

# TEHNIČNO POROČILO

## Kazalo vsebine

<b>1</b>	<b>Uvod .....</b>	<b>2</b>
1.1	Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti .....	2
<b>2</b>	<b>Splošno o načrtovanju kolesarske infrastrukture .....</b>	<b>4</b>
2.1	Izvečki iz zakonodaje s področja kolesarstva .....	4
2.2	Pomembnejši predpisi s področja načrtovanja kolesarske infrastrukture: .....	7
<b>3</b>	<b>Umeščanje kolesarske povezave v prostor – načela izbora optimalne trase in njenih variant .....</b>	<b>8</b>
3.1	Načela .....	8
<b>4</b>	<b>Prosti in prometni profil kolesarja.....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Vrste kolesarskih površin .....</b>	<b>10</b>
5.1	Vrste in podvrste kolesarskih površin: .....	10
<b>6</b>	<b>Dimenzije kolesarskih površin.....</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Izbor primerne vrste povezave.....</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Izbor dodatnih ukrepov.....</b>	<b>14</b>
8.1	Splošno o dodatnih ukrepih .....	14
8.2	Predvideni ukrepi na obravnavanih kolesarskih povezavah .....	15
8.2.1	Ukrepi za umirjanje prometa izven naselij .....	15
8.2.2	Ukrepi za umirjanje prometa v naseljih.....	15
<b>9</b>	<b>Opisi odsekov.....</b>	<b>16</b>
9.1	Opis odsekov na območju Občine Trebnje .....	16
9.2	Opis odsekov na območju Občine Mirna.....	22
9.3	Opis odsekov na območju Občine Mokronog - Trebelno.....	27
<b>10</b>	<b>Seznam parcel .....</b>	<b>32</b>
10.1	Seznam parcel na območju Občine Trebnje .....	32
10.2	Seznam parcel na območju Občine Mirna.....	35
10.3	Seznam parcel na območju Mokronog .....	37
<b>11</b>	<b>Ocena investicije.....</b>	<b>40</b>
11.1	Ocena investicije na območju Občine Trebnje.....	40
11.2	Ocena investicije na območju Občine Mirna .....	40
11.3	Ocena investicije na območju Občine Mokronog - Trebelno .....	41

---

## 1 UVOD

---

Predmet pričujočega projekta je izdelava projektne dokumentacije na nivoju idejne zasnove (IDZ) za regionalno kolesarsko povezavo za zagotavljanje dnevne mobilnosti na relaciji Trebnje-Mirna-Mokronog v skladu s pogoji, določenimi v *Drugem povabilu razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije*. Nosilka CPS je Občina Trebnje. Naročniki projekta so občine Trebnje, Mirna, in Mokronog-Trebelno. Sofinancerski delež posamezne občine je sorazmeren z dolžino kolesarske povezave v posamezni občini, z izjemo odsekov, ki se financirajo iz drugih virov.

Na podlagi prvega odstavka 2. člena Uredbe o izvajanju ukrepov endogene regionalne politike (Uradni list RS, 16/13 in 78/15; v nadaljnjem besedilu: uredba) je Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo) izdalo povabilo razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije — **drugo povabilo**.

Na podlagi tega povabila pripravijo regionalne razvojne agencije (v nadaljnjem besedilu: RRA) osnutke dopolnjenih dogovorov, ki vključujejo za regijo najbolj pomembne regijske, medregijske in/ali sektorske projekte, ki bodo omogočili izkoriščanje najpomembnejših razvojnih potencialov in prednosti regije, odpravljali ključne razvojne ovire regije in uresničevali regijske razvojne specializacije (v nadaljevanju: najpomembnejši projekti).

Pri izboru najpomembnejših projektov za uvrščanje v osnutek dopolnjenega dogovora mora razvojni svet regije poleg splošnih pogojev iz 3. člena Uredbe ter splošnih meril iz prvega odstavka 4. člena Uredbe, upoštevati tudi dodatne pogoje.

V dodatnih pogojih je navedeno, da so v osnutke dopolnjenih dogovorov lahko uvrščeni najpomembnejši projekti, ki se sofinancirajo iz sredstev OP EKP 2014 — 2020 v prednostnih naložbah OP EKP 2014 — 2020. Pričujoči projekt spada pod prednostne naložbe 4.4 Spodbujanje nizkoogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi (v nadaljnjem besedilu 4.4 Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti).

Na podlagi sklepa Vlade RS št. 30301-5/2017/4 z dne 1. 6. 2017, se bodo v okviru teh prednostnih naložb, pod pogoji v nadaljevanju, sofinancirale tudi vsebine prednostnih naložb 4.4 Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti

### 1.1 Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti

Namen prednostnih naložb v sklopu spodbujanja multimodalne urbane mobilnosti je gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti (dnevne mobilnosti).

#### Pogoji za financirane kolesarskih povezav:

- se navezujejo na cilje celostne prometne strategije (v nadaljnjem besedilu: CPS) občine oz. vsaj ene od občin, če bo kolesarska povezava potekala prek več občin. CPS mora biti sprejeta do oddaje Vloge za odločitev o podpori v okviru neposredne potrditve operacije,
- začetek regionalne kolesarske povezave mora biti v mestnem naselju občine s sprejeto CPS, katere akcijski načrt vključuje kolesarsko povezavo za dnevno mobilnost. Kolesarska povezava mora zagotavljati zvezno povezavo iz središčnega mestnega naselja,

- kolesarska povezava lahko v delu poteka tudi po cestah, na katerih PLDP ni preko 2500 vozil na dan in je hitrost omejena na največ 70 km/h, vendar ti odseki ne smejo predstavljati več kot dve tretjini dolžine povezave,
- najmanj ena tretjina povezave poteka po ločeni kolesarski povezavi (pot, pas ali steza),
- na kritičnih odsekih kolesarske povezave, ki potekajo po cestah, morajo biti zagotovljeni ustrezni fizični ukrepi umirjanja prometa. Kritične odseke na kolesarski povezavi in predloge umirjanja prometa določi licencirani presojevalec varnosti cest,
- za prikaz okvirne finančne konstrukcije in izvedljivosti projekta v načrtovanem časovnem obdobju je potrebno predložiti investicijsko dokumentacijo najmanj na ravni DIIP,
- povezujejo središče regionalnega oz. lokalnega pomena s svojim zaledjem. Začetek regionalne kolesarske povezave mora biti v kraju, ki je pomemben z vidika regije ali lokalnega območja za dnevne migracije (zaposlitveno središče, izobraževalne ustanove). Zaledje pomeni obvezno stalno poselitev (zaledna naselja), iz katere so obstoječe dnevne migracije v središča regionalnega oz. lokalnega pomena,
- izkazujejo dolžine povezav, ki so primerne za dnevno migracijo s kolesom (do 20 km iz središčnega mestnega naselja).

Regionalna kolesarska povezava v tem povabilu pomeni gradnjo regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti ne glede na kategorizacijo. Takšna povezava mora zagotavljati dnevno mobilnost kolesarjev.

Prednostno obravnavo bodo imele kolesarske povezave, ki:

- bodo povezale občine, med katerimi je po statističnih podatkih več dnevni migracij,
- bodo povezale večje število prebivalcev,
- potekajo po pretežno ravninskem svetu in
- omogočajo prestopanje na JPP.

Gradnja infrastrukture za pešce je upravičen strošek, v kolikor se gradi v povezavi s kolesarsko infrastrukturo, vendar samo znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij.

Znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij so upravičeni stroški tudi prestavitev komunalnih vodov in višinska nivelacija obstoječih komunalnih jaškov, v kolikor so le ti nujni za izgradnjo ločenih kolesarskih povezav. Gradnja javne razsvetljave je upravičen strošek ob novogradnji kolesarskih povezav. Stroški ureditve javne razsvetljave in gradnje potrebne komunalne infrastrukture znotraj mestni naselij so upravičeni do 50% investicije v gradnjo kolesarske povezavo. Za regionalne kolesarske povezave, ki potekajo znotraj mestnih naselij, se smiselno uporabljajo smernice Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, verzija 1.0, avgust 2017 (v nadaljevanju: smernice)

## 2 SPLOŠNO O NAČRTOVANJU KOLESARSKE INFRASTRUKTURE

V Sloveniji je kolesarstvo zelo priljubljena oblika rekreacije. Po številu prodanih koles na prebivalca je Slovenija že več let na prvem mestu v EU. Uporaba kolesa pa v zadnjih letih raste tudi za potrebe dnevne mobilnosti. Mesta postajajo vedno bolj trajnostno naravnana in spodbujajo tudi trajnostne oblike mobilnosti, ki omogočajo višjo kvaliteto bivanja za svoje prebivalce (boljši zrak, manj hrupa, ni zastojev). Umeščanje kolesarske infrastrukture (rekonstrukcija obstoječe ali gradnja nove infrastrukture) v urbanih območjih je potrebno prilagoditi obstoječim prostorskim razmeram, zato se razlikuje od gradnje nove infrastrukture izven območij zgoščene poselitve. Izboljšanje infrastrukture je eden prvih korakov za povečanje obsega kolesarjenja v mestih in njihovem zaledju. Če dnevnih kolesarjev v mestu ni, še ne pomeni, da vlaganja v zagotavljanje kolesarske infrastrukture niso potrebna. Velikokrat neobstoječa ali slaba infrastruktura odbijata potencialne kolesarje, ki bodo spremenili potovalne navade, če se zagotovi ustrezna kolesarska infrastruktura. Zato zgolj štetje kolesarjev ne odraža realnih potreb na terenu, saj zaradi neurejene infrastrukture nimajo možnosti izbire med prevoznimi sredstvi.

Pri načrtovanju kolesarskih povezav moramo izhajati iz predvidenega števila uporabnikov v fazi, ko bo kolesarska povezava v celoti vzpostavljena in ne iz sedanjega števila kolesarjev, ki se vozi na isti relaciji. Praviloma pričakujemo, da se bo po vzpostavitvi oz. izboljšavi povezave, število kolesarjev povečalo. Tako kot nova oz. razširjena cesta pritegne nase večje število avtomobilov, tudi izboljšane in nove kolesarske povezave pritegnejo nove kolesarje, v kolikor seveda ne gre zgolj za nepovezane ali slabo povezane odseke (Mobile 2020).

