



**OBČINA TREBNJE
ŽUPAN**

www.trebnje.si

E: obcina.trebnje@trebnje.si

Goliev trg 5, 8210 TREBNJE

T: 07 348 11 00

Številka: 430-128/2017

Datum: 10. 5. 2021

OBČINSKI SVET
OBČINE TREBNJE

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

**NASLOV GRADIVA: Predlog seznanitve s predinvesticijsko zasnovo PIZ za
projekt Regionalna kolesarska povezava Trebnje-Mirna
Peč – Novo mesto**

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

**Občinski svet Občine Trebnje se seznanil s predinvesticijsko zasnovo PIZ za
projekt : Regionalna kolesarska povezava Trebnje - Mirna Peč – Novo mesto**

Alojzij Kastelic l. r.
ŽUPAN

Priloga: Predinvesticijska zasnova PIZ , Regionalna kolesarska povezava Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto,
dopolnitve januar 2021, EPLAN d.o.o., Novo mesto.

Predlog seznanitve občinskega sveta s predinvesticijsko zasnovo PIZ za projekt Regionalna kolesarska povezava Trebnje-Mirna Peč – Novo mesto.

I. NASLOV

Naslov dokumenta se bo glasil: Predinvesticijska zasnova PIZ za projekt Regionalna kolesarska povezava Trebnje-Mirna Peč – Novo mesto.

II. UVOD

1. Razlogi za seznanitev

Občinski svet Občine Trebnje je na 15. redni seji dne 10.3.2021 sprejel sklep, s katerim je pooblastil župana Občine Trebnje za potrditev investicijske dokumentacije za projekt Regionalna kolesarska povezava Trebnje-Mirna Peč- Novo mesto. Župan mora skladno z določili sprejetega sklepa na naslednji seji Občinski svet seznaniti s potrjeno investicijsko dokumentacijo posamezne stopnje.

2. Ocena stanja

V okviru obravnavane investicije je predvidena izgradnja manjkajočih odsekov kolesarske povezave, da se bo zagotovila zveznost med Trebnjem ter Mirno Pečjo in Novim mestom.

Dolžina obstoječih odsekov kolesarske povezave, kjer ureditve niso predvidene, znaša 4.291 m. V DIIP je bilo predvideno, da se v okviru obravnavane investicije skupno zgradi 15.906 m nove kolesarske povezave (od tega 13.270 m kolesarskih povezav, ki bodo financirani iz sredstev DRSI) in uredi 2.384 m kolesarske povezave po obstoječih cestah.

Dolžina nove zvezne kolesarske povezave med Trebnjem in Novim mestom bo 17.844 m, med Trebnjem in Mirno Pečjo (center) pa 11.540,00 m.

Potek kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto se od izdelave DIIP ni bistveno spremenil.

Bistvene razlike med DIIP ter PIZ so naslednje:

- Vrednost investicije je bila v DIIP ocenjena na 7.763.881,44 (v tekočih cenah). V vrednost investicije v DIIP so bili vključeni tudi odseki kolesarske povezave na območju občin Mirna Peč in Trebnje, ki jih bo izvedla DRSI. Ti odseki so v PIZ izločeni (razen odseka 6 na območju občine Mirna Peč), zato se je ocenjena vrednost znižala na 4.660.272,95 EUR.
- Viri financiranja: Višina planiranih nepovratnih sredstev je enaka kot v DIIP (1.734.281,11 EUR nepovratnih sredstev). Potrebna sredstva iz občinskih proračunov so v PIZ ocenjena na 2.925.991,84 EUR (v DIIP je bilo predvidenih 455.104,13 EUR sredstev iz občinskih proračunov). V DIIP so bila predvidena tudi sredstva DRSI, ki so bila ocenjena na 5.574.496,20 EUR, ker so bili vključeni tudi odseki, ki jih bo izvedla DRSI. V PIZ so ti odseki izločeni.

3. Pravna podlaga

- Zakon o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A in 80/20 – ZIUOOPE),
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

4. Cilji in načela

Z izvedbo obravnavane investicije želijo investitorji vplivati na potovalne navade občanov (povečanje deleža kolesarjenja za dnevne migracije na kratkih razdaljah) ter zagotoviti infrastrukturo za kolesarje, da bi le ti prešli na uporabo koles kot zelo dobro alternativo.

Ureditev ustrezno urejenih površin za kolesarje na obravnavanem območju bo omogočila povečanje deleža kolesarskega prometa in uporabo koles za vsakodnevne potovalne potrebe občanov, kar bo pozitivno vplivalo na okolje (izboljšanje kakovosti zraka) in zdravje občanov.

5. Ocena finančnih posledic:

Vrednost investicije v stalnih cenah januar 2021 je bila ocenjena na 4.598.260,09 EUR z DDV (DDV v obravnavanem primeru ni povračljiv) oziroma na 4.660.272,95 EUR v tekočih cenah.

Predvideno je, da se bo investicija financirala iz naslednjih virov (v tekočih cenah):

- a) sredstev EU (ESRR) v višini 1.387.424,89 EUR,
- b) sredstev državnega proračuna v višini 346.856,22 EUR,
- c) občinskega proračuna Mestne občine Novo mesto v višini 2.420.194,45 EUR,
- d) občinskega proračuna Občine Mirna Peč v višini 498.252,01 EUR,
- e) občinskega proračuna Občine Trebnje v višini 7.545,38 EUR.

Alojzij Kastelic, l. r.
ŽUPAN
OBČINE TREBNJE

NOSILEC PROJEKTA:



MESTNA OBČINA NOVO MESTO,
Seidlova cesta 1, Novo mesto



PARTNERJI V PROJEKTU:



OBČINA TREBNJE
Goliev trg 5, 8210 Trebnj



OBČINA MIRNA PEČ
Trg 2, 8216 Mirna Peč

Predinvesticijska zasnova

za projekt
**REGIONALNA KOLESARSKA POVEZAVA
»TREBNJE-MIRNA PEČ-NOVO MESTO«**

Novo mesto, september 2020
dopolnitve januar 2021

KAZALO

1 UVODNO POJASNILO S POVZETKOM.....	4
1.1 UVODNO POJASNILO.....	4
1.2 POVZETEK PIZ Z NAVEDBO CILJEV INVESTICIJE.....	8
1.3 POVZETEK IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	13
1.4 RAZLIKE MED DIIP IN PIZ.....	14
1.5 POTEK AKTIVNOSTI.....	14
2 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJALCU	16
2.1 INVESTITOR – NOSILEC PROJEKTA	16
2.2 INVESTITOR – PARTNER V PROJEKTU	19
2.3 INVESTITOR – PARTNER V PROJEKTU	21
2.4 OSEBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	23
2.5 PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	24
2.6 PODATKI O PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU	25
3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB PO INVESTICIJI TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI, STRATEGIJAMI	26
3.1 SPLOŠNO.....	26
3.2 OBSTOJEČE STANJE NA OBMOČJU MO NOVO MESTO.....	26
3.2.1 KOLESARSKI PROMET V NOVEM MESTU	26
3.2.2 POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV NA OBMOČJU MONM	27
3.2.3 ONESNAŽENJE ZRAKA ZARADI PROMETA NA OBMOČJU MONM	27
3.2.4 NAKLONJENOST TRAJNOSTNIM NAČINOM PREVOZA NA OBMOČJU MONM	27
3.2.5 POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA NA OBMOČJU MONM.....	28
3.2.6 OPIS OBSTOJEČEGA STANJA.....	28
3.3 ANALIZA POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA.....	28
3.4 USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIH RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI	29
3.4.1 STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030.....	29
3.4.2 RAZVOJNA SPECIALIZACIJA REGIJE JV SLOVENIJA	30
3.4.3 OPERATIVNI PROGRAM ZA IZVAJANJE EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2014-2020.....	30
3.4.4 PODONAVSKA STRATEGIJA – MAKROREGIONALNA STRATEGIJA EVROPSKE UNIJE ZA PODONAVJE.....	31
3.4.5 STRATEGIJA EU ZA JADRANSKO-JONSKO MAKROREGIJO	31
3.4.6 RRP ZA OBDOBJE 2014-2020 V RAZVOJNI REGIJI JUGOVZHODNA SLOVENIJA.....	32
3.4.7 STRATEGIJA RAZVOJA NOVO MESTO 2030	32
3.4.8 TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA NOVO MESTO 2030.....	33
3.4.9 CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINA NOVO MESTO – ENOSTAVNE POTI DO ŽIVAHNIH SREDIŠČ.....	37
4 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO OZ. S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI.....	37
5 ANALIZA VARIANT Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI Z IZRAČUNI UČINKOVITOSTI ZA EKONOMSKO DOBO INVESTICIJE	38
5.1 VARIANTA BREZ INVESTICIJE.....	38
5.2 VARIANTA Z INVESTICIJO	38
5.3 IZBOR OPTIMALNE VARIANTE	39
6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI OPIS VARIANTE Z INVESTICIJO	40
6.1 VRSTA INVESTICIJE.....	40
6.2 OPIS PREDVIDENIH REŠITEV.....	41
6.2.1 KOLESARSKA POVEZAVA NA OBMOČJU MO NOVO MESTO	41

6.2.2 KOLESARSKA POVEZAVA NA OBMOČJU OBČINE MIRNA PEČ	43
7 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH ZA VARIANTO Z INVESTICIJO.....	46
7.1 OSNOVE ZA OCENO VREDNOSTI PROJEKTA	46
7.2 OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE IN DINAMIKA IZVEDBE V STALNIH CENAH.....	48
7.3 OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE IN DINAMIKA IZVEDBE V TEKOČIH CENAH	51
7.4 UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI V TEKOČIH CENAH	53
8 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE	57
8.1 VPLIVI NA OKOLJE, KI SO VEZANI NA GRADNJO	57
8.2 VPLIVI INVESTICIJE NA OKOLJE V ČASU UPORABE	58
8.3 OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV NA OKOLJE	58
8.4 IZHODIŠČA VARSTVA OKOLJA.....	58
8.5 VPLIV INVESTICIJE NA PODNEBNE SPREMEMBE.....	59
8.6 POJASNILA GLEDE CPVO, PVO, OVS.....	59
9 ANALIZA ZAPOSLENIH PO POSAMEZNIH VARIANTAH	59
10 ANALIZA LOKACIJE - VARIANTA Z INVESTICIJO	60
10.1 OPIS ŠIRŠE OKOLICE	60
10.2 OPIS OŽJE LOKACIJE	60
10.3 PROSTORSKI AKTI.....	61
11 OKVIRNI ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO VARIANTAH.....	62
11.1 TERMINSKI PLAN PO VARIANTAH.....	62
11.2 DINAMIKA INVESTIRANJA PO VARIANTAH.....	62
12 OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH VARIANT Z OBVEZNO ANALIZO O SMISELNOSTI VKLJUČITVE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA.....	63
12.1 OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH VARIANT	63
12.1.1 FINANČNA KONSTRUKCIJA VARIANTE BREZ INVESTICIJE.....	63
12.1.2 FINANČNA KONSTRUKCIJA VARIANTE Z INVESTICIJO.....	63
12.2 ANALIZA SMISELNOSTI VKLJUČITVE JZP	65
13 IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV POSAMEZNIH VARIANT TER OPIS TISTIH STROŠKOV IN KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM.....	66
13.1 UVODNO POJASNILO.....	66
13.2 PRIČAKOVANI PRIHODKI IN STROŠKI	66
13.3 FINANČNA ANALIZA.....	66
13.4 FINANČNA POKRITOST.....	68
13.5 IZRAČUN FINANČNE VRZELI IN OPREDELITEV MAKSIMALNEGA SOFINANCIRANJA.....	68
13.6 EKONOMSKA ANALIZA	69
13.7 KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM.....	71
14 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN ANALIZA TVEGANJ ZA VSAKO VARIANTO.....	71
14.1 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN ANALIZA TVEGANJ ZA VARIANTO BREZ INVESTICIJE	71
14.2 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI ZA VARIANTO Z INVESTICIJO	71
14.3 ANALIZA TVEGANJ ZA VARIANTO Z INVESTICIJO	73
15 OPIS MERIL IN UTEŽI ZA IZBIRO OPTIMALNE VARIANTE.....	74
16 PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE	74

1 UVODNO POJASNILO S POVZETKOM

1.1 UVODNO POJASNILO

Na trasi med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom ni urejene zvezne kolesarske povezave, ki bi prebivalcem omogočala varne dnevne migracije s kolesom. Urejenih je le nekaj odsekov.

Predmet obravnave v tem dokumentu je izgradnja oziroma ureditev:

- odsekov kolesarske obravnave na območju MO Novo mesto v skupni dolžini 9.413 m (Trasa se prične na meji z Občino Mirna Peč in se zaključi na Ljubljanski cesti, ločen krak trase pa se odcepi tudi v smeri proti Ločni.),
- odsekov kolesarske obravnave na območju občine Mirna Peč v skupni dolžini 7.339 m (Trasa se prične v Mirni Peči in poteka do navezave na predvideno ureditev kolesarske steze AC priključek Trebnje zahod-Dobravske laze, po projektu Cestni inženiring d.o.o, 310/2017, december 2019, ki jo bo izvedla DRSI. Od tu poteka proti meji z MO Novo mesto.),
- kolesarske površine na območju občine Trebnje bo DRSI izvedla v okviru projekta Ureditev odseka AC priključek Trebnje zahod-Dobravske Laze na R2-448/0221 se bodo izvajale v sklopu NRP št. 4515-11-0016 projekta URED R2-448: Ukrepi na bivši H1 Pluska-Hrastje.

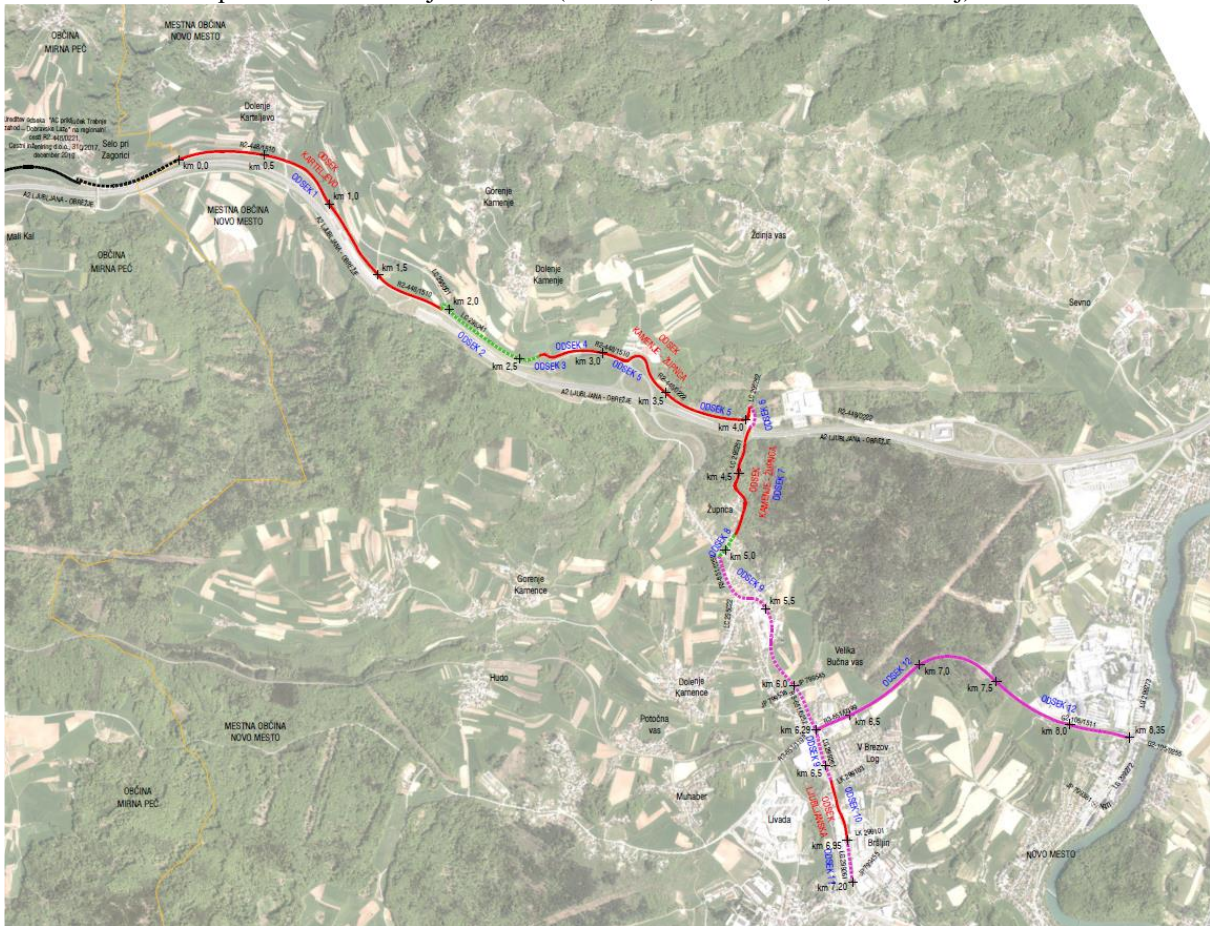
V okviru investicije, ki je predmet obravnave v tem investicijskem programu, se:

- zgradi 7.368 m nove kolesarske povezave (od tega 2000 m kolesarskih povezav, ki bodo financirani iz sredstev DRSI – odsek 6 na območju občine Mirna Peč) in
- uredi 3.462 m kolesarske povezave po obstoječih cestah.

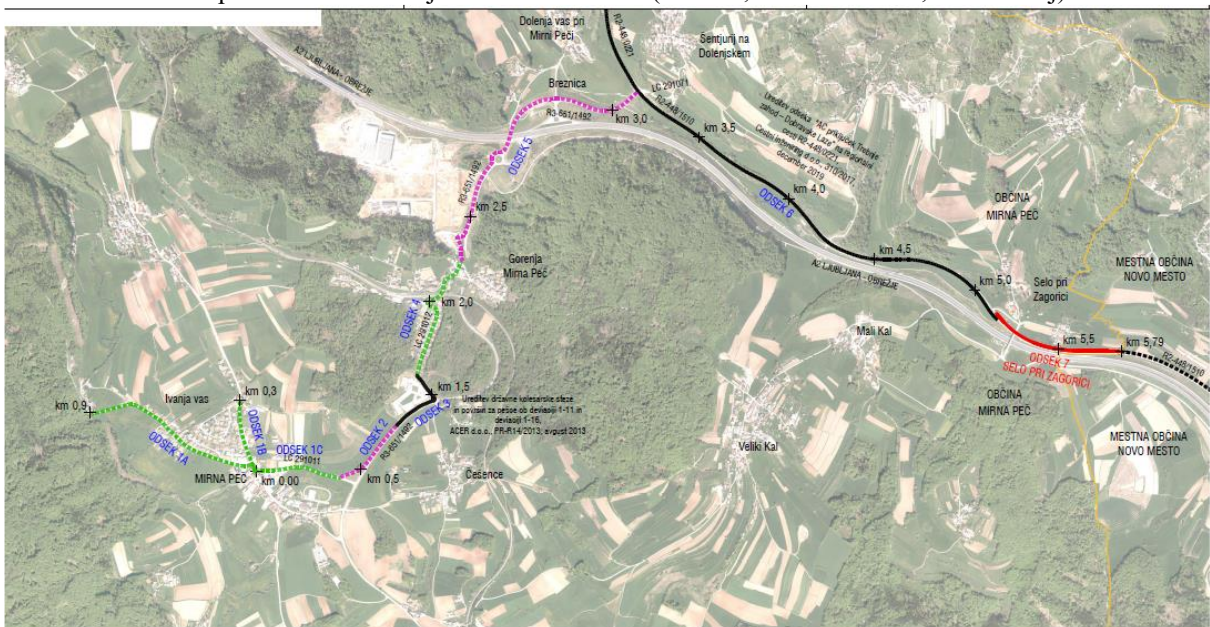
Dolžina obstoječih odsekov na regionalni kolesarski povezavi »Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto«, kjer ureditve niso predvidene, pa znaša 5.922 m.

Skupna dolžina nove kolesarske povezave med Novim mestom in Mirno Pečjo bo znašala 16.752 m.

Slika 1: Kolesarska povezava na območju MO NM (vir: PZI, december 2020, Studio vizij)



Slika 2: Kolesarska povezava na območju občine Mirna Peč (vir: PZI, december 2020, Studio vizij)



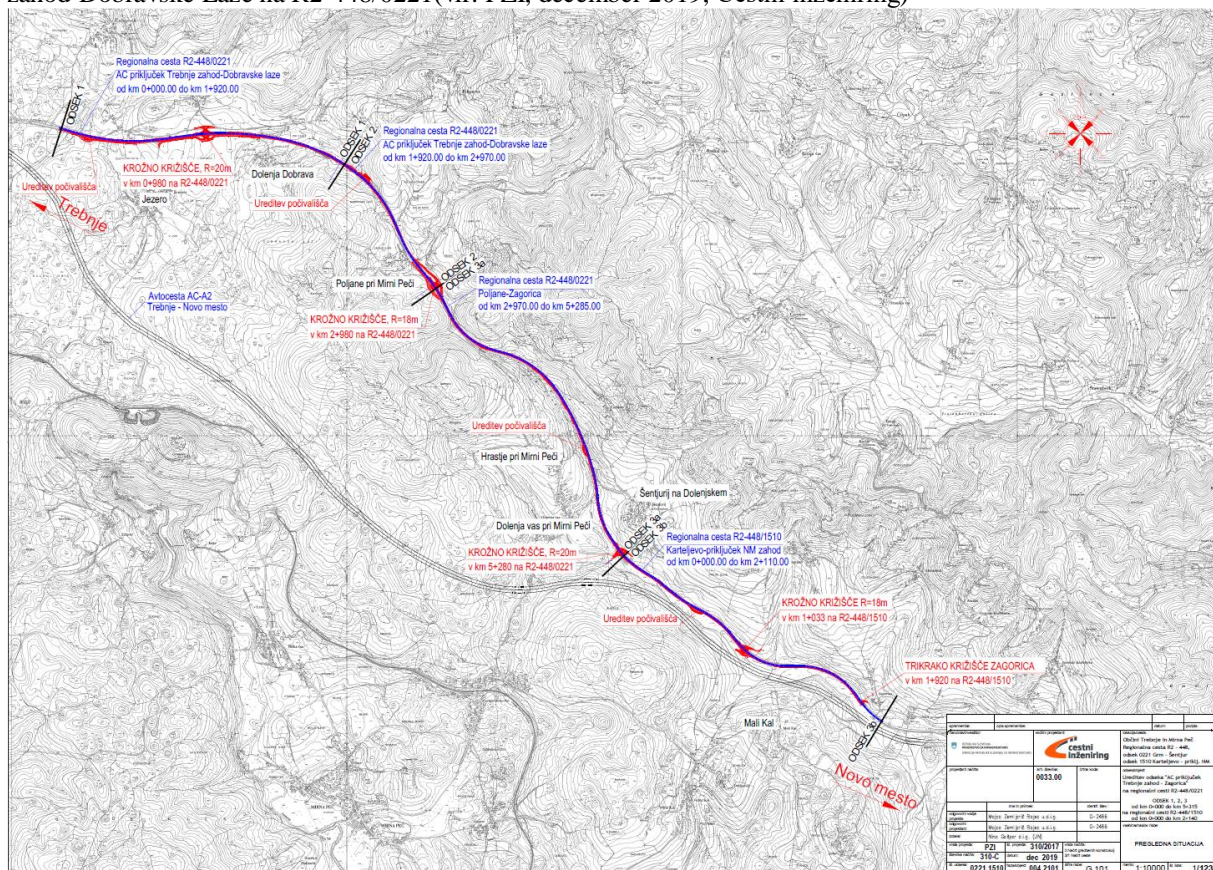
REGIONALNE KOLESARSKÉ POVEZAVE	
UREDITEV NOVE KOLESARSKÉ POVEZAVE	
UREDITEV KOLESARSKÉ POVEZAVE PO OBSTOJÉCI CESTI (PLOP < 2500 voz./dan)	
OBSTOJÉČE KOLESARSKÉ POVEZAVE	

občinske meje

V tem IP-ju obravnavani odseki kolesarske povezave se bodo navezali na novo predvidene odseke kolesarske povezave ob regionalni cesti R2-448 na območju občin Mirna Peč in Trebnje, ki jih bo izvedla DRSI v okviru projekta »Ureditev odseka AC priključek Trebnje zahod-Dobranske Laze na regionalni cesti R2-448/0221 Grm-Šentjurij in odseka 1510 Karteljevo-priključek NM zahod«.

Ti odseki, razen odseka 6 na območju občine Mirna Peč, niso predmet obravnave v tem dokumentu.

Slika 3: Kolesarske površine, ki jih bo DRSI izvedla v okviru projekta Ureditev odseka AC priključek Trebnje zahod-Dobranske Laze na R2-448/0221 (vir: PZI, december 2019, Cestni inženiring)

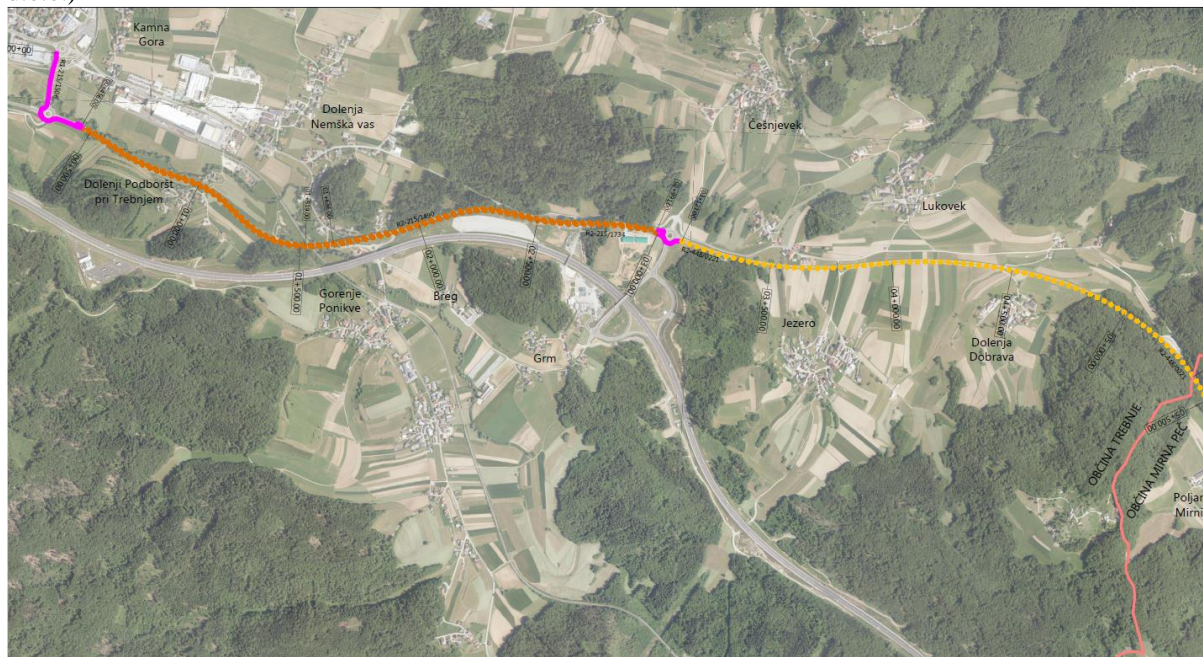


Zgoraj prikazane ureditve se bodo na območju občine Trebnje navezale na novo predvidene odseke kolesarske povezave ob regionalni cesti R2-215/1490, ki jih bo prav tako izvedla DRSI.

