



## Kolesarska povezava Krško - Kostanjevica na Krki



**PREDINVESTICIJSKA ZASNOVA**



**INVESTITORJA:  
OBČINA KRŠKO  
OBČINA KOSTANJEVICA NA KRKI**



**IZDELOVALEC:  
SL CONSULT**

**September 2020**

Vsebina Predinvesticijske zasnove je zaščitena z avtorskimi pravicami podjetja SL CONSULT d.o.o., Dimičeva ulica 9, 1000 Ljubljana. Vsebino dokumenta vključno s prilogami pravne ali fizične osebe ne smejo kopirati in/ali posredovati tretjim osebam, razen izključno z dovoljenjem avtorja. V primeru kršitve avtorskih pravic bo SL CONSULT d.o.o. zoper storilca uveljavljal odškodninsko materialno in nematerialno ter kazensko odgovornost.

|  |  |
|--|--|
| <b>Vrsta<br/>investicijske<br/>dokumentacije</b> | <b>PREDINVESTICIJSKA ZASNOVA</b>   |
| <b>Dolg naziv<br/>projekta</b>                   | <b>KOLESARSKA POVEZAVA KRŠKO - KOSTANJEVICA<br/>NA KRKI</b>  |
| <b>Izvajalec</b>                                 | SL CONSULT d.o.o., Dimičeva ulica 9, SI 1000 Ljubljana   |
| <b>Investitor</b>                                | Občina Krško, Cesta krških žrtev 14, 8270 Krško<br>Občina Kostanjevica na Krki, Ljubljanska cesta 7, 8311 Kostanjevica na Krki |

## PODPISI

### A. INVESTITORJA:

Naziv: **Občina Krško**  
Naslov: *Cesta krških žrtev 14, 8270 Krško*  
Odgovorna oseba investitorja: **mag. Miran Stanko, župan**

**Krško, september 2020**

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis

Naziv: **Občina Kostanjevica na Krki**  
Naslov: *Ljubljanska cesta 7, 8311  
Kostanjevica na Krki*  
Odgovorna oseba investitorja: **Ladko Petretič, župan**

**Kostanjevica na Krk, september 2020**

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis

### B. UPRAVLJALCA:

Naziv: **Občina Krško**  
Naslov: *Cesta krških žrtev 14, 8270 Krško*  
Odgovorna oseba investitorja: **mag. Miran Stanko, župan**

**Krško, september 2020**

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis

Naziv: **Občina Kostanjevica na Krki**  
Naslov: *Ljubljanska cesta 7, 8311  
Kostanjevica na Krki*  
Odgovorna oseba investitorja: **Ladko Petretič, župan**

**Kostanjevica na Krk, september 2020**

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis

**C. IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE**

Naziv: **SL CONSULT d.o.o.**  
Naslov: *Dimičeva 9, 1000 Ljubljana*  
Odgovorna oseba investitorja: **Mirjan Poljak, direktor**

**Ljubljana, september 2020**

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis

**D. OSEBE ODGOVORNE ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE:**

Naziv: **Občina Krško**  
Naslov: *Cesta krških žrtev 14, 8270 Krško*  
Odgovorna oseba investitorja: **mag. Miran Stanko, župan**

**Krško, september 2020**

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis

Naziv: **Občina Kostanjevica na Krki**  
Naslov: *Ljubljanska cesta 7, 8311  
Kostanjevica na Krki*  
Odgovorna oseba investitorja: **Ladko Petretič, župan**

**Kostanjevica na Krk, september 2020**

\_\_\_\_\_  
Žig in podpis

## Kazalo vsebine

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>UVODNO POJASNILO S POVZETKOM, OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU TER NAVEDBO CILJEV OZIROMA STRATEGIJE</b>   | <b>9</b>  |
| 1.1      | Osnovni podatki o investitorjih .....   | 9         |
| 1.2      | Cilji projekta .....  | 10        |
| <b>2</b> | <b>ANALIZA STANJA S PRIKAZOM OBSTOJEČIH IN PREDVIDENIH POTREB PO INVESTICIJI TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNO STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE, USMERITVAMI SKUPNOSTI, PROSTORSKIMI AKTI TER DRUGIMI DOLGOROČNIMI RAZVOJNIMI PROGRAMI IN USMERITVAMI, UPOŠTEVAJE TUDI MEDSEBOJNO USKLAJENOST PODROČNIH POLITIK</b> | <b>12</b> |
| 2.1      | Sedanje stanje na področju kolesarskih povezav v občinah Krško in Kostanjevica na Krki .....  | 12        |
| 2.2      | Demografska analiza .....   | 14        |
| 2.3      | Gospodarska analiza .....   | 15        |
| 2.4      | Usklajenost investicijskega projekta z državno strategijo razvoja Slovenije, usmeritvami Skupnosti, prostorskimi akti ter drugimi dolgoročnimi razvojnimi programi in usmeritvami, upošteva medsebojno usklajenost področnih politik .....  | 16        |
| 2.4.1    | <i>Strategija razvoja Slovenije 2030</i> .....  | 17        |
| 2.4.2    | <i>Strategija prostorskega razvoja Slovenije</i> .....  | 17        |
| 2.4.3    | <i>Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030</i> .....  | 18        |
| 2.4.4    | <i>Bela knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnosti in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu</i> .....   | 18        |
| 2.4.5    | <i>Strategija pametne specializacije</i> .....  | 18        |
| 2.4.6    | <i>Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020</i> .....   | 19        |
| 2.4.7    | <i>Regionalni razvojni program regije Posavje 2014-2020</i> .....   | 19        |
| 2.4.8    | <i>Usklajenost projekta s občinskimi prostorskimi načrti</i> .....  | 19        |
| <b>3</b> | <b>ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN/ALI STORITEV</b>   | <b>20</b> |
| 3.1      | Analiza poslovnega okolja .....   | 20        |
| 3.2      | Analiza kupcev in ciljnega trga .....   | 21        |
| 3.2.1    | <i>Prometne obremenitve</i> .....   | 21        |
| 3.2.2    | <i>Analize prometnih nesreč</i> .....   | 23        |
| 3.2.3    | <i>Analiza kolesarskega prometa</i> .....   | 23        |
| 3.3      | SWOT analiza .....  | 24        |
| <b>4</b> | <b>ANALIZA VARIANT Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI TER IZRAČUNI UČINKOVITOSTI ZA EKONOMSKO DOBO INVESTICIJE</b>  | <b>26</b> |
| 4.1      | Varianta »brez investicije« oz. ohranjanje obstoječega stanja .....   | 26        |
| 4.2      | Varianta z investicijo .....  | 27        |
| 4.3      | Primerjava variant .....  | 33        |
| <b>5</b> | <b>ANALIZA VPLIVOV Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV INVESTICIJE Z VIDIKA OKOLISKE SPREJEMLJIVOSTI, ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE RABE PROSTORA IN SKLADNEGA REGIONALNEGA RAZVOJA TER TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE</b>  | <b>35</b> |
| 5.1      | Analiza vplivov na okolje .....   | 35        |
| 5.2      | Učinkovita raba prostora skladno s potrebami regionalnega razvoja in trajnostnega razvoja družbe .....  | 36        |
| <b>6</b> | <b>ANALIZA ZAPOSLENIH PO POSAMEZNIH VARIANTAH Z VPLIVOM NA ZAPOSLOVANJE Z VIDIKA EKONOMSKE IN SOCIALNE STRUKTURE DRUŽBE</b>   | <b>37</b> |
| 6.1      | Analiza zaposlenih pri varianti »brez investicije« .....  | 37        |
| 6.2      | Analiza zaposlenih pri varianti »z investicijo« .....   | 37        |
| 6.2.1    | <i>Analiza zaposlenih v času izvajanja projekta</i> .....   | 37        |
| 6.3      | Analiza vpliva na zaposlovanje z vidika ekonomske in socialne strukture družbe .....  | 38        |
| <b>7</b> | <b>OKVIRNI ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO VARIANTAH</b>   | <b>39</b> |
| <b>8</b> | <b>OKVIRNA FINANČNA KONSTRUKCIJA POSAMEZNIH VARIANT Z OBVEZNO ANALIZO O SMISELNOSTI VKLJUČITVE JAVNO-ZASEBNEGA PARTNERSTVA</b>  | <b>43</b> |
| 8.1      | Analiza smiselnosti vključitve javno-zasebnega partnerstva .....  | 44        |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>9</b>  | <b>IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV PO POSAMEZNIH VARIANTAH TER OPIS TISTIH STROŠKOV IN KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM</b> | <b>46</b> |
| 9.1       | Doba vračanja investicijskih sredstev .....   | 49        |
| 9.2       | Neto sedanja vrednost .....   | 49        |
| 9.3       | Interna stopnja donosnosti .....  | 50        |
| 9.4       | Relativna neto sedanja vrednost.....  | 50        |
| 9.5       | Opis stroškov in koristi, ki jih ni moč ovrednotiti z denarjem .....  | 51        |
| <b>10</b> | <b>ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN ANALIZA TVEGANJA PROJEKTA ZA VSAKO POSAMEZNO VARIANTO</b>   | <b>52</b> |
| 10.1      | Analiza občutljivosti po posamezni varianti .....   | 52        |
| 10.2      | Analiza tveganja .....  | 53        |
| <b>11</b> | <b>OPIS MERIL IN UTEŽI ZA IZBIRO OPTIMALNE VARIANTE</b>   | <b>54</b> |
| 11.1      | Finančna merila .....   | 54        |
| 11.2      | Ekonomska merila .....  | 54        |
| 11.3      | Merila za usklajenost z normativi, standardi in stroški na enoto učinka in okoljska merila .....  | 55        |
| 11.4      | Primerjava meril med variantami.....  | 56        |
| <b>12</b> | <b>PREDLOG OPTIMALNE VARIANTE PROJEKTA</b>  | <b>57</b> |

## Kazalo tabel

|  |    |
|--|----|
| Tabela 1.1: Kazalniki projekta .....   | 11 |
| Tabela 2.1: Demografski podatki .....  | 14 |
| Tabela 2.2: Gibanje prebivalstva v obdobju 2010–2020 (št. preb.) .....   | 15 |
| Tabela 2.3: Ocena prispevka h kazalnikom rezultata in učinka OP EKP 2014–2020 .....  | 19 |
| Tabela 3.1: Prometne obremenitve na cesti R3 -673 Odsek Drnovo Križaj .....  | 21 |
| Tabela 3.2: Prometne obremenitve na cesti R2 -419 odsek Šentjernej Kostanjevica .....  | 22 |
| Tabela 3.3: Prometne obremenitve na cesti R2 -419 odsek Kostanjevica - Križaj .....  | 22 |
| <i>Tabela 3.4: SWOT</i> 24   |    |
| Tabela 4.1: Varianta »brez investicije« .....  | 27 |
| Tabela 4.2: Rast cen v skladu s Poletno napovedjo gospodarskih gibanj 2020 UMAR .....  | 30 |
| Tabela 4.3: Investicijski stroški variante »z investicijo« v stalnih cenah .....   | 30 |
| Tabela 4.4: Investicijski stroški variante »z investicijo« v tekočih cenah .....   | 31 |
| Tabela 4.5: Varianta »z investicijo« .....   | 33 |
| Tabela 4.6: Večkriterijska analiza variant .....   | 34 |
| Tabela 7.1: Terminski plan izvedbe variante »z investicijo« .....  | 39 |
| Tabela 7.2: Dinamika investiranja za varianto »z investicijo« (stalne cene, EUR) .....   | 40 |
| Tabela 7.3: Dinamika investiranja za varianto »z investicijo« (tekoče cene, EUR) .....   | 42 |
| Tabela 8.1: Viri financiranja– varianta »z investicijo« (tekoče cene, EUR) – glede na nastanek stroška .....                   | 43 |
| Tabela 9.1: Finančna analiza – varianta »z investicijo« .....  | 47 |
| Tabela 9.2: Ekonomska analiza – varianta »brez investicije« .....  | 48 |
| <i>Tabela 9.3: Doba vračanja za varianti (v letih)</i> .....   | 49 |
| <i>Tabela 9.4: Neto sedanja vrednost investicije za varianti (v EUR)</i> .....   | 50 |
| <i>Tabela 9.5: Interna stopnja donosnosti za varianti (v %)</i> .....  | 50 |
| <i>Tabela 9.6: Relativna neto sedanja vrednost za variante</i> .....   | 51 |
| Tabela 10.1: Vpliv sprememb kritičnih spremenljivk na finančno neto sedanjo vrednost pri varianti »z investicijo« (EUR) .....  | 52 |
| Tabela 10.2: Vpliv sprememb kritičnih spremenljivk na ekonomsko neto sedanjo vrednost pri varianti »z investicijo« (EUR) ..... | 52 |
| Tabela 10.3: Ključna tveganja pri varianti »z investicijo« .....   | 53 |
| Tabela 11.1: Finančna merila .....   | 54 |
| Tabela 11.2: Ekonomska merila variante »z investicijo« .....   | 55 |
| Tabela 11.3: Merila za usklajenost z normativi, standardi in stroški na enoto učinka in okoljska merila .....                  | 55 |
| Tabela 11.4: Multikriterijska analiza .....  | 56 |

## Kazalo slik

|  |    |
|--|----|
| Slika 2.1: Kolesarska pot skozi Brestanico .....                                     | 13 |
| Slika 2.2: Kolesarska infrastruktura v Dolenji Prekopi .....                         | 14 |
| Slika 3.1: Prometne obremenitve na cesti R3 -673 Odsek Drnovo Križaj .....           | 21 |
| Slika 3.2: Prometne obremenitve na cesti R2 -419 odsek Šentjernej Kostanjevica ..... | 22 |
| Slika 3.3: Prometne obremenitve na cesti R2 -419 odsek Kostanjevica - Križaj .....   | 23 |
| Slika 4.1: Prikaz obravnavane trase .....  | 28 |



## 1 UVODNO POJASNILO S POVZETKOM, OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU TER NAVEDBO CILJEV OZIROMA STRATEGIJE

Predmet predinvesticijske zasnove je projekt »Kolesarska povezava Krško – Kostanjevica na Krki«, ki ga načrtujeta Občina Krško in Občina Kostanjevica na Krki. Projekt vključuje ureditev kolesarske povezave, ki poteka od središča Krškega, ki je regionalno in kulturno središče, do Kostanjevice na Krki. Projekt zajema ureditev kolesarskih povezav med Krškim in Kostanjevico na Krki in z izvedbo vzpostavlja varno in za kolesarje privlačno kolesarsko povezavo.

Začetek kolesarske povezave je v Krškem, ki je pomemben z vidika regije za dnevne migracije (zaposlitveno središče, izobraževalne ustanove). Iz Kostanjevice na Krki so obstoječe dnevne migracije v središče regionalnega pomena – Krško.

Kolesarska povezava bo omogočala trajnostno mobilnosti ne glede na kategorizacijo in zagotavljanje dnevne mobilnosti kolesarjev. Obenem bodo kolesarske povezave povezale občini, med katerimi je po statističnih podatkih več dnevni migracij.

Kolesarske povezave so načrtovane od občine Krško do Kostanjevica in do Prekope, kjer so že zgrajene kolesarske površine na regionalni cesti v skupni dolžini cca 19,5 km.

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

### 1.1 Osnovni podatki o investitorjih

Končni upravičenec predmetnega projekta in hkrati predvideni investitor sta občina Krško in občina Kostanjevica na Krki.



**Investitor projekta:**

**OBČINA KRŠKO**

Cesta krških žrtev 14  
8270 Krško

**Župan: mag. Miran Stanko**



**OBČINA KOSTANJEVICA NA KRKI**

Ljubljanska cesta 7  
8311 Kostanjevica na Krki  
**Župan: Ladko Petretič**

**Občina Krško** se nahaja v jugovzhodnem delu Slovenije. Od Ljubljane je oddaljena 100 kilometrov, od Zagreba pa polovico manj. Danes je Krško osrednje mesto Posavja in občinsko središče. V občini je skupaj 16 krajevnih skupnosti z 157 naselji in površino cca 286 km<sup>2</sup>. V začetku leta 2000 je imela občina približno 26.224 prebivalcev (približno 13.464 moških in 12.766 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 11. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 90 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (102 prebivalca na km<sup>2</sup>).

**Občina Kostanjevica na Krki** se nahaja v neposredni bližini občine Krško. Občina je nastala 1. marca 2006 z izločitvijo iz občine Krško in je ena izmed šestih občin v regiji Posavje. Ta občina ima 28 naselij in meri 58 km<sup>2</sup>. Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 121. mesto. Njena vizija je razvoj »mehkega« turizma, pri čemer želijo ohranjati naravne posebnosti v njihovi prvinski obliki in ponudbo nadgrajevati s kulturnimi vsebinami. Zaradi vseh svojih naravnih in kulturnih znamenitosti je bila že večkrat razglašena za najlepši in najgostoljubnejši slovenski izletniški kraj. V začetku leta 2020 je imela občina približno 2.432 prebivalcev (približno 1.220 moških in 1.212 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 170. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 42 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (102 prebivalca na km<sup>2</sup>).

## 1.2 Cilji projekta

Namen projekta je zagotoviti kakovostne infrastrukturne pogoje, zaradi katerih bo vse več občanov za dnevno migracijo uporabljalo kolo. Z investicijo se bo prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti med mestoma Krško in Kostanjevica na Krki z dograditvijo kolesarskega omrežja in zagotovilo osnovne infrastrukturne pogoje za povezanost središča mesta Krško z mestom Kostanjevica na Krki. Nadalje se bo povečalo prometno varnost najšibkejših udeležencev v prometu, izboljšalo se bo kakovost zraka in povečanje turističnih atraktivnosti občin Krško in Kostanjevica na Krki.

Glavni cilji projekta so:

- zagotoviti kakovostne infrastrukturne pogoje, zaradi katerih bo vse več občanov občin Krško in Kostanjevica na Krki za dnevno migracijo uporabljalo kolo,
- s kolesarsko infrastrukturo povezati pomembne točke občin Krško in Kostanjevica na Krki,
- izboljšati prometno varnost,
- zmanjšati izpuste toplogrednih plinov, ki so posledica uporabe motornih vozil,
- zmanjšati porabo fosilnih goriv,
- pozitivno vplivati na zdravje občanov,
- izboljšati turistično ponudbo občin Krško in Kostanjevica na Krki (kolesarske poti predstavljajo pomembno javno turistično infrastrukturo),
- omogočiti trajnostni razvoj občin Krško in Kostanjevica na Krki,
- izboljšati infrastrukturno urejenost občin ter
- izboljšati splošne pogoje bivanja za tamkajšnje prebivalce.

Investicija zasleduje zastavljene cilje v okviru »Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014 - 2020«, prednostne osi 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«, tematskega cilja

4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih«, prednostne naložbe 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«, specifičnega cilja 1 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«.

V tem projektu je ključna izgradnja regionalne kolesarske povezave med Krškim in Kostanjevico na Krki, z namenom zagotavljanja trajnostne in dnevne mobilnosti. V sklopu izvedbe bodo podprte aktivnosti, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti in kvalitete bivanja. Sočasno se bo izboljšala kvaliteta zraka, zmanjšala raven hrupa ter povečala prometna varnost.

Tabela 1.1: Kazalniki projekta

| Identifikator | Kazalnik  | Vrsta kazalnika   | Merska enota | Ciljna vrednost za leto 2018 | Ciljna vrednost za leto 2023 | Ciljna vrednost za leto 2023 po OP |
|---------------|---|-------------------|--------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| 4.23          | Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav | Kazalnik učinka   | km           | 0                            | 19,5                         | 30                                 |
| F1            | Vložena sredstva/izdatki                              | Finančni kazalnik | EUR          | 0                            | 6.726.495                    | 32.624.110                         |

## **2 ANALIZA STANJA S PRIKAZOM OBSTOJEČIH IN PREDVIDENIH POTREB PO INVESTICIJI TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNO STRATEGIJO RAZVOJA SLOVENIJE, USMERITVAMI SKUPNOSTI, PROSTORSKIMI AKTI TER DRUGIMI DOLGOROČNIMI RAZVOJNIMI PROGRAMI IN USMERITVAMI, UPOŠTEVAJE TUDI MEDSEBOJNO USKLAJENOST PODROČNIH POLITIK**

### **2.1 Sedanje stanje na področju kolesarskih povezav v občinah Krško in Kostanjevica na Krki**

Občini Krško in Kostanjevica na Krki nameravata na območju občin urediti kolesarske povezave.