### 2.1 Izvlečki iz zakonodaje s področja kolesarstva

**Zakon o cestah** (Ur. l. RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US in 46/15)

#### 2. člen (pomen izrazov)

5. **cesta** je površina, omejena z mejo cestnega sveta, ki jo lahko uporabljajo vsi ali pa le določeni udeleženci v prometu pod pogoji, določenimi z zakonom in drugimi predpisi;

6. cesta, določena za vse vrste prometa, je javna cesta, ki jo smejo uporabljati vsi udeleženci v prometu;

7. **cesta, določena za posamezne vrste prometa**, je javna cesta, ki jo smejo uporabljati samo tisti udeleženci v prometu, za katere prepoved uporabe ni označena s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo;

26. **kolesarska pot** je s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označena cesta, ki je namenjena prometu koles in drugih uporabnikov, pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa in predpisi, ki urejajo ceste;

14. **cestišče** je del javne ceste, ki ga sestavljajo vozišče, odstavni in ločilni pasovi, kolesarske steze, pločniki, bankine, naprave za odvodnjavanje, če so tik ob vozišču, ter zračni prostor v višini 7 metrov, merjeno od točke na osi vozišča;

27. **kolesarski pas** je vzdolžni del vozišča, ki je označen z ločilno črto in je namenjen prometu koles in koles s pomožnim motorjem;

28. **kolesarska steza** je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločena kako drugače in je namenjena prometu koles in koles s pomožnim motorjem;

44. **območje omejene hitrosti** je s predpisano prometno signalizacijo označen del naselja, v katerem je zaradi gostote poselitve ali drugih urbanih značilnosti, varnosti prometa pešcev ali kolesarjev hitrost omejena na manj kot 50 km/h;

54. **pločnik** je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločen kako drugače in je namenjen pešcem, ali pešcem in prometu koles ter koles s pomožnim motorjem, če je na njem označen kolesarski pas ali pa z vertikalno prometno signalizacijo dovoljen promet kolesarjev;

64.a **ranljivi udeleženci v prometu** so nemotorizirani prometni udeleženci (npr. pešci in kolesarji), motoristi ter invalidi ali osebe z omejeno sposobnostjo mobilnosti ali orientacije;

#### **41. člen (omrežje kolesarskih povezav)**

(1) **Kolesarska povezava** je niz prometnih površin, namenjenih javnemu prometu kolesarjev in drugih udeležencev pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa, in predpisi, ki urejajo javne ceste, ter je označena s predpisano prometno signalizacijo.

(2) Kolesarska povezava je lahko izvedena kot kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas ali kot prometna površina, ki je namenjena tudi drugim udeležencem v prometu.

(3) Kadar kolesarska povezava poteka po kolesarski poti, je ta lahko samostojna javna cesta, ki je namenjena le prometu kolesarjev.

(4) Glede na povezovalni pomen v prostoru se kolesarske povezave delijo na daljinske, glavne, regionalne in lokalne kolesarske povezave.

(5) Kolesarske povezave se lahko med seboj deloma prekrivajo.

(6) Vzpostavitev in označitev ter vzdrževanje omrežja kolesarskih povezav je v javnem interesu.

(7) Minister, pristojen za promet, predpiše merila za razvrstitev kolesarskih povezav, pravila za označitev in evidentiranje ter minimalne pogoje za vzpostavitev in vzdrževanje kolesarskih povezav.

**Zakon o pravilih cestnega prometa** (Ur. l. RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 69/17 – popr., 68/16 in 54/17)

#### **3. člen (pomen izrazov)**

13. »**kolo**« je enosledno ali dvosledno vozilo, ki ga poganja voznik z lastno močjo ali kolo s pomožnim motorjem, ki je enosledno ali dvosledno vozilo s pedali, opremljeno s pomožnim električnim motorjem z največjo trajno nazivno močjo 0,25 kW, katerega moč se progresivno zmanjšuje in končno prekine, ko vozilo doseže hitrost 25 km/h ali prej, če kolesar preneha poganjati pedala;

25. »**pešec oziroma peška** (v nadaljnjem besedilu: pešec)« je oseba, udeležena v cestnem prometu, ki hodi po cesti, pri tem pa lahko vleče ali potiska vozilo, ali se premika z invalidskim vozičkom s hitrostjo pešca ali tak voziček potiska, in oseba, ki uporablja za gibanje drugo prevozno sredstvo, ki po tem zakonu ni vozilo;

52. »**vožnja**« pomeni upravljanje kolesa, kolesa s pomožnim motorjem, vprežnega vozila ali kakršnega koli motornega vozila;

#### **32. člen (območje za pešce)**

(1) V območjih za pešce je dovoljen tudi promet uporabnikov posebnih prevoznih sredstev in kolesarjev oziroma kolesark (v nadaljnjem besedilu: kolesarjev), vendar le tako, da ne ogrožajo pešcev.

#### **37. člen (vožnja z vozilom po cesti)**

(1) Voznik mora voziti po cesti ali delu ceste, ki je namenjen prometu tiste vrste vozil, ki ji pripada njegovo vozilo.

(2) Voznik mora voziti po desnem smernem vozišču oziroma desni kolesarski stezi oziroma desnem kolesarskem pasu na pločniku glede na dovoljeno smer vožnje. Na dvosmerni kolesarski stezi mora voziti po desni strani steze.

#### **46. člen (najvišje dovoljene hitrosti)**

(1) Najvišja dovoljena hitrost vozila je:

1. na cestah v naselju 50 km/h;
2. v območju omejene hitrosti 30 km/h;
3. v območju umirjenega prometa in v območju za pešce 10 km/h.

#### **83. člen (udeležba pešcev v cestnem prometu)**

(1) Pešci morajo uporabljati prometne površine, namenjene hoji pešcev.

(2) Če na vozišču ali ob njem ni pasu za pešce, pešpoti ali pločnika, je pa kolesarska pot ali steza, smejo hoditi pešci po kolesarski poti ali stezi, vendar tako, da ne ovirajo kolesarjev in voznikov koles s pomožnim motorjem.

(6) Pešec, ki potiska enosledno vozilo, ročni voziček ali drugo prevozno sredstvo in organizirana skupina pešcev, mora v primeru, ko ni mogoče uporabljati prometne površine namenjene hoji pešcev, hoditi ob desnem robu vozišča v smeri hoje. Pešec, ki potiska ob sebi enosledno vozilo, ga mora voditi na svoji levi strani. Določba velja tudi za osebo, ki se vozi v invalidskem vozičku.

#### **93. člen (pogoji za udeležbo koles v cestnem prometu)**

(1) Vozniki koles morajo voziti po kolesarskem pasu, kolesarski stezi ali kolesarski poti. Kjer teh prometnih površin ni oziroma niso prevozne, smejo voziti ob desnem robu smernega vozišča v smeri vožnje.

(2) Vozniki koles morajo voziti drug za drugim, razen na kolesarski poti, kjer smeta voziti dva vzporedno, če širina poti to omogoča.

### **Pravilnik o projektiranju cest** (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06 in 109/10 – ZCes-1)

#### **3. člen (pomen strokovnih izrazov)**

23. »površine za kolesarje« so: označeni pas za kolesarje ob robu vozišča, višinsko ločena kolesarska steza ob vozišču in kolesarska pot, ki poteka ločeno od ceste;

27. »stranski ločilni pas« je pas, ki omogoča ločeno vodenje prometa ob vozišču ali fizično odvojitev motornega prometa na vozišču od površin za kolesarje in pešce;

#### **7. člen (vrste cest)**

(7) Cesta v naselju ima praviloma enako širino vozišča kot zunaj naselja, ob vozišču pa ima v skladu z urbanistično ureditvijo urejene pločnike, kolesarske steze in dodatne prometne pasove.

#### **9. člen (kolesarji in pešci)**

(1) Za določitev dimenzij kolesarske površine, ki jih kolesar potrebuje za vožnjo, se upošteva dolžino 2,00 m, širino 0,75 m in višino 2,25 m pri povprečni hitrosti premikanja 12 km/h.

(2) Za določitev dimenzij pešceve površine se upošteva pri hoji profil širine 0,75 m in višine 2,25 m pri povprečni hitrosti hoje 4,3 km/h.

(3) Pri dimenzioniranju površin za pešce se dodatno upoštevajo dimenzije za otroški voziček dolžine 1,10 m, širine 0,55 m in višine 1,00 m ter invalidski voziček dolžine 1,50 m, širine 1,20 m in višine 1,50 m.

**25. člen (prometni in prosti profil)**

- (1) Dimenzijo prometnega profila ceste določajo: širina in število vozni in dodatnih pasov, robni in ločilni pasovi ter višina merodajnega vozila.
- (3) Na cesti v naselju je dopustno prekrivanje prostega profila vozišča s prostim profilom kolesarja in pešca.
- (4) Prekrivanje prometnih profilov ni dopustno.

**37. člen (bankina)**

- (6) Ob pločniku in kolesarski ali peš poti je minimalna širina bankine 0,50 m.

**47. člen (površine za kolesarje)**

- (1) Na cestah s PLDP do 2500 vozil na dan ni potrebna posebna površina za kolesarje, pri PLDP med 2500 in 7000 vozil na dan in pri kolesarskem prometu več kot 20 kolesarjev na uro je potreben označen kolesarski pas, pri PLDP nad 7500 vozil na dan in pri kolesarskem prometu več kot 20 kolesarjev na uro pa višinsko ločena kolesarska steza.
- (2) Kolesarska pot je površina najvišjega nivoja uslug. Poteka neodvisno od ostale cestne mreže in je namenjena izključno kolesarjem.
- (3) Kolesar ima med vožnjo prometni profil širine 1,00 m in višine 2,25 m oziroma prosti profil širine 1,50 m in višine 2,50 m.**
- (4) Maksimalne dolžine vzponov so odvisne od vzdolžnih sklonov, pri čemer 10% vzpon ne sme presegati dolžine 20 m in 4% vzpon dolžine 120 m.
- (5) Minimalna pregledna razdalja na kolesarski poti znaša najmanj 20 m za projektno hitrost do 15 km/h in najmanj 40 m za projektno hitrost do 40 km/h.
- (6) Niveleta površine za kolesarje se neposredno priključi na rob vozišča ceste.
- (7) Na lokacijah stalnih večjih koncentracij izvora ali cilja kolesarjev (šole, nakupovalni centri, železniške in avtobusne postaje, športni objekti, kulturne ustanove) se uredi prostor za shranjevanje koles.

**49. člen (zagotavljanje neoviranega gibanja funkcionalno oviranih oseb)**

- (4) Ob stopnišču nadhoda ali podhoda se predvidi klančina za invalidske vozičke in kolesarje, minimalne širine 1,50 m, z nagibom do 8,0% in z vmesnim podestom na razdalji do 10 m, ki je opremljena na obeh straneh z varovalno ograjo in držalom na višini 1,00 m od tal.