Na območju krožnega križišča ob R1-215/1506 je vodenje kolesarjev že urejeno. Vodenje kolesarjev je prav tako že urejeno ob regionalni cesti R1-215/1506 v centru Trebnjega, kjer se kolesarska povezava NM-M.Peč-Trebnje zaključí.

Tudi ti odseki niso predmet obravnave v tem dokumentu.

Slika 4: Predvidene kolesarske površine na območju občine Trebnje (vir: IDZ, december 2017, Acer Novo mesto d.o.o.)



Ureditev ustrezno urejenih površin za kolesarje na obravnavanem območju bo omogočila povečanje deleža kolesarskega prometa in uporabo koles za vsakodnevne potovalne potrebe občanov, kar bo pozitivno vplivalo na okolje (izboljšanje kakovosti zraka, zmanjšanje hrupa, pozitiven vpliv na podnebne spremembe) in zdravje občanov.

V skladu z določili 4. člena Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) je potrebno za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo nad 2.500.000 EUR (v stalnih cenah z DDV) izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijsko zasnovo in investicijski program. DIIP je bil izdelan v decembru 2017. Predinvesticijska zasnova in investicijski program bosta izdelana istočasno, in sicer v septembru 2020 in bosta po potrebi dopolnjena (dopolnitve januar 2021).

Vsa investicijska dokumentacija je izdelana v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016).

1.2 POVZETEK PIZ Z NAVEDBO CILJEV INVESTICIJE

Investicijski projekt in vrsta investicijske dokumentacije

Predinvesticijska zasnova za projekt Regionalna kolesarska povezava »Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto«

Kratek opis razlogov za investicijo in njeni cilji

Razlogi za investicijo:

Razlogi za investicijo so:

- Na trasi med Novim mestom, Mirno Pečjo in Trebnjem ni urejene zvezne kolesarske povezave, ki bi prebivalcem omogočala varne dnevne migracije s kolesom. Urejenih je le nekaj odsekov. Zaradi nepovezanosti kolesarskih povezav prebivalci za dnevne opravke raje uporabijo avto namesto kolesa.
- Obstoječa regionalna cesta (bivša H1) dopušča razvijanje velikih hitrosti, kar ne omogoča vzporedne vožnje s kolesom.
- Neurejenost površin za kolesarje negativno vpliva na pretočnost tangiranih regionalnih in lokalnih cest.
- Prometna varnost kolesarjev v prometu na odseku med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom ni ustrezna.
- Nezdave potovaljne navade prebivalcev z veliko prevlado uporabe osebnega avtomobila in skrb vzbujajočim nizkim deležem aktivne mobilnosti.
- Velika onesnaženost zraka, tudi na račun prometa.
- Negativen vpliv obstoječega stanja na zdravje občanov.

Cilji investicije

Glavni cilji investicije so:

- izboljšanje mobilnosti in dostopnosti,
- povečanje prometne varnosti za kolesarje,
- povečanje dnevnih migracij s kolesom,
- izboljšanje pogojev za bivanje v primestnem naselju,
- vplivanje na spreminjanje potovalnih navad občanov,
- spodbujanje kolesarjenja kot alternative osebnemu avtomobilskemu prometu,
- vplivanje na povečanje deleža kolesarjenja v mestnih in primestnih potovanjih,
- izboljšanje kakovosti zraka (zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnega avtomobilskega prometa, zmanjšanje onesnaževanja z delci PM₁₀ in posledično pozitiven vpliv na podnebne spremembe),
- pozitivno vplivati na zdrav način življenja občanov,
- izboljšanje podobe občin in regije,
- izboljšanje regijske povezanosti in celovitosti.

Specifični cilj investicije je izgradnja regijske kolesarske povezave od Trebnjega, Mirne Peči do Novega mesta.

Obrazložitev: Osnovni namen izgradnje kolesarske povezave je ureditev varnega kolesarskega prometa med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom. Z investicijo se bo omogočila dnevna migracija kolesarjev v smeri iz Trebnjega in Mirne Peči proti zaposlitvenemu in upravnemu središču regije, Novemu mestu in obratno. S tem se bodo spreminjale tudi potovalne navade prebivalcev, pri čemer se strmi k temu, da kolo postane dobra alternativa osebnemu vozilu. Povečala se bo tudi prometna varnost kolesarjev zaradi urejenih kolesarskih povezav, kar bo vplivalo tudi na povečanje števila dnevnih kolesarjev.

Cilji obravnavane investicije so v spodnji tabeli prikazani v obliki fizičnih kazalnikov.

	SKUPAJ
Dolžina obstoječih kolesarskih povezav, kjer ureditve niso predvidene MO Novo mesto – 4.179 m Občina Mirna Peč – 1.743 m	5.922 m
Ureditev kolesarske povezave po obstoječih cestah Novo mesto – 874 m Mirna Peč – 2.588 m	3.462 m
Ureditev novih odsekov kolesarske poti Novo mesto – 4.360 m Mirna Peč – 1.008 m DRSI – 2.000 m na območju občine Mirna Peč	7.368 m (od tega 2.000 m DRSI)

V okviru investicije, ki je predmet obravnave v tem investicijskem programu, se:

- zgradi 7.368 m nove kolesarske povezave (od tega 2000 m kolesarskih povezav, ki bodo financirani iz sredstev DRSI – odsek 6 na območju občine Mirna Peč) in
- uredi 3.462 m kolesarske povezave po obstoječih cestah.

Dolžina obstoječih odsekov na regionalni kolesarski povezavi »Trebnje-Mirna Peč-Novno mesto«, kjer ureditve niso predvidene, pa znaša 5.922 m.

Skupna dolžina nove kolesarske povezave med Novim mestom in Mirno Pečjo bo znašala 16.752 m.

Ostale odseke na območju občine Mirna Peč (od priključka za Mirno Peč do meje z občino Trebnje) in na območju občine Trebnje bo zgradila DRSI v okviru drugih projektov.

Kazalniki učinka in fizični kazalniki za spremljanje napredka:

(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H)	(I)	(J)	(K)
Navedba kazalnika ¹	Vrsta kazalnika ²	Merska enota	Kategorija regije	Izhodiščna vrednost	Datum izhodiščne vrednosti	Ciljna vrednost ob koncu leta 2018	Ciljna vrednost	Ciljno leto
ID 4.23: Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav	Kazalnik učinka	km	V-SI	0	1.1.2014	0	7,368 km km (predmet financiranja), celotna trasa 16,752 km	2023
F1: Prispevek k doseganju okvira uspešnosti (US ESRR+RS+lastni)	Finančni kazalnik	EUR	V-SI	0	1.1.2014	0	4.660.272,95 EUR (celotna vrednost operacije) oz. 1.734.281,11 EUR (sredstva ESRR + RS)	2023

Učinki in vplivi investicije

a) učinek na gospodarsko rast in delovna mesta

Urejena zvezna kolesarska infrastruktura omogoča skladnejši prostorski in družbeni razvoj ter večjo vključenost. Uporaba bolj trajnostnih oblik prevoza na delo, v šolo, trgovino, do upravnih, zdravstvenih in drugih institucij ima pozitivne posledice v smislu prihranka stroškov ter s tem povečanje finančnih virov, ki jih lahko gospodinjstva ali lokalna skupnost namenijo za druge namene. Pozitivni učinki na zdravje prinašajo pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim. Tako se omogoča razvoj gospodarskih dejavnosti, kar posledično vpliva na gospodarsko rast in nova delovna mesta.

¹ Navede se naziv, kot opredeljena v OP (če gre za kazalnik opredeljen v OP).

² Kot npr.: »učinka«, »rezultata«, »finančni«...

b) učinek na razvoj človeškega potenciala

Urejena kolesarska infrastruktura zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev. Spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim. Strateška obravnava prometa prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj. Urejena prometna infrastruktura bo pomenila izboljšanje življenjskih pogojev prebivalcev ter vplivala dvig kakovosti življenja. S tem se bo preprečilo odseljevanje prebivalstva iz demografsko ogroženih območij in pozitivno vplivalo na poseljenost regije.

c) vpliv na okolje

S pristopom k ureditvi zvezne regionalne kolesarske povezave se bo občutno zmanjšal vpliv CO₂ na okolje, strmelo se bo k izboljšanju kakovosti zraka, zmanjševanju hrupa in emisij toplogrednih plinov ter s tem blaženju podnebnih sprememb. Projekt predstavlja učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

d) prispevek k ciljem prostorskega razvoja regije

S celovito ureditvijo pogojev za trajnostno mobilnost in povezovanjem regije s kolesarskimi povezavi bomo sledili ciljem prostorskega razvoja regije, ki predvideva učinkovito načrtovanje in upravljanje s prostorom in naravo ter zagotovitev dostopnosti in trajnostne mobilnosti.

e) sinergijski učinek med nameni iz prvih štirih točk (a., b., c. in d.)

Za preboj regije je nujno potrebna sinergija večih učinkov. Projekt bo imel sinergijske učinke med vsemi prej naštetimi točkami, saj bo razvoj trajnostne mobilnosti imel neposreden vpliv na dvig kakovosti življenja, tako v smislu boljše kakovosti življenjskih pogojev, v obliki čistejšega okolja, kot v pozitivnem vplivu na zdravje in lajšanja dostopnosti do storitev ter tudi možnosti razvoja novih delovnih mest.

f) sinergijski učinek z drugimi projekti

Izvedba projekta je nujno potrebna zaradi povezanosti regije tudi s kolesarsko infrastrukturo ter s tem možnostjo zagotovitve dnevnih migracij tudi brez avtomobilov. Na tak način se prispeva k izboljšanju trajnostne mobilnosti v regiji. Projekt se tako navezuje na projekte razvoja gospodarstva in turizma v regiji in je podpora vsem projektom tega področja.

g) sinergijski učinek glede regionalne celovitosti, razvojne specializacije in med regionalnega sodelovanja

Projekt rešuje problematiko trajnostne mobilnosti na nivoju regije. Z ureditvijo prometne povezanosti se v regiji zagotavlja pogoje za razvoj vseh gospodarskih dejavnosti (industrija, turizem,...), z ukrepi trajnostne mobilnosti se ohranja naravne danosti, vse skupaj pa posledično vpliva na rast in nova delovna mesta ter s tem prispeva k preboju regije v cilju razvojne specializacije, ki je »Trajnostno izvozno usmerjeno gospodarstvo v zeleni regiji«.

h) učinek na vložena finančna sredstva

Pri presoji učinka projekta glede na vložena sredstva je potrebno upoštevati posredne učinke na družbeni standard in gospodarski razvoj regije ter izboljšanje stanja okolja. Projekt bo imel pozitiven vpliv na zmanjševanje stroškov mobilnosti in večjemu zdravju prebivalstva. Zmanjšala se bo količina toplogrednih vplivov ter stopnja hrupa.

Seznam strokovnih podlag

Strokovne podlage za izdelavo predinvesticijske zasnove so:

- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur.l.št. 60/2006, 54/2010, 27/2016),
- IDZ: Regionalna kolesarska povezava Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto (izdelovalec Acer Novo mesto d.o.o., št. projekta IDZ-R8-2017, datum: december 2017),
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev) – Izgradnja kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto, območje Občine Mirna Peč, št. projekta P-20-08/01-MP, avgust 2020, Studio vizij, Projektiranje in nadzor, Boštjan Jurak s.p.,
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev) – Izgradnja kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto, območje MO Novo mesto, št. projekta P-20-08/02-MONM, avgust 2020, Studio vizij, Projektiranje in nadzor, Boštjan Jurak s.p.,
- PZI – Ureditev državne kolesarske steze in površin za pešce ob deviaciji 1-11 in deviaciji 1-16, št. projekta: PR-R14/2013, avgust 2013, Acer Novo mesto d.o.o.,
- PZI – Ureditev odseka »AC priključek Trebnje Zahod – Dobravske Laze na R2-448/0221, št. projekta 310/2017, Cestni inženiring d.o.o. Maribor,
- PZI izgradnja kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto, območje Občine Mirna Peč, št. projekta P-20-08/01-MP, december 2020, Studio vizij, Projektiranje in nadzor, Boštjan Jurak s.p.,
- PZI Izgradnja kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto, območje MO Novo mesto, št. projekta P-20-08/02-MONM, december 2020, Studio vizij, Projektiranje in nadzor, Boštjan Jurak s.p.
- DI-IP, december 2019, Eplan d.o.o.,
- interni podatki investitorja.

Kratek opis obravnavanih variant

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

Na trasi med Novim mestom, Mirno Pečjo in Trebnjem ni urejene zvezne kolesarske povezave, ki bi prebivalcem omogočala varne dnevne migracije s kolesom. Urejenih je le nekaj odsekov.

Varianta brez investicije ni sprejemljiva iz naslednjih razlogov:

- kolesarske poti med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom niso urejene,
- obstoječa regionalna cesta (bivša H1) 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 Pečjo in Novim mestom ni ustrezna.

Varianta »z investicijo«

V okviru variante »z investicijo« je predvidena izgradnja manjkajočih odsekov kolesarske povezave, da se bo zagotovila zveznost med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom. 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.

Hkrati z izgradnjo kolesarske steze bo potrebno mestoma rekonstruirati tudi cesto, urediti javno razsvetljava in zaščititi oziroma prestaviti komunalne vode.

V okviru investicije, ki je predmet obravnave v tem investicijskem programu, se:

- zgradi 7.368 m nove kolesarske povezave (od tega 2000 m kolesarskih povezav, ki bodo financirani iz sredstev DRSI – odsek 6 na območju občine Mirna Peč) in
- uredi 3.462 m kolesarske povezave po obstoječih cestah.

Dolžina obstoječih odsekov na regionalni kolesarski povezavi »Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto«, kjer ureditve niso predvidene, pa znaša 5.922 m.

Skupna dolžina nove kolesarske povezave med Novim mestom in Mirno Pečjo bo znašala 16.752 m.

Ostale odseke na območju občine Mirna Peč (od priključka za Mirno Peč do meje z občino Trebnje) in na območju občine Trebnje bo zgradila DRSI v okviru drugih projektov.

Investicijska vrednost in predvidena finančna konstrukcija obravnavanih variant

Varianta brez investicije: V primeru variante brez investicije investicijski stroški ne nastanejo.

Varianta z investicijo:

Vrednost investicije v stalnih cenah januar 2021 je bila ocenjena na 4.598.260,09 EUR z DDV (DDV v obravnavanem primeru ni povračljiv) oziroma na 4.660.272,95 EUR v tekočih cenah.

Viri financiranja:

Predvideno je, da se bo investicija financirala iz naslednjih virov (v tekočih cenah):

- a) sredstev EU (ESRR) v višini 1.387.424,89 EUR,
- b) sredstev državnega proračuna v višini 346.856,22 EUR,
- c) občinskega proračuna Mestne občine Novo mesto v višini 2.420.194,45 EUR,
- d) občinskega proračuna Občine Mirna Peč v višini 498.252,01 EUR,
- e) občinskega proračuna Občine Trebnje v višini 7.545,38 EUR.

Mestna občina Novo mesto bo pri tem projektu porabila 1.564.201,86 EUR kvote iz Dogovora za razvoj regije, Občina Mirna Peč pa 170.079,25 EUR.

Odseke od priključka za Mirno Peč do meje z občino Trebnje na območju občine Mirna Peč in odseke na območju občine Trebnje bo financirala DRSI v okviru drugih projektov.

Prikaz rezultatov izračuna upravičenosti:

Varianta brez investicije:

Izračuni finančnih in ekonomskih kazalnikov se za varianto brez investicije ne izdelajo. Ta varianta namreč predstavlja samo osnovno izhodišče finančne in ekonomske analize.

Varianta z investicijo:

Finančna analiza je pokazala, da investicija s finančnega vidika ni donosna.

Ekonomska analiza, pri kateri so upoštevani vplivi investicije na člane družbe, pa je pokazala, da je investicija z ekonomskega stališča upravičena, saj je sedanja neto ekonomska vrednost pozitivna (496.390,66 EUR), ekonomska stopnja donosa pa pozitivna in večja od splošne 5% diskontne stopnje (7,01%). Investicija je zato primerna za sofinanciranje s sredstvi EU.

Prikaz izbire predloga variante in navedba izbrane variante

Merila za izbor optimalne variante so naslednja:

- stroški investicije,
- prometna varnost kolesarjev,
- vplivi na okolje,
- vpliv na kakovost bivanja,
- vpliv na zdravje občanov.

Izbranim kriterijem se določi ponder. Vsakemu kriteriju se dodajo numerične vrednosti (točke), glede na velikost vpliva (npr: pozitiven vpliv 2 točki, majhen vpliv 1 točka, ni vpliva oz.

negativen vpliv 0 točk). Za vsako varianto se nato izračunajo točke.

Glede na izbrane kriterije in uteži se je kot optimalna varianta pokazala varianta z investicijo, ker je zbrala več točk.

Primerjava obeh variant je prikazana v spodnji tabeli:

merilo	ponder	varianta brez investicije			varianta z investicijo		
		opis	velikost vpliva	število točk	opis	velikost vpliva	število točk
stroški investicije	20	pozitiven vpliv	2	40	negativen vpliv	0	0
prometna varnost kolesarjev	20	nima vpliva	0		pozitiven vpliv	2	40
vplivi na okolje	20	negativen vpliv	0		pozitiven vpliv	2	40
vpliv na kakovost bivanja	20	nima vpliva	0		pozitiven vpliv	2	40
vpliv na zdravje občanov	20	nima vpliva	0		pozitiven vpliv	2	40
	100			40			160

1.3 POVZETEK IZ DOKUMENTA IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

DIIP je bil izdelan v decembru 2017. DIIP je izdelalo podjetje Eplan d.o.o. iz Novega mesta.

Obstoječe stanje

Na trasi med Novim mestom, Mirno Pečjo in Trebnjem ni urejene zvezne kolesarske povezave, ki bi prebivalcem omogočala varne dnevne migracije s kolesom. Urejenih je le nekaj odsekov.

Opis predvidenih ukrepov

V okviru obravnavane investicije je predvidena izgradnja manjkajočih odsekov kolesarske povezave, da se bo zagotovila zveznost med Trebnjem ter Mirno Pečjo in Novim mestom.

Dolžina obstoječih odsekov kolesarske povezave, kjer ureditve niso predvidene, znaša 4.291 m. V DIIP je bilo predvideno, da se v okviru obravnavane investicije skupno zgradi 15.906 m nove kolesarske povezave (od tega 13.270 m kolesarskih povezav, ki bodo financirani iz sredstev DRSI) in uredi 2.384 m kolesarske povezave po obstoječih cestah.

Dolžina nove zvezne kolesarske povezave med Trebnjem in Novim mestom bo 17.844 m, med Trebnjem in Mirno Pečjo (center) pa 11.540,00 m.

Z izvedbo obravnavane investicije želijo investitorji vplivati na potovalne navade občanov (povečanje deleža kolesarjenja za dnevne migracije na kratkih razdaljah) ter zagotoviti infrastrukturo za kolesarje, da bi le ti prešli na uporabo koles kot zelo dobro alternativo.

Ureditev ustrezno urejenih površin za kolesarje na obravnavanem območju bo omogočila povečanje deleža kolesarskega prometa in uporabo koles za vsakodnevne potovalne potrebe občanov, kar bo pozitivno vplivalo na okolje (izboljšanje kakovosti zraka) in zdravje občanov.

Terminski plan:

V DIIP-u je bilo predvideno, da se bodo gradbena dela izvajala od julija 2019 do oktobra 2021.

Vrednost investicije:

Vrednost investicije v stalnih cenah december 2017 je bila ocenjena na 7.367.260,56 EUR z DDV (DDV v obravnavanem primeru ni povračljiv) oziroma na 7.763.881,44 EUR v tekočih cenah.

Financiranje:

V DIIP je bilo predvideno, da se bo investicija financirala iz naslednjih virov (v tekočih cenah):

- a) sredstev EU (ESRR) v višini 1.387.424,87 EUR (17,87% celotne investicije),
- b) sredstev državnega proračuna v višini 346.856,24 EUR (4,47% celotne investicije),
- c) občinskega proračuna Mestne občine Novo mesto v višini 354.025,75 EUR,
- d) občinskega proračuna Občine Mirna Peč v višini 95.168,78 EUR,
- e) občinskega proračuna Občine Trebnje v višini 5.909,60 EUR,
- f) sredstev DRSI v višini 5.574.496,20 EUR (71,79%).

Predvideno je bilo, da bo Mestna občina Novo mesto pri tem projektu porabila 1.564.201,86 EUR kvote iz Dogovora za razvoj regije, Občina Mirna Peč pa 170.079,25 EUR.

1.4 RAZLIKE MED DIIP IN PIZ

Potek kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novno mesto se od izdelave DIIP ni bistveno spremenil.

Bistvene razlike med DIIP ter PIZ so naslednje:

- Vrednost investicije je bila v DIIP ocenjena na 7.763.881,44 (v tekočih cenah). V vrednost investicije v DIIP so bili vključeni tudi odseki kolesarske povezave na območju občin Mirna Peč in Trebnje, ki jih bo izvedla DRSI. Ti odseki so v PIZ izločeni (razen odseka 6 na območju občine Mirna Peč), zato se je ocenjena vrednost znižala na 4.660.272,95 EUR.
- Viri financiranja: Višina planiranih nepovratnih sredstev je enaka kot v DIIP (1.734.281,11 EUR nepovratnih sredstev). Potrebna sredstva iz občinskih proračunov so v PIZ ocenjena na 2.925.991,84 EUR (v DIIP je bilo predvidenih 455.104,13 EUR sredstev iz občinskih proračunov). V DIIP so bila predvidena tudi sredstva DRSI, ki so bila ocenjena na 5.574.496,20 EUR, ker so bili vključeni tudi odseki, ki jih bo izvedla DRSI. V PIZ so ti odseki izločeni.

1.5 POTEK AKTIVNOSTI

Investicijska dokumentacija: Prvotni DIIP je bil izdelan v decembru 2017. Predinvesticijska zasnova bo izdelana v septembru 2020 in po potrebi dopolnjena (dopolnitve januar 2021).

Projektna dokumentacija: Za obravnavano investicijo je bila že izdelana naslednja projektna dokumentacija:

- IDZ: Regionalna kolesarska povezava Trebnje-Mirna Peč-Novno mesto (izdelovalec Acer Novo mesto d.o.o., št. projekta IDZ-R8-2017, datum: december 2017),
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev) – Izgradnja kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novno mesto, območje Občine Mirna Peč, št. projekta P-20-08/01-MP, avgust 2020, Studio vizij, Projektiranje in nadzor, Boštjan Jurak s.p.,
- IZP (Idejna zasnova za pridobitev projektnih in drugih pogojev) – Izgradnja kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novno mesto, območje MO Novo mesto, št. projekta P-20-08/02-MONM, avgust 2020, Studio vizij, Projektiranje in nadzor, Boštjan Jurak s.p.,
- PZI – Ureditev državne kolesarske steze in površin za pešce ob deviaciji 1-11 in deviaciji 1-16, št. projekta: PR-R14/2013, avgust 2013, Acer Novo mesto d.o.o.,
- PZI – Ureditev odseka »AC priključek Trebnje Zahod – Dobravske Laze na R2-

- 448/0221, št. projekta 310/2017, Cestni inženiring d.o.o. Maribor,
- PZI izgradnja kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto, območje Občine Mirna Peč, št. projekta P-20-08/01-MP, december 2020, Studio vizij, Projektiranje in nadzor, Boštjan Jurak s.p.,
 - PZI Izgradnja kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto, območje MO Novo mesto, št. projekta P-20-08/02-MONM, december 2020, Studio vizij, Projektiranje in nadzor, Boštjan Jurak s.p.

Gradbeno dovoljenje: Gradbeno dovoljenje za obravnavano investicijo ni potrebno.

Zemljišča: Pridobljena so vsa potrebna zemljišča za gradnjo kolesarske povezave.

Izbor izvajalca gradnje: Razpis za izvedbo bo predvidoma objavljen v marcu 2021. Izbor izvajalca pa bo predvidoma potekal od marca 2021 do maja 2021. Takrat bodo potekale tudi vse potrebne aktivnosti v zvezi z izborom nadzornega inženirja in izvajalca koordinacije varnosti pri delu.

Gradnja: Gradnja se bo predvidoma začela v juniju 2021 in bo zaključena v septembru 2022.

2 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJALCU

2.1 INVESTITOR – NOSILEC PROJEKTA

Investitor	MESTNA OBČINA NOVO MESTO
Naslov	Seidlova cesta 1 8000 Novo mesto
Statistična regija	Jugovzhodna Slovenija
Matična številka	5883288
Davčna številka	SI 48768111
Telefon	07 39 39 202
Faks	07 39 39 208
E- mail	mestna.obcina@novomesto.si
Spletna stran	www.novomesto.si
Številka transakcijskega računa	SI 56 0128 5010 0015 234
Odgovorna oseba	mag. Gregor Macedoni, župan

Odgovorna oseba investitorja:
mag. Gregor Macedoni, župan

Datum:

Žig:

Podpis:

Občinska uprava v okviru svojih pravic in dolžnosti opravlja upravne, strokovne, organizacijske in druge naloge, ki jih v skladu z zakonodajo izvaja za zadovoljevanje potreb svojih prebivalcev na področjih, določenih z Odlokom o organizaciji in delovnih področjih občinske uprave Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 128/04).

Pri svojem delu je občinska uprava samostojna in deluje v okviru Ustave RS, zakonov, Statuta Mestne občine Novo mesto in drugih veljavnih predpisov.

Pri opravljanju svojih nalog občinska uprava sodeluje z občinskimi upravami drugih občin, nosilci javnih pooblastil, državnimi organi, zavodi, podjetji oziroma družbami ter drugimi organizacijami z izmenjavo mnenj, izkušenj, podatkov in obvestil.

Za izvajanje nalog so ustanovljeni organi občinske uprave. Ti organi so:

- Kabinet župana,
- Urad za finance in splošne zadeve,
- Urad za družbene dejavnosti,
- Urad za prostor in razvoj,
- Urad za gospodarske javne službe,
- Občinski inšpektorat.

Občinsko upravo usmerja in nadzira župan, ki je predstojnik občinske uprave.

Delo občinske uprave neposredno vodi direktor občinske uprave.

Organizacija občinske uprave mora zagotavljati:

- zakonito, strokovno, učinkovito, racionalno in pravočasno izvrševanje nalog,
- smotno organizacijo in vodenje dela v upravi,
- koordinirano izvajanje nalog in učinkovito opravljanje projektnih nalog,
- učinkovit notranji nadzor nad opravljanjem nalog in vrednotenje kvalitete opravljenih nalog,
- usmerjenost občinske uprave k uporabnikom njenih storitev ter
- učinkovito sodelovanje z drugimi institucijami.

Glavno odgovorno osebo MO NM predstavlja župan, mag. Gregor Macedoni.

Za izvedbo obravnavane investicije bo zadolžen Urad za prostor in razvoj na MO Novo mesto, na čelu z **vodjo urada dr. Kovačič Iztokom.**

Projektno skupino, ki je zadolžena za pripravo potrebne dokumentacije in izvedbo obravnavanega investicijskega projekta sestavljajo strokovni delavci Mestne občine Novo mesto. Vodenje projektne skupine bo prevzela **Nina Kotar**, strokovna sodelavka VII/2-II za trajnostne mobilnosti, regionalne kolesarske povezave na Uradu za prostor in razvoj.