V dokumentih Občine Krško se kot eden izmed ciljev pojavlja urejeno, neprekinjeno in varno kolesarsko omrežje. Vendar na podlagi analize sedanjega stanja kolesarske infrastrukture ugotavljamo, da je omrežje zgrajeno nepopolno in nepovezano ter da je financiranje področja kolesarjenja zapostavljeno. Mnenja občanov o slabi kolesarski infrastrukturi kažejo tudi rezultati spletne ankete (vir: Celostna prometna strategija občine Krško, 2017). Nepovezanost kolesarskega omrežja in neustrezno urejena vertikalna ter horizontalna signalizacija ogroža varnost kolesarjev, ki so primorani vozno površino deliti z motornim prometom.

V časovnem okvirju 15 minut je s kolesom dostopno celotno naselje Krško in Leskovec pri Krškem, kar kaže na smiselnost spodbujanja kolesarskega prometa. Odsotnost ali neurejenost kolesarske infrastrukture pa onemogoča izkoriščanje tega potenciala. Infrastruktura ni urejena na različnih mestih v naselju Krško. Eno od teh mest je prehod čez reko Savo, in sicer na delu poti proti južnemu delu mesta, kjer je območje storitvenih dejavnosti. Le 4 % občanov občine Krško je kot najpogosteje uporabljen prometni način navedlo kolesarjenje. Še vedno prevladuje kolesarjenje zgolj kot oblika rekreacije in ne kot način opravljanja vsakodnevnih opravkov.

Glede na dejstvo, da so naravne razmere za kolesarjenje v občini ugodne, je treba izkoristiti potencial kolesa kot sredstva za opravljanje vsakodnevnih potovanj in s tem zagotoviti trajnost mobilnosti.

Občina Krško ima delno razvito kolesarsko infrastrukturo. Ob nekaterih odsekih državnih in občinskih cest so urejene površine za kolesarje, vendar so te med seboj nepovezane. Na nekaterih odsekih so površine za kolesarje v celoti odsotne, kar je še posebej problematično na odsekih z visokimi prometnimi obremenitvami in visokim deležem tovornega prometa. Le ustrezna povezanost kolesarskih poti tvori celovit in kontinuiran sistem kolesarske infrastrukture, kar povečuje dostopnost in prometno varnost kolesarjev, s tem pa zagotavlja atraktivnost kolesarjenja kot načina vsakodnevne mobilnosti.

Občina Krško se zaveda pomembnosti kolesarjenja in aktivno deluje v smeri izboljševanja kolesarske infrastrukture. To je najprej razvidno v občinskem prostorskem načrtu (OPN), kjer se občina zavezuje k »povečanju kolesarskega prometa z neprekinjenim, direktnim, privlačnim in varnim sistemom kolesarskega omrežja po celotnem ozemlju občine Krško«.

Temeljni dokument za urejanje kolesarskih površin v občini Krško je »Študija ureditve kolesarske povezave v občini Krško in samem mestu Krško«. Strokovno izdelano gradivo obravnava problematiko kolesarjenja v občini celostno, s tehničnega, družbenega, rekreativnega in turističnega vidika, prikazana so tudi merila za načrtovanje kolesarskih površin.

Glavni dosežki na področju kolesarjenja do sedaj v občini Krško so vsekakor številni odseki urejenih kolesarskih stez in poti. Kot najpomembnejši med njimi so: kolesarska pot na relaciji od naselja Brege mimo Stadiona Matije Gubca in proti mestnemu središču, kolesarska pot med Leskovcem, Belim Bregom in Drnovim, kolesarska pot po trasi stare železnice med Brestanico in železniško postajo, kolesarska pot skozi Brestanico ter številni drugi.

*Slika 2.1: Kolesarska pot skozi Brestanico*



Vir: [www.dolenjskilist.si](http://www.dolenjskilist.si), januar 2018.

V občini so urejene tudi številne rekreativne kolesarske poti, ki kolesarjenje povezujejo s turistično ponudbo in ugodno vplivajo na promocijo kolesarjenja.<sup>1</sup>

Kolesarske povezave niso ustrezno urejene niti v občini Kostanjevica na Krki, sedaj je infrastruktura za kolesarjenje urejena v območju kostanjeviške obvoznice ter v naseljih Dolnja in Gornja Prekopa (obojestranska kolesarska steza), široke površine, ki niso namenjene motoriziranemu prometu, se nahajajo tudi ob cestah na otoku.

---

<sup>1</sup> Vir: Celostna prometna strategija občine Krško, Appia, d. o. o., Ljubljana, Urbania, d.o.o., Ljubljana, City studio, d.o.o., Ljubljana, Prometno načrtovanje Uroš Pust, s.p., Medvode, 2017.



Slika 2.2: Kolesarska infrastruktura v Dolenji Prekopi



Vir: [www.posavskiobzornik.si](http://www.posavskiobzornik.si), januar 2018.

## 2.2 Demografska analiza

V Posavju živi 3,6 % slovenske populacije, oziroma po podatkih Statističnega urada RS (podatki se nanašajo na stanje 1. 1. 2020) 75.824 prebivalcev. V zadnjih desetih letih se je število prebivalcev regije povečala za 1,5%,

V regiji je prav tako zaznati trend staranja prebivalstva. Statistični podatki kažejo, da je bilo v letu 2010 17,1 % prebivalcev v Posavju starih več kot 65 let, medtem ko je v letu 2020 (podatki SURS na stanje 1.1.) ta delež narasel na 20,8 %.

Tabela 2.1: Demografski podatki

| Kazalnik   | Slovenija | Posavska regija | Občina Krško | Občina Kostanjevica na Krki |
|--|-----------|-----------------|--------------|-----------------------------|
| Število prebivalcev (1. 1. 2020)                         | 2.095.861 | 75.824          | 26.224       | 2432                        |
| Gospodinjstva – skupaj (2018)                            | 824.618   | 29.980          | 10.184       | 889                         |
| Povprečna velikost gospodinjstva (2018)                  | 2,5       | 2,5             | 2,6          | 2,7                         |
| Povprečna starost v letih (1.1.2020)                     | 43,5      | 44,2            | 42,9         | 43,5                        |
| Indeks staranja  | 134,3     | 141,2           | 118,2        | 130,7                       |
| Delež prebivalcev, starih 65 let ali več (v %, 1.1.2020) | 20,2      | 20,8            | 19           | 20,1                        |

Vir: SURS, 2020.

Posavje je skupaj z ostalimi sedmimi statističnimi regijami sestavni del kohezijske regije Vzhodna Slovenija, kjer je koncentracija razvojnih problemov najvišja (nerazvitost področja, visoka brezposelnost, nižja izobrazbena raven prebivalcev, nižja stopnja delovne aktivnosti, dnevne migracije ipd.), kar vpliva na kvaliteto življenja prebivalcev.

Novější podatki o izobrazbeni strukturi prebivalstva kažejo, da se izobrazbena struktura prebivalcev v zadnjih letih izboljšuje. Za preprečevanje bega možganov iz Posavja ter morebiten prihod strokovnjakov v regijo je poleg dobrega izobraževalnega sistema potrebno zagotavljati tudi spodbudno okolje, ki vključuje predvsem dobre pogoje za življenje v regiji.

Občina Krško šteje na dan 1.1.2020 po podatkih SURS 26.224 prebivalcev (SURS, 2020); od tega je 13.464 moških in 12.760 žensk. Število prebivalstva je v občini naraščalo v povprečju na letni ravni za 0,17%. Povprečna starost prebivalcev v občini na presečno stanje 1. 1. 2020 je 42,9 let, kar je manj kot povprečje Slovenije (43,5 let). Indeks staranja prebivalstva v Sloveniji je 134,3, medtem ko je v Krškem indeks staranja 118,2.

Občina Kostanjevica na Krki šteje na dan 1.1.2020 po podatkih SURS 2.432 prebivalcev (SURS, 2020); od tega je 1.220 moških in 1.212 žensk. Število prebivalstva je v občini naraščalo v povprečju na letni ravni za 0,05%. Povprečna starost prebivalcev v občini na presečno stanje 1. 1. 2020 je 43,5 let, kar je enako kot povprečje Slovenije (43,5 let). Indeks staranja prebivalstva v Sloveniji je 134,3, medtem ko je v Kostanjevica indeks staranja 130,7.

Iz analize demografskih podatkov, ki se nanašajo na občini je razvidno, da le ti odražajo podobno stanje kot podatki na ravni regije. Glede na podatke o gibanju števila prebivalcev v obdobju 2010–2020 je zaznati rahel dvig števila prebivalcev kot je razvidno iz tabele v nadaljevanju.

**Tabela 2.2: Gibanje prebivalstva v obdobju 2010–2020 (št. preb.)**

| Gibanje prebivalstva, letno (stanje 1.1.) | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Slovenija                                 | 2.046.976 | 2.050.189 | 2.055.496 | 2.058.821 | 2.061.085 | 2.062.874 |
| Posavska regija                           | 74.668    | 74.612    | 74.614    | 74.607    | 74.290    | 75.619    |
| Občina Krško                              | 25.795    | 25.867    | 25.886    | 26.050    | 25.893    | 25.835    |
| Občina Kostanjevica na Krki               | 2421      | 2404      | 2413      | 2416      | 2399      | 2455      |

| Gibanje prebivalstva, letno (stanje 1.1.) | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      | 2020      | Indeks gibanja prebivalstva |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------------|
| Slovenija                                 | 2.064.188 | 2.065.895 | 2.066.880 | 2.080.908 | 2.095.861 | 0,24%                       |
| Posavska regija                           | 75.711    | 75.544    | 75.359    | 75.559    | 75.824    | 0,15%                       |
| Občina Krško                              | 25.884    | 25.853    | 25.833    | 25.996    | 26.224    | 0,17%                       |
| Občina Kostanjevica na Krki               | 2419      | 2425      | 2437      | 2450      | 2432      | 0,05%                       |

Glede na podatke za Slovenijo je bilo kar 1.484.658 koles v slovenskih gospodinjstvih v letu 2017, kar pomeni, da je bilo v Sloveniji 1,8 koles na gospodinjstvo. V regiji Posavje je bilo ocenjeno da je bilo 81,1% vseh poti opravljenih znotraj regije, 9,2% samo z začetkom znotraj regije in 9,8% poti samo z zaključkom znotraj regije, kar pove, da je dnevna mobilnost pretežno znotraj regije.

## 2.3 Gospodarska analiza

Po BDP/prebivalca regija dosega 83 % slovenskega povprečja. V strukturi regionalne BDV prevladujejo predelovalne dejavnosti, nadpovprečen v primerjavi s Slovenijo je delež kmetijstva. Na poslovne rezultate družb v Posavju odločilno vpliva 18 družb na področju oskrbe z električno energijo, plinom in paro. V letu 2017 je v regiji poslovalo 1.492 gospodarskih družb, 19 zadrug in 2,087 podjetnikov. Regija je v obdobju 2013-2017 vlagala v osnovna sredstva več od povprečja Slovenije. Število raziskovalcev v regiji počasi raste, bruto domači

izdatki za RRD pa se zmanjšujejo in so precej pod slovenskim povprečjem. V regiji so prepoznani potenciali za razvoj krožnega gospodarstva in socialnega podjetništva.

V Posavju sta bila nekdaj razvita predvsem kmetijstvo in obrt, med industrijskimi panogami pa se je že sredi osemnajstega stoletja pojavilo papirništvo, ki je še danes pomembna dejavnost regije. Današnja gospodarska podoba je zelo pisana. Med industrijskimi dejavnostmi prevladujejo kovinska, tekstilna in lesna industrija. V zadnjem obdobju je Posavje postalo izjemno pomembna energetska regija. Tu deluje edina slovenska jedrska elektrarna, ki skupaj s plinsko termoelektrarno in verigo hidroelektrarn pokriva kar dve petini slovenskih potreb po električni energiji. Na področju kmetijstva je regija prepoznana po sadjarstvu, vinarstvu, velik potencial za nadaljnji razvoj pa ima tudi v trajnostnem turizmu.

V letu 2017 je bruto domači proizvod (BDP) na prebivalca v regiji Posavje znašal 17.326 EUR in je dosegel 83,2 % nacionalnega povprečja (20.815 EUR) in 59 % povprečja Osrednjeslovenske regije, kjer je bil ta najvišji (29.371 EUR). BDP na prebivalca v regiji se je v obdobju 2000 – 2017 povečal za 1,86-krat. Do začetka gospodarske krize v letu 2008 je hitro rasel in dosegel vrednost 15.025 EUR na prebivalca. V času krize je vrednost variirala, od leta 2012 pa ponovno narašča.

## **2.4 Usklajenost investicijskega projekta z državno strategijo razvoja Slovenije, usmeritvami Skupnosti, prostorskimi akti ter drugimi dolgoročnimi razvojnimi programi in usmeritvami, upošteva medsebojno usklajenost področnih politik**

Strokovna izhodišča za pripravo predinvesticijske zasnove so krovni strateški dokumenti države:

- Strategija razvoja Slovenije 2030,
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije,
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030,
- Bela knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnosti in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu,
- Strategija pametne specializacije,
- Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020,
- Regionalni razvojni program Posavske razvojne regije za obdobje 2014-2020,
- skladnost z občinskimi in s prostorskimi akti Občine Krško in občine Kostanjevica na Krki.

Navedeni dokumenti opredeljujejo izhodišča, cilje razvoja in globalno zasnovo gospodarskega in prostorskega razvoja na ravni države, regije oziroma posamezne občine.

V nadaljevanju poglavja izpostavljamo ključne strateške dokumente na nacionalni in lokalni ravni ter povezanost projekta »Kolesarska povezava Krško-Kostanjevica na Krki« s cilji in usmeritvami le teh.



#### 2.4.1 Strategija razvoja Slovenije 2030

**Strategija razvoja Slovenije 2030:** Decembra 2017 je vlada RS sprejela Strategijo razvoja Slovenije 2030, krovni razvojni okvir države, ki v ospredje postavlja kakovost življenja za vse. S petimi strateškimi usmeritvami in dvanajstimi medsebojno povezanimi razvojnimi cilji postavlja nove dolgoročne razvojne temelje Slovenije, z vključevanjem ciljev trajnostnega razvoja Organizacije združenih narodov pa Slovenijo uvršča med države, ki so prepoznale pomen globalne odgovornosti do okolja in družbe.

Osrednji cilj SRS je zagotoviti kakovostno življenje za vse. Uresničuje se preko uravnoveženega gospodarskega, družbenega in okoljskega razvoja, ki ustvarja pogoje in priložnosti za sedanje in prihodnje rodove. Kakovost življenja za vse prebivalke in prebivalce Slovenije se bo kazala v:

- boljših priložnostih za delo, izobraževanje in ustvarjanje,
- bolj dostojnem, varnem in aktivnem življenju v zdravem in čistem okolju,
- aktivnejšem vključevanju v demokratično odločanje in soupravljanje družbe.

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 in
- visoka stopnja sodelovanja, usposobljenosti in učinkovitosti upravljanja.

Pet strateških usmeritev za doseg osrednjega cilja strategije se bodo uresničevali z delovanjem na različnih medsebojno povezanih in soodvisnih področjih, ki so zaokrožena v dvanajstih razvojnih ciljih strategije. Vsak cilj se navezuje tudi na cilje trajnostnega razvoja Agende 2030. razvojni cilji so sledeči:

- Cilj 1: Zdravo in aktivno življenje
- Cilj 2: Znanje in spretnosti za kakovostno življenje in delo
- Cilj 3: Dostojno življenje za vse
- Cilj 4: Kultura in jezik kot temeljna dejavnika nacionalne identitete
- Cilj 5: Gospodarska stabilnost
- Cilj 6: Konkurenčen in družbeno odgovoren podjetniški in raziskovalni sektor
- Cilj 7: Vključujoč trg dela in kakovostna delovna mesta
- Cilj 8: Nizkoogljično krožno gospodarstvo
- Cilj 9: Trajnostno upravljanje naravnih virov
- Cilj 10: Zaupanja vreden pravni sistem
- Cilj 11: Varna in globalno odgovorna Slovenija
- Cilj 12: Učinkovito upravljanje in kakovostne javne storitve

Projekt kolesarskih povezav je v **skladu s 8 ciljem** »Nizkoogljično krožno gospodarstvo«, kjer bo cilj dosežen z zagotavljanjem, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi z uvajanjem novih konceptov mobilnosti in povečanjem deleža javnega potniškega prometa.

#### 2.4.2 Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljnjem besedilu: prostorska strategija) je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Z njo podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. Določa zasnovo urejanja prostora, njegovo rabo in

varstvo. Prostorska strategija izhaja iz upoštevanja družbenih, gospodarskih in okoljskih dejavnikov prostorskega razvoja. V skladu z načelom vzdržnega prostorskega razvoja, ki je njeno temeljno načelo, prostorska strategija uveljavlja smotrno rabo prostora ter varnost življenja in dobrin. Poudarja prizadevanja za ohranitev prepoznavnosti prostora in krepitev identitete Slovenije ter njenih lokalnih oziroma regionalnih identitet, kar v razmerah evropske konkurence ponuja primerjalne prednosti.

#### **2.4.3 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030**

Vlada Republike Slovenije je leta 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v RS (Strategija). Ročnost večine ukrepov v Strategiji je do leta 2030. Na podlagi vizije so določeni osnovni cilji prometne politike, ki zagotavljajo uresničevanje vizije.

Cilji strategije razvoja prometa so:

- izboljšati mobilnost in dostopnost;
- izboljšati oskrbo gospodarstva;
- izboljšati prometno varnost in varovanje;
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev;
- zmanjšati okoljske obremenitve

V okviru posebnih ciljev po načinu prevoza je za ceste definirano da je potrebno zagotoviti ustrezne prometne površine za nemotorizirane udeležence v prometu, z nadgradnjo obstoječega kolesarskega omrežja, kar je predmet projekta. Prednostne naloge razvoja celotnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji so kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost in razvoj državnega kolesarskega omrežja.

#### **2.4.4 Bela knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnosti in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu**

Projekt je skladen s Belo knjigo - Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnosti in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, ki jo je Evropska komisija sprejela leta 2011. Med vizijo za konkurenčnost in trajnostni razvoj obravnava tudi področja zmanjšanja emisij (Naraščanje prometa in podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij) in mestno trajno mobilnost. (učinkovito srednje prometno omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet, čist mestni promet in dnevna migracija).

#### **2.4.5 Strategija pametne specializacije**

Pametna specializacija predstavlja platformo za osredotočenje razvojnih vlaganj na področja, kjer ima Slovenija kritično maso znanja, kapacitet in kompetenc in na katerih ima inovacijski potencial za pozicioniranje na globalnih trgih ter s tem krepitev svoje prepoznavnosti.

Pametna specializacija je torej strategija za:

- krepitev konkurenčnosti gospodarstva s krepitvijo njegove inovacijske sposobnosti,
- diverzifikacijo obstoječe industrije in storitvenih dejavnosti ter
- rast novih in hitro rastočih industrij oz. podjetij.

Strategija navaja, da morajo projekti v Sloveniji slediti družbenim izzivom (trgom), to so trajnostna energija, trajnostna graditev, trajnostna mobilnost, učinkovita raba virov, zdravje, hrana, okolje, vključujoča in varna

družba. To pomeni, da z ureditvijo kolesarske infrastrukture prispevamo k uresničitvi izzivov navedenih v strategiji.

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

Upoštewane so usmeritve za spodbujanje trajnostnega urbanega razvoja v Sloveniji, ki so opredeljene v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 in prispevajo k ciljem prednostne osi, v okviru katere se bo izvajal ukrep trajnostne mobilnosti.

Investicija zasleduje zastavljene cilje v okviru »Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014 - 2020«, prednostne osi 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«, tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih«, prednostne naložbe 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«, specifičnega cilja 1 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«.

