





# Občina Trbovlje

OBČINA TRBOVLJE  
Član občinskega sveta

OBRAZEC: POBUDA  
VPRAŠANJE

Nika POTRPIN

## OBČINSKEMU SVETU

V skladu s 16. in 17. členom Poslovnika občinskega sveta (UVZ št. 11/12-UPB) postavljam oziroma dajem na 19. (iz) redni seji občinskega sveta, dne 13.11.2017

VPRAŠANJE –  POBUDO  
(ustrezno označi)

Že celostna prometna strategija Občine Trbovlje predvideva izgradnjo kolesarskih stez v Trbovljah. Poznamo idejni projekt izgradnje kolesarskih stez v Občini Trbovlje. Odgovori za medije so bili, da je časovnica ureditve kolesarskih površin odvisna od morebitnih razpisov na državi. Zanima me, ali smo kaj bližje izgradnji kolesarskih stez, kdaj se bodo začele graditi kolesarske steze, terminski plan izgradnje kolesarskih stez, in način financiranja izgradnje, če je že znan.

Obenem dajem pobudo, da se z izgradnjo kolesarskih stez v Občini Trbovlje prične takoj.

Na zastavljeno vprašanje oz. vloženo pobudo, naj se mi odgovori:  
 ustno na seji sami oz. pisno, če ni mogoče na seji odgovoriti ustno  
 v pisni obliki  
(ustrezno označi)

Trbovlje, dne 13.11.2017

Podpis: Nika Potrpin



**OBČINA TRBOVLJE**  
Mestni trg 4, 1420 TRBOVLJE

tel.: 0356/34-800, faks: 0356/27-986, e-mail: [obcina.trbovlje@trbovlje.si](mailto:obcina.trbovlje@trbovlje.si)

Datum: 15. 11. 2017

**OBČINSKEMU SVETU**  
**OBČINE TRBOVLJE**

Na 19. redni seji občinskega sveta, dne 13. 11. 2017, je članica občinskega sveta Nika POTRPIN, podala naslednje vprašanje:

**Vprašanje:**

*Že celostna prometna strategija Občine Trbovlje predvideva izgradnjo kolesarskih stez v Trbovljah. Poznamo idejni projekt izgradnje kolesarskih stez v Občini Trbovlje. Odgovori za medije so bili, da je časovnica ureditve kolesarskih površin odvisna od morebitnih razpisov na državi. Zanima me, ali smo kaj bližje izgradnji kolesarskih stez, kdaj se bodo začele graditi kolesarske steze, terminski plan izgradnje kolesarskih stez, in način financiranja izgradnje, če je že znan.*

*Obenem dajem pobudo, da se z izgradnjo kolesarskih stez v Občini Trbovlje prične takoj.*

**Odgovor:**

Med ukrepi Celostne prometne strategije za Občino Trbovlje je tudi izgradnja kolesarskih povezav v mestu. Leta 2013 je bil izdelana idejna zasnova *Preveritev umestitve trase kolesarske steze od Gabrskega do železniške postaje*. Nato smo počakali na izdelavo Celostne prometne strategije, da je podala usmeritve urejanja prometa. V začetku letošnjega leta pa smo nato pričeli izdelovati idejni projekt *Ureditve kolesarskih površin na relaciji od Trga Franca Fakina do Trga revolucije v Trbovljah*. Iz tega projekta smo izbrali najbolj smiselno varianto (glede tehnične izvedljivosti, glede lastništva zemljišč, glede ekonomičnosti izvedbe, glede varnosti in udobja uporabnikov) in jo obdelali v izvedbenem načrtu *Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trga revolucije v Trbovljah*. S tem projektom smo se prijaviili na razpis Ministrstva RS za infrastrukturo za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti. Izgradnja naj bi se tako sofinancirala s kohezijskimi sredstvi in sredstvi državnega proračuna. Če bomo s prijavo uspešni nameravamo izvesti umestitev kolesarskih površin na tej relaciji v letu 2018. Hkrati pa v naslednjih letih nameravamo s pomočjo razpisov za sofinanciranje izdelati projekte in umestiti kolesarske površine na preostali relaciji od Gabrskega do železniške postaje in urediti kolesarske povezave do Hrastnika čez Ojstro.

Pripravil:  
Boštjan Špeglič



Županja Občine Trbovlje  
Jasna Gabrič



OBČINA TRBOVLJE  
Član občinskega sveta

OBRAZEC: POBUDA  
VPRAŠANJE

Romana Guzej

**OBČINSKEMU SVETU**

V skladu s 16. in 17. členom Poslovnika občinskega sveta (UVZ št. 11/12-UPB) postavljam oziroma dajem na 19. (iz) redni seji občinskega sveta, dne 13.11.2017

**VPRAŠANJE** –  **POBUDO**  
(ustrezno označi)

Skladno z Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ, 8. člen je temeljni dokument za uvrstitev projekta v načrt razvojnih programov dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP), s katerim se med drugim določi izhodiščna vrednost projekta. Izhodiščna vrednost se lahko spremeni na podlagi s sklepom potrjene predinvesticijske zasnove in/ali investicijskega programa in/ali njegove novelacije.

Prosim za pojasnilo, na osnovi česa se v Občini Trbovlje projekti uvrščajo v NRP glede na dejstvo, da občinski svet v našem mandatu ni potrdil niti enega DIIP-a.

Potrjen DIIP s strani občinskega sveta za posamezen projekt je tudi osnova za pridobitev sredstev iz evropskih strukturnih skladov, med drugim se bodo potrjeni DIIP-i potrebovali tudi za črpanje sredstev na osnovi Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju Zasavja. .

Na zastavljeno vprašanje oz. vloženo pobudo, naj se mi odgovori:

- ustno na seji sami oz. pisno, če ni mogoče na seji odgovoriti ustno  
 v pisni obliki  
(ustrezno označi)

Trbovlje, dne 13.00.2017

Podpis: Romana Guzej



OBČINA TRBOVLJE  
Član občinskega sveta

OBRAZEC: POBUDA  
VPRAŠANJE

Romana Guzej

**OBČINSKEMU SVETU**

V skladu s 16. in 17. členom Poslovnika občinskega sveta (UVZ št. 11/12-UPB) postavljam oziroma dajem na 19. (iz) redni seji občinskega sveta, dne 13.11.2017

VPRAŠANJE –  POBUDO  
(ustrezno označi)

Na eni od preteklih sej je bilo občinskim svetnikom povedano, da ima županja komisija za presojo investicij. Zanima me:

- na osnovi česa je bila ta komisija ustanovljena
- kdo so člani te komisije
- kakšna je strokovna usposobljenost članov te komisije
- kakšne so naloge te komisije
- zakaj se občinski svetnik v našem mandatu (2014 - 2018) še nikoli nismo izrekli o izvedbi kakšne konkretne investicije v občini (npr. na osnovi ugotovitev te komisije glede določene investicije)

Na zastavljeno vprašanje oz. vloženo pobudo, naj se mi odgovori:

- ustno na seji sami oz. pisno, če ni mogoče na seji odgovoriti ustno  
 v pisni obliki  
(ustrezno označi)

Trbovlje, dne 13.00.2017

Podpis: Romana Guzej



**OBČINA TRBOVLJE**  
Mestni trg 4, 1420 TRBOVLJE

tel.: 0356/34-800, faks: 0356/27-986, e-mail: [obcina.trbovlje@trbovlje.si](mailto:obcina.trbovlje@trbovlje.si)

Datum: 16. 11. 2017

**OBČINSKEMU SVETU**  
**OBČINE TRBOVLJE**

Na 19. redni seji občinskega sveta, dne 13. 11. 2017 sta člana občinskega sveta Alojz VAJDIČ in Samo GUZEJ podala naslednje pobude:

**Pobude:**

*»Svetnik je podal pobudi, da bi se na območju od bazena proti trgovini Montekukuli ter na Ulici španskih borcev uredili območji omejeni hitrosti – cona 30 km«*

*»Svetnik je dopolnil pobudo OS Alojza Vajdiča z manjšo pripombo. Opozoril je, da so bili pešci pred trenutno ureditvijo (zaris pločnika pri bazenu) dejansko dosti bolj pozorni na promet kot sedaj. Menil je, da bi bilo smiselno ponovno preučiti ureditev tega dela v smislu večje varnosti pešcev.«*

**Odgovor:**

Občina Trbovlje je vrsto let opozarjala upravljavca državne ceste (DRSI) na prometno problematiko pri trgovini »Montekukuli«. Prometna varnost na tem odseku je bila izredno slaba in zaskrbljujoča, saj ni zgrajenega hodnika za pešce, prosti profil vozišča pa je močno zožan.

V letošnjem letu nam je končno uspelo, da so odgovorni predstavniki upravljavca ceste prišli na teren, kjer smo si skupaj ogledali prometno problematiko. Na podlagi ogleda je bil s strani upravljavca izdan nalog za ureditev, ki je bila nato tudi izvedena. Vsa prometna signalizacija je izvedena na podlagi Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Ur.l.RS, št. 99/2015).