Tehnična zmogljivost (strokovna zmogljivost)

Potrebna strokovna znanja za uspešno realizacijo investicije so navedena v spodnji tabeli, kjer je navedeno število zaposlenih v MO Novo mesto z ustreznim strokovnim znanjem.

Strokovna znanja potrebna za izvedbo projekta (tehnična zmogljivost)	Število zaposlenih z ustreznim strokovnim znanjem, dodeljenih projektu	Število dodatnih zaposlitev z ustreznim strokovnim znanjem, ki bo dodeljeno projektu
tehnična znanja	1	
geoinformacijska znanja	1	
informacijska znanja	1	
pravna znanja	2	
ekonomska znanja	1	
znanja s področja komuniciranja in druga znanja	1	
znanja s področja vodenja projektov	1	

Pravna zmogljivost

Občinska uprava Mestne občine Novo mesto ima kadrovsko sposobnost, da po potrebi sproži pravni postopek. V občinski upravi so naslednja delovna mesta s pravnim znanjem: podsekretarka - občinska pravobranilka, višja svetovalka za pravne zadeve, podsekretarka za splošno pravne zadeve (2x), višja svetovalka za premoženjsko pravne zadeve, strokovni sodelavec VII/1 - za premoženjsko pravne zadeve.

Ustanova	Število zaposlenih pravnikov (pri upravičencu)	Število zaposlenih pravnikov z opravljenim pravosodnim izpitom (pri upravičencu)	Število odvetnikov, ki so/bodo najeti za vodenje pravnih postopkov
Mestna občina Novo mesto	9	3	1

Finančna zmogljivost

Ustanova	Povprečni prihodki v zadnjih treh letih (EUR)	Povprečni % investicijskih odhodkov v zadnjih treh letih (glede na celotni proračun)	Skupen dolg 31.12.2019 (EUR)	Povprečno odplačilo dolga (glavnice in obresti) v zadnjih treh letih	% odplačila dolgov glede na prihodke v zadnjih treh letih	Maksimalni obseg možnega zadolževanja občine (za leto 2019)	% maksimalnega obsega zadolževanja glede na prihodke v letu 2019
Mestna občina Novo mesto	41.268.369 EUR	36,70%	9.240.982 EUR	1.961.331 EUR	5%	2.822.564 EUR	8% + 2% za EU sofinancirane projekte

Skladno z 2. odstavkom 10.b člena Zakona o financiranju občin ZFO-1, se občina v tekočem proračunskem letu lahko zadolži, če odplačilo obveznosti iz naslova posojil (glavnice in obresti), finančnih najemov in blagovnih kreditov (obrokov) ter potencialnih obveznosti iz naslova izdanih poroštev za izpolnitev obveznosti posrednih proračunskih uporabnikov in javnih podjetij, katerih ustanoviteljica je občina, v posameznem letu odplačila ne preseže 8% realiziranih prihodkov iz bilance prihodkov in odhodkov občinskega proračuna v letu pred letom zadolževanja, zmanjšanih za prejete donacije, transferne prihodke iz državnega proračuna za investicije in prejeta sredstva iz proračuna Evropske unije ter prihodke režijskih obratov.

Iz navedenih finančnih podatkov je moč razbrati, da je Mestna občina Novo mesto sposobna zagotavljati likvidnost za ustrezno financiranje projekta ter s tem uspešno izvedbo in prihodnje delovanje.

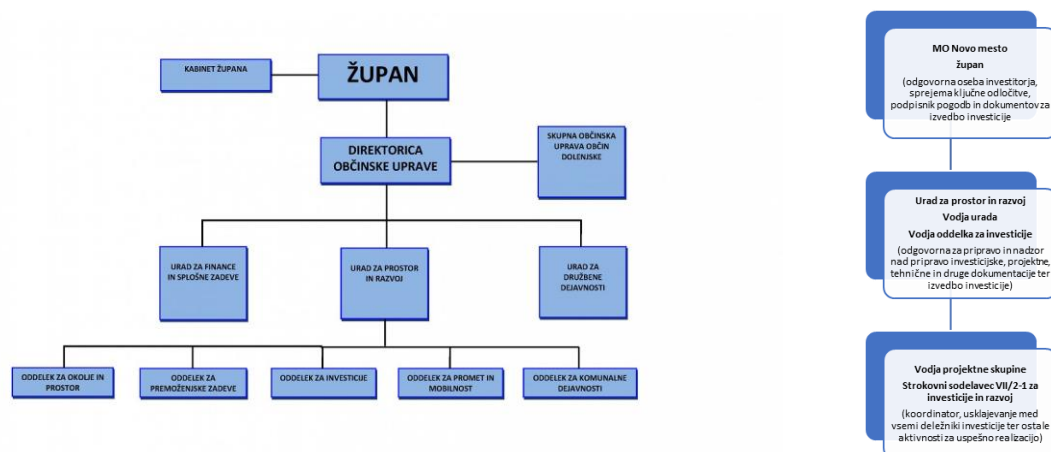
Upravna zmogljivost

Upravna zmogljivost je obrazložena z navedbo nekaterih podobnih projektov, ki so bili financirani iz EU oz. drugih virov in jih je Mestna občina Novo mesto izvedla v zadnjih 10 letih. Ti projekti so:

- »Rekonstrukcija in modernizacija Anton Podbevšek Teatra Novo mesto«,
- »Energetska sanacija OŠ Bršljin«,
- »Energetska sanacija OŠ Grm«,
- »obnova Glavnega trga«,
- »Večnamenska pot ob Levičnikovi cesti«,
- ...

Organizacija vodenja je sledeča:

1. S strani investitorja je odgovorna oseba župan Mestne občine Novo mesto. Je oseba, ki sprejema ključne odločitve, ki se navezujejo na investicijo (podpisnik pogodb in dokumentov, ki so potrebni za izvedbo investicije).
2. Odgovorni vodja projekta je vodja Urada za prostor in razvoj na Mestni občini Novo mesto.
3. Za koordinacijo in vodenje posameznih nalog je zadolžena vodja projektne skupine, ki v Uradu za prostor in razvoj Mestne občine Novo mesto opravlja dela in naloge na področju investicij.



2.2 INVESTITOR – PARTNER V PROJEKTU

Investitor - partner	OBČINA MIRNA PEČ
Naslov	Trg 2 8216 Mirna Peč
Statistična regija	Jugovzhodna Slovenija
Matična številka	1357816
Davčna številka	SI 57621594
Telefon	07 393 61 00
Faks	07 393 61 07
E- mail	obcina.mirnapec@siol.net
Spletna stran	www.mirnapec.si
Številka transakcijskega računa	SI56 0137 0010 0015 628
Odgovorna oseba	Andrej Kastelic, župan

Odgovorna oseba investitorja: Andrej Kastelic, župan

Datum:

Žig:

Podpis:

Glavno odgovorno osebo občine predstavlja župan.

Delo občinske uprave neposredno vodi Sonja Klemenc Križan, direktorica občinske uprave.

Za pripravo potrebne dokumentacije in za izvedbo obravnavane investicije je zadolžen Andrej Kastelic, višji svetovalec za komunalno, cestno, gospodarsko in investicijsko dejavnost.

Tehnična zmogljivost (strokovna zmogljivost)

Potrebna strokovna znanja za uspešno realizacijo investicije so navedena v spodnji tabeli, kjer je navedeno zaposlenih v Občini Mirna Peč z ustreznim strokovnim znanjem.

Strokovna znanja potrebna za izvedbo projekta (tehnična zmogljivost)	Število zaposlenih z ustreznim strokovnim znanjem, dodeljenih projektu	Število dodatnih zaposlitev z ustreznim strokovnim znanjem, ki bo dodeljeno projektu
tehnična znanja	1	0
geoinformacijska znanja	1	0
informacijska znanja	1	0
pravna znanja	1	0
ekonomska znanja	2	0
znanja s področja komuniciranja in druga znanja	1	0
znanja s področja vodenja projektov	1	0

Pravna zmogljivost

Občinska uprava Občine Mirna Peč pravno svetovanje koristi z zunanjimi izvajalci.

Ustanova	Število zaposlenih pravnikov (pri upravičencu)	Število zaposlenih pravnikov z opravljenim pravosodnim izpitom (pri upravičencu)	Število odvetnikov, ki so/bodo najeti za vodenje pravnih postopkov
Občina Mirna Peč	0	0	1

Finančna zmogljivost

Ustanova	Povprečni prihodki v zadnjih treh letih (EUR)	Povprečni % investicijskih odhodkov v zadnjih treh letih (glede na celotni proračun)	Skupen dolg 31.12.2019 (EUR)	Povprečno odplačilo dolga (glavnice in obresti) v zadnjih treh letih	% odplačila dolgov glede na prihodke v zadnjih treh letih	Maksimalni obseg možnega zadolževanja občine (za leto 2019)	% maksimalnega obsega zadolževanja glede na prihodke v letu 2019
Občina Mirna Peč	4.304.211 EUR	55,71%	2.003.8112 EUR	686.917 EUR	16%	302.201 EUR	8% + 2% za EU sofinancirane projekte

Skladno z 2. odstavkom 10.b člena Zakona o financiranju občin ZFO-1, se občina v tekočem proračunskem letu lahko zadolži, če odplačilo obveznosti iz naslova posojil (glavnice in obresti), finančnih najemov in blagovnih kreditov (obrokov) ter potencialnih obveznosti iz naslova izdanih poroštev za izpolnitev obveznosti posrednih proračunskih uporabnikov in javnih podjetij, katerih ustanoviteljica je občina, v posameznem letu odplačila ne preseže 8% realiziranih prihodkov iz bilance prihodkov in odhodkov občinskega proračuna v letu pred letom zadolževanja, zmanjšanih za prejete donacije, transferne prihodke iz državnega

proračuna za investicije in prejeta sredstva iz proračuna Evropske unije ter prihodke režijskih obratov.

Iz navedenih finančnih podatkov je moč razbrati, da je Občina Mirna Peč sposobna zagotavljati likvidnost za ustrezno financiranje projekta ter s tem uspešno izvedbo in prihodnje delovanje.

Upravna zmogljivost

Upravna zmogljivost je obrazložena z navedbo nekaterih podobnih projektov, ki so bili financirani iz EU oz. drugih virov in jih je Občina Mirna Peč izvedla v zadnjih 10 letih. Ti projekti so:

- »Izgradnja vodovodnega omrežja severnega dela občine«,
- »Izgradnja odprtega širokopasovnega omrežja«,
- »Izgradnja vaškega središča v Šentjuriju« s Pavčkovim domov in ureditvijo trgovsko poslovnega centra v Mirni Peči,
- Izgradnja vodovodne infrastrukture v okviru reg. projekta »Oskrba s pitno vodo Suhe krajine«,
- »Mirnopeški Slakov center«,
- »Energetska sanacija stare telovadnice, Trg 8«.

2.3 INVESTITOR – PARTNER V PROJEKTU

Investitor - nosilec	OBCINA TREBNJE
Naslov	Goliev trg 5 8210 Trebnje
Statistična regija	Jugovzhodna Slovenija
Matična številka	5882958
Davčna številka	SI34728317
Telefon	07 348 11 00
Faks	07 348 11 31
E- mail	obcina.trebnje@trebnje.si
Spletna stran	www.trebnje.si
Številka transakcijskega računa	SI56 0133 0010 0016 133
Odgovorna oseba	Alojzij Kastelic, župan

Odgovorna oseba investitorja: Alojzij Kastelic, župan

Datum:

Žig:

Podpis:

Odgovorno osebo občine predstavlja župan. Delo občinske uprave neposredno vodi direktor občinske uprave, Janez Pirc, mag. jav. upr.

Za pripravo potrebne dokumentacije in za izvedbo obravnavane investicije je zadolžen Matija Bitenc, dipl. inž. gradb., ki v Oddelku za okolje, prostor in infrastrukturo zaposlen kot višji svetovalec.

Tehnična zmogljivost (strokovna zmogljivost)

Občina Trebnje razpolaga s kadri, ki imajo znanja, potrebna za izvedbo projekta. Strokovna znanja za izvedbo projekta in število zaposlenih z ustreznim strokovnim znanjem, dodeljenih projektu, prikazuje spodnja tabela.

Strokovna znanja potrebna za izvedbo projekta (tehnična zmogljivost)	Število zaposlenih z ustreznim strokovnim znanjem, dodeljenih projektu	Število dodatnih zaposlitev z ustreznim strokovnim znanjem, ki bo dodeljeno projektu
Visoko strokovna znanja s področja gradbeništva	1	
informativna znanja	3	
pravna znanja	3	
ekonomska znanja	3	
znanja s področja komuniciranja in druga znanja	3	
znanja s področja vodenja projektov	3	

Pravna zmogljivost

Občina Trebnje je lokalna skupnost, s šifro dejavnosti 84110. Zaposleni so trije pravniki. Občina Trebnje ima zagotovljena finančna sredstva za potrebe pravnega svetovanja.

Ustanova	Število zaposlenih pravnikov (pri upravičencu)	Število zaposlenih pravnikov z opravljenim pravosodnim izpitom (pri upravičencu)	Število odvetnikov, ki so/bodo najeti za vodenje pravnih postopkov
Občina Trebnje	3	0	1

Finančna zmogljivost

Ustanova	Povprečni prihodki v zadnjih treh letih (EUR)	Povprečni % investicijskih odhodkov v zadnjih treh letih (glede na celotni proračun)	Skupen dolg 31.12.2019 (EUR)	Povprečno odplačilo dolga (glavnice in obresti) v zadnjih treh letih	% odplačila dolgov glede na prihodke v zadnjih treh letih	Maksimalni obseg možnega zadolževanja občine (za leto 2019)	% maksimalnega obsega zadolževanja glede na prihodke v letu 2019
Občina Trebnje	12.334.141	33,95	3.601.050,38	613.775	4,98		

Opombe: Upoštevana so proračunska leta 2017, 2018 in 2019. V koloni 3 niso zajeti investicijski transferi.

Upravna zmogljivost

Projekti, financirani iz EU oziroma primerljivi projekti, ki jih je v zadnjih desetih letih izvedla Občina Trebnje, so:

- Kanalizacijski sistem Veliki Gaber (MGRT),

- Regijska mreža tematskih poti – Heritage Trails Net (ESRR),
- Zamenjava cevododa na primarnem vodovodnem omrežju Trebnje (MGRT, ESRR),
- Zamenjava cevododa na vodovodu Trebnje – dolina Temenice (ESRR),
- Izgradnja vodohrana Medvedjek in zamenjava cevododa Medvedjek – Temenica (ESRR),
- Ureditev infrastrukture in odkup zemljišč v romskem naselju Hudeje (RS),
- Komunalna čistilna naprava Blato in 2. faza infrastrukture v romskem naselju Hudeje (MGRT),
- Energetska sanacija Osnovne šole Trebnje (KS),
- Podružnica OŠ Šentlovrenc - energetska sanacija (KS),
- Ureditev novega vaškega središča »Dolenje Selce« (EKSRP),
- Obnova vasi Sela pri Šumberku (LEADER),
- Industrijska cona Trebnje – I. faza (ESRR),
- Izgradnja gozdnih cest na Veliki Loki (MKGP in EKSRP),
- Športni park Trebnje – drsališče, kotalkališče, teniško igrišče in igrišče za odbojko na mivki (Fundacija za šport),
- Večnamensko igrišče na Cvibljah (Fundacija za šport),
- Obnova šolskega športnega igrišča OŠ Veliki Gaber – izvedba tartan (MIZŠ),
- Obnova Jurjeve domačije (Ministrstvo za kulturo),
- Fighting for equal access to sports and exercise (Erasmus+),
- Aquares (Interreg Europe),
- Street participation for active citizenship in Europe (Evropa za državljane),
- Baraga in čipka kot niti sodelovanja (CLLD, LAS),
- Industrijska cona Trebnje – II. faza (ESRR).

2.4 OSEBE, ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

Služba, odgovorna za pripravo in nadzor nad investicijsko, projektno in tehnično dokumentacijo ter za izvedbo investicije:

Mestna občina Novo mesto, Seidlova cesta 1, 8000 Novo mesto:

Odgovorni vodja za izvedbo operacije: Nina Kotar, strokovna sodelavka VII-2/II za trajnostne mobilnosti, regionalne kolesarske povezave, Urad za prostor in razvoj

Datum:

Žig:

Podpis:

Občina Mirna Peč, Trg 2, 8216 Mirna Peč

Odgovorna oseba: Sonja Klemenc Križan, direktorica občinske uprave

Datum:

Žig:

Podpis:

Odgovorni vodja za izvedbo operacije: Andrej Kastelic, višji svetovalec za komunalno, cestno, gospodarsko in investicijsko dejavnost

Datum:

Žig:

Podpis:

Občina Trebnje, Goliev trg 5, 8210 Trebnje

Odgovorna oseba: Janez Pirc, direktor občinske uprave Občine Trebnje

Datum:

Žig:

Podpis:

Odgovorni vodja za izvedbo operacije: Matija Bitenc, Oddelek za okolje, prostor in infrastrukturo

Datum:

Žig:

Podpis:

2.5 PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

EPLAN d.o.o.,

Ulica Mirana Jarca 34, 8000 Novo mesto

Telefon: 07 3323 222

Mobitel: 031 386 830

E-mail: natasa.jaklic@eplan-nm.si

Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije:

Nataša Jaklič, univ.dipl.ekon.

Datum: september 2020

Žig:

Podpis:

Dokument je izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/16).

2.6 PODATKI O PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU

Upravljavec nove kolesarske povezave na območju Mestne občine **Novo mesto** bo:
Mestna občina Novo mesto, Seidlova cesta 1, 8000 Novo mesto

Odgovorna oseba upravljavca:
mag. Gregor Macedoni, župan

Datum:

Žig:

Podpis:

Upravljavec nove kolesarske povezave na območju občine **Mirna Peč** bo:
Občina Mirna Peč, Trg 2, 8216 Mirna Peč

Odgovorna oseba upravljavca:
Andrej Kastelic, župan

Datum:

Žig:

Podpis:

Upravljavec nove kolesarske povezave na območju občine **Trebnje** bo:
Občina Trebnje, Goliev trg 5, 8210 Trebnje

Odgovorna oseba upravljavca:
Alojzij Kastelic, župan

Datum:

Žig:

Podpis:

3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB PO INVESTICIJI TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI, STRATEGIJAMI

3.1 SPLOŠNO

V Sloveniji je kolesarstvo zelo priljubljena oblika rekreacije. Po številu prodanih koles na prebivalca je Slovenija že več let na prvem mestu v EU. Uporaba kolesa pa v zadnjih letih raste tudi za potrebe dnevne mobilnosti. Mesta postajajo vedno bolj trajnostno naravnana in spodbujajo tudi trajnostne oblike mobilnosti, ki omogočajo višjo kvaliteto bivanja za svoje prebivalce (boljši zrak, manj hrupa, ni zastojev).

Izboljšanje infrastrukture je eden prvih korakov za povečanje obsega kolesarjenja v mestih in njihovem zaledju. Velikokrat namreč neobstoječa ali slaba infrastruktura odbijata potencialne kolesarje, ki bodo spremenili potovalne navade, če se zagotovi ustrezna kolesarska infrastruktura.

3.2 OBSTOJEČE STANJE NA OBMOČJU MO NOVO MESTO

3.2.1 KOLESARSKI PROMET V NOVEM MESTU

Mesto si je že postavilo cilj, da prometne ureditve načrtujejo po načelih trajnostne mobilnosti, kar pomeni zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet.

MO Novo mesto, predvsem pa mestno območje ima že uveden sistem kolesarskih poti, ki pa ga je potrebno nadgraditi in povezati v sklenjeno mrežo.

Občina ima izrazito reliefno zahteven teren za dnevno rabo koles. Do sedaj je v občini zgrajenih približno 26 km neskljenjenih kolesarskih poti, kar negativno vpliva na prometno varnost kolesarjev in onemogoča kolesarjem kontinuirano potovanje po in okrog mesta. Nepovezanost omrežja oziroma njegove pogoste prekinitve povzročajo nevarne prehode kolesarjev med cestiščem in pločnikom. Tako prihaja do mešanja kolesarjev in motornih vozil na voziščih, kjer so kolesarji ogroženi zaradi prehitre vožnje. Pomanjkanje kolesarskih stez je pereče na vseh mestnih vpadnicah in cestah, ki povezujejo stanovanjske soseske z območji šol in različnimi zaposlitvenimi, upravnimi in trgovskimi središči.³

Iz podatkov Novomeške kolesarske mreže izhaja, da se na obstoječih kolesarskih stezah v MONM pojavljajo sistematične napake:⁴

- Prehod iz ceste na kolesarsko stezo ni »gladek«. Zaradi nestabilnosti kolesa, se pri zavojih z majhnim kotom kolesar lahko prevrne in nenehno uničuje kolo,
- prometni znaki so povsem na robu vozišča kolesarske steze (zlasti Ljubljanska cesta - v Bučni vasi, Straška cesta),
- javna razsvetljava se uporablja za ločevanje hodnika za pešce in kolesarske steze (Seidlova cesta - pod Gimnazijo Novo mesto, Andijaničeva cesta), kar je zelo moteče in neprijetno, ker je sama kolesarska steza dokaj ozka,
- uvoz kolesarja na cesto je narejen tako, da se mora kolesar zaradi varnosti povsem ustaviti in se vklopiti v promet z 0 km/h,

³ Trajnostna urbana strategija Novo mesto 2030, oktober 2015.

⁴ Kolesarske steze v Mestni občini Novo mesto, stanje 0, maj 2014, Novomeška kolesarska mreža.

- valovanje kolesarja zaradi izvennivojske gradnje kolesarskih stez.

V okolju so zelo aktivne civilne iniciative, ki spodbujajo kolesarski promet, kar je velika priložnost, da se tovrstne oblike mobilnosti čim bolj aktivirajo med vsemi občani.

Skozi območje občine poteka tudi trasa daljinske kolesarske povezave Sava–Krka bike, ki predvideva sklenjeno kolesarsko povezavo skozi celotno Slovenijo. MO Novo mesto se je povezalo s sosednjimi občinami, ki so pristopile k skupnem nastopu in pripravi projektov za ureditev sklenjenih kolesarskih povezav na regijskem nivoju, ki povezujejo regijsko središče z zaledjem.⁵

Zaradi nepovezanosti kolesarskih povezav občani za dnevne opravke še vedno večkrat raje uporabijo avto namesto kolesa, kar slabo vpliva na stanje okolja in zdravje občanov.

3.2.2 POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV NA OBMOČJU MONM

Stopnja motorizacije, ki je izražena v številu osebnih motornih vozil na 1000 prebivalcev, je v občini od leta 2000 ves čas nad državnim povprečjem.

Visoka stopnja motorizacije se izraža v nezdravih potovalnih navadah prebivalcev z veliko prevlado uporabe osebnega avtomobila in skrb vzbujajočim nizkim deležem aktivne mobilnosti. Kar 78% oseb je ob štetju oktobra 2016 uporabljalo osebni avtomobil, hodilo jih je le 9%, avtobus jih je uporabilo slabih 8%, kolesarjev pa ni bilo niti 1%.⁶

3.2.3 ONESNAŽENJE ZRAKA ZARADI PROMETA NA OBMOČJU MONM

Velik okoljski problem Mestne občine Novo mesto je onesnaženje zraka z delci PM10, ki je posledica kotlinske lege z neugodnimi zimskimi klimatskimi pogoji, v katerih se obremenitve stopnjujejo zaradi malih in zastarelih kurišč na biomaso ter prometa. Čeprav izmerjena povprečna letna mejna koncentracija delcev PM10 v zraku v Novem mestu od začetka meritev leta 2010 ni bila nikoli presežena, v mestu vsako leto (z izjemo 2014) zaznavamo preseženo dovoljeno število dni (35) v letu s preseženo dnevno mejno koncentracijo (2010-2015: presežena v povprečju 47-krat na leto).

Zaradi prekoračitev je bilo celotno območje mestne občine razglašeno za degradirano. Sprejet je bil tudi vladni Načrt za kakovost zraka, po katerem se že izvaja program ukrepov, ki bodo stanje izboljšali. Program zajema številne ukrepe, povezane z upravljanjem prometa in mobilnosti.

3.2.4 NAKLONJENOST TRAJNOSTNIM NAČINOM PREVOZA NA OBMOČJU MONM

Nezadovoljstvo prebivalcev s stanjem prometa v občini po drugi strani izraža tudi veliko naklonjenost izboljšanju ponudbe trajnostnih načinov prevoza – hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prevozu. V anketi, ki je bila izdelana v sklopu priprave Celostne prometne strategije so prebivalci izpostavili ogroženost pešcev in kolesarjev zaradi voznikov avtomobilov, ki vozijo prehitro, nepovezanost povezav za pešce in kolesarje ter neustrezno zimsko vzdrževanje površin za pešce in kolesarskih površin. Izpostavili so še slabo kakovost povezav za pešce in kolesarje v smislu njihove širine, udobnosti in urejenosti.

⁵ Strategija razvoja Novo mesto 2030, maj 2018.

⁶ Celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto

Odnos prebivalcev do hoje in kolesarjenja je sicer zelo pozitiven – strinjajo se s trditvami, da gre za priročna in sproščena načina premikanja na kratke razdalje.

3.2.5 POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA NA OBMOČJU MONM

Geografske značilnosti občine omogočajo, da bi lahko prebivalci in obiskovalci veliko večji delež poti opravili na nemotoriziran način – peš ali s kolesom. Novo mesto je prostorsko nekoliko razpršeno, vendar je večina pomembnih dejavnosti na voljo v bližini središča. V petnajstih minutah je dosegljiva večina storitev v središču mesta. V radiju 15-minutne hoje od starega mestnega jedra živi več kot 10.000 ljudi oziroma 27 odstotkov prebivalcev občine. Razdalje so še veliko krajše v vseh drugih naseljih v Mestni občini Novo mesto, kjer so lahko vse poti znotraj posameznega naselja enostavno prehojene v manj kot desetih minutah. Zaradi večje hitrosti je s kolesom v 15 minutah dosegljivo veliko večje območje kakor peš. Iz starega mestnega jedra so v 15 minutah poleg celotnega Novega mesta dosegljiva tudi nekatera sosednja naselja. **V radiju 15-minutnega kolesarjenja od starega mestnega jedra živi skoraj 25.000 ljudi ali 69 odstotkov prebivalcev občine.** Poselitev in preostale dejavnosti so skoncentrirane v nižinskem delu občine. Kljub temu je teren na mikroravni ponekod dokaj razgiban (poseljeni bregovi reke Krke in drugih vodotokov; griči, na katerih stoji Novo mesto; ipd.), kar lahko na kratkih odsekih mestoma ovira udobno kolesarjenje. Vseeno so glavni cestni koridorji v Novem mestu z vidika naklona primerni za kolesarjenje. Večina cestnih odsekov ima naklon, manjši od 5 %, kar ne predstavlja večje ovire.

3.2.6 OPIS OBSTOJEČEGA STANJA

Predmet obravnave projekta je dograditev manjkajoče ali ureditev nove kolesarske povezave med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom.

Na območju občine Mirna Peč je vodenje kolesarjev urejeno:

- na odseku 2 (ob R3-651/1492): Obravnavani odsek poteka ob regionalni cesti R3-651/1492 vse do lokalne ceste LC-291011. Na tem območju je že urejeno vodenje kolesarjev;
- na odseku 5 (ob R3-651/1492): Obravnavani odsek poteka od križišča na regionalni cesti R2-448/0221 v smeri Mirne Peči ob regionalni cesti R3-651/1492, pod nadvozom AC vse do lokalne ceste LC-291012, ob kateri poteka do priključka javne poti JP-790561. Na celotnem območju je že urejeno vodenje kolesarjev.

