitrosti na 30 km/h,
- postavitev prikazovalnika hitrosti,
- ukinitve površin mirujočega prometa,
- ureditev novih zelenih površin z zasaditvijo dreves,
- namestitev urbane opreme,
- izvedba dela prometnih površin v tlakovani oziroma neasfaltni izvedbi, kot ukrep za umirjanje prometa, zmanjšanje prevlade asfaltiranih površin ter izboljšanje vizualne in funkcionalne kakovosti prostora.

Poseben razvojni pomen investicije je v uvedbi skupnega prometnega prostora. Na območju, kjer do sedaj ni bilo urejenega pločnika, kolesarske povezave oziroma druge

prometne ureditve za ranljive udeležence, uvedba skupnega prometnega prostora pomeni bistveno izboljšanje obstoječega stanja. Prometni prostor bo po izvedbi urejen kot območje umirjenega prometa, v katerem bodo pešci in kolesarji pričakovani, vidni in enakovredno upoštevani uporabniki prostora.

Skupni prometni prostor bo s kombinacijo prometnega režima, omejitve hitrosti, tlakovane izvedbe dela površin, prikazovalnika hitrosti, urbane opreme in ozelenitve prispeval k nižjim hitrostim motornih vozil, večji previdnosti voznikov in boljši zaznavnosti ranljivih udeležencev v prometu. S tem se bodo izboljšali pogoji za hojo in kolesarjenje na krajših vsakodnevnih poteh znotraj naselja, pri dostopu do avtobusnih postajališč, javnih storitev ter povezav v smeri občinskega središča in sosednjih naselij.

Rekonstruirana lokalna cesta LC 060063 Jiršovci bo po izvedbi investicije ohranila svojo prometno funkcijo, vendar bo njena ureditev prilagojena načelom trajnostne mobilnosti. Cestni prostor bo postal dostopnejši in varnejši za različne skupine uporabnikov, zlasti za pešce, kolesarje, otroke, starejše in osebe z omejeno mobilnostjo. Obenem bo z novo urbano opremo, zasaditvijo dreves in bolj kakovostnim oblikovanjem prostora pridobil tudi funkcijo javnega prostora, ki izboljšuje kakovost bivanja v naselju.

Rekonstrukcija lokalne ceste LC 060063 Jiršovci zato predstavlja pomemben razvojni korak k preoblikovanju prometnega sistema naselja v smeri trajnostne mobilnosti. Projekt bo omogočil:

- vzpostavitev varnejših in kakovostnejših pogojev za pešce in kolesarje,
- povečanje prometne varnosti, zlasti za ranljive skupine udeležencev v prometu,
- umirjanje motornega prometa in zmanjšanje hitrosti vozil,
- izboljšanje preglednosti in funkcionalnosti prometnega prostora,
- izboljšanje dostopnosti do javnih storitev in javnega potniškega prometa,
- preobrazbo obstoječega cestnega prostora v kakovostnejši javni prostor,
- krepitev zelenih in podnebno odpornih elementov z zasaditvijo dreves in zmanjšanjem prevlade asfaltiranih površin,
- povečanje kakovosti bivanja za prebivalce naselja in širše občine.

S projektom se bodo izboljšali pogoji za vsakodnevne poti prebivalcev, vključno z otroki, mladostniki, starejšimi, starši in drugimi uporabniki lokalnega prometnega omrežja. Investicija bo ustvarila boljše pogoje za trajnostne oblike mobilnosti, predvsem hojo in kolesarjenje, povečala prometno varnost ter prispevala k zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje, kot so emisije, hrup in toplotne obremenitve.

Investicija predstavlja pomemben prispevek k uresničevanju enega ključnih strateških ciljev Občine Destrnik, to je dviga kakovosti življenja in bivanja. Projekt hkrati prispeva k izboljšanju prometne varnosti in kakovosti javnega prostora za vse uporabnike, zlasti za ranljive skupine, kot so otroci, starejši, pešci, kolesarji in osebe z omejeno mobilnostjo.

4.2. Namen in cilji investicije

Namen investicije je izboljšanje prometne varnosti, kakovosti javnega prostora in pogojev za trajnostno mobilnost na območju naselja Jiršovci v Občini Destrnik.

Investicija je usmerjena v preureditev obstoječega cestnega prostora na način, ki bo omogočil varnejšo in prijaznejšo uporabo prostora za vse udeležence v prometu. Poseben poudarek je namenjen pešcem, kolesarjem in drugim ranljivim skupinam, saj na obravnavanem območju do sedaj niso bile zagotovljene ustrezne površine oziroma prometna ureditev, ki bi spodbujala varno hojo in kolesarjenje.

Z izvedbo investicije se želi spodbuditi postopna sprememba mobilnostnih navad prebivalcev ter zmanjšati odvisnost od osebnih motornih vozil na krajših vsakodnevnih poteh. Projekt sledi načelom trajnostne mobilnosti, v ospredje postavlja človeka, prometno varnost, dostopnost in kakovost bivanja ter zagotavlja varnejšo, udobnejšo in privlačnejšo javno infrastrukturo za različne skupine uporabnikov.

Investicija bo prispevala k:

- večji prometni varnosti na obravnavanem območju,
- izboljšanju pogojev za pešce,
- izboljšanju pogojev za kolesarje,
- povečanju deleža poti, opravljenih peš ali s kolesom,
- vzpostavitvi prometne ureditve, skladne z načeli trajnostne mobilnosti,
- umirjanju motornega prometa,
- omejitvi hitrosti na 30 km/h,
- izboljšanju dostopnosti za ranljive skupine,
- izboljšanju kakovosti bivanja in okolja v naselju,
- zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa.

Ključni cilji investicije so:

- povečanje prometne varnosti na predmetnem območju,
- izboljšanje pogojev za varno hojo in kolesarjenje,
- zagotovitev varnejše souporabe prometnega prostora,
- uvedba skupnega prometnega prostora na delu trase,
- umirjanje motornega prometa z omejitvijo hitrosti na 30 km/h,
- namestitev prikazovalnika hitrosti kot trajnega orodja za ozaveščanje voznikov in spodbujanje spoštovanja omejitev hitrosti,
- izboljšanje preglednosti in zaznavnosti ranljivih udeležencev v prometu,
- izboljšanje dostopnosti do avtobusnih postajališč in drugih lokalnih povezav,
- zmanjšanje potrebe po prometnem prostoru, namenjenem izključno motornemu prometu in mirujočemu prometu,
- ureditev zelenih površin in zasaditev dreves,
- izboljšanje mikroklimе in zmanjšanje toplotnih obremenitev,
- izboljšanje estetske, funkcionalne in uporabne vrednosti javnega prostora.,

Specifični cilji:

- Vzpostaviti varnejše in kakovostnejše pogoje za pešce in kolesarje na obravnavanem odseku lokalne ceste LC 060063 Jiršovci v dolžini 538 m.
- Uvesti skupni prometni prostor na delu obravnavanega odseka, kjer bo prometni prostor urejen kot območje umirjenega prometa, namenjeno varnejši souporabi pešcev, kolesarjev in motornih vozil.
- Omejiti hitrost motornega prometa na 30 km/h in s tem zmanjšati tveganje za prometne nesreče ter povečati občutek varnosti ranljivih udeležencev.
- Namestiti prikazovalnik hitrosti kot ukrep za umirjanje prometa, ozaveščanje voznikov in izboljšanje spoštovanja omejitve hitrosti.
- Ukinjati oziroma preurejati površine mirujočega prometa na in ob cesti, kjer je to potrebno zaradi zagotavljanja varnejšega in preglednejšega prometnega prostora.
- Urediti nove zelene površine, zasaditi drevesa in s tem prispevati k izboljšanju mikroklimе, zmanjšanju toplotnih obremenitev ter kakovostnejši podobi javnega prostora.
- Namestiti urbano opremo, ki bo izboljšala uporabnost prostora, omogočila počitek in spodbujala kakovostno uporabo javnega prostora.