Si je pa Občina v preteklih dveh letih močno prizadevala, da bi skupaj z upravljavcem ceste rekonstruirali omenjen odsek ceste vključno z razširitvijo vozišča in izgradnjo hodnika za pešce, vendar z lastnikom zemljišča, ki bi ga bilo potrebno odkupiti, nikakor ni bilo mogoče skleniti dogovora o prodaji potrebnega dela zemljišča.

Prometno problematiko Ulice španskih borcev je v poletnih mesecih obravnavala Prometna komisija Občine Trbovlje. Sklep komisije je bil, da bo komisija ponovno preučila prometno ureditev omenjene ulice po končani izvedbi povezovalne ceste Trbovlje – Hrastnik, saj se bo takrat verjetno povečala prometna obremenitev in bo potrebno zagotoviti trajne in predvsem za stanovalce ugodne rešitve.

Pripravil:  
Rok Verdel



Županja Občine Trbovlje  
Jasna Gabrič



Županja

Naslov: Mestni trg 4  
1420 Trbovlje, Slovenija

Telefon: +386 (0)3 56 34 800

Faks: +386 (0)3 56 27 986

Elektronski naslov: [obcina.trbovlje@trbovlje.si](mailto:obcina.trbovlje@trbovlje.si)

Spletna stran [www.trbovlje.si](http://www.trbovlje.si)

Številka:

Datum: 4. 12. 2017

Za:

Zadeva: **POTRJEVANJE INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE**

Spoštovani,

na 19. seji Občinskega sveta Občine Trbovlje in še naslednji dan po elektronski pošti, je bilo s strani občinske svetnice Romane Guzej in občinskega svetnika Borisa Moškona, izpostavljeno dejstvo, da občinski svet v tem mandatu ni dobil v potrditev še nobenega DIIP-a (dokument identifikacije investicijskega projekta), zaradi česar naj bi bilo uvrščanje projektov v proračun in NRP nepravilno. Ker je v Občini Trbovlje vsa leta do sedaj DIIP-e potrjeval župan, zakonska podlaga oz. predpisi pa se v zadnjih več kot 10-ih letih v tem delu niso vsebinsko spremenili, po istem postopku delamo tudi v mandatu 2014-2018. Zaradi izpostavljenega dvoma v to dejstvo, smo se za odgovor obrnili še na pristojno ministrstvo za finance, kjer so potrdili, da v primeru, ko je Občina investitor, da lahko investicijsko dokumentacijo potrdi župan, kar pomeni, da ne delamo ničesar narobe oz. napačno. Če bi bilo naše ravnanje napačno, bi to pomenilo, da so narobe delali vsi dosedanji župani v zadnjih najmanj 10-ih letih in direktorji občinskih uprav, ki so odgovorni za zakonitost delovanja občinske uprave. Iz Ministrstva za finance, Direktorata za proračun so med drugim zapisali sledeče:

»V skladu z 18., 19. oziroma 20. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16; v nadaljevanju: Uredba) se mora investitor do dokumenta identifikacije investicijskega projekta, predinvesticijske zasnove oziroma investicijskega programa opredeliti s pisnim sklepom in ga potrditi ali zavrniti. Uredba ne določa konkretnega organa investitorja, ki potrdi ali zavrne te dokumente. Ker občino v skladu s 33. členom Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO in 76/16 – odl. US) zastopa župan, bi lahko v primeru, ko je investitor občina, investicijsko dokumentacijo potrdil oziroma zavrnil župan.«

Seveda je DIIP dokument, ki sodi v okvir informacij javnega značaja, kar tudi ni bilo zanikano, vendar pa se gradivo za občinski svet objavlja na spletni strani in je tako vsem javno dostopno. To pomeni, da bi bili tudi vsi DIIP-i objavljeni na spletni strani in tako bi se jih brez težav kopiralo in uporabljalo ideje. V tem smislu je bil izrečen tudi komentar na seji in ne pristajam na vsa ostala navajanja v zvezi s tem s strani občinskega svetnika Borisa Moškona.

Izražen je bil tudi dvom o tem, da brez potrjenih DIIP-ov na občinskem svetu ne bo mogoča prijava na razpise ministrstev, kot primer je bilo podano Ministrstvo za okolje in prostor, in sicer za črpanje sredstev na osnovi Odloka o načrtu za kakovost zraka na območju Zasavja. Zaradi tega smo to trditev preverili tudi na omenjenem ministrstvu, na Oddelku za podnebne spremembe. Ta pogoj jim ni poznan, za primer pa so nam posredovali na spletnih straneh Eko sklada objavljen Javni poziv 50SUB-AVPO17 - Nepovratne finančne spodbude občinam za nakup novih avtobusov za izvajanje javnega mestnega potniškega prometa na območjih občin s sprejetim Odlokom o načrtu za kakovost

zraka. V javnem pozivu je naveden naslednji pogoj: »Občine vlagateljice morajo imeti sprejet občinski proračun z vključeno postavko nakupa predmetnih vozil – avtobusov in morajo zagotoviti, da bodo vozila uporabljena za namen, določen z javnim pozivom.« Ne vsebuje pa pogoja glede organa, ki naj bi potrdil DIIP.

Poudarimo naj še, da so bile vse investicije izvedene na podlagi sprejetega proračuna za tekoče leto ter uvrstitve investicij na ustrezne postavke in v ustrezne NRP-je. Tako so vsi postopki izpeljani skladno z zakonodajo in ostalimi predpisi, za vsako posamezno investicijo pa so ustanovljene komisije skladno z Zakonom o javnem naročanju. Prilagamo vam DIIPe treh največjih investicij, in sicer za Urbanistično ureditev pred Pošto Trbovlje, Spremembo prometne signalizacije in ureditev kolesarskih površin na odseku Trg Franca Fakina – Trg revolucije v Trbovljah ter Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219, ostali DIIPi pa so vsem dostopni in na voljo na Občini Trbovlje.



Jasna Gabrič  
županja





Občina Trbovlje

**Naročnik: OBČINA TRBOVLJE  
MESTNI TRG 4  
1420 TRBOVLJE**



REGIONALNA  
RAZVOJNA  
AGENCIJA  
**ZASAVJE**

**Izdelovalec: REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZASAVJE  
GRAJSKA ULICA 2  
1410 ZAGORJE OB SAVI**

## **DOKUMENT**

### **IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

#### **»URBANISTIČNA UREDITEV PRED POŠTO TRBOVLJE«**

Trbovlje, 07.11.2017



## KAZALO

1. UVODNO POJASNILO.....	3
2. OPREDELITEV INVESTITORJA, DOLOČITEV STROKOVNIH SODELAVCEV, IZDELOVALCEV INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN ODGOVORNIH ZA NADZOR IN PROJEKTNO DOKUMENTACIJO.....	4
3. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO. 10	
3.1. Opis obstoječega stanja z razlogi za investicijo .....	10
4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....	13
4.1. Razvojne možnosti.....	13
4.3. Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami .....	14
5. OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE .....	15
5.1. Varianta »brez« investicije .....	15
5.2. Varianta »z« investicijo.....	15
6. OPREDELITEV VRSTE OPERACIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI .....	16
6.1. Opredelitev vrste operacije.....	16
6.2. Določitev vrednosti investicije in navedba osnov za oceno vrednosti.....	16
6.3. Osnove za oceno investicije.....	17
6.4. Potrebna investicijska dokumentacija.....	18
7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO .....	18
7.1. Strokovne podlage, za pripravo DIIP-a.....	18
7.2. Navedba in opis lokacije.....	18
7.3. Opis tehničnih – projektnih karakteristik.....	20
7.3.1. Opis objekta.....	22
7.3.2. Informiranje in obveščanje javnosti.....	23
7.4. Terminski plan izvedbe operacije .....	23
7.5. Varstvo okolja .....	23
8. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI.....	25
8.1. Finančna analiza .....	27
8.1.1. Ocena finančne vrednosti investicije.....	28
8.2. Ekonomska analiza.....	31
9. SKLEP .....	35



## 1. UVODNO POJASNILO

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

Je dokument, ki vsebuje podatke, potrebne za investicijske namere in cilje v obliki funkcionalnih zahtev, ki jih bo morala investicija izpolnjevati. Predstavlja tudi podlago za odločanje o nadaljevanju investicije oziroma operacije.




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

Investitor oz. nosilec operacije, Občina Trbovlje, načrtuje izvedbo operacije »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«, in sicer urbanistično urediti območje pred pošto v občini Trbovlje in tako obravnavano območje sanirati, urediti, in mu poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bo obogatila prostor.

Izdelovalec DIIPa je RRA Zasavje, Grajska ulica 2, 1410 Zagorje ob Savi.

