



**OBČINA TREBNJE  
ŽUPAN**

[www.trebnje.si](http://www.trebnje.si)

E: [obcina.trebnje@trebnje.si](mailto:obcina.trebnje@trebnje.si)

Goliev trg 5, 8210 TREBNJE

T: 07 348 11 00

Številka: 430-131/2017-144

Datum: 7. 9. 2020

OBČINSKI SVET  
OBČINE TREBNJE

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA SEJI OBČINSKEGA  
SVETA OBČINE TREBNJE**

**NASLOV GRADIVA: Predlog dokumenta investicijskega programa (IP) za  
investicijo »Regionalna kolesarska povezava Trebnje –  
Mirna - Mokronog«**

*Gradivo pripravil:* Oddelek za okolje, prostor in infrastrukturo

*Pristojno delovno telo:* /

*Gradivo predlaga:* Alojzij Kastelic, Župan Občine Trebnje

*Poročevalec po  
pooblastilu župana  
Občine Trebnje /  
Alojzija Kastelica:*

**PREDLOG SKLEPA:**

**SKLEP**

**I. Občinski svet Občine Trebnje potrjuje investicijski program (IP) za projekt  
»Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna - Mokronog«.**

Po pooblastilu župana št. 032-1/2015-34  
z dne 1.9.2020  
dr. Jože Korbar l.r.  
PODŽUPAN

*Priloge:*

- *Investicijski program (IP), Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog, ESPRI d.o.o.,  
september 2020.*

# **Predlog investicijskega programa (IP) za projekt »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna - Mokronog«**

## **I. NASLOV**

Naslov gradiva se glasi: Predlog investicijskega programa (IP) za projekt »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna - Mokronog«.

## **II. UVOD**

### **1. Razlogi za sprejetje in analiza sedanjega stanja**

Investicija bo prispevala k izboljšanju trajnostne mobilnosti (v prvi vrsti za dnevne migracije), prometne varnosti, kakovosti zraka, pogojev za kolesarje ter posredno tudi turistične atraktivnost občine z izgradnjo kolesarskih povezav.

Projekt predvideva izgradnjo 5,46 km kolesarskih povezav v občini Trebnje (od tega bo 2,5 km oz. cca 47 % kolesarske povezave potekalo po kolesarski površini, ki je ločena od površin za ostale prometne načine, 2,9 km oz. cca 53 % pa po javnih cestah, kjer bo promet urejen skladno s smernicami DRR), in sicer:

- izgradnja/ureditev 5.464,80 m odseka 1 regijske kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog (od Občine Trebnje, za križiščem Goliev trg in Gubčeva cesta do občinske meje izven naselja Rodine pri Trebnjem), natančneje:
  - 453 m pododseka TR1 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m),
  - 623 m pododseka TR2 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m),
  - 211 m pododseka TR3 (ureditev novih kolesarskih stez, širine 1,00 m, dvostranska enosmerna + površine za pešce),
  - 88 m pododseka TR4 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 768 m pododseka TR5 (dvostranska enosmerna, enostranska dvosmerna in kolesarji na obstoječih površinah), od česar:
    - 190,25 m pododseka po obstoječem vozišču,
    - 387,75 m pododseka po dvostranski enosmerni kolesarski stezi,
    - 190 m pododseka po enostranski dvosmerni kolesarski stezi + površine za pešce,
  - 345 m pododseka TR6 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 170 m pododseka TR7 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 284 m pododseka TR8 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah),
  - 1.131 m pododseka TR9 (ureditev samostojne kolesarske poti, širine 3,50 m),
  - 384 m pododseka TR10 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah),
  - 1.007,80 m pododseka TR11 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah).

## **2. Pravna podlaga za sprejem**

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10, 27/16),
- Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, št. CCI 2014SI16MAOP001 z dne 16. decembra 2014 z vsemi spremembami,
- Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (Uradni list RS, št. 20/11, 57/12 in 46/16),
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Trebnje (Uradni list RS, št. 50/13, 49/16),
- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za Industrijsko cono Trebnje (Uradni list RS, št. 14/13, 57/16),
- Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15, 10/18).
- Odlok o proračunu Občine Trebnje za leto 2020 (Uradni list RS, št. 32/19, 10/20 63/20 in 82/20),
- Statut Občine Trebnje (Uradni list RS, št. 29/14 in 65/14-popr.),
- Poslovnik Občinskega sveta Občine Trebnje (Uradni list RS, št. 63/14).

## **3. Cilji in načela**

### **Namen**

Izvedba projekta bo zadovoljevala različne potrebe, med katerimi izstopa potreba po izboljšanju trajnostne mobilnosti.

Ostale potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija, so:

- potreba po zagotovitvi kakovostnih infrastrukturnih pogojev, zaradi katerih bo vse več občanov za dnevno migracijo uporabljalo kolo,
- potreba po kolesarski povezanosti pomembnih točk občine, med katerimi je pretok občanov največji,
- potreba po izboljšanju prometne varnosti,
- potreba po zmanjšanju uporabe osebnih avtomobilov in s tem izboljšanje gospodarnosti družbe kot celote (manj porabe fosilnih goriv),
- potreba po čistem zraku (zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov, ki so posledica uporabe motornih vozil),
- potreba po izboljšanju pogojev za aktivno življenje občanov (pozitiven vpliv na zdravje občanov),
- potreba po izboljšanju turistične ponudbe občine (kolesarske povezave so lahko pomemben turistični produkt občine),
- potreba po trajnostnem razvoju občine Trebnje,
- potreba po izboljšanju infrastrukturne urejenosti občine ter
- potreba po izboljšanju splošnih pogojev bivanja za tamkajšnje prebivalce.

### **Cilji**

Najpomembnejši družbeno-ekonomski cilji so:

- zagotoviti kakovostne infrastrukturne pogoje, zaradi katerih bo vse več tamkajšnjih prebivalcev za dnevno migracijo uporabljalo kolo,
- s kolesarsko infrastrukturo povezati pomembne točke občine, med katerimi je pretok občanov največji,
- izboljšati prometno varnost,
- zmanjšati izpuste toplogrednih plinov, ki so posledica uporabe motornih vozil,

- zmanjšati porabo fosilnih goriv,
- izboljšati turistično ponudbo občine,
- omogočiti trajnostni razvoj občine Trebnje,
- izboljšati infrastrukturno urejenost občine,
- omogočiti kakovostne pogoje za življenje v občini.

#### 4. Ocena finančnih in drugih posledic

Ocena stroškov investicije je izdelana na naslednjih osnovah:

1. Stroški gradnje kolesarske infrastrukture so ocenjeni na podlagi popisa del z oceno vrednosti iz projekta PZI »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, ki ga je februarja 2020 izdelalo podjetje PNZ d.o.o.
2. Stroški nakupa zemljišč so podani na podlagi dogovorjenih vrednosti. V sklenjenih služnostnih pogodbah je navedeno, da se odkup zemljišč izvede po končani gradnji in odmeri. Na nakup zemljišč je obračunan 2 % davek na promet nepremičnin.
3. Stroški storitev informiranja in komuniciranja so podani na podlagi izkustvenih podatkov iz podobnih projektov.
4. Stroški storitev zunanjih izvajalcev (novelacija IDZ, novelacija DIIP, projekt PZI, IP, presoja prometne varnosti, strokovni nadzor gradnje, koordinacija varnosti pri delu) so podani na podlagi realiziranih vrednosti, pridobljenih ponudb ter izkustvenih podatkov iz podobnih projektov.
5. Tekoče cene so izračunane ob upoštevanju napovedi Urada za makroekonomske analize in razvoj (UMAR), ki v svoji Poletni napovedi gospodarskih gibanj 2020 za leto 2021 napoveduje 1,7 % porast cen, kakršno upoštevamo tudi v letu 2022.
6. Na vse postavke, z izjemo stroškov nakupa zemljišč, je upoštevan 22 % davek na dodano vrednost, ki ni povračljiv in je strošek investicije.

Tabela: Vrednost celotne investicije v stalnih in tekočih cenah (v EUR)

Postavka	Stalne cene		Tekoče	
	v EUR	Delež	cene v EUR	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav	740.006,42	72,14%	761.542,30	72,21%
- gradnja kolesarskih povezav (upravičen strošek)	683.493,78	66,63%	703.385,02	66,69%
- neupravičeni ukrepi	56.512,64	5,51%	58.157,28	5,51%
2. Nakup nezazidanih zemljišč	53.432,40	5,21%	55.264,54	5,24%
3. Stroški informiranja in komuniciranja	1.000,00	0,10%	1.025,64	0,10%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	55.082,68	5,37%	55.728,76	5,28%
- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varnosti)	27.382,48	2,67%	27.382,48	2,60%
- investicijska dokumentacija (nov. DIIP, IP s CBA)	5.500,00	0,54%	5.500,00	0,52%
- strokovni nadzor gradnje	14.800,13	1,44%	15.230,85	1,44%
- varnost pri delu	7.400,07	0,72%	7.615,43	0,72%
Skupaj brez DDV	849.521,50	82,82%	873.561,24	82,83%
DDV - 22 % na #2 ni DDV	175.139,60	17,07%	180.025,28	17,07%
DPN - 2 % na #2	1.068,65	0,10%	1.105,29	0,10%

<b>Skupaj</b>	<b>1.025.729,75</b>	<b>100,00%</b>	<b>1.054.691,81</b>	<b>100,00%</b>
---------------	---------------------	----------------	---------------------	----------------

Tabela: Vrednost upravičenih stroškov investicije v stalnih in tekočih cenah (v EUR)

Postavka	Stalne cene v EUR		Tekoče cene v EUR	
		Delež		Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav - gradnja kolesarskih povezav (upravičen strošek)	683.493,78	86,26%	703.385,02	86,33%
2. Nakup nezazidanih zemljišč	53.432,40	6,74%	55.264,54	6,78%
3. Stroški informiranja in komuniciranja	1.000,00	0,13%	1.025,64	0,13%
4. Storitve zunanjih izvajalcev - proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varnosti)	54.482,68	6,88%	55.128,76	6,77%
- investicijska dokumentacija (IP s CBA)	27.382,48	3,46%	27.382,48	3,36%
- strokovni nadzor gradnje	4.900,00	0,62%	4.900,00	0,60%
- varnost pri delu	14.800,13	1,87%	15.230,85	1,87%
	7.400,07	0,93%	7.615,43	0,93%
<b>Skupaj</b>	<b>792.408,86</b>	<b>100,00%</b>	<b>814.803,96</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Finančna konstrukcija v tekočih cenah (v EUR)

Vir financiranja	Vsi stroški investicije z DDV		Upravičeni stroški investicije	
		Delež		Delež
Občina Trebnje	472.689,92	44,82%	232.802,07	28,57%
Dogovor za razvoj regij (ESRR + RS)	582.001,89	55,18%	582.001,89	71,43%
- sredstva ESRR (80 %)	465.601,51	44,15%	465.601,51	57,14%
- Proračun RS (20 %)	116.400,38	11,04%	116.400,38	14,29%
<b>Skupaj</b>	<b>1.054.691,81</b>	<b>100,00%</b>	<b>814.803,96</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Dinamika vseh stroškov investicije po vrstah stroškov v stalnih cenah (v EUR)

Postavka	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav - gradnja koles. povezav (upravičen strošek)	0,00	0,00	222.001,92	518.004,50	740.006,42	72,14%
- neupravičeni ukrepi			205.048,13	478.445,65	683.493,78	66,63%
			16.953,79	39.558,85	56.512,64	5,51%
2. Nakup nezazidanih zemljišč				53.432,40	53.432,40	5,21%
3. Stroški informiranja in komuniciranja			500,00	500,00	1.000,00	0,10%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	1.782,00	31.100,48	6.660,06	15.540,14	55.082,68	5,37%

- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varn.)	1.182,00	26.200,48			27.382,48	2,67%
- investicijska dok. (nov. DIIP, IP s CBA)	600,00	4.900,00			5.500,00	0,54%
- strokovni nadzor gradnje			4.440,04	10.360,09	14.800,13	1,44%
- varnost pri delu			2.220,02	5.180,05	7.400,07	0,72%
<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.782,00</b>	<b>31.100,48</b>	<b>229.161,98</b>	<b>587.477,04</b>	<b>849.521,50</b>	<b>82,82%</b>
DDV - 22 % na #2 ni DDV	392,04	6.842,11	50.415,64	117.489,81	175.139,60	17,07%
DPN - 2 % na #2	0,00	0,00	0,00	1.068,65	1.068,65	0,10%
<b>Skupaj</b>	<b>2.174,04</b>	<b>37.942,59</b>	<b>279.577,62</b>	<b>706.035,50</b>	<b>1.025.729,75</b>	<b>100,00%</b>

## 5. Povzetek:

Občina Trebnje namerava na območju občine zgraditi in urediti kolesarsko povezavo – odsek 1 regionalne kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog (skupaj 5,46 km) ter s tem izboljšati trajnostno mobilnost (v prvi vrsti za dnevne migracije), prometno varnost, kakovost zraka, turistično ponudbo občine in kakovost bivanja v občini.

Projekt »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog« je eden izmed 27 projektov, uvrščenih v Dogovor za razvoj razvojne regije Jugovzhodna Slovenija, ki sta ga leta 2017 (zadnji dodatek april 2020) podpisala Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo ter Razvojni svet razvojne regije Jugovzhodna Slovenija. Občina Trebnje bo za sofinanciranje investicije iz mehanizma Dogovor za razvoj regij, na Ministrstvo za infrastrukturo v neposredno potrditev oddala vlogo. Glede na pripadajočo kvoto sredstev, bo Občina za sofinanciranje obravnavane investicije zaprosila za 582.001,89 EUR, kar znaša 55,18 % vseh stroškov investicije v tekočih cenah.

Z investicijo bo prišlo do zmanjšanja uporabe motornih vozil, posledično do zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov ter do izboljšanja kakovosti zraka.

Investicija bo pozitivno vplivala na prometno varnost ter zdravje občanov. Posredno se bo izboljšala tudi turistična ponudba občine.

Kolesarska povezava pomembnih točk občine, med katerimi je pretok občanov največji, bo izboljšala infrastrukturno urejenost občine ter izboljšala kakovost bivanja v občini.

Glede na navedene razloge in utemeljitve ter na podlagi dejstva, da gre za premišljeno investicijo z znanim časovnim načrtom in zaprto finančno konstrukcijo menimo, da je njena **izvedba smiselna in upravičena**.



OBČINA TREBNJE  
GOLIEV TRG 5  
8210 TREBNJE



EVROPSKA UNIJA  
EVROPSKI SKLAD ZA  
REGIONALNI RAZVOJ  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

INVESTICIJA:

# **REGIONALNA KOLESARSKA POVEZAVA TREBNJE – MIRNA - MOKRONOG**

*INVESTICIJSKI PROGRAM Z VKLJUČENO ANALIZO STROŠKOV IN KORISTI*

Trebnje, september 2020

Župan Občine Trebnje:  
Alojzij Kastelic

## PODPISI

### INVESTITOR:

Naziv: *Občina Trebnje*  
Naslov: *Goliev trg 5, 8210 Trebnje*  
Odgovorna oseba investitorja: *Alojzij Kastelic, župan*

Župan:

Trebnje, september 2020

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis

### UPRAVLJAVEC:

Naziv: *Občina Trebnje*  
Naslov: *Goliev trg 5, 8210 Trebnje*  
Odgovorna oseba upravljavca: *Alojzij Kastelic, župan*

Župan:

Trebnje, september 2020

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis

### IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE:

Naziv: *Espri d.o.o.*  
Naslov: *Novi trg 11, 8000 Novo mesto*  
Odgovorna oseba izdelovalca: *mag. Blaž Malenšek, direktor*

Direktor:

Novo mesto, september 2020

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis



## VSEBINA

<b>1. UVODNO POJASNILI S POVZETKOM DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA .....</b>	<b>5</b>
1.1. PREDSTAVITEV INVESTITORJA .....	6
1.2. PREDSTAVITEV IZDELOVALCA INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	7
1.3. NAMEN IN CILJI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA.....	8
1.4. POVZETEK DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA .....	8
<b>2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....</b>	<b>12</b>
2.1. CILJ INVESTICIJE.....	12
2.2. SPISEK STROKOVNIH PODLAG .....	13
2.3. OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT IN IZBOR OPTIMALNE VARIANTE .....	14
2.4. NAVEDBA ODGOVORNIH OSEB.....	15
2.5. PREDVIDENA ORGANIZACIJA IN DRUGE POTREBNE PRVINE ZA IZVEDBO .....	16
2.5.1. Podatki o investitorju in organizacijske rešitve .....	16
2.5.2. Način in postopek izbire izvajalcev.....	16
2.5.3. Časovni načrt vseh aktivnosti .....	16
2.5.4. Seznam že pripravljene in še potrebne dokumentacije .....	17
2.5.5. Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja ter vzdrževanja .....	18
2.6. PRIKAZ OCENJENE VREDNOSTI INVESTICIJE .....	18
2.7. ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV .....	21
<b>3. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN UPRAVLJAVCU... 22</b>	<b>22</b>
3.1. OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU.....	22
3.2. PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE .....	23
3.3. NAVEDBA UPRAVLJAVCA .....	24
<b>4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA.....</b>	<b>25</b>
4.1. SEDANJE STANJE KOLESARSKIH POVEZAV V OBČINI TREBNJE .....	25
4.2. PRIKAZ POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA .....	27
4.3. USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI IN DRUGIMI DOKUMENTI .....	28
<b>5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI .....</b>	<b>29</b>
<b>6. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL.....</b>	<b>30</b>
6.1. OPIS PREDVIDENIH UREDITEV PO PODODSEKIH.....	31
6.2. TEHNIČNI PODATKI.....	34
<b>7. ANALIZA ZAPOSLENIH .....</b>	<b>36</b>
7.1. ZAPOSLOVANJE ZARADI INVESTICIJE .....	36
7.2. KADROVSKA SPOSOBNOST VLAGATELJA .....	36
<b>8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH .....</b>	<b>37</b>
8.1. IZHODIŠČA VREDNOTENJA .....	37
8.2. OCENA INVESTICIJSKE NALOŽBE PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH.....	38
8.3. OCENA INVESTICIJSKE NALOŽBE ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE.....	38
<b>9. ANALIZA LOKACIJE.....</b>	<b>40</b>
<b>10. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE .....</b>	<b>43</b>
<b>11. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE.....</b>	<b>45</b>
<b>12. NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH .....</b>	<b>47</b>
12.1. NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI V TEKOČIH CENAH .....	47
12.2. NAČRT FINANCIRANJA PO VIRIH FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH .....	48

<b>13. PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA .....</b>	<b>50</b>
13.1. IZHODIŠČA IN PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV .....	50
13.2. LIKVIDNOSTNI TOK .....	53
13.3. FINANČNI TOK.....	54
<b>14. VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI.....</b>	<b>55</b>
14.1. FINANČNA OCENA.....	55
14.2. EKONOMSKA OCENA .....	55
14.3. IZRAČUN FINANČNIH KAZALNIKOV .....	56
14.3.1. Doba vračanja investicijskih sredstev.....	56
14.3.2. Finančna neto sedanja vrednost .....	56
14.3.3. Finančna interna stopnja donosnosti .....	57
14.3.4. Finančna relativna neto sedanja vrednost .....	57
14.4. IZRAČUN EKONOMSKIH KAZALNIKOV .....	57
14.5. PREDSTAVITEV UČINKOV, KI SE NE DAJO VREDNOTITI Z DENARJEM .....	61
<b>15. ANALIZA TVEGANJ IN OBČUTLJIVOSTI .....</b>	<b>61</b>
15.1. ANALIZA TVEGANJ.....	61
15.2. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI .....	62
<b>16. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI.....</b>	<b>65</b>
16.1. OPREDELITEV CILJEV.....	65
16.2. IDENTIFIKACIJA PROJEKTA.....	66
16.3. ANALIZA IZVEDLJIVOSTI IN VARIANT .....	68
16.4. FINANČNA ANALIZA.....	69
16.4.1. Časovno obdobje.....	69
16.4.2. Določitev skupnih stroškov.....	69
16.4.3. Prihodki in odhodki projekta .....	71
16.4.4. Ostanek vrednosti projekta .....	72
16.4.5. Upoštevanje inflacije .....	73
16.4.6. Finančna pokritost.....	73
16.4.7. Določitev diskontne stopnje .....	75
16.4.8. Opredelitev kazalnikov uspešnosti .....	75
16.4.9. Opredelitev sofinancerskega deleža.....	76
16.4.10. Skupna tabela denarnega toka .....	77
16.5. EKONOMSKA ANALIZA .....	79
16.6. MULTIKRITERIJSKA ANALIZA .....	79
16.7. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN TVEGANJ .....	79
<b>17. PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV .....</b>	<b>80</b>

## 1. UVODNO POJASNILO S POVZETKOM DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Občina Trebnje namerava na območju občine zgraditi in urediti 1. odsek regionalne kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog, ter s tem izboljšati trajnostno mobilnost (v prvi vrsti za dnevne migracije), prometno varnost, kakovost zraka, turistično ponudbo občine in kakovost bivanja v občini.

Obstoječe stanje kaže, da kolo kot prevozno sredstvo za vsakodnevna potovanja v službe in šole uporablja malo občanov<sup>1</sup>. Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini so neurejene površine za kolesarje (pomanjkanje površin) ter nepovezanost teh površin. Zaradi infrastrukturne neurejenosti oziroma pomanjkanja kolesarskih površin, velja kolesarjenje za nevarno, posledično imajo občani netrajnostne navade mobilnosti.

Projekt »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog« je eden izmed 27 projektov, uvrščenih v Dogovor za razvoj razvojne regije Jugovzhodna Slovenija, ki sta ga leta 2017 (zadnji dodatek april 2020) podpisala Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo ter Razvojni svet razvojne regije Jugovzhodna Slovenija.

Občina Trebnje bo za sofinanciranje investicije iz mehanizma Dogovor za razvoj regij<sup>2</sup>, na Ministrstvo za infrastrukturo v neposredno potrditev oddala vlogo. Iz mehanizma Dogovor za razvoj regij bodo sofinancirani projekti iz večih prednostnih naložb Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 - 2020. Obravnavana investicija spada pod prednostno naložbo 4.4 »Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti«. Glede na določila mehanizma Dogovor za razvoj regij, bodo do sofinanciranja upravičene investicije v regionalne kolesarske povezave in ukrepe za zagotavljanje e-mobilnosti.

Z investicijo bo mogoče zaprositi za 100 % upravičenih stroškov investicije. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %.

Občina Trebnje bo glede na pripadajočo kvoto sredstev po Dogovoru za razvoj razvojne regije Jugovzhodna Slovenija, za sofinanciranje obravnavane investicije zaprosila za 582.001,89 EUR, kar znaša 55,18 % vseh stroškov investicije v tekočih cenah.

Glavne tehnične značilnosti investicije so izgradnja dobrih 5,4 km kolesarskih povezav v občini Trebnje (od tega bo 2,5 km oz. cca 46 % kolesarske povezave potekalo po kolesarski površini, ki je ločena od površin za ostale prometne načine, dobrih 2,9 km oz. cca 54 % pa po javnih cestah, kjer bo promet urejen skladno s smernicami DRR). Urejena bo odsek 1 regijske kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog, ki poteka od Občine Trebnje do občinske meje izven naselja Rodine pri Trebnjem.