**2.2 Pomembnejši predpisi s področja načrtovanja kolesarske infrastrukture:**

- Navodila za projektiranje kolesarskih površin (DRSI, novelacija junij 2012)
- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (DRSI, verzija 1.0, avgust 2017)
- Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva : gradiva za krepitev zmogljivosti za usposabljanja multiplikatorjev v okviru projekta mobile 2020 (Ljubljana, Regionalni center za okolje, 2014)
- Tehnične smernice za projektiranje prometne infrastrukture: TSPI - P.05.160 : 2016 KOLESARSKE POVRŠINE (DRSI, delovni osnutek 2011, novelacija december 2017) – v nadaljevanju TSPI



### 3 UMEŠČANJE KOLESARSKE POVEZAVE V PROSTOR – NAČELA IZBORA OPTIMALNE TRASE IN NJENIH VARIANT

Kolesarske povezave lahko ločimo glede na njihovo namembnost na povezave za dnevno mobilnost in rekreacijske povezave. Predmet pričujočega projekta so povezave za dnevno mobilnost. To so tiste povezave, po katerih se kolesari z namenom vsakodnevnih poti v/iž službe ali šole, do trgovine, urada, športnega ali kulturnega objekta ipd., namen kolesarjenja je torej priti do določenega cilja, rekreacijske pa so tiste, na katerih je kolesarjenje namenjeno sproščanju, spoznavanju okolice in/ali pridobivanju kondicije, namen je torej kolesarjenje samo. Gradnja povezave znotraj mesta je v prvi vrsti namenjena za dnevno mobilnost. Pri umeščanju kolesarske povezave za prebivalce, ki jim kolesarjenje služi kot način prevoza po vsakodnevnih poteh, je nujno potrebno zagotoviti varno infrastrukturo, predvsem pa dobro povezanost ključnih izhodišč in ciljev potovanj z načrtovanjem čim bolj neposrednih in časovno konkurenčnih povezav. Pri načrtovanju je predpogoj, da se primerno povezavo zagotovi v obe smeri, od izhodišča k cilju in obvezno tudi v nasprotni smeri. Za zagotovitev povezav v obe smeri pa ni nujno, da se v vseh primerih zagotovi povezavo ob isti cesti/ulici. Povezavo v eno smer lahko vzpostavimo po določeni trasi, v drugo smer pa po drugi, vendar je predpogoj, da odstopanje od načel za načrtovanje kolesarskih povezav ne sme biti preveliko. Uporabnik bo v primeru prevelikega ovinka kljub zagotovljeni alternativni povezavi rajši uporabljal bolj neposredno povezavo, četudi bo moral zato kolesariti po cesti med avtomobili.

V območjih kulturne in naravne dediščine je treba pri umeščanju kolesarske infrastrukture posebno pozornost nameniti posegu v prostor z vidika zagotavljanja ohranjanja dediščine. Velikokrat je zato potrebno iskanje inovativnih rešitev znotraj tehničnih predpisov. (smernice)

Strokovne službe sodelujočih občin so na podlagi poznavanja terena posredovale predloge variant regionalnih povezav. Variante so izhajale iz določenih izhodišč in ciljev, ki so bili s strani posamezne občine prepoznani kot najatraktivnejši za dnevne kolesarje. Predlagane variante kolesarskih povezav so bile nato preverjene na terenu. Poleg tega se je pri vsaki varianti preverilo, ali zadošča osnovnim zahtevam (načelom) za kolesarju prijazno infrastrukturo.

#### 3.1 Načela

Pri načrtovanju variant kolesarskih povezav je potrebno upoštevati 5 ključnih načel:

- **Povezanost kolesarskega omrežja** pomeni, da je možno od izvora do cilja kolesarskega potovanja, kolesariti brez prekinitve ter imeti možnost vračanja po isti ali drugi poti na začetno točko potovanja. Poleg povezanosti med funkcijskimi deli mesta je pomembna tudi povezanost z drugimi naselji. Še posebej so pomembne intermodalne povezave z omrežjem javnega prometa, saj je kombiniranje kolesarjenja in javnega prevoza mnogokrat edina konkurenčna alternativa osebnemu avtomobilskemu prevozu, kolo pa je pomembno za napajanje sistema javnega prevoza na območjih manj zgoščene poselitve;
- **Prometna varnost** je pri projektiranju kolesarskih površin temeljna zahteva, saj so kolesarji eni najbolj ranljivih udeležencev v prometu. Cilji kolesarjem prijaznih občin so, da ne gradijo povezav, ki ustrezajo le minimalnim zahtevanim standardom, ampak načrtujejo čim bolj varno kolesarsko infrastrukturo glede na tehnične smernice. Predvsem na območjih z omejenim prostorom se varnosti ne zagotovi le z ločevanjem kolesarskega prometa od ostalih udeležencev v prometu, ampak je potrebno razmišljati tudi o prilagoditvi drugih prometnih



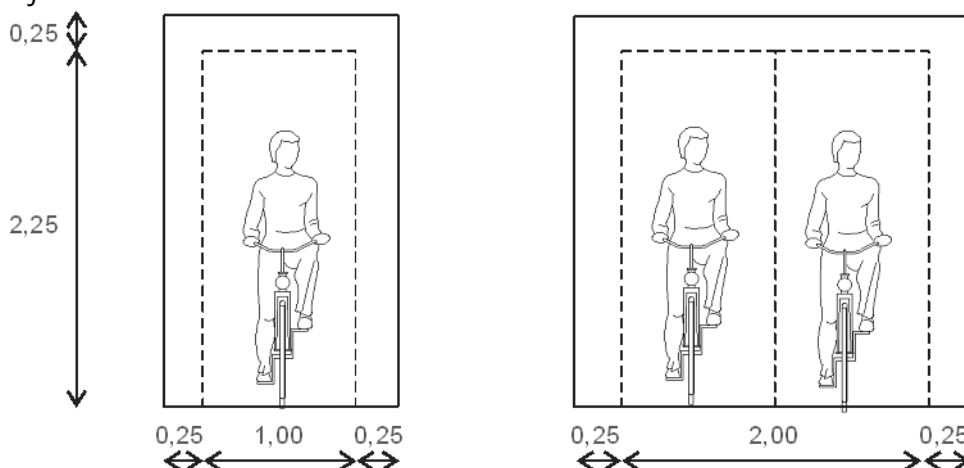
površin (elementi za umirjanje prometa, znižanje hitrostnih omejitev, zoženje voznih pasov), s katerimi bi zagotovili varno kolesarjenje. Posebno pozornost je potrebno posvetiti tudi križanjem kolesarskih povezav z motornim prometom, ustrezni osvetljenosti kolesarskih površin, varnosti parkiranih koles pred krajo in vandalizmom;

- **Neposrednost kolesarskih povezav** omogoča, da kolesar lahko čim hitreje in čim bolj enostavno doseže cilj. Izogibati se je potrebno obvozom – izbrana varianta ni več kot 20 % daljša od najkrajše;
- **Privlačnost**, kar pomeni, da morajo biti rešitve privlačne kolesarju in hkrati mora biti primerno oblikovano obcestje, počivališča in vegetacija. Vsekakor je privlačnost kolesarske povezave bistvenega pomena za rekreativnega kolesarja, vendar tudi mestni, vsakodnevni kolesarji želijo kolesariti v prijetnem okolju z manj motornega prometa, hrupa in onesnaženja. Načelo privlačnosti je velikokrat v nasprotju z načelom neposrednosti povezave, ki največkrat poteka ob glavnih prometnicah, kjer pa okolje ni tako privlačno;
- **Udobnost** kolesarske povezave – določajo jo predvsem razgibanost terena (vzdolžni nakloni do 6%, na krajših razdaljah do 20 m do 10 %), število in izvedba križanj, projektiranje in vzdrževanje kolesarske infrastrukture.

Ta načela so v praksi velikokrat v medsebojnem konfliktu, zato je potrebno med njimi vzpostaviti pravilno ravnovesje. Hierarhija načel ni določena, saj je odvisna od številnih zunanjih dejavnikov (razpoložljiv prostor, lastništva zemljišč, višina investicije,...). Splošno pravilo je, da mora biti vedno zagotovljena varnost kolesarjev. Pri načrtovanju in projektiranju kolesarskih površin je treba upoštevati, da z varnimi, atraktivnimi in udobnimi kolesarskimi površinami pomembno vplivamo na število kolesarjev (privabimo kolesarje, ki trenutno ne kolesarijo).

#### 4 PROSTI IN PROMETNI PROFIL KOLESARJA

Skladno s predpisi ima kolesar med vožnjo prometni profil širine 1,00 m in višine 2,25 m oziroma prosti profil širine 1,50 m in višine 2,50 m. Znotraj prostega profila ne sme biti nobenih ovir (npr. objekti, drevesa, grmovje,...) razen prometne signalizacije in opreme. To so osnovni profili, ki kolesarju zagotavljajo kolesarjenje. Večja širina je zaželena in dobrodošla, saj zagotavlja bolj udobno in varno kolesarjenje, v primeru zadostne širine pa omogoča tudi prehitevanje kolesarjev med seboj.



Slika 1: Širina prostega in prometnega profila, ki je potreben za vožnjo enega oziroma dveh kolesarjev.

Vir: TSPI

---

## 5 VRSTE KOLESARSKIH POVRŠIN

---

Skladno z Zakonom o cestah (ZCes-1) je kolesarska povezava niz prometnih površin, namenjenih javnemu prometu kolesarjev in drugih udeležencev pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa in predpisi, ki urejajo javne ceste, ter je označena s predpisano prometno signalizacijo. Vzpostavitev in označitev ter vzdrževanje omrežja kolesarskih povezav je v javnem interesu.

Kolesarska povezava je lahko izvedena kot kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas ali kot prometna površina, ki je namenjena tudi drugim udeležencem v prometu. Pogosto je kolesarska povezava sestavljena iz kombinacije več vrst infrastrukture.

Ne glede na izbiro vrste kolesarske povezave je priporočljivo, da se izvajajo daljši odseki v enotni izvedbi (zvezno), saj prehajanje s samostojne kolesarske površine na mešano ali prehajanje iz enostranskega izvedbe v dvostransko in podobno, pomeni več dodatnih konfliktnih točk ter tako predstavlja večjo nevarnost za kolesarje. Ravno tako je potrebno predvideti, da je način vodenja kolesarjev preko križanj enak kot pred in po križišču. Kadar pri rekonstrukciji odseka ceste, na katerem se kolesarska površina nahaja, ni mogoče zagotoviti ustreznih odmikov kolesarskih površin od vozišča, se omeji hitrost motornih vozil in izvede tehnične ukrepe za umirjanje prometa v skladu s predpisi (TSC Naprave in ukrepi za umirjanje prometa) ter izbere vrsta kolesarske površine

### 5.1 Vrste in podvrste kolesarskih površin:

- Kolesarska pot,
- Kolesarska steza,
- Kolesarski pas (oz. pomožni kolesarski pas),
- Kolesarska ulica,
- Prometna površina, namenjena tudi drugim udeležencem v prometu – kolesarji in motorni promet:
  - Prometni pas, namenjen mešanemu prometu (oznaka »sharrow«)
  - Kolesarji na vozišču (skupaj z motornim prometom)
- Prometna površina, namenjena tudi drugim udeležencem v prometu – kolesarji in pešci:
  - Ločena pasova za pešce in kolesarje
  - Površina za promet pešcev in kolesarjev
- Območje za pešce, ki je del ceste ali cesta v naselju (ali delu naselja), ki je namenjeno pešcem in je kot tako označeno z ustrezno prometno signalizacijo.