### INVESTITOR

Naziv	<b>OBČINA TRBOVLJE</b>  Občina Trbovlje
Naslov	Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Odgovorna oseba	Jasna Gabrič (županja)
Pravnoorganizacijska oblika	Občina, javni sektor
Kontaktna oseba	Andreja Bienelli Kalpič
Telefon	03-56-34-810/041-766-614
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si">andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.trbovlje.si/">http://www.trbovlje.si/</a>

Odgovorna oseba:

Jasna Gabrič, županja

Trbovlje, 07.11.2017



**IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE**

Naziv	<b>Regionalna razvojna agencija Zasavje</b>  REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA <b>ZASAVJE</b>
Naslov	Grajska ulica 2, 1410 Zagorje ob Savi
Skrajšan naziv	RRA Zasavje
Odgovorna oseba	Tadej Špitalar, direktor
Kontaktna oseba	Tadej Špitalar, direktor
Telefon	08-38-49-500
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:info@rra-zasavje.si">info@rra-zasavje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.rra-zasavje.si">www.rra-zasavje.si</a>


Odgovorna oseba za pripravo investicijske dokumentacije:

Tadej Špitalar, direktor

---

Trbovlje, 07.11.2017

**IZDELOVALEC PROJEKTNE IN TEHNIČNE DOKUMENTACIJE**

Naziv	<b>FIN ARS center za arhitekturo, gradbeno projektiranje in druge storitve d.o.o.</b> 
Naslov	Podvine 36, 1410 Zagorje ob Savi
Odgovorna oseba	Kristijan Čuk, strokovni direktor
Kontaktna oseba	Kristijan Čuk, strokovni direktor
Telefon	03 56 60 550
Fax	/
Spletni naslov	<a href="http://www.finars.si">www.finars.si</a>
e-mail	<a href="mailto:kristijan.cuk@finars.si">kristijan.cuk@finars.si</a>

Odgovorna oseba:


Kristijan Čuk, strokovni direktor

---

Trbovlje, 07.11.2017



**PREDVIDENI BODOČI UPRAVLJALEC OBJEKTOV**

Naziv	<p style="text-align: center;"><b>OBČINA TRBOVLJE</b></p>  <p style="text-align: center;"><b>Občina Trbovlje</b></p>
Naslov	Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Odgovorna oseba	Jasna Gabrič (županja)
Pravnoorganizacijska oblika	Občina, javni sektor
Kontaktna oseba	Andreja Bienelli Kalpič
Telefon	03-56-34-810/041-766-614
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si">andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.trbovlje.si/">http://www.trbovlje.si/</a>


Odgovorna oseba:

Jasna Gabrič, županja

---

Trbovlje, 07.11.2017

**NADZOR NAD PRIPRAVO INVESTICIJSKE IN DRUGE DOKUMENTACIJE**

Naziv	<b>OBČINA TRBOVLJE</b>  <b>Občina Trbovlje</b>
Naslov	Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Odgovorna oseba	Jasna Gabrič (županja)
Pravnoorganizacijska oblika	Občina, javni sektor
Kontaktna oseba	Andreja Bienelli Kalpič
Telefon	03-56-34-810/041-766-614
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si">andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.trbovlje.si/">http://www.trbovlje.si/</a>

Nadzor nad izvajanjem investicije bo izvajal nosilec operacije, to je Občina Trbovlje.

Odgovorna oseba:

Jasna Gabrič, županja

Trbovlje, 07.11.2017





## **SEZNAM STROKOVNIH DELAVCEV, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN TEHNIČNE DOKUMENTACIJE**

Investicijsko dokumentacijo so izdelali na Regionalni razvojni agenciji Zasavje (v nadaljevanju RRA Zasavje). Pri izdelavi investicijske dokumentacije (DIIP) so sodelovali naslednji strokovni delavci:

1. Dejan Pobiljšaj, univ. dipl. ekon., vodja priprave investicijske dokumentacije
2. Tadej Špitalar, direktor RRA Zasavje

Projektno in tehnično dokumentacijo je izdelal FIN ARS center za arhitekturo, gradbeno projektiranje in druge storitve d.o.o. Pri izdelavi projektne in tehnične dokumentacije so sodelovali naslednji strokovni delavci:

1. Kristijan Čuk, univ. dipl. inž. arh., strokovni direktor
2. Irena Gorjup Gračner, univ. dipl. inž. arh., projektant



### 3. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

#### 3.1. Opis obstoječega stanja z razlogi za investicijo

Občina Trbovlje ima skupno površino 58,0 km<sup>2</sup> in 16.221 prebivalcev (Vir: Statistični urad RS) ter sodi med podpovprečno razvite slovenske občine, saj je njen koeficient razvitosti, po podatkih Ministrstva za finance, 0,92. Občina Trbovlje spada v Zasavsko regijo, ki ima indeks razvojne ogroženosti 125,1. Stopnja brezposelnosti pa je v mesecu novembru 2016 znašala 18,1. Leži v središču Zasavske regiji, med občinami Zagorje ob Savi in Hrastnik in je preko lokalne ceste Trbovlje – Zagorje – Trojane oziroma Trbovlje – Hrastnik – Prebold povezana z AC odsekom Ljubljana-Maribor.

Območje operacije je na severni strani omejeno z objektom blagovnice, na južni strani z objektoma pošte in Rudis-a ter krožiščem, na vzhodni strani z lokalno cesto in na zahodni strani z objektom trgovine DM. Na obravnavanem območju, med objekti pošte, trgovine DM in blagovnice, je urejeno asfaltirano parkirišče za osebna vozila s 24 parkirnimi mesti. Ta del je pretežno raven. Od parkirišča proti krožišču in lokalni cesti na vzhodni strani se teren spušča. Višinska razlika je v povprečju 3,40m. Brežina je urejena kot zelenica. Na njej sta dve zunanji betonski stopnišči in klančina za dostop do nivoja parkirišča. Celotno območje je namenjeno izključno komunikaciji in parkiranju osebnih vozil.

Omenjeno območje se nahaja na parcelah št. 806/7 (del), 811/7, 811/11, 812/17 (del), 812/18, 812/19, 812/20 (del), 812/21 (del) in \*1665 (del) vse v k.o. Trbovlje.

Lokacija operacije se nahaja v centru mesta, ki je namenjeno centralnim dejavnostim. Na območju obstoječega parkirišča se predvideva novo parkirišče, s 23 parkirnimi mesti, od katerih je eno namenjeno invalidom, eno pa je rezervirano za vozila na električni pogon s polnilno postajo.

Na območju operacije se predvideva prostor za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa. Na severnem delu ob blagovnici se bo razširila ploščad ob parkirišču. Ob parkirišču se načrtuje tudi pitnik s svežo vodo. Brežina vzhodno od parkirišča se bo tematsko zasnovala kot park kulture. Na brežini se bo uredilo šest kulturnih točk, ki bodo namenjene počitku in bodo na nevsiljiv način omogočale predstavitev kulturnikov, ki so ali še vedno ustvarjajo in so povezani s trboveljsko občino. Točka bo oblikovana kot prostor opremljen s klopjo, košem za odpadke, konzolnim nadstreškom in polnilcem mobilnih naprav. Streha nadstreška, ki bo imela vtisnjene verze, tekste in grafike kulturnikov, bo zagotavljala senco in ne toliko neko zaščito pred dežjem. Del strešne površine bo namenjen sončnemu zbiralniku, ki bo oskrboval polnilec pametnih mobilnih naprav, lociran na stebru nadstreška. Celotno območje operacije bo imelo tudi brezplačen WI-FI dostop. Na sredini brežine bo locirano stopnišče z vmesnimi podesti in klopmi za počitek. Le to vodi od nivoja lokalne ceste ob rondoju, do nivoja parkirišča ob pošti. Na drugem, večjem podestu se predvideva prostor za kiparski izdelek, monolit, dimenzij 120 cm x 30 cm x 270 cm, ki je v osi stopnišča, kot osrednji, dominantni lik parka kulture. Diagonalno po brežini je predvidena klančina za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam in vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora. Na vzhodni strani, ob vznožju brežine sta predvidena dva digitalna oglasna panoja. Ob vznožju zelenice je predviden pas kovinskega tlaka s tekstom. Na južni strani, ob objektu Rudis-a, je predviden armiranobetonski zid, v celoti zakopan v zemljo, ki preprečuje zdrs zemljine. Zid je dolžine 6,00 m in višine od 1,40



m do 2,00 m. Predvidena je tudi razširitev obstoječe dovozne ceste med objektoma DM-a in pošte.

Skupna bruto površina obravnavanega območja operacije je 1.853,19 m<sup>2</sup>.

Slika 1: Občina Trbovlje



(Vir: Občina Trbovlje)

Občina Trbovlje nima ustrezno urejenega prostora v centru mesta pred pošto Trbovlje. Ureditev lokacije je pomembna tudi zaradi zaskrbljujočega pomanjkanja parkirišč. V območju operacije se nahajajo NLB banka z bankomatom, fitnes center, SiMobilova poslovalnica, osnovna šola, avtobusno postajališče, trgovine, drugi poslovni objekti in pošta, kar povzroča, da se na tem območju zadržuje veliko število ljudi. Sedanje stanje onemogoča varno parkiranje in varen dostop do servisnih storitev.

Ureditev območje pred pošto v občini Trbovlje predstavlja prispevek k povečanju atraktivnosti kraja in njegove kulturne dediščine. Z izvedbo operacije se bo okrepilo sodelovanje med Občino in tamkajšnjim prebivalstvom ter dani bodo pogoji za kvalitetnejše življenje. Omogočene bodo številne aktivnosti druženja in povezovanja prebivalcev.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je sanacija in ureditev območja pred pošto v Trbovljah in tako omenjenemu območju poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bi obogatila prostor ter uresničiti razvojne cilje občine Trbovlje in zagotoviti kvalitetni življenjski prostor v skladu z regionalnim razvojnim programom.