Na območju MO Novo mesto je vodenje kolesarjev urejeno na odsekih:

- 9 in 11, ki potekata ob LG 299261 – Ljubljanska cesta in
- 12, ki poteka ob R3-651/0399 in G2-105/1511- Andrijaničeva cesta.

Na drugih odsekih kolesarske poti niso urejene.

3.3 ANALIZA POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA

Investitorji želijo vzpostaviti neprekinjeno in varno kolesarsko povezavo, ki bo povezala:

- mestno središče Novega mesta, ki je prestolnica Dolenjske in regionalno urbano središče Jugovzhodne Slovenije. Nosi izjemno gospodarsko upravno, zdravstveno, kulturno in izobraževalno vlogo, ki po svojem pomenu daleč presega regionalne okvire in

- zaledje: primestna naselja v občinah Mirna Peč (Dolenja vas pri Mirni Peči, Gorenja Mirna Peč, Mirna Peč) in Trebnje.

Z izvedbo investicije želi investitor prispevati k izboljšanju stanja okolja (k zmanjšanju onesnaženja zraka s CO₂ in PM₁₀ delci – območje celotne MO Novo mesto je namreč razglašeno za degradirano območje zaradi pogostih prekoračitev mejnih vrednosti PM₁₀ v zraku – in posledično pozitivno vplivati na zmanjšanje podnebnih sprememb).

Z dograditvijo kolesarskega omrežja želi investitor vplivati na potovalne navade občanov (povečanje kolesarjenja, kot alternativo osebnim vozilom)... Ljudje bodo kolo uporabljali tudi pri opravljanju vsakodnevnih poti čez leto (dnevne migracije na kratkih potek, razni opravki), kolesarjenje se bo še utrdilo v vlogi uveljavljene oblike rekreacije.

Povečanje ugleda kolesarjenja bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično večji varnosti, sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu in prometnimi načrtovalci. Varno okolje in sprejetost kolesarjev bosta omogočila, da bodo tudi otroci in družine potovali po mestu in med občinama s kolesom. Prebivalci bodo zaradi kolesarjenja bolj zdravi, večja pa bo tudi varnost v prometu.

3.4 USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIH RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI

Investicija je usklajena z usmeritvami in cilji naslednjih strateških dokumentov:

3.4.1 STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030

Strategija razvoja Slovenije 2030 pomeni krovni razvojni okvir, ki temelji na usmeritvah Vizije Slovenije 2050, razvojnem izhodišču in mednarodnih zavezah Slovenije ter trendih in izzivih na regionalni, nacionalni, evropski in globalni ravni. Za doseganje ciljev strategije je potrebno njeno aktivno uresničevanje.

Vizija Slovenije: »V sozvočju z okoljem in časom smo našli ravnovesje kakovostnega življenja. S pomočjo učenja se uspešno soočamo z največjimi izzivi. Smo inovativni, ideje spreminjamo v dejanja. Z zaupanjem ustvarjamo dobre odnose ter gradimo solidarno in strpno družbo. Slovenijo samozavestno odpiramo partnerjem, pripravljenim na sodelovanje. Ponosni bogatimo globalno mrežo s svojo kulturno edinstvenostjo.«

Osrednji cilj Strategije razvoja Slovenije 2030 je zagotoviti kakovostno življenje za vse.

Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

- vključujoča, zdrava, varna in odgovorna družba,
- učenje za in skozi vse življenje,
- visoko produktivno gospodarstvo, ki ustvarja dodano vrednost za vse,
- ohranjeno zdravo naravno okolje,
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Pet strateških usmeritev za doseg osrednjega cilja strategije bomo uresničevali z delovanjem na različnih medsebojno povezanih in soodvisnih področjih, ki so zaokrožena v dvanajstih razvojnih ciljih strategije. Za vsak razvojni cilj so določena ključna področja, na katerih bo treba delovati, da bi dosegli kakovostno življenje za vse. Cilji pomenijo podlago za

oblikovanje prednostnih nalog in ukrepov Vlade RS, nosilcev regionalnega razvoja, lokalnih skupnosti in drugih deležnikov.

Obravnavana investicija je skladna s

- **ciljem 8: Nizkoogljično krožno gospodarstvo:** Pomemben vir TGP je tudi področje prometa, zato bo Slovenija izkoristila potenciale na področju novih konceptov mobilnosti in optimiziranja tranzitnega prometa. Ena od ključnih usmeritev za doseg tega cilja je med drugim tudi »Zagotavljati, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi s pomočjo uvajanja novih konceptov mobilnosti.« in
- **ciljem 9: Trajnostno upravljanje z naravnimi viri:** Med ključnimi usmeritvami za doseg cilja so tudi naslednje: »Preprečevati čezmerno onesnaževanje vseh sestavin okolja«. Eden od ključnih kazalnikov uspešnosti je tudi »Kakovost zraka – število dni s preseženo dnevno mejno koncentracijo za delce PM10«.

3.4.2 RAZVOJNA SPECIALIZACIJA REGIJE JV SLOVENIJA

Obravnavana investicija je skladna z razvojno specializacijo regije »Trajnostno izvozno usmerjeno gospodarstvo v zeleni regiji«. Razvojna specializacija regije izhaja iz njene vizije »Izvozna, odprta, povezana in trajnostno odgovorna regija« in podpira strateške razvojne cilje regije: zdrava regija, povezana regija, izvozna regija, regija s prepoznavno identiteto, regija znanja, regija odprtih ljudi in energetsko učinkovita regija. Razvojna specializacija sprošča nove izzive in priložnosti, med drugim tudi odprtost, povezanost, sodelovanje, mreženje, pa tudi trajnostno odgovoren razvoj. Vzpostavitev regionalne kolesarske povezave bo omogočala večjo mobilnost in povezanost prebivalcev regije tudi s kolesom, ter s tem pripomogla k zdravju ljudi in podpirala usmeritev trajnostnega razvoja tudi na področju trajnostne mobilnosti.

3.4.3 OPERATIVNI PROGRAM ZA IZVAJANJE EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2014-2020

Obravnavana investicija je skladna z **Operativnim programom za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020**.

V Operativnem programu je opredeljenih 14 prednostnih osi. Obravnavana investicija je skladna:

- s prednostno osjo 4 »**Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna omrežja**«,
- tematskim ciljem 4 »**Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih**«,
- prednostno naložbo 4.4. »**Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi**« ter
- specifičnim ciljem »**Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih**«, kjer je med predvidenimi ukrepi, ki se bodo izvajali na podlagi izdelanih celostnih prometnih strategij, med drugim navedena tudi ureditev kolesarskih stez, pločnikov... Te naložbe so predvidene v manjšem obsegu kot zaposlitev vrzeli v obstoječih infrastrukturnih omrežjih za trajnostno mobilnost v mestih.

Prispevek operacije h kazalnikom OP

<u>Kazalnik</u>	<u>Vrednost po OP</u>	<u>Načrtovana vrednost ob zaključku oz. posredni prispevek</u>
Kazalnik učinka OP (ID 4.23): Regionalne kolesarske povezave, dolžina novih povezav, km	5 km, Vir: MZI	Neposreden prispevek operacije: 7,368 km (Vir: PZI dokumentacija)
Finančni kazalnik OP (F1): Prispevek k doseganju okvira upravičenosti (Upravičeni stroški+ESRR+RS+lastni)	–	2018: 0 EUR 2023: 4.660.272,95 EUR oz. 1.734.281,11 EUR (sredstva ESRR+ RS)
Kazalnik rezultata OP: ID 4.20 Emisije CO ₂ iz osebnega avtomobilskega prometa (t CO ₂ ekv)	3.604.707,00 Vir: ARSO	Slovenija: 4.253.544,00 Posreden prispevek operacije: Stopnja motorizacije v MO Novo mesto je od leta 2000 ves čas nad državnim povprečjem. Visoka stopnja motorizacije se izraža v nezdravih potovalnih navadah prebivalcev z veliko prevlado uporabe osebnega avtomobila, visoki obremenjenosti cest, nizki pretočnosti in posledično emisijah toplogrednih plinov in PM 10. Z dograditvijo kolesarske povezave NM-M. Peč-Trebnje bodo investitorji pospešili uporabo bolj trajnostnih prometnih oblik (predvsem kolesarjenje) za potrebe dnevne migracije v občinah Trebnje in Mirna Peč in proti Novemu mestu. Zmanjševanje uporabe osebnega avtomobila bo prispevalo k zniževanju emisij CO ₂ .

3.4.4 PODONAVSKA STRATEGIJA – MAKROREGIONALNA STRATEGIJA EVROPSKE UNIJE ZA PODONAVJE

Projekt sledi ciljem Podonavske strategije, saj se bo izboljšala prometna povezanost regije in ohranjeno okolje ter bo sledila skupnemu razvoju krepitve sodelovanja, turizma in stikov med ljudmi.

3.4.5 STRATEGIJA EU ZA JADRANSKO-JONSKO MAKROREGIJO

Projekt sledi ciljem Jadransko-jonske strategije, saj se bo s projektom izboljšala prometna povezanost regije, projekt ohranja, ščiti in izboljšuje kakovost okolja ter prispeva k povečanju privlačnosti celotne regije.

3.4.6 RRP ZA OBDOBJE 2014-2020 V RAZVOJNI REGIJI JUGOVZHODNA SLOVENIJA

V okviru RRP je opredeljenih več programov. Obravnavana investicija je skladna s Programom - Infrastruktura, okolje in prostor in 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.

V okviru ukrepa se podpora namenja predvsem razvoju trajnostne mobilnosti ter zmanjšanju motornega prometa in okoljskih obremenitev. Aktivnosti v okviru tega ukrepa morajo zagotavljati predvsem višjo raven storitev, manjšo porabo energije, manj onesnaževanja zaradi prometa, večjo kakovost bivanja, večjo prometno varnost v naseljih ter razvoj novih tehnologij za trajnostno mobilnost. Med predvidenimi aktivnostmi tega ukrepa, ki so še posebej pomembne, so navedene investicije za vzdrževanje in izgradnjo ustrezne, prometno varne, javne infrastrukture (pešpoti, kolesarske poti), rekonstrukcija podvozov, mostov, ureditev prometne signalizacije, ukrepi za izboljšanje mestnega in primestnega prometa...

3.4.7 STRATEGIJA RAZVOJA NOVO MESTO 2030

SR MONM je dokument, ki temelji na trendih in izzivih regionalne, nacionalne, evropske in globalne ravni. Cilji SR MONM so dolgoročne prioritete razvoja MO Novo mesto tako z vidika usklajevanja med različnimi področji delovanja kakor tudi med nosilci razvoja. Osrednji cilj je **kakovostno življenje** za vse občane in občanke, ki ga je mogoče doseči z uravnoteženim gospodarskim, družbenim in okoljskim razvojem. Kakovostno življenje na ravni posameznika v MO Novo mesto moramo v prihodnosti izraziti v kvalitetnem izobraževanju, priložnostih za delo in ustvarjanje, v dostojnem domu in urejenih bivanjskih razmerah, v varnem in aktivnem ter zdravem življenju, kjer se lahko vsak občan oziroma občanka aktivno vključuje v demokratično odločanje in soupravljanje družbe.

Vizija MO Novo mesto 2030 je: »MO Novo mesto je s svojimi naselji pametna, trajnostna in vključujoča občina za bivanje, delovanje ter druženje v regionalnem, nacionalnem in čezmejnem prostoru«.

Obravnavana investicija je skladna s:

- I. stebrom: Okolje in prostor
- prednostnim področjem Promet in
- strateškimi cilji: Omogočiti občanom čim bolj kakovostno premoščanje razdalj in pri tem zmanjšati onesnaženost okolja.
- ukrepom 2.2.: Zagotoviti varne peš in kolesarske povezave na območju občine za dnevne in rekreacijske uporabnike.

Predvidena so naslednja investicijska vlaganja:

- Kolesarske poti – sklenjena kolesarska povezava okoli Novega mesta, kolesarska steza izven glavnih cest, izgradnja večnamenskih brvi preko Krke in potokov (za pešpoti in kolesarski promet), **ureditev kolesarskih poti za dostop iz Novega mesta v primestne krajevne skupnosti in sosednje občine**, ustrezna označba kolesarskih poti, ureditev parkirišč za kolesa in prostorov za shranjevanje čelad ob javnih objektih

(vrtci, šole, športni objekti, večje avtobusne postaje, železniška postajališča), ureditev stojal za parkiranje koles na javnih površinah in ob javnih objektih.

3.4.8 TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA NOVO MESTO 2030

Dokument je bil sprejet na 12. redni seji Občinskega sveta Mestne občine Novo mesto dne 28.1.2016.

MO Novo mesto je pristopila k pripravi Trajnostne urbane strategije za obdobje do leta 2030 (v nadaljevanju TUS NM 2030) z namenom oblikovanja in določitve strateških usmeritev razvoja mesta. Za projekte, ki jih bo mesto evidentiralo v izvedbenem delu TUS NM 2030, se bodo iskali viri financiranja za uspešno doseganje ciljev. Del projektov se bo v programskem obdobju 2014-2020 financiralo tudi iz sredstev evropske kohezijske politike. 7. člen Uredbe o Evropskem skladu za regionalni razvoj določa, da se trajnostni urbani razvoj izbranega urbanega območja lahko financiral le na podlagi sprejete TUS NM 2030.

Glavna vsebinska izhodišča dokumenta so ponudila celovit pregled stanja po ključnih področjih (prostor, okolje in promet, gospodarstvo, kvaliteta življenja in vključujoča družba, kmetijstvo in povezava podeželja z mestom), poglobljen razmislek o problemih ter zavedanje primerjalnih prednosti in potencialov. Na njih bo Novo mesto uspešno nadaljevalo razvoj in aktivno pristopalo k razvojnim izzivom ter s tem dosegalo zastavljene cilje.

Mesta in druga urbana naselja so ogrodje slovenskega poselitvenega sistema in nosilci urbanih funkcij za širša vplivna območja regij. Zasnova poselitve sloni na dvostopenjskem policentričnem sistemu urbanih središč, ki s središči nacionalnega in regionalnega pomena ter nanje navezanih lokalnih središč v vplivnih območjih zagotavljajo čim boljše dostopnost urbanih funkcij in vsebin čim večjemu deležu prebivalstva. S tem se ohranja pogoje za poseljenost, gospodarsko in družbeno aktivnost čim večjega dela države, čim manjše razlike med regijami in znotraj njih. Mesta in druga urbana naselja so v povezavi s svojim podeželskim gravitacijskim zaledjem pomembna kot središča lokalnega razvoja, na ravni regije in države pa se preko prometnih koridorjev povezujejo v omrežje regionalnih in državnih urbanih središč, vse bolj pa se poudarja tudi pomen čezmejnih urbanih povezav zlasti na obmejnih območjih.

Z vlaganjem v razvoj mest oziroma urbanih središč kot nosilcev gospodarskega in družbenega razvoja ustvarjamo pogoje za kakovostno bivanje in delo v mestih, vplivamo na boljše pogoje v širšem zaledju teh naselij in ne nazadnje krepimo njihovo konkurenčnost v širšem evropskem prostoru. Prav zato so urbana območja mest opredeljena kot prednostna območja naložb in vlaganj regionalnih razvojnih politik za doseganje skladnejšega regionalnega razvoja in zmanjševanje razlik med regijami.

Trajnostna urbana strategija predstavlja formalno obliko dokumenta v okviru instrumenta CTN izbranih mest in urbanih območij, na podlagi katere bo omogočeno tudi črpanje finančnih sredstev iz evropskih kohezijskih skladov. Z uporabo tega mehanizma je namen doseči povezane učinke vlaganj za trajnostni urbani razvoj. CTN se v okviru trajnostnega urbanega razvoja posveča dvema izmed prednostnih osi, in sicer:

- boljše stanje okolja in biotske raznovrstnosti in
- trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja.

V okviru prednostnih osi zasleduje naslednje specifične cilje:

- učinkovita raba prostora v urbanih območjih,
- povečanje učinkovitosti rabe energije v gospodinjstvih in

- razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

TUS NM 2030 sistematično analizira in integralno pristopa k razreševanju kompleksne problematike družbenih in gospodarskih razmer, okoljskih vprašanj, prostorskih in infrastrukturnih izzivov in zahtev znotraj urbanega območja Novega mesta, v okviru Mestne občine Novo mesto in širšem gravitacijskem okviru. Dokument izhaja iz pregleda zatečenega stanja, vsebinsko pa je usmerjen v načrtovanje prihodnjega razvoja, kar bo prispevalo k napredku in usklajenim pozitivnim učinkom na vseh omenjenih področjih in prostorskih dimenzijah. Značaj in namen dokumenta tudi določata, da trajnostna urbana strategija predstavlja vez med strateško in izvedbeno ravno načrtovanja.

Zato dokument na eni strani izhaja in povzema, na drugi strani pa tudi vsebinsko nadgrajuje širok nabor sektorskih in drugih razvojnih dokumentov Mestne občine Novo mesto ali širšega prostora (poleg regionalnih in državnih).

Vizija TUS Novo mesto 2030

V Trajnostni urbani strategiji Novo mesto 2030 (oktober 2015) je podana naslednja vizija:

Usmeritev Mestne občine Novo mesto je uravnoteženo doseganje družbene blaginje in svobode posameznika pri uresničevanju prostorskih potreb, tako, da ne bodo ogrožene bodoče generacije. Prostorski razvoj občine mora s preudarnim izkoriščanjem prostorskih potencialov, razvijanjem regionalnih posebnosti, ohranitvijo krajinske pestrosti in naravnih kakovosti ob upoštevanju naravnih omejitev ter upoštevanjem prehodnosti prostora prispevati h krepitvi vloge regionalnega središča nacionalnega pomena.

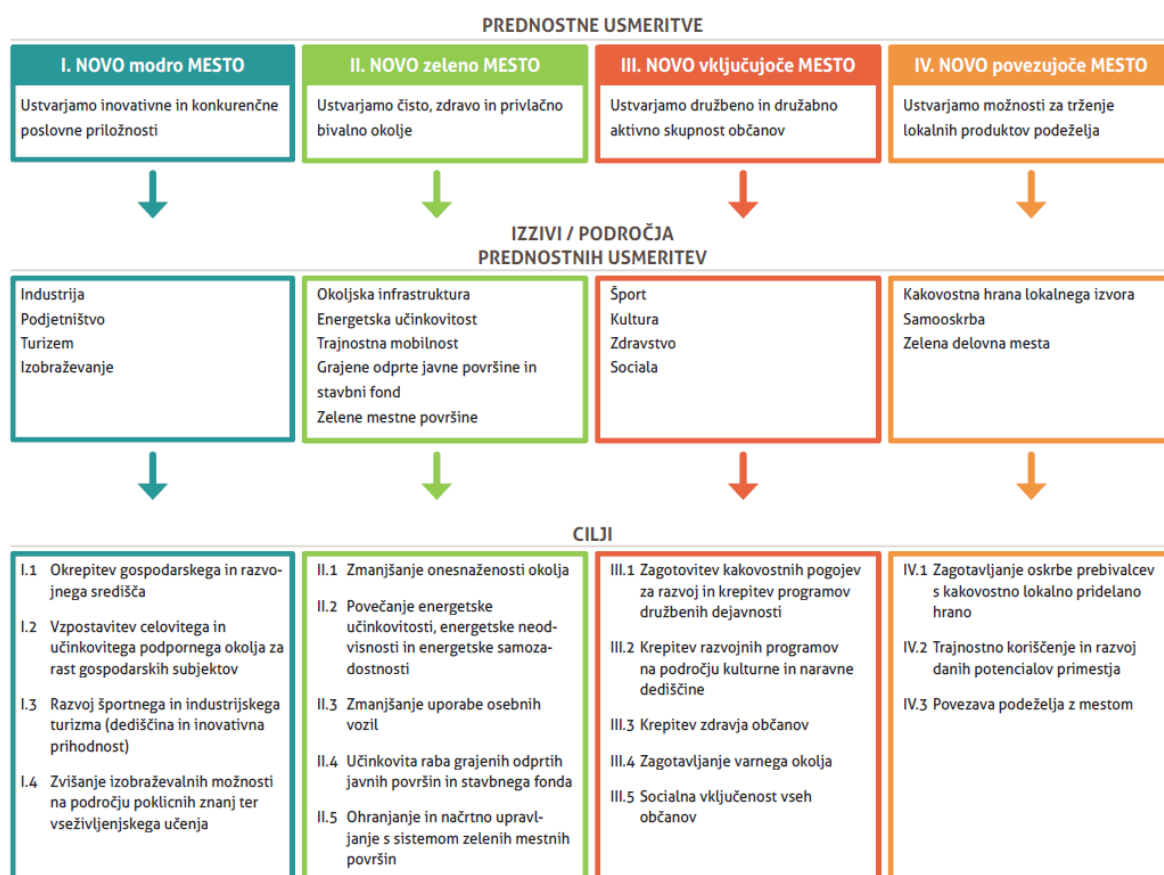
Med ključnimi izhodišči prostorskega razvoja občine je tudi namera, da bo Mestna občina Novo mesto postala najbolj razvita občina južnega dela vzhodne kohezijske regije, da se bo Novo mesto razvijalo kot nosilno razvojno območje regije in eno od gospodarsko najbolj razvitih slovenskih mest, da bo Novo mesto postalo kulturno bolj prepoznavno manjše srednjeevropsko mesto, kar bo posledično pospešilo razvoj univerze in odmevnih kulturnih programov, vključno z arheološkim parkom ter turistično ponudbo. Novo mesto bo postalo privlačno in varno bivalno okolje za vse kategorije prebivalstva, zato se bodo urejala zadostna in kakovostna stanovanjska območja in omrežja družbenih dejavnosti ter javni prostor.

Razvoj na gospodarskem področju kaže, da mesto sledi ključnim izhodiščem prostorskega razvoja, pomembno pa odstopa od tistih izhodišč, ki poudarjajo privlačnost mesta za bivanje. Zato mora trajnostna urbana strategija za obdobje do leta 2030 težiti k povečanju privlačnosti mesta za bivanje. To pomeni, da mora mesto poleg ciljev policentričnega urbanega razvoja v okviru regije in uravnoteženega razvoja podeželja bolj stremeti k policentričnemu razvoju znotraj mesta. Treba je okrepiti urbana jedra vseh mestnih predelov, zagotoviti osnovne urbane storitve v vseh mestnih predelih, povečati socialne stike znotraj sosesk in omogočiti interakcije med mestnimi soseskami.

Vizija urbanega dela Novega mesta je sledeča:

»Novo mesto mora s svojimi mestnimi soseskami postati pametno, trajnostno in vključujoče mesto, ki je privlačen prostor bivanja, delovanja in druženja v regionalnem, nacionalnem in čezmejnem prostoru.«

Slika 5: Prednostne usmeritve, izzivi in cilji



Kazalniki učinkov ukrepov

Prednostna usmeritev	Kazalniki učinkov ukrepov
I. NOVO modro MESTO	površina prenovljenih oziroma revitaliziranih površin v mestu, število novo registriranih podjetij, delež inovacijsko aktivnih podjetij, število novih delovnih mest, število prebivalcev v urbanem območju, raven brezposelnosti v urbanem območju, dodana vrednost na zaposlenega, novi izobraževalni programi, investicije v nove tehnologije, število zaposlenih v terciarni dejavnosti, število domačih in tujih gostov, učinkovitost delovanja javnih služb
II. NOVO zeleno MESTO	zmanjšanje izgub vodovodnega sistema, odstotek mestne populacije z urejenim zbiranjem odpadne vode, povečanje števila prebivalcev z zagotovljenim varnim dostopom do zdravstveno ustrezne pitne vode, kakovost podzemnih in površinskih voda, koncentracija finih trdil delcev (PM10) v ozračju, izpust toplogrednih plinov v tonah na prebivalca, skupna raba električne energije na prebivalca (kWh/leto), energetska poraba javnih zgradb na leto (kWh/m ²), letni prihranki energije v gospodinjstvih, delež skupne energije, pridobljen iz obnovljivih virov, v celotni energetski porabi mesta, izdelana celostna prometna strategija, število novozgrajenih P+R v urbanem območju, emisije CO ₂ iz osebnega avtomobilskega prometa, število potnikov prepeljanih z mestnim javnim potniškim prometom, število polnilnih postaj za električna vozila, km urejenih kolesarskih poti, km urejenih pešpoti, površina revitaliziranih površin v mestu, število prebivalcev, ki živijo na območju mesta, površina urejenih parkovnih površin v mestu
III. NOVO vključujoče MESTO	površina revitaliziranih površin za izvajanje javnih programov in storitev, število udeležencev novih programov na področju kulture, izobraževanja, športa, sociale, turizma, zdravstva, mladine in kmetijstva, število novih projektov na področju kulture, izobraževanja, športa, sociale, turizma, zdravstva, mladine in kmetijstva število obiskovalcev prireditev, vključenost občanov v aktivnosti in srečanja na urbanih območjih, število tradicionalnih kulturnih prireditev, število srečanj mreže NVO, število aktivnega prebivalstva v programih športa, število udeležencev športnih prireditev, število urejenih destinacij za šport in rekreacijo, urejena površina za skrb in varstvo otrok (m ²), urejena površina za delovanje različnih centrov za socialno vključenost, površina prostora namenjenega medgeneracijskim vsebinam, število novih preventivnih programov na področju ranljivih skupin, število vključenih Romov v programe za dvig kakovosti življenja Romov
IV. NOVO povezujoče MESTO	odstotek uporabe lokalno pridelane hrane, število ponudnikov hrane lokalnega porekla, prihodek iz naslova ekoloških pridelkov, povečano število kmetij z dopolnilo dejavnostjo, število ekoloških kmetij, urejana površina za ureditev tržnice, zelene površine na urbanem območju za namen lokalne samooskrbe v mestu, število urbane opreme iz lesa, število zelenih delovnih mest, km urejenih tematskih poti, število potnikov pripeljanih z javnim prevozom

Skladnost projekta z TUS

V TUS NM 2030 so določene tudi prednostne usmeritve strategije, cilji in aktivnosti za doseg ciljev.

Obravnavana investicija je skladna s prednostno usmeritvijo NOVO zeleno MESTO:

- cilj II.3 Zmanjšanje uporabe osebnih vozil.
 - ✓ ukrep II.3.3. Izkoriščen potencial kolesarjenja – (v okviru katerega je med drugim predvideno izboljšanje obstoječih kolesarskih stez in dograditev kolesarskih površin v sklenjeno omrežje);

- cilj III.3 Krepitev zdravja občanov:
 - ✓ ukrep III.3.1. Zagotavljanje priložnosti, ki spodbujajo in omogočajo zdrav način življenja ljudi vseh starosti in družbenih skupin.

3.4.9 CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINA NOVO MESTO – ENOSTAVNE POTI DO ŽIVAHNIH SREDIŠČ

Celostna prometna strategija Mestne občine Novo mesto zajema šest ključnih področij ukrepanja na poti do sodobno organiziranega prometa. Področja se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo. Njihova ključna lastnost je odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture za motorizirani promet in usmeritev v izvedbo naložbeno in okoljsko manj spornih ukrepov, ki učinkoviteje rešujejo prometne izzive.

Obravnavana investicija je skladna z naslednjimi strateškimi stebri prometne strategije:

- Tretji steber: Uveljavitev višje kulture kolesarjenja.