- Izvesti del prometnih površin v tlakovanih oziroma neasfaltnih materialih, s čimer se bo zmanjšala prevlada asfaltiranih površin, izboljšala prepoznavnost območja umirjenega prometa ter povečala vizualna in funkcionalna kakovost prostora.
- Prispevati k izvajanju Občinske celostne prometne strategije Občine Destrnik in k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti na lokalni ravni.
- Projekt prispeva k ciljem NEPN, saj spodbuja trajnostno mobilnost, zmanjšuje negativne vplive prometa na okolje, prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov ter izboljšuje kakovost bivanja prebivalcev.

Investicija bo prispevala k izboljšani dostopnosti znotraj naselja in do pomembnih lokalnih povezav, hkrati pa bo izboljšala identiteto prostora z novo podobo ceste kot varnega, prijetnega, vključujočega in trajnostno urejenega javnega prostora.

4.3. Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami

Predlagana investicija je skladna z lokalnimi, nacionalnimi in evropskimi razvojnimi dokumenti, politikami in zakonodajo na področju trajnostne mobilnosti, prometa, urejanja prostora, varstva okolja, podnebnih ciljev in kakovosti bivanja.

Investicija je vsebinsko usmerjena v izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje, povečanje prometne varnosti, umirjanje motornega prometa, izboljšanje dostopnosti za ranljive skupine ter preoblikovanje prometnega prostora v kakovostnejši javni prostor. S tem projekt neposredno podpira razvojne cilje na področju trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja.

4.3.1. Skladnost z lokalnimi strateškimi dokumenti

Na lokalni ravni je projekt neposredno skladen z Občinsko celostno prometno strategijo Občine Destrnik, ki predstavlja temeljni strateški dokument občine na področju trajnostne mobilnosti.

OCPS opredeljuje usmeritve za spremembo potovalnih navad, izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in druge trajnostne oblike mobilnosti ter za zmanjšanje odvisnosti od osebnega motornega prometa. Strategija v ospredje postavlja celostno urejanje prometa, prometno varnost, dostopnost za vse skupine prebivalcev ter izboljšanje kakovosti bivanja.

Projekt je skladen z vizijo prometnega razvoja Občine Destrnik, ki temelji na celostnem pristopu k urejanju mobilnosti. Ta v ospredje postavlja človeka, njegovo varnost, dostopnost in kakovost bivanja. Poseben poudarek je namenjen spodbujanju hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa ter postopnemu izboljševanju pogojev za njihovo uporabo.

Investicija se navezuje predvsem na ukrepe OCPS, ki se nanašajo na:

- celovito prenovo ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti,
- izboljšanje pogojev za hojo,
- izboljšanje pogojev za kolesarjenje,
- zagotavljanje varnejših poti za ranljive udeležence v prometu,
- umirjanje motornega prometa,
- izboljšanje dostopnosti do javnega potniškega prometa,
- razvoj lokalnega kolesarskega omrežja in povezav s sosednjimi naselji.

Projekt rekonstrukcije lokalne ceste LC 060063 Jiršovci zato ni samostojen oziroma nepovezan infrastrukturni poseg, temveč predstavlja izvedbeni ukrep sprejete OPCS Občine Destrnik. S tem je zagotovljena strateška skladnost projekta z občinskim prometnim načrtovanjem in razvojnimi usmeritvami občine.

4.3.2. Skladnost s slovensko zakonodajo, razvojnimi dokumenti in politikami

- Projekt je skladen z vso slovensko zakonodajo, ki obravnava predmetno področje: Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju, Zakonom o cestah, Zakonom o pravilih cestnega prometa, Pravilnikom o kolesarskih površinah, Pravilnikom o kolesarskih površinah, Gradbenim zakonom, Zakonom o urejanju prostora.
- **Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**, ki prometni sistem obravnava celovito, kar zagotavlja večjo sinergijo pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države ter drugih politik ter boljši nadzor nad vplivom prometa na okolje in gospodarstvo
- **Resolucija o Nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**, ki med ostalim spodbuja razvoj celovitih rešitev trajnostne mobilnosti;
- **Resolucijo o dolgoročni podnebni strategiji Slovenije do leta 2050**, emisije v cestnem prometu so v letu 2018 predstavljale 99,4% vseh emisij iz sektorju prometa, narekuje k spodbujanju trajnostne mobilnosti.
- **Nacionalnim energetske in podnebni načrtom (NEPN)**, ki med drugim vključuje zmanjšanje emisij TGP iz prometa,
- **Operativnim programom evropske kohezijske politike v obdobju 2023–2027**, prednostna naloga 5: »Trajnostna in čezregionalna mobilnost ter poveztljivost«, specifični cilj RSO3.2: »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne mobilnosti...«, v okviru katerega se projekt prijavlja na javni razpis Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (2025).

4.3.3. Skladnost z zakonodajo in usmeritvami Evropske unije

- cilji **Evropskega zelenega dogovora (European Green Deal)**, ki vključuje podnebno nevtralnost in prehod v trajnostno mobilnost, vsa področja politike (tudi lokalne) morajo k boju proti podnebnim spremembam
- **Operativnim programom Evropske kohezijske politike v obdobju 2023–2027**, prednostna naloga 5: »Trajnostna / čezregionalna mobilnost in poveztljivost«, specifični cilj RSO3.2;
- vrednotami **Novega evropskega Bauhausa (NEB – New European Bauhaus)**, evropske iniciative, ki povezuje **trajnost, estetiko in vključenost** z oblikovanjem **vabljuje, zelene in obstojne urbane infrastrukture**. Iniciativa spodbuja razvoj prijetnih, varnih in inkluzivnih prostorov, ki prispevajo k občutku pripadnosti in kakovosti bivanja pri državljanih.
- **Leipziškimi načeli** za trajnostni razvoj mestnih območij, ki podpirajo zmanjševanje avtomobilskega prometa ter razvoj javnih in aktivnih oblik mobilnosti.

4.4. Sklepna ocena razvojnega potenciala

Na podlagi navedenega je mogoče ugotoviti, da je investicija skladna z veljavno slovensko zakonodajo, zakonodajo Evropske unije, občinskimi strateškimi dokumenti in programskimi usmeritvami evropske kohezijske politike. Projekt neposredno podpira cilje trajnostne mobilnosti, izboljšuje pogoje za hojo in kolesarjenje, povečuje prometno

varnost, izboljšuje dostopnost za ranljive skupine ter predstavlja izvedbeni ukrep Občinske celostne prometne strategije Občine Destrnik.