Tabela 2.3: Ocena prispevka h kazalnikom rezultata in učinka OP EKP 2014–2020

| Identifikator | Kazalnik  | Vrsta kazalnika   | Merska enota | Ciljna vrednost za leto 2018 | Ciljna vrednost za leto 2023 | Ciljna vrednost za leto 2023 po OP |
|---------------|---|-------------------|--------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| 4.23          | Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav | Kazalnik učinka   | km           | 0                            | 19,5                         | 30                                 |
| F1            | Vložena sredstva/izdatki                              | Finančni kazalnik | EUR          | 0                            | 6.726.495                    | 32.624.110                         |

#### 2.4.7 Regionalni razvojni program regije Posavje 2014-2020

Investicija je skladna z Regionalnim razvojnim programom regije Posavje 2014 – 2020, in sicer s poglavjem 6.1.4. »Okolje in prostor, infrastruktura ter energetika«, s specifičnim ciljem »Spodbujanje trajnostnega prometa in odprava ozkih grl v ključnih omrežnih infrastrukturah«, z investicijskim področjem »Spodbujanje prebivalstva k trajnostni mobilnosti« ter kazalnikom »Dolžina novozgrajenih kolesarskih povezav«.

#### 2.4.8 Usklajenost projekta s občinskimi prostorskimi načrti

Projekt je usklajen s občinskimi in državnimi prostorskimi načrti:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Krško (Uradni list RS, št. 61/2015)
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Kostanjevica (Uradni list RS, št. 51/2013)
- Državni prostorski načrt za območje hidroelektrarne Brežice, Uradni list RS, št. 50/12-2112, 69/13-2686 (143) •
- Državni prostorski načrt za cestno povezavo od Krškega do Brežic, ZUPUDPP, 2013-6-3

### **3 ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DELE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN/ALI STORITEV**

Analiza tržnih možnosti je proces zbiranja, zapisovanja, razvrščanja in analiziranja podatkov o kupcih, konkurentih in drugih dejavnikih, ki oblikujejo odnose med ponudniki proizvodov in storitev in njihovimi kupci.

#### **3.1 Analiza poslovnega okolja**

Predlagana investicija je v celoti razvojno naravnana, prvenstveno je usmerjena v ureditev kolesarske infrastrukture na delu kolesarskega omrežja Občine Krško in Občine Kostanjevica.

Kolesarski promet se uvršča med okoljsko in zdravstveno najprimernejša prometna sredstva. Na krajše razdalje je tudi najhitrejše prometno sredstvo. Na lokalni ravni se z omrežjem javnega potniškega prometa in kolesarskimi povezavami povezujejo obmestna naselja med seboj in z mestom, spodbuja pa se tudi intermodalnost prometnega sistema. Podpira in razširja se predvsem javni potniški promet, ki daje prednost kolesarjem in pešcem, avtomobilski promet pa se zmanjšuje in z organiziranim parkiranjem ustavlja na robu osrednjih površin. Na območju mest in drugih naselij se gradi kolesarsko omrežje tudi za dnevno premikanje na krajših razdaljah.

Osnovna načela krepitve kolesarjenja so:

- prevoz s kolesi v mestih in predmestju namesto vožnje z avtomobili na razdalji, krajši od 10 kilometrov, kjer se pričakuje omejitve in visoki stroški parkiranja, torej kolesarski promet kot del javnega prometa;
- lokalna potovanja s kolesi znotraj in okoli številnih manjših naselij v Sloveniji, kjer topografske danosti to omogočajo;
- kratke vožnje s kolesi na železniške ali avtobusne postaje, kjer se pričakuje, da bo kombinacija z javnim potniškim in železniškim prometom postala pomembna pri dnevnem prevozu iz predmestnih in primestnih predelov (angl. bike and ride);
- rekreativno-turistično kolesarjenje v okolici in zaledju večjih naselij ter v turistično zanimivih predelih (zdravilišča, vinske ceste, slikoviti gradovi, vasi), počitniško-potovalno kolesarjenje ali enodnevne krožne vožnje z vrnitvijo na izhodišče;
- mednarodno, turistično usmerjeno kolesarjenje in priključitev državnega kolesarskega omrežja na omrežje evropskih kolesarskih poti (angl. European Cycle Routes).

Kolesarska povezava bo omogočala trajnostno mobilnosti ne glede na kategorizacijo in zagotavljanje dnevne mobilnosti kolesarjev. Obenem bodo kolesarske povezave povezale občini, med katerimi je po statističnih podatkih več dnevnikih migracij, povezale večje število prebivalcev.

Kolesarske povezave so načrtovane od občine Krško do Kostanjevica in do Prekope, kjer so že zgrajene kolesarske površine na regionalni cesti v skupni dolžini cca 19,5 km.

Kolesarska povezava bo omogočala trajnostno mobilnost ne glede na kategorizacijo in zagotavljanje dnevne mobilnosti kolesarjev. Obenem bodo kolesarske povezave povezale sosednje občine, med katerimi je po statističnih podatkih več dnevnikih migracij.

### 3.2 Analiza kupcev in ciljnega trga

Kot investicija v javno infrastrukturo – prometne povezave, je investicija izvzeta iz tržnih dejavnosti. Javne prometne kolesarske infrastrukture ni smiselno zaračunavati, ker pridemo s tem v navzkrižje z osnovnim ciljem izgradnje urejene, privlačne in udobne infrastrukture – povečevanjem trajnostne urbane oblike mobilnosti (kolesarjenje in hoja). S povečanim deležem kolesarjev in pešcev za dnevna potovanja prebivalcev, dosegamo namreč številne druge pozitivne družbeno-ekonomske učinke.

Z urejeno kolesarsko in peščevo infrastrukturo in povečanjem kolesarjenja in hoje se lahko ustvarijo pogoji za morebitno povečano tržno učinkovitost kot npr. povečanje prodaje koles, spremljajoče servisne storitve, možnost razvoja kolesarjenja kot turistične dejavnosti ipd.

#### 3.2.1 Prometne obremenitve

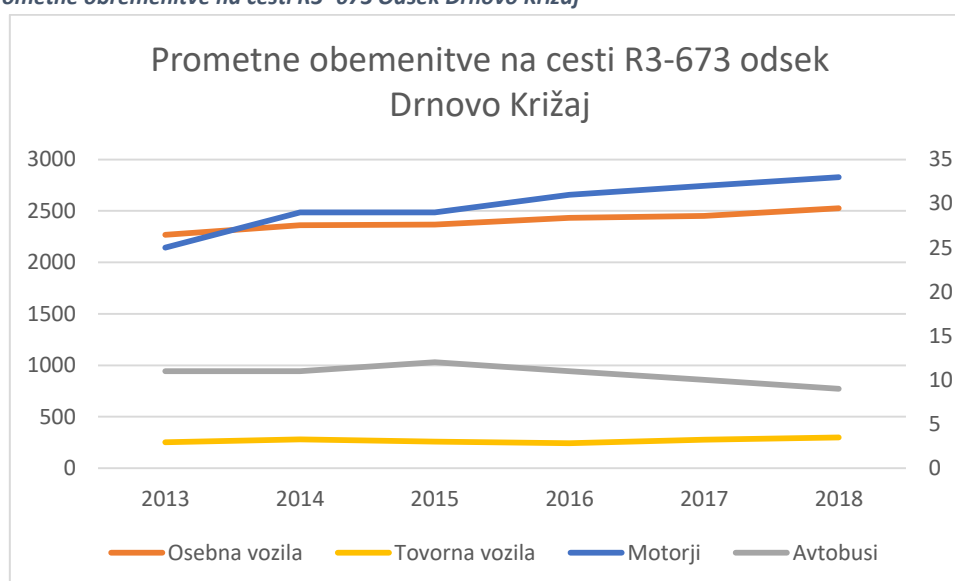
Prometne obremenitve državnega cestnega omrežja spremlja Direkcija RS za infrastrukturo. V nadaljevanju prikazujemo podatke o prometnih obremenitvah po posameznih kategorijah vozil.

**Na odseku Drnovo Križaj** je tako po podatkih DRSI se je število celotnega prometa med leti 2013 in 2018 povečevalo. Največji delež cestnega prometa predstavljajo osebna vozila, ki so se celo povečala za 11%, delež tovornih vozil predstavlja v letu 2018 9,9% in se je v deležu glede na leto 2013 povečalo za 20%.

Tabela 3.1: Prometne obremenitve na cesti R3 -673 Odsek Drnovo Križaj

| LETO | Kat. ceste | Štev. ceste | Štev. odsek a | Prometni odsek  | Vsa vozila (PLDP) | Motorji | Osebna vozila | Avtobusi | Tovorna vozila | Lah. tov. < 3,5t | Sr. tov. 3,5-7t | Tež. tov. nad 7t | Tov. s prik. |
|------|------------|-------------|---------------|-----------------|-------------------|---------|---------------|----------|----------------|------------------|-----------------|------------------|--------------|
| 2013 | R3         | 673         | 1340          | DRNOVO - KRIŽAJ | 2553              | 25      | 2266          | 11       | 142            | 24               | 58              | 15               | 12           |
| 2014 | R3         | 673         | 1340          | DRNOVO - KRIŽAJ | 2682              | 29      | 2361          | 11       | 160            | 28               | 62              | 16               | 15           |
| 2015 | R3         | 673         | 1340          | DRNOVO - KRIŽAJ | 2666              | 29      | 2368          | 12       | 149            | 24               | 52              | 18               | 14           |
| 2016 | R3         | 673         | 1340          | DRNOVO - KRIŽAJ | 2717              | 31      | 2433          | 11       | 145            | 22               | 45              | 15               | 15           |
| 2017 | R3         | 673         | 1340          | DRNOVO - KRIŽAJ | 2770              | 32      | 2452          | 10       | 182            | 29               | 38              | 11               | 16           |
| 2018 | R3         | 673         | 1340          | DRNOVO - KRIŽAJ | 2867              | 33      | 2525          | 9        | 196            | 32               | 42              | 10               | 20           |

Slika 3.1: Prometne obremenitve na cesti R3 -673 Odsek Drnovo Križaj

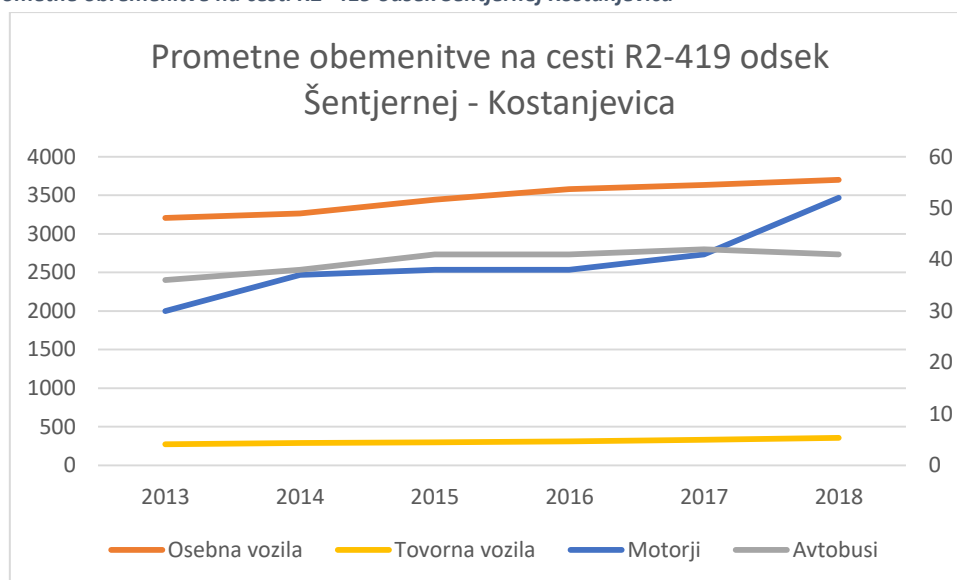


Na odseku Šentjernej Kostanjevica je tako po podatkih DRSI se je število celotnega prometa med leti 2013 in 2018 povečevalo. Največji delež cestnega prometa predstavljajo osebna vozila, ki so se celo povečala za 15%, delež tovornih vozil predstavlja v letu 2018 8,1% in se je v deležu glede na leto 2013 povečalo za 29%.

Tabela 3.2: Prometne obremenitve na cesti R2 -419 odsek Šentjernej Kostanjevica

| LETO | Kat. ceste | Štev. ceste | Štev. odseka | Prometni odsek            | Vsa vozila (PLDP) | Motorji | Osebna vozila | Avtobusi | Tovorna vozila | Lah. tov. < 3,5t | Sr. tov. 3,5-7t | Tež. tov. nad 7t | Tov. s prik. |
|------|------------|-------------|--------------|---------------------------|-------------------|---------|---------------|----------|----------------|------------------|-----------------|------------------|--------------|
| 2013 | R2         | 419         | 1205         | ŠENTJERNEJ - KOSTANJEVICA | 3549              | 30      | 3207          | 36       | 180            | 29               | 41              | 15               | 11           |
| 2014 | R2         | 419         | 1205         | ŠENTJERNEJ - KOSTANJEVICA | 3629              | 37      | 3263          | 38       | 184            | 28               | 45              | 19               | 15           |
| 2015 | R2         | 419         | 1205         | ŠENTJERNEJ - KOSTANJEVICA | 3820              | 38      | 3441          | 41       | 190            | 27               | 45              | 21               | 17           |
| 2016 | R2         | 419         | 1205         | ŠENTJERNEJ - KOSTANJEVICA | 3968              | 38      | 3578          | 41       | 211            | 25               | 42              | 17               | 16           |
| 2017 | R2         | 419         | 1205         | ŠENTJERNEJ - KOSTANJEVICA | 4051              | 41      | 3635          | 42       | 226            | 31               | 39              | 19               | 18           |
| 2018 | R2         | 419         | 1205         | ŠENTJERNEJ - KOSTANJEVICA | 4148              | 52      | 3700          | 41       | 240            | 49               | 28              | 18               | 20           |

Slika 3.2: Prometne obremenitve na cesti R2 -419 odsek Šentjernej Kostanjevica

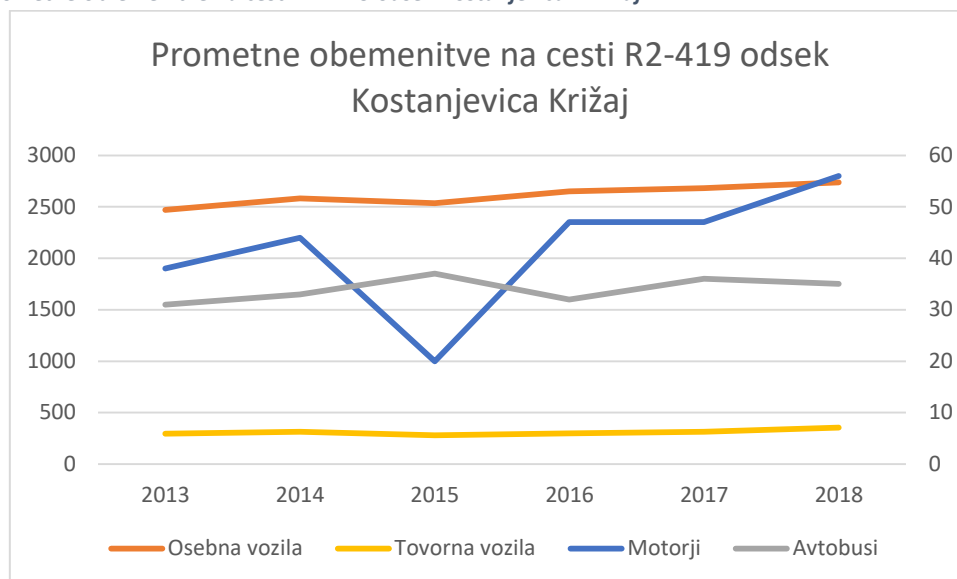


Na odseku Kostanjevica Križaj je tako po podatkih DRSI se je število celotnega prometa med leti 2013 in 2018 povečevalo. Največji delež cestnega prometa predstavljajo osebna vozila, ki so se celo povečala za 11%, delež tovornih vozil predstavlja v letu 2018 10,3% in se je v deležu glede na leto 2013 povečalo za 20%.

Tabela 3.3: Prometne obremenitve na cesti R2 -419 odsek Kostanjevica - Križaj

| LETO | Kat. ceste | Štev. ceste | Štev. odseka | Prometni odsek        | Vsa vozila (PLDP) | Motorji | Osebna vozila | Avtobusi | Tovorna vozila | Lah. tov. < 3,5t | Sr. tov. 3,5-7t | Tež. tov. nad 7t | Tov. s prik. |
|------|------------|-------------|--------------|-----------------------|-------------------|---------|---------------|----------|----------------|------------------|-----------------|------------------|--------------|
| 2013 | R2         | 419         | 1205         | KOSTANJEVICA - KRIŽAJ | 2833              | 38      | 2469          | 31       | 179            | 30               | 58              | 14               | 14           |
| 2014 | R2         | 419         | 1205         | KOSTANJEVICA - KRIŽAJ | 2973              | 44      | 2583          | 33       | 195            | 30               | 55              | 16               | 17           |
| 2015 | R2         | 419         | 1205         | KOSTANJEVICA - KRIŽAJ | 2873              | 20      | 2536          | 37       | 168            | 26               | 52              | 17               | 17           |
| 2016 | R2         | 419         | 1205         | KOSTANJEVICA - KRIŽAJ | 3030              | 47      | 2651          | 32       | 186            | 30               | 52              | 15               | 17           |
| 2017 | R2         | 419         | 1205         | KOSTANJEVICA - KRIŽAJ | 3077              | 47      | 2681          | 36       | 194            | 29               | 54              | 17               | 19           |
| 2018 | R2         | 419         | 1205         | KOSTANJEVICA - KRIŽAJ | 3183              | 56      | 2738          | 35       | 226            | 42               | 47              | 18               | 21           |

Slika 3.3: Prometne obremenitve na cesti R2 -419 odsek Kostanjevica - Križaj



Na lokalnih cestah in javnih potek gre večinoma za male prometne ceste z manj kot 500 vozili na dan, izjema je lokalna cesta št. 191131 skozi Drnovo, kjer je promet na podlagi opazovanj ocenjen na dobrih 1000 vozil na dan.

### 3.2.2 Analize prometnih nesreč

V okviru preveritve varnosti v prometu (izdelovalec Aleš Bricelj, julij 2020) je bila narejena analiza podatkov o prometnih nesrečah na posameznih križiščih, kjer kolesarska povezava prečka vozišče ceste z motornim prometom in je bilo zaradi značilnosti ceste in občestnega sveta ocenjeno, da bi lahko prihajalo do kritičnih situacij za pešce ali kolesarje. Podatki so bili pregledani za obdobje 10 let in sicer med leti 2010 in 2019, dostopni na spletni strani Agencije za varnost prometa:

- Križišče pri pokopališču v Krške, glavna cesta G1-5: v območju križišča je bilo zabeleženih 7 prometnih nesreč, od tega je pri treh prišlo do povoza pešcev. V enem primeru je bil pešec hudo poškovan.
- Križišče pri Kapelici, Brege, občinska cesta: v območju križišča je zabeleženih 10 prometnih nesreč, od tega je dvakrat prišlo do hudih poškodb, trikrat pa do lažjih poškodb. Gre za bočne trke, čelne trke in pa trke v objekt.
- Območje naselja Drnovo, lokalna cesta 191131: v območju naselja Drnovo se prometne nesreče dogajajo v območju priključkov in križišč. Problem so številni nepregledni priključi oz. križišča zaradi objektov, ograj in živih mej neposredno ob cesti.

### 3.2.3 Analiza kolesarskega prometa

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

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

V anketi, ki je bila opravljena v sklopu priprave Celostne prometne strategije Občine Krško, je le 4 % občanov kot najpogosteje uporabljen prometni način navedlo kolesarjenje. V okviru projekta se predvideva povečanje število kolesarjev, ki bodo uporabljali kolesarsko povezavo in sicer za 2,5% glede na celotno prebivalstvo v občini Krško in Kostanjevica na Krki.