Ureditev regionalne kolesarske povezave med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom prispeva k ciljem CPS in sicer iz tretjega stebra »Uveljavitev višje kulture kolesarjenja«, na področju vzpostavitve omrežja sklenjenih, varnih in udobnih kolesarskih povezav v občini, kakor tudi vzpostavitve pogojev za načrtovanje ter udobno, varno in privlačno kolesarjenje na ravni regije. Sklenjena regionalna kolesarska povezava prispeva k izboljšanim pogojem za dnevno mobilnost, dvigu prometne kulture zaradi povečanja števila kolesarjev, spreminjanju potovalnih navad ter posledično razbremenitvi mesta z motornim prometom.

Obravnavana investicija je vključena v akcijsko-finančni načrt, ki podrobneje predstavlja aktivnosti, ki vodijo k uresničitvi strateških opredelitev MO Novo mesto za področje prometa. V njem so naštetni vsi ukrepi, predvideni za izvedbo do leta 2022 in s pomočjo katerih naj bi bile dosežene cilje vrednosti na vseh področjih prometne strategije.

Sama investicija zaradi zagotovitve zveznosti in s tem omogočitve dnevne mobilnosti iz sosednjih občin bo zajemala tudi delno nove trase, s tem pa bo občina uredila še več varnih kolesarskih povezav.

Celostna prometna strategija je bila sprejeta 25. maja 2017 na 22. redni seji Občinskega sveta Mestne občine Novo mesto.

4 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO OZ. S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI

Nova kolesarska povezava ne bo prinašala nobenih prihodkov, saj se njena uporaba ne bo zaračunavala, zato analiza tržnih možnosti ni smiselna.

5 ANALIZA VARIANT Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI Z IZRAČUNI UČINKOVITOSTI ZA EKONOMSKO DOBO INVESTICIJE

5.1 VARIANTA BREZ INVESTICIJE

Kratek opis variante

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

Na trasi med Novim mestom, Mirno Pečjo in Trebnjem ni urejene zvezne kolesarske povezave, ki bi prebivalcem omogočala varne dnevne migracije s kolesom. Urejenih je le nekaj odsekov.

Na območju občine Mirna Peč je vodenje kolesarjev urejeno na odseku 2 (ob R3-651/1492) in na odseku 5 (ob R3-651/1492).

Na območju MO Novo mesto je vodenje kolesarjev urejeno na odsekih 9 (LG 299261), 11 (LG 299261) in 12 (R3-651/0399 in G2-105/1511).

Na drugih odsekih kolesarske poti niso urejene.

Varianta brez investicije ni sprejemljiva iz naslednjih razlogov:

- kolesarske poti med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom niso urejene,
- obstoječa regionalna cesta (bivša H1) 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 Pečjo in Novim mestom ni ustrezna.

Ocena investicijskih stroškov

V primeru variante brez investicije investicijski stroški ne nastanejo.

Izračuni učinkovitosti

Izračuni učinkovitosti se za to varianto ne izdelajo. Ta varianta je osnovno izhodišče finančne in ekonomske analize. V okviru finančne in ekonomske analize se primerja stroške in koristi v pogojih z investicijo in brez nje.

5.2 VARIANTA Z INVESTICIJO

Kratek opis variante

V okviru variante »z investicijo« je predvidena izgradnja manjkajočih odsekov kolesarske povezave, da se bo zagotovila zveznost med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom. 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.

Hkrati z izgradnjo kolesarske steze bo potrebno mestoma rekonstruirati tudi cesto, urediti javno razsvetljavo in zaščititi oziroma prestaviti komunalne vode.

V okviru obravnavane investicije se uredi:

	SKUPAJ
Dolžina obstoječih kolesarskih povezav, kjer ureditve niso predvidene MO Novo mesto – 4.179 m Občina Mirna Peč – 1.743 m	5.922 m
Ureditev kolesarske povezave po obstoječih cestah Novo mesto – 874 m Mirna Peč – 2.588 m	3.462 m
Ureditev novih odsekov kolesarske poti Novo mesto – 4.360 m Mirna Peč – 1.008 m DRSI – 2.000 m na območju občine Mirna Peč	7.368 m (od tega 2.000 m DRSI)

V okviru investicije, ki je predmet obravnave v tem investicijskem programu, se:

- zgradi 7.368 m nove kolesarske povezave (od tega 2000 m kolesarskih povezav, ki bodo financirani iz sredstev DRSI – odsek 6 na območju občine Mirna Peč) in
- uredi 3.462 m kolesarske povezave po obstoječih cestah.

Dolžina obstoječih odsekov na regionalni kolesarski povezavi »Trebnje-Mirna Peč-Novostemesto«, kjer ureditve niso predvidene, pa znaša 5.922 m.

Skupna dolžina nove kolesarske povezave med Novim mestom in Mirno Pečjo bo znašala 16.752 m.

Ostale odseke na območju občine Mirna Peč (od priključka za Mirno Peč do meje z občino Trebnje) in na območju občine Trebnje bo zgradila DRSI v okviru drugih projektov.

Podrobnejši opis predvidenih ureditev za varianto z investicijo je podan v poglavju 6.

Ocena investicijskih stroškov

Vrednost investicije v stalnih cenah januar 2021 je bila ocenjena na 4.598.260,09 EUR z DDV (DDV v obravnavanem primeru ni povračljiv) oziroma na 4.660.272,95 EUR v tekočih cenah.

Podrobneje so vsebine glede vrednosti variante z investicijo prikazane v poglavju 7.

Izračuni učinkovitosti

Investicija finančno ni upravičena.

Rezultati ekonomske analize pa so naslednji (pri 5% diskontni stopnji (kot jo določa Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects):

- ENPV (ekonomska neto sedanja vrednost) je večja od nič in znaša 496.390,66 EUR,
- ERR (ekonomska stopnja donosa) je večja od splošne diskontne stopnje in znaša 7,01%,
- razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo stroškov pri 5% diskontni stopnji je večji od 1 in znaša 1,16,
- investicija je zato ekonomsko upravičena.

Podrobneje so vsebine glede učinkovitosti variante z investicijo prikazane v poglavju 13.

5.3 IZBOR OPTIMALNE VARIANTE

Varianta brez investicije ne povzroča nobenih investicijskih stroškov, drugih pozitivnih

vplivov (na prometno varnost kolesarjev, povečanje uporabe koles, na okolje, na zdravje občanov) pa v tem primeru ne bo.

Varianta z investicijo pa zahteva precejšnja proračunska sredstva, vendar po izvedba obravnavane investicije po drugi strani prinesla celo vrsto družbenih koristi:

- Novo urejene kolesarske površine bodo omogočile ločevanje kolesarjev od motornega prometa, zato se bo prometna varnost kolesarjev bistveno povečala;
- Povezanost kolesarske mreže bo omogočala povečanje uporabe koles (za dnevne opravke, kot tudi za rekreacijo);
- Povečanje uporabe koles in pešačenja bo vplivalo na zmanjšanje motoriziranega prometa in posledično na zmanjšanje izpustov v zrak (zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnega avtomobilskega prometa, zmanjšanje onesnaževanja z delci PM₁₀ in posledično pozitiven vpliv na podnebne spremembe);
- Pozitiven vpliv na zdravje občanov - Kolesarjenje izboljšuje kardiovaskularni sistem in prečisti pljuča ter poveča njihovo zmogljivost. Če bi le eno tretjino kratkih poti, ki jih sicer naredimo z avtom, prevozili s kolesom, bi nacionalna stopnja srčnih bolezni upadla od 5 do 10% (vir: BikeBiz);
- Povečanje dnevnih migracij s kolesom;
- Izboljšanje pogojev za bivanje v primestnem naselju;
- Vplivanje na spreminjanje potovalnih navad občanov;
- Izboljšanje podobe občin in regije;
- Izboljšanje regijske povezanosti in celovitosti...

Ugotavljamo, da je med obravnavanimi variantami boljša varianta z investicijo, ker bo prinesla celo vrsto družbenih koristi, ki upravičujejo izvedbo investicije.

Opis meril in uteži za izbiro optimalne variante je podan v poglavju 15. Utemeljitev izbire optimalne variante pa je podana v poglavju 16.

6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI OPIS VARIANTE Z INVESTICIJO

6.1 VRSTA INVESTICIJE

Predmet obravnavane investicije je dograditev manjkajočih odsekov kolesarske povezave med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom. Izvedla se bo ureditev, ki bo varna za kolesarje in omogočala dnevne migracije med kraji in znotraj njih. Poleg kolesarske infrastrukture je mestoma predvidena tudi obnova ceste, gradnja javne razsvetljave in zaščita in prestavitve komunalnih vodov.

Obravnavana kolesarska povezava bo povezala:

- mestno središče Novega mesta, ki je prestolnica Dolenjske in regionalno urbano središče Jugovzhodne Slovenije. Nosi izjemno gospodarsko upravno, zdravstveno, kulturno in izobraževalno vlogo, ki po svojem pomenu daleč presega regionalne okvire in
- zaledje: primestna naselja v občinah Mirna Peč (Dolenja vas pri Mirni Peči, Gorenja Mirna Peč, Mirna Peč) in Trebnje.

Namen obravnavane kolesarske povezave je predvsem dnevna mobilnost.

6.2 OPIS PREDVIDENIH REŠITEV

6.2.1 KOLESARSKA POVEZAVA NA OBMOČJU MO NOVO MESTO

Opis pododsekov kolesarske povezave na območju MO Novo mesto je podan v nadaljevanju.

Št. odseka	dolžina odseka v m	opis odseka
Odsek 1	1.960	Vodenje kolesarjev po novo predvidenih površinah (R2-448/1510) - Karteljevo
		Odsek 1 – Karteljevo je predvidena ureditev samostojne kolesarske steze (širina 2,0 m) ob levi strani regionalne ceste R2-448/1510 ter kolesarske poti (širina 2,50 m). Trasa se prične na občinski meji z Občino Mirna Peč z navezavo na predhodni odsek v občini Mirna Peč. Po profilu P1-63 preide v kolesarsko pot nad vkop nad regionalno cesto in v nadaljevanju poteka po bemi nad kamnito zložbo. Na predmetne odseku je predvidena daljša kamnita zložba ter varovanje kolesarjev z leseno varnostno ograjo. V profilu P1-110 se kolesarska pot vrne k regionalni cesti ter se nadaljuje kot kolesarska steza ob regionalni cesti R2-448/1510 do priključka lokalne ceste LC 295001, kjer se uredi prehod in nadaljnje vodenje kolesarjev po obstoječem vozišču.
Odsek 2	720	Vodenje kolesarjev po obstoječih cestah (LC 295241)
		Na Odseku 2 je predvidena ureditev kolesarske poti po obstoječi lokalni cesti LC 295241 (Gorenje Kamenje - Dolenje Kamenje) ter v nadaljevanju po asfaltirani nekategorizirani javni cesti. Kolesarji se vodijo po vozišču obstoječe lokalne ceste skupaj z motornim prometom. Vodijo se do novo predvidene kolesarske poti (Odsek 3). Širina obstoječega vozišča znaša do 6,00 m. Prisotnost kolesarjev na vozišču se na obravnavanem odseku poudari s postavitvijo vertikalne prometne signalizacije (Prometni znak 1117 - kolesarji na vozišču). V sklopu pričujočega projekta se na območju lokalne ceste dopolni obstoječa vertikalna prometna signalizacija. Posebni ukrepi niso predvideni.
Odsek 3	60	Vodenje kolesarjev po novo predvidenih površinah
		Na Odseku 3 je predvidena ureditev nove samostojne kolesarske poti (širine 3,50 m). Trasa se začne ob zaključku asfaltirane nekategorizirane javne ceste. Odsek nekategorizirane javne ceste služi kot dostop do kmetijskih površin in se v tem smislu tudi ohranja. Po predvideni kolesarski poti se z ustrezno prometno signalizacijo dovoli tudi motorni promet kmetijske mehanizacije (traktorji).
Odsek 4	140	Vodenje kolesarjev po novo predvidenih površinah
		Na Odseku 4 je predvidena ureditev nove samostojne kolesarske poti (širine 2,50 m). Trasa se prične ob zaključku Odseka 3 ter nadaljuje do regionalne ceste R2-448/1510.
Odsek 5	1.205	Vodenje kolesarjev po novo predvidenih površinah (R2-448/1510) - Karteljevo
		Na Odseku 5 je predvidena ureditev samostojne kolesarske steze (širina 2,0 m) ob levi strani regionalne ceste R2-448/1510 ter R2-448/0222. Trasa se prične ob zaključku Odseka 4 ter najprej poteka ob

Št. odseka	dolžina odseka v m	opis odseka
		regionalni cesti R2-448/1510 ob levi strani regionalne ceste do AC priključka Novo mesto – Zahod. Na priključku se trasa nadaljuje ob levi strani regionalne ceste R2-448/0222. Od profila P2-25 do P2-34 je predvidena umestitev kamnite zložbe za pridobitev prostora v visokem vkopu priključka. Kolesarska steza na odseku poteka nadvišano nad regionalno cesto cca. 1,0 m in se varuje kolesarje z leseno varnostno ograjo. V nadaljevanju poteka izmenjujoče v vkopih ali nasipih ob levi strani regionalne ceste R2-448/0222 do priključka za Ždinjo vas (LC 295252). Kolesarska steza prečka lokalno cesto ter se zaključi z navezavo na obstoječo pot, ki vodi do podhoda pod regionalno cesto.
Odsek 6	146	Vodenje kolesarjev po obstoječih cestah
		Na Odseku 6 je predvidena ureditev kolesarske poti po obstoječi nekategorizirani poti, ki vodi v podhod pod regionalno cesto R2-448/0222 na pokriti vkop nad AC A2 Ljubljana – Obrežje. Na predmetnem odseku se pot preuredi v kolesarsko povezavo. Skladno z Zakonom o pravilih cestnega prometa lahko pešci uporabljajo površine za kolesarje. Odsek 6 za zaključi na pokritem vkopu z navezavo na novo predvideno kolesarsko stezo s hodnikom za pešce.
Odsek 7	660	Vodenje kolesarjev po novo predvidenih površinah (LC 295251)
		Na Odseku 7 je predvidena ureditev samostojne kolesarske steze (širina 2,0 m) s hodnikom za pešce (širine 1,50 m) v odmiku od lokalne ceste. Trasa kolesarske steze poteka v odmiku, ob levi strani lokalne ceste LC 295251 do prometnega znaka za Novo mesto, kjer se umesti ob rob lokalne ceste in se zaključi pri gospodarskem objektu stanovanjske hiše Župnca 12. Na celotnem odseku se ob zunanji strani kolesarske steze umesti hodnik za pešce. Med profiloma P2-93 in P2-103 se zaradi slabega stanja obstoječe krovne asfaltne plasti, predvidi preplastitev vozišča v celotni širini.
Odsek 8	154	Vodenje kolesarjev po obstoječih cestah (LC 295251)
		Na Odseku 8 je predvidena ureditev kolesarske poti po obstoječi lokalni cesti LC295251. Kolesarji se vodijo po vozišču obstoječe lokalne ceste skupaj z motornim prometom. Širina obstoječega vozišča znaša do 6,00 m. Prisotnost kolesarjev na vozišču se na obravnavanem odseku poudari s postavitvijo vertikalne prometne signalizacije (Prometni znak 1117 - kolesarji na vozišču).
Odsek 9	1.692	Vodenje kolesarjev po obstoječi kolesarski stezi (R3-651/0252 in LG 299261)
		Na Odseku 9 so kolesarji vodeni po obstoječi dvostranski enosmerni kolesarski stezi, širine 1,0m, ki ima urejeno obstoječe talno in vertikalno prometno signalizacijo.
Odsek 10	335	Vodenje kolesarjev po novo predvidenih površinah (LG 299261)
		Na predmetnem Odseku 10 je predvidena rekonstrukcija glavne mestne ceste z umestitvijo dvostranskih enosmernih kolesarskih stez. Odsek se naveže na predhodni odsek Ljubljanske ceste ter upošteva predvidene usmeritve po OPPN ter izvedeno stanje na predhodnem odseku. Na odseku 10 so trenutno le enostranske pešceve površine, kolesarji so na vozišču. Za umestitev rekonstruirane ceste se predvidi

Št. odseka	dolžina odseka v m	opis odseka
		rušitev 2 stanovanjskih objektov ter izgradnja opornih zidovi. Predvidena je tudi obnovev GJI, ki se nahaja v cesti in pločniku.
Odsek 11	275	Vodenje kolesarjev po obstoječi kolesarski stezi (LG 299261)
		Na Odseku 11 so kolesarji vodeni po obstoječi dvostranski enosmerni kolesarski stezi, širine 1,0m, ki ima urejeno obstoječe talno in vertikalno prometno signalizacijo.
Odsek 12	2.066	Vodenje kolesarjev po obstoječi kolesarski stezi (R3-651/0399 in G2-105/1511)
		Na Odseku 12 so kolesarji vodeni po obstoječi dvostranski enosmerni kolesarski stezi, širine 1,0m, ki ima urejeno obstoječe talno in vertikalno prometno signalizacijo.
SKUPAJ	9.413 m	

6.2.2 KOLESARSKA POVEZAVA NA OBMOČJU OBČINE MIRNA PEČ

V smeri proti Mirni Peči

Št. odseka	dolžina odseka v m	opis odseka
Odsek 1a	840	Vodenje kolesarjev po obstoječih cestah (LC 425014)
		Na Odseku 1a je predvidena ureditev kolesarske poti po obstoječi lokalni cesti LC425014. Kolesarji se vodijo po vozišču obstoječe lokalne ceste skupaj z motornim prometom. Prisotnost kolesarjev na vozišču se na obravnavanem odseku poudari s postavitvijo vertikalne prometne signalizacije (Prometni znak 1117 - kolesarji na vozišču).
Odsek 1b	340	Vodenje kolesarjev po obstoječih cestah (LC 425043)
		Na Odseku 1b je predvidena ureditev kolesarske poti po obstoječi lokalni cesti LC425043. Kolesarji se vodijo po vozišču obstoječe lokalne ceste skupaj z motornim prometom. Prisotnost kolesarjev na vozišču se na obravnavanem odseku poudari s postavitvijo vertikalne prometne signalizacije (Prometni znak 1117 - kolesarji na vozišču).
Odsek 1c	410	Vodenje kolesarjev po obstoječih cestah (LC 291011)
		Na Odseku 1c je predvidena ureditev kolesarske poti po obstoječi lokalni cesti LC291011 Mirna Peč. Kolesarji se vodijo po vozišču obstoječe lokalne ceste skupaj z motornim prometom. Kolesarska povezava poteka po obstoječi LC 291011 v Mirni Peči do obstoječe kolesarske steze, ki poteka ob vozišču državne ceste R3-651/1492 Mirna Peč – Šentjurij. Prisotnost kolesarjev na vozišču se na obravnavanem odseku poudari s postavitvijo vertikalne prometne signalizacije (Prometni znak 1117 - kolesarji na vozišču). V sklopu pričujočega projekta se na območju lokalne ceste dopolni obstoječa vertikalna prometna signalizacija. Posebni ukrepi niso predvideni. Na območju križišča velja obstoječa omejitev hitrosti 50

Št. odseka	dolžina odseka v m	opis odseka
		<p>km/h.</p> <p>Iz smeri Mirne Peči je potrebno v km 0,404 izvesti prehod za kolesarje. Pred prehodom za kolesarje se izvede čakalna površina za kolesarja, ki se jo izvede v asfaltni izvedbi. Ob vozišču se v km 0,381 desno postavi prometni znak 2309 »kolesarska steza«, v km 0,401 desno znak 2430 »prehod za kolesarje« ter v km 0,405 levo znak 2430 »prehod za kolesarje«. Na vozišču pa se izriše talne označbe 5607 »kolesarski prehod«.</p>
Odsek 2	362	Vodenje kolesarjev po obstoječi kolesarski stezi (R3-651/1492)
		<p>Na Odseku 2 so kolesarji vodeni po obstoječi kolesarski stezi, širine 2,50m, ki ima urejeno obstoječe talno in vertikalno prometno signalizacijo. Na koncu kolesarske steze pri vključitvi kolesarjev na vozišče lokalne ceste se izvede talne označbe 5607 (piktogram kolesarja s puščicama).</p>
Odsek 3	378	Vodenje kolesarjev po novo predvidenih površinah (R3-651/1492)
		<p>Predvidena je izgradnja dela državne kolesarske povezave ob osnovni šoli oziroma ob deviaciji 1-11 regionalne ceste in deviaciji 1-16 javna pot Češence ter ureditev površin za pešce na območju križišča deviacije 1-11, 1-16 in 1-17 v sklopu projekta PZI: Ureditve državne kolesarske steze in površin za pešce ob deviaciji 1-11 in deviaciji 1-16 (izdelovalec: ACER Novo mesto d.o.o., št. projekta: PR-R14/2013, datum: avgust 2013)</p> <p>Na ta način bo na jugu obravnavanega območja zagotovljena navezava na že zgrajeno kolesarsko stezo ob deviaciji 1-11 regionalni cesti ter na severnem delu območja navezava na lokalno cesto LC 291012 Mirna Peč, po kateri poteka kolesarski promet do navezave na kolesarsko stezo, ki je že zgrajena ob deviaciji 1-19 lokalna cesta LC 291010 Mirna Peč – Dolenja vas pri Mirni Peči – Poljane.</p>
Odsek 4	998	Vodenje kolesarjev po obstoječih cestah (LC 291012)
		<p>Na Odseku 4 je predvidena ureditev kolesarske povezave po obstoječi lokalni cesti LC291012 Postaja - Marof. Kolesarji se vodijo po vozišču obstoječe lokalne ceste skupaj z motornim prometom. Kolesarska povezava poteka po obstoječi LC 291012 Postaja - Marof do obstoječe kolesarske steze pri gostilni Šporar. Širina obstoječega vozišča znaša od 5,00 m. Prisotnost kolesarjev na vozišču se na obravnavanem odseku poudari s postavitvijo vertikalne prometne signalizacije (Prometni znak 1117 - kolesarji na vozišču).</p> <p>V sklopu pričujočega projekta se na območju lokalne ceste dopolni obstoječa vertikalna prometna signalizacija. Posebni ukrepi niso predvideni. Na območju križišča velja obstoječa omejitev hitrosti 50 km/h.</p> <p>Iz smeri Mirne Peči je nasproti gostilne Šporar potrebno izvesti prehod za kolesarje s površino za vključevanje kolesarjev na lokalno cesto. Za prehodom za kolesarje se izvede čakalna površina za kolesarja, ki se jo izvede v asfaltni izvedbi. Zaradi izvedbe čakalne površine je potrebno odstraniti obstoječi betonski oporni zid in ga</p>

Št. odseka	dolžina odseka v m	opis odseka
		nadomestiti z novim. Ob vozišču se v km 0,150 levo postavi prometni znak 2309 »kolesarska steza« z dopolnilno tablo 4224-1 (dvosmerni promet), v km 0,150 desno znak 2430 »prehod za kolesarje« ter v km 0,154 levo znak 2430 »prehod za kolesarje«. Na vozišču pa se izriše talne označbe 5607 »kolesarski prehod«. V km 0,180 se izvede talne označbe 5607 s piktograma kolesarjev in dvema puščicama v smeri vožnje s 3 kratno ponovitvijo na razdalji 10 metrov s smeri vožnje kolesarja proti Mirni Peči.
Odsek 5	1.381	Vodenje kolesarjev po obstoječi kolesarski stezi (R3-651/1492)
		Na Odseku 5 so kolesarji vodeni po obstoječi kolesarski stezi širine 2,50m, ob kateri je tudi hodnik za pešce širine 1,50 m, ki ima urejeno obstoječe talno in vertikalno prometno signalizacijo. Kolesarska steza med km 1,744 in km 1,885 poteka ob lokalni cesti LC291012, od km 1,885 in km 3,126 pa ob regionalni cesti R3-651/1492 Mirna Peč – Šentjurij. V km 3,126 se kolesarska steza prek obstoječih prehodov za kolesarje navezuje na predvideno ureditev kolesarske steze AC priključek Trebnje zahod – Dobravske laze, po projektu Cestni inženiring d.o.o., 310/2017, december 2019.
	4.709 m	

V smeri proti Novemu mestu

Št. odseka	dolžina odseka v m	opis odseka
Odsek 6	2.000	Vodenje kolesarjev po novo predvidenih površinah (R2-448/1510)
		Predvidena je izgradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze ob regionalni cesti R2-448/1510 Karteljevo – priključek NM v sklopu projekta PZI: Ureditev odseka "AC priključek Trebnje zahod – Dobravske Laze" na regionalni cesti R2-448/0221 (izdelovalec: Cestni inženiring d.o.o., št. projekta: 310/2017, datum: december 2019).
Odsek 7	630	Vodenje kolesarjev po novo predvidenih površinah (R2-448/1510) – Selo pri Zagorici
		Na Odseku 7 - Selo pri Zagorici je predvidena ureditev samostojne kolesarske steze (širina 2,0 m) ob levi strani regionalne ceste R2-448/1510. Trasa se prične z navezavo na predvideno kolesarsko povezavo po PZI: Ureditev odseka "AC priključek Trebnje zahod – Dobravske Laze" na regionalni cesti R2-448/0221 (izdelovalec: Cestni inženiring d.o.o., št. projekta: 310/2017, datum: december 2019) in se zaključi na občinski meji z Mestno občino Novo mesto. Vodenje kolesarjev se uredi kot enostranska, dvosmerna kolesarska

Št. odseka	dolžina odseka v m	opis odseka
		<p>steza, ki je z ustreznim odmikom (cestna bankina 1,00 m + zelenica 1,50 m) oddaljena od vozišča regionalne ceste. Vodi se jo po levi (severni) strani vozišča, gledano v smeri stacionaže kolesarske povezave.</p> <p>Po profilu P1-26 +10,0 m se kolesarsko stezo umesti neposredno ob bankino regionalne ceste. Za zaščito kolesarjev se predvidi JVO z nivojem N2W5 z nadgradnjo za kolesarje ter ščitnikom za kolesarje. Ob levi strani kolesarske steze se izvede vkopna brežina 3:1 v kamnini. Proti padajočim kamenjem se predvidi varovanje iz pocinkane jeklene mreže za zaščito brežin iz heksagonalnega žičnega pletiva iz žice natezne trdnosti 550 N/mm². Debelina žice je 2,7 mm in robne žice 3,4 mm, velikost okenca je 8 x 10 cm. Predvidi se sidranje v čvrsto kamnito steno z namenskimi sidri in pritrdilnim materialom. Sidra so premera fi 16 mm, dolžine cca 1,0 m na rastru cca 2,0 m. Na vrhu se uvleče pletena žica fi 8 mm, ki je sidrana na rastru 0,50 m.</p> <p>Odsek se zaključuje na občinski meji z Mestno občino Novo mesto.</p>
	2.630 m	

Ostale odseke na območju občine Mirna Peč (od priključka za Mirno Peč do meje z občino Trebnje) in na območju občine Trebnje bo zgradila DRSI v okviru drugih projektov.