Investicija zato predstavlja upravičen in strateško utemeljen projekt, ki presega zgolj rekonstrukcijo lokalne ceste in pomeni celovito preureditev prometnega prostora v smeri varnejše, dostopnejše, bolj trajnostne in kakovostnejše javne infrastrukture.

Projekt ima visoko dodano vrednost za lokalno skupnost in jasno usmeritev v prihodnost, saj:

- izboljšuje prometno varnost,
- izboljšuje pogoje za hojo in kolesarjenje,
- povečuje dostopnost za različne skupine uporabnikov,
- prispeva k večji kakovosti bivanja,
- spodbuja aktivne oblike mobilnosti,
- zmanjšuje negativne vplive motornega prometa,
- izboljšuje podobo in uporabnost javnega prostora,
- krepi odpornost prostora na podnebne spremembe z ozelenitvijo in zmanjšanjem prevlade asfaltiranih površin.

Na podlagi usklajenosti s strateškimi dokumenti, jasno opredeljenih ciljev, pričakovanih pozitivnih učinkov in neposredne povezave z OCPS Občine Destrnik ima projekt utemeljen razvojni potencial. Investicija predstavlja pomemben lokalni ukrep trajnostne mobilnosti in konkreten prispevek Občine Destrnik k varnejšemu, dostopnejšemu in bolj kakovostnemu prometnemu prostoru.

5. PREDSTAVITEV VARIANT »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z VARIANTO »BREZ« INVESTICIJE

V okviru priprave investicijske dokumentacije sta obravnavani dve osnovni varianti, in sicer:

- varianta »brez« investicije oziroma ničelna varianta,
- varianta »z« investicijo oziroma investicijska varianta.

Namen primerjave variant je preveriti, ali je izvedba investicije glede na obstoječe stanje, razvojne potrebe, cilje trajnostne mobilnosti, prometno varnostne razloge in strateške usmeritve občine upravičena, smiselna in razvojno utemeljena.

5.1. Varianta »brez« investicije

Ničelna varianta ali varianta »brez« investicije pomeni ohranitev obstoječega stanja, kar pomeni, da se rekonstrukcija dela lokalne ceste LC 060063 Jiršovci ne izvede. V tem primeru bi obravnavani odsek od križišča z javno potjo JP 560242 do občinske meje z Občino Trnovska vas ostal v obstoječi prometni in prostorski ureditvi.

Ničelna varianta pomeni, da se ne uredi skupni prometni prostor, ukrepi za umirjanje prometa, prikazovalnik hitrosti, zelene površine, urbana oprema in drugi elementi, ki so predvideni v okviru investicije. Obstoječi cestni prostor bi tako še naprej ostal pretežno namenjen motornemu prometu, brez ustrezno izboljšanih pogojev za pešce, kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu.

Na obravnavanem območju do sedaj niso bile zagotovljene ustrezne površine oziroma prometna ureditev za varno hojo in kolesarjenje. Brez izvedbe investicije bi se to stanje ohranilo. Pešci in kolesarji bi bili še naprej primorani uporabljati prometni prostor, ki je po svoji zasnovi namenjen predvsem motornemu prometu, brez dodatnih ukrepov za njihovo večjo vidnost, varnost in udobje.

Čeprav varianta »brez« investicije ne povzroča neposrednih investicijskih stroškov, ima dolgoročno več negativnih posledic. Ne omogoča izboljšanja prometne varnosti, ne prispeva k spodbujanju hoje in kolesarjenja, ne izboljšuje dostopnosti do javnega potniškega prometa in ne sledi ciljem Občinske celostne prometne strategije Občine Destrnik.

Varianta »brez« investicije pomeni:

- ohranitev obstoječega prometnega režima brez bistvenih izboljšav,
- ohranitev neustreznih pogojev za pešce in kolesarje,
- neizvedbo ukrepov za umirjanje motornega prometa,
- neizvedbo omejitve hitrosti na 30 km/h na obravnavanem območju,
- neizvedbo prikazovalnika hitrosti,
- neizvedbo skupnega prometnega prostora,
- neizboljšanje prometne varnosti za ranljive udeležence,
- neizboljšanje dostopnosti do avtobusnih postajališč in lokalnih povezav,
- neizvedbo novih zelenih površin, zasaditve dreves in urbane opreme,
- neizkoriščeno možnost za zmanjšanje prevlade asfaltiranih prometnih površin,
- neuresničevanje ukrepov trajnostne mobilnosti iz OCPS Občine Destrnik.

Neizvedba projekta bi pomenila tudi zamujeno priložnost za izboljšanje kakovosti javnega prostora in bivanja v naselju Jiršovci. Občina s tem ne bi izkoristila možnosti za preureditev

obstoječega cestnega prostora v varnejši, dostopnejši, bolj zelen in trajnostno naravnan prostor.

Z vidika dolgoročnega razvoja občine, prometne varnosti, kakovosti bivanja in skladnosti s strateškimi dokumenti je varianta »brez« investicije ocenjena kot manj primerna oziroma neustrezna.

5.2. Varianta »z« investicijo

Varianta »z« investicijo predvideva celovito rekonstrukcijo LC 06063 Jiršovci od križišča z javno potjo JP 560242 do občinske meje z Občino Trnovska vas v dolžini 538 m.

Investicijska varianta vključuje celovito prometno, funkcionalno in prostorsko prenovu obravnavanega cestnega odseka. Projekt ne pomeni zgolj obnove lokalne ceste, temveč preureditev prometnega prostora skladno z načeli trajnostne mobilnosti, varnejše souporabe prostora in večje kakovosti javnega prostora.

V okviru investicijske variante je predvideno:

- rekonstrukcija lokalne ceste LC 060063 Jiršovci v dolžini 538 m,
- uvedba skupnega prometnega prostora na delu obravnavanega odseka,
- omejitev hitrosti motornega prometa na 30 km/h,
- postavitve prikazovalnika hitrosti,
- izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje,
- izvedba ukrepov za umirjanje motornega prometa,
- ukinitve oziroma preureditev površin mirujočega prometa, kjer je to potrebno zaradi varnosti in preglednosti prometnega prostora,
- ureditev novih zelenih površin,
- zasaditev dreves,
- namestitve urbane opreme,
- izvedba dela prometnih površin v tlakovani oziroma neasfaltni izvedbi.

Skupni prometni prostor bo skupaj z omejitvijo hitrosti na 30 km/h, prikazovalnikom hitrosti, tlakovano izvedbo dela površin, ozelenitvijo in urbano opremo prispeval k nižjim hitrostim motornih vozil, večji previdnosti voznikov, boljši zaznavnosti pešcev in kolesarjev ter višji ravni prometne varnosti.