Zgoraj opisane vrste kolesarskih površin so urejene padajoče po nivoju uslug, ki jih nudijo kolesarjem; projektant izbere vrsto kolesarske površine glede na okoliščine in po načelu najvišjega možnega nivoja uslug. Izbira kolesarske površine z nižjim nivojem uslug mora biti utemeljena (npr. prostorske omejitve pri rekonstrukcijah oz. obnovah odseka ceste, na katerem se kolesarska površina nahaja), izbrana vrsta kolesarske površine pa mora v danih prometno-tehničnih pogojih zagotavljati ustrezno varnost vseh udeležencev v prometu.

Ne glede na minimalno potrebno vrsto kolesarske površine, se lahko z namenom izboljšanja pogojev kolesarjenja (z vidika kriterija prometne varnosti in privlačnosti kolesarjenja) izbere kolesarska povezava višjega ranga (npr. namesto kolesarskega pasu se izbere kolesarska steza ali pot).

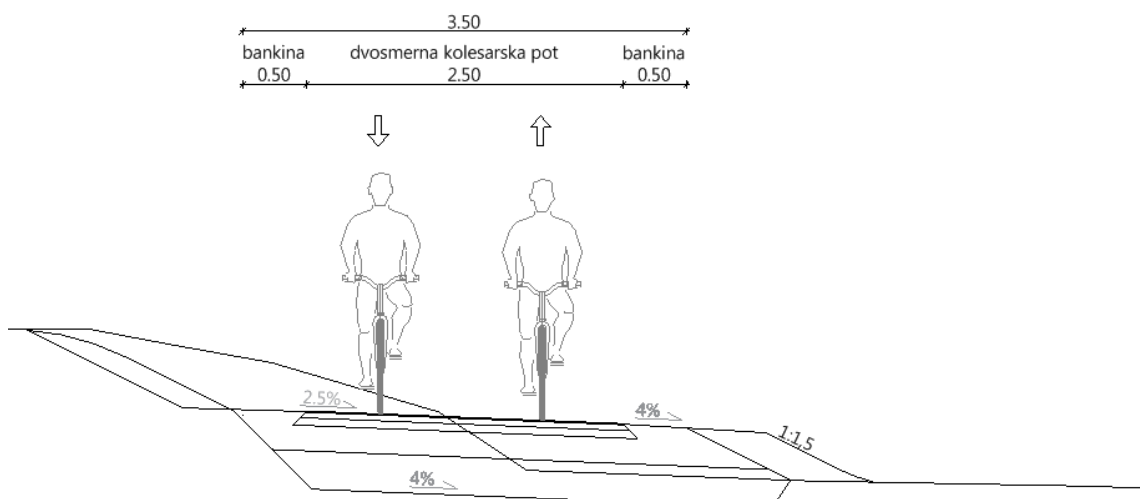
## 6 DIMENZIJE KOLESARSKIH POVRŠIN

Širine posameznih kolesarskih površin ter odmiki kolesarske steze od vozišča se določajo v skladu s predpisi s področja kolesarstva.

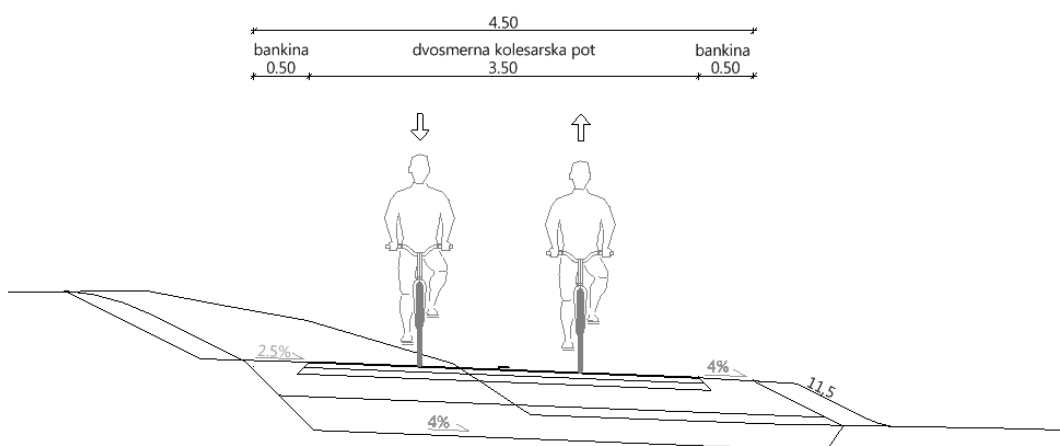
Pri novogradnjah morajo biti kolesarske površine projektirane in grajene z optimalnimi širinami, pri rekonstrukcijah in obnovah cest, na katerem se kolesarska površina nahaja, se kolesarske površine zaradi prostorskih omejitev lahko projektirajo in gradijo z manjšimi širinami. Za zagotavljanje povezanosti kolesarskega omrežja se zaradi prostorskih, okoljevarstvenih, tehničnih ali ekonomskih razlogov, varstva kulturne dediščine ali posebno težkih terenskih razmer lahko lokalno predvidi širina kolesarskih površin manjša od minimalne. V nadaljevanju so prikazani izbrani karakteristični prečni profili za predvidene kolesarske poti in steze

### KOLESARSKE POTI

#### 1a – ureditev novih samostojnih kolesarskih poti (širine 2,50 m)

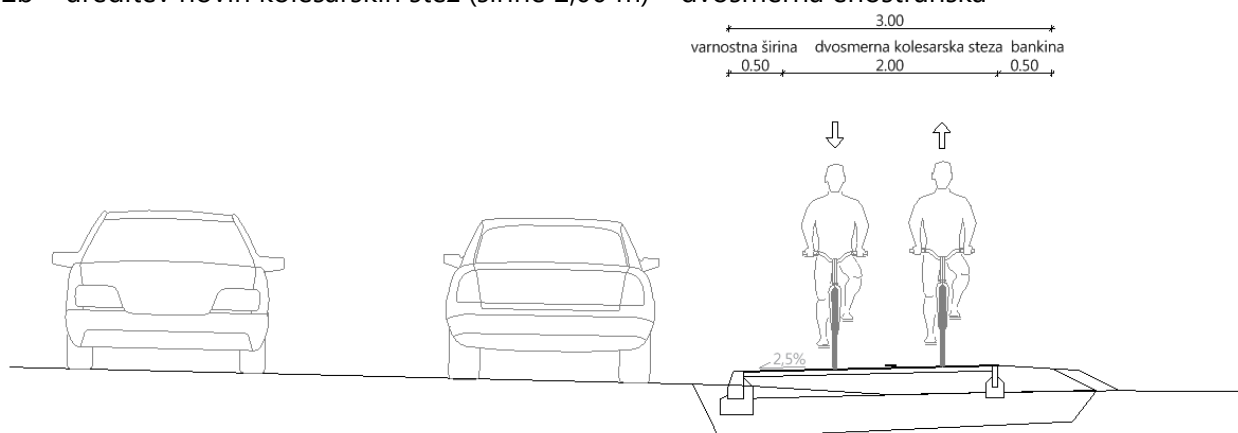


#### 1b – ureditev novih samostojnih kolesarskih poti (širine 3,50 m)

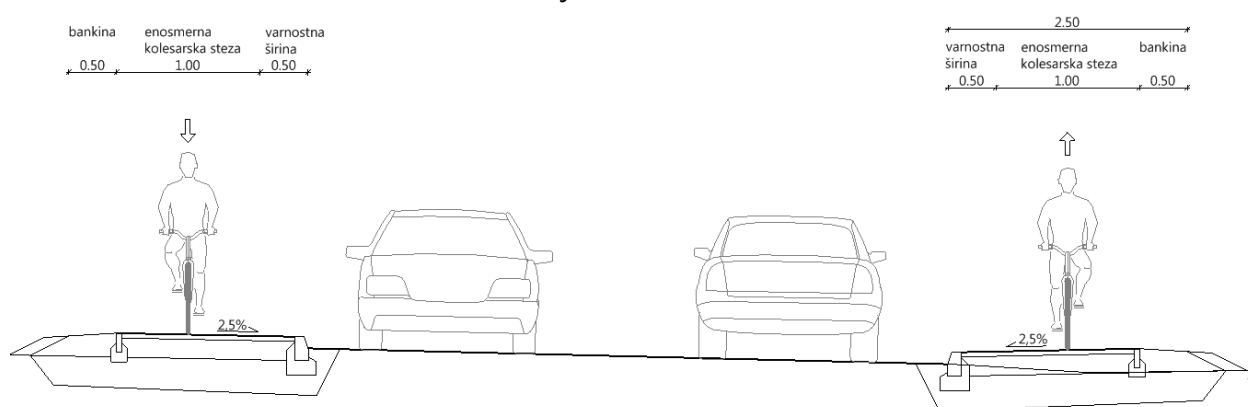


## KOLESARSKE STEZE

## 2b – ureditev novih kolesarskih stez (širine 2,00 m) – dvosmerna enostranska



## 2c – ureditev novih kolesarskih stez v naselju (širine 2 x 1,00 m) – enosmerna dvostranska

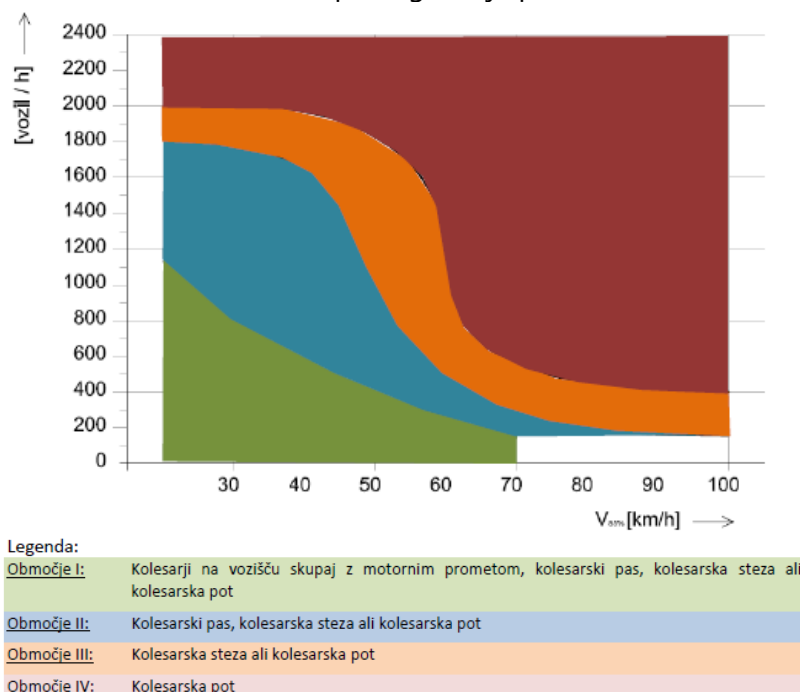


## 7 IZBOR PRIMERNE VRSTE POVEZAVE

Kriterije za izbiro ustrezne kolesarske infrastrukture definira Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06 in 109/10 – ZCes-1) - 47. člen (površine za kolesarje):

(1) Na cestah s PLDP do 2500 vozil na dan ni potrebna posebna površina za kolesarje, pri PLDP med 2500 in 7000 vozil na dan in pri kolesarskem prometu več kot 20 kolesarjev na uro je potreben označen kolesarski pas, pri PLDP nad 7500 vozil na dan in pri kolesarskem prometu več kot 20 kolesarjev na uro pa višinsko ločena kolesarska steza.