7 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH ZA VARIANTO Z INVESTICIJO

7.1 OSNOVE ZA OCENO VREDNOSTI PROJEKTA

Podlage za določitev vrednosti investicije so bile:

- konto kartice,
- stroški GOI del so upoštevani na podlagi projektantske ocene (projektantska ocena je bila izdelana istočasno kot investicijska dokumentacija, zato so stalne cene enake projektantskim cenam),
- stroški izdelave investicijske dokumentacije so upoštevani v višini dejansko dogovorjenih stroškov,
- stroški izdelave projektne dokumentacije so upoštevani v višini dejansko realiziranih oz. dogovorjenih stroškov,
- stroški recenzije projektne dokumentacije so upoštevani v višini 10.000 EUR+DDV in se delijo med občini Novo mesto in Mirna Peč,
- stroški nadzora so upoštevani v višini 2% od gradbenih del,
- stroški varstva pri delu so upoštevani v višini 1% od gradbenih del,
- stroški odkupov objektov in zemljišč so ocenjeni, pri čemer so upoštevane trenutno veljavne cene za odkupe zemljišč (na odkupe zemljišč se obračuna 2% davek na promet nepremičnin),
- stroški za obveščanje javnosti so upoštevani v višini 10.000 EUR+DDV in se delijo med občini Novo mesto in Mirna Peč,

- stroški presojevalca varnosti ceste so upoštevani v višini dejansko dogovorjenih stroškov in se delijo med občine. Predvideno je izplačilo po avtorski pogodbi, zato se DDV na to postavko ne obračuna.

Vrednost gradbenih del po odsekih in po občinah je prikazana v nadaljevanju.

Tabela 1: Vrednost gradbenih del po odsekih (projektantska ocena), MO Novo mesto

MESTNA OBČINA NOVO MESTO						
ODSEK	opis	dolžina		vrednost	DDV	Skupaj z DDV
		[m]				
odsek 1	novogradnja	1960	kolesarka	620.411,55	136.490,54	756.902,09
			prepust	239.951,20	52.789,26	292.740,46
			kamnita zložba	22.194,76	4.882,85	27.077,61
			TK			
odsek 2	na vozišču LC 295241	720		540,00	118,80	658,80
odsek 3	novogradnja	60		38.297,67	8.425,49	46.723,16
odsek 4	novogradnja	140		64.331,60	14.152,95	78.484,55
odsek 5	novogradnja	1205	kolesarka	484.463,18	106.581,90	591.045,08
			kamnita zložba	192.857,87	42.428,73	235.286,60
			TK			
odsek 6	obstoječa k. povezava	146		1.620,00	356,40	1.976,40
odsek 7	novogradnja	660	kolesarka	334.405,27	73.569,16	407.974,43
			rekon.ceste			
odsek 7	na vozišču LC 295251	154		540,00	118,80	658,80
odsek 9	obstoječa k. povezava	1692		225,00	49,50	274,50
odsek 10	novogradnja	335	kolesarka	247.956,74	54.550,48	302.507,22
			rekon.ceste			
			zidovi	252.153,68	55.473,81	307.627,49
			kanalizacija	121.800,00	26.796,00	148.596,00
			vodovod	53.400,00	11.748,00	65.148,00
			razsvetljava	20.150,15	4.433,03	24.583,18
			EKK			
TK						
odsek 11	obstoječa k. povezava	275		-		-
odsek 12	obstoječa k. povezava	2066		-		-
		9413		2.695.298,67	592.965,71	3.288.264,38

Tabela 2: Vrednost gradbenih del po odsekih (projektantska ocena), občina Mirna Peč

OBČINA MIRNA PEČ						
ODSEK	opis	dolžina		vrednost	DDV	Skupaj z DDV
		[m]				
odsek 1 - 1a	na vozišču LC 425014	840		1.400,00	308,00	1.708,00
odsek 1- 1b	na vozišču LC 425043	340		1.100,00	242,00	1.342,00
odsek 1 - 1c	na vozišču LC 291011	410		8.590,00	1.889,80	10.479,80
odsek 2	obstoječa k. povezava	362				
odsek 3	novogradnja	378	kol.+povr.za pešce	198.100,05	43.582,01	241.682,06
			cestna razsvetljava	63.769,03	14.029,19	77.798,22
odsek 4	na vozišču LC 291012	998		23.290,00	5.123,80	28.413,80
odsek 5	obstoječa k. povezava	1381		250,00	55,00	305,00
odsek 6 - DRSI	novogradnja	2000	DRSI			
odsek 7	novogradnja	630	kolesarka	180.819,71	39.780,34	220.600,05
			TK	20.670,00	4.547,40	25.217,40
		7339		497.988,79	109.557,53	607.546,32

7.2 OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE IN DINAMIKA IZVEDBE V STALNIH CENAH

Stalne cene so cene, ki veljajo v času izdelave investicijske dokumentacije.

Ocena vrednosti investicije v stalnih cenah januar 2021 je prikazana v spodnji tabeli. DDV je strošek investicije, ker si ga investitorju v tem primeru ne morejo poračunati.

Tabela 3: Vrednost investicije v stalnih cenah in predvidena dinamika izvedbe, Trebnje

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
DIIP in idejna zasnova	3.283,34				3.283,34
Projektna naloga	430,00				430,00
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP			2.456,66		2.456,66
SKUPAJ	3.713,34	-	2.456,66	-	6.170,00
DDV - 22%	816,93	-	540,47	-	1.357,40
SKUPAJ Z DAVKI	4.530,27	-	2.997,13	-	7.527,40

Tabela 4: Vrednost investicije v stalnih cenah in predvidena dinamika izvedbe, Mirna Peč

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Kolesarska povezava			199.195,52	115.304,22	314.499,74
Površine za pešce				99.050,03	99.050,03
GJI - zunaj mestnih naselij				84.439,03	84.439,03
GRADNJA			199.195,52	298.793,28	497.988,80
					-
Gradbeni nadzor	-	-	3.983,91	5.975,87	9.959,78
Varstvo pri delu	-	-	1.991,95	2.987,93	4.979,88
DIIP in idejna zasnova	3.283,32				3.283,32
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP			2.456,67		2.456,67
Projektna naloga	430,00				430,00
Projektna dokumentacija PZI	700,00		9.155,50		9.855,50
Recenzija projektne dokumentacije			1.250,00		1.250,00
Presojevalec varnosti ceste			2.860,42		2.860,42
Odkupi zemljišč			2.700,00		2.700,00
Obveščanje javnosti			2.000,00	3.000,00	5.000,00
Svetovanje		350,00			350,00
OSTALO	4.413,32	350,00	26.398,45	11.963,80	43.125,57
SKUPAJ	4.413,32	350,00	225.593,97	310.757,08	541.114,37
DDV - 22%	970,94	77,00	48.407,38	68.366,55	117.821,87
DPN -2% na vrednost zemljišč	-	-	54,00	-	54,00
SKUPAJ Z DAVKI	5.384,26	427,00	274.055,35	379.123,63	658.990,24

Tabela 5: Vrednost investicije v stalnih cenah in predvidena dinamika izvedbe, MO NM

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Kolesarska povezava			662.353,13	1.130.437,88	1.792.791,01
Prepust			239.951,2 €	-	239.951,20
Kamnita zložba, zidovi			78.140,06	389.066,25	467.206,31
Rekonstrukcija ceste			-	-	-
GJI - znotraj mestnega naselja			97.675,08	97.675,07	195.350,15
GRADNJA	-	-	1.078.119,47	1.617.179,20	2.695.298,67
					-
Gradbeni nadzor			21.562,39	32.343,58	53.905,97
Varstvo pri delu			10.781,19	16.171,79	26.952,98
DIIP in idejna zasnova	3.283,34				3.283,34
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP			2.456,67		2.456,67
Projektna naloga	430,00				430,00
Projektna dokumentacija PZI	1.400,00		68.474,70		69.874,70
Recenzija projektne dokumentacije			8.750,00		8.750,00
Presojevalec varnosti ceste - ni DDV			1.785,44		1.785,44
Odkupi objektov			327.866,00		327.866,00
Odkupi zemljišč			96.292,00		96.292,00
Obveščanje javnosti			2.500,00	2.500,00	5.000,00
Svetovanje		700,00			700,00
OSTALO	5.113,34	700,00	540.468,39	51.015,37	597.297,10
SKUPAJ	5.113,34	700,00	1.618.587,86	1.668.194,57	3.292.595,77
DDV - 22%	1.124,93	154,00	262.381,77	367.002,82	630.663,52
DPN -2% na vrednost zemljišč	-	-	8.483,16	-	8.483,16
SKUPAJ Z DAVKI	6.238,27	854,00	1.889.452,79	2.035.197,39	3.931.742,45

Tabela 6: Vrednost investicije v stalnih cenah in predvidena dinamika izvedbe, skupaj

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Gradnja	-	-	1.277.314,99	1.915.972,48	3.193.287,47
Gradbeni nadzor	-	-	25.546,30	38.319,45	63.865,75
Varstvo pri delu	-	-	12.773,14	19.159,72	31.932,86
DIIP in idejna zasnova	9.850,00	-	-	-	9.850,00
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP	-	-	7.370,00	-	7.370,00
Projektna naloga	1.290,00	-	-	-	1.290,00
Projektna dokumentacija PZI	2.100,00	-	77.630,20	-	79.730,20
Recenzija projektne dokumentacije	-	-	10.000,00	-	10.000,00
Presojevalec varnosti ceste	-	-	4.645,86	-	4.645,86
Odkupi objektov	-	-	327.866,00	-	327.866,00
Odkupi zemljišč	-	-	98.992,00	-	98.992,00
Obveščanje javnosti	-	-	4.500,00	5.500,00	10.000,00
Svetovanje	-	1.050,00	-	-	1.050,00
SKUPAJ	13.240,00	1.050,00	1.846.638,49	1.978.951,65	3.839.880,14
DDV - 22%	2.912,80	231,00	311.329,62	435.369,37	749.842,79
DPN -2% na vrednost zemljišč	-	-	8.537,16	-	8.537,16
SKUPAJ Z DAVKI	16.152,80	1.281,00	2.166.505,27	2.414.321,02	4.598.260,09

7.3 OCENA VREDNOSTI INVESTICIJE IN DINAMIKA IZVEDBE V TEKOČIH CENAH

Tekoče cene so cene, ki jih pričakujemo v času realizacije investicije.

Pri preračunu v tekoče cene smo upoštevali Zimsko napoved gospodarskih gibanj 2020 (UMAR). Za leto 2021 napoveduje inflacijo v višini 0,6%, za leto 2022 pa v višini 1,9%.

Tabela 7: Vrednost investicije v tekočih cenah in predvidena dinamika izvedbe, občina Trebnje

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
DIIP in idejna zasnova	3.283,34		-		3.283,34
Projektna naloga	430,00		-		430,00
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP	-	-	2.471,40		2.471,40
SKUPAJ	3.713,34	-	2.471,40	-	6.184,74
DDV - 22%	816,93	-	543,71	-	1.360,64
SKUPAJ Z DAVKI	4.530,27	-	3.015,11	-	7.545,38

Tabela 8: Vrednost investicije v tekočih cenah in predvidena dinamika izvedbe, občina Mirna Peč

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Kolesarska povezava			200.390,69	117.645,04	318.035,73
Površine za pešce			-	101.060,87	101.060,87
GJI - zunaj mestnih naselij			-	86.153,25	86.153,25
GRADNJA	-	-	200.390,69	304.859,16	505.249,85
					-
Gradbeni nadzor - 2% od stroškov gradnje	-	-	4.007,81	6.097,19	10.105,00
Varstvo pri delu - 1% od stroškov gradnje	-	-	2.003,91	3.048,59	5.052,50
DIIP in idejna zasnova	3.283,32	-	-	-	3.283,32
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP	-	-	2.471,41	-	2.471,41
Projektna naloga	430,00	-	-	-	430,00
Projektna dokumentacija PZI	700,00	-	9.210,43	-	9.910,43
Recenzija projektne dokumentacije	-	-	1.257,50	-	1.257,50
Presojevalec varnosti ceste	-	-	2.877,58	-	2.877,58
Odkupi zemljišč	-	-	2.716,20	-	2.716,20
Obveščanje javnosti	-	-	2.012,00	3.060,90	5.072,90
Svetovanje		350,00	-		350,00
OSTALO	4.413,32	350,00	26.556,84	12.206,68	43.526,84
SKUPAJ	4.413,32	350,00	226.947,53	317.065,84	548.776,69
DDV - 22%	970,94	77,00	48.697,82	69.754,49	119.500,25
DPN -2% na vrednost zemljišč	-	-	54,32	-	54,32
SKUPAJ Z DAVKI	5.384,26	427,00	275.699,67	386.820,33	668.331,26

Tabela 9: Vrednost investicije v tekočih cenah in predvidena dinamika izvedbe, MO NM

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Kolesarska povezava	-	-	666.327,25	1.153.387,23	1.819.714,48
Prepust		-	241.390,91	-	241.390,91
Kamnita zložba, zidovi		-	78.608,90	396.964,80	475.573,70
Rekonstrukcija ceste			-	-	-
GJI - znotraj mestnega naselja			98.261,12	99.658,01	197.919,13
GRADNJA	-	-	1.084.588,18	1.650.010,04	2.734.598,22
					-
Gradbeni nadzor	-	-	21.691,76	33.000,20	54.691,96
Varstvo pri delu	-	-	10.845,88	16.500,10	27.345,98
DIIP in idejna zasnova	3.283,34	-	-	-	3.283,34
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP	-	-	2.471,41	-	2.471,41
Projektna naloga	430,00		-		430,00
Projektna dokumentacija PZI	1.400,00	-	68.885,55	-	70.285,55
Recenzija projektne dokumentacije	-	-	8.802,50	-	8.802,50
Presojevalec varnosti ceste	-	-	1.796,15	-	1.796,15
Odkupi objektov	-	-	329.833,20	-	329.833,20
Odkupi zemljišč	-	-	96.869,75	-	96.869,75
Obveščanje javnosti	-	-	2.515,00	2.550,75	5.065,75
Svetovanje	-	700,00	-	-	700,00
OSTALO	5.113,34	700,00	543.711,20	52.051,05	601.575,59
SKUPAJ	5.113,34	700,00	1.628.299,38	1.702.061,09	3.336.173,81
DDV - 22%	1.124,93	154,00	263.956,07	374.453,44	639.688,44
DPN -2% na vrednost zemljišč	-	-	8.534,06	-	8.534,06
SKUPAJ Z DAVKI	6.238,27	854,00	1.900.789,51	2.076.514,53	3.984.396,31

Tabela 10: Vrednost investicije v tekočih cenah in predvidena dinamika izvedbe, skupaj

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Gradnja	-	-	1.284.978,87	1.954.869,20	3.239.848,07
Gradbeni nadzor	-	-	25.699,57	39.097,39	64.796,96
Varstvo pri delu	-	-	12.849,79	19.548,69	32.398,48
DIIP in idejna zasnova	9.850,00	-	-	-	9.850,00
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP	-	-	7.414,22	-	7.414,22
Projektna naloga	1.290,00	-	-	-	1.290,00
Projektna dokumentacija PZI	2.100,00	-	78.095,98	-	80.195,98
Recenzija projektne dokumentacije	-	-	10.060,00	-	10.060,00
Presojevalec varnosti ceste	-	-	4.673,73	-	4.673,73
Odkupi objektov	-	-	329.833,20	-	329.833,20
Odkupi zemljišč	-	-	99.585,95	-	99.585,95
Obveščanje javnosti	-	-	4.527,00	5.611,65	10.138,65
Svetovanje	-	1.050,00	-	-	1.050,00
SKUPAJ	13.240,00	1.050,00	1.857.718,31	2.019.126,93	3.891.135,24
DDV - 22%	2.912,80	231,00	313.197,60	444.207,93	760.549,33
DPN -2% na vrednost zemljišč	-	-	8.588,38	-	8.588,38
SKUPAJ Z DAVKI	16.152,80	1.281,00	2.179.504,29	2.463.334,86	4.660.272,95

7.4 UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI V TEKOČIH CENAH

V »POVABILU RAZVOJNIM SVETOM REGIJ ZA DOPOLNITEV DOGOVORA ZA RAZVOJ REGIJE – DRUGO POVABILO« je opredeljena Prednostna naložba 4.4 Spodbujanje multimodalne urbane mobilnosti, kar vključuje **gradnjo regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti**.

Investicija po tem projektu bo ustrezala drugi alineji prednostne naložbe 4.4. »povezujejo središče regionalnega oz. lokalnega pomena s svojim zaledjem« in tretji alineji »izkazujejo dolžine povezav, ki so primerne za dnevno migracijo s kolesom (do 20 km od določenega cilja v mestnem naselju občine s sprejeto CPS).

Pogoji kolesarske povezave:

- navezava na cilje celostne prometne strategije (CPS) občine,
- začetek kolesarske povezave v mestnem naselju občine z akcijskim načrtom, ki vključuje kolesarsko povezavo za dnevno mobilnost, in poteka zvezno iz tega naselja,
- najmanj 1/3 kolesarske povezave mora potekati po ločeni kolesarski povezavi (pot, pas ali steza),
- ne več kot 2/3 kolesarske povezave lahko poteka tudi po cestah, kjer je PDLP manjši od 2.500 in hitrost omejena največ na 70 km/h – presojevalec,
- povezujejo središče regionalnega oz. lokalnega pomena zaposlitveno središče, izobraževalne ustanove) s svojim zaledjem,
- do 20 km iz središčnega mestnega naselja.

Upravičeni stroški so:

- nakup nezazidanih zemljišč (do 10% višine upravičenih stroškov projekta),
- višje stopnje investicijske dokumentacije (PIZ, InvP),
- projektna dokumentacija,
- strošek presojevalca varnosti cest,
- vse oblike ločenih kolesarskih površin na kolesarski povezavi,
- ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varno kolesarjenje v primeru souporabe prometnega pasu: sistemski ukrepi, regulativni ukrepi, opozorilne naprave, grbine in ploščadi, zožitve vozišča in razmejitev smernih vozišč, zamik osi vozišča,
- znotraj mestnih naselij, če so investicije nujno povezan s kolesarsko povezavo: infrastruktura za pešce, prestavitev komunalnih vodov in višinska nivelacija obstoječih komunalnih jaškov, gradnja javne razsvetljave (ob novogradnji kolesarske povezave),
- stroški informiranja in komuniciranja (do 10% višine upravičenih stroškov projekta),

Neupravičeni stroški so:

- DIIP,
- gradnja ali rekonstrukcije površin za motoriziran promet,
- DDV, davek na promet z nepremičninami,
- stroški plač in povračil stroškov v zvezi z delom,
- stroški storitev zunanjih izvajalcev (svetovalne storitve, prevajalske storitve, lektoriranje in podobno, storitve izobraževanja in usposabljanja, analize, študije in načrti z informacijskega področja, administrativno tehnične storitve (npr. uporaba zunanjih računovodskih storitev)),
- stroški uporabe osnovnih sredstev, ki predstavljajo podporo pri izvajanju projekta.

Ravno tako ni predmet sofinanciranja postavitve urbane opreme, namenjene oglaševanju.

Gradnja infrastrukture za pešce je upravičen strošek, v kolikor se gradi v povezavi s kolesarsko infrastrukturo, vendar samo znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij. Znotraj mestnih naselij oz. naselij mestnih območij so upravičeni stroški tudi prestavitve komunalnih vodov in višinske nivelacije obstoječih komunalnih jaškov. Gradnja javne razsvetljave je upravičen strošek ob novogradnji kolesarskih povezav. Stroški ureditve javne razsvetljave in gradnje potrebne komunalne infrastrukture znotraj mestnih naselij so upravičeni do 50% investicije v gradnjo kolesarske povezave.

V nadaljevanju so prikazani upravičeni in neupravičeni stroški investicije v tekočih cenah.

Tabela 11: Upravičeni in neupravičeni stroški, občina Trebnje, tekoče cene

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP		-	2.471,40		2.471,40
UPRAVIČENI STROŠKI	-	-	2.471,40	-	2.471,40

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
DIIP in idejna zasnova	3.283,34	-	-	-	3.283,34
Projektna naloga	430,00				430,00
DDV	816,93	-	543,71	-	1.360,64
NEUPRAVIČENI STROŠKI	4.530,27	-	543,71	-	5.073,98

Tabela 12: Upravičeni in neupravičeni stroški, občina Mirna Peč, tekoče cene

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Kolesarska povezava	-	-	200.390,69	117.645,04	318.035,73
GRADNJA	-	-	200.390,69	117.645,04	318.035,73
					-
Gradbeni nadzor			4.007,81	2.352,90	6.360,71
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP	-	-	2.471,41	-	2.471,41
Projektna dokumentacija PZI	440,62	-	5.797,62	-	6.238,24
Recenzija projektne dokumentacije	-	-	1.257,50	-	1.257,50
Presojevalec varnosti ceste	-	-	2.877,58	-	2.877,58
Odkupi zemljišč	-	-	2.716,20	-	2.716,20
Obveščanje javnosti		-	2.012,00	3.060,90	5.072,90
OSTALO	440,62	-	21.140,12	5.413,80	26.994,54
UPRAVIČENI STROŠKI	440,62	-	221.530,81	123.058,84	345.030,27

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Površine za pešce			-	101.060,87	101.060,87
GJI- zunaj mestnih naselij	-	-	-	86.153,25	86.153,25
GRADNJA	-	-	-	187.214,12	187.214,12
					-
Gradbeni nadzor	-	-	-	3.744,29	3.744,29
Varstvo pri delu - 1% od stroškov gradnje	-	-	2.003,91	3.048,59	5.052,50
DIIP in idejna zasnova	3.283,32	-	-	-	3.283,32
Projektna dokumentacija	259,38	-	3.412,81	-	3.672,19
Projektna naloga	430,00	-	-	-	430,00
Svetovanje	-	350,00	-	-	350,00
OSTALO	3.972,70	350,00	5.416,72	6.792,88	16.532,30
SKUPAJ	3.972,70	350,00	5.416,72	194.007,00	203.746,42
DDV - 22%	970,94	77,00	48.697,82	69.754,49	119.500,25
DPN -2% na vrednost zemljišč	-	-	54,32	-	54,32
NEUPRAVIČENI STROŠKI	4.943,64	427,00	54.168,86	263.761,49	323.300,99

Tabela 13: Upravičeni in neupravičeni stroški, MONM, tekoče cene

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Kolesarska povezava	-	-	666.327,25	1.153.387,23	1.819.714,48
Prepust		-	241.390,91	-	241.390,91
Kamnita zložba, zidovi			78.608,90	396.964,80	475.573,70
Rekonstrukcija ceste			-	-	-
GJI - znotraj mestnega naselja			98.261,12	99.658,01	197.919,13
GRADNJA	-	-	1.084.588,18	1.650.010,04	2.734.598,22
					-
Gradbeni nadzor	-	-	21.691,76	33.000,20	54.691,96
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP	-	-	2.471,41	-	2.471,41
Projektna dokumentacija PZI	1.400,00		68.885,55	-	70.285,55
Recenzija projektne dokumentacije	-	-	8.802,50	-	8.802,50
Presojevalec varnosti ceste	-	-	1.796,15	-	1.796,15
Odkupi objektov	-		222.500,00	-	222.500,00
Odkupi zemljišč	-	-	96.869,75	-	96.869,75
Obveščanje javnosti	-	-	2.515,00	2.550,75	5.065,75
OSTALO	1.400,00	-	425.532,12	35.550,95	462.483,07
UPRAVIČENI STROŠKI	1.400,00	-	1.510.120,30	1.685.560,99	3.197.081,29

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Rekonstrukcija ceste	-	-	-	-	-
Gradbeni nadzor			-	-	-
Varstvo pri delu			10.845,88	16.500,10	27.345,98
DIIP in idejna zasnova	3.283,34	-	-	-	3.283,34
Projektna naloga	430,00	-	-	-	430,00
Projektna dokumentacija PZI	-	-	-	-	-
Odkupi objektov	-	-	107.333,20	-	107.333,20
Svetovanje	-	700,00	-	-	700,00
DPN	-	-	8.534,06	-	8.534,06
DDV	1.124,93	154,00	263.956,07	374.453,44	639.688,44
NEUPRAVIČENI STROŠKI	4.838,27	854,00	390.669,21	390.953,54	787.315,02

Tabela 14: Upravičeni in neupravičeni stroški, skupaj

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Gradnja	-	-	1.284.978,87	1.767.655,08	3.052.633,95
Gradbeni nadzor	-	-	25.699,57	35.353,10	61.052,67
Investicijska dokumentacija - PIZ, IP	-	-	7.414,22	-	7.414,22
Projektna dokumentacija PZI	1.840,62	-	74.683,17	-	76.523,79
Recenzija projektne dokumentacije	-	-	10.060,00	-	10.060,00
Presojevalec varnosti ceste	-	-	4.673,73	-	4.673,73
Odkupi objektov	-	-	222.500,00	-	222.500,00
Odkupi zemljišč	-	-	99.585,95	-	99.585,95
Obveščanje javnosti	-	-	4.527,00	5.611,65	10.138,65
UPRAVIČENI STROŠKI	1.840,62	-	1.734.122,51	1.808.619,83	3.544.582,96

	pred 2020	2020	2021	2022	SKUPAJ
Gradnja	-	-	-	187.214,12	187.214,12
Gradbeni nadzor	-	-	-	3.744,29	3.744,29
Varstvo pri delu	-	-	12.849,79	19.548,69	32.398,48
DIIP in idejna zasnova	9.850,00	-	-	-	9.850,00
Projektna naloga	1.290,00	-	-	-	1.290,00
Projektna dokumentacija PZI	259,38	-	3.412,81	-	3.672,19
Odkupi objektov	-	-	107.333,20	-	107.333,20
Svetovanje	-	1.050,00	-	-	1.050,00
DPN	-	-	8.588,38	-	8.588,38
DDV	2.912,80	231,00	313.197,60	444.207,93	760.549,33
NEUPRAVIČENI STROŠKI	14.312,18	1.281,00	445.381,78	654.715,03	1.115.689,99

8 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

8.1 VPLIVI NA OKOLJE, KI SO VEZANI NA GRADNJO

Vplivi na okolje, ki so vezani na izvedbo omenjene investicije, bodo časovno omejeni in se bodo pojavili le med gradnjo. Pričakujemo predvsem naslednje vplive:

- onesnaženje zraka predvsem s prašnimi delci zaradi gradbenih del in emisije izpušnih plinov zaradi obratovanja gradbenih strojev in tovornih vozil,
- povečana emisija hrupa zaradi obratovanja gradbenih strojev in povečanega prometa s tovornimi vozili,
- povečan promet tovornih vozil na območju gradnje,
- občasno delno oviran promet na območju gradnje,
- nastajanje manjših količin nevarnih odpadkov, predvsem kot posledica vzdrževanja gradbene in strojne mehanizacije ter nepredvidenih dogodkov, ki predstavljajo potencialno nevarnost za onesnaževanje okolja pri nepravilnem ravnanju z njimi (odpadna olja, prazna oljna embalaža, čistilne krpe, odpadne baterije oziroma akumulatorji,...).

V času gradnje je potrebno zagotoviti ukrepe za varstvo zraka oziroma preprečevati:

- prašenje odkritih delov gradbišča z rednim vlaženjem odkritih površin ob suhem in vetrovnem vremenu,
- nekontroliran raznos gradbenega materiala z območja gradbišča,
- skladiščenje sipkih materialov v ustrezni oddaljenosti od obstoječih stavb ter ugašanje motorjev vozil, transportnih sredstev in delovnih naprav v primeru ustavljanja za daljši čas.

Onesnaženje zraka s prašnimi delci zaradi gradbenih del, emisij iz prometa, zaradi obratovanja gradbenih strojev in prometa s tovornimi vozili mora biti zmanjšano na minimalno raven.

Vsa gradbena mehanizacija mora biti ustrezno vzdrževana, da bo preprečeno puščanje goriv, motornega olja in maziv.