Investicijska varianta bo prispevala k:

- povečanju prometne varnosti za vse udeležence v prometu,
- izboljšanju pogojev za pešce,
- izboljšanju pogojev za kolesarje,
- večji varnosti ranljivih udeležencev, zlasti otrok, starejših in oseb z omejeno mobilnostjo,
- umirjanju motornega prometa,
- izboljšanju dostopnosti do avtobusnih postajališč, javnih storitev in lokalnih povezav,
- spodbujanju hoje in kolesarjenja na krajših vsakodnevni poteh,
- zmanjšanju odvisnosti od osebnega avtomobila,
- izboljšanju kakovosti javnega prostora,
- zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje,
- izboljšanju mikroklima z ozelenitvijo in zasaditvijo dreves,
- izvajanju ukrepov Občinske celostne prometne strategije Občine Destrnik.

Investicijska varianta je skladna z razvojnimi cilji Občine Destrnik, OCPS, nacionalnimi in evropskimi usmeritvami na področju trajnostne mobilnosti ter cilji javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti. Projekt predstavlja izvedbeni ukrep trajnostne mobilnosti, saj neposredno izboljšuje pogoje za hojo in kolesarjenje, povečuje prometno varnost ter prispeva k bolj kakovostnemu in vključujočemu javnemu prostoru.

S tem projektom Občina Destrnik aktivno prispeva k preobrazbi lokalnega prometnega prostora v varnejše, dostopnejše, bolj zeleno in trajnostno naravnano okolje.

5.3. Primerjava variant

Vidik	Niželna varianta (brez investicije)	Investicijska varianta (rekonstrukcija Mladinske ulice)
Osnovna značilnost	Ohranitev obstoječega stanja brez posega	Rekonstrukcija lokalne ceste LC 060063 Jiršovci v dolžini 538 m.
Prometna ureditev	Obstoječa prometna ureditev ostane brez sprememb	Ureditev skupnega prometnega prostora, omejitev hitrosti na 30 km/h in izboljšanje prometne ureditve.
Pogoji za kolesarje	Pogoji za kolesarje se ne izboljšajo; kolesarji ostanejo v prometnem prostoru brez dodatnih ukrepov.	Izboljšanje pogojev za kolesarje z umirjanjem prometa in uvedbo skupnega prometnega prostora.
Ranljivi udeleženci	Ranljivi udeleženci ostanejo manj zaščiteni.	Večja varnost otrok, starejših, pešcev, kolesarjev in oseb z omejeno mobilnostjo
Prometna varnost	Prometna varnost ostane na obstoječi ravni oziroma se dolgoročno ne izboljša.	Prometna varnost se izboljša z umiritvenimi ukrepi, omejitvijo hitrosti in večjo preglednostjo.
Hitrost motornega prometa	Brez dodatnih ukrepov za umirjanje prometa.	Omejitev hitrosti na 30 km/h in postavitve prikazovalnika hitrosti.
Zelene površine	Brez dodatnih zelenih površin in zasaditve dreves.	Ureditev novih zelenih površin in nova zasaditev.
Prometna varnost	Neizboljšana ali celo zmanjšana	Povečana varnost vseh udeležencev v prometu
Trajnostna mobilnost	Brez podpore trajnostni mobilnosti	Neposredno spodbuja hojo, kolesarjenje in trajnostno rabo prometnega prostora.
Emisije in okoljski vplivi	Brez sprememb, emisije ostajajo	Zmanjšanje emisij zaradi umirjenega prometa in spodbujanja trajnostnih oblik gibanja
Skladnost s strateškimi dokumenti	Neskladna z lokalnimi, nacionalnimi in EU smernicami	Popolnoma skladna s smernicami trajnostnega razvoja
Investicijski stroški	0 EUR	Stroški po projektni dokumentaciji
Dolgoročne koristi	Nič oziroma negativne (stagnacija)	Visoke dolgoročne koristi za prometno varnost, trajnostno mobilnost, kakovost bivanja in javni prostor.

Investicijska varianta pomeni jasno usmeritev v trajnostni razvoj občine Destrnik. Prispeva k večji prometni varnosti, spodbuja okolju prijazne oblike mobilnosti ter izboljšuje urejenost in kakovost bivanjskega okolja. Je skladna s cilji lokalnih in evropskih razvojnih dokumentov ter omogoča dolgoročno trajnostno upravljanje javnega prostora.

5.4. Izbor optimalne variante

Na podlagi primerjave variant je kot ustrezna in razvojno utemeljena izbrana varianta »z« investicijo.

Varianta »brez« investicije ne omogoča izboljšanja prometne varnosti, ne izboljšuje pogojev za pešce in kolesarje, ne prispeva k trajnostni mobilnosti in ne podpira izvajanja Občinske celostne prometne strategije Občine Destrnik. Čeprav ne povzroča neposrednih investicijskih stroškov, dolgoročno pomeni ohranitev obstoječih pomanjkljivosti in zamujeno priložnost za izboljšanje kakovosti bivanja ter prometne varnosti v naselju Jiršovci.

Varianta »z« investicijo omogoča celovito ureditev obravnavanega cestnega odseka. Z izvedbo projekta se bodo izboljšali pogoji za hojo in kolesarjenje, povečala prometna varnost, umiril motorni promet, izboljšala dostopnost do lokalnih povezav in javnega potniškega prometa ter zagotovil kakovostnejši javni prostor. Investicija bo prispevala tudi k uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti in k izvajanju ukrepov iz OCPS.

Izbrana varianta je skladna z razvojnimi cilji občine, nacionalnimi in evropskimi usmeritvami ter javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti. Investicijska varianta zato predstavlja najbolj ustrezno rešitev, saj neposredno odgovarja na ugotovljene potrebe in prispeva k dolgoročnemu razvoju varnejšega, dostopnejšega in trajnostno naravnane prometnega prostora.

Glede na navedeno se za nadaljnjo obravnavo in izvedbo predlaga varianta »z« investicijo.

6. OPREDELITEV VRSTE INVESTICIJE IN OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV

6.1. Opredelitev vrste projekta

Projekt: »Rekonstruirana lokalne ceste LC 060063 Jiršovci«

Lokacija: Občina Destrnik, naselje Jiršovci

Osnova za določitev vrednosti je projektna dokumentacija s projektantskim predračunom za drugo fazo in za prvo fazo obračunske situacije.

6.1.1. Metodologija za določitev vrste in vsebine investicijske dokumentacije

Kriteriji (mejne vrednosti investicijskega projekta) za določitev vrste dokumenta	DIIP	Predinvesticijska zasnova	IP
1. manj od 300.000 € razen	Ne, razen	Ne	Ne
a) pri tehnološko zahtevnih investicijskih projektih,	Da	Ne	Ne
b) pri investicijah, ki imajo v svoji ekonomski dobi pomembne finančne posledice (npr.: visoki stroški vzdrževanja)	Da	Ne	Ne
c) kadar se investicijski projekti sofinancirajo s proračunskimi sredstvi	Da	Ne	Ne
2. med 300.000 in 500.000 €	Da	Ne	Ne
3. nad vrednostjo 500.000 €	Da	Ne	Da
4. nad vrednostjo 2.500.000 €	Da	Da	Da

Glede na vrsto investicije in kriterije je potrebno izdelati:

- ✓ Dokument identifikacije investicijskega projekta

6.2. Določitev vrednosti investicije in navedba osnov za oceno vrednosti

Ocenjena vrednost projekta temelji na projektantski oceni del, ki je sestavni del projektne dokumentacije PZI.