<sup>1</sup> Vir: Celostna prometna strategija Občine Trebnje, LUZ, d.d. in RRA LUR, Ljubljana, april 2017.

<sup>2</sup> Dogovori za razvoj regij so mehanizem, kjer pobude za projekte prihajajo od spodaj navzgor, preko teritorialnega dialoga pa se nato oblikuje konsenz, katere projekte je vredno podpreti.

Vrednost investicije je ocenjena na približno 1,1 mio EUR v tekočih cenah. Predvideno je, da bodo izvedbena dela potekala med septembrom 2021 in septembrom 2022.

## 1.1. Predstavitev investitorja

### *Osnovni podatki*

Naziv:	Občina Trebnje
Naslov:	Goliev trg 5, 8210 Trebnje
☎ (07) 34 81 100	E-pošta: <a href="mailto:obcina.trebnje@trebnje.si">obcina.trebnje@trebnje.si</a>
📠 (07) 34 81 131	
Matična številka:	5882958
Identifikacijska številka:	SI34728317
Poslovna banka:	Banka Slovenije
Transakcijski račun:	SI56 0133 0010 0016 133

Odgovorna oseba investitorja: Alojzij Kastelic, župan

### *Predstavitev občine*

Občina Trebnje leži na stičišču alpskega, dinarskega in panonskega sveta. Na vzhodu meji na občini Mirna in Mokronog-Trebelno, na jugu na občini Mirna Peč in Žužemberk, na zahodu na občino Ivančna Gorica ter na severu na občini Šmartno pri Litiji in Litija.

Na celotnem območju občine Trebnje je 1. julija 2019 živel 13.018 prebivalcev. Površina občine znaša 163,32 km<sup>2</sup>, središče občine pa je naselje Trebnje, ki je razpotegnjeno urbanizirano naselje v dolini spodnjega toka reke Temenice na Dolenjskem. Kraj leži ob železnici in avtocesti Ljubljana - Novo mesto.

Nekateri pomembnejši nosilci gospodarske dejavnosti so Trimo, d.d., Akripol, d.d. Trebnje, Rem d.o.o., TEM Čatež, d.d. in Bartog d.o.o. Trebnje.

Glavne naravne znamenitosti občine so Temeniška dolina, ponori reke Temenice pri Ponikvah ter Velika in Mala jama. Nekatero najbolj znane kulturne znamenitosti občine pa so Galerija likovnih samorastnikov Trebnje, Jurjeva domačija, Baragova rojstna hiša, Spominska soba 1. kongresa protifašistične ženske zveze v Dobrniču, Župnijska cerkev Marijinega vnebovzeta v Trebnjem, Trebanjski grad, Graščina Mala Loka, Razvaline gradu Kozjak, Obležje 15. poldnevnik, Spomenik osamosvojitvenemu boju na Medvedjeku in Toplar Florijan.

## 1.2. Predstavitev izdelovalca investicijskega programa

### ***Osnovni podatki***

Naziv:	EsPRI d.o.o.
Naslov:	Novi trg 11, 8000 Novo mesto
☎ (07) 39 35 700	E-pošta: blaz.malensek@espri.si
Matična številka:	5431484
Šifra dejavnosti:	74.140 Podjetniško in poslovno svetovanje
Identifikacijska številka:	SI39899926
Poslovna banka:	BKS bank AG
Transakcijski račun:	SI56 3500 1000 0876 695
Odgovorna oseba:	mag. Blaž Malenšek
Izpolnjevalec podatkov:	Rok Rebernik, univ.dipl.ekon.

### ***Predstavitev podjetja***

EsPRI d.o.o. je poslovna agencija, ki se ukvarja z izdelavo:

- programov opremljanja stavbnih zemljišč, spremljajočih odlokov in vsega, kar je povezano s komunalnim prispevkom,
- investicijske dokumentacije (DIIP, IP, PZ, CBA),
- poslovnih načrtov in
- ekonomskih analiz.

Poleg urejene dokumentacije, primerne za sprejem na občinskem svetu ali prijavo na državni ali evropski razpis se podjetje ukvarja tudi s profesionalnim poslovnim svetovanjem.

Investicijska dokumentacija je izdelana v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ in je obvezna za vse občine pri uvrščanju investicij v proračun kot tudi pri vseh prijavih za državna ali evropska sredstva, podobno pa velja tudi za javna podjetja.

Investicijski program je bil v preteklosti Esprijev najpogosteje naročen produkt, pri čemer reference segajo na praktično vsa področja (komunalna infrastruktura, šolstvo, zdravstvo, humanitarne ustanove, kulturne ustanove, lokalne skupnosti, objekti javne uprave, energetika, zasebna podjetja za svoje investicije itd.).

### 1.3. Namen in cilji investicijskega projekta

**Namen** investicije je prispevati k izboljšanju trajnostni mobilnosti (v prvi vrsti za dnevne migracije), prometne varnosti, kakovosti zraka, pogojev za kolesarje ter posredno tudi turistične atraktivnost občine z izgradnjo kolesarskih povezav.

**Cilj** investicije je izgradnja dobrih 5,4 km kolesarskih povezav v občini Trebnje (od tega bo 2,5 km oz. cca 46 % kolesarske povezave potekalo po kolesarski površini, ki je ločena od površin za ostale prometne načine, dobrih 2,9 km oz. cca 54 % pa po javnih cestah, kjer bo promet urejen skladno s smernicami DRR), in sicer:

- izgradnja/ureditev 5.464,80 m odseka 1 regijske kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog (od Občine Trebnje do občinske meje izven naselja Rodine pri Trebnjem), natančneje:
  - 453 m pododseka TR1 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m),
  - 623 m m pododseka TR2 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m),
  - 211 m pododseka TR3 (ureditev novih kolesarskih stez, širine 1,00 m, dvostranska enosmerna + površine za pešce),
  - 88 m pododseka TR4 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 768 m pododseka TR5 (dvostranska enosmerna, enostranska dvosmerna in kolesarji na obstoječih površinah), od česar:
    - 190,25 m pododseka po obstoječem vozišču,
    - 387,75 m pododseka po dvostranski enosmerni kolesarski stezi,
    - 190 m pododseka po enostranski dvosmerni kolesarski stezi + površine za pešce,
  - 345 m pododseka TR6 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 170 m pododseka TR7 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 284 m pododseka TR8 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah),
  - 1.131 m pododseka TR9 (ureditev samostojne kolesarske poti, širine 3,50 m)
  - 384 m pododseka TR10 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah),
  - 1.007,80 m pododseka TR11 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah).

### 1.4. Povzetek dokumenta identifikacije investicijskega projekta

Dokument identifikacije investicijskega projekta je bil izdelan decembra 2017, novelacija dokumenta identifikacije investicijskega projekta pa junija 2019 (izdelovalec obeh dokumentov: EPLAN d.o.o. iz Novega mesta).

Investicijski program se od novelacije dokumenta identifikacije investicijskega projekta razlikuje v nekaterih ključnih predpostavkah investicije. Trasa pododsekov TR1, TR2 in TR3 se spremeni, tehnično se spremeni tudi urejanje pododseka TR5, odsek TR7 je že izveden, s signalizacijo se ureja tudi odsek TR11. Znana je točnejša vrednost investicije, saj je bil v vmesnem času izdelan projekt PZI, višina sofinanciranja iz mehanizma Dogovor za razvoj regij pa se ne spreminja. Ker je strošek izdelave projekta PZI za občini Mirna in Mokronog-Trebelno neupravičen do sofinanciranja, občini nista več projektni partnerici. Investicijski program v skladu z metodologijo investicijo podrobneje obravnava.

V dokumentu identifikacije so navedeni isti investitor, izdelovalec investicijske dokumentacije in upravljavalec, kot so navedeni kasneje v tem investicijskem programu.

Pri pripravi dokumenta sta bili upoštevani naslednji varianti:

- varianta »brez investicije« ter
- varianta »z investicijo«.

### **Varianta »brez investicije«, kot je bila navedena v dokumentu identifikacije**

Varianta »brez investicije« je varianta, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov in pomeni ohranjanje obstoječega stanja.

Na trasi med Trebnjem, Mirno in Mokronogom je urejen le del kolesarske povezave. Odsek od km 1.500,00 do km 1.580,00 po krožišču na regionalni cesti R1-215/1506, kjer je vodenje kolesarjev že urejeno. Dvosmerna enostranska kolesarska steza poteka tudi ob javni poti JP927182 (na odseku od km 2.355,00 do km 2.700,00). Na drugih odsekih kolesarske poti še niso urejene.

Varianta brez investicije ni sprejemljiva iz naslednjih razlogov:

- kolesarske poti v Mirenski dolini niso niti načrtovane niti urejene,
- obstoječa regionalna cesta dopušča razvijanje velikih hitrosti, kar ne omogoča vzporedne vožnje s kolesom,
- ni zagotovljene zvezne kolesarske povezave med kraji, ki so strateškega pomena za razvoj regije,
- neurejenost površin za kolesarje negativno vpliva tudi na pretočnost tangiranih regionalnih in lokalnih cest,
- prometna varnost kolesarjev v prometu na odseku med Trebnjem, Mirno in Mokronogom ni ustrezna.

### **Varianta »z investicijo«, kot je bila navedena v dokumentu identifikacije**

V okviru variante »z investicijo« je predvideno načrtovanje manjkajočih odsekov kolesarskih poti, da se bo zagotovila zveznost med Trebnjem, Mirno in Mokronogom in izgradnja odseka od Železniške postaje Trebnje v Trebnjem do Rodin, naselja pri Trebnjem. Z izvedbo obravnavane investicije želijo investitorji vplivati na potovalne navade občanov ter omogočiti infrastrukturo za kolesarje, da bi le ti prešli na uporabo koles kot zelo dobro alternativo osebnemu vozilu.

V okviru obravnavane investicije se v občini Trebnje uredi (povzeto po DIIP):

	<b>SKUPAJ</b>
Obstoječe kolesarske povezave	<b>425 m</b>
Ureditev kolesarske povezave po obstoječih cestah Trebnje	<b>1.443 m</b>
Ureditev novih kolesarskih poti Trebnje	<b>2.797 m</b>

Hkrati z izgradnjo kolesarske steze bo potrebno prilagoditi tudi komunalno infrastrukturo v njih in urediti javno razsvetljavo (na odsekih TR2, TR3 in TR9).

Skupno se zgradi 2.797 m nove kolesarske povezave in uredi 1.443 m kolesarske povezave po obstoječih cestah.

### **Izbira variante**

Na podlagi navedenega in ocene, da je investicija tehnično, finančno in organizacijsko izvedljiva na način, kot je zamišljena, je bila v dokumentu identifikacije investicijskega projekta izbrana varianta »z investicijo«.

### **Investicijska vrednost**

Podlage za ugotovitev vrednosti investicije v novelaciji DIIP, so bile:

- stroški gradnje so upoštevani na podlagi ocene, ki jo je izdelalo podjetje PNZ, svetovanje projektiranje d.o.o, ki je izdelalo popravke idejne zasnove »IZP (idejna zasnova za pridobitev projektnih pogojev), Izgradnja glavne kolesarske povezave Trebnje-Mirna-Mokronog, št. projekta PR-R15/2018, junij 2019«,
- stroški dopolnitve DIIP in idejne zasnove so upoštevani na osnovi pogodbenih vrednosti in znašajo 1.782 EUR+DDV (od tega stroški DIIP v višini 600 EUR+DDV) in jih v celoti krije Občina Trebnje,
- stroški izdelave ostale investicijske dokumentacije (IP) in morebitnih dopolnitev so ocenjeni na 5.000 EUR+DDV in jih bo v celoti pokrila občina Trebnje,
- stroški izdelave projektne dokumentacije PZI so upoštevani na osnovi pogodbene vrednosti in znašajo 64.240 EUR in se bodo razdelili med vse tri občine,
- stroški nakupa zemljišč za Občino Trebnje so upoštevani v enaki višini kot v prvotnem DIIP in so bili ocenjeni 53.432,40 EUR; na ta znesek se obračuna 2% davek na promet nepremičnin,
- stroški nadzora so upoštevani v višini 2% od stroškov gradnje,
- stroški varstva pri delu so upoštevani v višini 1% od stroškov gradnje,
- stroški obveščanja javnosti so ocenjeni na 1.000 EUR+DDV.
- stroški izdelave IDZ iz decembra 2017 in osnovnega DIIP niso vključeni v oceno vrednosti (so bili pokriti iz druge proračunske postavke).



Tabela: Vrednost celotne investicije, kot je bila določena v dokumentu identifikacije investicijskega projekta v tekočih cenah (v EUR)

	2019	2020	2021	2022	Skupaj TC
<b>TREBNJE</b>					-
Gradnja kolesarske povezave		-	419.887,24	238.382,59	658.269,83
Nepredvidena dela pri gradnji kolesarske povezave		-	31.491,54	42.487,40	73.978,94
Gradnja cestne razsvetljave (znotraj mestega območja)		-	10.497,19	12.651,88	23.149,07
Preureditev komunalnih vodov (znotraj mestnega obm.)		-	15.745,77	16.647,22	32.392,99
Preureditev komunalnih vodov (zunaj mestnega obm.)		-	10.497,18	13.360,39	23.857,57
Gradnja		-	488.118,92	323.529,48	811.648,40
Nakup zemljišč	-	54.881,56			54.881,56
Dopolnitve DIIP	600,00				600,00
Investicijska dokumentacija (IP)	5.039,85				5.039,85
Idejna zasnova, junij 2019	1.182,00				1.182,00
Projektna dokumentacija PZI	21.800,00				21.800,00
Nadzor - 2% od gradnje	-	-	9.762,38	6.470,59	16.232,97
Varstvo pri delu - 1% od gradnje	-	-	4.881,19	3.235,29	8.116,48
Obveščanje javnosti		-	734,80	319,63	1.054,43
<b>Skupaj</b>	<b>28.621,85</b>	<b>54.881,56</b>	<b>503.497,29</b>	<b>333.554,99</b>	<b>920.555,69</b>
2% davek na promet z zemljišči	-	1.097,63	-	-	1.097,63
22% DDV	6.296,81	-	110.769,40	73.382,10	190.448,31
<b>TREBNJE</b>	<b>34.918,66</b>	<b>55.979,19</b>	<b>614.266,69</b>	<b>406.937,09</b>	<b>1.112.101,63</b>
<b>MIRNA</b>					
Projektna dokumentacija PZI	26.640,00				26.640,00
<b>Skupaj</b>	<b>26.640,00</b>	-	-		<b>26.640,00</b>
22% DDV	5.860,80	-	-		5.860,80
<b>MIRNA</b>	<b>32.500,80</b>	-	-		<b>32.500,80</b>
<b>MOKRONOG TREBELNO</b>					
Projektna dokumentacija PZI	15.800,00				15.800,00
<b>Skupaj</b>	<b>15.800,00</b>	-	-		<b>15.800,00</b>
22% DDV	3.476,00	-	-		3.476,00
<b>MOKRONOG TREBELNO</b>	<b>19.276,00</b>	-	-		<b>19.276,00</b>
<b>SKUPAJ</b>	<b>86.695,46</b>	<b>55.979,19</b>	<b>614.266,69</b>	<b>406.937,09</b>	<b>1.163.878,43</b>

## 2. POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

### 2.1. Cilj investicije

**Cilj** investicije je izgradnja dobrih 5,4 km kolesarskih povezav v občini Trebnje (od tega bo 2,5 km oz. cca 46 % kolesarske povezave potekalo po kolesarski površini, ki je ločena od površin za ostale prometne načine, dobrih 2,9 km oz. cca 54 % pa po javnih cestah, kjer bo promet urejen skladno s smernicami DRR), in sicer:

- izgradnja/ureditev 5.464,80 m odseka 1 regijske kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog (od Občine Trebnje do občinske meje izven naselja Rodine pri Trebnjem), natančneje:
  - 453 m pododseka TR1 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m),
  - 623 m m pododseka TR2 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m),
  - 211 m pododseka TR3 (ureditev novih kolesarskih stez, širine 1,00 m, dvostranska enosmerna + površine za pešce),
  - 88 m pododseka TR4 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 768 m pododseka TR5 (dvostranska enosmerna, enostranska dvosmerna in kolesarji na obstoječih površinah), od česar:
    - 190,25 m pododseka po obstoječem vozišču,
    - 387,75 m pododseka po dvostranski enosmerni kolesarski stezi,
    - 190 m pododseka po enostranski dvosmerni kolesarski stezi + površine za pešce,
  - 345 m pododseka TR6 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 170 m pododseka TR7 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 284 m pododseka TR8 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah),
  - 1.131 m pododseka TR9 (ureditev samostojne kolesarske poti, širine 3,50 m)
  - 384 m pododseka TR10 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah),
  - 1.007,80 m pododseka TR11 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah).

**Prednostna os, prednostna naložba, specifični cilj in kazalnik učinka** po Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 –2020:

- **prednostna os: »Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna omrežja«**
- **prednostna naložba: »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«**
- **specifični cilj: »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«**

**Prioriteta, področje in ukrep** po Regionalnem razvojnem programu za obdobje 2014-2020 v razvojni regiji Jugovzhodna Slovenija:

- **prioriteta 3: »Dostopnost, povezanost in opremljenost«**
- **področje: »Infrastruktura, okolje in prostor«**
- **ukrep 3.1.1.: »Nadgradnja in razvoj trajnostne mobilnosti«**

## 2.2. Spisek strokovnih podlag

### Splošna zakonodaja:

- *Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016),*
- *Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, št. CCI 2014SI16MAOP001 z dne 16. decembra 2014 z vsemi spremembami,*
- *Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (Uradni list RS, št. 20/2011, 57/2012 in 46/2016),*
- *Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Trebnje (Uradni list RS, št. 50/2013, 49/2016),*
- *Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za Industrijsko cono Trebnje (Uradni list RS, št. 14/2013, 57/2016),*
- *Zakon o cestah (ZCes-1) (Uradni list RS, št. 109/2010, 48/2012, 36/2014 – odl. US, 46/2015, 10/2018).*

### Strokovne podlage za izvedbo investicije:

- *idejna zasnova »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, št. projekta IDZ-R5/2017, ACER Novo mesto d.o.o., Novo mesto, december 2017,*
- *idejna zasnova »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, št. projekta PR-R15/2018, PNZ d.o.o., Ljubljana, junij 2019,*
- *projekt PZI »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, št. projekta PR-R15/2018, PNZ d.o.o., Ljubljana, februar 2020, dopolnitev september 2020,*
- *Celostna prometna strategija Občine Trebnje, LUZ, d.d. in RRA LUR, Ljubljana, april 2017,*
- *Navodila organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje, poročanje in vrednotenje izvajanja evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014-2020 (verzija 1.11), št. 007-71/2015-19, Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, Ljubljana, januar 2020,*
- *Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 (verzija 1.10), št. 007-66/2015-32, Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, Ljubljana, april 2020,*
- *Navodila za projektiranje kolesarskih površin (novelacija), Direkcija RS za ceste, Ljubljana, junij 2012,*
- *Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umrežanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo, Ljubljana, avgust 2017*
- *Prostorski informacijski sistem občin – PISO, <http://www.geoprostor.net/piso/>, julij 2020,*
- *Google Maps – <http://maps.google.com>; julij 2020.*

### 2.3. Opis upoštevanih variant in izbor optimalne variante

Pri pripravi dokumenta sta bili upoštevani naslednji varianti:

- varianta 0: investicija se ne izvede / varianta »brez investicije« in
- varianta 1: investicija se izvede / varianta »z investicijo«.

#### Varianta 0

V kolikor se projekta ne bi izvedlo, bi to preprosto pomenilo, da v občini Trebnje oziroma na relaciji Trebnje – Mirna - Mokronog še naprej ne bi bilo zadosti povezanih in kakovostnih kolesarskih povezav, posledično bi kolo kot prevozno sredstvo za vsakodnevna potovanja še naprej uporabljala le peščica tamkajšnjih prebivalcev.

Brez investicije ne bi bili zagotovljeni infrastrukturni pogoji za trajnostno mobilnost z vidika kolesarjenja.

Brez nove kolesarske infrastrukture bi ostala prometna varnost za kolesarje na območju občine Trebnje slaba.

Negativni vplivi na okolje oziroma izpusti toplogrednih plinov, ki so posledica uporabe motornih vozil, se brez investicije ne bi zmanjšali. Brez investicije tako ne bi prišlo do izboljšanja kakovosti zraka ter do zmanjšanja obremenitve s hrupom.

V kolikor ne bi prišlo do izgradnje kolesarskih povezav, se ne bi izboljšala turistična ponudba občine ter povezanost med pomembnimi točkami občine.

Brez investicije in izgradnje kolesarske infrastrukture, ne bi izvedli pomembnega koraka k celoviti ureditvi kolesarske mreže na relaciji Trebnje – Mirna – Mokronog ter do izboljšanja kakovosti bivalnega okolja.

Glede na pomembnost prometne infrastrukture pri razvoju določenega območja, bi neizvedba negativno vplivala na nadaljnji trajnostni razvoj občine Trebnje.

#### Varianta 1

Z izvedbo projekta bodo na območju občine Trebnje zgrajene in urejene kolesarske povezave (skupaj dobrih 5,4 km od česar 2,5 km ločenih kolesarskih površin ter dobrih 2,9 km po javnih cestah, kjer bo promet urejen v skladu s smernicami). Urejena bo odsek 1 regijske kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog, ki poteka od Občine Trebnje do občinske meje izven naselja Rodine pri Trebnjem.

Investicija v izgradnjo odseka 1 regijske kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog za potrebe trajnostne mobilnosti bo pripomogla k zmanjšanju vpliva motoriziranega prometa na kakovost zraka, saj bo zgrajena kolesarska povezava tamkajšnjim prebivalcem omogočala varne dnevne migracije s kolesom. Z večjo uporabo kolesa in posledično manjšo uporabo

motornih vozil, bo zmanjšane emisije toplogrednih plinov. Prebivalci bodo s kolesom dostopali do javno-upravnih storitev, večjih zaposlovalcev in trgovin. V Trebnjem je tudi možnost prestopanja na vlak v smeri Ljubljane in Novega mesta.

Na ta način bo Občina Trebnje sledila ciljem Celostne prometne strategije Občine Trebnje ter prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti in k trajnostnemu razvoju občine Trebnje.

*Tabela: Primerjava obeh variant*

Postavka	Varianta 0	Varianta 1
Dolžina nove kolesarske povezave (v km)	0	<b>5,46</b>
Dolžina ločenih kolesarskih površin – predmet investicije (v km)	0	<b>2,52</b>
Prispevek k trajnostnemu razvoju občine	ne	<b>da</b>
Prispevek k razvoju trajnostne mobilnosti	ne	<b>da</b>
Tehnologija za izvedbo investicijske operacije	ni potrebna	<b>da</b>
Finančna konstrukcija	ni potrebna	<b>zaprta</b>
Vplivi na okolje	negativni	<b>pozitivni</b>
Vpliv na gospodarski razvoj občine	nevtralen	<b>pozitiven</b>
Vpliv na splošni družbeni standard	ne	<b>da</b>

#### Izbor variante

Na podlagi vseh dejstev (izboljšanje trajnostne mobilnosti za dnevno migracijo, izboljšanje prometne varnosti, izboljšanje kakovosti zraka, izboljšanje kakovosti bivalnega okolja, pozitivni ekonomski kazalniki) in ocene, da je investicija tehnično, finančno in organizacijsko izvedljiva na način, kot je zamišljena, je bila izbrana varianta 1.