V času gradnje bodo hrupu izpostavljeni bližnji objekti. V primeru ugotovitve preseganja emisij hrupa se izvedejo ustrezni ukrepi varstva pred hrupom. Izvajanje gradbenih del bo potekalo le v dnevnem času ter z uporabo gradbene mehanizacije, ki ne bo povzročala prekomernih emisij hrupa.

V času gradnje je potrebno na vseh tangiranih cestah organizirati ustrezen prometni režim, in sicer tako, da bo promet potekal varno in s čim manj zastojev. Do obstoječih objektov in zemljišč morajo biti urejeni ustrezni dostopi. Po potrebi se uredi začasne dostope.

Odpadke je potrebno zbirati ločeno ter jih nato predati organizacijam, ki imajo pooblastilo za ravnanje s tovrstnimi odpadki. Pri ustrezni organizaciji gradbišča je možnost teh vplivov na okolje majhna.

Po končani gradnji je potrebno sanirati morebitne poškodbe nastale zaradi gradnje na okoliškem gozdnem drevju ter ostalih površinah.

8.2 VPLIVI INVESTICIJE NA OKOLJE V ČASU UPORABE

V času uporabe ni pričakovati negativnih vplivov na okolje.

Positivni učinki v času uporabe kolesarske povezave bodo naslednji:

- zaradi povečanja dnevnih migracij s kolesom se bo zmanjšalo povpraševanje po energetskih virih,
- zmanjšanje hrupa,
- izboljšanje zraka zaradi zmanjšanja izpušnih plinov,
- večja prometna varnost kolesarjev, s čimer se zmanjšajo škodljivi vplivi na okolje, ki so posledica prometnih nesreč...

8.3 OCENA STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV NA OKOLJE

V gradbenih delih so upoštevani vsi stroški, ki so vezani na odpravo negativnih vplivov na okolje, ki so se/se bodo pojavili v času gradnje in sicer: odvoz odpadnega materiala, stroški deponij, čiščenje gradbišča.... Dodatnih stroškov za odpravo negativnih vplivov na okolje ne pričakujemo.

8.4 IZHODIŠČA VARSTVA OKOLJA

V sklopu načrtovanja in izvedbe investicije bodo upoštevana naslednja izhodišča varstva okolja:

Učinkovitost izrabe naravnih virov

Izgradnja kolesarske povezave bo imela pozitiven vpliv na učinkovito izrabo naravnih virov. Z izgradnjo bo občanom omogočeno bolj varno kolesarjenje, kar bo pozitivno vplivalo na povečanje dnevnih migracij s kolesom. S tem se zagotavlja energetska učinkovitost (manjše povpraševanje po energetskih virih).

Okoljska učinkovitost

Med gradnjo bo izvajalec uporabljal najboljše razpoložljive tehnike, ki jih v tem času uporabljajo in so predpisane v pravilnikih in standardih. Pri investicijskih delih se bodo uporabljale smernice iz projektne dokumentacije in pravilnikov, ki se nanašajo na obravnavano infrastrukturo. Upoštevanje le-teh zagotavlja izvedbo investicije na tak način, da se zagotavlja tudi skrb za okolje.

Izvajalec bo gradbišče in dela organiziral tako, da bo ves čas gradnje nadziral in meril emisije ter o njihovih odstopanjih poročal nadzornim organom in investitorju. Poskrbel bo za ločeno zbiranje odpadkov in njihov odvoz na komunalno deponijo. S sodobno tehniko in uporabljenimi materiali bo skrbel za čim manj gradbenih odpadkov.

Trajnostna dostopnost

Projekt sam bo spodbujal k uporabi okolju prijaznejših načinov prevoza. Kolesarska povezava bo namenjena in bo ločena od motornega prometa, s čimer se bo prometna varnost kolesarjev bistveno izboljšala. To spodbuja uporabo koles, predvsem za dnevne migracije, pa tudi za rekreacijo.

Zmanjševanje vplivov na okolje

Izvedba obravnavane investicije bo pozitivno vplivala na pogostejšo uporabo koles, kar bo pozitivno vplivalo na zmanjšanje hrupa, zmanjšanje porabe goriva in maziv, zmanjšanje izpušnih plinov...

8.5 VPLIV INVESTICIJE NA PODNEBNE SPREMEMBE

Za projekt Kolesarska povezava Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto ni bila potrebna presoja vplivov na okolje, zato ni bila izdelana analiza vpliva podnebnih sprememb.

Področje prometa je eden glavnih virov izpustov toplogrednih plinov v Sloveniji, kar lahko pripišemo geografski legi Slovenije kot tranzitni državi in neurejenosti javnega prevoza, ki spodbuja naraščanje cestnega prometa. V urbanih in drugih okoljih z velikimi gostotami prometa je postal promet glavni onesnaževalec ozračja (predvsem s prašnimi delci, dušikovimi oksidi in ozonom) in zelo pomemben dejavnik preoblikovanja prostora. Skoraj popolna odvisnost motoriziranega prometa od fosilnih goriv ga uvršča med največje vire toplogrednih plinov, ki povzročajo podnebne spremembe.

Da bi preprečili nevarne podnebne spremembe se je Evropska unija v okviru pariškega podnebnega sporazuma zavezala, da izpuste toplogrednih plinov do leta 2030 zmanjša za 40% v primerjavi z letom 1990.

Obravnavani projekt bo pozitivno vplival na doseganje ciljev na področju podnebnih sprememb. Predvidena kolesarska povezava bo na okolje vplivala pozitivno, saj se bodo s povečano trajnostno mobilnostjo (večja uporaba koles in posledično zmanjšanje motornega prometa na krajših razdaljah) zmanjšali izpusti CO₂ in ostalih toplogrednih plinov, kar bo prispevalo k upočasnitvi globalnega segrevanja in klimatskih sprememb.

8.6 POJASNILA GLEDE CPVO, PVO, OVS

Za projekt Izgradnja regionalna kolesarske povezave Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto predhodni postopek PVO ni bil izveden, saj za to, v skladu z Uredbo o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presojo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15, 26/17 in 105/20), oziroma Prilogo 1 uredbe, ni potrebe.

Pri projektu gre za vzpostavitev kolesarske povezave med Trebnjem, Mirno Pečjo in Novim mestom. Ureditve prometnih površin za kolesarje bodo izvedene v okviru cestnega telesa obstoječih regionalnih in lokalnih cest. V večjem delu trase gre za rekonstrukcijo znotraj obstoječega cestnega telesa, v delu pa se spreminja le prometna signalizacija. Pri posegu torej ne gre za rekonstrukcijo obstoječe ceste izven varovalnega pasu, tako da skupna neprekinjena dolžina ceste po novogradnji, podaljšanju ali rekonstrukciji znaša vsaj 2 km', kar je, v skladu s 3. členom uredbe, kriterij za vrste posegov v okolje, za katere se izvede predhodni postopek. Presoja projekta po merilih iz Priloge 2 v skladu s 5. členom uredbe tako ni relevantna.

9 ANALIZA ZAPOSLENIH PO POSAMEZNIH VARIANTAH

VARIANTA BREZ INVESTICIJE

V primeru variante brez investicije dodatne zaposlitve niso potrebne.

VARIANTA Z INVESTICIJO

V fazi izvajanja

Zaradi izvedbe obravnavane investicije se v fazi izvajanja ne predvidena novih zaposlitev. Predvideno je, da bodo izbrani izvajalci dela izvajali z že zaposlenim kadrom.

V operativni fazi

Zaradi izvedbe obravnavane investicije se v operativni fazi ne predvideva nobenih novih direktnih zaposlitev pri upravljalcih infrastrukture, zato dodatni stroški dela v času obratovanja investicije niso predvideni.

10 ANALIZA LOKACIJE - VARIANTA Z INVESTICIJO

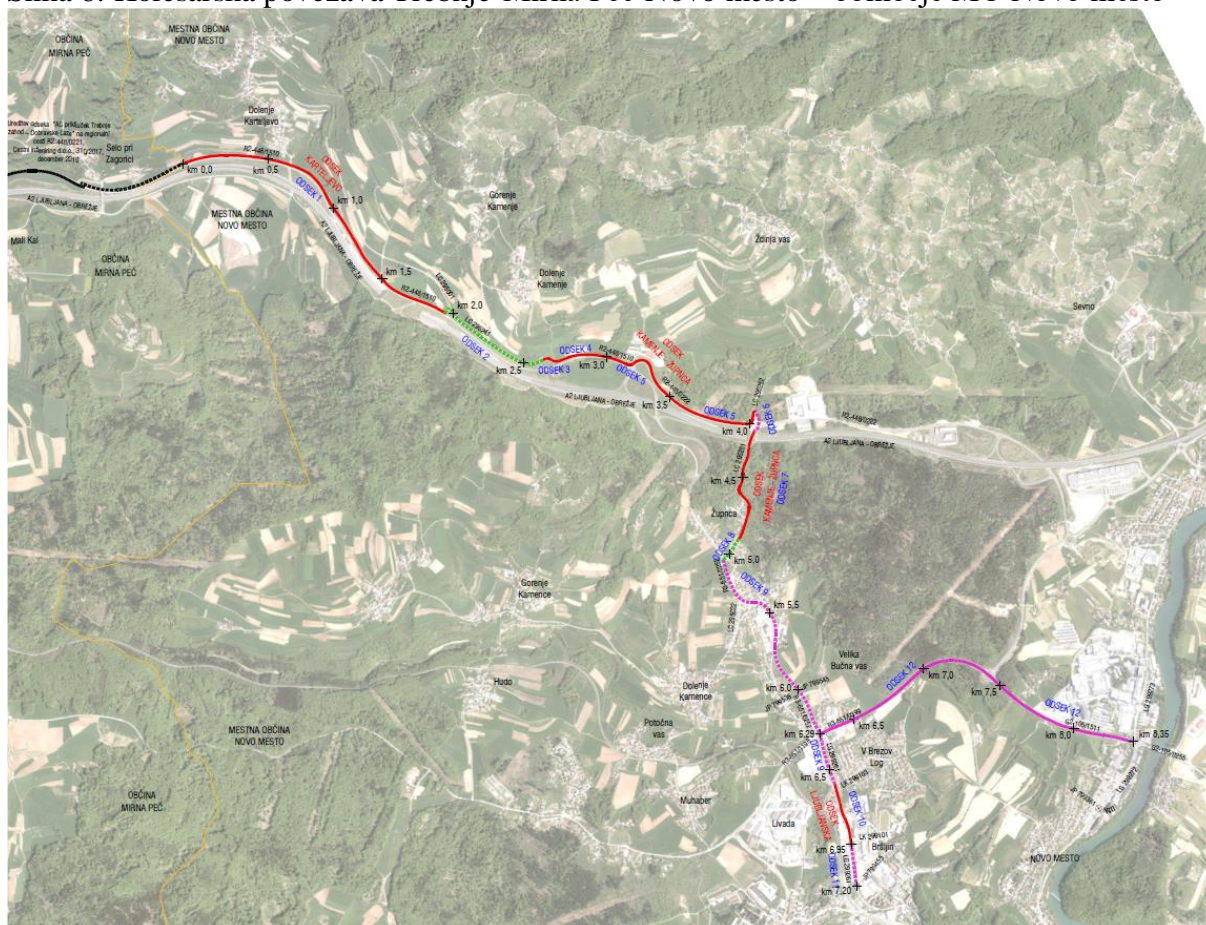
10.1 OPIS ŠIRŠE OKOLICE

Investicija se bo izvajala na območju MO Novo mesto ter občin Mirna Peč in Trebnje.

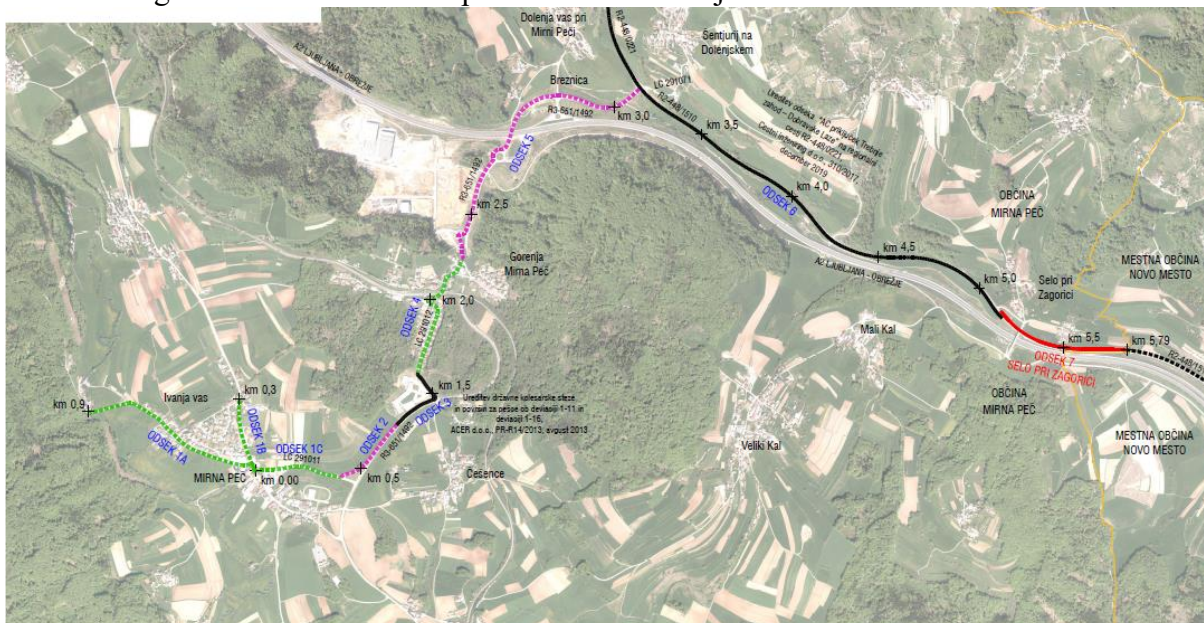
10.2 OPIS OŽJE LOKACIJE

Potek obravnavane kolesarske povezave je prikazan na spodnji sliki.

Slika 6: Kolesarska povezava Trebnje-Mirna Peč-Novo mesto – območje MO Novo mesto



Slika 7: Pregledna karta kolesarske povezave na območju občine Mirna Peč



REGIONALNE KOLESARSKÉ POVEZAVE	
UREDETEV NOVE KOLESARSKÉ POVEZAVE	
UREDETEV KOLESARSKÉ POVEZAVE PO OBSTOJEČI CESTI (PILDP < 2500 vozil/dan)	
OBSTOJEČE KOLESARSKÉ POVEZAVE	
občinske meje	

Gradnja kolesarske povezave bo na območju MO Novo mesto potekala v katastrskih občinah:

- 1455 Bršljin,
- 1453 Zagorica,
- 1457 Ždinja vas,
- 1454 Daljni vrh.

Na območju občine Mirna Peč bo gradnja kolesarske povezave potekala v katastrski občini 1453 Zagorica.

Seznam tangiranih zemljišč (s prikazom pravno-premoženjskega stanja), na katerih bo potekala gradnja kolesarske povezave, je sestavni del vloge za neposredno potrditev operacije, zato jih na tem mestu posebej ne navajamo.

Vsa potrebna zemljišča za gradnjo obravnavane kolesarske povezave so že pridobljena.

Odseke od priključka za Mirno Peč do meje z občino Trebnje na območju občine Mirna Peč in odseke na območju občine Trebnje bo zgradila DRSI v okviru drugih projektov.

10.3 PROSTORSKI AKTI

Prostorska izhodišča za projektiranje so določena z:

- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 101/09, 37/10 - teh. popr., 76/10 - teh. popr., 77/10 - DPN, 26/11 - obv. razl., 4/12 - teh. popr., 87/12 - DPN, 102/12 - DPN, 44/13 -teh. popr., 83/13 - obv. razl., 18/14, 46/14 - teh. popr., 16/15 in Dolenjski uradni list, št.12/15, 15/17- obv. razl., 13/18, 13/18 - obv. razl., 15/18 in 16/18),
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu občine Mirna Peč (Uradni list RS, št.

60/2009).

11 OKVIRNI ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO VARIANTAH

11.1 TERMINSKI PLAN PO VARIANTAH

Varianta brez investicije

V primeru variante brez investicije izvedba investicijskih aktivnosti ni predvidena.

Varianta z investicijo

Terminski plan predvidenih aktivnosti v zvezi z izvedbo variante z investicijo je prikazan v spodnji tabeli.

Tabela 15: Predviden terminski plan izvedbe za varianto z investicijo

Aktivnost	Pričetek (mesec, leto)	Zaključek (mesec, leto)
ŽE IZVEDENE AKTIVNOSTI		
1. <u>Izdelava investicijske dokumentacije – DIIP</u>	<u>dec 2017</u>	<u>dec 2017</u>
2. <u>Projektna dokumentacija</u>	<u>dec 2017</u>	<u>jan 2021</u>
3. <u>Investicijska dokumentacija – PIZ in InvP</u>	<u>sept 2020</u>	<u>jan 2021</u>
ŠE PREDVIDENE AKTIVNOSTI		
4. <u>Razpis za izvedbo</u>	<u>jan 2021</u>	<u>mar 2021</u>
5. <u>Nakup zemljišč</u>	<u>2019</u>	<u>jan 2021</u>
6. <u>Izbor izvajalca</u>	<u>mar 2021</u>	<u>maj 2021</u>
7. <u>Izvedba</u>	<u>jun 2021</u>	<u>sept 2022</u>
8. <u>Gradbeni nadzor</u>	<u>jun 2021</u>	<u>sept 2022</u>
9. <u>Varstvo pri delu</u>	<u>jun 2021</u>	<u>sept 2022</u>
10. <u>Informiranje in obveščanje javnosti</u>	<u>dec 2017</u>	<u>sept 2022</u>

11.2 DINAMIKA INVESTIRANJA PO VARIANTAH

Varianta brez investicije

V primeru variante brez investicije investicijski stroški ne bodo nastali, zato dinamika investiranja za to varianto ni bila izdelana.

Varianta z investicijo

Predvidena dinamika investiranja za varianto z investicijo je prikazana:

- v poglavju 7.2. dinamika investiranja v stalnih cenah in
- v poglavju 7.3. dinamika investiranja v tekočih cenah.

12 OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH VARIANT Z OBVEZNO ANALIZO O SMISELNOSTI VKLJUČITVE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA

12.1 OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH VARIANT

12.1.1 FINANČNA KONSTRUKCIJA VARIANTE BREZ INVESTICIJE

Varianta brez investicije ne zahteva finančnih sredstev.

12.1.2 FINANČNA KONSTRUKCIJA VARIANTE Z INVESTICIJO

Pri prednostni naložbi 4.4. Multimodalna mobilnost se lahko iz sredstev kohezijske politike sofinancira do 100% upravičenih stroškov projekta. Neupravičene stroške krije upravičenec sam. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj v deležu 80% in nacionalni javni prispevek iz Proračuna RS v deležu 20%.

Investicija se bo financirala iz:

- nepovratnih evropskih sredstev – Evropski sklad za regionalni razvoj,
- sredstev RS,
- občinskih proračunov Mestne občine Novo mesto, Občine Mirna Peč in Občine Trebnje.

Finančna konstrukcija investicije v tekočih cenah (z DDV) je prikazana spodaj.

Tabela 16: Finančna konstrukcija investicije v tekočih cenah

	pred 2020	2020	2021	2022	Skupaj	%
EU sredstva (ESRR)		-	591.620,33	659.741,16	1.251.361,49	26,85
Nacionalna sredstva		-	147.905,08	164.935,29	312.840,37	6,71
Občinska sredstva	1.400,00	-	770.594,89	860.884,54	1.632.879,43	35,04
UPRAVIČENI STROŠKI	1.400,00	-	1.510.120,30	1.685.560,99	3.197.081,29	68,60
Občinska sredstva	4.838,27	854,00	390.669,21	390.953,54	787.315,02	16,89
NEUPRAVIČENI STROŠKI	4.838,27	854,00	390.669,21	390.953,54	787.315,02	16,89
SKUPAJ NOVO MESTO	6.238,27	854,00	1.900.789,51	2.076.514,53	3.984.396,31	85,50
						-
EU sredstva (ESRR)			87.534,89	48.528,51	136.063,40	2,92
Nacionalna sredstva			21.883,72	12.132,13	34.015,85	0,73
Občinska sredstva	440,62	-	112.112,20	62.398,20	174.951,02	3,75
UPRAVIČENI STROŠKI	440,62	-	221.530,81	123.058,84	345.030,27	7,40
Občinska sredstva	4.943,64	427,00	54.168,86	263.761,49	323.300,99	6,94
NEUPRAVIČENI STROŠKI	4.943,64	427,00	54.168,86	263.761,49	323.300,99	6,94
SKUPAJ MIRNA PEČ	5.384,26	427,00	275.699,67	386.820,33	668.331,26	14,34
						-
Občinska sredstva	-	-	2.471,40	-	2.471,40	0,05
UPRAVIČENI STROŠKI	-	-	2.471,40	-	2.471,40	0,05
Občinska sredstva	4.530,27	-	543,71	-	5.073,98	0,11
NEUPRAVIČENI STROŠKI	4.530,27	-	543,71	-	5.073,98	0,11
SKUPAJ TREBNJE	4.530,27	-	3.015,11	-	7.545,38	0,16
						-
SKUPAJ	16.152,80	1.281,00	2.179.504,29	2.463.334,86	4.660.272,95	100,00

	pred 2020	2020	2021	2022	Skupaj	%
EU sredstva (ESRR)	-	-	679.155,22	708.269,67	1.387.424,89	29,77
Nacionalna sredstva	-	-	169.788,81	177.067,42	346.856,22	7,44
Skupaj nepovratna sredstva	-	-	848.944,02	885.337,09	1.734.281,11	37,21
MO Novo mesto	6.238,27	854,00	1.161.264,10	1.251.838,08	2.420.194,45	51,93
Občina Mirna Peč	5.384,26	427,00	166.281,06	326.159,69	498.252,01	10,69
Občina Trebnje	4.530,27	-	3.015,11	-	7.545,38	0,16
Občinska sredstva	16.152,80	1.281,00	1.330.560,27	1.577.997,77	2.925.991,84	62,79
SKUPAJ	16.152,80	1.281,00	2.179.504,29	2.463.334,86	4.660.272,95	100,00

Predvideno je, da se bo investicija financirala iz naslednjih virov (v tekočih cenah):

- sredstev EU (ESRR) v višini 1.387.424,89 EUR,
- sredstev državnega proračuna v višini 346.856,22 EUR,
- občinskega proračuna Mestne občine Novo mesto v višini 2.420.194,45 EUR,
- občinskega proračuna Občine Mirna Peč v višini 498.252,01 EUR,
- občinskega proračuna Občine Trebnje v višini 7.545,38 EUR.

Mestna občina Novo mesto bo pri tem projektu porabila 1.564.201,86 EUR kvote iz Dogovora za razvoj regije, Občina Mirna Peč pa 170.079,25 EUR.

Odseke od priključka za Mirno Peč do meje z občino Trebnje na območju občine Mirna Peč in odseke na območju občine Trebnje bo financirala DRSI v okviru drugih projektov.

12.2 ANALIZA SMISELNOSTI VKLJUČITVE JZP

Javno zasebno partnerstvo je v Zakonu o javno-zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/06) definirano kot razmerje zasebnega vlaganja v javne projekte in/ali javnega sofinanciranja zasebnih projektov, ki so v javnem interesu, ter je sklenjeno med javnim in zasebnim partnerjem v zvezi z izgradnjo, vzdrževanjem in upravljanjem javne infrastrukture ali drugimi projekti, ki so v javnem interesu, in s tem povezanim izvajanjem gospodarskih in drugih javnih služb ali dejavnosti, ki se zagotavljajo na način in pod pogoji, ki veljajo za gospodarske javne službe, oziroma drugih dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu, oziroma drugo vlaganje zasebnih ali zasebnih in javnih sredstev v zgraditev objektov in naprav, ki so deloma ali v celoti v javnem interesu, oziroma v dejavnosti, katerih izvajanje je v javnem interesu.

Na podlagi Zakona o javno-zasebnem partnerstvu je bil izdan tudi Pravilnik o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 32/07), ki določa vsebino ocene o upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno zasebnega partnerstva. V pravilniku je določeno, da se primerja dokumentacija, ki jo javni partner pripravi v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) in dokumentacija, ki jo predloži zainteresirana oseba ter pripravi ocena upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva.

Obravnavani projekt predvidoma ne bo ustvarjal nobenih dodatnih prihodkov, zato ni možno zagotavljati zahtevanega donosa na zasebni kapital in povračila vloženega kapitala. Projekt zato za zasebne partnerje ni zanimiv.

13 IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV POSAMEZNIH VARIANT TER OPIS TISTIH STROŠKOV IN KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM

13.1 UVODNO POJASNILO

Analiza stroškov in koristi je temeljno orodje za ocenjevanje upravičenosti/učinkovitosti projektov. Cilj analize stroškov in koristi je opredeliti in ovrednotiti (tj. pripisati vrednosti v denarnih enotah) vse morebitne vplive. Stroške in koristi je treba vrednotiti po pravilu diferenčnih vrednosti, in sicer kot razliko med projekcijami »z investicijo« in projekcijami »brez investicije«.

Izračuni finančnih in ekonomskih kazalnikov se za varianto brez investicije ne izdelajo. Ta varianta namreč predstavlja osnovno izhodišče finančne in ekonomske analize.

Finančni in ekonomski kazalniki se torej izračunajo samo za variante z investicijo (v tem primeru je varianta z investicijo samo ena), kar je podrobneje predstavljeno v nadaljevanju tega poglavja.

13.2 PRIČAKOVANI PRIHODKI IN STROŠKI

PRIHODKI

Obravnavana investicija ne bo prinašala nobenih dodatnih prihodkov, saj bo uporaba kolesarske povezave brezplačna.

STROŠKI

Povprečno je vzdrževanje vsakega kilometra občinskih cest stalo 3.354 evrov na leto.⁷ Ocenjujemo, da bodo stroški vzdrževanja nove regionalne kolesarske povezave znašali 30% tega zneska (kolesarska pot bo ožja, vzdrževanje bo manj zahtevno kot na cestah...).

Na novo bo potrebno vzdrževati 7,368 km kolesarske povezave. Stroški vzdrževanja so ocenjeni na 7.414 EUR/leto.

Letni strošek obratovanja cestne razsvetljave znaša max. 15 EUR/svetilko z DDV.

Javna razsvetljava se na novo uredi na odseku 3 v občini Mirna Peč, ki je dolg 378 m (378 m/40 m = 9 svetilk).

Na odseku 10 v MO NM je predvidena samo preureditev obstoječe javne razsvetljave, zato dodatni stroški iz tega naslova ne bodo nastali.

Stroški javne razsvetljave so ocenjeni na 135 EUR na leto.

13.3 FINANČNA ANALIZA

Pri analizi, izdelani s finančnega vidika, smo upoštevali stroške in prihodke predlaganega investicijskega projekta v primerjavi z varianto »brez investicije«.

⁷ Povprečni stroški vzdrževanja od 2011-2015, <http://www.zlatikamen.si/clanki/lestvice/koliko-nas-stanejo-veste/>

Pri finančni analizi smo uporabili splošno diskontno stopnjo, ki je predpisana v 8. členu Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ in znaša 4%.

Pri finančni analizi smo izračunali donosnost iz denarnih tokov, ki nastopajo pri investitorju in so posledica tržnih cen.