Investicija bo predvidoma izvedena v obdobju, krajšem od enega leta, zato se zaradi kratkega časovnega obdobja izvedbe ne predvidevajo bistvena odstopanja zaradi rasti cen. Iz tega razloga so v investicijski dokumentaciji stalne cene enake tekočim cenam.

Skupna ocenjena vrednost celotne investicije tako znaša:

- **385.624,83 EUR brez DDV,**
- **470.462,29 EUR z DDV**

Tabela 5: Ocena investicijskih stroškov

Postavka	Vrednost brez DDV	DDV 22%	Vrednost z DDV
Projektna dokumentacija PZI	13.000,00	2.860,00	15.860,00
Investicijska dokumentacija DIIP	4.000,00	880,00	4.880,00
Gradnja			
Preddela	24.232,14	5.331,07	29.563,21
Zemeljska dela - zasaditev	83.017,86	18.263,93	101.281,79
Voziščne konstrukcije	127.519,35	28.054,26	155.573,61
Odvodnjavanje ceste	60.275,29	13.260,56	73.535,85
Oprema ceste	4.981,79	1.059,99	6.077,78
Tuje storite (urbana oprema, prikazovalnik hitrosti...)	13.860,00	3.049,20	16.909,20
Nepredvidena dela	23.086,86	5.079,11	28.165,97
Nadzor	13.478,93	2.965,37	16.444,29
Stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi v zvezi z operacijo	18.172,61	3.997,97	22.170,58
SKUPAJ brez DDV	385.624,83		
DDV		87.837,46	
SKUPAJ z DDV			470.462,29

7. UGOTOVITEV SMISELNOSTI IN MOŽNOSTI NADALJNJE PRIPRAVE INVESTICIJSKE, PROJEKTE IN DRUGE DOKUMENTACIJE S ČASOVNIM NAČRTOM

7.1. Strokovne podlage, za pripravo DIIP-a

Dokument identifikacije investicijskega projekta je pripravljen skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ter njenimi spremembami in dopolnitvami.

Pri pripravi DIIP so bile upoštevane naslednje strokovne, strateške, pravne in projektne podlage:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ,
- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji,
- projektna dokumentacija PZI št. PD-3/26, maj 2026
- razpisna dokumentacija za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029,
- merila za izbor operacij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji,

Navedene podlage so bile uporabljene za opredelitev obstoječega stanja, razlogov za investicijsko namero, ciljev projekta, preveritev skladnosti s strateškimi dokumenti, tehnični opis načrtovane ureditve, oceno izvedljivosti ter opredelitev nadaljnjih korakov pri pripravi in izvedbi investicije.

7.2. Navedba in opis lokacije ter tehnični opis projekta

Obravnavana **cesta – LC 060063 Jiršovci** je speljana od križišča z javno potjo JP 560242 do občinske meje z Občino Trnovska vas, v skupni dolžini 538 m.

Predmetni odsek predstavlja pomembno lokalno prometno povezavo v naselju Jiršovci, ki je po številu prebivalcev četrto največje naselje v Občini Destnik, po dolžini prometnic pa največje naselje v občini. Cesta ima pomembno funkcijo za vsakodnevne poti prebivalcev, dostop do lokalnih storitev, avtobusnih postajališč, povezav proti občinskemu središču ter povezav s sosednjo Občino Trnovska vas in naprej do širšega prometnega omrežja.

Obravnavano območje je pomembno tudi z vidika dostopnosti za različne skupine uporabnikov, saj prometni prostor poleg prebivalcev uporabljajo tudi obiskovalci, uporabniki lokalnih storitev in turisti oziroma gostje zasebnih nastanitvenih kapacitet na območju občine. Urejena, varna in pregledna prometna infrastruktura zato ne prispeva le k večji kakovosti bivanja prebivalcev, temveč tudi k boljši dostopnosti in privlačnosti kraja za obiskovalce.

Osnovni namen investicije je izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost, predvsem za pešce, kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu. Na obravnavanem območju do sedaj niso bile zagotovljene ustrezne površine za varno hojo in kolesarjenje, zato je investicija usmerjena v celovito preureditev prometnega prostora, umirjanje motornega prometa ter vzpostavitev varnejše in kakovostnejše prometne ureditve.

Načrtovana ureditev obsega rekonstrukcijo lokalne ceste, ureditev novega pločnika, uvedbo skupnega prometnega prostora, omejitev hitrosti na 30 km/h, postavitev

prikazovalnika hitrosti, ureditev zelenih površin, zasaditev dreves, namestitve urbane opreme ter izvedbo dela prometnih površin v tlakovani oziroma neasfaltni izvedbi.

7.2.1. Predstavitev in razlaga rezultatov

Predmet obdelave so naslednje parcele: 1275/1, 1262/2 obe k.o. Jiršovci, 262 k.o. Straže, 880/2, 16/6, 16/4, 879/10, 14/2, 13/2, 13/4, 879/11, 879/13 vse k.o. Trnovski Vrh. Občina je lastnica vseh parcel, ki so predmet obdelave, kar izkazujemo z izpiski iz zemljiške knjige in v primeru dveh parcel s pogodbami o služnosti.

Projekt rekonstrukcije lokalne ceste je pripravljen skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Namen projekta je izboljšati prometno varnost, dostopnost in uporabnost prometnih površin za pešce, kolesarje in druge udeležence v prometu.

V okviru projekta se pri rekonstrukciji obstoječe lokalne ceste predvideva uvedba skupnega prometnega prostora. Ta temelji na varnejši souporabi prometnih površin s strani različnih udeležencev v prometu. Takšna ureditev zmanjšuje prevlado motornega prometa, prispeva k umirjanju prometa, zmanjšanju vozniških hitrosti in izboljšanju prometne varnosti, predvsem na območjih, kjer je prisotnost pešcev in kolesarjev pomembna.

Na predmetnem območju je predvidena delna rekonstrukcija lokalne ceste LC 060063 Jiršovci v skupni dolžini 538,0 m. Rekonstrukcija se izvaja na obstoječem cestnem koridorju, pri čemer se prometna površina uredi tako, da bo omogočala varnejšo in preglednejšo uporabo prostora za motorni promet, pešce in kolesarje.

Na rekonstruiranem odseku se uredi dvosmerna prometna površina širine 3,50 m. Na desni strani vozišča je predvidena granitna mulda širine 0,50 m, zaključena z vrtnim robnikom širine 8 cm. Na posameznih mestih se uredi tudi bankina širine od 0,22 m do 0,50 m, ki se naveže na brežino oziroma prilagodi obstoječemu terenu. Na levi strani vozišča se uredi bankina širine od 0,50 m do 0,75 m.

Za ustrezno odvajanje padavinskih voda z vozišča je predvidena izvedba mulde z LTŽ rešetkami in meteorno kanalizacijo. S tem bo zagotovljeno kontrolirano odvodnjavanje prometnih površin ter večja trajnost in funkcionalnost rekonstruirane cestne infrastrukture.