V okviru operacije se bo uredilo novo parkirišče s 23 parkirnimi mesti, od katerih bo eno namenjeno invalidom, eno pa je rezervirano za vozila na električni pogon s polnilno postajo. Uredil se bo prostor za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa. Na severnem delu ob blagovnici se bo razširilo ploščad ob parkirišču. Ob parkirišču se bo postavil pitnik s svežo vodo. Brežina vzhodno od parkirišča bo tematsko zasnovana kot park kulture s šestimi kulturnimi točkami. Na sredini brežine se bo lociralo širše stopnišče z vmesnimi podesti in klopami za počitek in klančina za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam in vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora.

Z izvedbo operacije Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje se bo:

- urbanistično uredilo območje pred pošto v Trbovljah,
- zagotovilo boljše in varnejše javne površine,
- izboljšala prometna varnost,
- povečalo blagostanje prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu,
- izboljšala kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje,
- izboljšanje mobilnost in dostopnost v občini Trbovlje,
- zagotovilo varnejšo dnevno migracijo,
- izboljšala podoba občine Trbovlje.

Slika 2: Območje operacije



(Vir: Občina Trbovlje)



## 4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI

### 4.1. Razvojne možnosti

Operacija bo prispevala k uresničevanju strateških ciljev Celostne prometne strategije in sicer večja privlačnost in kakovost mestnega okolja, povečanje pretočnosti in dostopnosti. Omenjena ukrepa sta navedena v celostni prometni strategiji Občine Trbovlje kot zahtevani ukrepi, ki naj bi bili izvedeni v letu 2018. Hkrati bo operacija pripomogla k večji varnosti vseh udeležencev v prometu in k izboljšanju mobilnosti in dostopnosti v občini Trbovlje.

Z operacijo se želi urbanistično urediti območje pred pošto v občini Trbovlje in tako obravnavano območje sanirati, urediti, in mu poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bo obogatila prostor.

Operacija prispeva tudi k uresničevanju četrtega strateškega cilja Regionalnega razvojnega programa Zasavske razvojne regije, ki je »učinkovitejša izraba prostora« in petega strateškega cilja Regionalnega razvojnega programa Zasavske razvojne regije ki pa je »primerljiva raven kakovosti življenja«. Predstavljena operacija bo imela izrazito pozitivne učinke na dvig kvalitete in privlačnosti mestnega prostora ter s tem tudi neposreden vpliv na dvig kakovosti življenja in bivanja občanov.

Z operacijo se bo uredil center mesta, zagotovila varnost za vse udeležencev prometu, varen dostop do javnih storitev, parkirna mesta, izboljšala mobilnost in dostopnost v občini in s tem varnejša dnevna migracija. Z urejenim območjem bo operacija prispevala k skladnem družbenem razvoju ter k razvoju z vidika okolja, k zagotavljanju visoke življenjske ravni in kakovosti zdravja ter bivalnega okolja in s tem prispevala k dvigu življenjskega standarda vseh občanov v občini Trbovlje.

Koristi operacije:

- izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu,
- znižanje stroškov prometnih nesreč,
- obogatitev življenja v občini Trbovlje,
- povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu,
- izboljšanje kakovosti življenja in bivanja občanov občine Trbovlje,
- posredni vpliv na boljšo kvaliteto življenja posameznih ranljivih skupin,
- urejene in prenovljene javne površine dajejo možnost večjega povezovanja ljudi,
- večja privlačnost in kakovost mestnega okolja in s tem izboljšana podoba občine Trbovlje,
- zmanjšanje negativnih vplivov prometa in prometne infrastrukture na okolje,
- usklajen razvoj družbene infrastrukture v občini Trbovlje,
- zagotavljanje dostopnosti in pretočnosti vsem skupinam uporabnikov prometnega sistema,
- izboljšanje družbenega življenja občanov,
- pozitivni vpliv na povišano vrednost zemljišč,
- boljši pogoji parkiranja v centru mesta in prihranek časa,
- prispevek k večanju kulturnega in socialnega kapitala,



- spodbujanje kulturnega razvoja,
- razvoja drugih dodatnih dejavnosti na območju v centru mesta,
- omogočiti kulturne dejavnosti: izvedbo najrazličnejših kulturnih prireditev društev in organizacij, ki delujejo na področju kulture,
- boljši in varnejši dostop do storitev,
- kvalitetnejše preživljanje prostega časa.

#### 4.2. Cilji investicije

Namen investicije je sanirati in urediti območje pred pošto v Trbovljah in tako omenjenemu območju poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bi obogatila prostor. Skladno s tem bodo uresničeni razvojni cilji občine Trbovlje in zagotovljena višja kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje. Z investicijo se bo zagotovilo večjo prometno varnost vseh udeležencev v prometu, boljše in varnejše javne površine, izboljšanje mobilnosti in dostopnosti v občini Trbovlje in s tem varnejša dnevna migracija, izboljšala se bo podoba občine Trbovlje ter povečalo blagostanje prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu.

Splošni cilj:

Sanacija in ureditev območja pred pošto v Trbovljah in tako omenjenemu območju poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bi obogatila prostor ter uresničiti razvojne cilje občine Trbovlje in zagotoviti kvalitetni življenjski prostor v skladu z regionalnim razvojnim programom. Operacija bo zagotovila pozitivni učinek na dvig kvalitete in privlačnosti mestnega prostora ter s tem tudi neposredno vplivala na dvig kakovosti življenja in bivanja občanov Občine Trbovlje.

Objektni cilj pa je sanacija in ureditev območja v centru mesta pred pošto Trbovlje v skupni površini 1.853,19 m<sup>2</sup>.

Specifični cilji:

- izboljšana kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje,
- izboljšana mobilnost in dostopnost v občini Trbovlje,
- izboljšanje družbenega življenja občanov,
- ureditev centra mesta,
- prispevanje k ekološko sprejemljivejši okolici,
- izboljšanje pogojev za izvajanje družbenih in kulturnih dogodkov na prostem,
- zagotovitev boljših in varnejših javnih površin,
- ureditev prometne varnosti,
- zagotoviti varnejšo dnevno migracijo,
- omogočanje razvoja drugih dodatnih dejavnosti na območju v centru mesta.

#### 4.3. Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami

Načrtovana operacija je skladna z naslednjimi strateškimi dokumenti:

- Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 -2020.
- Regionalni razvojni program Zasavske regije 2014 – 2020.
- Strategija razvoja Slovenije 2014 – 2020.
- Strategija lokalnega razvoja 2014 – 2020.
- Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023.
- Strategija razvoja občine Trbovlje za obdobje 2014 – 2022.



- Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Trbovlje.

Projekt je usklajen tudi s prostorskimi planskimi in izvedbenimi akti v občini Trbovlje.

## **5. OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE**

### **5.1. Varianta »brez« investicije**

Varianta brez investicije predstavlja sedanje stanje in na dolgi rok v občini Trbovlje ni sprejemljiva. To je varianta, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov za izboljšanje trenutnega stanja. V konkretnem primeru to pomeni, da se operacija »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«, ki zajema potrebna dela za ureditev novega parkirišča s 23 parkirnimi mesti, ureditev prostora za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino in s polnilnico za električna kolesa, razširitev ploščadi ob parkirišču, postavitve pitnika s svežo vodo, postavitev parka kulture s šestimi kulturnimi točkami na brežini vzhodno od parkirišča, širšega stopnišča z vmesnimi podesti in klopmi za počitek na sredini brežine in postavitev klančine za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam ter vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora ne izvede. To bi predstavljalo negativne posledice na urejen in varen, za vse udeležence v prometu, center mesta. To praktično pomeni, da bi gleda na obstoječe stanje območja pred pošto Trbovlje varianta »brez« investicije v prihodnje še poslabšala mobilnost in dostopnost v občini Trbovlje. Posledično temu pa bi se zniževala kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje.

V primeru variante brez investicije so stroški investicije enaki nič in pomeni ohranitev obstoječega stanja. Varianta »brez« investicije je ocenjena kot nesprejemljiva, ker pomeni ne ureditev območja pred pošto v občini Trbovlje. Skratka neizvedba operacije onemogoča izboljšanje kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje, izboljšanje mobilnost in dostopnost v občini Trbovlje, izboljšanje družbenega življenja občanov, ureditev centra mesta, izboljšanje pogojev za izvajanje družbenih in kulturnih dogodkov na prostem, zagotovitev boljših in varnejših javnih površin, ureditev prometne varnosti za vse udeležence v prometu in varnejše dnevne migracije.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je sanacija in ureditev območja pred pošto v Trbovljah in tako omenjenemu območju poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bi obogatila prostor ter uresničiti razvojne cilje občine Trbovlje in zagotoviti kvalitetni življenjski prostor v skladu z regionalnim razvojnim programom.