V skladu z Navodili za projektiranje kolesarskih površin (DRSI, novelacija junij 2012) se za določitev vrste kolesarske povezave uporablja Hudsonov diagram, kjer sta glavna parametra največja dovoljena hitrost vozišča  $V_{85\%}$  in konične urne prometne obremenitve. Hitrost  $V_{85\%}$  se določi na osnovi skritih meritev hitrosti v prostem prometnem toku izven prometnih konic. Konična urna obremenitev se določi na podlagi štetja prometa.



Slika 2: Kriteriji za uvedbo kolesarske infrastrukture (Vir: smernice)

Ne glede na minimalno potrebno vrsto kolesarske infrastrukture, določene s pomočjo Hudsonovega diagrama, se lahko z namenom boljših pogojev kolesarjenja (predvsem kriterij prometne varnosti in privlačnosti) izbere vrste kolesarske infrastrukture višjega ranga (npr. namesto kolesarskega pasu se izbere kolesarsko stezo ali pot ipd.) V tujini (npr. Danska) se uporabljajo poenostavljene zahteve za določitev vrste povezave, vezane predvsem na hitrost motornega prometa. Osnovna načela izbora vrste kolesarske povezave na Danskem:

- 10-30 km/h brez ločevanja,
- 40 km/h kolesarski pas,
- 50-60 km/h kolesarska steza,
- 70-130 km/h z zelenico ločena kolesarska pot,
- Kolesarska infrastruktura vedno na desni strani parkiranih vozil.
- Dvosmerna le v primeru, ko ni ob cesti.

---

## 8 IZBOR DODATNIH UKREPOV

---

### 8.1 Splošno o dodatnih ukrepih

Dodatni ukrepi ob in na kolesarskih povezavah lahko močno povečajo privlačnost povezave, posledično pa tudi število uporabnikov, zato jih je potrebno načrtovati skupaj z načrtovanjem in gradnjo kolesarskega omrežja. To posebno velja za mesta, kjer je največ prometa in posledično največ križanj poti med različnimi udeleženci v prometu. Čeprav se kultura voznikov do kolesarjev postopoma izboljšuje tudi v Sloveniji, še vedno ne dosega ravni Nizozemske, Danske in ostalih kolesarsko razvitih severnih držav. Zato so za kolesarjem bolj prijazno politiko pomembni tudi dodatni ukrepi prometne ureditve, ki vizualno-psihološko vplivajo na voznike.

Raziskave prometnih nesreč kažejo, da so smrti in težje poškodbe kolesarjev močno odvisne od hitrosti vozil. Verjetnost smrti kolesarja ali pešca ob trku pri hitrosti vozila 50 km/h je 85%, pri 30km/h pa le še 10%. (Mobile 2020).

Za nemotoriziran promet, to pomeni tako pešce in kolesarje, so poleg zagotavljanja ločene, namenske infrastrukture najbolj primerni ukrepi umirjanja motoriziranega prometa kot tudi ukrepi za zmanjševanje števila vozil. Dolga, pregledna in široka cesta je magnet za preseganje omejitev hitrosti, zato na takih odsekih s primernimi ukrepi ustvarimo moteče pogoje za hitro vožnjo (zamikanje osi vozišča, manjšanje radija v križiščih, ločilni otoki, predvidljivo označevanje za vizualno zožitev cestišča, grbine,...), ki bodo voznike prisilile v spoštovanje omejitev hitrosti. Zaradi namernega ustvarjanja motečih elementov sistematično vplivamo na hitrosti in na dolgi rok tudi število vozil in tako ustvarjamo pogoje za spremembo prometnega načina. Vendar vzpostavitev omejitve hitrosti, postavitve fizičnih ovir ali spremembo prometnega režima ne moremo postaviti na vsaki cesti, ne glede na njihovo načelno koristnost. V kolikor niso primerno načrtovane in vključene v celostno načrtovanje prometa v mestu, so lahko celo nevarne. Umeščanje fizičnih in optičnih ovir za umiranje prometa, inštalacija dodatne svetlobne signalizacije, javna razsvetljava ter dodatna urbana oprema, ki vpliva na zniževanje hitrosti in večjo varnost, mora biti izvedeno sistematsko in celovito.

Z ukrepi za umirjanje prometa zmanjšamo predvsem hitrosti vozil. Posledično taki ukrepi lahko povzročijo tudi zmanjšanje obremenitve ceste z motornim prometom ter spremembo strukture (otežen dostop težkemu tovornemu prometu) s čimer se sistematično vpliva v korist kolesarjenju.

Naprave in ukrepe za umirjanje prometa (TSC 03.800:2009) razdelimo na več vrst:

- sistemski ukrepi (spremembe prometnih ureditev – območja za pešce, enosmerne ulice,...),
- regulativni ukrepi (postavitev ustrezne prometne signalizacije),
- opozorilne naprave,
- grbine in ploščadi,
- zožitve vozišča in razmejitev smernih vozišč,
- zamik osi vozišča.

## 8.2 Predvideni ukrepi na obravnavanih kolesarskih povezavah

Obravnavane kolesarske povezave v pričujočem projektu potekajo izven in znotraj območij naselij. Ne glede na lokacijo kolesarske povezave (izven ali v naselju), je bilo najprej preverjeno, ali je možno urediti samostojne kolesarske površine (kolesarska pot ali steza). Takega načina vodenja ni bilo mogoče zagotoviti povsod (prostorske omejitve, visoki investicijski stroški), zato na določenih odsekih potekajo kolesarske povezave po obstoječih cestah oz. so kolesarji vodeni po vozišču skupaj s preostalim motornim prometom. Tak način vodenja kolesarjev je predviden samo na prometno manj obremenjenih cestah, kjer PLDP ne presega 2500 vozil na dan (v skladu s predpisi). V naslednjih fazah izdelave projektne dokumentacije bo potrebno v sodelovanju s presojevalcem varnosti cest posebno pozornost nameniti odsekom, kjer so kolesarji posebej izpostavljeni (t.j. odseki, kjer so vodeni po vozišču, križišča, mesta prehajanj ene vrste kolesarske površine v drugo,...). Na teh odsekih bo potrebno definirati kritična mesta ter z izbiro primernih ukrepov za umirjanje prometa zagotoviti ustrezno prometno varnost za kolesarje.

### 8.2.1 Ukrepi za umirjanje prometa izven naselij

V primerih, ko kolesarska povezava poteka po obstoječi cesti (PLDP < 2500 voz/dan), se z ustrezno prometno signalizacijo hitrost omeji na 70 km/h ter opozori na prisotnost kolesarjev na vozišču. Seveda mora biti pri tem zagotovljena ustrezna preglednost v skladu s predpisi. V naslednjih fazah izdelave projektne dokumentacije bo potrebno v sodelovanju s presojevalcem varnosti cest določiti morebitne kritične odseke (neustrezna preglednost, prostorske omejitve,...) in na njih, s primernimi ukrepi za umirjanje prometa, zagotoviti ustrezno prometno varnost za kolesarje.

### 8.2.2 Ukrepi za umirjanje prometa v naseljih

Predvsem v naseljih, v veliko primerih ni razpoložljivega prostora za izvedbo optimalnih površin za vse vrste udeležencev v prometu (vozišče, kolesarska steza, pločnik za pešce). Omejitve predstavlja obstoječe grajeno okolje oz. obstoječa pozidava. V preteklosti se je prostor večinoma porabil za zagotavljanje površin za motorni promet. Načrtovanje prometa v prihodnosti mora zagotavljati vsaj enakovredne, če ne celo boljše pogoje za trajnostne oblike prometa v okviru obstoječih prometnih koridorjev. Zagotovitev varnega vodenja in križanj poti različnih udeležencev v prometu (motorni promet – kolesarji – pešci) je eden bistvenih načinov zagotavljanja varnosti kolesarjev. Tehnične specifikacije posameznih takšnih naprav in ukrepov (zožitev vozišča, grbine – hitrostne ovire, zamikanje osi vozišča, ločilni otoki, manjšanje zavijalnega radija v križiščih) so navedene v različnih tehničnih smernicah za javne ceste, ki se nanašajo na umirjanje prometa.



## 9 OPISI ODSEKOV

Povzetek dolžin odsekov regionalna kolesarska povezava smer Trebnje – Mirna – Mokronog, po občinah je sledeč:


- Občina Trebnje 5.696 m;
- Občina Mirna 7.338 m;
- Občina Mokronog - Trebelno 4.089 m.