## 2.4. Navedba odgovornih oseb

*Odgovorna oseba za izdelavo investicijskega programa je:*

mag. Blaž Malenšek, izdelovalec investicijskega programa  
 Espri d.o.o.  
 Novi trg 11  
 8000 Novo mesto  
 tel.: (07) 39-35-700; e-pošta: blaz.malensek@espri.si

*Odgovorna oseba za izdelavo projektne dokumentacije:*

Andrej Jan, direktor  
PNZ d.o.o.  
Vojkova cesta 65  
1000 Ljubljana  
tel.: (01) 58-96-514; e-pošta: pnz@pnz.si

*Odgovorni vodja za izvedbo investicije:*

Alojzij Kastelic, župan  
Občina Trebnje  
Goliev trg 5  
8210 Trebnje  
tel.: (07) 34-81-100; e-pošta: obcina.trebnje@trebnje.si

## **2.5. Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo**

### **2.5.1. Podatki o investitorju in organizacijske rešitve**

Investitor je Občina Trebnje. Podrobnejši podatki so navedeni v točki 3.1. Za projekt ne obstaja posebna organizacijska rešitev. Za izvedbo investicije je odgovoren župan Alojzij Kastelic, posamezne aktivnosti v zvezi z investicijo pa vodi mag. Janko Zakrajšek, vodja Oddelka za okolje, prostor in infrastrukturo na Občini Trebnje. Člana projektne skupine sta tudi Mateja Zupančič in Matija Bitenc, oba zaposlena na Občini Trebnje.

### **2.5.2. Način in postopek izbire izvajalcev**

Izvedbena dela se bodo oddala po sistemu javnega naročanja v skladu z zakonodajo.

### **2.5.3. Časovni načrt vseh aktivnosti**

Časovni načrt izvedbe je v celoti usklajen s predvideno dinamiko financiranja. Občina Trebnje predvideva gradnjo / ureditev kolesarske povezave v letih 2021 in 2022. Podrobnejši časovni načrt je podan v naslednji tabeli.

Tabela: Časovni načrt investicije

Aktivnost	Začetek	Zaključek
1. Projektna in tehnična dokumentacija		
- projekt IDZ (prva verzija)	2017	december 2017
- projekt IDZ (druga verzija)	januar 2019	junij 2019
- projekt PZI	2019	september 2020
2. Investicijska dokumentacija		
- DIIP	november 2017	december 2017
- novelacija DIIP	maj 2019	junij 2019
- investicijski program	junij 2020	september 2020
3. Vloga za sofinanciranje		
- priprava dokumentacije vloge	julij 2020	september 2020
- oddaja projekta v neposredno potrditev	/	september 2020
- izdaja odločitve o podpori	/	december 2020
4. Pridobitev gradbenega dovoljenja	ni potrebna	ni potrebna
5. Priprava razpisne dokumentacije		
- za izvedbena dela	maj 2021	junij 2021
- za strokovni nadzor gradnje	maj 2021	junij 2021
- za informiranje in komuniciranje	maj 2021	junij 2021
6. Izvedba javnega naročila		
- za izvedbena dela	junij 2021	avgust 2021
- za strokovni nadzor gradnje	junij 2021	avgust 2021
- za informiranje in komuniciranje	junij 2021	avgust 2021
7. Izvedbena dela	september 2021	september 2022
8. Informiranje in obveščanje javnosti	september 2021	september 2022
9. Zaključek projekta	/	november 2022

#### 2.5.4. Seznam že pripravljene in še potrebne dokumentacije

Za investicijo so bili izdelani:

- idejna zasnova »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, št. projekta IDZ-R5/2017, ACER Novo mesto d.o.o., Novo mesto, december 2017,
- idejna zasnova »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, št. projekta PR-R15/2018, PNZ d.o.o., Ljubljana, junij 2019,
- projekt PZI »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, št. projekta PR-R15/2018, PNZ d.o.o., Ljubljana, februar 2020, dopolnitev september 2020,
- Celostna prometna strategija Občine Trebnje, LUZ, d.d. in RRA LUR, Ljubljana, april 2017,
- dokument identifikacije investicijskega projekta »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, EPLAN d.o.o., Novo mesto, december 2017,
- novelacija dokumenta identifikacije investicijskega projekta »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, EPLAN d.o.o., Novo mesto, junij 2019.

### 2.5.5. Način končnega prevzema in vzpostavitve obratovanja ter vzdrževanja

Po zaključku investicijskih del bo z vso novo prometno infrastrukturo upravljala Občina Trebnje, za vzdrževanje pa bo skrbel z javnim naročilom izbrani ponudnik storitev rednega vzdrževanja občinske prometne infrastrukture.

### 2.6. Prikaz ocenjene vrednosti investicije

Ocena stroškov investicije je izdelana na naslednjih osnovah:

1. Stroški gradnje kolesarske infrastrukture so ocenjeni na podlagi popisa del z oceno vrednosti iz projekta PZI »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, ki ga je februarja 2020, dopolnitev september 2020, izdelalo podjetje PNZ d.o.o.
2. Stroški nakupa zemljišč so podani na podlagi dogovorjenih vrednosti. V sklenjenih služnostnih pogodbah je navedeno, da se odkup zemljišč izvede po končani gradnji in odmeri. Na nakup zemljišč je obračunan 2 % davek na promet nepremičnin.
3. Stroški storitev informiranja in komuniciranja so podani na podlagi izkustvenih podatkov iz podobnih projektov.
4. Stroški storitev zunanjih izvajalcev (novelacija IDZ, novelacija DIIP, projekt PZI, IP, presoja prometne varnosti, strokovni nadzor gradnje, koordinacija varnosti pri delu) so podani na podlagi realiziranih vrednosti, pridobljenih ponudb ter izkustvenih podatkov iz podobnih projektov.
5. Vsi stroški so navedeni na cene september 2020 in so navedeni v EUR.
6. Tekoče cene so izračunane ob upoštevanju napovedi Urada za makroekonomske analize in razvoj (UMAR), ki v svoji Poletni napovedi gospodarskih gibanj 2020 za leto 2021 napoveduje 1,7 % porast cen, kakršno upoštevamo tudi v letu 2022.
7. Na vse postavke, z izjemo stroškov nakupa zemljišč, je upoštevan 22 % davek na dodano vrednost, ki ni povračljiv in je strošek investicije.
8. Občina Trebnje bo za sofinanciranje investicije iz mehanizma Dogovor za razvoj regij, na Ministrstvo za infrastrukturo v neposredno potrditev oddala vlogo. Z neposredno potrditvijo vloge bo možno pridobiti nepovratna sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj in Republike Slovenije. Iz mehanizma Dogovor za razvoj regij bodo sofinancirani projekti iz večih prednostnih naložb Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 - 2020. Obravnavana investicija spada pod prednostno naložbo 4.4 »Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti«. Skladno s »Povabilom razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije – drugo povabilo«, št. dokumenta 3030-120/2016/222, z dne 23. julij 2019 kot upravičene stroške v nadaljevanju upoštevamo vse stroške z izjemo stroškov neupravičenih



ukrepov gradnje kolesarske povezave (kot so podani v povabilu)<sup>3</sup>, stroškov novelacije DIIP ter davka na dodano vrednost in davka na promet nepremičnin.

Tabela: Vrednost celotne investicije v stalnih in tekočih cenah (v EUR)

Postavka	Stalne cene		Tekoče cene	
	v EUR	Delež	v EUR	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav	740.006,42	72,14%	761.542,30	72,21%
- gradnja kolesarskih povezav (upravičen strošek)	683.493,78	66,63%	703.385,02	66,69%
- neupravičeni ukrepi	56.512,64	5,51%	58.157,28	5,51%
2. Nakup nezazidanih zemljišč	53.432,40	5,21%	55.264,54	5,24%
3. Stroški informiranja in komuniciranja	1.000,00	0,10%	1.025,64	0,10%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	55.082,68	5,37%	55.728,76	5,28%
- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varnosti)	27.382,48	2,67%	27.382,48	2,60%
- investicijska dokumentacija (nov. DIIP, IP s CBA)	5.500,00	0,54%	5.500,00	0,52%
- strokovni nadzor gradnje	14.800,13	1,44%	15.230,85	1,44%
- varnost pri delu	7.400,07	0,72%	7.615,43	0,72%
<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>849.521,50</b>	<b>82,82%</b>	<b>873.561,24</b>	<b>82,83%</b>
DDV - 22 % na #2 ni DDV	175.139,60	17,07%	180.025,28	17,07%
DPN - 2 % na #2	1.068,65	0,10%	1.105,29	0,10%
<b>Skupaj</b>	<b>1.025.729,75</b>	<b>100,00%</b>	<b>1.054.691,81</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Vrednost upravičenih stroškov investicije v stalnih in tekočih cenah (v EUR)

Postavka	Stalne cene		Tekoče cene	
	v EUR	Delež	v EUR	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav	683.493,78	86,26%	703.385,02	86,33%
- gradnja kolesarskih povezav (upravičen strošek)	683.493,78	86,26%	703.385,02	86,33%
2. Nakup nezazidanih zemljišč	53.432,40	6,74%	55.264,54	6,78%
3. Stroški informiranja in komuniciranja	1.000,00	0,13%	1.025,64	0,13%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	54.482,68	6,88%	55.128,76	6,77%
- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varnosti)	27.382,48	3,46%	27.382,48	3,36%
- investicijska dokumentacija (IP s CBA)	4.900,00	0,62%	4.900,00	0,60%
- strokovni nadzor gradnje	14.800,13	1,87%	15.230,85	1,87%
- varnost pri delu	7.400,07	0,93%	7.615,43	0,93%
<b>Skupaj</b>	<b>792.408,86</b>	<b>100,00%</b>	<b>814.803,96</b>	<b>100,00%</b>

<sup>3</sup> Gradnja ali rekonstrukcije površin za motoriziran promet ni upravičen strošek, razen izvedbe ukrepov umirjanja prometa v primeru poteka kolesarske povezave po javni cesti, namenjeni motoriziranemu prometu, prečkanja kolesarske povezave preko javne ceste ali zarisa kolesarskega prehoda preko vozišča ter prometna signalizacija za kolesarski promet. Ravno tako ni upravičen strošek gradnja površin za mešan promet pešcev in kolesarjev ali kolesarjev in motornega prometa. Gradnja infrastrukture za pešce je upravičen strošek, v kolikor se gradi v povezavi (npr. vzporedno) s kolesarsko infrastrukturo, vendar samo znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij.

Občina Trebnje bo za sofinanciranje investicije iz mehanizma Dogovor za razvoj regij, na Ministrstvo za infrastrukturo v neposredno potrditev oddala vlogo. Z investicijo bi bilo mogoče zaprositi za 100 % upravičenih stroškov investicije. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %. Občina bo glede na pripadajočo kvoto sredstev po Dogovoru za razvoj razvojne regije Jugovzhodna Slovenija, za sofinanciranje obravnavane investicije zaprosila za 582.001,89 EUR, kar znaša 55,18 % vseh stroškov investicije v tekočih cenah.

*Tabela: Finančna konstrukcija v tekočih cenah (v EUR)*

Vir financiranja	Vsi stroški investicije z DDV		Upravičeni stroški investicije	
	Delež		Delež	
Občina Trebnje	472.689,92	44,82%	232.802,07	28,57%
Dogovor za razvoj regij (ESRR + RS)	582.001,89	55,18%	582.001,89	71,43%
- sredstva ESRR (80 %)	465.601,51	44,15%	465.601,51	57,14%
- Proračun RS (20 %)	116.400,38	11,04%	116.400,38	14,29%
<b>Skupaj</b>	<b>1.054.691,81</b>	<b>100,00%</b>	<b>814.803,96</b>	<b>100,00%</b>

## 2.7. Zbirni prikaz rezultatov izračunov

Z izvedbo projekta bo Občina Trebnje na območju občine zgradila in uredila 1. odsek regionalne kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog. Gre za dobrih 5,4 km kolesarskih povezav, od česar 2,5 km ločenih kolesarskih površin.

Upoštevajoč vrednost investicije, letni strošek amortizacije ter stroške vzdrževanja, se investicija investitorju ne povrne v življenjski dobi. Glede na to, da gre za investicijo v izgradnjo in ureditev kolesarske povezave, ki v življenjski dobi ne generira prihodkov, je to razumljivo in pričakovano.

Rezultati finančnih in ekonomskih kazalnikov investicije so sledeči:

Kazalnik	Vrednost kazalnika
Finančna neto sedanja vrednost	-1.030.698 EUR
Finančna interna stopnja donosnosti	ni izračunljiva
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-1,0716
Ekonomska neto sedanja vrednost	639.476 EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti	11,18 %
Relativno razmerje med koristmi in stroški (B/C)	1,8184

Rezultati finančne analize so glede na investicijo v kolesarsko infrastrukturo pričakovano negativni, vendar pa v prid investiciji govorijo rezultati ekonomske analize ter praktično vsi nedenarni vidiki le-te.

Glavni razlog za investicijo je prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti oziroma vzpostaviti pogoje, da bo več občanov občine Trebnje in okoliških občin za potrebe dnevnih migracij uporabljalo kolo.

Z investicijo bo prišlo do zmanjšanja uporabe motornih vozil, posledično do zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov ter do izboljšanja kakovosti zraka.

Investicija bo pozitivno vplivala na prometno varnost ter zdravlje tamkajšnjih prebivalcev.

Posredno se bo izboljšala tudi turistična ponudba občine Trebnje.

Kolesarska povezava pomembnih točk občine Trebnje, med katerimi je pretok občanov največji, bo izboljšala infrastrukturno urejenost občine ter izboljšala kakovost bivanja v občini in širše.

Glede na navedene razloge in utemeljitve ter na podlagi dejstva, da gre za premišljeno investicijo z znanim časovnim načrtom in zaprto finančno konstrukcijo menimo, da je **izvedba te smiselna in upravičena.**

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

#### 3.1. Osnovni podatki o investitorju

Naziv: Občina Trebnje

Naslov: Goliev trg 5, 8210 Trebnje

☎ (07) 34 81 100

E-pošta: [obcina.trebnje@trebnje.si](mailto:obcina.trebnje@trebnje.si)

📠 (07) 34 81 131

Župan: Alojzij Kastelic

Matična številka: 5882958

Identifikacijska številka: SI34728317

Poslovna banka: Banka Slovenije

Transakcijski račun: SI56 0133 0010 0016 133

Odgovorna oseba investitorja: Alojzij Kastelic, župan

**Žig in podpis sta na strani 2 tega dokumenta!**

### 3.2. Podatki o izdelovalcu investicijske dokumentacije

Naziv: Espri d.o.o.

Naslov: Novi trg 11, 8000 Novo mesto

☎ (07) 39 35 700 E-pošta: blaz.malensek@espri.si

Matična številka: 5431484

Šifra dejavnosti: 74.140 Podjetniško in poslovno svetovanje

Identifikacijska številka: SI39899926

Poslovna banka: BKS bank AG

Transakcijski račun: SI56 3500 1000 0876 695

Odgovorna oseba: mag. Blaž Malenšek

Izpolnjevalec podatkov: Rok Rebernik, univ. dipl. ekon.

**Žig in podpis sta na strani 2 tega dokumenta!**

### 3.3. Navedba upravljavca

Naziv: Občina Trebnje

Naslov: Goliev trg 5, 8210 Trebnje

☎ (07) 34 81 100

E-pošta: [obcina.trebnje@trebnje.si](mailto:obcina.trebnje@trebnje.si)

📠 (07) 34 81 131

Župan: Alojzij Kastelic

Matična številka: 5882958

Identifikacijska številka: SI34728317

Poslovna banka: Banka Slovenije

Transakcijski račun: SI56 0133 0010 0016 133

Odgovorna oseba upravljavca: Alojzij Kastelic, župan

**Žig in podpis sta na strani 2 tega dokumenta!**

## 4. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

### 4.1. Sedanje stanje kolesarskih povezav v občini Trebnje

Občina Trebnje namerava na območju občine urediti kolesarsko omrežje oziroma z obravnavano investicijo 1. odsek regionalne kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog.

Večje količine in prevelike hitrosti motornih vozil pa tudi pomanjkljiva infrastruktura ogrožajo varno kolesarjenje. Kaže se preobremenjenost mestnega jedra z motornimi vozili, predvsem v prometnih konicah. Kljub preusmeritvi tranzitnega (predvsem tovarnega) prometa na regionalno cesto je v prometnih konicah v mestnem jedru še vedno velika koncentracija motornih vozil. Tranzitni tovarni promet skozi središče je sicer prepovedan, osrednja cesta pa se občasno že zapira za prireditve, vendar je osrednja mestna cesta še vedno v veliki meri največkrat uporabljena pot v smeri vzhod–zahod. Dodatne nevarnosti predstavljajo dotrajane lokalne in regionalne ceste in nekatere mestne ulice oziroma poti v vaseh. Kolesarjenje torej ni varno le zaradi neustrezno urejenih oziroma pomanjkljivih površin, ampak je tudi neprijetno zaradi onesnaženega zraka z izpuhi motornih vozil in hrupa v mestnem jedru. Poleg neustreznih prostorskih pogojev pa k nevarnim razmeram prispevajo tudi udeleženci v prometu z neustreznimi prometnimi navadami. Večkrat so na primer zaznane prekoračitve hitrosti, izstopajo kršitve v območju pri Euroteku (Bič) in v okolici osnovnih šol (Trebnje in Veliki Gaber).<sup>4</sup>

*Slika: Kolesarjem neprijazno središče Trebnjega (pogled na predviden začetek 1. odseka regionalne kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog)*



Vir: IPoP – Inštitut za politike prostora, <https://ipop.si/>, julij 2020.

<sup>4</sup> Vir: Celostna prometna strategija Občine Trebnje, LUZ, d.d. in RRA LUR, Ljubljana, april 2017.

Središče Trebnjega je torej lahko dostopno z osebnim avtomobilom. Tudi parkirišča, ki so urejena tako, da zasedejo večino odprtih površin v naselju, zagotavljajo občanom predvsem dober dostop z avtomobili, vendar ureditve, ki so namenjene predvsem avtomobilom in ne pešcem ter kolesarjem, odvrtačajo ljudi od vsakodnevne hoje in kolesarjenja, saj se v javnem prostoru ne počutijo varno in udobno.

Obstoječe stanje tako kaže, da kolo kot prevozno sredstvo za vsakodnevna potovanja v službe in šole uporablja malo občanov. Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini so neurejene površine za kolesarje (pomanjkanje površin) ter nepovezanost teh površin. Zaradi infrastrukturne neurejenosti oziroma pomanjkanja kolesarskih površin, velja kolesarjenje za nevarno in neprijetno, posledično imajo občani netrajnostne navade mobilnosti.

Osnova za umestitev trase kolesarskih povezav je v aprilu 2017 sprejeta Celostna prometna strategija Občine Trebnje (CPS), ki predvideva gradnjo novih kolesarskih povezav v mestu (povezava s središčem), prav tako pa predvideva gradnjo kolesarskih povezav v zaledju (Trebnje – Mirna in Trebnje – Ivančna Gorica).

### **Sedanje stanje trase predvidene kolesarske povezave**

Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog se deli na 3 odseke, 1. odsek poteka po občini Trebnje (od Občine Trebnje, za križiščem Goliev trg in Gubčeva cesta do občinske meje izven naselja Rodine pri Trebnjem), 2. odsek po občini Mirna in 3. odsek po občini Mokronog-Trebelno.

Predmet obravnavane investicije je izgradnja / ureditev 1. odseka, ki se nadalje deli na 11 pododsekov, katerih obstoječe stanje je sledeče:

#### **Pododsek TR 1:**

Obravnavani odsek se nahaja na LC 425051 (Gubčeva cesta) na območju med Občino Trebnje (za križiščem z ulico Golijev Trg) in krožnim križiščem z Jurčičevo ulica. Na tem območju so urejene obstoječe površine za pešce in površine za mirujoči promet (parkiranje pod kotom). Obstoječih površin za kolesarje ni.

#### **Pododsek TR 2:**

Obravnavani odsek se nahaja na LC 425051 (Stari trg) na območju med krožnim križiščem z Jurčičevo ulico in krožnim križiščem za trgovski objekt Lidl. Na tem območju so urejene obstoječe obojestranske površine za pešce. Obstoječih površin za kolesarje ni. Širina vozišče je od 6,50 do 7,00 m.

#### **Pododsek TR 3:**

Obravnavani odsek poteka ob lokalni cesti LC425051. Na tem delu so urejene le površine za pešce. Križišče je bilo v času izdelave projekta PZI izvedeno v krožno križišče.



Pododsek TR 4:

Obraunavani odsek poteka po krožišču na regionalni cesti R1-215/1506. Na območju krožišča je že urejeno vodenje kolesarjev.

Pododsek TR 5:

Obraunavani odsek poteka po lokalni cesti LC 425041. Na tem odseku je urejeno le dvostransko vodenje pešcev.

Pododsek TR 6:

Na obraunavanem odseku ob javni poti JP927182 že poteka dvosmerna enostranska kolesarska steza.

Pododsek TR 7:

Na obraunavanem odseku je bila zgrajena dvosmerna enostranska kolesarska steza.

Pododsek TR 8:

Obraunavan 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.

Pododsek TR 9:

Obraunavan odsek poteka po poljski poti (kolovozu).

Pododsek TR 10:

Obraunavan 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.

Pododsek TR 11:

Obraunavan 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.

## **4.2. Prikaz potreb, ki jih bo zadovoljevala investicija**

Izvedba projekta bo zadovoljevala različne potrebe, med katerimi izstopa potreba po izboljšanju trajnostne mobilnosti.

Ostale potrebe, ki jih bo zadovoljevala investicija, so:

- potreba po zagotovitvi kakovostnih infrastrukturnih pogojev, zaradi katerih bo vse več občanov za dnevno migracijo uporabljalo kolo,
- potreba po kolesarski povezanosti pomembnih točk občine, med katerimi je pretok občanov največji,
- potreba po izboljšanju prometne varnosti,
- potreba po zmanjšanju uporabe osebnih avtomobilov in s tem izboljšanje gospodarnosti družbe kot celote (manj porabe fosilnih goriv),

- potreba po čistem zraku (zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov, ki so posledica uporabe motornih vozil),
- potreba po izboljšanju pogojev za aktivno življenje občanov (pozitiven vpliv na zdravje občanov),
- potreba po izboljšanju turistične ponudbe občine (kolesarske povezave so lahko pomemben turistični produkt občine),
- potreba po trajnostnem razvoju občine Trebnje,
- potreba po izboljšanju infrastrukturne urejenosti občine ter
- potreba po izboljšanju splošnih pogojev bivanja za tamkajšnje prebivalce.