### 3.3 SWOT analiza

SWOT analiza, imenovana tudi klasična analiza, je analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti glede na izvedbo projekta. Prednost je vsaka sposobnost, s katero projekt lahko doseže določene cilje. Slabosti so tiste aktivnosti, ki ovirajo ali zadržujejo doseganje opredeljenih ciljev. Priložnosti se kažejo v razmerah zunanjega okolja, z njihovo pravilno in natančno uporabo imamo možnost, da dosežemo svoje cilje. Nevarnosti so tisti dejavniki v okolju, ki lahko ogrozijo doseganje zelenih ciljev in na katere praviloma nimamo veliko vpliva.

Tabela 3.4: SWOT

|                     |  |                    |   |
|---------------------|--|--------------------|---|
| <b>Prednosti:</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ohranjena narava;</li> <li>➤ kolesarski produkti s področja popotniškega kolesarjenja;</li> <li>➤ deloma že zgrajena namenska infrastruktura za kolesarjenje;</li> <li>➤ zgoščenost poti;</li> <li>➤ usklajena trasa kolesarske povezave;</li> <li>➤ ugodna razmerja med spusti in vzponi.</li> </ul>   | <b>Slabosti</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ pomanjkanje oznak, vodnikov</li> <li>➤ zmanjšanje kvalitete bivanja in dostopnosti storitev,</li> <li>➤ pomanjkanje specializirane infrastrukture.</li> </ul>  |
| <b>Cilj:</b>        | Izvedba projekta bo povečala urejenost kolesarske infrastrukture in kolesarskih povezav, kar bo imelo pozitiven vpliv na razvoj in zdravje ljudi.  | <b>Cilj:</b>       | Izvedba projekta bo delno vplivala na zmanjševanje trenda povečevanja zdravstvene ogroženosti prebivalcev predmetnih naselij.   |
| <b>Priložnosti:</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ razkošje poti;</li> <li>➤ naravne in kulturne znamenitosti;</li> <li>➤ EU sredstva;</li> <li>➤ urejenost kolesarske infrastrukture kot konkurenčna prednost Republike Slovenije;</li> <li>➤ zmanjšanje onesnaženosti zraka z izpušnimi plini;</li> <li>➤ ozaveščanje delodajalcev k stimulanju trajnostnih oblik prihodov na delo;</li> <li>➤ e-mobilnost in večje udobje kolesarjenja na razgibanem terenu;</li> <li>➤ izgradnja varne kolesarske infrastrukture za dnevne migracije in promocija tovrstne mobilnosti;</li> <li>➤ pozitivni učinki na zdravje prebivalstva.</li> </ul> | <b>Nevarnosti:</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ migracije prebivalstva (znotraj RS),</li> <li>➤ povečana ranljivost zaradi klimatskih sprememb,</li> <li>➤ nesposobnost usklajevanja različnih interesov v prostoru (kmetijstvo, turizem, varstvo narave in kulturne dediščine);</li> <li>➤ nepovezanost deležnikov;</li> <li>➤ neuresničevanje strategije.</li> </ul> |



|      |   |      |   |
|------|---|------|---|
| Cilj | Izvedba projekta bo delno vplivala na zmanjševanje trenda povečevanja zdravstvene ogroženosti prebivalcev predmetnih naselij, prav tako je smiselno, da investitorji tekom izvajanja gradnje obveščajo širšo javnost o pomembnosti zaščite okolja z vidika onesnaženosti zraka in ji predstavljali pomembnost predmetnega projekta. | Cilj | Menimo, da bo izvedba projekta minimalno vplivala na migracije iz delov predmetnih občin, kjer še niso urejene kolesarske povezave v dele, kjer so le te že urejene, vendar pa slednje ne bo predstavljalo velikega vpliva. |
|------|---|------|---|

## 4 ANALIZA VARIANT Z OCENO INVESTICIJSKIH STROŠKOV IN KORISTI TER IZRAČUNI UČINKOVITOSTI ZA EKONOMSKO DOBO INVESTICIJE

Analiza variant je pripravljena za dve varianti in sicer za varianto »brez investicije«, ki pomeni ohranjanje obstoječega stanja in za varianto »z investicijo«, ki predstavlja izvedbo načrtovanega projekta v urejanje kolesarske povezave Krško - Kostanjevica. Opcijska analiza temelji na izdelani DGD dokumentaciji in obravnava sledeče variante:

- **Varianta »brez investicije«**
- **Varianta »z investicijo«**

### 4.1 Varianta »brez investicije« oz. ohranjanje obstoječega stanja


Varianta »brez investicije« pomeni, da občini Krško in Kostanjevica na področju kolesarskih povezav v naslednjih letih nič ne investira. Slednje pomeni, da občini na področju kolesarske infrastrukture ohranjata obstoječe stanje. Predvidena investicija po tej varianti torej znaša 0 EUR.

V primeru variante »brez investicije« bi to preprosto pomenilo, da v občinah Krško in Kostanjevica na Krki še naprej ne bi bilo zadosti povezanih in kakovostnih kolesarskih povezav, posledično bi kolo kot prevozno sredstvo za vsakodnevna potovanja še naprej uporabljala le peščica prebivalcev (v občini Krško približno 4 % občanov).

Brez investicije ne bi bili zagotovljeni infrastrukturni pogoji za trajnostno mobilnost z vidika kolesarjenja. Brez nove kolesarske infrastrukture bi ostala prometna varnost za kolesarje na določenih območjih občin Krško in Kostanjevica na Krki, slaba. Negativni vplivi na okolje oziroma izpusti toplogrednih plinov, ki so posledica uporabe motornih vozil, se brez investicije ne bi zmanjšali. V kolikor ne bi prišlo do izgradnje kolesarskih povezav, se ne bi izboljšala turistična ponudba občin Krško in Kostanjevica na Krki ter povezanost med določenimi pomembnimi točkami obeh občin. Brez investicije in izgradnje kolesarske infrastrukture, ne bi izvedli pomembnega koraka k celoviti ureditvi kolesarske mreže v občinah Krško in Kostanjevica na Krki ter do izboljšanja kakovosti bivalnega okolja.

Glede na pomembnost prometne infrastrukture pri razvoju določenega območja, bi ne izvedba negativno vplivala na nadaljnji trajnostni razvoj občin Krško in Kostanjevica na Krki.

Tabela 4.1: Varianta »brez investicije«

|  | VARIANTA brez investicije   |
|--|---|
| <b>FINANČNI VIDIK</b>  |   |
| Investicijska vrednost (EUR)   | 0   |
| Letni stroški obratovanja in vzdrževanja (EUR)                                     | 0   |
| Prihodki (EUR)   | 0   |
| Neto sedanja vrednost stroškov v referenčni dobi (EUR)                             | 0   |
| <b>PROSTORSKI VIDIK</b>  |   |
| Lastništvo   | več lastnikov,<br>različni interesi   |
| <b>PROMETNI VIDIK</b>  |   |
| Kolesarske povezave v občini Krško in Kostanjevica                                 | območje se ne ureja skladno s<br>prometno strategijo občin                        |
| <b>DRUŽBENO EKONOMSKI VIDIK</b>  |   |
| Ocena škode zaradi izgube morebitnih koristi na tem območju (EUR na letnem nivoju) | 499.387   |
| <b>OKOLJSKI VIDIK</b>  |   |
| Vpliv na okolje  |  |
| Vidik podnebnih sprememb (t CO <sub>2</sub> )                                      | povečani izpusti CO <sub>2</sub> zaradi<br>uporabe avtomobilov namesto<br>koles   |
| <b>UGODNEJŠA VARIANTA</b>  | <b>NE</b>   |

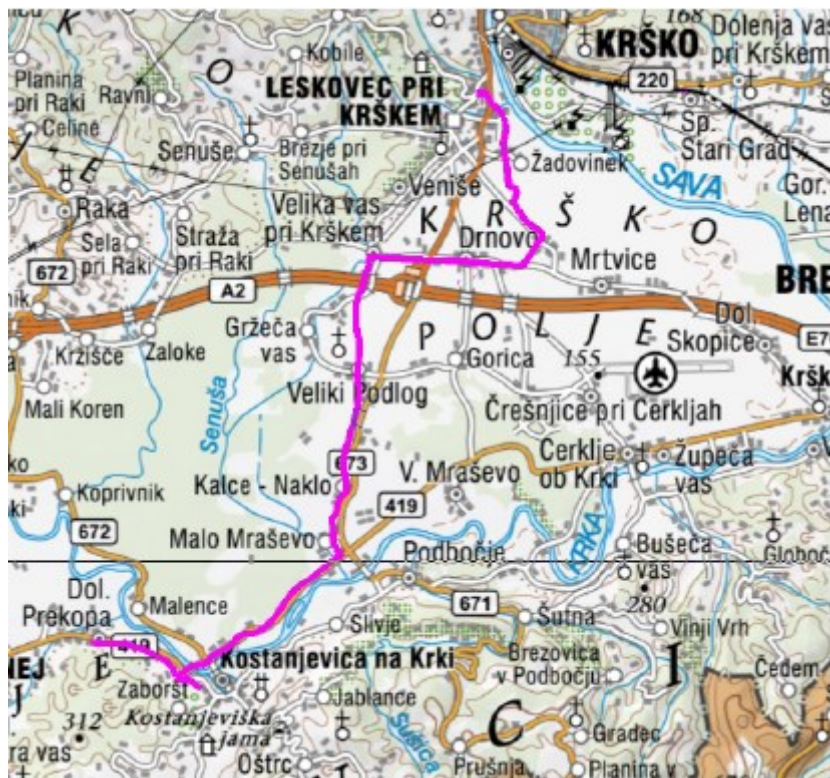
## 4.2 Varianta z investicijo

Za obravnavano investicijo je bila izdelana PZI dokumentacijo, ki jo je v juniju 2020 izdelalo podjetje GPI d.o.o. iz Novega mesta. V nadaljevanju poglavja podane tehnične karakteristike investicije so povzete po navedenem dokumentu.

Investicija obsega izvedbo 19,5 km kolesarskih povezav v občinah Krško in Kostanjevica na Krki, od česar potekajo odseki od 1 do 17 (13,5 km) v občini Krško in odseki od 18 do 21 (5,1 km) v občini Kostanjevica na Krki.

Med samo izdelavo dokumentacije (od izdelave DIIPa) je prišlo do spremembe trase, zaradi problemov s pridobivanji zemljišč lastnikov. Nekateri odseki so se ukinili, za vzpostavitev zveznosti kolesarske povezave, pa je predviden potek po novih poteh. Ukinila se je trasa čez industrijsko cono Drnovo in s tem odseki 6, 7 in 8. Številčenje odsekov je ostalo enako, zaradi sledljivosti, kajti geološko geotehnično poročilo je bilo izdelano že pred tem, prav tako so nekateri projektni pogoji vezani na odseke, zato je namesto ukinjenih odsekov zdaj en odsek čez vas Drnovo z imenom Odsek 5-9.

Slika 4.1: Prikaz obravnavane trase



Začetek obravnavane kolesarske povezave se začne pred šolskim centrom na Gubčevi ulici, ki je kategorizirana kot mestna cesta št. 192112. Ob Gubčevi ulici je predvidena obojestranska dvosmerna kolesarska steza ob zgrajenem pločniku. Kolesarska steza nato prečka glavno cesto G1-5/361 v km 1.0+80 glavne ceste in nadaljuje kot obojestranska kolesarska steza ob zgrajenem pločniku vse do kolesarske poti KJ 969402. Na delu mimo pokopališča je na novo urejena cesta s parkirišči. Na tem delu je predviden je previden potek kolesarske povezave po vozišču. Nato poteka kolesarska povezava po kolesarski poti, do novo zgrajenega krožnega križišča in nove obvoznice Žadovinek, kjer je potek ob novi obvoznici. Kolesarska povezava se priključi na obstoječo kolesarsko pot, ki poteka proti jugu do vasi Brege do javne poti 692803. Po javni poti je predvidena kolesarska povezava na vozišču do lokalne ceste 014033, kjer jo nato prečka. Nato je potek kolesarske povezave je predviden po javni poti 692872 in 692873 do lokalne ceste št. 191131, ki poteka vse do krožnega križišča glavne ceste in lokalne ceste št. 191131 iz Drnovega, kjer so urejene kolesarske steze.

Od omenjenega krožnega križišča Drnovo je potek kolesarske povezave predviden proti zahodu ob lokalni cesti št. 191131 proti Veliki vasi pri Krškem. V začetnem delu je dvosmerna kolesarska steza ob desni strani ločena od vozišča z robnikom in varnostno razdaljo, v nadaljevanju pa je predvidena kolesarska pot ločena od vozišča z zelenico. Potek je predviden do priključka lokalne ceste 191142. Nato poteka predvidena kolesarska povezava po lokalni cesti, ki poteka proti jugu ob naselju nato preko nadvoza čez AC do javne poti št. 693731, ki je v makadamski izvedbi. Predvidena je ureditev kolesarske poti v asfaltni izvedbi vse do vasi Veliki Podlog do strnjene pozidave, kjer pa je v nadaljevanju predvidena kolesarska povezava na vozišču. Potek je v nadaljevanju predviden tudi po javni poti št. 693781 proti jugu na vozišču vse do regionalne ceste R3-673/1340 Drnovo – Križaj. Na območju regionalne ceste skozi naselje Pristava je predvidena večnamenska pot po levi strani vozišča ločena od vozišča z dvignjenim robnikom na začetnem delu v nadaljevanju pa ločena z zelenico do Pristave. Skozi vas Pristava so kolesarji vodeni po vozišču s souporabo vozišča. Od večnamenske poti do obstoječega krožnega križišča R3-673/1340 Drnovo – Križaj in regionalne ceste R2-419/1205 Šentjernej – Križaj (v nadaljnjem besedilu krožno križišče Križaj), kjer so urejene kolesarske steze, se vodi ob levi strani regionalne ceste R3-673/1340 Drnovo – Križaj kolesarska pot. Od krožnega križišča Križaj naprej je potek predviden ob regionalni cesti R2-419/1205 Šentjernej – Križaj po desni strani v smeri stacionaže ceste. Trasa na območju

zaselka Sajevece preide v občino Kostanjevica ob Krki. Trasa kolesarske povezave poteka tudi v občini Kostanjevica na Krki ob regionalni cesti R2-419/1205 Šentjernej – Križaj po desni strani v smeri stacionaže. Potek ob v regionalni cesti R2-419/1205 Šentjernej – Križaj po desni strani je predviden do krožnega križišča, kamor se priključuje še R3-672/3927 Smednik - Kostanjevica, kjer so že zgrajene kolesarske steze. Obojestranske kolesarske steze so zgrajene tudi na območju premostitve do krožnega križišča kamor se priključuje R2- 419/1205 Šentjernej – Kostanjevica. Od omenjenega krožnega križišča poteka kolesarska povezava ob R2-419/1205 Šentjernej – Kostanjevica do Prekope, kjer so že zgrajene kolesarske povezave, po levi strani regionalne ceste gledano v smeri stacionaže. Drugi krak poteka od krožnega križišča kamor se priključuje R2-419/1205 Šentjernej – Kostanjevica ob lokalni cesti št. 191331, po levi strani ob drevoredu proti Kostanjevici, kot večnamenska pot.

Potek kolesarskih povezav je opisan po odsekih:

**a) Občina Krško:**

- **Odsek 1:** Novogradnja obojestranske kolesarske steze ob zgrajenem pločniku na Gubčevi ulici. Kolesarska steza prečka glavno cesto G1-5/361 v km 1.+80. Dolžina: 100 m.
- **Odsek 2:** Cesta mimo pokopališča je zgrajena, predviden potek kolesarske z souporabo vozišča. na dolžini 375 m.
- **Odsek 3:** Obstoječa kolesarska površina, ki poteka delno ob obvoznici Žadovinek, prečka vas Žadovinek, je širine 3,0 m ter nato vse do vasi Brege do javne poti 692803. Predvidena je nova prometna signalizacija in izdelane projektne rešitve navezav. Dolžina: 2890 m.
- **Odsek 4:** Predvidena je označba za souporabo vozišča po javni poti 692803 in 692873 na vozišču širine 4,5-5,0 do lokalne ceste 191311. Izdelane so projektne rešitve prometne signalizacije in navezav do km 4.2+85. Dolžina: 895 m.
- **Odsek 5-9:** Predviden je pomožni kolesarski pas in souporaba vozišča na lokalni cesti št. 191311 iz Drnovega do krožnega križišča glavne ceste, kjer so urejene kolesarske steze z obstoječim krožnim križiščem glavne ceste G1-5/336 in lokalne ceste št. 191131 za Drnovo imenovano krožišče Drnovo do km 6.1+70. Izdelane so projektne rešitve prometne signalizacije in navezav. Dolžina: 1885 m
- **Odsek 10:** Predvidena je dvosmerna enostranska kolesarska steza ob desni strani lokalne ceste št. 191311 do km 7.1+80. Izdelane so projektne rešitve novogradnje. Dolžina: 1010 m
- **Odsek 11:** Predvidena je rekonstrukcija ceste in izgradnja pločnika v Veliki vasi. Na novi rekonstruirani lokalni ceste 191142 se označi kolesarski pas prav tako tudi v nadaljevanju na vozišču širine 6,0 m z nadvozom čez AC do km 7.8+60. Izdelan je projekt novogradnje in projektnih rešitev prometne signalizacije in navezav. Dolžina: 680 m.
- **Odsek 12:** Predvidena je ureditev kolesarske poti širine 3,5 m v asfaltni izvedbi vse do vasi Veliki Podlog po javni makadamski poti št. 693731 do km 9.2+70. Izdelane so projektne rešitve novogradnje. Dolžina 1410 m.
- **Odsek 13:** Predvidena označba za souporabo na vozišču širine 4,5-5,0 po javni poti št. 693731 in 693781 do regionalne ceste R3-673/1340 Drnovo – Križaj do km 10.0+50. Izdelane so projektne rešitve prometne signalizacije in navezav. Dolžina: 735 m.
- **Odsek 14:** Na območju regionalne ceste skozi naselje Pristava je predvidena kolesarska steza po levi strani vozišča ločena od vozišča z dvignjenim robnikom do km 10.1+35 za katere so že izdelane rešitve rekonstrukcije ceste in novogradnje kolesarske steze po projektu št. IZGRADNJA KANALIZACIJE IN DRUGE INFRASTRUKTURE KS VELIKI PODLOG – NASELJI PRISTAVA IN VELIKI PODLOG, št. projekta: P-3/2010, Novo mesto, november 2013, v nadaljevanju pa je predvidena kolesarska steza ločena od vozišča z zelenico do začetka vasi do km 10,4+50. Skozi vas Pristava je predvidena souporaba vozišča do km 10.8+55. Na območju prehoda s kolesarske steze na souporabo vozišča, na začetku in na koncu vasi Pristava, sta predvidena ločilna otoka za umirjanje prometa. Dolžina: 805 m.
- **Odsek 15:** Predvidena kolesarska povezava ob levi strani regionalne ceste R3-673/1340 Drnovo – Križaj v smeri stacionaže ločena od vozišča z zelenico do krožnega križišča regionalne ceste R3-673/1340 in

regionalne ceste R2-419/1205 Šentjernej – Križaj imenovano križišče Križa do km 13.0+15. Izdelane so projektne rešitve novogradnje. Dolžina: 2160 m.

- **Odsek 16:** Obstoječe krožno križišče Križaj, ki že ima urejene kolesarske steze do km 13.1+30. Dolžina: 115 m.
- **Odsek 17:** Predvidena kolesarska steza ob regionalni cesti R2-419/1205 Šentjernej – Križaj po desni strani v smeri stacionaže ločena od vozišča z zelenico, ki vključuje izvedbo premostitve in ureditev struge po pogojih ribičev in DRSV. Odsek 17 se zaključi v občini Krško v km 14.1+38.. Izdelane so projektne rešitve novogradnje. Dolžina: 1008 m.

b) **Občina Kostanjevica na Krki:**

- **Odsek 18:** Predvidena kolesarska steza ob v regionalni cesti R2-419/1205 Šentjernej – Križaj po desni strani v smeri stacionaže ločena od vozišča z zelenico oz z robniki ob objektih in v Kostanjevici, ki vključuje izvedbo premostitve in ureditev struge po pogojih ribičev in DRSV do km 16.4+95. Izdelane so projektne rešitve novogradnje. Dolžina: 2357 m.
- **Odsek 19:** Obstoječa kolesarska steza ob v regionalni cesti R2-419/1205 Šentjernej – Križaj obojestransko ločena od vozišča z robnikom, vključno krožnimi križišči. Izdelane so projektne rešitve prometne signalizacije in navezav do km 17.0+85. Dolžina: 590 m.
- **Odsek 20:** Predvidena kolesarska steza od krožnega križišča ob R2-419/1205 Šentjernej –Kostanjevica do Prekope do km 19.0+00, po levi strani regionalne ceste gledano v smeri stacionaže ceste. Predvidena je tudi prestavitev travnatih jarkov. Izdelane so projektne rešitve novogradnje. Dolžina: 1950 m.
- **Odsek 21:** Predvidena večnamenska pot od krožnega križišča ob R2-419/1205 Šentjernej – Kostanjevica ob lokalni cesti 191331, po levi strani lokalne ceste ob drevoredu. Izdelane so projektne rešitve novogradnje. Dolžina: 520 m.