Skupna dolžine smeri regionalne kolesarske povezave so sledeče:

- smer Trebnje – Mokronog 17.123 m;



### 9.1 Opis odsekov na območju Občine Trebnje

#### Občina Trebnje



začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
0,0	520,0	520,0	<b>2c - ureditev novih kolesarskih stez (širine 2 x 1,00 m) - enosmerna dvostranska</b>
			<p><b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavani odsek se nahaja na območju na območju med lokalno cesto LC 425052, železniško postajo in javno potjo JP927076 pri KZ Trebnje. Obravnavano območje se nahaja na severni strani železniške proge. Na tem območju ni urejenih površin za kolesarje.</p> 
			<p><b>PREDVIDENO:</b> Za obravnavano območje se izdeluje Občinski podrobni prostorski načrt KULTURNI CENTER TREBNJE, izdelovalec Acer Novo mesto d.o.o., številka: J-8/17, november 2017. V sklopu te ureditve se na tem območju uredi tudi vodenje kolesarjev in sicer kot dvostranska enosmerna kolesarska steza. Z novimi ureditvami kolesarskih in peš površin se ustrezno prilagodi vsa horizontalna in vertikalna prometna signalizacija, cestna razsvetljava kot tudi vsi preostali tangirani komunalni vodi.</p>
520,0	1.200,0	680,0	<b>1a - ureditev samostojne kolesarske poti (širine 2,50 m)</b>



začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			<p><b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavani odsek poteka vzporedno z železniško progo na njeni severni strani, med javno potjo JP927076 pri KZ Trebnje in JP 927145 pri trgovskem centru Mercator. Na tem območju ni urejenih površin za kolesarje. Na tem območju je v pripravi Občinski podrobni prostorski načrt za TRGOVSKI OBJEKT, izdelovalec AS TEPROM d.o.o., številka: 18/2017, oktober 2017.</p> 
			<p><b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se uredi samostojna kolesarska pot širine 2,5 m. Z novimi ureditvami kolesarskih površin se ustrezno prilagodi vsa horizontalna in vertikalna prometna signalizacija, cestna razsvetljava kot tudi vsi preostali tangirani komunalni vodi.</p>
1.200,0	1.460,0	260,0	<p><b>2b - ureditev novih kolesarskih stez (širine 2,00 m) dvosmerna enostranska</b></p> <p><b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavani odsek poteka delno po obstoječi javni poti JP 927145 pri trgovskem centru Mercator, delno pa ob lokalni cesti LC425051. Na tem delu so urejene le površine za pešce.</p> 

začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se uredi nova dvosmerna enostranska kolesarska steza, katera se navezuje na kolesarsko stezo vodeno v krožišču na regionalni cesti. Z umestitvijo nove kolesarske steze, bo potrebno na novo urediti vodenje pešcev. Z novimi ureditvami kolesarskih in peš površin se ustrezno prilagodi vsa horizontalna in vertikalna prometna signalizacija, cestna razsvetljava kot tudi vsi preostali tangirani komunalni vodi.
<b>1.460,0</b>	<b>1.580,0</b>	<b>120,0</b>	<b>4 - obstoječe ureditve kolesarskih povezav</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavani odsek poteka po krožišču na regionalni cesti R1-215/1506. Na območju krožišča je že urejeno vodenje kolesarjev.
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju ni predvidenih posegov. Uredi se le prometna signalizacija.
<b>1.580,0</b>	<b>2.355,0</b>	<b>775,0</b>	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavani odsek poteka po lokalni cesti LC 425041. Na tem odseku je urejeno le dvostransko vodenje pešcev.
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.
<b>2.355,0</b>	<b>2.685,0</b>	<b>330,0</b>	<b>4 - obstoječe ureditve kolesarskih povezav</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Na obravnavanem odseku ob javni poti JP927182 že poteka dvosmerna enostranska kolesarska steza.

začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju ni predvidenih posegov. Uredi se le prometna signalizacija.
<b>2.685,0</b>	<b>2.850,0</b>	<b>165,0</b>	<b>2b - ureditev novih kolesarskih stez (širine 2,00 m) dvosmerna enostranska</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Na obravnavanem območju so trenutno kmetijske površine. 
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju je predvidena izgradnja ceste in ostale gospodarske javne infrastrukture, v sklopu katere je predvidena tudi izgradnja dvosmerne enostranske kolesarske steze. Ureditve so predvidene v sklopu projekta "GOSPODARSKA JAVNA INFRASTRUKTURA INDUSTRIJSKE CONE TREBNJE", izdelal GPI d.o.o., številka projekta: P-2016/23, datum: november 2016.
<b>2.850,0</b>	<b>3.147,0</b>	<b>297,0</b>	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po delu javne poti JP927182 in javne poti 927183. Na tem delu ni obstoječih površin za vodenje kolesarjev. Širina obstoječega vozišča je 3,0 m. 
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.



začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
3.147,0	4.275,0	1.128,0	<b>1b - ureditev samostojne kolesarske poti (širine 3,50 m)</b> <b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po poljski poti (kolovozu)
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se uredi samostojna kolesarska pot širine 3,5 m, po kateri se dovoli dostop lastnikom do svojih zemljišč. Z novimi ureditvami kolesarskih površin se ustrezno prilagodi vsa horizontalna in vertikalna prometna signalizacija, ter morebitne tangence z gospodarsko javno infrastrukturo.
4.275,0	4.665,0	390,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b> <b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po delu javne poti JP926906, javne poti 926907 in lokalne ceste LC425601 vse v naselju Rodine pri Trebnjem. Na tem delu ni obstoječih površin za vodenje kolesarjev. Širina obstoječega vozišča na javnih poteh je 3,0 m na lokalni cesti pa 4,0 m.
			


začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.
<b>4.665,0</b>	<b>5.696,0</b>	<b>1.031,0</b>	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<p><b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po delu lokalne ceste LC425601 izven naselja Rodine pri Trebnjem do občinske meje. Na tem delu ni obstoječih površin za vodenje kolesarjev. Širina obstoječega vozišča na tem delu lokalne ceste pa je 4,5 m.</p> 
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Na tem odseku se zaradi slabega stanja obstoječe krovne asfaltne plasti, predvidi preplastitev vozišča v celotni širini, prav tako se novemu stanju prilagodi prometna signalizacija.

## 9.2 Opis odsekov na območju Občine Mirna



### Občina Mirna

začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
5.696,0	5.783,0	87,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b> <b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka od občinske meje do priključka javne poti JP926351. Na tem delu ni obstoječih površin za vodenje kolesarjev. Širina obstoječega vozišča na tem delu lokalne ceste pa je 4,5 m.
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Na tem odseku se zaradi slabega stanja obstoječe krovne asfaltne plasti, predvidi preplastitev vozišča v celotni širini, prav tako se novemu stanju prilagodi prometna signalizacija.
5.783,0	6.050,0	267,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b> <b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka od lokalne ceste LC425601 po javni poti JP926351. Javna pot je v makadamski izvedbi širine 2,5 m.



začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Obstoječe makadamsko vozišče se rekonstruira v asfaltno vozišče širine 3,5 m. Uredi se nova prometna signalizacija.
<b>6.050,0</b>	<b>6.428,0</b>	<b>378,0</b>	<b>1b - ureditev samostojne kolesarske poti (širine 3,50 m)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi zapušeni gozdni poti
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se uredi samostojna kolesarska pot širine 3,5 m, po kateri se dovoli dostop lastnikom do svojih zemljišč. Z novimi ureditvami kolesarskih površin se ustrezno prilagodi vsa horizontalna in vertikalna prometna signalizacija.
<b>6.428,0</b>	<b>7.130,0</b>	<b>702,0</b>	<b>1b - ureditev samostojne kolesarske poti (širine 3,50 m)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi makadamski gozdni poti
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se uredi samostojna kolesarska pot širine 3,5 m, po kateri se dovoli dostop lastnikom do svojih zemljišč. Z novimi ureditvami kolesarskih površin se ustrezno prilagodi vsa horizontalna in vertikalna prometna signalizacija.
<b>7.130,0</b>	<b>7.262,0</b>	<b>132,0</b>	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi javni poti JP926341, ki je na tem odseku v makadamski izvedbi, širine 2,5 m.
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Obstoječe makadamsko vozišče se rekonstruira v asfaltno vozišče širine 3,5 m. Uredi se nova prometna signalizacija.
<b>7.262,0</b>	<b>8.049,0</b>	<b>787,0</b>	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi javni poti JP926341, asfaltna izvedba, širine 2,5 m.

začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			 
			<p><b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP &lt; 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Obstoječe asfaltno vozišče se rekonstruira v asfaltno vozišče širine 3,5 m. Uredi se nova prometna signalizacija.</p>
<b>8.049,0</b>	<b>9.565,0</b>	<b>1.516,0</b>	<p><b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b></p>
			<p><b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka delno po obstoječi lokalni cesti LC425231, delno po javni poti JP926332, ter delno po javni poti JP926331, cesta je asfaltne izvedbe, širine 3,0 m.</p>

začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Obstoječe asfaltno vozišče se rekonstruira v asfaltno vozišče širine 3,5 m. Uredi se nova prometna signalizacija.
9.565,0	10.055,0	490,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi javni poti JP926408, asfaltna izvedbe, širine 6,0 m. Na obravnavanem odseku je urejeno le vodenje pešcev.
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.
10.055,0	10.361,0	306,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi lokalni cesti LC425251, asfaltna izvedbe, širine 6,0 m, do parkirišča pri pokopališču. Na obravnavanem odseku je urejeno le vodenje pešcev do pokopališča.
			




začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Na tem odseku se zaradi slabega stanja obstoječe krovne asfaltne plasti, predvidi preplastitev vozišča v celotni širini, prav tako se novemu stanju prilagodi prometna signalizacija.
<b>10.361,0</b>	<b>12.551,0</b>	<b>2.190,0</b>	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi lokalni cesti LC425251, asfaltne izvedbe, širine 3,5 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.
<b>12.551,0</b>	<b>13.034,0</b>	<b>483,0</b>	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi lokalni cesti LC425251, asfaltne izvedbe, širine 3,5 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.
			


začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Na tem odseku se zaradi slabega stanja obstoječe krovne asfaltne plasti, predvidi preplastitev vozišča v celotni širini, prav tako se novemu stanju prilagodi prometna signalizacija.