### 4.3. Usklajenost investicijskega projekta z razvojnimi in drugimi dokumenti

#### Strategija razvoja Slovenije 2014 -2020

Investicija je skladna s Strategijo razvoja Slovenije, ki je krovna nacionalna razvojna strategija, ki izhaja iz načel trajnostnega razvoja in integracije razvojnih politik. Investicijo lahko najdemo v prioritetnem področju »Konkurenčno gospodarstvo«, kjer je med drugim zapisano, da je treba izkoristiti in izboljšati obstoječo prometno infrastrukturo, da izboljšamo dostop do trga dela, potrošnikov in dobavnih verig za podjetja in dostopnost do večjih urbanih središč in turističnih destinacij oz. območij (povečati konkurenčnost regij/območij).

#### Celostna prometna strategija Občine Trebnje

Investicija v kolesarsko povezavo je skladna s Celostno prometno strategijo Občine Trebnje, ki na podlagi zaznanih potreb prebivalstva po zagotovitvi učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse predvideva niz ukrepov razdeljenih v 5 strateških stebrov. Investicija je skladna s 4. stebrom »Več ljudi hodi in kolesari«.

#### Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 –2020

Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 (11. december 2014) je dokument, v katerem so predstavljene prednostne osi izbranih prednostnih naložb, kamor bo Slovenija vlagala sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, z namenom doseganja nacionalnih ciljev v okviru ciljev EU 2020. Dokument je izhodišče za nadaljnja usklajevanja tako na ravni države (ministrstva in drugi deležniki), kot tudi z Evropsko komisijo.

Investicija je skladna s prednostno osjo: »Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna omrežja« ter s prednostno naložbo: »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«.

#### Regionalni razvojni program za obdobje 2014-2020 v razvojni regiji Jugovzhodna Slovenija

Investicija je skladna z Regionalnim razvojnim programom za obdobje 2014-2020 v razvojni regiji Jugovzhodna Slovenija, in sicer s prioriteto 3 »Dostopnost, povezanost in opremljenost«, področjem »Infrastruktura, okolje in prostor« ter specifičnim ciljem 3.1 »Izboljšanje dostopnosti in trajnostna mobilnost v regiji«.

Za doseganje specifičnega cilja 3.1. se bo izvajal ukrep »3.1.1. »Nadgradnja in razvoj trajnostne mobilnosti«. Eden izmed ključnih ciljev ukrepa je izpostavljena boljša povezanost med naselji ter stanovanjskimi območji in javnimi funkcijami ter progami z nadgrajenim omrežjem kolesarskih in pešpoti.

Načrt razvojnih programov Občine Trebnje

Investicija je opredeljena v Načrtu razvojnih programov Občine Trebnje.

## **5. ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI**

Nova kolesarska povezava nima nobenih tržnih možnosti, saj ne bo generirala nobenih prihodkov.

Uporaba javne lokalne prometne infrastrukture je seveda brezplačna.

## 6. TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

Za obravnavano investicijo je bil izdelan projekt PZI »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, ki ga je februarja 2020, dopolnitev september 2020, izdelalo podjetje PNZ d.o.o. iz Ljubljane.

V nadaljevanju poglavja podane tehnične karakteristike investicije so povzete po navedenem dokumentu.

Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog obsega 3 odseke, in sicer:

- Odsek 1: kolesarska povezava na območju občine Trebnje,
- Odsek 2: kolesarska povezava na območju občine Mirna
- Odsek 3: kolesarska povezava na območju občine Mokronog Trebelno.

Predmet obravnavanega projekta je kolesarska povezava na območju občine Trebnje.

*Tabela: Tehnične karakteristike investicije*

Tehnične karakteristike investicije	Dolžina v m	Delež
TR1 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m)	453,00	
TR2 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m)	623,00	
TR3 (ureditev novih kol. stez (šir. 1,00 m) dvostranska enosmerna + površine za pešce)	211,00	
TR4 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav)	88,00	
TR5 (dvostranska enosmerna, enostranska dvosmerna in kolesarji na obstoječih povr.	768,00	
- od km 1.262,0 do km 1.452,25 (po obstoječem vozišču)	190,25	
- od km 1.425,25 do km 1.840,0 (dvostranska enosmerna kolesarska steza)	387,75	
- od km 1.840,0 do km 2.090,0 (enostranska dvosmerna kolesarska steza + površine za pešce)	190,00	
TR6 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav)	345,00	
TR7 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav)	170,00	
TR8 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah)	284,00	
TR9 (ureditev samostojne kolesarske poti, širine 3,50 m)	1.131,00	
TR10 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah)	384,00	
TR11 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah)	1.007,80	
<b>Skupaj</b>	<b>5.464,80</b>	
Po kolesarski površini, ki je ločena od površin za ostale prometne načine	2.522,75	46,16%
Po javnih cestah, kjer je/bo promet urejen skladno s smernicami	2.942,05	53,84%

Z investicijo je skupaj predvidena izgradnja / ureditev dobrih 5,4 km kolesarskih povezav v občini Trebnje, od česar bo 2,5 km oz. cca 46 % kolesarske povezave potekalo po kolesarski površini, ki je ločena od površin za ostale prometne načine, dobrih 2,9 km oz. cca 54 % pa po javnih cestah, kjer bo promet urejen skladno s smernicami DRR.

## **6.1. Opis predvidenih ureditev po pododsekih**

### **Pododsek TR 1**

Obraavnani odsek se nahaja na LC 425051 (Gubčeva cesta) na območju med Občino Trebnje (Golijev Trg) in krožnim križiščem z Jurčičevo ulica.

Predvidena je izvedba horizontalne signalizacije za označitev kolesarskega pasu na vozišču in postavitev prometnih znakov za vodenje kolesarjev. Na tem območju ni predvidenih drugih gradbenih posegov.

Gre za 453 m dolg odsek kolesarske povezave.

### **Pododsek TR 2**

Obraavnani odsek se nahaja na LC 425051 (Stari trg) na območju med krožnim križiščem z Jurčičevo ulico in krožnim križiščem za trgovski objekt Lidl.

Predvidena je izvedba horizontalne signalizacije za označitev kolesarskega pasu na vozišču in postavitev prometnih znakov za vodenje kolesarjev. Na tem območju ni predvidenih drugih gradbenih posegov.

Odsek TR 2 je dolg 623 m.

### **Pododsek TR 3**

Obraavnani odsek poteka ob lokalni cesti LC 425051.

Na tem območju je izvedeno krožno križišče (pri Lidlu). Projektne rešitve so usklajene. Pred krožnim križiščem se kolesarski pas naveže na izvedenega po projektu. Nato so urejene enosmerne kolesarske poti s površinami za pešce do krožnega križišča; kolesarski promet v krožnem križišču poteka v smeri urinega kazalca. Od novega že izvedenega krožnega križišča do obstoječega križišča je predvidena izvedba dvostranske enosmerne kolesarske steze s površinami za pešce. Kolesarje se v območju avtobusnih postajališč vodi preko le teh.

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.

Gre za 211 m dolg odsek.

#### **Pododsek TR 4**

Obravnavani odsek poteka po krožišču na regionalni cesti R1-215/1506.

Na tem območju ni predvidenih posegov. Uredi se le prometna signalizacija.

Odsek TR 4 je dolg 88 m.

#### **Pododsek TR 5**

Obravnavani odsek poteka po lokalni cesti LC 425041.

Od km 1.262,0 do km 1.452,25 se kolesarje vodi po obstoječih površinah – ohrani se obstoječe stanje – brez gradbenih posegov.

Od km 1.452,52 do km 1.840,00 je predvidena izvedba dvostranske enosmerne kolesarske steze s površinami za pešce. Kolesarje se v območju avtobusnih postajališč vodi preko le teh.

Od km 1.840,00 do km 2.090,00 je predvidena izvedba enostranske dvosmerne kolesarske steze s površinami za pešce.

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.

Odsek TR 5 je dolg 786 m.

#### **Pododsek TR 6**

Na obravnavanem odseku ob javni poti JP927182 že poteka dvosmerna enostranska kolesarska steza.

Na tem območju ni predvidenih posegov. Uredi se le prometna signalizacija.

Gre za 345 m dolg odsek.

#### **Pododsek TR 7**

Na tem območju je bila v preteklem letu zgrajena cesta in ostala gospodarska javna infrastruktura, v sklopu katere tudi dvosmerna enostranska kolesarska steza. Gradnja je bila skladna s Pravilnikom o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/2018).

Na tem območju ni predvidenih dodatnih posegov.

Odsek TR 7 je dolg 170 m.

### **Pododsek TR 8**

Obravnavan odsek poteka po delu javne poti JP927182 in javne poti 927183.

Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan). Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.

Gre za 284 m dolg odsek.

### **Pododsek TR 9**

Obravnavan odsek poteka po poljski poti (kolovozu).

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.

Odsek TR 9 je dolg 1.131 m.

### **Pododsek TR 10**

Obravnavan odsek poteka po delu javne poti JP926906, javne poti 926907 in lokalne ceste LC425601 vse v naselju Rodine pri Trebnjem.

Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan). Kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.

Gre za 384 m dolg odsek.

### **Pododsek TR 11**

Obravnavan odsek poteka po delu lokalne ceste LC425601 izven naselja Rodine pri Trebnjem do občinske meje.

Na tem območju se kolesarji vodijo po vozišču (PLDP < 2500 vozil/dan), kolesarji se obravnavajo enako kot motorna vozila. Uredi se le prometna signalizacija.

Gre za 1.007,8 m dolg odsek.

## 6.2. Tehnični podatki

### Karakteristični prečni prerez

#### TR 1 in TR 2

Na pododsekih TR1 in TR2 je predvidena izvedba kolesarskega pasu na obstoječem vozišču. Karakteristični prečni prerez mora po označitvi kolesarskega pasu omogočati še minimalno širino vozišča 3,5 m.

– Kolesarski pas	2 x 1,25 m = 2,50 m
– <u>Vozni pas min</u>	<u>3,50 m</u>
– Cestišče skupaj	min 6,00 m

#### TR 3 in TR 5

Na pododseku TR3 in TR5 je predvidena dvostranska enosmerna kolesarska steza in površine za pešce:

– Bankina	0,50 m
– Površine za pešce	1,20 m
– Kolesarska steza	1,00 m
– Varnostni odmik	0,75 m
– Vozišče	Obstoječe (min 2 x 3,00) – se ohrani
– Varnostni odmik	0,75 m
– Kolesarska steza	1,00 m
– Površine za pešce	1,20 m
– <u>Bankina</u>	<u>0,50 m</u>
– Skupaj površine za pešce in kolesarje	2 x 2,95 m

#### TR 5

Na pododseku TR5 je predvidena tudi enostranska dvosmerna kolesarska steza in površine za pešce:

– Bankina	0,50 m
– Površine za pešce	1,20 m
– Kolesarska steza	1,00 m
– Kolesarska steza	1,00 m
– Varnostni odmik	0,75 m
– <u>Vozišče</u>	<u>Obstoječe (min 2 x 3,00) – se ohrani</u>
– Skupaj površine za pešce in kolesarje	1 x 3,95m

#### TR 9

Na pododseku TR9 je predvidena novogradnja kolesarske povezave (dovoljen je promet motornih vozil lastnikov zemljišč):



– Bankina	2 x 0,50 m
– <u>Dvosmerna kolesarska pot</u>	1 x 3,50 m
– Skupaj površine za pešce in kolesarje	4,50 m

### Voziščne konstrukcije

Na vseh odsekih kolesarske poti, površin za kolesarski in peš promet se izvede izkop do predpisane globine pod novo niveleto in voziščno konstrukcijo izvede kot novogradnjo. Povsod se na kontakt temeljnih tal in kamnite posteljice položi ločilni geosintetik natezne trdnosti vsaj 14 kN/m.

Voziščna konstrukcija kolesarske steze in pločnika na pododseku TR3 in TR5, v sestavi:

- 2 cm obrabna asfaltna plast iz AC 4 surf B70/100 A5,
- 5 cm nosilna asfaltna plast iz AC 16 base B70/100 A4,
- 22 cm tamponski drobljenec D32,
- 45 cm kamnita posteljica 0/125 mm.

Voziščna konstrukcija kolesarskih povezav na območju, kjer je dovoljen motorni promet (TR 9), v sestavi:

- 3 cm obrabna asfaltna plast iz AC 4 surf B70/100 A4,
- 5 cm nosilna asfaltna plast iz AC 16 base B70/100 A4,
- 25 cm tamponski drobljenec D32,
- 40 cm kamnita posteljica 0/125 mm.

### Prometna oprema in signalizacija

Predvidena je prilagoditev obstoječe vertikalne in horizontalne prometne signalizacije glede na novo ureditev, kar zajema odstranitev dotrajane in neskladne ter postavitve nove vertikalne in horizontalne prometne signalizacije, prilagojene glede na novo situacijo. Nova horizontalna in vertikalna prometna signalizacija na območju predvidenega posega se izvede v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah« (Uradni list RS, št. 99/2015). Poleg tega so upoštevani še Tehnični pogoji za prometno signalizacijo in ogledala ter TSC 02.401:2010 Označbe na vozišču – Oblika in mere.

### Cestna razsvetljava in ostali komunalni vodi

Na delu območja obdelave je predvidena izvedba nove cestne razsvetljave, prav tako je predvidena zaščita tangiranih obstoječih komunalnih vodov (elektrika, TK vodi).

## **7. ANALIZA ZAPOSLENIH**

### **7.1. Zaposlovanje zaradi investicije**

Z novo kolesarsko infrastrukturo bo upravljala Občina Trebnje, za vzdrževanje pa bo skrbel z javnim naročilom izbrani ponudnik storitev rednega vzdrževanja občinske prometne infrastrukture.

Investicija ne predvideva novih zaposlitev, saj bo vsa vzdrževalna dela na novi prometni (kolesarski) infrastruktura opravljal obstoječi vzdrževalec prometne infrastrukture.

### **7.2. Kadrovska sposobnost vlagatelja**

Za izvedbo investicije je odgovorna Občina Trebnje, odgovorna oseba investitorja pa je župan Alojzij Kastelic, ki je od kar je na položaju župana uspešno realiziral že vrsto infrastrukturnih investicij, kot npr. Kanalizacijski sistem Veliki Gaber, Izgradnja vodohrana Medvedjek in zamenjava cevovoda Medvedjek – Temenica, Kanalizacija Dolenja Nemška vas, Vodohran Pekel, Industrijska cona Trebnje – 1. faza, Industrijska cona Trebnje – 2. faza idr.

Vodja projekta je mag. Janez Zakrajšek, vodja Oddelka za okolje, prostor in infrastrukturo na Občini Trebnje. Pri projektu vodi posamezne aktivnosti v zvezi z investicijo, in sicer izdelavo potrebne dokumentacije, pripravo vloge za oddajo v neposredno potrditev, izbor izvajalca izvedbenih del in podobno.

Člana projektne skupine sta tudi Mateja Zupančič in Matija Bitenc, ki sta zadolžena za usklajevanje vseh akterjev (izdelovalec projektne dokumentacije, posredniški organ, izvajalec izvedbenih del, izdelovalec investicijske dokumentacije, upravljavec, organi, ki izdajajo potrebna dovoljenja, ...), pridobivanje zemljišč za gradnjo ter ostale aktivnosti za kar se da učinkovito realizacijo projekta.

## 8. OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

### 8.1. Izhodišča vrednotenja

Ocena stroškov investicije je izdelana na naslednjih osnovah:

1. Stroški gradnje kolesarske infrastrukture so ocenjeni na podlagi popisa del z oceno vrednosti iz projekta PZI »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, ki ga je februarja 2020, dopolnitev september 2020, izdelalo podjetje PNZ d.o.o.
2. Stroški nakupa zemljišč so podani na podlagi dogovorjenih vrednosti. V sklenjenih služnostnih pogodbah je navedeno, da se odkup zemljišč izvede po končani gradnji in odmeri. Na nakup zemljišč je obračunan 2 % davek na promet nepremičnin.
3. Stroški storitev informiranja in komuniciranja so podani na podlagi izkustvenih podatkov iz podobnih projektov.
4. Stroški storitev zunanjih izvajalcev (novelacija IDZ, novelacija DIIP, projekt PZI, IP, presoja prometne varnosti, strokovni nadzor gradnje, koordinacija varnosti pri delu) so podani na podlagi realiziranih vrednosti, pridobljenih ponudb ter izkustvenih podatkov iz podobnih projektov.
5. Vsi stroški so navedeni na cene september 2020 in so navedeni v EUR.
6. Tekoče cene so izračunane ob upoštevanju napovedi Urada za makroekonomske analize in razvoj (UMAR), ki v svoji Poletni napovedi gospodarskih gibanj 2020 za leto 2021 napoveduje 1,7 % porast cen, kakršno upoštevamo tudi v letu 2022.
7. Na vse postavke, z izjemo stroškov nakupa zemljišč, je upoštevan 22 % davek na dodano vrednost, ki ni povračljiv in je strošek investicije.

## 8.2. Ocena investicijske naložbe po stalnih in tekočih cenah

Tabela: Dinamika vseh stroškov investicije po vrstah stroškov v stalnih cenah (v EUR)

Postavka	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav	0,00	0,00	222.001,92	518.004,50	740.006,42	72,14%
- gradnja koles. povezav (upravičen strošek)			205.048,13	478.445,65	683.493,78	66,63%
- neupravičeni ukrepi			16.953,79	39.558,85	56.512,64	5,51%
2. Nakup nezazidanih zemljišč				53.432,40	53.432,40	5,21%
3. Stroški informiranja in komuniciranja			500,00	500,00	1.000,00	0,10%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	1.782,00	31.100,48	6.660,06	15.540,14	55.082,68	5,37%
- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varn.)	1.182,00	26.200,48			27.382,48	2,67%
- investicijska dok. (nov. DIIP, IP s CBA)	600,00	4.900,00			5.500,00	0,54%
- strokovni nadzor gradnje			4.440,04	10.360,09	14.800,13	1,44%
- varnost pri delu			2.220,02	5.180,05	7.400,07	0,72%
<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.782,00</b>	<b>31.100,48</b>	<b>229.161,98</b>	<b>587.477,04</b>	<b>849.521,50</b>	<b>82,82%</b>
DDV - 22 % na #2 ni DDV	392,04	6.842,11	50.415,64	117.489,81	175.139,60	17,07%
DPN - 2 % na #2	0,00	0,00	0,00	1.068,65	1.068,65	0,10%
<b>Skupaj</b>	<b>2.174,04</b>	<b>37.942,59</b>	<b>279.577,62</b>	<b>706.035,50</b>	<b>1.025.729,75</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Dinamika vseh stroškov investicije po vrstah stroškov v tekočih cenah (v EUR)

Postavka	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav	0,00	0,00	225.775,95	535.766,35	761.542,30	72,21%
- gradnja koles. povezav (upravičen strošek)			208.533,95	494.851,07	703.385,02	66,69%
- neupravičeni ukrepi			17.242,00	40.915,28	58.157,28	5,51%
2. Nakup nezazidanih zemljišč				55.264,54	55.264,54	5,24%
3. Stroški informiranja in komuniciranja			508,50	517,14	1.025,64	0,10%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	1.782,00	31.100,48	6.773,28	16.073,00	55.728,76	5,28%
- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varn.)	1.182,00	26.200,48			27.382,48	2,60%
- investicijska dok. (nov. DIIP, IP s CBA)	600,00	4.900,00			5.500,00	0,52%
- strokovni nadzor gradnje			4.515,52	10.715,33	15.230,85	1,44%
- varnost pri delu			2.257,76	5.357,67	7.615,43	0,72%
<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.782,00</b>	<b>31.100,48</b>	<b>233.057,73</b>	<b>607.621,03</b>	<b>873.561,24</b>	<b>82,83%</b>
DDV - 22 % na #2 ni DDV	392,04	6.842,11	51.272,70	121.518,43	180.025,28	17,07%
DPN - 2 % na #2	0,00	0,00	0,00	1.105,29	1.105,29	0,10%
<b>Skupaj</b>	<b>2.174,04</b>	<b>37.942,59</b>	<b>284.330,43</b>	<b>730.244,75</b>	<b>1.054.691,81</b>	<b>100,00%</b>

## 8.3. Ocena investicijske naložbe za upravičene in preostale stroške

Občina Trebnje bo za sofinanciranje investicije iz mehanizma Dogovor za razvoj regij, na Ministrstvo za infrastrukturo v neposredno potrditev oddala vlogo. Z neposredno potrditvijo vloge bo možno pridobiti nepovratna sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj in Republike Slovenije. Iz mehanizma Dogovor za razvoj regij bodo sofinancirani projekti iz večih prednostnih naložb Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v

obdobju 2014 - 2020. Obravnavana investicija spada pod prednostno naložbo 4.4 »Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti«.

Skladno s »Povabilom razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije – drugo povabilo«, št. dokumenta 3030-120/2016/222, z dne 23. julij 2019 kot upravičene stroške v nadaljevanju upoštevamo vse stroške z izjemo stroškov neupravičenih ukrepov gradnje kolesarske povezave (kot so podani v povabilu)<sup>5</sup>, stroškov novelacije DIIP ter davka na dodano vrednost in davka na promet nepremičnin.

Tabela: Dinamika upravičenih stroškov investicije v stalnih cenah (v EUR)

Postavka	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav - gradnja koles. povezav (upravičen strošek)	0,00	0,00	205.048,13	478.445,65	683.493,78	86,26%
			205.048,13	478.445,65	683.493,78	86,26%
2. Nakup nezazidanih zemljišč				53.432,40	53.432,40	6,74%
3. Stroški informiranja in komuniciranja			500,00	500,00	1.000,00	0,13%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	1.182,00	31.100,48	6.660,06	15.540,14	54.482,68	6,88%
- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varn.)	1.182,00	26.200,48			27.382,48	3,46%
- investicijska dok. (nov. DIIP, IP s CBA)		4.900,00			4.900,00	0,62%
- strokovni nadzor gradnje			4.440,04	10.360,09	14.800,13	1,87%
- varnost pri delu			2.220,02	5.180,05	7.400,07	0,93%
<b>Skupaj</b>	<b>1.182,00</b>	<b>31.100,48</b>	<b>212.208,19</b>	<b>547.918,19</b>	<b>792.408,86</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Dinamika upravičenih stroškov investicije v tekočih cenah (v EUR)

Postavka	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav - gradnja koles. povezav (upravičen strošek)	0,00	0,00	208.533,95	494.851,07	703.385,02	86,33%
			208.533,95	494.851,07	703.385,02	86,33%
2. Nakup nezazidanih zemljišč				55.264,54	55.264,54	6,78%
3. Stroški informiranja in komuniciranja			508,50	517,14	1.025,64	0,13%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	1.182,00	31.100,48	6.773,28	16.073,00	55.128,76	6,77%
- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varn.)	1.182,00	26.200,48			27.382,48	3,36%
- investicijska dok. (nov. DIIP, IP s CBA)		4.900,00			4.900,00	0,60%
- strokovni nadzor gradnje			4.515,52	10.715,33	15.230,85	1,87%
- varnost pri delu			2.257,76	5.357,67	7.615,43	0,93%
<b>Skupaj</b>	<b>1.182,00</b>	<b>31.100,48</b>	<b>215.815,73</b>	<b>566.705,75</b>	<b>814.803,96</b>	<b>100,00%</b>

<sup>5</sup> Gradnja ali rekonstrukcije površin za motoriziran promet ni upravičen strošek, razen izvedbe ukrepov umirjanja prometa v primeru poteka kolesarske povezave po javni cesti, namenjeni motoriziranemu prometu, prečkanja kolesarske povezave preko javne ceste ali zarisa kolesarskega prehoda preko vozišča ter prometna signalizacija za kolesarski promet. Ravno tako ni upravičen strošek gradnja površin za mešan promet pešcev in kolesarjev ali kolesarjev in motornega prometa. Gradnja infrastrukture za pešce je upravičen strošek, v kolikor se gradi v povezavi (npr. vzporedno) s kolesarsko infrastrukturo, vendar samo znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij.