Predvidena tehnična ureditev bo skupaj z uvedbo skupnega prometnega prostora, omejitvijo hitrosti na 30 km/h, postavitvijo prikazovalnika hitrosti, ureditvijo površin za pešce, urbano opremo in ozelenitvijo prispevala k umirjanju prometa ter izboljšanju pogojev za varno souporabo prometnega prostora. Projekt zato ne predstavlja zgolj tehnične rekonstrukcije vozišča, temveč celovito prometno in prostorsko ureditev, usmerjeno v večjo prometno varnost, boljše pogoje za pešce in kolesarje ter kakovostnejši javni prostor.

V sklopu ureditve so predvideni naslednji posegi oziroma ureditve:

- odstranitev zgornjega in spodnjega ustroja obstoječe ceste,
- odstranitev humusa na območju obstoječega jarka,
- izvedba novega spodnjega in zgornjega ustroja ceste,
- zasip jarka in izvedba novega odvodnjavanja ceste,
- izvedba mulde z zaključnim vrtnim oziroma grednim robnikom širine 8 cm,
- izvedba talnih označb v granitni izvedbi za umirjanje prometa, nivojsko s cesto,
- ureditev križanja cest s povečanjem varnosti vseh udeležencev z izvedbo platoja v granitni izvedbi za umirjanje prometa,
- izvedba nove meteorne kanalizacije s peskolovi,
- ureditev dovozov v granitni izvedbi,
- zasaditev drevja in zelena ureditev,
- postavitve urbane opreme, kot so klopi, koši in stojala za kolesa,
- izvedba talnih oznak.

Za izvedbo skupnega prometnega prostora so predvideni naslednji ukrepi:

- prometna signalizacija z označitvijo območja umirjenega prometa oziroma območja skupnega prometnega prostora,
- omejitev hitrosti na 30 km/h,
- postavitev prikazovalnika hitrosti,
- izvedba tlakovanih površin z granitnimi kockami prečno preko ceste,
- izvedba dvignjenega platoja tlakovanega križišča z granitnimi kockami,
- ureditev počivališča z urbano opremo, kot so klop, stojalo za kolesa in koš za smeti,
- ureditev novih zelenih površin in ohranitev obstoječih zelenih elementov, kjer je to mogoče.

Vse navedene tehnične rešitve so opredeljene v projektni dokumentaciji PZI št. PD-3/26

7.3. Varstvo okolja

Pri izvedbi projekta se bodo upoštevala načela varstva okolja, učinkovite rabe virov in trajnostnega urejanja prometnega prostora. Projekt je zasnovan kot rekonstrukcija obstoječe prometne infrastrukture na obstoječem cestnem koridorju, zato ne gre za širitev prometnega sistema na nova območja, temveč za izboljšanje obstoječe infrastrukture in njeno prilagoditev ciljem trajnostne mobilnosti.

Pri izvedbi projekta bodo upoštevana naslednja izhodišča:

- zmanjšanje vplivov na okolje,
- okoljska učinkovitost,
- učinkovita raba naravnih virov,
- trajnostna dostopnost,
- spodbujanje hoje in kolesarjenja,
- izboljšanje mikroklimе z ozelenitvijo in zasaditvijo dreves,
- zmanjšanje prevlade asfaltiranih površin z uporabo tlakovanih oziroma neasfaltiranih izvedb na delu prometnih površin.

Med izvedbo zemeljskih del bo nastajal izkopani material. Z njim bo treba ravnati skladno z veljavnimi predpisi s področja ravnanja z gradbenimi odpadki in izkopanimi materiali. Izkopani slabo nosilni materiali se bodo odlagali na za to predvidenih oziroma dovoljenih lokacijah. Izkopani humus oziroma plodna zemljina se bo začasno odložila in ponovno uporabila pri zasipu robov, humusiranju ter urejanju degradiranih površin.

Pri obnovi ceste bodo nastajali tudi gradbeni odpadki, med drugim odstranjeni asfalt in drugi materiali iz obstoječe cestne konstrukcije. Investitor oziroma izvajalec bo zagotovil ustrezno ravnanje z gradbenimi odpadki, njihovo ločeno zbiranje, oddajo pooblaščenim prevzemnikom in ponovno uporabo materialov, kjer bo to tehnično in okoljsko dopustno.

Projekt upošteva tudi temeljne vrednote pobude Novi evropski Bauhaus, zlasti trajnost, vključenost in kakovostno oblikovanje prostora. To se odraža v predvideni ozelenitvi, zasaditvi dreves, uporabi urbane opreme in preoblikovanju obstoječega cestnega prostora v varnejši, privlačnejši in bolj vključujoč javni prostor.

Z izvedbo projekta se bodo izboljšali pogoji za hojo in kolesarjenje, kar dolgoročno prispeva k zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila na krajših poteh, zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje ter večji kakovosti bivanja v naselju.

7.4. Predvideni viri financiranja in drugi viri

Finančna konstrukcija projekta je pripravljena ob predpostavki, da se bo investicija izvajala skladno z dinamiko, opredeljeno v terminskem planu, in ob predpostavki pridobitve nepovratnih sredstev na javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti.

Projekt se bo financiral iz:

- sredstev Občine Destnik,
- nepovratnih sredstev iz javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti,

Upravičeni stroški so stroški, ki so skladni z razpisno dokumentacijo, pogodbo o sofinanciranju in pravili upravičenosti. Med upravičene stroške v našem projektu uvrščamo naslednje stroške:

- stroški gradnje,
- stroški opreme oziroma urbane opreme,
- stroški informiranja in komuniciranja z javnostmi v zvezi z operacijo,
- stroški storitev zunanjih izvajalcev,
- stroški izdelave projektne dokumentacije,
- stroški izdelave investicijske dokumentacije,
- stroški strokovnega nadzora,
- davek na dodano vrednost v višini neodbitnega deleža, če je skladno z razpisnimi pogoji upravičen.

Vsi navedeni stroški so upravičeni stroški.

Končna finančna konstrukcija bo usklajena po pridobitvi ponudb v postopku javnega naročanja in po odločitvi o sofinanciranju. V primeru odstopanj od predvidene vrednosti bo investitor zagotovil ustrezno prilagoditev finančne konstrukcije oziroma izvedbene dinamike, ob upoštevanju razpisnih pogojev in razpoložljivih proračunskih sredstev.

Tabela 6: Ocena upravičenih stroškov

Postavka	Vrednost brez DDV	DDV 22%	Vrednost z DDV
Projektna dokumentacija PZI	13.000,00	2.860,00	15.860,00
Investicijska dokumentacija DIIP	4.000,00	880,00	4.880,00
Gradnja			
Preddela	24.232,14	5.331,07	29.563,21
Zemeljska dela - zasaditev	83.017,86	18.263,93	101.281,79
Voziščne konstrukcije	127.519,35	28.054,26	155.573,61
Odvodnjavanje ceste	60.275,29	13.260,56	73.535,85
Oprema ceste	4.981,79	1.059,99	6.077,78
Tuje storite (urbana oprema, prikazovalnik hitrosti...)	13.860,00	3.049,20	16.909,20

Nepredvidena dela	23.086,86	5.079,11	28.165,97
Nadzor	13.478,93	2965,37	16.444,29
Stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi v zvezi z operacijo	18.172,61	3.997,97	22.170,58
SKUPAJ brez DDV	385.624,83		
DDV		87.837,46	
SKUPAJ z DDV			470.462,29

Tabela 7: Pričakovani viri financiranja v EUR po stalnih cenah

Viri financiranja	2026	2027	SKUPAJ
Občina Destrnik	94.092,46	0	94.092,46
Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo	0	376.369,83	376.369,83
SKUPAJ	94.092,46	376.369,83	470.462,29

7.5. Kadrovsko – organizacijska shema

Za izvedbo investicijskega projekta ni predvidena vzpostavitev posebne organizacijske strukture izven obstoječe občinske uprave. Investicijski projekt bo vodila Občina Destrnik v okviru svojih obstoječih kadrovskih, strokovnih in organizacijskih zmogljivosti.