### 9.3 Opis odsekov na območju Občine Mokronog - Trebelno


#### Občina Mokronog -Trebelno


začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
13.034,0	13.500,0	466,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b> <b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi lokalni cesti LC425251, asfaltne izvedbe, širine 3,5 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno. 
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Na tem odseku se zaradi slabega stanja obstoječe krovne asfaltne plasti, predvidi preplastitev vozišča v celotni širini, prav tako se novemu stanju prilagodi prometna signalizacija.
13.500,0	13.641,0	141,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b> <b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi lokalni cesti LC425251, asfaltne izvedbe, širine 3,5 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.
13.641,0	13.914,0	273,0	<b>2a - ureditev novih kolesarskih stez (širine 2,50 m) dvosmerna enostranska</b> <b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka ob obstoječi lokalni cesti LC425251, asfaltne izvedbe, širine 3,5 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.

začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se izvede dvosmerna enostranska kolesarska steza širine 2,5 m. Kolesarska steza se izvede z vmesnim pasom zelenice v širini 1,5 m in se naveže na samostojno kolesarsko pot tipa 1b v smeri proti Mokronogu.
<b>13.914,0</b>	<b>14.959,0</b>	<b>1.045,0</b>	<b>1b - ureditev samostojne kolesarske poti (širine 3,50 m)</b> <b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po poljski poti (kolovozu)
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se uredi samostojna kolesarska pot širine 3,5 m, po kateri se dovoli dostop lastnikom do svojih zemljišč. Z novimi ureditvami kolesarskih površin se ustrezno prilagodi vsa horizontalna in vertikalna prometna signalizacija, ter morebitne tangence z gospodarsko javno infrastrukturo.
<b>14.959,0</b>	<b>15.220,0</b>	<b>261,0</b>	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b> <b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi javni poti JP 926932, asfaltne izvedbe, širine 3,0 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Na tem odseku se zaradi slabega stanja obstoječe krovne asfaltne plasti, predvidi preplastitev vozišča v celotni širini, prav tako se novemu stanju prilagodi prometna signalizacija.

začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
15.220,0	15.676,0	456,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka delno po obstoječi javni poti JP 926941 in delno po obstoječi javni poti JP 926931, asfaltne izvedbe, širine 3,5 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.
15.676,0	15.886,0	210,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi lokalni cesti LC425251, asfaltne izvedbe, širine 3,5 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.
			
			<b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Na tem odseku se zaradi slabega stanja obstoječe krovne asfaltne plasti, predvidi preplastitev vozišča v celotni širini, prav tako se novemu stanju prilagodi prometna signalizacija.
15.886,0	16.692,0	806,0	<b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b>
			<b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi lokalni cesti LC425251, asfaltne izvedbe, širine 3,5 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.



začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			
			<p><b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP &lt; 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.</p>
<b>16.692,0</b>	<b>16.832,0</b>	<b>140,0</b>	<p><b>2b - ureditev novih kolesarskih stez (širine 2,00 m) dvosmerna enostranska</b></p>
			<p><b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi lokalni cesti LC 425614, asfaltne izvedbe. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.</p> 
			<p><b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se uredi samostojna kolesarska pot širine 2,0 m in sicer za obstoječim drevoredom. Z novimi ureditvami kolesarskih površin se ustrezno prilagodi vsa horizontalna in vertikalna prometna signalizacija, cestna razsvetljava kot tudi vsi preostali tangirani komunalni vodi.</p>
<b>16.832,0</b>	<b>17.123,0</b>	<b>291,0</b>	<p><b>3 - ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah (PLDP &lt; 2500 vozil/dan)</b></p>
			<p><b>OBSTOJEČE:</b> Obravnavan odsek poteka po obstoječi lokalni cesti LC425251, asfaltne izvedbe, širine 3,5 m. Za vodenje kolesarjev ni poskrbljeno.</p>

začetek stac.	konec stac.	dolžina odseka	opis odseka
			
			<p><b>PREDVIDENO:</b> Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP &lt; 2500 vozil/dan), Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.</p>

## 10 SEZNAM PARCEL

Seznam parcel obsega parcele in površine posega po parcelah za gradnjo novih kolesarskih stez in poti. V priloženih seznamih niso navedene parcele obstoječih kolesarskih stez in poti ter parcele, kjer se vodenje kolesarja izvaja po obstoječih cestah.

### 10.1 Seznam parcel na območju Občine Trebnje

zap. št.	ko šifra	ko ime	parcela	površina posega
1	1420	Češnjevek	746/4	28,73
2	1420	Češnjevek	741	103,85
3	1420	Češnjevek	734/1	134,74
4	1420	Češnjevek	740	107,31
5	1420	Češnjevek	742	84,75
6	1420	Češnjevek	743	108,51
7	1420	Češnjevek	719	224,67
8	1420	Češnjevek	1186	781,46
9	1420	Češnjevek	745	98,38
10	1420	Češnjevek	744	143,73
11	1420	Češnjevek	718/1	200,45
12	1420	Češnjevek	718/4	57,93
13	1420	Češnjevek	718/5	25,06
14	1421	Medvedje selo	77/3	11,77
15	1421	Medvedje selo	249	48,19
16	1421	Medvedje selo	1106	16,11
17	1421	Medvedje selo	1104	1884,89
18	1421	Medvedje selo	178	166,96
19	1421	Medvedje selo	177	677,41
20	1421	Medvedje selo	1103	15,30
21	1421	Medvedje selo	233/1	18,28
22	1421	Medvedje selo	226	195,55
23	1421	Medvedje selo	223/1	165,39
24	1421	Medvedje selo	120	53,62
25	1421	Medvedje selo	117	30,11
26	1421	Medvedje selo	122/1	132,67
27	1421	Medvedje selo	245	0,04
28	1421	Medvedje selo	241	24,78
29	1421	Medvedje selo	228	52,23
30	1421	Medvedje selo	223/3	61,41
31	1421	Medvedje selo	223/2	71,41
32	1421	Medvedje selo	242	30,57

zap. št.	ko šifra	ko ime	parcela	površina posega
33	1421	Medvedje selo	238	2,54
34	1421	Medvedje selo	191	70,60
35	1421	Medvedje selo	189	31,21
36	1421	Medvedje selo	114	50,99
37	1421	Medvedje selo	116	4,78
38	1421	Medvedje selo	247	5,02
39	1421	Medvedje selo	246/1	1,08
40	1421	Medvedje selo	240	16,35
41	1421	Medvedje selo	123	154,47
42	1421	Medvedje selo	119	312,39
43	1421	Medvedje selo	190	25,78
44	1421	Medvedje selo	176	1336,48
45	1421	Medvedje selo	115	2,49
46	1421	Medvedje selo	1105	59,65
47	1421	Medvedje selo	1101	9,38
48	1421	Medvedje selo	246/2	2,01
49	1421	Medvedje selo	229	58,17
50	1421	Medvedje selo	187/1	43,80
51	1421	Medvedje selo	181	276,89
52	1421	Medvedje selo	223/2	34,63
53	1421	Medvedje selo	179	39,39
54	1421	Medvedje selo	112	730,15
55	1422	Trebnje	694/3	20,30
56	1422	Trebnje	815/23	1,64
57	1422	Trebnje	360/7	38,87
58	1422	Trebnje	712/2	279,99
59	1422	Trebnje	694/6	7,51
60	1422	Trebnje	694/4	42,52
61	1422	Trebnje	360/5	214,44
62	1422	Trebnje	694/2	39,87
63	1422	Trebnje	231/3	9,31
64	1422	Trebnje	694/2	0,80
65	1422	Trebnje	694/3	0,80
66	1422	Trebnje	717	54,68
67	1422	Trebnje	196/1	91,39
68	1422	Trebnje	231/2	298,15
69	1422	Trebnje	703	61,17
70	1422	Trebnje	196/4	139,94
71	1422	Trebnje	714	18,66
72	1422	Trebnje	196/3	1,15
73	1422	Trebnje	359	136,13
74	1422	Trebnje	230	725,82

zap. št.	ko šifra	ko ime	parcela	površina posega
75	1422	Trebnje	716/1	183,19
76	1422	Trebnje	704	59,72
77	1422	Trebnje	206/1	44,11
78	1422	Trebnje	705	24,47
79	1422	Trebnje	232	17,10
80	1422	Trebnje	716/2	166,22
81	1422	Trebnje	706	69,43
82	1422	Trebnje	358	0,10
83	1422	Trebnje	698	27,18
84	1422	Trebnje	184	22,96
85	1422	Trebnje	694/4	32,81
86	1422	Trebnje	694/2	182,95
87	1422	Trebnje	712/5	190,87
88	1422	Trebnje	717	179,46
89	1422	Trebnje	707/1	207,53
90	1422	Trebnje	701/1	500,83
91	1422	Trebnje	710/8	161,59
92	1422	Trebnje	710/11	81,23
93	1422	Trebnje	712/8	27,46
94	1422	Trebnje	694/3	4,97
95	1422	Trebnje	231/3	75,63
96	1422	Trebnje	694/6	19,15
97	1422	Trebnje	694/4	4,53
98	1422	Trebnje	694/2	66,36
99	1422	Trebnje	694/4	60,95
100	1422	Trebnje	694/3	1,21
101	1422	Trebnje	694/6	48,51
102	1422	Trebnje	694/4	41,42
103	1422	Trebnje	369/28	13,52
104	1422	Trebnje	369/30	1,43
105	1422	Trebnje	369/33	447,93
106	1422	Trebnje	348/1	25,74
107	1422	Trebnje	196/4	0,42
108	1422	Trebnje	357	4,57
109	1422	Trebnje	348/1	4879,81

## 10.2 Seznam parcel na območju Občine Mirna

zap. št.	ko šifra	ko ime	parcela	površina posega
1	1409	Brezovica	1761	344,80
2	1409	Brezovica	1773	2,41
3	1409	Brezovica	1745	957,14
4	1409	Brezovica	1745	0,00
5	1409	Brezovica	1780	7,55
6	1409	Brezovica	1750	317,25
7	1409	Brezovica	313/2	66,85
8	1409	Brezovica	1767	357,36
9	1409	Brezovica	1775	19,77
10	1409	Brezovica	1761	30,78
11	1409	Brezovica	1745	29,06
12	1409	Brezovica	1745	16,73
13	1409	Brezovica	1766/1	527,70
14	1409	Brezovica	1744/1	348,17
15	1409	Brezovica	1744/2	115,99
16	1409	Brezovica	1745	11,08
17	1409	Brezovica	313/1	1515,16
18	1409	Brezovica	1774	5,21
19	1409	Brezovica	324	165,48
20	1409	Brezovica	1745	458,41
21	1409	Brezovica	1770	3397,29
22	1409	Brezovica	324	9,12
23	1409	Brezovica	1727	5,31
24	1409	Brezovica	1754	767,39
25	1410	Mirna	1053/1	154,01
26	1410	Mirna	2634	13,56
28	1410	Mirna	2633	0,02
29	1410	Mirna	2656	44,33
30	1410	Mirna	1080/3	31,25
31	1410	Mirna	2376/1	2318,88
32	1410	Mirna	2374	0,16
33	1410	Mirna	2468	13,60
34	1410	Mirna	2360/3	229,41
35	1410	Mirna	2376/1	5,10
36	1410	Mirna	2345/17	43,28
37	1410	Mirna	1075	353,87
38	1410	Mirna	1072/20	85,56
39	1410	Mirna	1071	44,05
40	1410	Mirna	1072/21	10,67
41	1410	Mirna	612/1	185,65