## 9. ANALIZA LOKACIJE

Investicija bo izvedena v občini Trebnje, ki leži na stičišču alpskega, dinarskega in panonskega sveta. Na severovzhodu meji na občino Mirna, na vzhodu na občino Mokronog-Trebelno, na jugovzhodu na občino Mirna Peč, na jugu na občino Žužemberk, na zahodu na občino Ivančna Gorica ter na severu na občini Šmartno pri Litiji in Litija.

Slika: Lokacija občine Trebnje



Vir: Eterra, <https://eterra.si/>, julij 2020.

Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog obsega 3 odseke, in sicer:

- Odsek 1: kolesarska povezava na območju občine Trebnje,
- Odsek 2: kolesarska povezava na območju občine Mirna
- Odsek 3: kolesarska povezava na območju občine Mokronog Trebelno.

Predmet obravnavanega projekta je kolesarska povezava na območju občine Trebnje, ki poteka od Občine Trebnje (za križiščem Goliev trg in Gubčeva cesta) do občinske meje izven naselja Rodine pri Trebnjem.

## **Potek trase**

Potek trase po pododsekih je sledeč:

### Pododsek TR 1:

Obravnavani pododsek se nahaja na LC 425051 (Gubčeva cesta) na območju med Občino Trebnje (za križiščem z ulico Golijev Trg) in krožnim križiščem z Jurčičevo ulica.

### Pododsek TR 2:

Pododsek TR 2 se nahaja na LC 425051 (Stari trg) na območju med krožnim križiščem z Jurčičevo ulico in krožnim križiščem za trgovski objekt Lidl.

### Pododsek TR 3:

Obravnavani pododsek poteka ob lokalni cesti LC425051.

### Pododsek TR 4:

Pododsek TR 4 poteka po krožišču na regionalni cesti R1-215/1506.

### Pododsek TR 5:

Obravnavani pododsek poteka po lokalni cesti LC 425041.

### Pododsek TR 6:

Pododsek TR 6 poteka ob javni poti JP 927182.

### Pododsek TR 7:

Pododsek TR 7 poteka v IC Trebnje (severovzhodni del).

### Pododsek TR 8:

Obravnavani pododsek poteka po delu javne poti JP927182 in javne poti 927183.

### Pododsek TR 9:

Obravnavani pododsek poteka po poljski poti (kolovozu).

### Pododsek TR 10:

Pododsek TR 10 poteka po delu javne poti JP926906, javne poti 926907 in lokalne ceste LC425601 vse v naselju Rodine pri Trebnjem.

### Pododsek TR 11:

Obravnavani pododsek poteka po delu lokalne ceste LC425601 izven naselja Rodine pri Trebnjem do občinske meje.

## **Parcelne številke**

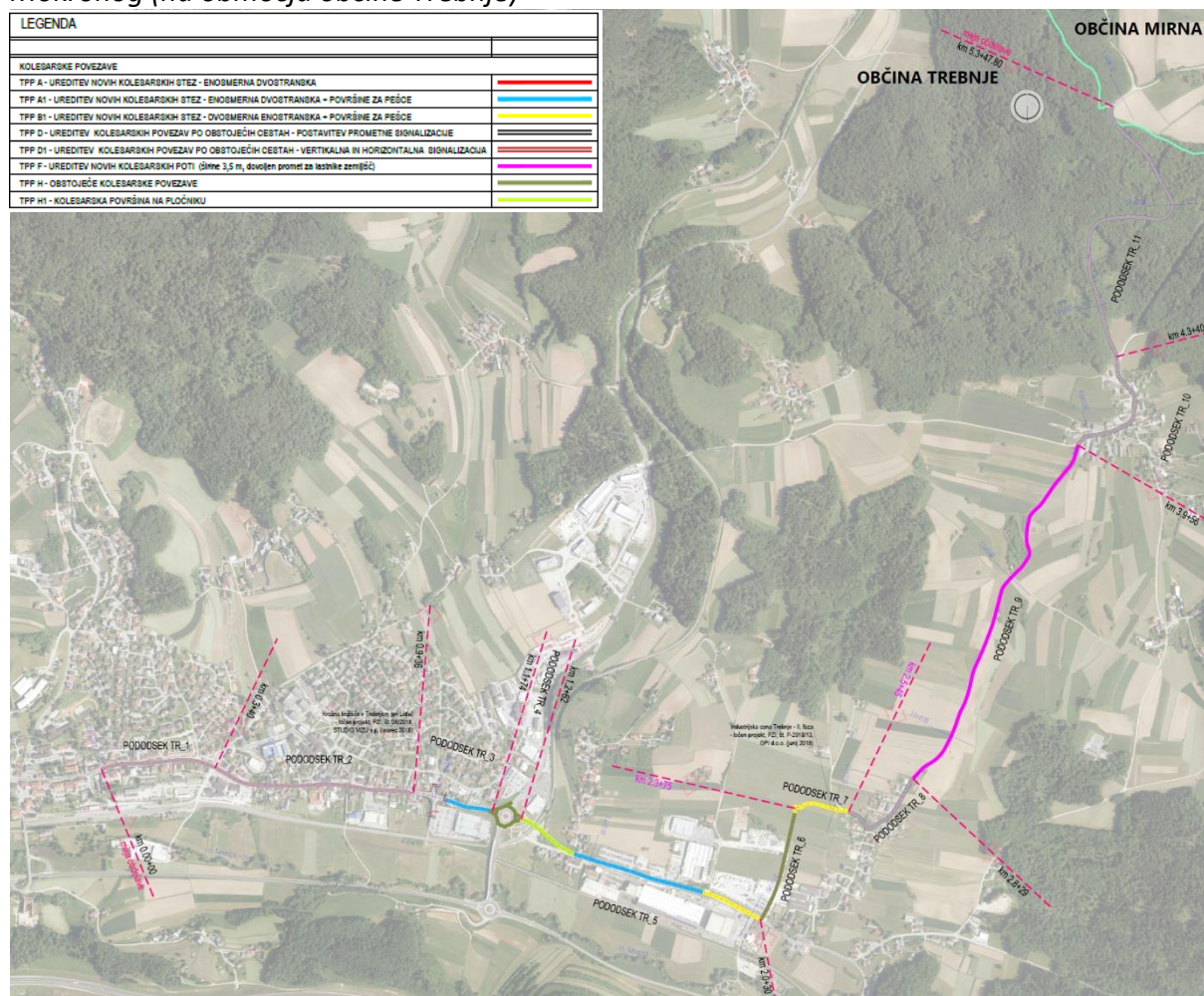
Novo kolesarske steze in kolesarske poti bodo potekale po zemljiščih s parcelnimi št.:

- TR 3: 369/28, 369/30, 369/31, 369/33, 369/34, 688/6, 694/3, 694/6, 815/23, 815/27, 815/44, vse k.o. 1422-Trebnje,



- **TR 5:** 836/15, 836/19, 838/11, 838/13, 838/14, 838/8, 1193, vse k.o. 1420-Češnjevok ter 609/1, 612/2, 612/4, 612/5, 620/2, 620/3, 620/4, 620/7, 620/8, 627, 628/3, 628/4, 628/5, 628/6, 628/7, 628/8, 630/1, 630/4, 671/1, 671/2, 816/4, 816/5, 816/6, 816/13, 817/2, vse k.o. 1422-Trebnje,
- **TR 9:** 112, 112, 114, 116, 117, 119, 120, 122/1, 123, 176, 176, 177, 177, 178, 178, 181, 187/1, 189, 190, 190, 191/1, 191/1, 223/1, 223/1, 223/2, 223/2, 223/3, 233/1, 226, 228, 229, 249, 1101, 1103, 1104/1, 1105, 1106, vse k.o. 1422-Trebnje ter 718/1, 719, 734/1, 740, 741, 741, 742, 742, 743, 744, 745, 746/4, 746/4, 1186/1, vse k.o. 1420-Češnjevok.

Slika: Pregledna situacija odseka 1 regionalne kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog (na območju občine Trebnje)



Vir: Projekt PZI »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, št. projekta PR-R15/2018, PNZ d.o.o., Ljubljana, februar 2020, dopolnitev september 2020.

Prostorska akta, ki veljata na območju investicije, sta:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Trebnje (Uradni list RS, št. 50/2013, 49/2016) in
- Odlok o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za Industrijsko cono Trebnje (Uradni list RS, št. 14/2013, 57/2016).



## 10. ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

Investicija nima nobenih negativnih vplivov (kvečjemu pozitivne) na okolje, zato ni stroškov odprave negativnih vplivov na okolje.

Predvideni vplivi na okolje, ki bi bili lahko povzročeni med gradnjo kolesarske infrastrukture, bodo časovno omejeni samo na dobo izvajanja izvedbenih del. Vplivi bodo posledica ureditve gradbišča in prisotnosti mehanizacije. Ocenjuje se, da bodo vplivi na okolje, ki bodo nastajali v času izvedbenih del zaradi količinske, prostorske in časovne omejenosti sprejemljivi za okolje, zato ne bo stroškov odprave negativnih vplivov na okolje. Tudi po dokončanju del investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje.

Predvideni poseg (gradnja kolesarske povezave) je predviden na zemljišču s sledečim naravovarstvenim statusom:

- vplivno območje Natura 2000 SAC Trebnje SI 3000382 (Uredba o posebnih varstvenih območjih – območjih Natura 2000), (Uradni list RS, št. 49/04, 110/04, 59/07, 43/08, 8/12, 33/13, 35/13, 39/13-OdlUS, 3/14, 21/16 in 47/18);
- naravna vrednota državnega pomena Trebnje-Temenica, ev. št. 8538 (Pravilnik o določitvi in varstvu naravnih vrednot, Uradni list RS, št. 111/04, 70/06, 58/09, 93/10, 23/15 in 7/19);
- ekološko pomembno območje Temenica ID 62300 (Uredba o ekološko pomembnih območjih, Uradni list RS, št. 48/04, 33/13, 99/13 in 47/18).

Glede na to, da za gradnjo enostavnega objekta ni treba pridobiti gradbenega dovoljenja, je za obravnavane kolesarske steze in kolesarske poti v skladu z Zakonom o ohranjanju narave (Uradni list RS, št. 96/04 – uradno prečiščeno besedilo, 61/06 – ZDru-1, 8/10 – ZSKZ-B, 46/14, 21/18 – ZNorg, 31/18 in 82/20) pridobiti naravovarstveno soglasje. V sklopu pridobivanja naravovarstvenega soglasja je ARSO, ki soglasje izdaja, ugotovil, da je treba zaradi poteka trase po varovanih območjih v postopku izdaje naravovarstvenega soglasja, izvesti presojo sprejemljivosti nameravanega posega v naravo. Zato je pozval Zavod RS za varstvo narave, OE Novo mesto, da pripravi ustrezno mnenje. Zavod je mnenje pripravil ter ga poslal ARSO. Zavod RS za varstvo narave, OE Novo mesto v mnenju navaja, da poseg ocenjuje kot B – nebistven vpliv.

Tako je Občina Trebnje za gradnjo odseka 1 regionalne kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog pridobila:

- naravovarstveno soglasje, št. 35620-563/2019-5, ki ga je dne 17. 7. 2019 izdal ARSO ter
- mnenje (presoja sprejemljivosti nameravanega posega v naravo), št. 6-II-228/2-O-19/DV, ki ga je dne 8. 5. 2019 izdal Zavoda RS za varstvo narave, OE Novo mesto.

Varstvo okolja opredeljujemo glede na sledeča izhodišča:

#### Učinkovitost raba virov

Sama prometna (kolesarska) infrastruktura ne izrablja naravnih virov in nanje nima posebnega vpliva.

#### Okoljska učinkovitost

Kar zadeva okoljsko učinkovitost bo pri izvedbenih delih uporabljena najboljša razpoložljiva tehnika. Glede na naravo investicije pri tej točki ne zaznavamo drugih posebnosti.

#### Ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemskih rešitev

Vzpostavitev infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost ter razvoj trajnostne mobilnosti bo prispeval k ohranjanju biotske raznovrstnosti, saj bo prišlo do zmanjšanja uporabe motoriziranih oblik mobilnosti, ki v območjih občutljivih ekosistemov s hrupom in izpusti toplogrednih plinov negativno vplivajo na ohranjanje biotske raznovrstnosti.

#### Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov

Z izvedbo investicije bo prišlo do zmanjšanja škodljivih vplivov na okolje (zmanjšale se bodo emisije izpustov toplogrednih plinov), saj bo nova kolesarska infrastruktura spodbujala prebivalce k manjši uporabi motornih vozil in pogostejšemu kolesarjenju. Ocenjujemo, da bi lahko skupno zmanjšanje obremenjevanja okolja z emisijami CO<sub>2</sub> znašalo približno 43,74 ton CO<sub>2</sub> letno.

#### Trajnostna dostopnost

Investicija je naravnana v izboljšanje trajnostne dostopnosti, saj bo zagotovila pogoje za kolesarjenje, ki je ena izmed najbolj trajnostnih oblik mobilnosti. Po zaključku investicije ter zagotovitvi kolesarskih povezav, ki bodo povezale pomembnejše točke občine (javno-upravne storitve, večji zaposlovalci, železniška postaja, trgovine, ...), predvidevamo, da se bo število občanov, ki za dnevno migracijo uporabljajo kolo, povečalo.

#### Sposobnost odzivanja na vplive podnebnih sprememb

Investicija ne bo imela vpliva na sposobnost odzivanja na vplive podnebnih sprememb, bo pa z zmanjšanjem izpustov CO<sub>2</sub> in ostalih toplogrednih plinov pozitivno prispevala k upočasnitvi globalnega segrevanja.

## 11. ČASOVNI NAČRT IZVEDBE

Časovni načrt izvedbe je v celoti usklajen s predvideno dinamiko financiranja. Občina Trebnje predvideva gradnjo / ureditev kolesarske povezave v letih 2021 in 2022. Podrobnejši časovni načrt je podan v naslednji tabeli.

*Tabela: Časovni načrt investicije*

Aktivnost	Začetek	Zaključek
1. Projektna in tehnična dokumentacija		
- projekt IDZ (prva verzija)	2017	december 2017
- projekt IDZ (druga verzija)	januar 2019	junij 2019
- projekt PZI	2019	september 2020
2. Investicijska dokumentacija		
- DIIP	november 2017	december 2017
- novelacija DIIP	maj 2019	junij 2019
- investicijski program	junij 2020	september 2020
3. Vloga za sofinanciranje		
- priprava dokumentacije vloge	julij 2020	september 2020
- oddaja projekta v neposredno potrditev	/	september 2020
- izdaja odločitve o podpori	/	december 2020
4. Pridobitev gradbenega dovoljenja	ni potrebna	ni potrebna
5. Priprava razpisne dokumentacije		
- za izvedbena dela	maj 2021	junij 2021
- za strokovni nadzor gradnje	maj 2021	junij 2021
- za informiranje in komuniciranje	maj 2021	junij 2021
6. Izvedba javnega naročila		
- za izvedbena dela	junij 2021	avgust 2021
- za strokovni nadzor gradnje	junij 2021	avgust 2021
- za informiranje in komuniciranje	junij 2021	avgust 2021
7. Izvedbena dela	september 2021	september 2022
8. Informiranje in obveščanje javnosti	september 2021	september 2022
9. Zaključek projekta	/	november 2022

### Organizacija vodenja

Vodenje investicije je organizirano tako, da omogoča kakovostno delo in kar se da učinkovito izvedbo investicije.

Za izvedbo investicije je že po funkciji odgovoren župan Alojzij Kastelic, posamezne aktivnosti v zvezi z operacijo pa vodijo zaposleni v občinski upravi. Projektna skupina je sledeča:

- vodja projekta: mag. Janez Zakrajšek,
- članica projektne skupine: Mateja Zupančič,
- član projektne skupine: Matija Bitenc.

## Analiza izvedljivosti

V nadaljevanju preverjamo izvedljivost načrtovanih aktivnosti z vidika ključnih mejnikov v projektu.

*Tabela: Analiza izvedljivosti ključnih mejnikov investicije*

Ključni mejniki	Izvedljivost
<b>Priprava</b>	
Investicijska dokumentacija	izdelana
Projektna dokumentacija	izdelana
Sklenitev pogodbe o sofinanciranju	odvisno od pridobitve sklepa o sofinanciranju
Izbor izvajalca gradnje	do konca avgusta 2021
Izstavitve zahtevkov za nepovratna sredstva	ob koncu let 2021 in 2022
<b>Izvedba</b>	
Gradnja	vse aktivnosti bodo zaključene novembra 2022
Nadzor nad gradnjo	v času izvajanja gradbenih del
Tehnični pregled	takoj po zaključku del
<b>Analiza izvajanja</b>	
Poročilo o izvajanju investicije	mesečno v času gradnje

## Javna naročila

Vsa dela in storitve so bila oz. bodo oddana skladno z Zakonom o javnem naročanju (ZJN-3).

## Poročilo o izvajanju investicije

Skladno z Uredbo mora investitor zagotoviti ustrezen nadzor in spremljanje izvajanja investicije. V ta namen morajo biti (vsaj mesečno) izdelana poročila o izvajanju investicije. V okviru poročil o izvajanju investicije se ugotavljajo odmiki od predvidenega načrta izvajanja investicije v vseh njenih segmentih, poročilo pa zajema tudi nujne ukrepe za reševanje dilem in težav, ki se pojavijo med izvajanjem.

## 12. NAČRT FINANCIRANJA V TEKOČIH CENAH

### 12.1. Načrt financiranja po dinamiki v tekočih cenah

Tabela: Dinamika financiranja celotne investicije z DDV v stalnih in tekočih cenah

Leto	Stalne cene		Tekoče cene	
	v EUR	Delež	v EUR	Delež
2019	2.174,04	0,21%	2.174,04	0,21%
2020	37.942,59	3,70%	37.942,59	3,60%
2021	279.577,62	27,26%	284.330,43	26,96%
2022	706.035,50	68,83%	730.244,75	69,24%
<b>Skupaj</b>	<b>1.025.729,75</b>	<b>100,00%</b>	<b>1.054.691,81</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Dinamika financiranja celotne investicije brez DDV in DPN v stalnih in tekočih cenah

Leto	Stalne cene		Tekoče cene	
	v EUR	Delež	v EUR	Delež
2019	1.782,00	0,21%	1.782,00	0,20%
2020	31.100,48	3,66%	31.100,48	3,56%
2021	229.161,98	26,98%	233.057,73	26,68%
2022	587.477,04	69,15%	607.621,03	69,56%
<b>Skupaj</b>	<b>849.521,50</b>	<b>100,00%</b>	<b>873.561,24</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Dinamika financiranja upravičenih stroškov investicije v stalnih in tekočih cenah

Leto	Stalne cene		Tekoče cene	
	v EUR	Delež	v EUR	Delež
2019	1.182,00	0,15%	1.182,00	0,15%
2020	31.100,48	3,92%	31.100,48	3,82%
2021	212.208,19	26,78%	215.815,73	26,49%
2022	547.918,19	69,15%	566.705,75	69,55%
<b>Skupaj</b>	<b>792.408,86</b>	<b>100,00%</b>	<b>814.803,96</b>	<b>100,00%</b>

## 12.2. Načrt financiranja po virih financiranja v tekočih cenah

Investicija bo predvidoma financirana iz dveh virov, in sicer:

a) Proračuna Občine Trebnje:

Občina Trebnje bo za realizacijo investicije prispevala sredstva v višini 44,82 % vrednosti investicije v tekočih cenah.

b) Mehanizem »Dogovor za razvoj regij« (Evropski sklad za regionalni razvoj in Proračun Republike Slovenije):

Občina Trebnje bo za sofinanciranje investicije iz mehanizma Dogovor za razvoj regij, na Ministrstvo za infrastrukturo v neposredno potrditev oddala vlogo.

Z oddajo vloge v neposredno potrditev bo možno pridobiti nepovratna sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) in Republike Slovenije (RS).

Iz mehanizma Dogovor za razvoj regij bodo sofinancirani projekti iz večih prednostnih naložb Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 - 2020. Obravnavana investicija spada pod prednostno naložbo 4.4 »Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti«. Glede na določila mehanizma Dogovor za razvoj regij, bodo do sofinanciranja upravičene investicije v regionalne kolesarske povezave in ukrepe za zagotavljanje e-mobilnosti.

Skladno s »Povabilom razvojnim svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regije – drugo povabilo«, št. dokumenta 3030-120/2016/222, z dne 23. julij 2019 kot upravičene stroške v nadaljevanju upoštevamo vse stroške z izjemo stroškov neupravičenih ukrepov gradnje kolesarskih povezav (kot so podani v povabilu) , stroškov novelacije DIIP ter davka na dodano vrednost in davka na promet nepremičnin.

Z investicijo bo mogoče zaprositi za 100 % upravičenih stroškov investicije. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80 % in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20 %.

Nepovratna sredstva, za katera bo zaprosila Občina Trebnje bodo zaradi skladnosti z dodeljeno kvoto in pravili koriščenja sredstev nižja od maksimalne višine in bodo znašala 582.001,89 EUR, kar predstavlja 55,18 % vrednosti projekta v tekočih cenah.