Pri finančni analizi smo upoštevali naslednje **predpostavke**:

- Pri izračunu finančnih kazalnikov bomo kot osnovo uporabili vrednost investicije po stalnih cenah (DDV v obravnavanem primeru ni povračljiv in predstavlja strošek investicije).
- Investicija se bo predvidoma začela uporabljati (oz. bo začela z rednim obratovanjem) v začetku leta 2023.
- V skladu s priporočili smo upoštevali, da je ekonomska doba predmetne investicije **30 let** in vključuje tudi obdobje implementacije (skladno z Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects – za področje cest).
- Kolesarska povezava bo v 30-letnem obdobju amortizirana, zato je ostanek vrednosti enak vrednosti zemljišč, ki se ne amortizirajo.
- V izračunih smo upoštevali prihodke in stroške, ki so opisani v poglavju 13.

Izračun finančnih kazalnikov

Finančna interna stopnja donosnosti investicije se izračuna z upoštevanjem celotne vrednosti investicije kot odliv (skupaj s stroški poslovanja) in prihodki kot priliv. Meri neto sposobnost prihodkov iz poslovanja, da pokrijejo stroške investicije.

Na podlagi te tabele se izračuna tudi finančno neto sedanjo vrednost.

Pri izračunu finančne donosnosti investiranega kapitala se pri odlivih dodatno k stroškom poslovanja upošteva nacionalni prispevek (lokalni, regionalni in državni) in prihodki kot prilivi. Ne upoštevajo pa se nepovratne pomoči EU. Pove, kakšen je finančni donos projekta glede na njegova finančna bremena, ne glede na investicijske stroške.

Tabele za izračun finančnih kazalnikov investicije in izračun finančnih kazalnikov kapitala se nahajajo med prilogami tega dokumenta.

Na podlagi opravljene finančne analize smo dobili naslednje rezultate:

FINANČNA DONOSNOST INVESTICIJE

- FRR/C (finančna interna stopnja donosnosti) je negativna in znaša -15,09%,
- FNPV/C (finančna neto sedanja vrednost) je negativna in znaša -4.414.382,61 EUR,
- relativna neto sedanja vrednost znaša -1,02,
- razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo stroškov je enak 0.

FINANČNA DONOSNOST KAPITALA

- FRR/K (finančna interna stopnja donosnosti) je negativna in znaša -13,87%,
- FNPV/K (finančna neto sedanja vrednost) je negativna in znaša -2.779.546,38 EUR,
- relativna neto sedanja vrednost znaša -1,03,
- razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo stroškov je tudi v tem primeru enak 0.

13.4 FINANČNA POKRITOST

Finančni načrt investicije mora odražati sposobnost pokritja izdatkov z viri, da se projekt slučajno ne znajde pred tveganjem, da bi zmanjkalo sredstev. Finančna pokritost je zagotovljena, ko je v vse obravnavanih letih kumulativna neto prilivov finančnih tokov pozitivna ali enaka 0.

Tabela 17: Finančna pokritost

Leto	Prihodki	Občinska proračuna	Nepovratna sredstva	Stroški poslovanja	Inv. stroški	Neto priliv	Občini pokr. neg.neto priliva	Kumulativa neto prilivov
2020 in prej	-	17.433,80	-		17.433,80	-	-	-
2021	-	1.317.561,25	848.944,02		2.166.505,27	-	-	-
2022	-	1.528.983,93	885.337,09		2.414.321,02	-	-	-
2023	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2024	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2025	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2026	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2027	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2028	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2029	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2030	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2031	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2032	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2033	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2034	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2035	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2036	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2037	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2038	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2039	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2040	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2041	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2042	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2043	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2044	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2045	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2046	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2047	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2048	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
2049	-			7.549,00		- 7.549,00	7.549,00	-
SKUPAJ	-	2.863.978,98	1.734.281,11	203.823,00	4.598.260,09	- 203.823,00	203.823,00	

13.5 IZRAČUN FINANČNE VRZELI IN OPREDELITEV MAKSIMALNEGA SOFINANCIRANJA

Obravnavana investicija ne bo ustvarjala nobenih prihodkov, zato takim operacijam pripada finančna vrzel v višini 100%.

Tabela 18: Izračun prispevka skupnosti

	Stalne cene	Vrednost
1.	Upravičeni stroški (v EUR, nediskontirani)	3.544.582,96
2.	Stopnja finančnega primanjkljaja*	100%
3.	Določeni znesek, tj. „znesek, za katerega velja stopnja sofinanciranja za prednostno os“ (člen 41(2)) = (1) * (2) (ob upoštevanju največjega javnega prispevka v skladu s pravili o državni pomoči)	3.544.582,96
4.	Stopnja sofinanciranja za prednostno os (%)	100,0%
5.	Prispevek Skupnosti+slovenska udeležba (v EUR) = (3) * (4)	3.544.582,96

Maksimalni znesek sofinanciranja (ki vključuje sredstva EU in slovensko udeležbo) znaša 3.544.582,96 EUR in je višji kot zahtevani znesek sofinanciranja.

13.6 EKONOMSKA ANALIZA

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

Pri ekonomski analizi je torej potrebno ugotoviti vse vplive naložbe na člane družbe in jih izmeriti ter izraziti v denarnih enotah, tako da so primerljivi z denarnim vložkom oz. investicijskim izdatkom.

Denarni tokovi iz finančne analize se štejejo kot izhodišče ekonomske analize. Za potrebe ekonomske analize je potrebno:

- pri investiciji izločiti vpliv davkov, prispevkov, carin in drugih dajatev,
- pri učinkih naložbe izločiti vpliv davkov, prispevkov, carin in drugih dajatev,
- oceniti nepodjetniške stroške in koristi in jih vključiti v izračun donosnosti naložbe.

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

Vrednost investicije

Pri izračunu ekonomskih kazalnikov smo upoštevali vrednost investicije po stalnih cenah brez vseh davkov (DDV in davka na promet nepremičnin – DPN). Ta vrednost je ustrezno preračunana s konverzijskim faktorjem.

	Vred. inv. brez davkov	Vrednost prerač. s konv. faktorjem 0,84
2020 in prej	14.290,00	12.003,60
2021	1.846.638,49	1.551.176,33
2022	1.978.951,65	1.662.319,39
SKUPAJ	3.839.880,14	3.225.499,32

Konverzijski faktorji

V ekonomski analizi je potrebno določiti vrednosti za pretvornike, s katerimi smo preoblikovali tržne cene v popravljene, obračunske cene. Denarne tokove iz finančne analize smo spremenili za učinke davkov, prispevkov, carin in drugih dajatev s pomočjo konverzijskih faktorjev in na ta način preoblikovali tržne cene, ki smo jih uporabili v finančni analizi, v obračunske cene.

Ocenjujemo, da struktura investicije vključuje 60% materiala in 40% delovne sile. V stroških delovne sile je 40% davkov in prispevkov. Delež davkov in prispevkov v celoti je $0,4 \cdot 0,4 = 0,16$. Konverzijski faktor za naložbene izdatke je tako $(1 - 0,16 = 0,84)$. Kot osnovo za preračun naložbenih izdatkov smo vzeli vrednost investicije brez davkov!

Stroški vzdrževanja cest in obratovanja javne razsvetljave iz finančne analize vsebujejo DDV. Zato smo te stroške preračunali s konverzijskim faktorjem 0,81967 in tako izločili DDV.

Ostanek vrednosti

Vrednost zemljišč brez davka je preračunana s konverzijskim faktorjem 0,84.

Družbene koristi predmetnega projekta

Kot družbeno korist smo upoštevali tudi **multiplikatorski učinek**. Izvedba investicije bo imela učinek na celotno regionalno gospodarstvo preko multiplikatorskega učinka. Multiplikatorski učinek nam pove za koliko se bo povečal učinek na agregatno povpraševanje, zaradi povečanih izdatkov za potrošnjo. S tega vidika multiplikator pokaže koliko potrošen evro za izvedbo investicije prispeva k povečanju prihodkov ostalih subjektov. Vrednost multiplikatorja se giblje od 0,9 do 1,7. V obravnavanem primeru smo upoštevali, da je vrednost multiplikatorja 1,3.

Zdravje občanov:

Številne raziskave po Evropi in drugod po svetu dokazujejo, da je kolesarjenje zelo koristno za zdravje. V Washingtonu so v raziskavi obravnavali 600 moških in žensk, starih od 18 do 56 let, ki prekosarijo 16 km ali več vsaj štirikrat na teden in ugotovili, da so kolesarji fizično in psihično bolj zdravi od nekosarjev. Zmanjša se stopnja srčnih težav in visokega pritiska, kroničnega bronhitisa, astme, ortopedskih težav, obolenj žlez lojnic in krčnih žil na nogah. Nedavna angleška raziskava je pokazala, da prekosarjenih 8 km štirikrat tedensko zmanjša možnost kardiovaskularnega obolenja za polovico.

Raziskave v tujini so pokazale, da bi ob povečani stopnji kolesarjenja zaradi zmanjšanja stroškov zdravstva, pri čemer so upoštevali povečanje števila poškodb in smrti v prometnih nezgodah zaradi večjega števila kosarjev, letno prihranili do 10% celotnega zdravstvenega proračuna.

Podatki Zavoda za zdravstveno zavarovanje Slovenije (ZZZS) kažejo, da so odhodki za zdravstvene storitve in ostalo zdravstveno dejavnost v letu 2019 znašali skupno 2.549.732.508 eur, od tega odhodki za zdravstvene storitve 2.121.020.918 eur, odhodki za zdravila, medicinske pripomočke in cepiva 419.818.135 eur ter zdravljenje v tujini 8.893.455 eur.

Upoštevali smo gornje podatke in za ovrednotenje koristi izboljšanja zdravja občanov postavili naslednje predpostavke:

- Sredi leta 2019 je bilo v Sloveniji skupaj 2.089.310 prebivalcev, v MO Novo mesto 37.280 prebivalcev in v občini Mirna Peč 2.987 prebivalcev, kar predstavlja 1,93% celotnega prebivalstva Slovenije.
- Upoštevali smo, da od celotnih odhodkov za zdravstvene storitve in ostalo zdravstveno dejavnost odpade na sodelujoče občine 1,93% odhodkov t.j. 49.209.837 eur/leto.
- Kot osnovo za določanje koristi izboljšanja zdravja občanov smo upoštevali podatek, da bi ob povečani stopnji kolesarjenja lahko letno prihranili do 10% celotnega

zdravstvenega proračuna.⁸ Prihranek zdravstvenega proračuna bi torej lahko znašal 4.920.984 EUR/leto.

- Na osnovi gornjih podatkov so bile v izračunih pri tem projektu upoštevane koristi zaradi izboljšanja zdravja občanov le v višini 200.000 EUR/leto, kar predstavlja le 4,06% od ocenjenega prihranka zdravstvenega proračuna za občini MO NM in Mirna Peč.

Koristi, ki se nanašajo na občino Trebnje, bodo upoštevane v okviru investicijske dokumentacije za ostale odseke, ki jih bo gradila DRSI.

Rezultati ekonomske analize

Na podlagi opravljene ekonomske analize smo dobili naslednje **rezultate**:

pri 5% diskontni stopnji (kot jo določa Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects)

- ENPV (ekonomska neto sedanja vrednost) je večja od nič in znaša 496.390,66 EUR,
- ERR (ekonomska stopnja donosa) je večja od splošne diskontne stopnje in znaša 7,01%,
- relativna neto sedanja vrednost je večja od 0 in znaša 0,17,
- razmerje med sedanjo vrednostjo vseh koristi projekta in sedanjo vrednostjo stroškov pri 5% diskontni stopnji je večji od 1 in znaša 1,16,
- investicija je zato ekonomsko upravičena.

13.7 KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM

Investicijo opravičujejo tudi nekatere druge družbene koristi, ki pa jih v izračunih nismo upoštevali.

Najpomembnejše so:

- večja prometna varnost kolesarjev in pešcev,
- boljša dostopnost do delovnih mest, javnih funkcij,
- pozitiven vpliv na okolje (izboljšanje kakovosti zraka, zmanjšanje hrupa, pozitiven vpliv na podnebne spremembe),
- večja urejenost obeh občin,
- obe občini bosta zaradi urejene kolesarske infrastrukture bolj privlačni za turiste,
- tekoče odvijanje prometa po obstoječih cestah...

14 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN ANALIZA TVEGANJ ZA VSAKO VARIANTO

14.1 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN ANALIZA TVEGANJ ZA VARIANTO BREZ INVESTICIJE

Ni investicije – analiza tveganja in analiza občutljivosti nista smiselni.

14.2 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI ZA VARIANTO Z INVESTICIJO

Analiza občutljivosti je analiza učinkov sprememb nekaterih ključnih predpostavk na rezultate ocenjevanja stroškov in koristi.

V analizi občutljivosti so upoštevane naslednje variante:

- naložbeni stroški – porast za 1 %,

⁸ Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji, DRSC, november 2005.

- naložbeni stroški – 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 19: Analiza občutljivosti

	ENSV	EISD (%)
Ek.stroški inv.		
izhodiščno stanje	496.390,66	7,01
porast za 1%	466.419,79	6,87
znižanje za 1%	526.361,53	7,15
Ek.stroški		
izhodiščno stanje	496.390,66	7,01
porast za 1%	495.568,83	7,00
znižanje za 1%	497.212,49	7,01
Ekonomski koristi		
izhodiščno stanje	496.390,66	7,01
porast za 1%	531.945,25	7,15
znižanje za 1%	460.836,07	6,86

Tabela 20: 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 %	-	-		
Naložbeni stroški – znižanje za 1 %	-	-		
Stroški obratovanja in vzdrževanje - porast za 1 %	-	-		
Stroški obratovanja in vzdrževanje - znižanje za 1 %	-	-		
Brez sprememb	-15,14%	-3.319.815,52	7,59%	497.056,35
Ekonomski stroški investicije – porast za 1 %			-2,00%	-6,04%
Ekonomski stroški investicije – znižanje za 1 %			+2,00%	+6,04%
Ekonomski stroški – porast za 1 %			-0,14%	-0,17%
Ekonomski stroški – znižanje za 1 %			0%	+0,17%
Ekonomske koristi – porast za 1 %			+2,00%	+7,16%
Ekonomske koristi – znižanje za 1 %			-2,14%	-7,16%

Z analizo občutljivosti ugotavljamo, da je investicija najbolj občutljiva z ekonomskega vidika, in sicer na spremembo ekonomskih koristi in ekonomskih stroškov investicije.

14.3 ANALIZA TVEGANJ ZA VARIANTO Z INVESTICIJO

Analiza tveganj je ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih dosežkov. Analiza zajema ovrednotenje projektnih (tveganje razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanja projekta) in splošnih tveganj (politična, narodnogospodarska, družbenokulturna in druga tveganja).

Tabela 21: Kritični parametri obravnavane investicije in stopnje tveganja

Kritični parameter	Opis	Stopnja tveganja
Stroški investicije	Ocena stroškov je bila narejena na podlagi projektantskih predračunov, ki so bili izdelani v okviru projektne dokumentacije. Glede na to, da dejanske cene v zadnjem času odstopajo od projektantskih cen (zaradi prezasedenosti gradbenih podjetij so cene višje od projektantskih ocen), se lahko zgodi, da bodo dejanski stroški investicije odstopali od ocenjenih.	Visoka
Kakovost izvedbe	V izogib tveganjem, povezanim s količinsko ali kakovostno neustrezno izvedbo del, bodo investitorji angažirali strokovni gradbeni nadzor. Prav tako bodo strokovni delavci občinskih uprav izvajali stalno spremljanje in nadzor nad izvedbo del.	Srednja
Viri financiranja	Občine so obravnavani projekt uvrstili v veljavni NRP, tako da so občinska sredstva deloma že zagotovljena. 37,21% vseh potrebnih sredstev za izvedbo obravnavane investicije nameravajo občine pridobiti iz nepovratnih sredstev (ESRR in slovenska udeležba). V primeru, da bi bile občine pri pridobivanju nepovratnih sredstev neuspešne, izvedba obravnavane investicije verjetno ne bi bila mogoča. V izogib temu tveganju bodo občine skrbno pripravile vlogo za pridobitev teh sredstev, poskrbele za učinkovito izvedbo investicije ter pravilno oddajo zahtevkov za financiranje.	Srednja
Stopnja uporabe kolesarske povezave	Kolesarska povezava po povezala center Novega mesta, ki je regionalni center JV regije, pomembno zaposlitveno središče v regiji in Sloveniji, izobraževalno središče ter upravno središče, z zaledjem (zalednimi naselji v občinah Mirna Peč in Trebnje). Namen kolesarske povezave je predvsem dnevna mobilnost (vožnja na delo, vsakodnevni opravki). Glede na to, da je odnos prebivalcev do kolesarjenja zelo pozitiven, lahko pričakujemo, da bodo prebivalci obeh občin kolesarsko povezavo uporabljali v skladu s pričakovanji.	Nizka

15 OPIS MERIL IN UTEŽI ZA IZBIRO OPTIMALNE VARIANTE

Predinvesticijska zasnova obravnava varianto »brez« in »z investicijo«.

Merila za izbor optimalne variante so naslednja:

- stroški investicije,
- prometna varnost kolesarjev,
- vplivi na okolje,
- vpliv na kakovost bivanja,
- vpliv na zdravje občanov.

Izbranim kriterijem se določi ponder, ki odraža pomen vsakega od meril glede na preostale. Skupni seštevek ponderjev mora biti 100%.

Vsakemu kriteriju se dodajo numerične vrednosti (točke), glede na velikost vpliva (npr: pozitiven vpliv 2 točki, majhen vpliv 1 točka, ni vpliva oz. negativen vpliv 0 točk).

Za vsako varianto se tako izračunajo točke. Varianta z največ točkami je najvišje na prioritetni lestvici. Projekt, ki ima večje koristi za širšo družbo, je tako višje na lestvici kot projekt, katerega vplivi niso tako obsežni.

16 PRIMERJAVA VARIANT S PREDLOGOM IN UTEMELJITVIJO IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE

V predhodnem poglavju smo opisali merila in kriterije z utežmi za izbor optimalne variante.

Primerjava obeh variant je prikazana v spodnji tabeli:

merilo	ponder	varianta brez investicije			varianta z investicijo		
		opis	velikost vpliva	število točk	opis	velikost vpliva	število točk
stroški investicije	20	pozitiven vpliv	2	40	negativen vpliv	0	0
prometna varnost kolesarjev	20	nima vpliva	0		pozitiven vpliv	2	40
vplivi na okolje	20	negativen vpliv	0		pozitiven vpliv	2	40
vpliv na kakovost bivanja	20	nima vpliva	0		pozitiven vpliv	2	40
vpliv na zdravje občanov	20	nima vpliva	0		pozitiven vpliv	2	40
	100			40			160

Opis in utemeljitev izbora:

Kriterij	Varianta brez investicije	Varianta z investicijo
Stroški investicije	pozitiven vpliv ni stroškov	negativen vpliv Izvedba obravnavanih posegov zahteva dodatna proračunska sredstva.
Prometna varnost kolesarjev in pešcev	nima vpliva Prometna varnost kolesarjev in pešcev se ne bo izboljšala, ostala bo na sedanji ravni.	pozitiven vpliv Novo urejene kolesarske površine bodo omogočile ločevanje kolesarjev od motornega prometa, zato se bo prometna varnost kolesarjev bistveno povečala.
Vplivi na okolje	negativen vpliv Prebivalci se zaradi neurejenosti	pozitiven vpliv Povečanje uporabe koles bo

Kriterij	Varianta brez investicije	Varianta z investicijo
	površin za kolesarje in nepovezane kolesarske mreže po opravkih raje odpravijo z avtomobilom, kot s kolesom. Motorni promet bo v tem primeru še naraščal, kar negativno vpliva na onesnaževanje zraka in na podnebne spremembe.	vplivalo na zmanjšanje motoriziranega prometa in posledično na zmanjšanje izpustov v zrak, kar bo imelo pozitiven vpliv tudi na podnebne spremembe.
Vpliv na kakovost bivanja	ne bo sprememb	pozitiven vpliv Trajnostna mobilnost omogoča nove načine gibanja, ki močno preoblikujejo javni prostor in ustvarijo mesta za ljudi. Posledično to vpliva na manj hrupa, manjše onesnaževanje zraka, poveča se kakovost življenja, mesta postanejo bolj atraktivna za življenje...
Vpliv na zdravje občanov	ne bo sprememb	poziven vpliv Kolesarjenje izboljšuje kardiovaskularni sistem in prečisti pljuča ter poveča njihovo zmogljivost. Če bi le eno tretjino kratkih poti, ki jih sicer naredimo z avtom, prevozili s kolesom, bi nacionalna stopnja srčnih bolezni upadla od 5 do 10% (vir: BikeBiz). Raziskave v tujini so pokazale, da bi ob povečani stopnji kolesarjenja zaradi zmanjšanja stroškov zdravstva, pri čemer so upoštevali povečanje števila poškodb in smrti v prometnih nezgodah zaradi večjega števila kolesarjev, letno prihranili do 10% celotnega zdravstvenega proračuna.

Glede na izbrane kriterije in uteži je optimalna varianta »z investicijo«, ker je zbrala več točk.

PRILOGE

Tabela 22: Tabela za izračun finančnih kazalnikov investicije

DENARNI TOK S PROJEKTOM			2020 in prej	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	NSV	SUM	1. leto	2. leto	3. leto	4. leto	5. leto	6. leto	7. leto	8. leto	9. leto
Prilivi		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) poslovni prilivi		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Preostanek vrednosti	0,00 €	-									
Odlivi	32.376,76 €	100.971,84	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Poslovni odlivi			17.433,80	2.166.505,27	2.414.321,02	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Obratovanje, tekoče in inv. vzdrževanje	113.971,93 €	203.823,00	-	-	-	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
		203.823,00				7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Stroški investicije		-									
	4.332.787,44 €	4.598.260,09	17.433,80	2.166.505,27	2.414.321,02	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK		-									
FIN.INTERNA STOPNJA DONOSA NA INV. (FRR/C)	-4.414.382,61 €	- 4.701.111,25	- 17.433,80	- 2.166.505,27	- 2.414.321,02	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00
FIN.DOBA POVRAČILA INVESTICIJSKIH SREDSTEV	-15,09%										
FIN.RELATIVNA NETO SEDANJA VRED. INV.	-	1,02									

DENARNI TOK S PROJEKTOM	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	10. leto	11. leto	12. leto	13. leto	14. leto	15. leto	16. leto	17. leto	18. leto	19. leto	20. leto	21. leto	22. leto
Prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) poslovni prilivi													
Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Odlivi	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Poslovni odlivi	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Obratovanje, tekoče in inv. vzdrževanje	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Stroški investicije	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00

DENARNI TOK S PROJEKTOM	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
	23. leto	24. leto	25. leto	26. leto	27. leto	28. leto	29. leto	30. leto
Prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-
a) poslovni prilivi								
Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	100.971,84
Odlivi	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Poslovni odlivi	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Obratovanje, tekoče in inv. vzdrževanje	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Stroški investicije	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	93.422,84

Tabela 23: Tabela za izračun finančnih kazalnikov kapitala

DENARNI TOK S PROJEKTOM			2020 in prej	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	NSV	SUM	1. leto	2. leto	3. leto	4. leto	5. leto	6. leto	7. leto	8. leto	9. leto
Prilivi		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) poslovni prilivi	0,00 €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Preostanek vrednosti	32.376,76 €	100.971,84	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Odlivi			17.433,80	1.317.561,25	1.528.983,93	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Poslovni odlivi	113.971,93 €	203.823,00	-	-	-	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Obratovanje, tekoče in inv. vzdrževanje		203.823,00	-	-	-	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
		-									
Stroški investicije	2.697.951,21 €	2.863.978,98	17.433,80	1.317.561,25	1.528.983,93	-	-	-	-	-	-
		-									
NETO DENARNI TOK	-2.779.546,38 €	-2.966.830,14	- 17.433,80	-1.317.561,25	-1.528.983,93	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00
FIN.INTERNA STOPNJA DONOSA NA INV. (FRR/K)	-13,87%										
FIN.DOBA POVRAČILA INVESTICIJSKIH SREDSTEV	se ne povrne										
FIN.RELATIVNA NETO SEDANJA VRED. INV.	- 1,03										

DENARNI TOK S PROJEKTOM	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
	10. leto	11. leto	12. leto	13. leto	14. leto	15. leto	16. leto	17. leto	18. leto	19. leto	20. leto	21. leto	22. leto
Prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) poslovni prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Odlivi	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Poslovni odlivi	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Obratovanje, tekoče in inv. vzdrževanje	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Stroški investicije	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00

DENARNI TOK S PROJEKTOM	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
	23. leto	24. leto	25. leto	26. leto	27. leto	28. leto	29. leto	30. leto
Prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-
a) poslovni prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-
Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	100.971,84
Odlivi	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Poslovni odlivi	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Obratovanje, tekoče in inv. vzdrževanje	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00	7.549,00
Stroški investicije	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	- 7.549,00	93.422,84

Tabela 24: Tabela za izračun ekonomskih kazalnikov

DENARNI TOK S PROJEKTOM			2020 in prej	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	NSV	SUM	1. leto	2. leto	3. leto	4. leto	5. leto	6. leto	7. leto	8. leto	9. leto
Prilivi		6.367.649,80	3.601,08	465.352,90	498.695,82	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00
a) poslovni prilivi	0,00 €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Ekonomske koristi - zdravje občanov	2.656.332,63 €	5.400.000,00	-	-	-	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00
c) Ekonomske koristi - multiplikatorski učinek	899.126,12 €	967.649,80	3.601,08	465.352,90	498.695,82						
Preostanek vrednosti	20.201,78 €	83.153,28	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Odlivi			12.003,60	1.551.176,33	1.662.319,39	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69
Poslovni odlivi	82.182,80 €	167.067,60	-	-	-	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69
Obratovanje, tekoče in investicijsko vzdrževanje		167.067,60	-	-	-	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69
Eksterni stroški		-									
	2.997.087,08 €	3.225.499,32	12.003,60	1.551.176,33	1.662.319,39	-	-	-	-	-	-
Stroški investicije		-									
	496.390,66 €	3.058.236,16	- 8.402,52	- 1.085.823,43	-1.163.623,57	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31
NETO DENARNI TOK		6.367.649,80	3.601,08	465.352,90	498.695,82	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00
EKONOMSKA INTERNA STOPNJA DONOSA NA INV. (ERR/C)	7,01%										
B/C KAZALNIK	1,16	0,92 €									
relativna NSV	0,17										

DENARNI TOK S PROJEKTOM	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
	10. leto	11. leto	12. leto	13. leto	14. leto	15. leto	16. leto	17. leto	18. leto	19. leto	20. leto	21. leto
Prilivi	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00
a) poslovni prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Ekonomske koristi - zdravje občanov	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00
c) Ekonomske koristi - multiplikatorski učinek												
Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Odlivi	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69
Poslovni odlivi	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69
Obratovanje, tekoče in investicijsko vzdrževanje	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69
Eksterni stroški												
Stroški investicije	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO DENARNI TOK	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31

DENARNI TOK S PROJEKTOM	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
	22. leto	23. leto	24. leto	25. leto	26. leto	27. leto	28. leto	29. leto	30. leto
Prilivi	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00
a) poslovni prilivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Ekonomske koristi - zdravje občanov	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00
c) Ekonomske koristi - multiplikatorski učinek									
Preostanek vrednosti	-	-	-	-	-	-	-	-	83.153,28
Odlivi	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69
Poslovni odlivi	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69
Obratovanje, tekoče in investicijsko vzdrževanje	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69	6.187,69
Eksterni stroški									
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stroški investicije									
	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	193.812,31	276.965,59
NETO DENARNI TOK	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00