Odgovorna nosilka projekta bo Mojca Marovič, direktorica občinske uprave, ki bo skupaj s sodelavci Občinske uprave Občine Destrnik skrbela za pripravo, koordinacijo, izvedbo in spremljanje investicijskega projekta. Občina razpolaga z ustrezno usposobljenimi kadri, ki imajo izkušnje s pripravo in izvajanjem investicijskih projektov, javnimi naročili, pripravo dokumentacije, sodelovanjem z zunanjimi izvajalci ter spremljanjem izvedbe projektov.

Za posamezne strokovne naloge bo investitor po potrebi vključil zunanje izvajalce, predvsem za izdelavo projektne dokumentacije, izdelavo investicijske dokumentacije, izvedbo strokovnega nadzora nad gradnjo ter druge strokovne naloge, ki zahtevajo posebna tehnična znanja in pooblastila.

Projektna skupina investitorja bo sestavljena iz predstavnikov Občine Destrnik v okviru obstoječih kadrovskih zmogljivosti. Projektna skupina bo zagotavljala koordinacijo med

investitorjem, projektantom, izvajalcem gradbenih del, nadzorom in drugimi udeleženci pri izvedbi projekta.

Projektna skupina

- 1) Vlasta tetičkovič-Toplak - županja Občine Destrnik, odgovorna oseba investitorja
- 2) Mojca Marovič - direktorica OU, odgovorna nosilka projekta
- 3) Luka Ajlec, višji svetovalec, član projekte skupine

Ključne odločitve glede izvedbe investicijskega projekta bo sprejemala županja Občine Destrnik kot odgovorna oseba investitorja. Direktorica občinske uprave bo vodila operativno koordinacijo projekta, spremljala pripravo in izvedbo aktivnosti ter skrbela za usklajevanje med notranjimi in zunanjimi deležniki.

Organizacijska shema izvedbe projekta temelji na obstoječih kadrovskih zmogljivostih Občine Destrnik in vključevanju zunanjih strokovnjakov za naloge, ki zahtevajo specializirana znanja. Takšna organizacija je za predvideni obseg investicije ustrezna, racionalna in izvedljiva.

7.6. Analiza tveganja in občutljivosti

Tveganja za izvedbo projekta so obvladljiva, vendar je pri izvedbi investicijskega projekta treba upoštevati možnost odstopanj od načrtovanih finančnih, terminskih in izvedbenih parametrov. Projekt se izvaja na obstoječem cestnem koridorju, zato so tveganja z vidika izvedljivosti omejena, kljub temu pa je treba zagotoviti ustrezno pripravo, koordinacijo in nadzor.

Najpomembnejša tveganja so povezana z ocenjeno vrednostjo investicije, terminskim planom, postopki javnega naročanja, uspešnim kandidiranjem za pridobitev nepovratnih sredstev, usklajevanjem izvajalcev ter zagotavljanjem kakovostne izvedbe del.

7.6.1. Identifikacija tveganj

FINANČNA TVEGANJA

Finančna tveganja so povezana predvsem z možnostjo, da bodo ponudbe izvajalcev po izvedenem postopku javnega naročila višje od ocenjene vrednosti investicije. Končna vrednost investicije bo znana po izvedbi postopka oddaje javnega naročila. Obstaja tudi tveganje spremembe cen gradbenih materialov, energentov in storitev, kar lahko vpliva na končno investicijsko vrednost.

Dodatno finančno tveganje predstavlja uspešnost kandidiranja na javnem razpisu za pridobitev nepovratnih sredstev. V primeru nižjega sofinanciranja ali neodobritve sredstev bi bilo treba zagotoviti dodatna lastna sredstva oziroma prilagoditi dinamiko izvedbe projekta.

TERMINSKA TVEGANJA

Terminska tveganja so povezana z morebitnimi zamudami pri pripravi dokumentacije, izvedbi postopkov javnega naročanja, izbiri izvajalca, dobavi materialov in izvedbi gradbenih del. Na terminski potek lahko vplivajo tudi vremenske razmere, tehnične prilagoditve na terenu, morebitna dodatna usklajevanja ter drugi zunanji dejavniki.

Posebno pozornost je treba nameniti pravočasni pripravi razpisne dokumentacije in uskladitvi terminskega plana z roki, določenimi v javnem razpisu oziroma pogodbi o sofinanciranju.

OPERATIVNA IN IZVEDBENA TVEGANJA

Operativna tveganja so povezana z usklajevanjem aktivnosti med investitorjem, projektantom, izvajalcem gradbenih del, nadzorom in drugimi udeleženci. Neustrezna koordinacija lahko povzroči zamude, dodatne stroške ali odstopanja od načrtovanih tehničnih rešitev.

Izvedbena tveganja so povezana tudi s kakovostjo izvedenih del. Neupoštevanje projektne dokumentacije, tehničnih zahtev, standardov in navodil nadzora lahko vpliva na trajnost investicije, varnost uporabe in kasnejše stroške vzdrževanja.

RAZPISNA IN ADMINISTRATIVNA TVEGANJA

Projekt je vezan na uspešno kandidiranje za nepovratna sredstva in na izpolnjevanje pogojev javnega razpisa. Tveganja so povezana z ustreznostjo prijave dokumentacije, dokazovanjem skladnosti projekta z OCPS, pravočasnim izvajanjem aktivnosti, upravičenostjo stroškov, poročanjem in doseganjem kazalnikov.

Zaradi tega je treba že v fazi priprave DIIP, projektne dokumentacije in prijave vloge zagotoviti skladnost projekta z razpisnimi pogoji, cilji trajnostne mobilnosti in zahtevami sofinancerja.

7.6.2. Analiza občutljivosti

Analiza občutljivosti prikazuje možna odstopanja od načrtovanih parametrov in njihov vpliv na izvedbo projekta.