Tabela: Viri financiranja vseh stroškov investicije po letih v stalnih cenah (v EUR)

Vir financiranja	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
Občina Trebnje	2.174,04	37.942,59	99.577,62	304.033,61	443.727,86	43,26%
Dogovor za razvoj regij (ESRR + RS)	0,00	0,00	180.000,00	402.001,89	582.001,89	56,74%
- sredstva ESRR (80 %)	0,00	0,00	144.000,00	321.601,51	465.601,51	45,39%
- sredstva Proračuna RS (20 %)	0,00	0,00	36.000,00	80.400,38	116.400,38	11,35%
<b>Skupaj</b>	<b>2.174,04</b>	<b>37.942,59</b>	<b>279.577,62</b>	<b>706.035,50</b>	<b>1.025.729,75</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Viri financiranja vseh stroškov investicije po letih v tekočih cenah (v EUR)

Vir financiranja	2018	2019	2020	2021	Skupaj	Delež
Občina Trebnje	2.174,04	37.942,59	104.330,43	328.242,86	472.689,92	44,82%
Dogovor za razvoj regij (ESRR + RS)	0,00	0,00	180.000,00	402.001,89	582.001,89	55,18%
- sredstva ESRR (80 %)	0,00	0,00	144.000,00	321.601,51	465.601,51	44,15%
- sredstva Proračuna RS (20 %)	0,00	0,00	36.000,00	80.400,38	116.400,38	11,04%
<b>Skupaj</b>	<b>2.174,04</b>	<b>37.942,59</b>	<b>284.330,43</b>	<b>730.244,75</b>	<b>1.054.691,81</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Viri financiranja upravičenih stroškov investicije po letih v stalnih cenah (v EUR)

Vir financiranja	2018	2019	2020	2021	Skupaj	Delež
Občina Trebnje	1.182,00	31.100,48	32.208,19	145.916,30	210.406,97	26,55%
Dogovor za razvoj regij (ESRR + RS)	0,00	0,00	180.000,00	402.001,89	582.001,89	73,45%
- sredstva ESRR (80 %)	0,00	0,00	144.000,00	321.601,51	465.601,51	58,76%
- sredstva Proračuna RS (20 %)	0,00	0,00	36.000,00	80.400,38	116.400,38	14,69%
<b>Skupaj</b>	<b>1.182,00</b>	<b>31.100,48</b>	<b>212.208,19</b>	<b>547.918,19</b>	<b>792.408,86</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Viri financiranja upravičenih stroškov investicije po letih v tekočih cenah (v EUR)

Vir financiranja	2018	2019	2020	2021	Skupaj	Delež
Občina Trebnje	1.182,00	31.100,48	35.815,73	164.703,86	232.802,07	28,57%
Dogovor za razvoj regij (ESRR + RS)	0,00	0,00	180.000,00	402.001,89	582.001,89	71,43%
- sredstva ESRR (80 %)	0,00	0,00	144.000,00	321.601,51	465.601,51	57,14%
- sredstva Proračuna RS (20 %)	0,00	0,00	36.000,00	80.400,38	116.400,38	14,29%
<b>Skupaj</b>	<b>1.182,00</b>	<b>31.100,48</b>	<b>215.815,73</b>	<b>566.705,75</b>	<b>814.803,96</b>	<b>100,00%</b>

## 13. PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA

### 13.1. Izhodišča in projekcija prihodkov in stroškov

Ocena prihodkov in stroškov za investicijo je izdelana na naslednjih izhodiščih:

1. Pri finančni analizi je uporabljena **inkrementalna tehnika**, tako so upoštevani le dodatni stroški in prihodki, ki bodo nastali zaradi investicije.
2. Za finančno analizo je uporabljena **4 % diskontna stopnja**, ki je predpisana 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).
3. Pri izračunih je skladno s priporočilom priročnika »Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020« upoštevano **referenčno obdobje 30 let**. Na strani 42 priročnika so podane priporočene vrednosti referenčnega obdobja, pri čemer je za sektor ceste (roads) priporočeno obdobje 25-30 let.
4. Upoštevana je **investicijska vrednost v stalnih cenah, z DDV**, saj bo ta plačan in si ga Občina Trebnje ne more povrniti. V upoštevani investicijski vrednosti ni nepredvidenih stroškov investicije.
5. Finančna analiza je izdelana na osnovi podatkov iz obstoječe ocene vrednosti, na podlagi podatkov prejetih s strani naročnika, na podlagi z lastnim poizvedovanjem pridobljenih podatkov ter na podlagi izkustvenih podatkov iz podobnih projektov v preteklosti.
6. Predvidevamo, da bodo v izračunih upoštevane predpostavke enake v celotnem referenčnem obdobju.
7. Kot začetek obratovanja novega kolesarskega omrežja je upoštevan oktober 2022, saj bodo izvedbena dela zaključena septembra 2022.

#### 8. Prihodki:

Nove kolesarske povezave nimajo nobenih tržnih možnosti in ne bodo generirale nobenih prihodkov. Uporaba javne lokalne prometne infrastrukture je brezplačna.

#### 9. Stroški vzdrževanja:

Zaradi izgradnje in ureditve kolesarskih povezav, bo treba izvajati nekatera dodatna vzdrževalna dela. Gre za stroške tekočega vzdrževanja – npr. manjša popravila, urejanja bankin, pluzenja, posipanja, pometanja novih kolesarskih povezav, vzdrževanja in upravljanja z novo vertikalno signalizacijo ter novimi prometnimi znaki za urejenje prometa kolesarjev ipd. (vrednost teh del je ocenjena na **1.810 EUR** letno). Prav tako bo treba na pet let obnavljati horizontalne prometne označbe (vrednost del je ocenjena na **22.333 EUR**).



Ostala vzdrževalna dela na že zgrajeni prometni infrastrukturi se zaradi investicije ne bodo spremenila (manjša popravila, urejanje bankin, pluženje, posipavanje, pometanje, ...).

**10. Strošek amortizacije:**

Za potrebe izračuna stroškov amortizacije upoštevamo sledeča izhodišča:

- amortizacijska osnova za gradbena dela: 967.024,33 EUR,
- amortizacijska stopnja za gradbena dela: 3 %,
- amortizacijska osnova za opremo ter horizontalno in vertikalno signalizacijo: 58.705,42 EUR,
- amortizacijska stopnja signalizacije: 20 %.

**11. Ostane vrednosti:**

Ostane vrednosti je sestavljen iz ostanka vrednosti prihodnjih neto prejemkov ter iz vrednosti kupljenih zemljišč, po katerih bo potekala kolesarska povezava.

Glede na to, da so neto prejemki tudi po preteku referenčnega obdobja negativni, je ostane vrednosti enak vrednosti kupljenih zemljišč, tj. 53.432,40 EUR.

Tabela: Ocena prihodkov in stroškov

Leto	Operativni stroški poslovanja	Operativni prihodki iz poslovanja	Amortizacija	Razlika
2019	0,00	0,00	0,00	0,00
2020	0,00	0,00	0,00	0,00
2021	0,00	0,00	0,00	0,00
2022	452,50	0,00	10.187,95	-10.640,45
2023	1.810,00	0,00	40.751,81	-42.561,81
2024	1.810,00	0,00	40.751,81	-42.561,81
2025	1.810,00	0,00	40.751,81	-42.561,81
2026	1.810,00	0,00	40.751,81	-42.561,81
2027	24.143,00	0,00	37.816,54	-61.959,54
2028	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2029	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2030	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2031	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2032	24.143,00	0,00	29.010,73	-53.153,73
2033	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2034	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2035	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2036	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2037	24.143,00	0,00	29.010,73	-53.153,73
2038	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2039	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2040	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2041	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2042	24.143,00	0,00	29.010,73	-53.153,73
2043	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2044	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2045	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2046	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73
2047	24.143,00	0,00	29.010,73	-53.153,73
2048	1.810,00	0,00	29.010,73	-30.820,73

### 13.2. Likvidnostni tok

Likvidnostni tok je izpeljan iz ocene prihodkov in stroškov. Pri tem so upoštevani vsi stroški investicije.

Tabela: Likvidnostni tok investicije

Leto	Prihodki	Viri finan.	Ostanek vrednosti	SKUPAJ PRILIVI	Viri finan.	Stroški poslovanja	SKUPAJ ODLIVI	NETO PRILIV
2019	0	2.174		2.174	2.174	0	2.174	0
2020	0	37.943		37.943	37.943	0	37.943	0
2021	0	279.578		279.578	279.578	0	279.578	0
2022	0	706.036		706.036	706.036	453	706.488	-453
2023	0			0		1.810	1.810	-1.810
2024	0			0		1.810	1.810	-1.810
2025	0			0		1.810	1.810	-1.810
2026	0			0		1.810	1.810	-1.810
2027	0			0		24.143	24.143	-24.143
2028	0			0		1.810	1.810	-1.810
2029	0			0		1.810	1.810	-1.810
2030	0			0		1.810	1.810	-1.810
2031	0			0		1.810	1.810	-1.810
2032	0			0		24.143	24.143	-24.143
2033	0			0		1.810	1.810	-1.810
2034	0			0		1.810	1.810	-1.810
2035	0			0		1.810	1.810	-1.810
2036	0			0		1.810	1.810	-1.810
2037	0			0		24.143	24.143	-24.143
2038	0			0		1.810	1.810	-1.810
2039	0			0		1.810	1.810	-1.810
2040	0			0		1.810	1.810	-1.810
2041	0			0		1.810	1.810	-1.810
2042	0			0		24.143	24.143	-24.143
2043	0			0		1.810	1.810	-1.810
2044	0			0		1.810	1.810	-1.810
2045	0			0		1.810	1.810	-1.810
2046	0			0		1.810	1.810	-1.810
2047	0			0		24.143	24.143	-24.143
2048	0		53.432	53.432		1.810	1.810	51.622
<b>Skupaj</b>		<b>1.025.730</b>	<b>53.432</b>		<b>1.025.730</b>			

Sredstev za pokrivanje negativnega neto priliva ne prikazujemo med prilivi v tabeli likvidnostnega toka, saj bo ta prispeval kar investitor in kot taka niso generirana tržno.

### 13.3. Finančni tok

Finančni tok za investicijo je izpeljan iz likvidnostnega toka za referenčno obdobje ter ob upoštevanju prejšnjih ocen prihodkov in stroškov.

Tabela: Finančni tok investicije

Leto	Priliv	Odliv	Neto priliv
2019	0	2.174	-2.174
2020	0	37.943	-37.943
2021	0	279.578	-279.578
2022	0	706.488	-706.488
2023	0	1.810	-1.810
2024	0	1.810	-1.810
2025	0	1.810	-1.810
2026	0	1.810	-1.810
2027	0	24.143	-24.143
2028	0	1.810	-1.810
2029	0	1.810	-1.810
2030	0	1.810	-1.810
2031	0	1.810	-1.810
2032	0	24.143	-24.143
2033	0	1.810	-1.810
2034	0	1.810	-1.810
2035	0	1.810	-1.810
2036	0	1.810	-1.810
2037	0	24.143	-24.143
2038	0	1.810	-1.810
2039	0	1.810	-1.810
2040	0	1.810	-1.810
2041	0	1.810	-1.810
2042	0	24.143	-24.143
2043	0	1.810	-1.810
2044	0	1.810	-1.810
2045	0	1.810	-1.810
2046	0	1.810	-1.810
2047	0	24.143	-24.143
2048	53.432	1.810	51.622

## 14. VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI

### 14.1. Finančna ocena

Finančna ocena investicije je negativna. Tak rezultat je pričakovan, saj gre za investicijo v javno prometno infrastrukturo, ki ne generira prihodkov. Tako investicija ne prinaša nobenih direktnih finančnih koristi.

Gledano z vidika družbe pozitivni učinki investicije presegajo stroške, ki jih bo le-ta imela z investicijo.

Zaradi izvedbe projekta se bodo bistveno izboljšali pogoji za trajnostno mobilnost (pogoji za kolesarjenje) ter prometna varnost kolesarjev. Posledično pričakujemo, da bo del občanov spremenil svoje potovalne navade in za dnevno migracijo uporabljal kolo, s tem pa tudi prevzel zdrave življenjske navade in poskrbel za čistejše okolje.

Skratka investicija bo z zagotavljanjem kakovostnih življenjskih pogojev pozitivno vplivala na trajnostni razvoj občine Trebnje.

### 14.2. Ekonomska ocena

Ekonomska ocena se dela iz širšega družbenega vidika in poleg finančnih kazalcev zajema tudi ostale parametre, na primer vpliv na okolje, zdravje, gospodarski in splošni razvoj družbe, pri čemer se gleda posredne učinke ne samo na investitorja ampak tudi na širšo družbo.

Vsi ti kazalci imajo skupno to, da jih je težko denarno ovrednotiti. Glede na določila 26. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016) in glede na to, da je investicija manjša od 25 mio EUR, podrobnejša multikriterijska analiza ni potrebna.

V tem kontekstu je investicija v kolesarsko infrastrukturo vsekakor pozitivna. Negativnih vidikov investicije z vidika družbe praktično ni, medtem ko je pozitivnih kar nekaj, konkretno:

- razvoj trajnostne mobilnosti,
- izboljšanje prometne varnosti,
- zmanjšanje porabe fosilnih goriv,
- izboljšanje kakovosti zraka,
- pozitiven vpliv na zdravje občanov,
- izboljšanje turistične ponudbe občine,
- izboljšanje kakovosti bivalnega okolja,
- in še mnogi drugi pozitivni učinki.

### 14.3. Izračun finančnih kazalnikov

#### 14.3.1. Doba vračanja investicijskih sredstev

Upoštevajoč vrednost investicije, letni strošek amortizacije in stroške vzdrževanja se investicija investitorju ne povrne v življenjski dobi. Glede na to, da gre za izgradnjo in ureditev kolesarske povezave, je to tudi razumljivo.

#### 14.3.2. Finančna neto sedanja vrednost

Za izračun finančne neto sedanje vrednosti so vsi prilivi in odlivi investicije za vso življenjsko dobo diskontirani s 4 % diskontno stopnjo, ki je predpisana z zakonom.

Tabela: Finančna neto sedanja vrednost investicije

Leto	Neto priliv	Kumulativa neto prilivov	Diskontni faktor	Diskontirani neto denarni tok
2019	-2.174	-2.174	1,0400	-2.261
2020	-37.943	-40.117	1,0000	-37.943
2021	-279.578	-319.694	0,9615	-268.825
2022	-706.488	-1.026.182	0,9246	-653.188
2023	-1.810	-1.027.992	0,8890	-1.609
2024	-1.810	-1.029.802	0,8548	-1.547
2025	-1.810	-1.031.612	0,8219	-1.488
2026	-1.810	-1.033.422	0,7903	-1.430
2027	-24.143	-1.057.565	0,7599	-18.347
2028	-1.810	-1.059.375	0,7307	-1.323
2029	-1.810	-1.061.185	0,7026	-1.272
2030	-1.810	-1.062.995	0,6756	-1.223
2031	-1.810	-1.064.805	0,6496	-1.176
2032	-24.143	-1.088.948	0,6246	-15.080
2033	-1.810	-1.090.758	0,6006	-1.087
2034	-1.810	-1.092.568	0,5775	-1.045
2035	-1.810	-1.094.378	0,5553	-1.005
2036	-1.810	-1.096.188	0,5339	-966
2037	-24.143	-1.120.331	0,5134	-12.394
2038	-1.810	-1.122.141	0,4936	-893
2039	-1.810	-1.123.951	0,4746	-859
2040	-1.810	-1.125.761	0,4564	-826
2041	-1.810	-1.127.571	0,4388	-794
2042	-24.143	-1.151.714	0,4220	-10.187
2043	-1.810	-1.153.524	0,4057	-734
2044	-1.810	-1.155.334	0,3901	-706
2045	-1.810	-1.157.144	0,3751	-679
2046	-1.810	-1.158.954	0,3607	-653
2047	-24.143	-1.183.097	0,3468	-8.373
2048	51.622	-1.131.475	0,3335	17.215
<b>Skupaj</b>				<b>-1.030.698</b>

Seštevek diskontiranih neto prilivov nam pove finančno neto sedanjo vrednost, ki je v tem primeru negativna, konkretno znaša -1.030.698 EUR.

### **14.3.3. Finančna interna stopnja donosnosti**

Finančna interna stopnja donosnosti je tista diskontna stopnja, pri kateri je finančna neto sedanja vrednost enaka nič. Finančna interna stopnja donosnosti se primerja z diskontno stopnjo, ki je merilo za oceno pričakovanih rezultatov predlaganega projekta.

Glede na vhodne podatke in dejstvo, da se investicija investitorju ne povrne v življenjski dobi, finančna interna stopnja donosnosti ni izračunljiva in je negativna.

### **14.3.4. Finančna relativna neto sedanja vrednost**

Finančna relativna neto sedanja vrednost je razmerje med finančno neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški. V tem primeru znaša FRNSV -1,0716.

## **14.4. Izračun ekonomskih kazalnikov**

V ekonomski analizi je ocenjen prispevek projekta h gospodarskemu razvoju družbe. Izdelana je v imenu vse družbe in ne le z vidika lastnika infrastrukture kakor v finančni analizi.

V našem primeru je določitev eksternih koristi in stroškov za obravnavano investicijo težavna, saj je zelo malo oprijemljivih podatkov, na podlagi katerih bi lahko verodostojno ocenili eksternalije.

### **Ekonomске koristi**

Koristi, ki jih upoštevamo v ekonomski analizi in jih prinašajo urejene kolesarske povezave, so izboljšanje trajnostne mobilnosti, prometne varnosti ter kakovosti zraka v občini Trebnje.

#### Manj poškodb zaradi prometnih nesreč

V občini Trebnje se je med letoma 2009 in 2019 (10 let) zgodilo 40 prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi kolesarji, kar znaša 4 prometne nesreče letno.

Investicija bo imela pozitiven učinek na zdravje prebivalcev občine Trebnje zaradi preprečitve nastanka poškodb ob prometnih nesrečah. Ocenjujemo, da se bo zaradi novih in urejenih kolesarskih povezav zgodila 1 prometna nesreča z udeležbo kolesarja manj letno.

Koristi zaradi preprečitve poškodb so ocenjene glede na odškodnine za nematerialno škodo po podatkih spletne strani Vrhovnega sodišča Republike Slovenije ([www.sodisce.si](http://www.sodisce.si)). Višina odškodnine v primeru težje poškodbe znaša približno 71.000 EUR.

Trainostna mobilnost – manjša poraba fosilnih goriv

Sedaj kolo kot prevozno sredstvo za vsakodnevna potovanja v službe in šole uporablja le peščica občanov. Z izgradnjo nove kolesarske povezave ocenjujemo, da se bo odstotek občanov, ki za vsakodnevno mobilnost uporabljajo kolo povišal, in sicer za 2 % občanov. Ocenjujemo, da bodo v 210 dneh letno (primerno za kolesarjenje) novi kolesarji v povprečju s kolesom za dnevno mobilnost naredili 4 km dnevno.

Ob predpostavki, da njihova motorna vozila v povprečju porabijo 8 l goriva na 100 km, bo letno zaradi investicije porabljenih 17.496,19 l fosilnih goriv manj. Ob predpostavki cene 1,1 EUR/l, bodo letne koristi družbe znašale 19.245,81 EUR.

Zmanjšanje negativnih vplivov na zrak

Zaradi izvedbe investicije se bo izboljšala kakovost zraka v občini Trebnje, saj se bo zmanjšalo onasneževanja, ki je posledica uporabe motornih vozil oziroma izpustov zaradi uporabe fosilnih goriv.

Pri porabi 1 litra dizelskega goriva nastane 2,65 kg CO<sub>2</sub>, pri porabi bencina pa 2,37 kg CO<sub>2</sub>. Ob predpostavki, da bo zaradi investicije porabljenih 17.496,19 l fosilnih goriv manj ter ob upoštevanju 2,50 kg CO<sub>2</sub> na liter porabljenega fosilnega goriva, bo skupno zmanjšanje obremenjevanja okolja z emisijami CO<sub>2</sub> znašalo približno 43,74 ton CO<sub>2</sub> letno.

Vrednost tone CO<sub>2</sub> je določena z vrednostjo emisijskega kupona, ki se je v zadnjih letih močno spreminjala. V letu 2018 je povprečna cena emisijskih kuponov znašala 15,44 EUR/tCO<sub>2</sub>, v letu 2019 pa je prekoračila 20 EUR/tCO<sub>2</sub>. Vrednost emisijskega kupona naj bi glede na navedbe okoljskih strokovnjakov v prihodnosti narasla.

V izračunih do leta 2025 upoštevamo vrednost emisijskega kupona 20,00 EUR/tCO<sub>2</sub>, od leta 2025 do leta 2030 25,00 EUR/tCO<sub>2</sub>, od leta 2030 dalje pa 30,00 EUR/tCO<sub>2</sub>. Tako izračunane letne koristi znašajo do leta 2025 874,81 EUR, med letoma 2025 in 2030 1.093,51 EUR in od leta 2030 dalje 1.312,21 EUR.

**Od tržnih do obračunskih cen**

Kot vrednost projekta upoštevamo celotno vrednost investicije brez DDV v stalnih cenah pomnoženo s korekcijskim faktorjem 0,90, kar utemeljujemo s tem, da cene izvajalcev vsebujejo tudi njihov pričakovani dobiček in rezervo, enako pa velja tudi za prodajalce materiala za vgradnjo.

**Diskontiranje**

Diskontna stopnja v ekonomski analizi investicijskih projektov – družbena diskonta stopnja – skuša odražati družbeni vidik tega, kako naj bi bodoče koristi in stroške vrednotili glede na zdajšnje razmere. Lahko se tudi razlikuje od diskontne stopnje v finančni analizi, in sicer tedaj, ko kapitalski trgi niso popolni.



Skladno s priporočilom Evropske komisije iz dokumenta »Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020«, pri izračunih ekonomskih kazalnikov upoštevamo družbeno diskontno stopnjo 5 %.

Kot referenčno obdobje, upoštevamo enako obdobje, kot v finančni analizi.

### Ostanek vrednosti

Ostanek vrednosti je izračunan od zaključka referenčnega obdobja (za izračun ostanka vrednosti je začetek referenčnega obdobja upoštevan po zaključku investicije) do konca ponderirane življenjske dobe projekta. Izračun ponderirane življenjske dobe projekta je sledeč:

Postavka	Vrednost brez DDV v EUR	Delež	Življenjska doba	Ponderirana življenjska doba
1. Gradnja kolesarskih povezav	967.024,33	94,28%	40	37,71
2. Oprema in prometna signalizacija	58.705,42	5,72%	10	0,57
<b>Skupaj</b>	<b>1.025.729,75</b>	<b>100,00%</b>		<b>38,28</b>

Obdobje, ki je upoštevano pri izračunu ostanka vrednosti je tako 12 let (8 let + 4 leta implementacije projekta, ki v tem primeru niso vključena v referenčno obdobje). Tako izračunan ostanek vrednosti skupaj z vrednostjo kupljenih zemljišč znaša 816.122 EUR.