Stroški gradnje, ki jih predstavljamo v nadaljevanju so povzeti po projektantskih predračunih iz PZI, ostali stroški so ocenjeni, za že izvedene aktivnosti pa so upoštevani dejanski stroški. Stalne cene so iz junija 2020

Glede na to, da je predvidena dinamika investiranja daljša od enega leta, je skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006, 54/2010 in 27/2016) potrebno investicijsko vrednost prikazati tudi po tekočih cenah. Za preračun v tekoče cene je bila uporabljena Poletna napoved gospodarskih gibanj 2020 (UMAR).

Tabela 4.2: Rast cen v skladu s Poletno napovedjo gospodarskih gibanj 2020 UMAR

| Poletna napoved gospodarskih gibanj (UMAR) | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| Inflacija (povprečje leta)                 | 1,60% | 0,40% | 1,70% | 1,70% | 1,70% |
| Količnik                                   | 1,00  | 1,00  | 1,02  | 1,04  | 1,06  |

Vir: UMAR (Poletna napoved gospodarskih gibanj, [www.umar.gov.si/](http://www.umar.gov.si/))

Investicijska vrednost variante »z investicijo« v stalnih cenah je ocenjena na 6.513.274,00 EUR z DDV in vsemi ostalimi davki in dajatvami oz. na 6.726.494,62 v tekočih cenah. Investicijski stroški v stalnih cenah so prikazani v **Tabeli 4.3.**, investicijski stroški v tekočih cenah pa v **Tabeli 4.4** v nadaljevanju.

Tabela 4.3: Investicijski stroški variante »z investicijo« v stalnih cenah

| Zap.št. | Postavka                             | Investicijska vrednost (EUR) z DDV in davkom na nepremičnine | Upravičeni stroški (EUR) | Neupravičeni stroški (EUR) |
|---------|--------------------------------------|--|--------------------------|----------------------------|
| 1       | Gradnja brez nepredvidenih del       | 5.095.880,15   | 3.496.210,83             | 1.599.669,32               |
| A       | Načrt gradbeništv                    | 4.294.819,52   | 2.917.909,71             | 1.376.909,81               |
| B       | Premostitev potoka Sajavec in Senuša | 96.828,44  | 79.367,58                | 17.460,87                  |
| D       | Telekomunikacije                     | 182.479,20   | 71.267,16                | 111.212,04                 |
| E       | Varnostni načrt                      | 169.432,32   | 138.878,95               | 30.553,37                  |



| Zap.št. | Postavka                               | Investicijska vrednost (EUR) z DDV in davkom na nepremičnine | Upravičeni stroški (EUR) | Neupravičeni stroški (EUR) |
|---------|--|--|--------------------------|----------------------------|
| 2       | Nepredvideni stroški -10%              | 509.588,02   | 349.621,08               | 159.966,93                 |
| 3       | Gradnja z nepredvidenimi deli          | 5.605.468,17   | 3.845.831,91             | 1.759.636,25               |
| 4       | Ostali stroški                         | 907.805,83   | 751.924,97               | 155.880,86                 |
| a       | Pridobivanje služnosti Krško           | 23.509,40  |                          | 23.509,40                  |
| b       | Pridobivanje služnosti Kostanjevica    | 12.440,34  |                          | 12.440,34                  |
| c       | Presoja varnosti                       | 13.828,60  | 7.484,40                 | 6.344,20                   |
| d       | Priprava idejnega projekta             | 3.940,00   |                          | 3.940,00                   |
| e       | Priprava projektne dokumentacije       | 345.435,68   | 283.144,00               | 62.291,68                  |
| f       | Recenzija projektne dokumentacije      | 37.611,62  | 30.829,20                | 6.782,42                   |
| g       | Stroški arheologije ob gradnji         | 25.193,00  | 20.650,00                | 4.543,00                   |
| h       | Investicijska dokumentacija in vloga   | 18.300,00  | 7.500,00                 | 10.800,00                  |
| i       | Nadzor nad gradnjo                     | 68.770,85  | 56.369,55                | 12.401,30                  |
| j       | Koordinator za varnost pri delu        | 27.508,34  | 22.547,82                | 4.960,52                   |
| k       | Odkupi zemljišč - Krško                | 208.615,50   | 204.525,00               | 4.090,50                   |
| l       | Odkupi zemljišč - Kostanjevica na Krki | 114.112,50   | 111.875,00               | 2.237,50                   |
| m       | Stroški obveščanja javnosti            | 8.540,00   | 7.000,00                 | 1.540,00                   |
| 3       | <b>SKUPAJ</b>                          | <b>6.513.274,00</b>  | <b>4.597.756,88</b>      | <b>1.915.517,11</b>        |

Celotna vrednost projekta znaša v tekočih cenah **6.726.494,62 EUR z DDV in ostalimi dajatvami (davek na nepremičnine)**. Od tega znašajo v **upravičeni stroški** za sofinanciranje iz ESRR in Proračuna RS v tekočih cenah **4.748.302,45 EUR**. **Neupravičeni stroški** pa **1.978.192,17 EUR**; od tega DDV, davka na nepremičnine in dajatve **1.162.962,82 EUR**, ostali neupravičeni (sanacija ceste, kanalizacija) pa 815.229,29EUR.

V nadaljevanju je prikazana vrednost projekta v tekočih cenah glede na upravičenost do sofinanciranj.

Tabela 4.4: Investicijski stroški variante »z investicijo« v tekočih cenah


| Zap.št. | Postavka                                    | Investicijska vrednost (EUR) z DDV in davkom na nepremičnine | Upravičeni stroški (EUR) | Neupravičeni stroški (EUR) |
|---------|---|--|--------------------------|----------------------------|
| 1       | Gradnja brez nepredvidenih del              | 5.274.304,91   | 3.618.625,58             | 1.655.679,33               |
| A       | Načrt gradbeništva                          | 4.445.196,31   | 3.020.076,08             | 1.425.120,23               |
| B       | Premostitev potoka Sajavec in Senuša        | 100.218,75   | 82.146,53                | 18.072,22                  |
| C       | Cestna razsvetljava z načrtom NN priključka | 364.656,67   | 298.898,85               | 65.757,82                  |
| D       | Telekomunikacije                            | 188.868,49   | 73.762,49                | 115.106,00                 |
| E       | Varnostni načrt                             | 175.364,69   | 143.741,63               | 31.623,06                  |
| 2       | Nepredvideni stroški -10%                   | 527.430,49   | 361.862,56               | 165.567,93                 |
| 3       | Gradnja z nepredvidenimi deli               | 5.801.735,40   | 3.980.488,14             | 1.821.247,26               |
| 4       | Ostali stroški                              | 924.759,22   | 767.814,31               | 156.944,91                 |
| a       | Pridobivanje služnosti Krško                | 23.509,40  | 0,00                     | 23.509,40                  |
| b       | Pridobivanje služnosti Kostanjevica         | 12.440,34  | 0,00                     | 12.440,34                  |
| c       | Presoja varnosti                            | 13.828,60  | 7.484,40                 | 6.344,20                   |
| d       | Priprava idejnega projekta                  | 3.940,00   | 0,00                     | 3.940,00                   |
| e       | Priprava projektne dokumentacije            | 345.435,68   | 283.144,00               | 62.291,68                  |
| f       | Recenzija projektne dokumentacije           | 37.611,62  | 30.829,20                | 6.782,42                   |
| g       | Stroški arheologije ob gradnji              | 26.075,10  | 21.373,03                | 4.702,07                   |
| h       | Investicijska dokumentacija in vloga        | 18.300,00  | 7.500,00                 | 10.800,00                  |
| i       | Nadzor nad gradnjo                          | 71.178,77  | 58.343,25                | 12.835,52                  |
| j       | Koordinator za varnost pri delu             | 28.471,51  | 23.337,30                | 5.134,21                   |
| k       | Odkupi zemljišč - Krško                     | 216.631,79   | 212.384,11               | 4.247,68                   |
| l       | Odkupi zemljišč - Kostanjevica na Krki      | 118.497,40   | 116.173,93               | 2.323,47                   |
| m       | Stroški obveščanja javnosti                 | 8.839,01   | 7.245,09                 | 1.593,92                   |
| 3       | <b>SKUPAJ</b>                               | <b>6.726.494,62</b>  | <b>4.748.302,45</b>      | <b>1.978.192,17</b>        |

Letni obratovalno vzdrževalni stroški variante so ocenjeni na 46.800 EUR z DDV letno. Reinvestiranje v referenčni dobi projekta po tej varianti ni predvideno.

Varianta »z investicijo« je bila preverjena iz finančnega, prstorskega, prometnega, družbeno ekonomskega in okoljskega vidika. v spodnji tabeli so predstavljeni ključni pokazatelji.



Tabela 4.5: Varianta »z investicijo«

|  | VARIANTA z investicijo  |
|--|---|
| <b>FINANČNI VIDIK</b>  |   |
| Investicijska vrednost (EUR)   | 6.726.494,62  |
| Letni stroški obratovanja in vzdrževanja (EUR)                                     | 46.800  |
| Prihodki (EUR)   | 0   |
| Neto sedanja vrednost stroškov v referenčni dobi (EUR)                             | 501.811,32  |
| <b>PROSTORSKI VIDIK</b>  |   |
| Lastništvo   | Urejeno lastništvo  |
| <b>PROMETNI VIDIK</b>  |   |
| Kolesarske povezave v občini Krško in Kostanjevica                                 | območje se ureja skladno s prometno strategijo občin                              |
| <b>DRUŽBENO EKONOMSKI VIDIK</b>  |   |
| Ocena škode zaradi izgube morebitnih koristi na tem območju (EUR na letnem nivoju) | 501.811,32  |
| <b>OKOLJSKI VIDIK</b>  |   |
| Vpliv na okolje  |  |
| Vidik podnebnih sprememb (t CO <sub>2</sub> )                                      | zmanjšanje avtomobilskih izpustov CO <sub>2</sub> zaradi uporabe koles            |

### 4.3 Primerjava variant

V spodnji tabeli je prikaz tehničnega obsega, investicijskih vrednosti, prednosti in slabosti posamezne variante, vplivi na okolje, prostorski in prometni vidik.

Tabela 4.6: Večkriterijska analiza variant

|                                    | Varianta "brez investicije"   | Varianta "z investicijo"  |
|------------------------------------|---|---|
| Tehnični obseg                     | Investicija obsega:<br>ni predvidenih investicij  | Investicija obsega:<br>Gradnjo kolesarske povezave med Krškim in Kostanjevico v skupni dolžini 19,5 km  |
| Investicijska vrednost (EUR z DDV) | 0   | 6.726.495   |
| Letni vzdrževalni stroški (EUR)    | 0   | 46.800  |
| Letni prihodki (EUR)               | 0   | 0   |
| Ekonomska NSV (EUR)                | -   | 501.811   |
| Tveganja                           |   | V skladu s tehničnimi rešitvami projekta ni tveganj povezanih z vplivi podnebnih sprememb in ekstremnih vremenskih pojavov.   |
| Prednosti in slabosti              | <b>Prednosti:</b> Ni.<br><br><b>Slabost:</b> Ohranjanje obstoječega stanja, vpliv na onesnaženje z izpuhi (promet), slabše zdravstveno stanje prebivalcev | <b>Prednosti:</b> Izboljšana infrastruktura za kolesarjenje vpliva na izboljšano privlačnost kolesarjenja in s tem večji uporabi nemotoriziranih oblik prometa; vpliv na izboljšano mobilnost in boljše zdravje prebivalcev.<br><b>Slabosti:</b> višina investicije |
| Vpliv na okolje                    | Ni  | Posreden vpliv na zmanjševanje obremenitve okolja z izpuhi (delci PM10 in manjši)   |
| Prostorski vidik                   | Več lastnikov z deloma različnimi interesi  | Urejeno lastništvo  |
| Prometni vidik                     | Povezave neurejene s stališča občinskih strategij in neprivlačne za nemotoriziran promet  | Urejene povezave s povečano privlačnostjo za nemotoriziran promet v skladu z občinskimi in drugimi strategijami   |

## 5 ANALIZA VPLIVOV Z OPISOM POMEMBNEJŠIH VPLIVOV INVESTICIJE Z VIDIKA OKOLJSKE SPREJMLJIVOSTI, ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE RABE PROSTORA IN SKLADNEGA REGIONALNEGA RAZVOJA TER TRAJNOSTNEGA RAZVOJA DRUŽBE

### 5.1 Analiza vplivov na okolje

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

Predvideni vplivi na okolje, ki bi bili lahko povzročeni med gradnjo kolesarske infrastrukture, bodo časovno omejeni samo na dobo izvajanja izvedbenih del. Vplivi bodo posledica ureditve gradbišča in prisotnosti mehanizacije.

Ocenjuje se, da bodo vplivi na okolje, ki bodo nastajali v času izvedbenih del zaradi količinske, prostorske in časovne omejenosti sprejemljivi za okolje, zato ne bo stroškov odprave negativnih vplivov na okolje.

Tudi po dokončanju del investicija ne bo imela negativnih vplivov na okolje.

Varstvo okolja opredeljujemo glede na sledeča izhodišča:

#### Učinkovitost izrabe naravnih virov

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

#### Okoljska učinkovitost

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

#### Trajnostna dostopnost:

Investicija je naravnana v izboljšanje trajnostne dostopnosti, saj bo zagotovila pogoje za kolesarjenje, ki je ena izmed najbolj trajnostnih oblik mobilnosti. Po zaključku investicije ter zagotovitvi kolesarskih povezav, ki bodo povezale tudi nekatere pomembnejše točke obeh občin, predvidevamo, da se bo število občanov Krškega in Kostanjevice na Krki, ki za dnevno migracijo uporabljajo kolo, povečalo.

#### Zmanjševanje vplivov na okolje:

Z izvedbo investicije bo prišlo do zmanjšanja škodljivih vplivov na okolje (zmanjšale se bodo emisije izpustov toplogrednih plinov), saj bo nova kolesarska infrastruktura spodbujala prebivalce k manjši uporabi motornih vozil in pogostejšemu kolesarjenju.

Posebna poročila o vplivih na okolje ali strokovne ocene po veljavnih predpisih niso potrebne.

## **5.2 Učinkovita raba prostora skladno s potrebami regionalnega razvoja in trajnostnega razvoja družbe**

Z zagotovitvijo najmodernejših tehnologij izgradnje in uporabe kolesarskih povezav se bodo možnosti onesnaževanja omejile. S projektom načrtovane kolesarske povezave imajo načrtovano zbiranje odpadkov ter urejeno odvajanje meteorne vode in so na splošno skladne s Smernicami za umeščanje kolesarske in peščeve infrastrukture v urbanih območjih in ostalimi predpisi s tega področja.

Načelo preventivnih ukrepov: ohranjanje, zaščita in izboljšanje kakovosti zraka s povečano uporabo kolesarjenja namesto prevozov z avtomobilom. Pri načrtovanju kolesarskih povezav so bile uporabljene projektne rešitve, ki upoštevajo tudi pripravljenost na morebitne podnebne spremembe in naravne nesreče. S projektom se izboljšujejo splošni življenjski pogoji lokalnega prebivalstva.

## 6 ANALIZA ZAPOSLENIH PO POSAMEZNIH VARIANTAH Z VPLIVOM NA ZAPOSLOVANJE Z VIDIKA EKONOMSKE IN SOCIALNE STRUKTURE DRUŽBE

Vpliv projekta na zaposlenost lahko ima posredne in neposredne učinke. Med neposredne učinke štejemo delovna mesta, ki so potrebna za nemoteno izvedbo in obratovanje investicijskega projekta in jih predstavljamo v nadaljevanju projekta.

Med posredne učinke pa štejemo delovna mesta, ki se odprejo v času izvajanja investicijskega projekta (tzv. multiplikacijski učinek projekta). Poleg neposrednih in posrednih delovnih mest, ki so vezani direktno na investicijski projekt, pa moramo omeniti oz. opozoriti tudi na vzporedna delovna mesta. Vzporedna delovna mesta so dodatne zaposlitve zaradi vzporednih dejavnosti, ki jih bo omogočal obravnavani investicijski projekt. To so predvsem novi, potencialni nosilci dejavnosti v občini (novi podjetniki, obrtniki, dodatne turistične zmogljivosti, dodatne dejavnosti na podeželju ipd.).

### 6.1 Analiza zaposlenih pri varianti »brez investicije«

V okviru variante »brez investicije« ne bo prišlo do oblikovanja novih delovnih mest, in sicer se ne bodo oblikovala nova neposredna delovna mesta in niti ne posredna delovna mesta. Zaradi ne izvedbe projekta oz. v okviru variante »brez investicije« pa ne bo prišlo niti do ustvarjanja možnosti nastajanja vzporednih delovnih mest, saj se ne bodo ustvarili ustrezni pogoji za odpiranje novih, vzporednih delovnih mest na projektnem področju. Iz vsega navedenega sledi, da varianta »brez investicije« ne ustvarja novih delovnih mest.

### 6.2 Analiza zaposlenih pri varianti »z investicijo«

V okviru izvedbe projekta po varianti »z investicijo« se ne načrtuje novega zaposlovanja pri naročniku občina Krško in občina Kostanjevica na Krki.

Z vidika posrednih učinkov zaposlovanja bi izpostavili morebitni multiplikacijski učinek na zaposlovanje pri izbranih izvajalcih gradenj, nadzora in stikov z javnostjo, saj bo v predvidenem času izvedbe projekta povpraševanje po delovni sili zelo veliko, ker bo na trgu več kot 100 projektov iz Dogovora za razvoj regij, ki bodo morali biti izvedeni v zelo kratkem času do konca te perspektive. Predvideva se, da bodo zaradi povečanega obsega del, gradbinci dodatno zaposlovali.

#### 6.2.1 Analiza zaposlenih v času izvajanja projekta

Občini sta podpisali sporazum o skupnem pokrivanju stroškov priprave, vodenje in izvedbe projekta dne 01.04.2019 in dodatek št. 1 k sporazumu (01.04.2020), kjer sta se dogovorili, da je vodilni partner pri izvedbi projekta Občina Krško, ki je zadolžena za izvedbo vseh aktivnosti, ki bodo privedle do uspešne realizacije projekta.

Odgovorni vodja projekta na strani občine Krško je Alenka Laznik, ki na Občini Krško v Oddelku za gospodarsko infrastrukturo pokriva tudi področje trajnostne mobilnosti. Skrbnik projekta na strani občine Kostanjevica na Krki je Matej Kuhar. Pri investiciji bosta koordinirala aktivnosti, skrbela za pravočasno pripravo vse potrebne dokumentacije, pripravo vloge za prijavo na javni poziv za pridobitev nepovratnih sredstev, aktivno sodelovala

pri odkupu potrebnih zemljišč, sodelovala pri izboru izvajalca izvedbenih del, skrbela za oddajo zahtevkov za črpanje nepovratnih sredstev in podobno.

Skrbnika projekta imata izkušnje z vodenjem različnih investicijskih projektov, saj je bila v okviru dosedanjega dela vključena v večje investicijske projekte v Občini Krško kot v občini Kostanjevica na Krki, ki so bili sofinancirani z EU sredstvi in sredstvi RS.