Spremenljivka	Optimistični scenarij	Realni scenarij	Pesimistični scenarij	Možen vpliv
Investicijska vrednost	Ponudbe izvajalcev so enake ali nižje od ocenjene vrednosti	Ponudbe so v okviru predvidene vrednosti oziroma z manjšimi odstopanji.	Ponudbe bistveno presegajo ocenjeno vrednost.	Potreba po dodatnih sredstvih, prilagoditvi finančne konstrukcije ali dinamike izvedbe.
Terminski plan	Izvedba poteka skladno z načrtovanim terminskim planom.	Nastanejo manjša odstopanja, ki jih je mogoče obvladati.	Nastanejo večje zamude pri naročanju ali izvedbi.	Tveganje zamika zaključka projekta in prilagoditve terminskega plana.
Nepovratna sredstva	Projekt je uspešno izbran za sofinanciranje v predvideni višini.	Projekt je izbran, vendar z morebitnimi prilagoditvami oziroma nižjim deležem sofinanciranja.	Projekt ni izbran za sofinanciranje.	Potreba po zagotovitvi dodatnih lastnih sredstev ali ponovni presoji izvedbe projekta.
Kakovost izvedbe	Dela so izvedena kakovostno in	Pojavijo se manjša	Pojavijo se večja	Večji stroški nadzora,

	skladno s projektno dokumentacijo.	odstopanja, ki se odpravijo v času izvedbe.	odstopanja od projektne dokumentacije ali tehničnih zahtev.	popravlil, vzdrževanja ali podaljšanje izvedbe.
Doseganje ciljev in kazalnikov	Vsi cilji in kazalniki so doseženi.	Dosežen je pretežni del ciljev in kazalnikov.	Cilji in kazalniki niso doseženi v predvidenem obsegu.	Omejena učinkovitost projekta in tveganje pri poročanju sofinancerju.

7.6.3. Strategija obvladovanja tveganj

Za zmanjšanje finančnih tveganj bo investitor pripravil realno finančno konstrukcijo, ki bo temeljila na projektantski oceni vrednosti in razpoložljivih proračunskih virih. Po izvedbi javnega naročila se bo finančna konstrukcija po potrebi uskladila z dejansko vrednostjo najugodnejše dopustne ponudbe. Investitor bo spremljal tudi možnosti zagotavljanja lastnih sredstev v primeru odstopanj od načrtovane vrednosti ali nižjega sofinanciranja.

Za zmanjšanje terminskih tveganj bo investitor pripravil realen terminski plan z upoštevanjem rokov za javno naročanje, izvedbo gradbenih del, nadzor, poročanje in zaključek projekta. Aktivnosti bodo načrtovane tako, da bo omogočeno pravočasno izpolnjevanje razpisnih in pogodbenih obveznosti.

Operativna tveganja se bodo obvladovala z rednimi koordinacijskimi sestanki med investitorjem, projektantom, izvajalcem, nadzorom in drugimi udeleženci. Projektna skupina bo sproti spremljala izvajanje aktivnosti, reševala odprta vprašanja in zagotavljala usklajenost izvedbe s projektno dokumentacijo.

Kakovost izvedbe se bo zagotavljala z ustreznim strokovnim nadzorom nad gradnjo, pogodbeno opredeljenimi obveznostmi izvajalca, upoštevanjem projektne dokumentacije, tehničnih specifikacij in veljavnih predpisov. V primeru odstopanj bo investitor zahteval pravočasno odpravo pomanjkljivosti.

Razpisna in administrativna tveganja se bodo obvladovala z ustrežno pripravo prijave dokumentacije, spremljanjem razpisnih pogojev, pravočasno pripravo zahtevkov za izplačilo, ustreznim arhiviranjem dokumentacije in rednim poročanjem sofinancerju.

7.7. Rok za izvedbo investicije

Kot začetek operacije se šteje datum potrditve Dokumenta identifikacije investicijskega projekta s strani pristojnega organa Občine Destrnik.

Investicija bo izvedena v predvidenem obdobju od 1. 10. 2026 do 30. 9. 2027.
Predvideno trajanje izvedbe investicije je 12 mesecev.

Terminski plan bo podrobneje opredeljen v nadaljnji investicijski, projektni in razpisni dokumentaciji ter usklajen z zahtevami javnega razpisa in pogodbe o sofinanciranju. V primeru odstopanj bo investitor izvedbo prilagodil tako, da bodo spoštovani pogoji sofinanciranja in zagotovljena pravočasna izvedba projekta.

Aktivnost	Začetek	Konec
PZI	april 2026	junij 2026
DIIP in sklep o potrditvi DIIP-a	april 2026	junij 2026
Oddaja vloge na razpis in rezultati	junij 2026	september 2026
Javno naročilo gradbena dela	avgust	Po prejemu sklepa o potrditvi operacije
Gradbeno obrtniška dela in ozelenitev	oktober 2026	maj 2027
Nadzor	oktober 2026	julij 2027
Zahtevek za sofinanciranje	september 2027	september 2027

7.8. Obdobje upravičenosti do sofinanciranja

Obdobje upravičenosti izdatkov bo določeno skladno z javnim razpisom in pogodbo o sofinanciranju. Najzgodnejši možni začetek obdobja upravičenosti izdatkov je 1. 1. 2023, pri čemer morajo biti posamezni stroški po vsebini, nastanku, plačilu in dokazilih skladni z razpisnimi pogoji ter pravili upravičenosti.

Datum zaključka projekta bo določen v pogodbi o sofinanciranju. Investitor bo pri izvajanju projekta upošteval vse roke, pogoje in zahteve sofinancerja, zlasti glede nastanka in plačila upravičenih stroškov, poročanja, hrambe dokumentacije, informiranja in komuniciranja ter doseganja predvidenih kazalnikov.

7.9. Postopek izbire izvajalcev

Izbor izvajalcev za izvedbo investicije bo izveden skladno z veljavno zakonodajo s področja javnega naročanja, zlasti z Zakonom o javnem naročanju (ZJN-3), ter internimi pravili in postopki Občine Destrnik.

Investitor bo izvajalce izbral na podlagi ustreznega postopka javnega naročanja glede na predmet naročila, ocenjeno vrednost in veljavne mejne vrednosti. Pri pripravi in izvedbi postopkov javnega naročanja bodo upoštevana temeljna načela javnega naročanja, predvsem načelo gospodarnosti, učinkovitosti in uspešnosti, načelo zagotavljanja konkurence med ponudniki, načelo transparentnosti, načelo enakopravne obravnave ponudnikov in načelo sorazmernosti.

Predmet javnega naročanja bodo lahko zlasti:

- izvedba gradbenih del,
- strokovni nadzor nad gradnjo,
- projektantski nadzor, če bo potreben,
- druge storitve, povezane z izvedbo investicije,
- oprema oziroma urbana oprema, če ne bo vključena v gradbeno naročilo.

Razpisna dokumentacija bo pripravljena tako, da bo zagotavljala jasno opredelitev predmeta naročila, pogojev za sodelovanje, tehničnih zahtev, meril za izbor in pogodbenih

obveznosti izvajalca. Pri tem bo investitor upošteval projektno dokumentacijo, investicijsko dokumentacijo, pogoje sofinanciranja in zahteve glede upravičenosti stroškov.

Po zaključenem postopku javnega naročanja bo investitor z izbranim izvajalcem sklenil pogodbo. Izvedba pogodbe se bo spremljala preko projektne skupine investitorja in strokovnega nadzora nad gradnjo. Investitor bo zagotavljal, da bodo dela izvedena skladno s projektno dokumentacijo, pogodbo, veljavnimi predpisi, tehničnimi specifikacijami in zahtevami sofinancerja.