Tabela: Tabela skupnih koristi in stroškov investicijske operacije

Postavka	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1. Neto prilivi iz poslovanja	0	0	0	0	0	0
2. Skupne koristi eksternalij:	0	0	0	22.780	91.121	91.121
<b>Skupne koristi od invest.</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>22.780</b>	<b>91.121</b>	<b>91.121</b>
3. Neto odlivi iz poslovanja	0	0	0	453	1.810	1.810
4. Zunanji eksterni stroški	0	0	0	0	0	0
5. Investicijski stroški	1.604	27.990	206.246	528.729		
<b>Skupaj stroški iz investicije</b>	<b>1.604</b>	<b>27.990</b>	<b>206.246</b>	<b>529.182</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>
<b>Neto denarni tok</b>	<b>-1.604</b>	<b>-27.990</b>	<b>-206.246</b>	<b>-506.402</b>	<b>89.311</b>	<b>89.311</b>
diskontni faktor	1,0500	1,0000	0,9524	0,9070	0,8638	0,8227
diskontiran neto denarni tok	-1.684	-27.990	-196.425	-459.321	77.150	73.476

Postavka	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Neto prilivi iz poslovanja	0	0	0	0	0	0
2. Skupne koristi eksternalij:	91.121	91.339	91.339	91.339	91.339	91.339
<b>Skupne koristi od invest.</b>	<b>91.121</b>	<b>91.339</b>	<b>91.339</b>	<b>91.339</b>	<b>91.339</b>	<b>91.339</b>
3. Neto odlivi iz poslovanja	1.810	1.810	24.143	1.810	1.810	1.810
4. Zunanji eksterni stroški	0	0	0	0	0	0
5. Investicijski stroški						
<b>Skupaj stroški iz investicije</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>24.143</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>
<b>Neto denarni tok</b>	<b>89.311</b>	<b>89.529</b>	<b>67.196</b>	<b>89.529</b>	<b>89.529</b>	<b>89.529</b>
diskontni faktor	0,7835	0,7462	0,7107	0,6768	0,6446	0,6139
diskontiran neto denarni tok	69.977	66.808	47.755	60.597	57.711	54.963

Postavka	2031	2032	2033	2034	2035	2036
1. Neto prilivi iz poslovanja	0	0	0	0	0	0
2. Skupne koristi eksternalij:	91.558	91.558	91.558	91.558	91.558	91.558
<b>Skupne koristi od invest.</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>
3. Neto odlivi iz poslovanja	1.810	24.143	1.810	1.810	1.810	1.810
4. Zunanji eksterni stroški	0	0	0	0	0	0
5. Investicijski stroški						
<b>Skupaj stroški iz investicije</b>	<b>1.810</b>	<b>24.143</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>
<b>Neto denarni tok</b>	<b>89.748</b>	<b>67.415</b>	<b>89.748</b>	<b>89.748</b>	<b>89.748</b>	<b>89.748</b>
diskontni faktor	0,5847	0,5568	0,5303	0,5051	0,4810	0,4581
diskontiran neto denarni tok	52.474	37.539	47.595	45.329	43.170	41.115

Postavka	2037	2038	2039	2040	2041	2042
1. Neto prilivi iz poslovanja	0	0	0	0	0	0
2. Skupne koristi eksternalij:	91.558	91.558	91.558	91.558	91.558	91.558
<b>Skupne koristi od invest.</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>
3. Neto odlivi iz poslovanja	24.143	1.810	1.810	1.810	1.810	24.143
4. Zunanji eksterni stroški	0	0	0	0	0	0
5. Investicijski stroški						
<b>Skupaj stroški iz investicije</b>	<b>24.143</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>24.143</b>
<b>Neto denarni tok</b>	<b>67.415</b>	<b>89.748</b>	<b>89.748</b>	<b>89.748</b>	<b>89.748</b>	<b>67.415</b>
diskontni faktor	0,4363	0,4155	0,3957	0,3769	0,3589	0,3418
diskontiran neto denarni tok	29.413	37.292	35.516	33.825	32.214	23.046

Postavka	2043	2044	2045	2046	2047	2048
1. Neto prilivi iz poslovanja	0	0	0	0	0	0
2. Skupne koristi eksternalij:	91.558	91.558	91.558	91.558	91.558	907.680
<b>Skupne koristi od invest.</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>91.558</b>	<b>907.680</b>
3. Neto odlivi iz poslovanja	1.810	1.810	1.810	1.810	24.143	1.810
4. Zunanji eksterni stroški	0	0	0	0	0	0
5. Investicijski stroški						
<b>Skupaj stroški iz investicije</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>1.810</b>	<b>24.143</b>	<b>1.810</b>
<b>Neto denarni tok</b>	<b>89.748</b>	<b>89.748</b>	<b>89.748</b>	<b>89.748</b>	<b>67.415</b>	<b>905.870</b>
diskontni faktor	0,3256	0,3101	0,2953	0,2812	0,2678	0,2551
diskontiran neto denarni tok	29.219	27.828	26.503	25.241	18.057	231.082

Tabela: Rezultati ekonomskih kazalnikov investicije

Kazalnik	Rezultat
Ekonomska interna stopnja donosnosti (EISD)	11,18 %
Ekonomska neto sedanja vrednost (ENSV)	639.476,40 EUR
Relativno razmerje med koristmi in stroški (B/C)	1,8184

## 14.5. Predstavitev učinkov, ki se ne dajo vrednotiti z denarjem

Narava investicije je taka, da so nefinančni vidiki in cilji investicije tisti, ki jih investitor zasleduje pri izvedbi projekta, medtem ko so denarni vidiki pomembni »zgolj« z vidika racionalne porabe denarja davkoplačevalcev, niso pa pobudnik ideje o izvedbi projekta, niti jih v primeru izboljšane trajnostne mobilnosti, kakovosti zraka, prometne varnosti, zmanjšanja porabe fosilnih goriv in podobnih kazalcev ne moremo (ali pa vsaj zelo težko) ovrednotiti.

Iz ekonomskega vidika lahko investicijo upravičimo sledeče:

- izboljšala se bo prometna varnost (nova kolesarska povezava bo zmanjšala možnost nastanka prometnih nesreč),
- izboljšali se bodo pogoji za kolesarje (več občanov se bo do željenih ciljev odpravilo s kolesom – manj prevoznih stroškov, manjša odvisnost od fosilnih goriv),
- izboljšani bodo vplivi na okolje (manj okolju škodljivih izpustov motornih vozil),
- izboljšala se bo turistična ponudba občine,
- omogočen bo nadaljnji trajnostni razvoj občine Trebnje ter
- izboljšal se bo komunalni in posledično tudi življenjski standard.

Iz primerjave finančne ocene koristi in stroškov družbenega okolja, ki so posledica izvedbe obravnavane investicije ugotavljamo, da so koristi te bistveno večje od stroškov.

## 15. ANALIZA TVEGANJ IN OBČUTLJIVOSTI

### 15.1. Analiza tveganj

Analiza tveganja je ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih dosežkov. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti se imenuje stopnja tveganja. Analiza zajema ovrednotenje projektnih (tveganje razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanja projekta) in splošnih tveganj (politična, narodnogospodarska, družbeno kulturna in druga tveganja).

Projekt ima naslednja tveganja:

- Tveganje povezano s financiranjem: Investicija v izgradnjo in ureditev odseka 1 regionalne kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog ima visoko investicijsko vrednost ter predvideno sofinanciranje iz mehanizma Dogovor za razvoj regij (ESRR in RS). Glavno tveganje za projekt je tveganje pridobitve finančne pomoči iz zunanjih virov. Glede na to, da je treba uspešno oddati vlogo v neposredno potrditev, učinkovito izvesti investicijo ter pravilno oddati zahteve za sofinanciranje in ob dejstvu, da bodo sredstva, ki jih bo za investicijo morala prispevati Občina Trebnje, zagotovljena, ocenjujemo to tveganje kot **srednje veliko**.
- Tveganja organizacijske in fizične izvedbe, pri čemer gre zlasti za nepredvidene dogodke med izdelavo projektne dokumentacije, procesom izbire izvajalca izvedbenih del in fizično izvedbo investicije, ki bi lahko zakasnili in podražili projekt. Glede na to, da je projektna dokumentacija izdelana, da sta pridobljena naravovarstveno soglasje ter mnenje Zavoda RS za varstvo narave, da so pridobljena vsa zemljišča po katerih bo potekala nova kolesarska povezava, da pridobitev gradbenih dovoljenj ni potrebna ter

da postopek izbire izvajalca izvedbenih del še ni izveden, ocenjujemo verjetnost teh dogodkov kot **srednje veliko**.

- Tveganje povezano z nihanjem cen na trgu izvedbenih del, ki pomeni, da so lahko pridobljene ponudbe v procesu javnega naročanja tudi opazno drugačna od v dokumentu navedenih. Glede na to, da smo v zadnjem času priča opaznemu padcu cen pri izvajalcih in da sicer obstajajo napovedi glede tega za v bodoče, vendar imajo kot vse napovedi omejeno zanesljivost, ocenjujemo to tveganje kot **srednje visoko**.
- Tveganje povezano z uporabo kolesarskih povezav: Glede na to, da je področje kolesarjenja (za trajnostno mobilnost) v občini Trebnje ocenjeno kot slabo razvito, nevarno in premalo uporabljeno, bi infrastrukturno izboljšanje kolesarskih povezav, povečalo tudi število občanov, ki za dnevno migracijo uporabljajo kolo. Nenazadnje je sedanje stanje oziroma število uporabnikov porazno, saj za dnevno migracijo v službe in šole kolo uporablja le peščica občanov. Tveganje povezano z uporabo kolesarskih povezav oziroma verjetnost, da kolesarske povezave ne bi bile dobro izkoriščene, ocenjujemo kot **zelo nizko**.

## 15.2. Analiza občutljivosti

Analiza občutljivosti je analiza učinkov sprememb nekaterih ključnih predpostavk na rezultate ocenjevanja stroškov in koristi. Merila, ki se privzamejo za izbiro kritičnih spremenljivk, se razlikujejo glede na posebnosti posamičnega projekta in jih je treba izbirati za vsak primer posebej.

V analizi občutljivosti so upoštevane naslednje variante:

- naložbeni stroški – porast za 1 %,
- naložbeni stroški – znižanje za 1 %,
- finančni prihodki – porast za 1 %,
- finančni prihodki – znižanje za 1 %,
- stroški obratovanja in vzdrževanja – porast za 1 %,
- stroški obratovanja in vzdrževanja – znižanje za 1 %,
- ekonomske koristi – porast za 1 %,
- ekonomske koristi – znižanje za 1 %,
- ekonomski stroški investicije – porast za 1 %,
- ekonomski stroški investicije – znižanje za 1 %,
- ekonomski stroški – porast za 1 %,
- ekonomski stroški – znižanje za 1 %.

Tabela: Analiza občutljivosti za finančne kazalnike – rezultati sprememb finančnih kazalnikov ob 1 % porastu in znižanju posameznih spremenljivk (naložbeni stroški, prihodki, stroški obratovanja in vzdrževanja)

Investicijski stroški / sprememba	NSV	ISD	RNSV	Doba vračanja
0%	-1.030.698	ni izračunljiva	-1,0716	se ne povrne
1%	-1.040.316	ni izračunljiva	-1,0709	se ne povrne
-1%	-1.021.080	ni izračunljiva	-1,0724	se ne povrne
Prihodki / sprememba	NSV	ISD	RNSV	Doba vračanja
0%	-1.030.698	ni izračunljiva	-1,0716	se ne povrne
1%	-1.030.698	ni izračunljiva	-1,0716	se ne povrne
-1%	-1.030.698	ni izračunljiva	-1,0716	se ne povrne
Str. vzdrževanja / sprememba	NSV	ISD	RNSV	Doba vračanja
0%	-1.030.698	ni izračunljiva	-1,0716	se ne povrne
1%	-1.031.566	ni izračunljiva	-1,0725	se ne povrne
-1%	-1.029.831	ni izračunljiva	-1,0707	se ne povrne

Tabela1: Analiza občutljivosti za ekonomske kazalnike – rezultati sprememb ekonomskih kazalnikov ob 1 % porastu in znižanju posameznih spremenljivk (ekonomske koristi, stroški investicije, ekonomski stroški)

Ekonomski investicijski stroški / sprememba	NSV	ISD
0%	639.476	11,18%
1%	632.420	11,06%
-1%	646.533	11,30%
Ekonomske koristi / sprememba	NSV	ISD
0%	639.476	11,18%
1%	653.673	11,30%
-1%	625.280	11,05%
Ekonomski stroški / sprememba	NSV	ISD
0%	639.476	11,18%
1%	638.595	11,17%
-1%	640.358	11,18%

Tabela: Analiza občutljivosti – sprememba stopnje donosa in čiste sedanje vrednosti (v %) ob 1 % porastu in znižanju preizkušenih spremenljivk

Preizkušana spremenljivka	sprememba finančne stopnje donosa (%) +/-	sprememba finančne čiste sedanje vrednosti (%) +/-	sprememba ekonomske stopnje donosa (%) +/-	sprememba ekonomska čiste sedanje vrednosti (%) +/-
Naložbeni stroški – porast za 1 %	/	-0,93%		
Naložbeni stroški – znižanje za 1 %	/	0,93%		
Prihodki – porast za 1%	/	0,00%		
Prihodki – znižanje za 1%	/	0,00%		
Stroški obratovanja in vzdrževanje - porast za 1 %	/	-0,08%		
Stroški obratovanja in vzdrževanje - znižanje za 1 %	/	0,08%		
<b>Brez sprememb</b>	<b>ni izračunljiva</b>	<b>-1.030.698</b>	<b>11,18%</b>	<b>639.476</b>
Ekonomске koristi – porast za 1 %			1,11%	2,22%
Ekonomске koristi – znižanje za 1 %			-1,12%	-2,22%
Ekonomski stroški investicije – porast za 1 %			-1,05%	-1,10%
Ekonomski stroški investicije – znižanje za 1 %			1,06%	1,10%
Ekonomski stroški – porast za 1 %			-0,06%	-0,14%
Ekonomski stroški – znižanje za 1 %			0,06%	0,14%

Z analizo občutljivosti ugotavljamo, da je investicija iz finančnega vidika najbolj občutljiva na spremembo naložbenih stroškov (ni kritična spremenljivka), iz ekonomskega vidika pa je investicija najbolj občutljiva na spremembo ekonomskih koristi (kritična spremenljivka).

## 16. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

### 16.1. Opredelitev ciljev

Družbeno-ekonomski cilji projektov v prometno oziroma kolesarsko infrastrukturo, se nanašajo na zagotovitev kakovostnih pogojev za trajnostno mobilnost, na kakovost bivanja, zdrav življenjski slog ter varstvo okolja.

#### **Najpomembnejši družbeno-ekonomski cilji so:**

- zagotoviti kakovostne infrastrukturne pogoje, zaradi katerih bo vse več tamkajšnjih prebivalcev za dnevno migracijo uporabljalo kolo,
- s kolesarsko infrastrukturo povezati pomembne točke občine, med katerimi je pretok občanov največji,
- izboljšati prometno varnost,
- zmanjšati izpuste toplogrednih plinov, ki so posledica uporabe motornih vozil,
- zmanjšati porabo fosilnih goriv,
- pozitivno vplivati na zdravje občanov,
- izboljšati turistično ponudbo občine,
- omogočiti trajnostni razvoj občine Trebnje,
- izboljšati infrastrukturno urejenost občine,
- omogočiti kakovostne pogoje za življenje v občini,
- dvigniti življenjski standard občanov.

#### **V tem konkretnem primeru so fizični cilji projekta naslednji:**

- izgradnja/ureditev 5.464,80 m odseka 1 regijske kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog (od Občine Trebnje do občinske meje izven naselja Rodine pri Trebnjem), natančneje:
  - 453 m pododseka TR1 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m),
  - 623 m m pododseka TR2 (ureditev kolesarskega pasu na obstoječem vozišču, širine 2 x 1,25 m),
  - 211 m pododseka TR3 (ureditev novih kolesarskih stez, širine 1,00 m, dvostranska enosmerna + površine za pešce),
  - 88 m pododseka TR4 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 768 m pododseka TR5 (dvostranska enosmerna, enostranska dvosmerna in kolesarji na obstoječih površinah), od česar:
    - 190,25 m pododseka po obstoječem vozišču,
    - 387,75 m pododseka po dvostranski enosmerni kolesarski stezi,
    - 190 m pododseka po enostranski dvosmerni kolesarski stezi + površine za pešce,
  - 345 m pododseka TR6 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 170 m pododseka TR7 (obstoječe ureditve kolesarskih povezav),
  - 284 m pododseka TR8 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah),
  - 1.131 m pododseka TR9 (ureditev samostojne kolesarske poti, širine 3,50 m)
  - 384 m pododseka TR10 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah),
  - 1.007,80 m pododseka TR11 (ureditev kolesarskih povezav po obstoječih cestah).

**Kazalniki učinka in rezultatov** obravnavane investicije, so:

- dolžina nove kolesarske povezave: 5.464,80 m,
- vložena sredstva: 1.054.691,81 EUR (tekoče cene).

**Projekt je usklajen z naslednjimi EU in slovenskimi strategijami ter politikami:**

- Strategijo razvoja Slovenije 2014 -2020,
- Celostno prometno strategijo Občine Trebnje,
- Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020,
- Regionalnim razvojnim programom za obdobje 2014-2020 v razvojni regiji Jugovzhodna Slovenija,
- Načrtom razvojnih programov Občine Trebnje.

## 16.2. Identifikacija projekta

Da bi dosegli opredeljene cilje je potrebno določiti:

- **Vrsto investicije:**  
Gradnja in urejanje dobrih 5,4 km kolesarskih povezav v občini Trebnje, od česar 2,5 km ločenih kolesarskih površin.
- **Izboljšave zaradi investicije:**
  - 1.) pridobitev novih, urejenih površin za kolesarje,
  - 2.) izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost,
  - 3.) izboljšanje prometne varnosti kolesarjev,
  - 4.) izboljšanje kakovosti zraka v občini,
  - 5.) izboljšanje zdravja občanov,
  - 6.) izboljšanje ekonomskega stanja občanov (zmanjšanje odvisnosti od fosilnih goriv),
  - 7.) izboljšanje kakovosti bivanja v občini.
- **Podatki o projektu:**  
Število uporabnikov:  
Dolžina nove kolesarske povezave: 5,4 km,  
Dolžina novih ločenih kolesarskih površin: 2,5 km,  
Predvideno število novih uporabnikov (kolesarjev), ki bodo za dnevno mobilnost uporabljali kolo: 2 % občanov.



– **Vpliv na okolje:**

Investicija nima nobenih negativnih vplivov na okolje, zato ni stroškov odprave negativnih vplivov na okolje.

Učinkovitost raba virov

Sama prometna (kolesarska) infrastruktura ne izrablja naravnih virov in nanje nima posebnega vpliva.

Okoljska učinkovitost

Kar zadeva okoljsko učinkovitost bo pri izvedbenih delih uporabljena najboljša razpoložljiva tehnika. Glede na naravo investicije pri tej točki ne zaznavamo drugih posebnosti.

Ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemskih rešitev

Vzpostavitev infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost ter razvoj trajnostne mobilnosti bo prispeval k ohranjanju biotske raznovrstnosti, saj bo prišlo do zmanjšanja uporabe motoriziranih oblik mobilnosti, ki v območjih občutljivih ekosistemov s hrupom in izpusti toplogrednih plinov negativno vplivajo na ohranjanje biotske raznovrstnosti.

Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov

Z izvedbo investicije bo prišlo do zmanjšanja škodljivih vplivov na okolje (zmanjšale se bodo emisije izpustov toplogrednih plinov), saj bo nova kolesarska infrastruktura spodbujala prebivalce k manjši uporabi motornih vozil in pogostejšemu kolesarjenju. Ocenjujemo, da bi lahko skupno zmanjšanje obremenjevanja okolja z emisijami CO2 znašalo približno 43,74 ton CO2 letno.

Trajnostna dostopnost

Investicija je naravnana v izboljšanje trajnostne dostopnosti, saj bo zagotovila pogoje za kolesarjenje, ki je ena izmed najbolj trajnostnih oblik mobilnosti. Po zaključku investicije ter zagotovitvi kolesarskih povezav, ki bodo povezale pomembnejše točke občine (javno-upravne storitve, večji zaposlovalci, železniška postaja, trgovine, ...), predvidevamo, da se bo število občanov, ki za dnevno migracijo uporabljajo kolo, povečalo.

Sposobnost odzivanja na vplive podnebnih sprememb

Investicija ne bo imela vpliva na sposobnost odzivanja na vplive podnebnih sprememb, bo pa z zmanjšanjem izpustov CO2 in ostalih toplogrednih plinov pozitivno prispevala k upočasnitvi globalnega segrevanja.

– **Geografski okvir:**

Projekti so lahko sestavni del nacionalnih, regionalnih ali lokalnih planov, lahko pa jih predlagajo drugi predlagatelji. Nova regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog (predmet investicije je odsek 1, ki poteka na območju občine Trebnje), bo del lokalnega in državnega kolesarskega omrežja, zato gre v primeru gradnje obravnavane kolesarske povezave za projekt, ki izrazito presega lokalni okvir.

- **Tehnično tehnološke podatke:** Za obravnavano investicijo je bil izdelan projekt PZI »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog«, št. projekta PR-R15/2018, ki ga je februarja 2020, dopolnitev september 2020 izdelalo podjetje PNZ d.o.o. iz Ljubljane. V projektu PZI so navedene tehnične podrobnosti predvidenih izvedbenih del.

- **Pomembne tehnične elemente:**  
Obravnavana kolesarska infrastruktura nima nobene posebne gradbene konstrukcije ali eksperimentalne tehnologije.

### 16.3. Analiza izvedljivosti in variant

#### *Ciklusi in faze projekta*

Občina Trebnje predvideva, da bo investicijo izvedla med letoma 2019 in 2022. Podrobnejši časovni načrt je podan v naslednji tabeli.

*Tabela: Časovni načrt investicije*

<b>Aktivnost</b>	<b>Začetek</b>	<b>Zaključek</b>
1. Projektna in tehnična dokumentacija		
- projekt IDZ (prva verzija)	2017	december 2017
- projekt IDZ (druga verzija)	januar 2019	junij 2019
- projekt PZI	2019	september 2020
2. Investicijska dokumentacija		
- DIIP	november 2017	december 2017
- novelacija DIIP	maj 2019	junij 2019
- investicijski program	junij 2020	september 2020
3. Vloga za sofinanciranje		
- priprava dokumentacije vloge	julij 2020	september 2020
- oddaja projekta v neposredno potrditev	/	september 2020
- izdaja odločitve o podpori	/	december 2020
4. Pridobitev gradbenega dovoljenja	ni potrebna	ni potrebna
5. Priprava razpisne dokumentacije		
- za izvedbena dela	maj 2021	junij 2021
- za strokovni nadzor gradnje	maj 2021	junij 2021
- za informiranje in komuniciranje	maj 2021	junij 2021
6. Izvedba javnega naročila		
- za izvedbena dela	junij 2021	avgust 2021
- za strokovni nadzor gradnje	junij 2021	avgust 2021
- za informiranje in komuniciranje	junij 2021	avgust 2021
7. Izvedbena dela	september 2021	september 2022
8. Informiranje in obveščanje javnosti	september 2021	september 2022
9. Zaključek projekta	/	november 2022

### **Analiza variant**

Pri pripravi dokumenta sta bili upoštevani naslednji varianti:

- varianta 0: investicija se ne izvede in
- varianta 1: investicija se izvede

Predstavitev obeh variant se v ničemer ne razlikuje od že napisanega v poglavju 2.3. tega dokumenta in ga v izogib ponavljanju tu ne navajamo ponovno.

## **16.4. Finančna analiza**

Namen finančne analize je izdelati napovedi denarnih tokov projekta, da bi lahko izračunali primerne stopnje donosnosti, zlasti finančno interno stopnjo donosnosti investicije (FRR/C) in lastnega vloženega kapitala (FRR/K) ter pripadajoče finančne neto sedanje vrednosti (FNPV).