### **5.2. Varianta »z« investicijo**

V nadaljevanju ne bomo obravnavali različnih variant izvajanja investicije, ker je smiselna le ena varianta »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«, ki zajema potrebna dela za ureditev novega parkirišča s 23 parkirnimi mesti, ureditev prostora za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa, razširitev ploščadi ob parkirišču, postavitev pitnika s svežo vodo, parka kulture s šestimi kulturnimi točkami na brežini vzhodno od parkirišča, širšega stopnišča z vmesnimi podesti in klopmi za počitek na sredini brežine in klančine za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam ter vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora.



Varianta »z« investicijo je mnogo ugodnejša z vidika prometne varnosti, družbenega pomena, stroškov vzdrževanja, dnevne migracije in ne nazadnje lepše urejenosti kraja. Ta varianta zagotavlja izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje, izboljšano mobilnost in dostopnost v občini Trbovlje, izboljšanje družbenega življenja občanov, izboljšanje pogojev za izvajanje družbenih in kulturnih dogodkov na prostem in omogočanje razvoja drugih dodatnih dejavnosti na območju v centru mesta.

Družbeni pomen urbanistične ureditve območja pred pošto Trbovlje bo posreden v smislu zmanjšanja prometnih nesreč, zagotavljanja večje varnosti vseh udeležencev v prometu, povečanja blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu, zagotavljanja dostopnosti in pretočnosti vsem skupinam uporabnikov prometnega sistema, pozitivnega vpliva na povišano vrednost zemljišč, prihranka časa zaradi boljših pogojev parkiranja, mobilnosti in dostopnosti, pripevanja k večanju kulturnega in socialnega kapitala, spodbujanja kulturnega razvoja in razvoja drugih dodatnih dejavnosti na območju v centru mesta.

## **6. OPREDELITEV VRSTE OPERACIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI**

### **6.1. Opredelitev vrste operacije**

Operacija: Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje  
Lokacija: Občina Trbovlje – parcele št. 806/7 (del), 811/7, 811/11, 812/17 (del), 812/18, 812/19, 812/20 (del), 812/21 (del) in \*1665 (del) vse v k.o. Trbovlje.

Obravnavana operacija zajema potrebna dela za ureditev novega parkirišča s 23 parkirnimi mesti, od katerih bo eno namenjeno invalidom, eno pa je rezervirano za vozila na električni pogon s polnilno postajo, ureditev prostora za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa, razširitev ploščadi ob parkirišču, postavitve pitnika s svežo vodo, parka kulture s šestimi kulturnimi točkami na brežini vzhodno od parkirišča, širšega stopnišča z vmesnimi podesti in klopmi za počitek na sredini brežine in klančine za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam ter vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je sanacija in ureditev območja pred pošto v Trbovljah in tako omenjenemu območju poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bi obogatila prostor ter uresničiti razvojne cilje občine Trbovlje in zagotoviti kvalitetni življenjski prostor v skladu z regionalnim razvojnim programom.

### **6.2. Določitev vrednosti investicije in navedba osnov za oceno vrednosti**

Ocenjena vrednost operacije je zasnovana na popisu potrebnih del in izhaja iz tovrstnih izvedbenih podobnih investicij v preteklih letih. Skupni ocenjeni stroški operacije »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«, ki zajema ureditev novega parkirišča s 23 parkirnimi mesti, ureditev prostora za parkiranje koles, razširitev ploščadi ob parkirišču, postavitve pitnika s svežo vodo, parka kulture s šestimi kulturnimi točkami na brežini vzhodno od parkirišča, širšega stopnišča z vmesnimi podesti in klopmi za počitek na sredini brežine in klančine za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam ter vsem





ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora po stalnih cenah znašajo 419.838,20 € brez DDV oziroma 512.202,60 € z DDV. Celotna predvidena operacija se bo izvajala od decembra 2017 do oktobra 2018. V oceni stroškov investicije so tekoče cene enake stalnim, ker je operacija oz. investicija krajša od enega leta. V nadaljevanju prikazujemo oceno skupnih stroškov investicije, upravičenih stroškov in preostalih stroškov glede na posamezne vrste stroškov.

Tabela 1: Vrednost operacije z in brez DDV

	Vrednosti operacije	
	Brez DDV	Z DDV
Gradbeno obrtniška dela	224.382,35	273.746,47
Hortikultura ureditev	5.247,95	6.402,50
Strojne inštalacije	5.000,00	6.100,00
Elektro inštalacije	84.207,90	102.773,64
Zunanja ureditev	101.000,00	123.220,00
SKUPAJ	419.838,20	512.202,60

Tabela 2: Ocena celotnih investicijskih stroškov operacije po stalnih cenah – stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta

Postavka	Vrednosti v stalnih cenah v €		
	2018	SKUPAJ	%
Gradbeno obrtniška dela	273.746,47	273.746,47	53,44
Hortikultura ureditev	6.402,50	6.402,50	1,25
Strojne inštalacije	6.100,00	6.100,00	1,19
Elektro inštalacije	102.773,64	102.773,64	20,06
Zunanja ureditev	123.220,00	123.220,00	24,06
SKUPAJ	512.202,60	512.202,60	100

Vrednosti vsebujejo DDV

Skupna ocenjena vrednost operacije po stalnih cenah znaša **512.202,60 €** z DDV-jem.

### 6.3. Osnove za oceno investicije

V okviru operacije »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«, ki zajema potrebna dela za ureditev novega parkirišča s 23 parkirnimi mesti, od katerih bo eno namenjeno invalidom, eno pa je rezervirano za vozila na električni pogon s polnilno postajo, ureditev prostora za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa, razširitev ploščadi ob parkirišču, postavitve pitnika s svežo vodo, parka kulture s šestimi kulturnimi točkami na brežini vzhodno od parkirišča, širšega stopnišča z vmesnimi podesti in klopmi za počitek na sredini brežine in postavitve klančine za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam ter vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora, bodo izvedene sledeče aktivnosti in sicer:

- Gradbeno obrtniška dela za urbanistično ureditev območja pred pošto Trbovlje, ki zajemajo izdelavo opornega zidu, izdelavo podstavka za monolit, postavitve nadstreška za kolesa, ureditev kulturnih točk, stopnišča z vmesnimi podesti in klopmi, klančine, ureditev ploščadi in razna ter nepredvidena dela za ureditev območja pred pošto. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 224.382,35 € brez DDV oziroma 273.746,47 € z DDV.
- Hortikultura ureditev območja operacije. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 5.247,95 € brez DDV oziroma 6.402,50 € z DDV.



- Ureditev strojnih inštalacij na območju operacije. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 5.000,00 € brez DDV oziroma 6.100,00 € z DDV.
- Ureditev elektro inštalacij na območju operacije. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 84.207,90 € brez DDV oziroma 102.733,64 € z DDV.
- Zunanja ureditev območja operacije, ki zajema preddela, zemeljska dela, ureditev voziščne konstrukcije, ureditev odvodnjavanja in kanalizacije, prometno opremo, tuje storitve in zaključna dela. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 101.000,00 € brez DDV oziroma 123.220,00 € z DDV.

#### **6.4. Potrebna investicijska dokumentacija**

Na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 60/2006) – 4. člen, Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 54/2010) ter Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 27/2016) se investicija uvršča pod točko 2, to je velikost projekta nad 500.000,00 €. Za operacijo Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje bomo izdelali dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program.

## **7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO**

### **7.1. Strokovne podlage, za pripravo DIIP-a**

Pri pripravi in določanju vsebin DIIP-a smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 60/2006), Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 54/2010) ter Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 27/2016).

Za pripravo DIIP-a so bile uporabljene naslednje strokovne osnove:

- Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 -2020.
- Regionalni razvojni program Zasavske regije 2014 – 2020.
- Strategija razvoja Slovenije 2014 – 2020.
- Strategija lokalnega razvoja 2014 – 2020.
- Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023.
- Strategija razvoja občine Trbovlje za obdobje 2014 – 2022.
- Proračun Občine Trbovlje za leto 2017 in 2018.
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Trbovlje.
- Prostorski planski in izvedbeni akti občine Trbovlje.
- Tehnični popis del.

### **7.2. Navedba in opis lokacije**

Občina Trbovlje ima skupno površino 58,0 km<sup>2</sup> in 16.221 prebivalcev (Vir: Statistični urad RS) ter sodi med podpovprečno razvite slovenske občine, saj je njen koeficient razvitosti, po podatkih Ministrstva za finance, 0,92. Občina Trbovlje spada v Zasavsko regijo, ki ima indeks



razvojnje ogroženosti 125,1. Stopnja brezposelnosti pa je v mesecu novembru 2016 znašala 18,1. Leži v središču Zasavske regiji, med občinami Zagorje ob Savi in Hrastnik in je preko lokalne ceste Trbovlje – Zagorje – Trojane oziroma Trbovlje - Hrastnik – Prebold povezana z AC odsekom Ljubljana-Maribor.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je sanacija in ureditev območja pred pošto v Trbovljah in tako omenjenemu območju poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bi obogatila prostor ter uresničiti razvojne cilje občine Trbovlje in zagotoviti kvalitetni življenjski prostor v skladu z regionalnim razvojnim programom.