### **6.3 Analiza vpliva na zaposlovanje z vidika ekonomske in socialne strukture družbe**

Z izvedbo projekta, torej z varianto »z investicijo« se pričakuje pozitiven doprinos naravi ter prav tako ekonomski in socialni strukturi družbe na projektnem področju kot tudi širše na področju Posavske regije in države.

## 7 OKVIRNI ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE Z DINAMIKO INVESTIRANJA PO VARIANTAH

Za projekt je bil v letu 2018 izdelan DIIP, v letu 2020 pa projektna dokumentacija (PZI). Občina Krško je s strani ARSO 12.08.2020 že pridobila sklep o zavrženju vloge za predhodni postopek za presojo vplivov na okolje, saj za predmetni projekt ni potrebno izvesti predhodnega postopka. Odločitev o podpori pa se pričakuje konec leta 2020. Gradnja in ostale aktivnosti so predvidena v letih od 2021 do 2023.

Tabela 7.1: Terminski plan izvedbe variante »z investicijo«

| Zap.št.  | Postavke   | Leto izvedbe   |
|----------|--|----------------|
| <b>A</b> | <b>PRIPRAVA PROJEKTNE DOKUMENTACIJE</b>                      |                |
| 1        | Idejna zasnova   | 2018           |
| 2        | PZI dokumentacija  | jun.20         |
| <b>B</b> | <b>INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA</b>                           |                |
| 1        | DIIP   | 2018           |
| 2        | Predinvesticijska zasnova                                    | 2020           |
| 3        | Investicijski program  | 2020           |
| <b>C</b> | <b>ZEMLIŠČA IN SLUŽNOSTI</b>                                 |                |
| 1        | Ureditev služnosti na območju projekta                       | 2019-2020      |
| <b>D</b> | <b>DOVOLJENJA ZA GRADNJO IN OKOLJSKI DEL</b>                 |                |
| 1        | Sklep ARSO, da ni potrebno izvesti presojo vplivov na okolje | 12.8.2020      |
| 2        | Gradbena dovoljenja za del investicije (mostovi)             | september 2020 |
| <b>E</b> | <b>PRIPRAVA VLOGE ZA SOFINANCIRANJE</b>                      |                |
| 1        | Dogovor za razvoj Posavske razvojne regije                   | 2018           |
| 3        | Priprava vloge za sofinanciranje                             | september 2020 |
| 4        | Izdana odločba o sofinanciranju                              | 2020           |
| <b>F</b> | <b>IZVEDBA JAVNIH NAROČIL</b>                                |                |
| 1        | Izvedba javnih naročil za gradnjo                            | 2021           |
| 2        | Izvedba javnih naročil za nadzor                             | 2021           |
| 3        | Izvedba javnih naročil za stike z javnostjo                  | 2021           |
| <b>G</b> | <b>IZVAJANJE DEL</b>   |                |
| 1        | Gradnja in izvedba del                                       | 2021-2023      |
| 2        | Nadzor   | 2021-2023      |
| 3        | Informiranje javnosti  | 2021-2023      |

Dinamika investiranja za varianto »z investicijo« je skladna z zgoraj predstavljenim terminskim planom in jo prikazujemo v naslednjih tabelah, s prikazom po stalnih in po tekočih cenah.

Tabela 7.2: Dinamika investiranja za varianto »z investicijo« (stalne cene, EUR)

| Zap.št. | Postavka                               | Investicijska vrednost (EUR) z DDV in davkom na nepremičnine | 2018     | 2019      | 2020       | 2021         | 2022         | 2023         |
|---------|--|--|----------|-----------|------------|--------------|--------------|--------------|
| 1       | Gradnja brez nepredvidenih del         | 5.095.880,15   | 0,00     | 0,00      | 0,00       | 2.038.351,99 | 2.038.352,03 | 1.019.176,04 |
| A       | Načrt gradbeništva                     | 4.294.819,52   | 0,00     | 0,00      | 0,00       | 1.717.927,78 | 1.717.927,78 | 858.963,91   |
| B       | Premostitev potoka Sajavec in Senuša   | 96.828,44  | 0,00     | 0,00      | 0,00       | 38.731,38    | 38.731,38    | 19.365,69    |
| D       | Telekomunikacije                       | 182.479,20   | 0,00     | 0,00      | 0,00       | 72.991,68    | 72.991,68    | 36.495,84    |
| E       | Varnostni načrt                        | 169.432,32   | 0,00     | 0,00      | 0,00       | 67.772,88    | 67.772,93    | 33.886,46    |
| 2       | Nepredvideni stroški -10%              | 509.588,02   |          |           |            | 203.835,21   | 203.835,21   | 101.917,60   |
| 3       | Gradnja z nepredvidenimi deli          | 5.605.468,17   | 0,00     | 0,00      | 0,00       | 2.242.187,20 | 2.242.187,24 | 1.121.093,64 |
| 4       | Ostali stroški                         | 907.805,83   | 3.940,00 | 40.412,06 | 410.713,58 | 52.004,88    | 374.732,88   | 26.002,44    |
| a       | Pridobivanje služnosti Krško           | 23.509,40  |          |           | 23.509,40  |              |              |              |
| b       | Pridobivanje služnosti Kostanjevica    | 12.440,34  |          |           | 12.440,34  |              |              |              |
| c       | Presoja varnosti                       | 13.828,60  |          |           | 13.828,60  |              |              |              |
| d       | Priprava idejnega projekta             | 3.940,00   | 3.940,00 |           |            |              |              |              |
| e       | Priprava projektne dokumentacije       | 345.435,68   |          | 40.412,06 | 305.023,62 |              |              |              |
| f       | Recenzija projektne dokumentacije      | 37.611,62  |          |           | 37.611,62  |              |              |              |
| g       | Stroški arheologije ob gradnji         | 25.193,00  |          |           |            | 10.077,20    | 10.077,20    | 5.038,60     |
| h       | Investicijska dokumentacija in vloga   | 18.300,00  |          |           | 18.300,00  |              |              |              |
| i       | Nadzor nad gradnjo                     | 68.770,85  |          |           |            | 27.508,34    | 27.508,34    | 13.754,17    |
| j       | Koordinator za varnost pri delu        | 27.508,34  |          |           |            | 11.003,34    | 11.003,34    | 5.501,67     |
| k       | Odkupi zemljišč - Krško                | 208.615,50   |          |           |            |              | 208.615,50   |              |
| l       | Odkupi zemljišč - Kostanjevica na Krki | 114.112,50   |          |           |            |              | 114.112,50   |              |
| m       | Stroški obveščanja javnosti            | 8.540,00   |          |           |            | 3.416,00     | 3.416,00     | 1.708,00     |
| 3       | SKUPAJ                                 | 6.513.274,00   | 3.940,00 | 40.412,06 | 410.713,58 | 2.294.192,08 | 2.616.920,12 | 1.147.096,07 |





Kolesarska povezava Krško - Kostanjevica na Krki

Tabela 7.3: Dinamika investiranja za varianto »z investicijo« (tekoče cene, EUR)

| Zap.št. | Postavka                                    | Investicijska vrednost (EUR) z DDV in davkom na nepremičnine | 2018            | 2019             | 2020              | 2021                | 2022                | 2023                |
|---------|---|--|-----------------|------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1       | Gradnja brez nepredvidenih del              | 5.274.304,91   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 2.081.296,01        | 2.116.677,97        | 1.076.330,93        |
| A       | Načrt gradbeništva                          | 4.445.196,31   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 1.754.121,11        | 1.783.941,11        | 907.134,09          |
| B       | Premostitev potoka Sajavec in Senuša        | 100.218,75   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 39.547,37           | 40.219,67           | 20.451,71           |
| C       | Cestna razsvetljava z načrtom NN priključka | 364.656,67   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 143.897,34          | 146.343,61          | 74.415,72           |
| D       | Telekomunikacije                            | 188.868,49   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 74.529,48           | 75.796,47           | 38.542,54           |
| E       | Varnostni načrt                             | 175.364,69   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 69.200,71           | 70.377,11           | 35.786,87           |
| 2       | Nepredvideni stroški -10%                   | 527.430,49   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 208.129,60          | 211.667,80          | 107.633,09          |
| 3       | Gradnja z nepredvidenimi deli               | 5.801.735,40   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 2.289.425,61        | 2.328.345,77        | 1.183.964,02        |
| 4       | Ostali stroški                              | 924.759,22   | 3.940,00        | 40.412,06        | 410.713,58        | 53.100,53           | 389.132,41          | 27.460,64           |
| a       | Pridobivanje služnosti Krško                | 23.509,40  | 0,00            | 0,00             | 23.509,40         | 0,00                | 0,00                |                     |
| b       | Pridobivanje služnosti Kostanjevica         | 12.440,34  | 0,00            | 0,00             | 12.440,34         | 0,00                | 0,00                |                     |
| c       | Presoja varnosti                            | 13.828,60  | 0,00            | 0,00             | 13.828,60         | 0,00                | 0,00                |                     |
| d       | Priprava idejnega projekta                  | 3.940,00   | 3.940,00        | 0,00             | 0,00              | 0,00                | 0,00                |                     |
| e       | Priprava projektne dokumentacije            | 345.435,68   | 0,00            | 40.412,06        | 305.023,62        | 0,00                | 0,00                |                     |
| f       | Recenzija projektne dokumentacije           | 37.611,62  | 0,00            | 0,00             | 37.611,62         | 0,00                | 0,00                |                     |
| g       | Stroški arheologije ob gradnji              | 26.075,10  | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 10.289,51           | 10.464,43           | 5.321,16            |
| h       | Investicijska dokumentacija in vloga        | 18.300,00  | 0,00            | 0,00             | 18.300,00         | 0,00                | 0,00                |                     |
| i       | Nadzor nad gradnjo                          | 71.178,77  | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 28.087,89           | 28.565,38           | 14.525,50           |
| j       | Koordinator za varnost pri delu             | 28.471,51  | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 11.235,16           | 11.426,15           | 5.810,20            |
| k       | Odkupi zemljišč - Krško                     | 216.631,79   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 0,00                | 216.631,79          |                     |
| l       | Odkupi zemljišč - Kostanjevica na Krki      | 118.497,40   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 0,00                | 118.497,40          |                     |
| m       | Stroški obveščanja javnosti                 | 8.839,01   | 0,00            | 0,00             | 0,00              | 3.487,97            | 3.547,26            | 1.803,78            |
| 3       | <b>SKUPAJ</b>                               | <b>6.726.494,62</b>  | <b>3.940,00</b> | <b>40.412,06</b> | <b>410.713,58</b> | <b>2.342.526,14</b> | <b>2.717.478,18</b> | <b>1.211.424,66</b> |

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

Na osnovi dopolnitve št. 1 k Dogovoru za razvoj razvojne regije Posavje, ki je bil podpisan 27.07.2018 med ministrstvom za gospodarski razvoj in tehnologijo in razvojnim svetom razvojne regije Posavje, je bil projekt »Kolesarska povezava Krško – Kostanjevica na Krki« imenovan v seznamu projektov, ki se bodo financirali iz EU sredstev in slovenske udeležbe. Na osnovi dopolnitve št. 1 k dogovoru za razvoj razvojne regije Posavje je bilo tako občini in projektu dodeljeno 4.317.007,16 EUR sredstev. Razmerje na postavkah namenskih sredstev EU za kohezijsko politiko in na postavkah slovenske udeležbe za sofinanciranje predmetne variante je za Kohezijsko regijo Vzhodna Slovenija:

- 80 % namenska sredstva EU za kohezijsko politiko,
- 20 % slovenska udeležba za sofinanciranje operacij.

Na osnovi analize denarnega toka za varianto »z investicijo« je bila izračunana finančna vrzel projekta, ki znaša 100%. Najvišji možni znesek sofinanciranja (na podlagi izračuna finančne vrzeli) znaša **4.748.302,45** EUR.

Celotna investicijska vrednost okviru variante z investicijo je bila ocenjena na 6.726.494,62 EUR in bodo sofinancirani:

- S strani EU sredstev v višini 3.453.605,73 EUR,
- S strani državnega proračuna v višini 863.401,43 EUR;
- S strani občinskega proračuna v višini 2.409.487,46 EUR, od tega
  - Občina Krško 1.859.099,48 EUR
  - Občina Kostanjevica na Krki 550.387,98 EUR

*Tabela 8.1: Viri financiranja– varianta »z investicijo« (tekoče cene, EUR) – glede na nastanek stroška*

| POSTAVKA  | SKUPAJ              | 2018            | 2019             | 2020              | 2021                | 2022                | 2023                |
|---|---------------------|-----------------|------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| <b>Upravičeni stroški SKUPAJ</b>                        | <b>4.748.302,45</b> | <b>0,00</b>     | <b>33.124,64</b> | <b>295.832,96</b> | <b>1.614.267,26</b> | <b>1.970.268,03</b> | <b>834.809,56</b>   |
| <b>Upravičeni stroški občina Krško</b>                  | <b>2.972.247,65</b> | <b>0,00</b>     | <b>33.124,64</b> | <b>172.572,55</b> | <b>1.007.900,73</b> | <b>1.237.419,32</b> | <b>521.230,41</b>   |
| <b>Upravičeni stroški občina Kostanjevica na Krki</b>   | <b>1.776.054,80</b> | <b>0,00</b>     | <b>0,00</b>      | <b>123.260,41</b> | <b>606.366,53</b>   | <b>732.848,71</b>   | <b>313.579,15</b>   |
| Dogovor regije  | 4.317.007,16        |                 | 30.115,88        | 268.962,02        | 1.467.640,99        | 1.791.305,69        | 758.982,58          |
| EU sredstva   | 3.453.605,73        |                 | 24.092,70        | 215.169,62        | 1.174.112,79        | 1.433.044,55        | 607.186,07          |
| Občina Krško  | 2.161.819,22        |                 | 15.081,07        | 134.687,59        | 734.947,70          | 897.028,64          | 380.074,22          |
| Občina Kostanjevica na Krki                             | 1.291.786,51        |                 | 9.011,63         | 80.482,03         | 439.165,09          | 536.015,91          | 227.111,85          |
| državni proračun  | 863.401,43          |                 | 6.023,18         | 53.792,40         | 293.528,20          | 358.261,13          | 151.796,52          |
| Občina Krško  | 540.454,80          |                 | 3.770,27         | 33.671,89         | 183.736,93          | 224.257,16          | 95.018,55           |
| Občina Kostanjevica na Krki                             | 322.946,63          |                 | 2.252,91         | 20.120,51         | 109.791,27          | 134.003,97          | 56.777,97           |
| Občinski proračun                                       | 431.295,29          | 0,00            | 3.008,76         | 26.870,94         | 146.626,27          | 178.962,34          | 75.826,98           |
| Občina Krško  | 269.973,63          |                 | 1.883,36         | 16.820,13         | 91.782,19           | 112.023,28          | 47.464,67           |
| Občina Kostanjevica na Krki                             | 161.321,66          |                 | 1.125,40         | 10.050,81         | 54.844,08           | 66.939,06           | 28.362,31           |
| <b>Neupravičeni stroški</b>                             | <b>1.978.192,17</b> | <b>3.940,00</b> | <b>7.287,42</b>  | <b>114.880,62</b> | <b>728.258,88</b>   | <b>747.210,15</b>   | <b>376.615,10</b>   |
| <b>Neupravičeni stroški občina Krško</b>                | <b>1.589.125,85</b> | <b>0,00</b>     | <b>7.287,42</b>  | <b>70.134,28</b>  | <b>594.858,24</b>   | <b>609.218,24</b>   | <b>307.627,67</b>   |
| <b>Neupravičeni stroški občina Kostanjevica na Krki</b> | <b>389.066,32</b>   | <b>3.940,00</b> | <b>0,00</b>      | <b>44.746,34</b>  | <b>133.400,64</b>   | <b>137.991,91</b>   | <b>68.987,43</b>    |
| Občinski proračun                                       | 1.978.192,17        | 3.940,00        | 7.287,42         | 114.880,62        | 728.258,88          | 747.210,15          | 376.615,10          |
| Občina Krško  | 1.589.125,85        | 0,00            | 7.287,42         | 70.134,28         | 594.858,24          | 609.218,24          | 307.627,67          |
| Občina Kostanjevica na Krki                             | 389.066,32          | 3.940,00        | 0,00             | 44.746,34         | 133.400,64          | 137.991,91          | 68.987,43           |
| <b>SKUPAJ</b>   | <b>6.726.494,62</b> | <b>3.940,00</b> | <b>40.412,06</b> | <b>410.713,58</b> | <b>2.342.526,14</b> | <b>2.717.478,17</b> | <b>1.211.424,67</b> |
| Dogovor regije  | 4.317.007,16        |                 | 30.115,88        | 268.962,02        | 1.467.640,99        | 1.791.305,68        | 758.982,59          |
| EU sredstva   | 3.453.605,73        |                 | 24.092,70        | 215.169,62        | 1.174.112,79        | 1.433.044,55        | 607.186,07          |
| Občina Krško  | 2.161.819,22        |                 | 15.081,07        | 134.687,59        | 734.947,70          | 897.028,64          | 380.074,22          |

| POSTAVKA                    | SKUPAJ       | 2018     | 2019      | 2020       | 2021       | 2022       | 2023       |
|-----------------------------|--------------|----------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| Občina Kostanjevica na Krki | 1.291.786,51 |          | 9.011,63  | 80.482,03  | 439.165,09 | 536.015,91 | 227.111,85 |
| državni proračun            | 863.401,43   |          | 6.023,18  | 53.792,40  | 293.528,20 | 358.261,13 | 151.796,52 |
| Občina Krško                | 540.454,80   |          | 3.770,27  | 33.671,89  | 183.736,93 | 224.257,16 | 95.018,55  |
| Občina Kostanjevica na Krki | 322.946,63   |          | 2.252,91  | 20.120,51  | 109.791,27 | 134.003,97 | 56.777,97  |
| Občinski proračun           | 2.409.487,46 | 3.940,00 | 10.296,18 | 141.751,56 | 874.885,15 | 926.172,49 | 452.442,08 |
| Občina Krško                | 1.859.099,48 | 0,00     | 9.170,78  | 86.954,41  | 686.640,43 | 721.241,52 | 355.092,34 |
| Občina Kostanjevica na Krki | 550.387,98   | 3.940,00 | 1.125,40  | 54.797,15  | 188.244,72 | 204.930,97 | 97.349,74  |

## 8.1 Analiza smiselnosti vključitve javno-zasebnega partnerstva

Javno - zasebno partnerstvo predstavlja 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.

Osnovne koristi partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem so prihranki pri stroških, angažiranje zasebnega kapitala in zmanjševanje pritiska na javna sredstva, delitev tveganja (prenos tveganj (kot so preseganje predvidenih stroškov, nezmožnost pravočasne zagotovitve pogodbenih storitev, težave pri izpolnjevanju okoljevarstvenih predpisov in nezadostnost prihodkov za pokrivanje stroškov poslovanja in financiranja) na partnerje iz zasebnega sektorja ter učinkovitejše izvajanje storitev.

Med možna tveganja partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem pa uvrščamo izgubo nadzora lokalnih oblasti, povečanje stroškov izvajanja javne službe in/ali izgradnje javne infrastrukture, tveganja povezana z neizkušenostjo, nejasna razdelitev odgovornosti in s tem tveganj med javnim in zasebnim sektorjem, nezanesljivost pri izvajanju pogodbenih obveznosti, nižja kvaliteta oziroma učinkovitost storitev ter pristranskost pri izbiri partnerja.

Vključitev javno – zasebnega partnerstva prinaša v finančno analizo sledeče:

- finančna diskontna stopnja se lahko poveča, da se upoštevajo višji oportunitetni stroški kapitala zasebnega vlagatelja. To mora utemeljiti pobudnik projekta za vsak primer posebej, pri čemer zagotovi dokaze, če so na voljo, o preteklih donosih zasebnega vlagatelja pri podobnih projektih.
- v več vrstah shem javno-zasebnega partnerstva (npr. BOT, DBFO) lastnik infrastrukture (običajno javni partner) ni izvajalec (zasebni partner). Finančna analiza se običajno izvede s stališča lastnika infrastrukture. Vendar pa je v takih primerih treba uporabiti konsolidirano analizo (lastnik in izvajalec) za določitev primanjkljaja v financiranju

Lahko bi dejali, da lahko imajo javno-zasebna partnerstva veliko prednosti, če se lahko dokaže, da bodo dosegla dodatno vrednost v primerjavi z drugimi pristopi, če obstaja učinkovita struktura za izvajanje in če je v okviru partnerstva mogoče izpolniti cilje vseh strank.