zap. št.	ko šifra	ko ime	parcela	površina posega
42	1410	Mirna	551	58,06
43	1410	Mirna	114/6	24,26
44	1410	Mirna	552/1	473,58
45	1410	Mirna	528	37,31
46	1410	Mirna	2376/1	240,70
47	1410	Mirna	610	123,03
48	1410	Mirna	2633	129,06
49	1410	Mirna	2654	8,12
50	1410	Mirna	1072/5	41,93
51	1410	Mirna	1074/3	0,08
52	1410	Mirna	1080/2	9,66
53	1410	Mirna	97	73,08
54	1410	Mirna	1072/12	0,07
55	1410	Mirna	1079/2	149,83
56	1410	Mirna	1081/3	107,20
57	1410	Mirna	1072/17	38,01
58	1410	Mirna	1076	534,27
59	1410	Mirna	1079/1	207,92
60	1410	Mirna	1070	136,52
61	1410	Mirna	1069	39,33
62	1410	Mirna	1074/2	12,37
63	1410	Mirna	1081/1	6,61
64	1410	Mirna	1080	85,41
65	1410	Mirna	1060/4	13,97
66	1410	Mirna	1063	86,44
67	1410	Mirna	550	374,41
68	1410	Mirna	601	2,20
69	1410	Mirna	607/1	75,45
70	1410	Mirna	572	23,42
71	1410	Mirna	576/2	340,10
72	1410	Mirna	1064	13,71
73	1410	Mirna	572	48,59
74	1410	Mirna	600	51,64
75	1410	Mirna	2457	13,35
76	1410	Mirna	114/32	11,34
77	1410	Mirna	2359/3	6,77
78	1410	Mirna	574/5	55,88
79	1410	Mirna	604	2,15
80	1410	Mirna	1069	54,84
81	1410	Mirna	2456/1	208,84
82	1410	Mirna	2457	2,06
83	1410	Mirna	1062	10,92



zap. št.	ko šifra	ko ime	parcela	površina posega
84	1410	Mirna	2467	321,91
85	1410	Mirna	573/1	66,78
86	1410	Mirna	576/5	35,97
87	1410	Mirna	606	36,14
88	1410	Mirna	1060/2	1,68
89	1410	Mirna	605	0,76
91	1410	Mirna	2109/25	26,98
100	1410	Mirna	2651	240,05
101	1410	Mirna	1959	0,23
109	1410	Mirna	2650	5,29
111	1410	Mirna	1960	0,00
113	1410	Mirna	574/5	22,22
114	1411	Ostrožnik	57/3	71,04

### 10.3 Seznam parcel na območju Mokronog

zap. št.	ko šifra	ko ime	parcela	površina posega
1	1411	Ostrožnik	1919/6	855,99
2	1411	Ostrožnik	573/2	186,67
3	1411	Ostrožnik	573/1	610,95
4	1411	Ostrožnik	530/19	141,70
5	1411	Ostrožnik	496/18	44,28
6	1411	Ostrožnik	496/2	8,41
7	1411	Ostrožnik	496/2	33,57
8	1411	Ostrožnik	461/2	31,34
9	1411	Ostrožnik	530/11	23,11
10	1411	Ostrožnik	530/7	112,98
11	1411	Ostrožnik	530/1	165,07
12	1411	Ostrožnik	570	164,46
13	1411	Ostrožnik	567	369,48
14	1411	Ostrožnik	538	662,19
15	1411	Ostrožnik	530/23	124,14
16	1411	Ostrožnik	530/2	74,79
17	1411	Ostrožnik	496/12	188,20
18	1411	Ostrožnik	1863/5	536,16
19	1411	Ostrožnik	1835/59	18,71
20	1411	Ostrožnik	1835/44	54,31
21	1411	Ostrožnik	1835/9	871,01
22	1411	Ostrožnik	571	302,58
23	1411	Ostrožnik	569	137,18

zap. št.	ko šifra	ko ime	parcela	površina posega
24	1411	Ostrožnik	530/22	25,66
25	1411	Ostrožnik	530/11	44,12
26	1411	Ostrožnik	530/3	72,09
27	1411	Ostrožnik	496/17	21,56
28	1411	Ostrožnik	496/13	131,82
29	1411	Ostrožnik	461/5	20,76
30	1411	Ostrožnik	461/1	62,82
31	1411	Ostrožnik	446/1	13,48
32	1411	Ostrožnik	464/1	123,20
33	1411	Ostrožnik	566	59,46
34	1411	Ostrožnik	539	42,38
35	1411	Ostrožnik	496/11	127,05
36	1411	Ostrožnik	496/1	54,02
37	1411	Ostrožnik	461/10	57,16
38	1411	Ostrožnik	461/9	45,22
39	1411	Ostrožnik	1837/5	37,88
40	1411	Ostrožnik	530/14	33,85
41	1411	Ostrožnik	530/13	57,77
42	1411	Ostrožnik	1835/77	104,15
43	1411	Ostrožnik	1835/10	581,26
44	1411	Ostrožnik	1837/4	13,37
45	1411	Ostrožnik	496/14	96,29
46	1411	Ostrožnik	496/9	127,95
47	1411	Ostrožnik	496/5	46,09
48	1411	Ostrožnik	496/3	8,02
49	1411	Ostrožnik	496/3	43,49
50	1411	Ostrožnik	530/9	114,71
51	1411	Ostrožnik	530/5	70,76
52	1411	Ostrožnik	467/1	70,80
53	1411	Ostrožnik	461/4	14,36
54	1411	Ostrožnik	1837/4	33,52
55	1411	Ostrožnik	496/16	3,76
56	1411	Ostrožnik	496/4	21,24
57	1411	Ostrožnik	530/10	29,97
58	1411	Ostrožnik	530/10	34,48
59	1411	Ostrožnik	530/6	76,44
60	1411	Ostrožnik	531/2	142,82
61	1411	Ostrožnik	530/20	52,47
62	1411	Ostrožnik	1835/11	170,38
63	1411	Ostrožnik	463/1	225,54
64	1411	Ostrožnik	461/7	32,02
65	1411	Ostrožnik	461/3	15,06

zap. št.	ko šifra	ko ime	parcela	površina posega
66	1411	Ostrožnik	568	106,02
67	1411	Ostrožnik	530/21	131,22
68	1411	Ostrožnik	530/12	6,64
69	1411	Ostrožnik	498	26,79
70	1411	Ostrožnik	496/10	123,55
71	1411	Ostrožnik	496/7	170,96
72	1411	Ostrožnik	461/6	21,70
73	1411	Ostrožnik	1863/7	137,07
74	1411	Ostrožnik	531/1	372,98
75	1411	Ostrožnik	530/8	92,67
76	1411	Ostrožnik	496/8	144,14
77	1411	Ostrožnik	496/6	139,67
78	1411	Ostrožnik	463/2	139,46
79	1411	Ostrožnik	461/8	34,85
80	1412	Mokronog	1075/5	13,16
81	1412	Mokronog	14/8	462,65
82	1412	Mokronog	15/2	615,82

## 11 OCENA INVESTICIJE

### 11.1 Ocena investicije na območju Občine Trebnje

Postavka	Dolžina	enota	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
<b>Gradnja kolesarske povezave</b>				
~ obstoječe kolesarske povezave	450	m	€	€
~ vodenje kolesarja po obstoječih cestah	2.493	m	9.972,00 €	12.165,84 €
~ nove kolesarske povezave	2.233	m	334.950,00 €	408.639,00 €
~ nova kolesarska povezava financiranje drugi viri	520	m	91.000,00 €	111.020,00 €
<b>Gradnja pločnika za pešce</b>				
~ znotraj mestnega območja		m		€
~ zunaj mestnega območja		m		€
<b>Cestna razsvetljava</b>				
~ znotraj mestnega območja	1.402	m	35.050,00 €	42.761,00 €
~ zunaj mestnega območja		m		€
<b>Ukrepi za umirjanje prometa</b>			12.465,00 €	15.207,30 €
<b>Nakup zemljišč</b>	19.083	m <sup>2</sup>	53.432,40 €	54.501,05 €
<b>Preureditev komunalnih vodov</b>				
~ znotraj mestnega območja			44.300,00 €	54.046,00 €
~ zunaj mestnega območja			32.500,00 €	39.650,00 €
<b>SKUPAJ</b>			<b>613.669,40 €</b>	<b>737.990,91 €</b>

### 11.2 Ocena investicije na območju Občine Mirna

Postavka	Dolžina	enota	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
<b>Gradnja kolesarske povezave</b>				
~ obstoječe kolesarske povezave		m	€	€
~ vodenje kolesarja po obstoječih cestah	6.258	m	25.032,00 €	30.539,04 €
~ nove kolesarske povezave	1.080	m	310.125,00 €	378.352,50 €
~ nova kolesarska povezava financiranje drugi viri		m		€
<b>Gradnja pločnika za pešce</b>				
~ znotraj mestnega območja		m		€
~ zunaj mestnega območja		m		€
<b>Cestna razsvetljava</b>				
~ znotraj mestnega območja		m		€
~ zunaj mestnega območja		m		€
<b>Ukrepi za umirjanje prometa</b>			11.450,00 €	13.969,00 €
<b>Nakup zemljišč</b>	17.848	m <sup>2</sup>	77.414,40 €	78.962,69 €
<b>Preureditev komunalnih vodov</b>				
~ znotraj mestnega območja				€
~ zunaj mestnega območja				€
<b>SKUPAJ</b>			<b>424.021,40 €</b>	<b>501.823,23 €</b>

### 11.3 Ocena investicije na območju Občine Mokronog - Trebelno

Postavka	Dolžina	enota	Vrednost brez DDV	Vrednost z DDV
<b>Gradnja kolesarske povezave</b>				
~ obstoječe kolesarske povezave		m		€
~ vodenje kolesarja po obstoječih cestah	2.631	m	10.524,00 €	12.839,28 €
~ nove kolesarske povezave	1.458	m	298.890,00 €	364.645,80 €
~ nova kolesarska povezava financiranje drugi viri		m		€
<b>Gradnja pločnika za pešce</b>				
~ znotraj mestnega območja		m		€
~ zunaj mestnega območja		m		€
<b>Cestna razsvetljava</b>				
~ znotraj mestnega območja		m	€	€
~ zunaj mestnega območja	140	m	3.500,00 €	4.270,00 €
<b>Ukrepi za umirjanje prometa</b>			13.155,00 €	16.049,10 €
<b>Nakup zemljišč</b>	8.292	m <sup>2</sup>	62.191,00 €	63.434,82 €
<b>Preureditev komunalnih vodov</b>			2.800,00 €	2.800,00 €
~ znotraj mestnega območja				€
~ zunaj mestnega območja				€
<b>SKUPAJ</b>			<b>391.060,00 €</b>	<b>464.655,00 €</b>

Novo mesto, december 2017