Območje operacije je na severni strani omejeno z objektom blagovnice, na južni strani z objektoma pošte in Rudis-a ter krožiščem, na vzhodni strani z lokalno cesto in na zahodni strani z objektom trgovine DM. Na obravnavanem območju, med objekti pošte, trgovine DM in blagovnice, je urejeno asfaltirano parkirišče za osebna vozila s 24 parkirnimi mesti. Ta del je pretežno raven. Od parkirišča proti krožišču in lokalni cesti na vzhodni strani se teren spušča. Višinska razlika je v povprečju 3,40m. Brežina je urejena kot zelenica. Na njej sta dve zunanji betonski stopnišči in klančina za dostop do nivoja parkirišča. Celotno območje je namenjeno izključno komunikaciji in parkiranju osebnih vozil.

Skupna bruto površina obravnavanega območja operacije je 1.853,19 m<sup>2</sup>.

Lokacija ureditve se nahaja v Trbovljah, na parcelah št. 806/7 (del), 811/7, 811/11, 812/17 (del), 812/18, 812/19, 812/20 (del), 812/21 (del) in \*1665 (del) vse v k.o. Trbovlje. Dovoz oz. dostop do obravnavane lokacije (parcel) je z obstoječe dovozne ceste z zahodne strani. Lokacija dovoza ostane nespremenjena. Do območja se dostopa tudi z vzhodne strani, preko obstoječih stopnic in klančine.

PARCELA	VELIKOST (m <sup>2</sup> )	NAMEMBNOST	LASTNIŠTVO
806/7 (del)	475	ni podatka	Telekom Slovenije, d.d., Pošta Slovenije d.o.o.
811/7	802	območje stavbnih zemljišč	Občina Trbovlje
811/11	49	območje stavbnih zemljišč	Občina Trbovlje
812/17 (del)	93	območje stavbnih zemljišč	HETA ASSET RESOLUTION, Družba za financiranje d.o.o.
812/18	149	območje stavbnih zemljišč	Občina Trbovlje
812/19	506	območje stavbnih zemljišč	Občina Trbovlje
812/20 (del)	160	območje stavbnih zemljišč	Občina Trbovlje
812/21 (del)	113	območje stavbnih zemljišč	Občina Trbovlje
*1665 (del)	476	območje stavbnih zemljišč	INVERSIO, Podjetje za naložbe in financiranje, d.d.

\*Podatki so povzeti po spletni strani GURS-a, e-prostor.gov.si.

Slika 3: Lokacija operacije



(Vir: Občina Trbovlje)

### 7.3. Opis tehničnih – projektnih karakteristik

Namen investicije je sanirati in urediti območje pred pošto v Trbovljah in tako omenjenemu območju poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bi obogatila prostor. Skladno s tem bodo uresničeni razvojni cilji občine Trbovlje in zagotovljena kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje.

Operacija bo imela največji vpliv na zagotavljanje večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, na zagotavljanje boljših in varnejših javnih površin, na izboljšanje mobilnosti in



dostopnosti v občini Trbovlje in s tem na zagotavljanje varnejše dnevne migracije, na izboljšanje podobe občine Trbovlje ter na povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu.

V okviru operacije »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«, ki zajema potrebna dela za ureditev novega parkirišča s 23 parkirnimi mesti, ureditev prostora za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa, razširitev ploščadi ob parkirišču, postavitve pitnika s svežo vodo, parka kulture s šestimi kulturnimi točkami na brežini vzhodno od parkirišča, širšega stopnišča z vmesnimi podesti in klopmi za počitek na sredini brežine in klančine za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam ter vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora, bodo izvedene sledeče aktivnosti in sicer:

- Gradbeno obrtniška dela za urbanistično ureditev območja pred pošto Trbovlje.
- Hortikultura ureditev območja operacije.
- Ureditev strojnih inštalacij na območju operacije.
- Ureditev elektro inštalacij na območju operacije.
- Zunanja ureditev območja operacije.

Rezultati operacije bodo:

- Urejeno parkirišče s 23 parkirnimi mesti, od katerih bo eno namenjeno invalidom, eno pa je rezervirano za vozila na električni pogon s polnilno postajo.
- Urejen prostor za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa.
- Postavitve pitnika s svežo vodo.
- Postavitve parka kulture s šestimi kulturnimi točkami na brežini vzhodno od parkirišča.
- Postavitve širšega stopnišča z vmesnimi podesti in klopmi za počitek na sredini brežine.
- Postavitve klančine za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam ter vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora.
- Izboljšana kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje.
- Izboljšana mobilnost in dostopnost tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.
- Izboljšana prometna varnost za vse udeležence v prometu.

Operacija ne bo povzročila porušitve objektov v okolici nameravane operacije, na objektih v okolici nameravane urbanistične ureditve pred pošto Trbovlje ne bo povzročila deformacij, večjih od dopustne ravni, ne bo povzročil škode na delih objektov v okolici ali na njihovi napeljavi in vgrajeni opremi in ne bo na objektih v okolici povzročila škode, nastale zaradi nekega dogodka, katere obseg je nesorazmerno velik glede na osnovni vzrok.

**Tabela 3: Celotna vrednost operacije po stalnih in tekočih cenah**

Postavka	Operacija – stalne cene	Operacija – tekoče cene	Razlika
<b>Gradbeno obrtniška dela</b>	<b>273.746,47</b>	<b>273.746,47</b>	<b>0,00</b>
<b>Hortikultura ureditev</b>	<b>6.402,50</b>	<b>6.402,50</b>	<b>0,00</b>
<b>Strojne inštalacije</b>	<b>6.100,00</b>	<b>6.100,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Elektro inštalacije</b>	<b>102.773,64</b>	<b>102.773,64</b>	<b>0,00</b>
<b>Zunanja ureditev</b>	<b>123.220,00</b>	<b>123.220,00</b>	<b>0,00</b>
<b>SKUPAJ</b>	<b>512.202,60</b>	<b>512.202,60</b>	<b>0,00</b>

Vrednosti vsebujejo DDV. Stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta.

### 7.3.1. Opis objekta

Občina Trbovlje načrtuje izvedbo operacije »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«, in sicer urbanistično urediti območje pred pošto v občini Trbovlje s katero bo obravnavano območje sanirano, urejeno in mu bo poleg obstoječe funkcije omogočeno dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bo obogatila prostor.

Območje operacije je na severni strani omejeno z objektom blagovnice, na južni strani z objektoma pošte in Rudis-a ter krožiščem, na vzhodni strani z lokalno cesto in na zahodni strani z objektom trgovine DM. Na obravnavanem območju, med objekti pošte, trgovine DM in blagovnice, je urejeno asfaltirano parkirišče za osebna vozila s 24 parkirnimi mesti. Ta del je pretežno raven. Od parkirišča proti krožišču in lokalni cesti na vzhodni strani se teren spušča. Višinska razlika je v povprečju 3,40m. Brežina je urejena kot zelenica. Na njej sta dve zunanji betonski stopnišči in klančina za dostop do nivoja parkirišča. Celotno območje je namenjeno izključno komunikaciji in parkiranju osebnih vozil.

Lokacija urejanja se nahaja v centru mesta, ki je namenjen centralnim dejavnostim. Na območju obstoječega parkirišča smo predvideli novo parkirišče, s 23 parkirnimi mesti, od katerih je eno namenjeno invalidom, eno pa je rezervirano za vozila na električni pogon s polnilno postajo. V okviru operacije se predvideva prostor za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa. Na severnem delu ob blagovnici smo razširili ploščad ob parkirišču. Ob parkirišču smo predvideli pitnik s svežo vodo. Brežino vzhodno od parkirišča smo tematsko zasnovali kot park kulture. Na brežini smo uredili šest kulturnih točk. Namenjene so počitku in na nevsiljiv način predstavitvi kulturnikov, ki so ali še vedno ustvarjajo in so povezani s trboveljsko občino. Točka je oblikovana kot prostor opremljen s klopjo, košem za odpadke, konzolnim nadstreškom in polnilcem mobilnih naprav. Streha nadstreška je namenjena senčenju in ne zaščiti pred dežjem. Na njej so vtisnjeni verzi, teksti ali grafika kulturnikov, ki jih želimo predstaviti. Del strešne površine je namenjen sončnem zbiralniku, ki bi oskrboval polnilec pametnih mobilnih naprav, lociran na stebru nadstreška. Celotno območje urejanja bo imelo tudi brezplačen WI-FI dostop. Približno na sredini brežine smo locirali širše stopnišče z vmesnimi podesti in klopami za počitek. Stopnišče vodi od nivoja lokalne ceste ob rondoju, do nivoja parkirišča ob pošti. Na drugem, večjem podestu smo predvideli prostor za kiparski izdelek, monolit, dimenzij 120 cm x 30 cm x 270 cm. Monolit je predviden v osi stopnišča, kot osrednji, dominantni lik parka kulture. Diagonalno po brežini je predvidena postavitve klančina za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam ter vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora. Na vzhodni strani, ob vznožju brežine sta predvidena dva digitalna oglasna panoja. Ob vznožju zelenice je predviden pas kovinskega tlaka s tekstom. Na južni strani, ob objektu Rudis-a, je predviden armiranobetonski zid, v celoti zakopan v zemljo, ki preprečuje zdrs zemljine. Zid je dolžine 6,00 m in višine od 1,40 m do 2,00 m. Predvidena je tudi razširitev obstoječe dovozne ceste med objektoma DM-a in pošte.