Komisija Evropske unije je opredelila štiri glavne vloge za zasebni sektor v shemah javno-zasebnega partnerstva:

- zagotavljanje dodatnega kapitala,
- zagotavljanje alternativnih sposobnosti na področju upravljanja in izvajanja,
- zagotavljanje dodane vrednosti potrošniku in širši javnosti;

- zagotavljanje boljšega opredeljevanja potreb in optimalne uporabe sredstev.

Hkrati se je treba zavedati, da je sheme javno-zasebnega partnerstva tudi težko oblikovati, izvajati in upravljati, zato nikakor niso edina ali zaželena možnost.

Javno zasebno partnerstvo naj bi se osredotočalo na štiri ključne teme in sicer:

- zagotavljanje odprtega dostopa na trg in poštene konkurence,
- varovanje interesa javnosti in povečanje dodane vrednosti,
- opredelitev optimalne ravni financiranja v obliki donacij, da se uresniči izvedljiv in trajnostni projekt ter preprečijo vse možnosti nepričakovanih dobičkov iz projektov,
- ocenjevanje najučinkovitejše vrste javno-zasebnega partnerstva za določeni projekt.

Občini lahko izbereta eno izmed sledečih vrst javno – zasebnega partnerstva:

- **tradicionalno javno naročilo javnih storitev** – vključuje sklepanje pogodb za storitve za dobro opredeljene naloge, pri čemer lastništvo naložb in upravljanje financiranja ostaneta v rokah javnega sektorja,
- **projekti BOT** – za tovrstne odnose javno-zasebnega partnerstva je značilno, da lastništvo naložbe in odgovornost za upravljanje financiranja ostane v okviru javnega organa, finančni dobiček pri upravljanju premoženja pa ima zasebni izvajalec, medtem ko (neposredne ali posredne) pristojbine krijejo uporabniki,
- **koncesijske pogodbe** – javni sektor dejavnost zaupa zasebni stranki, odgovornost za financiranje pa je deljena in zasebni koncesionar prinaša kapitalsko udeležbo. Naložbe (na koncu) ostanejo last javnega sektorja.

## 9 IZRAČUN FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV PO POSAMEZNIH VARIANTAH TER OPIS TISTIH STROŠKOV IN KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM

Finančne in ekonomske kazalnike projekta prikazujemo glede na statične in dinamične. Statični kazalci oziroma metode ne upoštevajo komponente časa in dajo samo prvo grobo presojo poslovnih rezultatov projekta. Za statične kazalnike smo uporabili:

- dobo vračanja investicijskih sredstev (DV).

Dinamični kazalniki odpravljajo slabost statičnih metod, s tem ko upoštevajo različno časovno dinamiko vlaganja sredstev in donosov, upoštevajo pa tudi ekonomsko življenjsko dobo investicije.

Vlaganja in donosi v različnih letih namreč niso med seboj neposredno primerljivi, temveč jih je treba predhodno preračunati na isti časovni trenutek. Med dinamičnimi kazalniki so v nadaljevanju prikazani izračuni:

- finančne in ekonomske neto sedanje vrednosti (FNPV, ENPV),
- finančna relativna neto sedanja vrednost (FrNPV)
- finančne in ekonomske interne stopnje donosnosti (FIRR, EIRR)
- razmerje med koristmi in stroški ( $B/C_{ratio}$ ).

Za izračun **finančnih kazalnikov** se je upoštevalo naslednje predpostavke finančnega modela:

- Projekt je bil preučen iz vidika diskontiranih denarnih tokov, z uporabo inkrementalne metode (brez projekta in s projektom).
- Analiza stroškov in koristi je bila narejena na osnovi priročnika za analizo stroškov in koristi investicijskih projektov (Evropska komisija, december 2014) (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020; European Commission, December 2014).
- Finančna analiza je bila narejena na osnovi podatkov iz obstoječe projektne dokumentacije, podatkov prejetih s strani naročnika to je Občina Krško in .Občina Kostanjevica na Krki.
- Ekonomska doba investicije je bila ocenjena na 30 let. Čas gradnje je predviden med leti 2021 in 2023. Finančna analiza vsebuje tudi denarni tok iz leta 2018,2019 in 2020, ki se nanaša na stroške projektne in investicijske dokumentacije.
- Za finančno analizo je bila uporabljena 4% diskontna stopnja v skladu z Priročnikom za analizo stroškov in koristi investicijskih projektov (Evropska komisija, december 2014) (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 – 2020; European Commission, December 2014) ter z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16).
- Vrednost investicije projekta, ki je bila upoštevana za izračun finančne stopnje primanjkljaja, vsebuje investicijsko vrednost v stalnih cenah z DDV, brez nepredvidenih del in sicer v višini 6.003.686 EUR.
- Varianta »z investicijo« ne bo ustvarjala prihodkov.
- Po izvedbi projekta se predvideva ocena stroškov vzdrževanja kolesarskih povezav Krško - Kostanjevica v višini 46.800 EUR letno, v okviru tega stroška so upoštevani stroški košnje brežin, čiščenje površin, obnovo talnih označb, zamenjavo vertikalnih označb in podobno. Občini bosta krili te stroške iz občinskega proračuna v razmerju 75-25 (35.100€ Občina Krško (75%) in 11.700 Občina Kostanjevica na Krki (25%).
- V okviru operacije le ta ne generira neto prihodkov zato se ostanek vrednosti izračuna na osnovi neodpisane vrednosti osnovnih sredstev (CBA Guide str. 45 in opomba 39). V predmetnem projektu gre za izgradnjo kolesarske povezave – to je osnovno sredstvo, ki ga po zaključku referenčnega

obdobja ni mogoče prodati oziroma likvidirati, zato je v našem primeru upoštevana vrednost ostanka vrednosti v višini 0 EUR.

Finančna analiza je prikazana v Tabeli 9.1.

Tabela 9.1: Finančna analiza – varianta »z investicijo«

| EKONOMSKA DOBA                        | 1             | 2              | 3               | 4                 | 5               | 6               | 7            | 8            | 9            | 10           |
|---------------------------------------|---------------|----------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| LETO                                  | 2018          | 2019           | 2020            | 2021              | 2022            | 2023            | 2024         | 2025         | 2026         | 2027         |
| <b>PRITOKI</b>                        | <b>0</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>0</b>          | <b>0</b>        | <b>0</b>        | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     |
| Prihodki                              | 0             | 0              | 0               | 0                 | 0               | 0               | 0            | 0            | 0            | 0            |
| Preostanek vrednosti                  | 0             | 0              | 0               | 0                 | 0               | 0               | 0            | 0            | 0            | 0            |
|                                       |               |                |                 |                   | <b>2.413.08</b> | <b>1.045.17</b> | <b>46.80</b> | <b>46.80</b> | <b>46.80</b> | <b>46.80</b> |
| <b>ODTOKI</b>                         | <b>3.940</b>  | <b>40.412</b>  | <b>410.714</b>  | <b>2.090.357</b>  | <b>5</b>        | <b>8</b>        | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     |
| Letno vzdrževanje kolesarske povezave | 0             | 0              | 0               | 0                 | 0               | 0               | 0            | 46.80        | 46.80        | 46.80        |
| Investicijski stroški                 | 3.940         | 40.412         | 410.714         | 2.090.357         | 2.413.08        | 1.045.17        |              |              |              |              |
|                                       |               |                |                 |                   | 5               | 8               |              |              |              |              |
| <b>NETO DENARNI TOK</b>               | <b>-3.940</b> | <b>-40.412</b> | <b>-410.714</b> | <b>-2.090.357</b> | <b>2.413.08</b> | <b>1.045.17</b> | <b>46.80</b> | <b>46.80</b> | <b>46.80</b> | <b>46.80</b> |
|                                       |               |                |                 |                   | 5               | 8               | 0            | 0            | 0            | 0            |

| EKONOMSKA DOBA                        | 11            | 12            | 13            | 14            | 15            | 16            | 17            | 18            | 19            | 20            |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| LETO                                  | 2028          | 2029          | 2030          | 2031          | 2032          | 2033          | 2034          | 2035          | 2036          | 2037          |
| <b>PRITOKI</b>                        | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      |
| Prihodki                              | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Preostanek vrednosti                  | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| <b>ODTOKI</b>                         | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> |
| Letno vzdrževanje kolesarske povezave | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        |
| Investicijski stroški                 |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|                                       | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             |
| <b>NETO DENARNI TOK</b>               | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> |

| EKONOMSKA DOBA                        | 21            | 22            | 23            | 24            | 25            | 26            | 27            | 28            | 29            | 30            |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| LETO                                  | 2039          | 2040          | 2041          | 2042          | 2043          | 2044          | 2045          | 2046          | 2047          | 2048          |
| <b>PRITOKI</b>                        | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      |
| Prihodki                              | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Preostanek vrednosti                  | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| <b>ODTOKI</b>                         | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> |
| Letno vzdrževanje kolesarske povezave | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        | 46.800        |
| Investicijski stroški                 |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
|                                       | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             |
| <b>NETO DENARNI TOK</b>               | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> | <b>46.800</b> |

Za izračun **ekonomskih kazalnikov** se je upoštevalo sledeče predpostavke ekonomskega modela:

- Analiza stroškov in koristi je bila narejena na osnovi metodologije analize diskontiranega denarnega toka (DCF).
- Uporabljena je 5,0 % diskontna stopnja v skladu z Metodološkim dokumentom »Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects, (EU, Dec 2014)«.
- Ekonomski učinki so ocenjeni na **499.387** EUR letno po zaključku investicije in vključujejo ocene ekonomskih učinkov na znižanje stroškov goriva zaradi zamenjave prevoza na delo, vpliv na zdravje, zmanjšanje izpustov CO2 in multiplikativni učinek investicije na gospodarstvo, storitvene dejavnosti turizem).

- Po izvedbi projekta se predvideva ocena stroškov vzdrževanja kolesarskih povezav Krško - Kostanjevica v višini 46.800 EUR letno, v okviru tega stroška so upoštevani stroški košnje brežin, čiščenje površin, obnovo talnih označb, zamenjavo vertikalnih označb in podobno.
- Ekonomski preostanek vrednosti je bil izračunan v višini 0 EUR.
- Upoštevane so bile investicijske vrednosti v stalnih cenah, v evrih, brez DDV in brez nepredvidenih del.

V okviru ekonomskih koristi so opredeljene sledeče koristi:

- znižanje stroškov goriva zaradi zamenjave prevoza na delo,
- vpliv na zdravje,
- zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> in
- multiplikativni učinek investicije na gospodarstvo, storitvene dejavnosti turizem

Tabela 9.2: Ekonomska analiza – varianta »brez investicije«

| EKONOMSKA DOBA  | 1             | 2              | 3               | 4                | 5                | 6               | 7              | 8              |
|---|---------------|----------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|----------------|----------------|
| LETO  | 2018          | 2019           | 2020            | 2021             | 2022             | 2023            | 2024           | 2025           |
| <b>PRITOKI</b>  | <b>0</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>        | <b>499.387</b> | <b>499.424</b> |
| <i>Znižanje stroškov goriva zaradi zamenjave prevoza na delo</i>                            | <b>0</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>        | <b>196.007</b> | <b>196.007</b> |
| <i>Vpliv na zdravje</i>   | <b>0</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>        | <b>53.236</b>  | <b>53.236</b>  |
| <i>Zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub></i>   | <b>0</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>        | <b>1.691</b>   | <b>1.727</b>   |
| <i>Multiplikativni učinek investicije na gospodarstvo, storitvenih dejavnostih turizmu)</i> | <b>0</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>        | <b>248.454</b> | <b>248.454</b> |
| <i>Preostanek vrednosti</i>   | <b>0</b>      | <b>0</b>       | <b>0</b>        | <b>0</b>         | <b>0</b>         | <b>0</b>        | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| <b>ODTOKI</b>   | <b>3.230</b>  | <b>33.125</b>  | <b>332.800</b>  | <b>1.713.407</b> | <b>2.029.807</b> | <b>856.704</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  |
| Letno vzdrževanje kolesarske povezave   | 0             | 0              | 0               | 0                | 0                | 0               | 46.800         | 46.800         |
| Investicijski stroški   | 3.230         | 33.125         | 332.800         | 1.713.407        | 2.029.807        | 856.704         |                |                |
| NETO DENARNI TOK  | <b>-3.230</b> | <b>-33.125</b> | <b>-332.800</b> | <b>1.713.407</b> | <b>2.029.807</b> | <b>-856.704</b> | <b>452.587</b> | <b>452.624</b> |

| EKONOMSKA DOBA  | 9              | 10             | 11             | 12             | 13             | 14             | 15             | 16             |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| LETO  | 2026           | 2027           | 2028           | 2029           | 2030           | 2031           | 2032           | 2033           |
| <b>PRITOKI</b>  | <b>499.497</b> | <b>499.534</b> | <b>499.571</b> | <b>499.608</b> | <b>499.681</b> | <b>499.791</b> | <b>499.865</b> | <b>499.938</b> |
| <i>Znižanje stroškov goriva zaradi zamenjave prevoza na delo</i>                            | <b>196.007</b> | <b>196.007</b> | <b>196.007</b> | <b>196.007</b> | <b>196.007</b> | <b>196.007</b> | <b>196.007</b> | <b>196.007</b> |
| <i>Vpliv na zdravje</i>   | <b>53.236</b>  | <b>53.236</b>  | <b>53.236</b>  | <b>53.236</b>  | <b>53.236</b>  | <b>53.236</b>  | <b>53.236</b>  | <b>53.236</b>  |
| <i>Zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub></i>   | <b>1.801</b>   | <b>1.838</b>   | <b>1.874</b>   | <b>1.911</b>   | <b>1.985</b>   | <b>2.095</b>   | <b>2.168</b>   | <b>2.242</b>   |
| <i>Multiplikativni učinek investicije na gospodarstvo, storitvenih dejavnostih turizmu)</i> | <b>248.454</b> | <b>248.454</b> | <b>248.454</b> | <b>248.454</b> | <b>248.454</b> | <b>248.454</b> | <b>248.454</b> | <b>248.454</b> |
| <i>Preostanek vrednosti</i>   | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| <b>ODTOKI</b>   | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  |
| Letno vzdrževanje kolesarske povezave   | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         |
| Investicijski stroški   |                |                |                |                |                |                |                |                |
| NETO DENARNI TOK  | <b>452.697</b> | <b>452.734</b> | <b>452.771</b> | <b>452.808</b> | <b>452.881</b> | <b>452.991</b> | <b>453.065</b> | <b>453.138</b> |



| EKONOMSKA DOBA  | 17             | 18             | 19             | 20             | 21             | 22             | 23             | 24             |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| LETO  | 2034           | 2035           | 2036           | 2037           | 2038           | 2039           | 2040           | 2041           |
| <b>PRITOKI</b>  | <b>500.049</b> | <b>500.122</b> | <b>500.196</b> | <b>500.269</b> | <b>500.379</b> | <b>500.453</b> | <b>500.637</b> | <b>500.784</b> |
| <i>Znižanje stroškov goriva zaradi zamenjave prevoza na delo</i>                            | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> |
| <i>Vpliv na zdravje</i>   | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  |
| <i>Zmanjšanje izpustov CO2</i>  | <i>2.352</i>   | <i>2.426</i>   | <i>2.499</i>   | <i>2.573</i>   | <i>2.683</i>   | <i>2.757</i>   | <i>2.940</i>   | <i>3.087</i>   |
| <i>Multiplikativni učinek investicije na gospodarstvo, storitvenih dejavnostih turizmu)</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> |
| <i>Preostanek vrednosti</i>   | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       |
| <b>ODTOKI</b>   | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  |
| Letno vzdrževanje kolesarske povezave   | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         |
| Investicijski stroški   |                |                |                |                |                |                |                |                |
| <b>NETO DENARNI TOK</b>   | <b>453.249</b> | <b>453.322</b> | <b>453.396</b> | <b>453.469</b> | <b>453.579</b> | <b>453.653</b> | <b>453.837</b> | <b>453.984</b> |

| EKONOMSKA DOBA  | 25             | 26             | 27             | 28             | 29             | 30             |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| LETO  | 2042           | 2043           | 2044           | 2045           | 2046           | 2047           |
| <b>PRITOKI</b>  | <b>500.967</b> | <b>501.151</b> | <b>501.298</b> | <b>501.482</b> | <b>501.629</b> | <b>501.813</b> |
| <i>Znižanje stroškov goriva zaradi zamenjave prevoza na delo</i>                            | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> | <i>196.007</i> |
| <i>Vpliv na zdravje</i>   | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  | <i>53.236</i>  |
| <i>Zmanjšanje izpustov CO2</i>  | <i>3.271</i>   | <i>3.455</i>   | <i>3.602</i>   | <i>3.786</i>   | <i>3.933</i>   | <i>4.116</i>   |
| <i>Multiplikativni učinek investicije na gospodarstvo, storitvenih dejavnostih turizmu)</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> | <i>248.454</i> |
| <i>Preostanek vrednosti</i>   | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       | <i>0</i>       |
| <b>ODTOKI</b>   | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  | <b>46.800</b>  |
| Letno vzdrževanje kolesarske povezave   | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         | 46.800         |
| Investicijski stroški   |                |                |                |                |                |                |
| <b>NETO DENARNI TOK</b>   | <b>454.167</b> | <b>454.351</b> | <b>454.498</b> | <b>454.682</b> | <b>454.829</b> | <b>455.013</b> |

## 9.1 Doba vračanja investicijskih sredstev

Doba vračanja za varianto »brez projekta« se ne izračunava, ker investicije pri tej varianti ni, prav tako ni predvidenih nobenih dodatnih stroškov. Pri izračunu dobe vračanja za varianto »z investicijo« dobe vračanja ne moremo izračunati, saj projekt ne ustvarja prihodkov. Iz finančnega vidika je investicija v celoti nesprejemljiva. Pri ekonomski dobi vračanja se je upoštevalo koristi iz ekonomske analize ter investicijsko vrednost brez DDV.

**Tabela 9.3: Doba vračanja za varianti (v letih)**

| FINANČNI KAZALNIKI                     | Varianta »brez investicije« | Varianta »z investicijo« |
|--|-----------------------------|--------------------------|
| Doba vračanja (DV) – finančna analiza  | se ne izračuna              | se ne izračuna           |
| Doba vračanja (DV) – ekonomska analiza | se ne izračuna              | 11 let                   |

## 9.2 Neto sedanja vrednost

Neto sedanja vrednost je opredeljena kot vsota vseh diskontiranih neto donosov v ekonomski dobi projekta, oz. kot razlika med diskontiranim tokom vseh prilivov in diskontiranim tokom vseh odlivov neke naložbe. Pozitivna neto sedanja vrednost pomeni, da je razlika med vrednostjo proizvedenega ali ohranjenega bogastva in vrednostjo porabljenih sredstev pozitivna. Na podlagi kriterija neto sedanje vrednosti je investicija ekonomsko upravičena, če je neto sedanja vrednost pozitivna.

Pri izračunu finančne neto sedanje vrednosti smo upoštevali investicijske stroške in neto prilive za obdobje do 2047. Pri izračunu smo uporabili 4% diskontno stopnjo. Le – ta je bila za ekonomsko analizo v višini 5,0%. Pri ekonomski analizi so upoštevani zneski brez DDV-ja.

**Tabela 9.4: Neto sedanja vrednost investicije za varianti (v EUR)**

| FINANČNI KAZALNIKI           | Varianta »brez investicije« | Varianta »z investicijo« |
|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Neto sedanja vrednost (FNPV) | -                           | -5.789.113               |
| EKONOMSKI KAZALNIKI          |                             |                          |
| Neto sedanja vrednost (ENPV) | -                           | 742.809                  |

Tabela prikazuje, da je pri upoštevanju 4,0 % diskontne stopnje pri varianti »z investicijo« finančna neto sedanja vrednost negativna, kar pomeni da projekt v tem primeru ni finančno sprejemljiv, ne dosega donosov.