Za natančno opredelitev kazalcev je potrebno določiti naslednje parametre:

### **16.4.1. Časovno obdobje**

S časovnim obdobjem zajamemo največje možno število let, za katera razpolagamo z napovedmi. Te napovedi morajo biti primerno oblikovane za obdobje, ki ustreza njegovi ekonomski koristni življenjski dobi in ki je dovolj dolgo, da še zajame srednjeročne oz. dolgoročne vplive.

V tem primeru za časovno obdobje določamo **časovno obdobje 30 let**. Ta doba je določena na podlagi priporočil iz metodološkega priročnika za izdelavo analize stroškov in koristi, ki ima za področje »ceste« priporočeno časovno obdobje od 25 do 30 let.

### **16.4.2. Določitev skupnih stroškov**

Podatki o stroških projekta so podani s seštevkom vseh stroškov investicije (zemljišče, zgradbe, licence, patenti) in stroškov poslovanja (kadri, surovine, oskrba z energijo ...).

Formula za vlogo za pridobitev evropskih sredstev zahteva specifikacijo zneskov po upravičenih stroških in vseh stroških. Razlika med obema stroškovnima postavkama izhaja predvsem iz:

- izdatkov za pripravo DIIP,
- izdatkov, nastalih pred datumom sklepa o potrditvi DIIP ali pred obdobjem upravičenosti stroškov in izdatkov po javnem razpisu,
- izdatkov iz naslova davka na dodano vrednost in
- pripadajočih stroškov dela ter drugih spremljajočih stroškov.

Ostanek vrednosti je treba vedno vključiti v zadnjem letu. Je priliv in se prikazuje kot negativna vrednost, ker so drugi elementi odliivi.

V tem primeru so skupni in upravičeni stroški projekta v stalnih cenah naslednji:

Tabela: Dinamika vseh stroškov investicije v stalnih cenah (v EUR)

Postavka	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav	0,00	0,00	222.001,92	518.004,50	740.006,42	72,14%
- gradnja koles. povezav (upravičen strošek)			205.048,13	478.445,65	683.493,78	66,63%
- neupravičeni ukrepi			16.953,79	39.558,85	56.512,64	5,51%
2. Nakup nezazidanih zemljišč				53.432,40	53.432,40	5,21%
3. Stroški informiranja in komuniciranja			500,00	500,00	1.000,00	0,10%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	1.782,00	31.100,48	6.660,06	15.540,14	55.082,68	5,37%
- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varn.)	1.182,00	26.200,48			27.382,48	2,67%
- investicijska dok. (nov. DIIP, IP s CBA)	600,00	4.900,00			5.500,00	0,54%
- strokovni nadzor gradnje			4.440,04	10.360,09	14.800,13	1,44%
- varnost pri delu			2.220,02	5.180,05	7.400,07	0,72%
<b>Skupaj brez DDV</b>	<b>1.782,00</b>	<b>31.100,48</b>	<b>229.161,98</b>	<b>587.477,04</b>	<b>849.521,50</b>	<b>82,82%</b>
DDV - 22 % na #2 ni DDV	392,04	6.842,11	50.415,64	117.489,81	175.139,60	17,07%
DPN - 2 % na #2	0,00	0,00	0,00	1.068,65	1.068,65	0,10%
<b>Skupaj</b>	<b>2.174,04</b>	<b>37.942,59</b>	<b>279.577,62</b>	<b>706.035,50</b>	<b>1.025.729,75</b>	<b>100,00%</b>

Tabela: Dinamika upravičenih stroškov investicije v stalnih cenah (v EUR)

Postavka	2019	2020	2021	2022	Skupaj	Delež
1. Gradnja kolesarskih povezav	0,00	0,00	205.048,13	478.445,65	683.493,78	86,26%
- gradnja koles. povezav (upravičen strošek)			205.048,13	478.445,65	683.493,78	86,26%
2. Nakup nezazidanih zemljišč				53.432,40	53.432,40	6,74%
3. Stroški informiranja in komuniciranja			500,00	500,00	1.000,00	0,13%
4. Storitve zunanjih izvajalcev	1.182,00	31.100,48	6.660,06	15.540,14	54.482,68	6,88%
- proj. dok. (nov. IDZ, PZI, presoja prom. varn.)	1.182,00	26.200,48			27.382,48	3,46%
- investicijska dok. (nov. DIIP, IP s CBA)		4.900,00			4.900,00	0,62%
- strokovni nadzor gradnje			4.440,04	10.360,09	14.800,13	1,87%
- varnost pri delu			2.220,02	5.180,05	7.400,07	0,93%
<b>Skupaj</b>	<b>1.182,00</b>	<b>31.100,48</b>	<b>212.208,19</b>	<b>547.918,19</b>	<b>792.408,86</b>	<b>100,00%</b>

### 16.4.3. Prihodki in odhodki projekta

Nekateri projekti ustvarjajo tudi svoje prihodke, in sicer s prodajo blaga in storitev. V projekcijah je potrebno te prihodke upoštevati. Običajno v izračun bodočih prihodkov ne vključujemo naslednjih elementov:

- stroški in koristi ne smejo vključevati davka na dodano vrednost,
- katerih koli drugih donacij.

V finančni analizi je treba upoštevati tiste prihodke, ki pripadajo lastniku infrastrukture. V primeru, da je upravljavec nekdo drug, se upoštevajo prihodki, ki jih lastnik dobiva kot uporabnino investicije.

V izračunu stroškov poslovanja je zato, da bi določili finančno interno stopnjo donosnosti, treba izključiti postavke, ki ne prispevajo k učinkovitosti denarnih izdatkov, čeprav so te postavke običajno upoštevane v računovodskih izkazih (bilanca stanja in izkaz uspeha). Še zlasti pa je pri metodi DCF treba izločiti naslednje elemente:

- amortizacijo, ker ne predstavlja dejanskih denarnih odlivov,
- vse rezervacije za bodoča nadomestna vlaganja, saj prav ne predstavljajo dejanske porabe blaga in storitev,
- vse rezerve za nepredvideno, ker je negotovost bodočih tokov upoštevana že v analizi tveganja, ne pa z oceno stroškov.

Izhodišča za oceno stroškov in prihodkov projekta so podrobneje predstavljena v poglavju 13.1. in jih v izogib ponavljanju tu ne navajamo ponovno.

Tabela: Operativni prihodki in stroški poslovanja

Leto	Operativni stroški poslovanja	Operativni prihodki iz poslovanja	Ostanek vrednosti	Neto prihodek operacije	Diskontni faktor	Disk. neto prihodek operacije
2019	0,00	0,00		0,00	1,0400	0,00
2020	0,00	0,00		0,00	1,0000	0,00
2021	0,00	0,00		0,00	0,9615	0,00
2022	452,50	0,00		-452,50	0,9246	-418,36
2023	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,8890	-1.609,08
2024	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,8548	-1.547,20
2025	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,8219	-1.487,69
2026	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,7903	-1.430,47
2027	24.143,00	0,00		-24.143,00	0,7599	-18.346,70
2028	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,7307	-1.322,55
2029	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,7026	-1.271,68
2030	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,6756	-1.222,77
2031	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,6496	-1.175,74
2032	24.143,00	0,00		-24.143,00	0,6246	-15.079,65
2033	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,6006	-1.087,04
2034	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,5775	-1.045,23
2035	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,5553	-1.005,03
2036	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,5339	-966,37
2037	24.143,00	0,00		-24.143,00	0,5134	-12.394,37
2038	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,4936	-893,47
2039	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,4746	-859,10
2040	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,4564	-826,06
2041	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,4388	-794,29
2042	24.143,00	0,00		-24.143,00	0,4220	-10.187,27
2043	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,4057	-734,36
2044	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,3901	-706,12
2045	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,3751	-678,96
2046	1.810,00	0,00		-1.810,00	0,3607	-652,85
2047	24.143,00	0,00		-24.143,00	0,3468	-8.373,19
2048	1.810,00	0,00	53.432,40	51.622,40	0,3335	17.214,91
<b>Skupaj</b>						<b>-68.900,69</b>

#### 16.4.4. Ostanek vrednosti projekta

V zadnjem letu obravnavanega obdobja je treba med prilivi upoštevati tudi ostanek vrednosti investicije. Preostala vrednost se v tabeli finančnih tokov upošteva le, če gre za dejanski priliv za investitorja.

Med preostanek vrednosti mora biti zajeta tudi diskontirana vrednost vseh prihodnjih neto prejemkov po preteku časovnega obdobja. Z drugimi besedami, ostanek vrednosti predstavlja likvidacijsko vrednost.

V tem konkretnem primeru je ostanek vrednosti sestavljen iz ostanka vrednosti prihodnjih neto prejemkov ter iz vrednosti kupljenih zemljišč, po katerih bo potekala kolesarska povezava.

Glede na to, da so neto prejemki tudi po preteku referenčnega obdobja negativni, je ostanek vrednosti enak vrednosti kupljenih zemljišč, tj. **53.432,40 EUR**.

#### **16.4.5. Upoštevanje inflacije**

V analizi projektov se po navadi uporabljajo stalne cene, torej cene, ki upoštevajo inflacijo do tedaj, ko se opredeli bazno obdobje (leto). Vendar pa so za analizo finančnih tokov primernejše tekoče cene; torej nominalne, kakor jih pričakujemo iz leta v leto. Učinek inflacije, ali bolje, splošen vpliv rasti na indeks cen oziroma nihanja relativnih cen, lahko vpliva na izračun finančnega donosa investicije.

V tem primeru so tekoče cene izračunane ob upoštevanju napovedi Urada za makroekonomske analize in razvoj (UMAR), ki v svoji Poletni napovedi gospodarskih gibanj 2020 za leto 2021 napoveduje 1,7 % porast cen, kakršno upoštevamo tudi v letu 2022.

#### **16.4.6. Finančna pokritost**

Finančni načrt investicije mora odražati sposobnost pokritja izdatkov z viri, kar pomeni, da se projekt ne znajde pred tveganjem, da bi zmanjkalo sredstev. Finančna pokritost je zagotovljena, ko je v vseh obravnavanih letih kumulativa neto prilivov finančnih tokov pozitivna.

Tabela: Viri financiranja in finančni tokovi

Leto	Občina Trebnje	Dogovor za razvoj regij (ESRR+ RS)	Investicijski stroški	Neto prihodek operacije	Investitor in upravljavec za pokrivanje neg. neto prihodka <sup>6</sup>	Neto priliv
2019	2.174,04	0,00	2.174,04	0,00	0,00	0,00
2020	37.942,59	0,00	37.942,59	0,00	0,00	0,00
2021	99.577,62	180.000,00	279.577,62	0,00	0,00	0,00
2022	304.033,61	402.001,89	706.035,50	-452,50	452,50	0,00
2023				-1.810,00	1.810,00	0,00
2024				-1.810,00	1.810,00	0,00
2025				-1.810,00	1.810,00	0,00
2026				-1.810,00	1.810,00	0,00
2027				-24.143,00	24.143,00	0,00
2028				-1.810,00	1.810,00	0,00
2029				-1.810,00	1.810,00	0,00
2030				-1.810,00	1.810,00	0,00
2031				-1.810,00	1.810,00	0,00
2032				-24.143,00	24.143,00	0,00
2033				-1.810,00	1.810,00	0,00
2034				-1.810,00	1.810,00	0,00
2035				-1.810,00	1.810,00	0,00
2036				-1.810,00	1.810,00	0,00
2037				-24.143,00	24.143,00	0,00
2038				-1.810,00	1.810,00	0,00
2039				-1.810,00	1.810,00	0,00
2040				-1.810,00	1.810,00	0,00
2041				-1.810,00	1.810,00	0,00
2042				-24.143,00	24.143,00	0,00
2043				-1.810,00	1.810,00	0,00
2044				-1.810,00	1.810,00	0,00
2045				-1.810,00	1.810,00	0,00
2046				-1.810,00	1.810,00	0,00
2047				-24.143,00	24.143,00	0,00
2048				51.622,40	1.810,00	53.432,40
<b>Skupaj</b>	<b>443.727,86</b>	<b>582.001,89</b>	<b>1.025.729,75</b>			

<sup>6</sup> Negativen neto priliv investicije bos pokrival investitor. Teh sredstev ne prikazujemo med prilivi v nadaljevanju dokumenta, saj jih prispeva kar investitor ter kot taka niso generirana tržno, pa tudi finančni in ekonomski kazalniki ob upoštevanju teh sredstev ne bi bili pravilno izračunani.



#### 16.4.7. Določitev diskontne stopnje

Za diskontiranje finančnih tokov na zdajšnjo raven in izračun neto sedanje vrednosti je treba določiti primerno diskontno stopnjo.

Slovenska zakonodaja v svoji »Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ« predpisuje 4 % diskontno stopnjo.

#### 16.4.8. Opredelitev kazalnikov uspešnosti

Kazalniki, ki so uporabljeni pri finančni analizi so:

- finančna interna stopnja donosnosti,
- finančna neto sedanja vrednost.

Finančna interna stopnja donosnosti investicije se izračuna z upoštevanjem celotne vrednosti investicije kot odliv (skupaj s stroški poslovanja) in prihodki kot priliv.

Finančna interna stopnja investiranega kapitala se izračuna z vloženim kapitalom članice, v tem primeru občine, krediti tedaj, ko so vrnjeni, in skupaj s poslovnimi stroški ter pripadajočimi obrestmi in prihodki med prilivi. Donacije EU niso upoštevane.

Izračunati je treba oba kazalnika, in sicer za investicijo in vloženi kapital. Glede na vhodne podatke, ki so vsi že opredeljeni v predhodnih točkah, znaša:

Finančna interna stopnja donosnosti investicije (FRR/C)	ni izračunljiva %
Finančna neto sedanja vrednosti investicije (FNPV/C)	-1.030.698,43 EUR
Finančna interna stopnja donosnosti kapitala (FRR/K)	ni izračunljiva %
Finančna neto sedanja vrednosti kapitala (FNPV/K)	-485.948,16 EUR

Rezultati so povsem pričakovani in v skladu z ostalimi primerljivimi investicijami. Gre za investicijo v javno prometno infrastrukturo, ki ne generira prihodkov. Tako investicija ne prinaša nobenih direktnih finančnih koristi.

**16.4.9. Opredelitev sofinancerskega deleža**

Delež sofinanciranja se opredeli v odstotku, ki določa, kolikšen delež upravičenih stroškov je pokritih s subvencijo EU. Predpisi določajo zgornjo mejo, ki se uporablja za vsakega od skladov, in urejajo splošna pravila za oblikovanje njihovega deleža.

Po trenutno veljavnih postopkih, ki jih je določila Komisija, se izračunava vrzel, ki nastane na podlagi upravičenih stroškov.

Postopek je sledeč:

*a.) Izračun finančne vrzeli*

EE (upravičeni izdatki) = DIC (diskontirani inv. stroški) – DNR (diskontirani neto prihodki)

EE = 961.797,74 EUR - (-68.900,69 EUR)

EE = 1.030.698,43 EUR

R (finančna vrzel) = EE / DIC

R = 1.030.698,43 EUR / 961.797,74 EUR

R = 1,0716

Finančna vrzel je več kot 1 zaradi negativnih diskontiranih neto prihodkov. V tem primeru se pri izračunu pripadajočega zneska v skladu z navodili<sup>7</sup> kot osnova za izračun vzame vrednost 1.

*b.) Izračun pripadajočega zneska (DA)*

DA = EC (upravičeni stroški) \* R \* stopnja sofinanciranja upravičenih stroškov

DA = 814.803,96 EUR \* 1,0000 \* 1,0 (100%)

DA = 814.803,96 EUR

*c.) Izračun najvišjega možnega zneska nepovratnih sredstev EU*

donacija = DA x CR<sub>pa</sub>,

pri čemer je CR<sub>pa</sub> najvišji delež sofinanciranja, ki je na podlagi odločitve Komisije o sprejetju operativnega programa določen za razvojno prioriteto.

Nepovratna sredstva = 814.803,96 EUR x 80 % = 651.843,17 EUR

Zgornji znesek predstavlja matematični maksimum možnih sredstev, ki jih investitor lahko pridobi iz sredstev ESRR in ne upošteva morebitnih ostalih omejitev ali omejenosti denarnih sredstev v razpisu. Izračunani maksimalni možni znesek 651.843,17 EUR od ESRR je višji od zaprosenega zneska 465.601,51 EUR, kar pomeni, da bo zahtevek občine skladen z določili mehanizma Dogovor za razvoj regij.

<sup>7</sup> Navodilo je posredovala nekdanja SVLR na posvetu o pripravi analize stroškov in koristi.

#### **16.4.10. Skupna tabela denarnega toka**

Glede na vse opredeljene parametre investicije je narejena še skupna tabela denarnega toka kot povzetek tega poglavja.

V tabeli na naslednji strani so prikazani:

- investicijski stroški (v stalnih cenah),
- operativni stroški in prihodki zaradi investicije v ekonomski dobi operacije,
- ostanek vrednosti v zadnjem letu (leta 2048, vrednost je 53.432 EUR),
- diskontne faktorje, pri čemer je za bazno leto upoštevana sedanost, to je leto 2020, diskontna stopnja pa je 4 %. Faktorji se spreminjajo v odvisnosti od časovnega odmika od bazičnega leta in opredeljene diskontne stopnje,
- izračuni diskontiranih stroškov investicije, neto prihodkov in neto denarnega toka.

Tabela: Skupna tabela denarnega toka

Leto	Stroški investicije	Operativni stroški poslovanja	Skupaj stroški	Prihodki iz poslovanja	Ostane vrednosti	Neto prihodki operacije	Neto denarni tok	Diskontni faktor	Disk. stroški investicije	Disk. neto prihodki	Disk. neto denarni tok
2019	2.174	0	2.174	0		0	-2.174	1,0400	2.261	0	-2.261
2020	37.943	0	37.943	0		0	-37.943	1,0000	37.943	0	-37.943
2021	279.578	0	279.578	0		0	-279.578	0,9615	268.825	0	-268.825
2022	706.036	453	706.488	0		-453	-706.488	0,9246	652.770	-418	-653.188
2023		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,8890		-1.609	-1.609
2024		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,8548		-1.547	-1.547
2025		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,8219		-1.488	-1.488
2026		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,7903		-1.430	-1.430
2027		24.143	24.143	0		-24.143	-24.143	0,7599		-18.347	-18.347
2028		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,7307		-1.323	-1.323
2029		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,7026		-1.272	-1.272
2030		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,6756		-1.223	-1.223
2031		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,6496		-1.176	-1.176
2032		24.143	24.143	0		-24.143	-24.143	0,6246		-15.080	-15.080
2033		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,6006		-1.087	-1.087
2034		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,5775		-1.045	-1.045
2035		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,5553		-1.005	-1.005
2036		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,5339		-966	-966
2037		24.143	24.143	0		-24.143	-24.143	0,5134		-12.394	-12.394
2038		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,4936		-893	-893
2039		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,4746		-859	-859
2040		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,4564		-826	-826
2041		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,4388		-794	-794
2042		24.143	24.143	0		-24.143	-24.143	0,4220		-10.187	-10.187
2043		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,4057		-734	-734
2044		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,3901		-706	-706
2045		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,3751		-679	-679
2046		1.810	1.810	0		-1.810	-1.810	0,3607		-653	-653
2047		24.143	24.143	0		-24.143	-24.143	0,3468		-8.373	-8.373
2048		1.810	1.810	0	53.432	51.622	51.622	0,3335		17.215	17.215
<b>Skupaj</b>	<b>1.025.730</b>				<b>53.432</b>				<b>961.798</b>	<b>-68.901</b>	<b>-1.030.698</b>

## **16.5. Ekonomska analiza**

Ekonomska analiza je izdelana že v poglavju 14.4. in jo v izogib ponavljanju tu ne prikazujemo ponovno.

## **16.6. Multikriterijska analiza**

Multikriterijska analiza (ocenjevanje z več kriteriji) hkrati upošteva različne cilje, in sicer v odnosu do vsebine, ki jo vrednotenje zajema.

V primeru obravnavane kolesarske infrastrukture ne obstaja več pomembnejših ciljev, ki bi jih zasledovali s projektom, ampak je glavni cilj zagotoviti kakovostnih pogojev za razvoj oziroma izboljšanje trajnostne mobilnosti.

Iz tega razloga podrobnejša multikriterijska analiza ni smiselna.

## **16.7. Analiza občutljivosti in tveganj**

Analiza občutljivosti in tveganj je izdelana že v poglavju 15. tega dokumenta in jo v izogib ponavljanju tu ne prikazujemo ponovno.

## 17. PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Občina Trebnje namerava na območju občine zgraditi in urediti kolesarsko povezavo – odsek 1 regionalne kolesarske povezave Trebnje – Mirna – Mokronog (skupaj dobrih 5,4 km) ter s tem izboljšati trajnostno mobilnost (v prvi vrsti za dnevne migracije), prometno varnost, kakovost zraka, turistično ponudbo občine in kakovost bivanja v občini.

Projekt »Regionalna kolesarska povezava Trebnje – Mirna – Mokronog« je eden izmed 27 projektov, uvrščenih v Dogovor za razvoj razvojne regije Jugovzhodna Slovenija, ki sta ga leta 2017 (zadnji dodatek april 2020) podpisala Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo ter Razvojni svet razvojne regije Jugovzhodna Slovenija. Občina Trebnje bo za sofinanciranje investicije iz mehanizma Dogovor za razvoj regij, na Ministrstvo za infrastrukturo v neposredno potrditev oddala vlogo. Glede na pripadajočo kvoto sredstev, bo Občina za sofinanciranje obravnavane investicije zaprosila za 582.001,89 EUR, kar znaša 55,18 % vseh stroškov investicije v tekočih cenah.

Rezultati finančnih in ekonomskih kazalnikov investicije so sledeči:

Kazalnik	Vrednost kazalnika
Finančna neto sedanja vrednost	-1.030.698 EUR
Finančna interna stopnja donosnosti	ni izračunljiva
Finančna relativna neto sedanja vrednost	-1,0716
Ekonomska neto sedanja vrednost	639.476 EUR
Ekonomska interna stopnja donosnosti	11,18 %
Relativno razmerje med koristmi in stroški (B/C)	1,8184

Rezultati finančne analize so glede na investicijo v kolesarsko infrastrukturo pričakovano negativni, vendar pa v prid investiciji govorijo rezultati ekonomske analize ter praktično vsi nedenarni vidiki le-te.

Glavni razlog za investicijo je prispevati k razvoju trajnostne mobilnosti oziroma vzpostaviti pogoje, da bo več občanov Trebnjega in okoliških občin za potrebe dnevni migracij uporabljalo kolo.

Z investicijo bo prišlo do zmanjšanja uporabe motornih vozil, posledično do zmanjšanja izpustov toplogrednih plinov ter do izboljšanja kakovosti zraka.

Investicija bo pozitivno vplivala na prometno varnost ter zdravilje občanov. Posredno se bo izboljšala tudi turistična ponudba občine.

Kolesarska povezava pomembnih točk občine, med katerimi je pretok občanov največji, bo izboljšala infrastrukturno urejenost občine ter izboljšala kakovost bivanja v občini.

Glede na navedene razloge in utemeljitve ter na podlagi dejstva, da gre za preišljeno investicijo z znanim časovnim načrtom in zaprto finančno konstrukcijo menimo, da je **izvedba te smiselna in upravičena.**