Skupna bruto površina obravnavanega območja je 1.853,19 m<sup>2</sup>.

Slika 4: Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje



(vir: Občina Trbovlje)

### 7.3.2. Informiranje in obveščanje javnosti

Informiranje in obveščanje javnosti o izvajanju operacije in napredku operacije bo potekalo z obveščanjem preko spletne strani Občine Trbovlje (<http://www.trbovlje.si/>), preko spletne strani Regionalne razvojne agencije Zasavje (<http://www.rra-zasavje.si/>), preko medijev Zasavske regije (ZON, Zasavc, Zasavska TV, ETV mediji in turizem, itd.) ter na druge običajne načine, ki jih izvaja občina Trbovlje (tiskani, avdiovizualni mediji, tiskovne konference itd.).

### 7.4. Terminski plan izvedbe operacije

Operacija se bo izvajala v odboju od decembra 2017 do oktobra 2018, pri čemer bo dokument identifikacije investicijskega projekta »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje« izdelan v mesecu novembru 2017.

### 7.5. Varstvo okolja



#### Vpliv objekta na okolico v zvezi z mehansko odpornostjo in stabilnostjo

- Predvidena gradnja ne bo povzročila porušitve celotnega objekta ali dela objekta v okolici nameravane gradnje.
- Predvidena gradnja ne bo na objektih v okolici nameravane gradnje povzročila deformacij, večjih od dopustne ravni.
- Gradnja ne bo povzročila škode na delih objektov v okolici nameravane gradnje ali na njihovi napeljavi in vgrajeni opremi zaradi večjih deformacij nosilne konstrukcije.
- Dela pri gradnji na objektih v okolici ne bodo povzročala škode, nastale zaradi nesorazmerna izvajanja del.
- Gradnja ne bo na objektih v okolici nameravane gradnje povzročila škode, nastale zaradi nekega dogodka, katere obseg je nesorazmerno velik glede na osnovni vzrok.

#### Vpliv objekta na okolico v zvezi z varnostjo pred požarom

- Nosilna konstrukcija objektov v okolici nameravane gradnje je v stanju, da bo določen čas ohranjala svojo nosilno sposobnost.
- Predvidena gradnja bo grajena tako, da bo omejeno širjenje požara na objekte v okolici.
- Osebam v objektih v okolici nameravane gradnje bo omogočeno, da objekt zapustijo, omogočena pa bo tudi varnost reševalnih ekip.
- Do objekta je zagotovljen dostop za intervencijskega vozila po javni cesti in dovozni poti.
- V primeru požara so zagotovljene zadostne zunanje površine za evakuacijo ljudi.

#### Vpliv objekta na okolico v zvezi s higiensko in zdravstveno zaščito

- Pri gradnji ne bodo uhajali strupeni plini, nevarni delci in prav tako ne bo emisij nevarnega sevanja.
- Predvidena gradnja ob upoštevanju pogojev iz projekta ne bo povzročila onesnaženja ali zastrupitve vode in tal, ne bo napačnega odstranjevanja odpadnih voda, dima, trdih ali tekočih odpadkov, ne bo prisotna vlaga v objektih v okolici nameravane gradnje ali površinah znotraj njih.
- Predvidena gradnja glede na orientacijo ne bo povzročila dodatnega osenčenja sosednjih objektov.

#### Vpliv objekta na okolico v zvezi z varnostjo pri uporabi

- Predvidena gradnja na nepremičninah v okolici nameravane gradnje pri uporabi in obratovanju ne bo povzročala nesprejemljivega tveganja za nastanek nezgod kot so zdrs, padec, trčenje, opekline, udar električnega toka oz. poškodbe zaradi eksplozije.

#### Nepričakovani vplivi objekta na okolico v zvezi z zaščito pred hrupom

- Hrup, ki ga bodo zaznavale osebe v objektih v okolici nameravane gradnje; ali ljudje v okolici nameravane predvidene gradnje, bo zmanjšan na raven, ki ne bo ogrožala njihovega zdravja in jim bo omogočala zadovoljive razmere za spanje, počitek in delo.

#### Pričakovani vplivi objekta na okolico v zvezi z energijo in ohranjanjem toplote

- Predvidena gradnja ne bo vplivala na povečanje količine energije, potrebne pri uporabi objektov v okolici nameravane gradnje.

Operacija ne bo povzročila porušitve objektov v okolici nameravane operacije, na objektih v okolici ne bo povzročila deformacij, večjih od dopustne ravni, ne bo povzročil škode na delih objektov v okolici ali na njihovi napeljavi in vgrajeni opremi in ne bo na objektih v okolici





povzročila škode, nastale zaradi nekega dogodka, katere obseg je nesorazmerno velik glede na osnovni vzrok.

Operacija »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje« je zasnovana tako, da nima škodljivih posledic na zdravje oseb. Pri projektiranju, tehničnih rešitvah in uporabi je zagotovljeno da:

- ne bodo uhajali strupeni plini,
- v zrak ne bodo uhajali nevarni delci ali plini,
- ne bo emisij nevarnega sevanja,
- ne bo onesnaženja ali zastrupitve tal ali voda,
- ne bo napačnega odstranjevanja odpadnih voda, dima, trdnih ali tekočih odpadkov,
- ne bo prisotna vlaga v objektu ali na površinah znotraj njega.

## 8. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

Pravna podlaga za izdelavo analize stroškov in koristi je 40. člen Uredbe 1083/2006 in predpisan Metodološki delovni dokument: Delovni dokument 4 - Smernice glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi. Hkrati smo analizo vsebinsko izdelali tudi v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. l. 60/2006 in Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. L. 54/2010 in 027/2016.

Z analizo stroškov in koristi želimo pokazati, da je operacija prispeva k strateškemu cilju Celostne prometne strategije in sicer večja privlačnost in kakovost mestnega okolja povečanje pretočnosti in dostopnosti. Omenjena ukrepa sta navedena v celostni prometni strategiji Občine Trbovlje kot zahtevani ukrepi, ki naj bi bili izvedeni v letu 2018. Hkrati bo operacija pripomogla k večji varnosti vseh udeležencev v prometu in k izboljšanju mobilnosti in dostopnosti v občini Trbovlje in da bo operacija prispevala k zagotavljanju boljših in varnejših javnih površin, k zagotavljanju prometne varnosti za vse udeležencev prometu, k izboljšanju mobilnosti in dostopnosti v občini Trbovlje in k izboljšanju kakovosti življenja v občini Trbovlje. Cilj analize stroškov in koristi je, da se opredelijo in denarno ocenijo vsi možni vplivi oziroma da se določijo vsi možni stroški in koristi projekta – operacije »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«.

V analizi bomo odgovorili na dve ključni vprašanji in sicer:

1. ocenili bomo, ali je projekt upravičen do sofinanciranja
2. ocenili bomo, ali je za projekt sofinanciranje potrebno

Analiza stroškov in koristi je sestavni del DIIP-a, zato ne bomo ponovno predstavljali elementov, ki so bili prikazani v prejšnjih poglavjih DIIP-a, temveč se v tem delu osredotočamo na dele analize, ki odgovarjajo na zgoraj postavljeni vprašanji.

Za namen analize stroškov in koristi kot osnovo vključujemo operacijo – projekt »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«, za katerega je pripravljen DIIP in katerega nosilec je Občina Trbovlje.

Z analizo stroškov in koristi bomo predstavili najboljšo rešitev za investicijo, finančne vire, ki so potrebni za realizacijo investicije, vpliv projekta na širše okolje, to je na zasavsko regijo, in predstavili projektne rizike.



## Splošno o investiciji, makroekonomsko in sektorsko ozadje

Občina Trbovlje načrtuje izvedbo operacije »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«, in sicer urbanistično urediti območje pred pošto v občini Trbovlje s katero bo obravnavano območje sanirano, urejeno in mu bo poleg obstoječe funkcije omogočeno dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bo obogatila prostor.

Realizacija operacije omogoča urbanistično ureditev območja pred pošto Trbovlje in s tem boljše in varnejše javne površine ter višjo kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje. Hkrati operacija prispeva k izboljšani prometni varnosti za vse udeležence v prometu, povečanju blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu, izboljšuje mobilnost in dostopnost v občini Trbovlje in s tem varnejšo dnevno migracijo ter izboljšuje podobo občine Trbovlje.

Prednosti operacije »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«:

- Izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu.
- Bogatitev življenja v občini Trbovlje.
- Povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu.
- Izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje.
- Izboljšanje mobilnosti in dostopnosti v občini Trbovlje.
- Večja privlačnost in kakovost mestnega okolja in s tem izboljšana podoba občine Trbovlje.
- Usklajen razvoj družbene infrastrukture v občini Trbovlje.
- Izboljšanje družbenega življenja občanov.
- Pozitiven vpliv na povišano vrednost zemljišč.
- Prispevek k večanju kulturnega in socialnega kapitala.
- Spodbujanje kulturnega razvoja ter razvoja drugih dodatnih dejavnosti na območju v centru mesta.
- Boljši in varnejši dostop do storitev.
- Kvalitetnejše preživljanje prostega časa.