Ekonomska analiza je pokazala, da je ob upoštevanju družbenih koristi projekta neto sedanja vrednost variante »z investicijo« pozitivna, kar pomeni da pri izvedbi te variante koristi presegajo stroške. Rezultat variante »z investicijo« se lahko interpretira tudi na način, da je potrebna dodatna pomoč z vidika sofinanciranja s strani Kohezijskega sklada, saj projekt prinaša visoke koristi za družbo medtem, ko je s prihodkovnega vidika projekt nedonosen.

### 9.3 Interna stopnja donosnosti

Interna stopnja donosa je opredeljena kot tista diskontna stopnja, pri kateri se sedanja vrednost donosov investicije izenači s sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov. Na podlagi kriterija interne stopnje donosa je investicija ekonomsko upravičena, če je izračunana interna stopnja donosa višja od relevantne diskontne stopnje.

Pri izračunu finančne interne stopnje donosnosti smo upoštevali investicijske stroške brez DDV-ja in neto prilive za obdobje do 2049.

**Tabela 9.5: Interna stopnja donosnosti za varianti (v %)**

| FINANČNI KAZALNIKI                | Varianta »brez investicije« | Varianta »z investicijo« |
|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Interna stopnja donosnosti (FIRR) | -                           | Ni izračunana            |
| EKONOMSKI KAZALNIKI               |                             |                          |
| Interna stopnja donosnosti (EIRR) | -                           | 6,5%                     |

Tabela prikazuje, da glede na to, da projekt nima prihodkov le ta ni izračunljiva. Ekonomska diskontna stopnja je višja od ekonomske stopnje donosa, kar kaže na to, da je varianta »z investicijo« sprejemljiva.

### 9.4 Relativna neto sedanja vrednost

Relativna neto sedanja vrednost je razmerje med neto sedanjo vrednostjo projekta in diskontiranimi investicijskimi stroški. V primeru predmetnega projekta je zaradi negativne vrednosti NSV projekta finančna relativna neto sedanja vrednost negativna.

**Tabela 9.6: Relativna neto sedanja vrednost za variante**

| <b>FINANČNI KAZALNIKI</b>                   | <b>Varianta »brez investicije«</b> | <b>Varianta »z investicijo«</b> |
|---|------------------------------------|---------------------------------|
| Finančni količnik relativne koristnosti     | -                                  | -1,11                           |
| <b>EKONOMSKI KAZALNIKI</b>                  |                                    |                                 |
| Razmerje med koristmi in stroški (B/Cratio) | -                                  | 0,18                            |

Rezultati tabele se lahko interpretirajo na način, da je varianta »z investicijo« sprejemljiva z ekonomskega vidika, saj v tem primeru neto sedanja vrednost koristi presega neto sedanjo vrednost stroškov. Finančni količnik relativne koristnosti je zelo nizek, saj varianta »z investicijo« ne ustvarja prihodkov.

## 9.5 Opis stroškov in koristi, ki jih ni moč ovrednotiti z denarjem

Pri varianti »z investicijo se ne pričakuje da bodo nastali kakršnikoli dodatni stroški, ki se jih ne bi dalo ovrednotiti z denarjem.

Prinaša pa izvedba projekta po predlagani varianti tudi koristi, ki se jih ne da ovrednotiti z denarjem kot sledi:

- z implementacijo projekta se pričakuje dodaten razvoj v občinah, saj bo z ureditvijo osnovne kolesarske infrastrukture možen izkoristek vseh naravnih danosti, prav tako pa bo projekt doprinesel k specializaciji regije ter znižanju okoljskih stroškov;
- izboljšanje zdravstvenega stanja prebivalcev predmetnega območja, v smislu krepitev kondicije prebivalstva in izboljšanja vsesplošnega počutja in imunskega sistema.

## 10 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN ANALIZA TVEGANJA PROJEKTA ZA VSAKO POSAMEZNO VARIANTO

### 10.1 Analiza občutljivosti po posamezni varianti

Namen analize občutljivosti je izbrati »kritične« spremenljivke in parametre modela, to je tiste spremembe, pozitivne ali negativne, ki najbolj vplivajo na neto sedanjo vrednost v primerjavi z vrednostmi, ki kažejo najboljše rezultate v izhodiščnem primeru in torej povzročijo najrazličnejše spremembe teh parametrov. Merila, ki se privzamejo za izbiro kritičnih spremenljivk, se razlikujejo glede na posebnosti posamičnega projekta, zato se le-te izbirajo za vsak primer posebej.

»Kritične spremenljivke oz. faktorji« so tiste katerih 1-odstotna sprememba (pozitivna ali negativna) povzroči zvišanje na ustrezno 1-odstotno spremembo osnovne neto sedanje vrednosti.

#### **Oprelitev spremenljivk, ki se uporabijo pri izračunu outputov in inputov v finančni in ekonomski analizi:**

Izračun se nanaša na spremenljivke oz. faktorje, katere spreminjamo na intervalu +/- 1%. Za projekt so bile preučene naslednje spremenljivke:

- Sprememba operativnih stroškov
- Sprememba ekonomskih učinkov
- Sprememba investicije

Vpliv teh sprememb je bil analiziran za interval med -1 % in +1 %.

**Tabela 10.1: Vpliv sprememb kritičnih spremenljivk na finančno neto sedanjo vrednost pri varianti »z investicijo« (EUR)**

| VHODNE SPREJEMLJIVKE         | ODMIKI NETO SEDANJH VREDNOSTI |             |
|------------------------------|-------------------------------|-------------|
|                              | FNPV                          |             |
|                              | +1%                           | -1%         |
| celotna vrednost investicije | 0,90%                         | -0,90%      |
| stroški vzdrževanja          | 0,10%                         | -0,10%      |
| ekonomski učinki             | ni primerno                   | ni primerno |

**Tabela 10.2: Vpliv sprememb kritičnih spremenljivk na ekonomsko neto sedanjo vrednost pri varianti »z investicijo« (EUR)**

| VHODNE SPREJEMLJIVKE         | ODMIKI NETO SEDANJH VREDNOSTI |        |
|------------------------------|-------------------------------|--------|
|                              | ENPV                          |        |
|                              | +1%                           | -1%    |
| celotna vrednost investicije | -1,98 %                       | +1,98% |
| stroški vzdrževanja          | -0,68%                        | 0,68%  |
| ekonomski učinki             | 0,77%                         | -0,77% |

Iz zgoraj predstavljenih tabel je razvidno, da pri varianti »z investicijo« ni kritičnih spremenljivk v finančni analizi, medtem ko je ugotovljeno, da je v ekonomski analizi investicijska vrednost identificirana kot kritična spremenljivka.

Kot kritično točko predvidene investicije lahko izpostavimo povišanje investicijske vrednosti, za kar pa je verjetnost minimalna, saj se je glede na recesijo investicijska dejavnost umirila, cene del v gradbeništvu pa so se ustalile. Predračunska vrednost investicije je izdelana z upoštevanjem inflacijske stopnje, ki jo priporoča UMAR ter projekcijo cen, ki veljajo na trgu.

## 10.2 Analiza tveganja

Analiza tveganja predstavlja metodo za določanje verjetnosti ali možnosti za pojav nevarnih dogodkov ter možne posledice. Koncept verjetnostne analize tveganja se uporablja za označitev okoljskih vplivov, njihova pojavnost v naravi s kakršno koli stopnjo natančnosti ni lahko predvidljiva.

Pri preverjanju kritičnosti prej navedenih spremenljivk (1% sprememba vrednosti spremenljivke povzroči vsaj 1% spremembo) je bilo ugotovljeno, da so pri varianti 1 in varianti 2 kritične spremenljivke sprememba investicijske vrednosti pri vplivu na ENPV.

**Tabela 10.3: Ključna tveganja pri varianti »z investicijo«**

| Ključno tveganje   | Ukrepi za zmanjšanje  |
|--|---|
| deloma zasebno lastništvo parcel   | iskanje rešitev z lastniki  |
| dolgo obdobje za izvedbo javnega naročila, pritožbe, revizije  | pravočasna izvedba JN, dobra priprava gradiv in postopkov, iskanje rešitev v okviru zakonodaje in vključevanje zun. strokovnjakov   |
| nepridobitev ali zmanjšanje sofinancerskih sredstev, dolgotrajni postopki odobranja in črpanja sofinancerskih sredstev | pravočasna priprava vse potrebne dokumentacije za sofinancerje, poseben nadzor nad pripravo dokumentacije za črpanje sof. sredstev, sprotno in dosledno vodenje dokumentarnega gradiva, takojšnje ukrepanje in usklajevanje s sofinancerjem v primeru težav |
| vremenski pogoji ter morebitna dodatna nepredvidena dela   | aktivno spremljanje investicije, iskanje rešitev s pogoji razpisa in zakonodaje   |

Nekaterim tveganjem se ni mogoče izogniti. V tem primeru je pomembno, da projektna skupina ta tveganja prepozna in jih z odobritvijo investitorja (vodje projekta) tudi sprejme.

## 11 OPIS MERIL IN UTEŽI ZA IZBIRO OPTIMALNE VARIANTE

Predinvesticijska zasnova predstavlja varianto oz. scenarij »brez investicije«, ki predstavlja ohranjanje obstoječega stanja in varianto »z investicijo«. Med tema variantama dejansko ne gre presojati, saj je že v poglavju 4 navedeno, da je varianta »brez investicije« neustrezna in v celoti nesprejemljiva. Kljub temu skladno z UEM v nadaljevanju predstavljamo merila za izbor najprimernejše variante in z njimi dodajamo dodatno težo izboru najprimernejše variante.

V nadaljevanju prikazujemo merila s katerimi se presoja izbor najprimernejše variante skladno z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/6, 54/10, 27/16). Na podlagi rezultatov finančne in ekonomske analize ter meril določenih z UEM, ki jih prikazujemo v nadaljevanju.

Za namen izbora optimalne možne variante izvedbe projekta smo izbrali 3 skupine meril (kazalnikov), ki možne variante izvedbe projekta obravnavajo z različnih vidikov. S pomočjo navedenih meril bomo izbrali optimalno varianto izvedbe projekta, ki je z vidika investitorja gospodarna, učinkovita, realno izvedljiva z najmanjšimi tveganji ter usklajena s cilji, predpisi in občinskimi odloki. Merila za odločanje o optimalni varianti izvedbe projekta smo razdelili v tri skupine, ki zajemajo večje število kazalnikov. Upoštevali smo naslednje skupine meril:

- MERILA I: Finančna merila:
  - o Investicijska vrednost (EUR)
  - o Neto sedanja vrednost posamezne variante (EUR),
- MERILA II: Ekonomska merila:
  - o Neto sedanja vrednost posamezne variante (EUR),
  - o ERR (%),
  - o C/B ratio.
- MERILA III: Merila za usklajenost z normativi, standardi in stroški na enoto učinka:
  - o Usklajenost s programskimi dokumenti.

### 11.1 Finančna merila

S finančnimi merili se ugotavlja upravičenost projekta s stališča investitorja projekta. Osnova za izračun finančnih meril za ugotavljanje učinkovitosti investicije je finančna analiza investicije pri posamezni varianti. Pri izračunu dinamičnih meril se uporablja metoda diskontiranja.

Finančna merila, ki so bila v okviru variante »z investicijo« preučena, so:

- o Investicijska vrednost (EUR)
- o Neto sedanja vrednost posamezne variante (EUR),

**Tabela 11.1: Finančna merila**

| FINANČNA MERILA              | Varianta Brez investicije | Varianta »z investicijo« |
|------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Investicijska vrednost       | 0                         | 6.726.949,62             |
| Neto sedanja vrednost (FNPV) | 0                         | -5.789.113 EUR           |

### 11.2 Ekonomska merila

Z ekonomskimi oziroma družbenoekonomskimi merili pri izračunu upravičenosti projekta ugotavljamo učinke, ki jih projekt oz. varianta »z investicijo« prinaša ne samo investitorju, temveč tudi drugim ekonomskim in preostalim subjektom. Ekonomska merila poleg neposrednih učinkov (stroškov in koristi) vključujejo tudi posredne vplive na družbo kot celoto (na primer vpliv na okolje, varnost in zdravje).

Osnova za izračun ekonomskih meril je ekonomska analiza (ekonomski tok). Pri izračunih dinamičnih meril uporabljamo metodo diskontiranja. Ekonomska naložbena merila so:

- Ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV),
- Ekonomska interna stopnja donosnosti (ERR),
- Ekonomska količnik relativne koristnosti.

Tabela 11.2: Ekonomska merila variante »z investicijo«

| EKONOMSKA MERILA   | Varianta Brez investicije | Varianta »z investicijo« |
|--|---------------------------|--------------------------|
| Neto sedanja vrednost (ENPV)                             | /                         | 742.809 EUR              |
| Interna stopnja donosnosti (EIRR)                        | /                         | 6,54 %                   |
| Razmerje med koristmi in stroški (B/C <sub>ratio</sub> ) | /                         | 1,16                     |

### 11.3 Merila za usklajenost z normativi, standardi in stroški na enoto učinka in okoljska merila

Pri merilih za usklajenost z normativi, standardi in stroški na enoto učinka se je za vsako predlagano varianto »z investicijo« izračunalo investicijsko vrednost projekta na m kolesarske poti. Prav tako se je v okviru omenjenih merila upoštevalo še okoljska merila, ki se nanašajo predvsem na izpolnjevanje ciljev OP EKP 2014-2020.

Tabela 11.3: Merila za usklajenost z normativi, standardi in stroški na enoto učinka in okoljska merila

| MERILA  | Varianta Brez investicije  | Varianta »z investicijo«   |
|---|--|--|
| Investicijska vrednost na m kolesarske poti (EUR z DDV/m) | /  | 345  |
| Vidik podnebnih sprememb (t CO <sub>2</sub> )             | Ohranjanje izpustov CO <sub>2</sub> zaradi uporabe avtomobilov namesto koles | zmanjšanje avtomobilskih izpustov CO <sub>2</sub> zaradi uporabe koles |
| Kolesarske povezave v občini Krško in Kostanjevica        | območje se ne ureja skladno s prometno strategijo občin                      | območje se ureja skladno s prometno strategijo občin                   |
| Izpolnjevanje ciljev OP EKP 2014-2020                     | Ne izpolnjuje  | Izpolnjuje cilje   |

## 11.4 Primerjava meril med variantami

V nadaljevanju je prikaz multikriterijske analize posameznih meril, kjer smo ocenili posamezno merilo glede na obe predstavljeni varianti. Točkovanje je sledeče: 1 – varianta, ki je boljša, 0 – varianta, ki je slabša. Varianta, ki doseže najvišje število točk je ugodnejša.

Tabela 11.4: Primerjava meril med variantami

|  | VARIANTA brez investicije  | VARIANTA z investicijo   |
|--|--|--|
| <b>FINANČNA MERILA</b>   | <b>1</b>   | <b>1</b>   |
| Investicijska vrednost   | 0  | 6.726.494,62   |
| Neto sedanja vrednost (FNPV)   | 0  | -5.726.950   |
| <b>EKONOMSKA MERILA</b>  | <b>0</b>   | <b>1</b>   |
| Neto sedanja vrednost (ENPV)   | /  | 742.809 EUR  |
| Interna stopnja donosnosti (EIRR)  | /  | 6,54%  |
| Razmerje med koristmi in stroški (B/C <sub>ratio</sub> )   | /  | 1,16   |
| <b>11.3 Merila za usklajenost z normativi, standardi in stroški na enoto učinka in okoljska merila</b> | <b>1</b>   | <b>3</b>   |
| Investicijska vrednost na m kolesarske poti (EUR z DDV/m)  | 0  | 345  |
| Vidik podnebnih sprememb (t CO <sub>2</sub> )  | Ohranjanje izpustov CO <sub>2</sub> zaradi uporabe avtomobilov namesto koles | zmanjšanje avtomobilskih izpustov CO <sub>2</sub> zaradi uporabe koles |
| Kolesarske povezave v občini Krško in Kostanjevica   | območje se ne ureja skladno s prometno strategijo občin                      | območje se ureja skladno s prometno strategijo občin                   |
| Izpolnjevanje ciljev OP EKP 2014-2020  | Ne izpolnjuje  | Izpolnjuje cilje   |
| <b>SKUPAJ TOČK</b>   | <b>2</b>   | <b>5</b>   |
| <b>UGODNEJŠA VARIANTA</b>  | <b>NE</b>  | <b>DA</b>  |

Na podlagi predstavljenih finančnih kazalnikov se ugotavlja, da je neto sedanja vrednost preučevane variante »z investicijo« negativna, kar kaže na to, da projekt ni finančno donosen in je kot tak primeren za sofinanciranje.

Na podlagi ekonomskih meril se ugotavlja, da je varianta »z investicijo« ekonomsko sprejemljiva, saj koristi presegajo stroške projekta.

Na podlagi meril za usklajenost z normativi, standardi in stroški na enoto učinka ter okoljskih meril se varianta »z investicijo« izkaže kot sprejemljiva varianta za izvedbo.

Na osnovi opisanih vseh analiziranih meril ugotavljamo, da je izvedba variante s projektom kot edina izvedljiva.



## 12 PREDLOG OPTIMALNE VARIANTE PROJEKTA

Na podlagi predstavljenih variant (glej poglavje Napaka! Vira sklicevanja ni bilo mogoče najti.) ter na podlagi pisanih meril in uteži za izbiro optimalne variante (glej poglavje Napaka! Vira sklicevanja ni bilo mogoče najti.) smo v okviru multikriterijske analize izbrali najboljšo varianto in to je **Varianta »z investicijo«**.

Predmet projekta je projekt »Kolesarska povezava Krško – Kostanjevica na Krki«, ki ga načrtujeta Občina Krško in Občina Kostanjevica na Krki. Projekt vključuje ureditev kolesarske povezave, ki poteka od središča Krškega, ki je regionalno in kulturno središče, do Kostanjevice na Krki.

Investicija obsega izvedbo 19,5 km kolesarskih povezav v občinah Krško in Kostanjevica na Krki, od česar potekajo odseki od 1 do 17 (13,5 km) v občini Krško in odseki od 18 do 21 (5,1 km) v občini Kostanjevica na Krki.

Gre za:

- Izgradnjo 9,7 km ločenih enostranskih dvosmernih kolesarskih stez z vso potrebno opremo in ureditvami,
- ureditev 2,4 km kolesarskih povezav na obstoječih voziščih (talne označbe »sharrow«),
- Ureditev 5,5 km kolesarskega pasa na vozišču,
- Ureditev 1,4 km kolesarskih poti, in
- izgradnjo 0,50 km večnamenskih poti, ki bodo namenjene tudi kolesarjem.

Namen projekta je zagotoviti kakovostne infrastrukturne pogoje, zaradi katerih bo vse več občanov za dnevno migracijo uporabljalo kolo. Z investicijo se bo prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti med mestoma Krško in Kostanjevica na Krki z dograditvijo kolesarskega omrežja in zagotovilo osnovne infrastrukturne pogoje za povezanost središča mesta Krško z mestom Kostanjevica na Krki. Nadalje se bo povečalo prometno varnost najšibkejših udeležencev v prometu, izboljšalo se bo kakovost zraka in povečanje turističnih atraktivnosti občin Krško in Kostanjevica na Krki.

Glavni cilji projekta so:

- zagotoviti kakovostne infrastrukturne pogoje, zaradi katerih bo vse več občanov občin Krško in Kostanjevica na Krki za dnevno migracijo uporabljalo kolo,
- s kolesarsko infrastrukturo povezati pomembne točke občin Krško in Kostanjevica na Krki,
- izboljšati prometno varnost,
- zmanjšati izpuste toplogrednih plinov, ki so posledica uporabe motornih vozil,
- zmanjšati porabo fosilnih goriv,
- pozitivno vplivati na zdravje občanov,
- izboljšati turistično ponudbo občin Krško in Kostanjevica na Krki (kolesarske poti predstavljajo pomembno javno turistično infrastrukturo),
- omogočiti trajnostni razvoj občin Krško in Kostanjevica na Krki,
- izboljšati infrastrukturno urejenost občin ter
- izboljšati splošne pogoje bivanja za tamkajšnje prebivalce.