V okviru operacije se bo uredilo novo parkirišče s 23 parkirnimi mesti, od katerih bo eno namenjeno invalidom, eno pa je rezervirano za vozila na električni pogon s polnilno postajo. Uredil se bo tudi prostor za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa. Na severnem delu ob blagovnici se bo razširilo ploščad. Ob parkirišču se bo postavil pitnik s svežo vodo. Brežina vzhodno od parkirišča bo tematsko zasnovana kot park kulture s šestimi kulturnimi točkami. Na sredini brežine se bo lociralo širše stopnišče z vmesnimi podesti in klopmi za počitek in klančina za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam in vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora.

## Identifikacija možnih variant

Navedeni projekt je v obsegu, kot ga prikazujemo, optimalna možna rešitev z vidika velikosti projekta glede na ocenjene potrebe, glede na stroškovno in dohodkovno učinkovitost in glede na predvideno vrednost investicije. Zato v DIIP-u nismo proučevali variantnih rešitev. Projekt je najboljša rešitev, saj so možne rešitve le, da projekt realiziramo ali ne. V primeru, da do investicije ne bi prišlo, bi to negativno vplivalo na urejen in varen, za vse udeležence v



prometu, center mesta, kar bi še poslabšalo mobilnost in dostopnost v občini Trbovlje. Posledično temu pa bi se zniževala kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje.

V nadaljevanju analize obdelujemo scenarij z investicijo. Ker gre za popolnoma novo investicijo, scenarija brez investicije ni. Scenarij brez investicije bi predstavljal za vse elemente operacije vrednost 0.

### **8.1. Finančna analiza**

S finančno analizo ugotavljamo, kakšna je finančna profitabilnost projekta, kako bo projekt financiran in ali projekt potrebuje financiranje. V okviru finančne analize nameravamo oceniti finančno donosnost naložbe, določiti ustrezno vrednost financiranja in preveriti finančno vzdržnost projekta. Pri finančni analizi bomo izračunali kazalnike finančnih dosežkov projekta. Kot osnovo za izračune smo uporabili analizo diskontiranega denarnega toka. Hkrati pa bomo ugotovili, kakšna je finančna vzdržnost projekta.

#### **Podlage za oceno prihodkov in stroškov**

Občina Trbovlje želi urbanistično urediti območje pred pošto v občini Trbovlje s katero bo obravnavano območje sanirano, urejeno in mu bo poleg obstoječe funkcije omogočeno dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bo obogatila prostor.

Z operacijo se bo omogočilo boljše in varnejše javne površine ter višjo kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje, izboljšala prometni varnosti za vse udeležence v prometu, povečalo blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu, izboljšala mobilnost in dostopnost v občini Trbovlje in s tem varnejša dnevna migracija ter izboljšala podoba občine Trbovlje.

Območje operacije, ki se nahaja v centru mesta in je namenjena centralnim dejavnostim, zajema ureditev novega parkirišča, s 23 parkirnimi mesti, od katerih bo eno namenjeno invalidom, eno pa je rezervirano za vozila na električni pogon s polnilno postajo. Predvideva se tudi prostor za parkiranje koles, nadstrešek, pokrit s prosojno kritino, s polnilnico za električna kolesa. Ob parkirišču se načrtuje tudi pitnik s svežo vodo. Brežina vzhodno od parkirišča se bo tematsko zasnovala kot park kulture. Na brežini se bo uredilo šest kulturnih točk, ki bodo namenjene počitku in bodo na nevsiljiv način omogočale predstavitev kulturnikov, ki so ali še vedno ustvarjajo in so povezani s trboveljsko občino. Točka bo oblikovana kot prostor opremljen s klopjo, košem za odpadke, konzolnim nadstreškom in polnilcem mobilnih naprav. Streha nadstreška, ki bo imela vtisnjene verze, tekste in grafike kulturnikov, bo zagotavljala senco in ne toliko neko zaščito pred dežjem. Del strešne površine bo namenjen sončnem zbiralniku, ki bo oskrboval polnilec pametnih mobilnih naprav, lociran na stebri nadstreška. Celotno območje operacije bo imelo tudi brezplačen WI-FI dostop. Na sredini brežine bo locirano stopnišče z vmesnimi podesti in klopji za počitek. Le to vodi od nivoja lokalne ceste ob rondoju, do nivoja parkirišča ob pošti. Na drugem, večjem podestu se predvideva prostor za kiparski izdelek, monolit, dimenzij 120 cm x 30 cm x 270 cm, ki je v osi stopnišča, kot osrednji, dominantni lik parka kulture. Diagonalno po brežini je predvidena postavitve klančina za premagovanje višinske razlike gibalno oviranim osebam in vsem ostalim uporabnikom oz. obiskovalcem prostora. Na vzhodni strani, ob vznožju brežine sta predvidena dva digitalna oglasna panoja. Ob vznožju zelenice je predviden pas kovinskega tlaka s tekstom. Na južni strani, ob objektu Rudis-a, je predviden armiranobetonski zid, v



celoti zakopan v zemljo, ki preprečuje zdrs zemljine. Zid je dolžine 6,00 m in višine od 1,40 m do 2,00 m. Predvidena je tudi razširitev obstoječe dovozne ceste med objektoma DM-a in pošte.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je sanacija in ureditev območja pred pošto v Trbovljah in tako omenjenemu območju poleg obstoječe funkcije dodati še drugo, dodatno vsebino, ki bi obogatila prostor ter uresničiti razvojne cilje občine Trbovlje in zagotoviti kvalitetni življenjski prostor v skladu z regionalnim razvojnim programom.

Operacija »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje« ne bo generiral prihodkov saj je namen operacije urbanistično urediti območje pred pošto Trbovlje in s tem dvigniti kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje ter posredno zagotoviti večjo varnost vseh udeležencev v prometu.

Investicija v urejanje, izboljšanje in saniranje javnih površin ne prinaša neposrednih denarnih prihodkov, saj gre za ureditev javnega območja pred pošto in sicer parkirišča, poti, brežine, kulturnih točk, ploščadi in stopnišč.

Ocenjujemo, da bodo letni stroški vzdrževanja novih, saniranih in urejenih javnih površin na letni ravni znašali 13.650,96 €.

### **Diskontna stopnja in referenčna ekonomska doba**

Pri finančni analizi smo v obravnavanem 20-letnem referenčnem ekonomskem obdobju upoštevali 4-odstotno diskontno stopnjo, ki jo določa Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 27/16). Diskontna stopnja izraža oportunitetne stroške kapitala za vlagatelja.

### **Ostane vrednosti investicije**

Pri finančni analizi smo upoštevali ostanka vrednosti investicije, saj se ob upoštevanju 3 % (letna amortizacijska stopnja za gradbene objekte, vključno z naložbenimi nepremičninami – Zakon o davku od dohodkov pravnih oseb ZDDPO-2-NPB14; 33. člen) letne amortizacijske stopnje objekt ne zamortizira v celoti, tako da ostanek vrednosti po preteku referenčne ekonomske dobe znaša 204.881,00 €.

#### **8.1.1. Ocena finančne vrednosti investicije**

Izbrano referenčno obdobje je 20 let, torej je finančna analiza narejena za to obdobje.

Pri izračunu smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo, ki jo določa Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 27/16). Diskontna stopnja izraža oportunitetne stroške kapitala za vlagatelja.





Tabela 4: Preglednica stroškov in prihodkov – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah		Operativni stroški	Prihodki	Preostala vrednost	NETO		Diskontirane vrednosti			Neto denarni tok (C+D-B)-A	Neto prihodki	Neto stroški	Neto prihodki	Neto denarni tok	
		A	B				C	D	C+D-B	NETO prihodki	NETO stroški						Operativni stroški
2018	0	512.202,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	512.202,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-512.202,60
2019	1		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	13.125,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-13.125,92
2020	2		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	12.621,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-12.621,08
2021	3		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	12.135,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-12.135,65
2022	4		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	11.668,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-11.668,90
2023	5		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	11.220,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-11.220,09
2024	6		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	10.788,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-10.788,55
2025	7		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	10.373,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-10.373,61
2026	8		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	9.974,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-9.974,62
2027	9		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	9.590,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-9.590,98
2028	10		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	9.222,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-9.222,10
2029	11		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	8.867,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-8.867,40
2030	12		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	8.526,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-8.526,35
2031	13		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	8.198,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-8.198,41
2032	14		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	7.883,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-7.883,09
2033	15		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	7.579,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-7.579,89
2034	16		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	7.288,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-7.288,36
2035	17		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	7.008,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-7.008,04
2036	18		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	6.738,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-6.738,50
2037	19		13.650,96	0,00	0,00	0,00	-13.650,96	-13.650,96	0,00	6.479,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-6.479,32
2038	20		13.650,96	0,00	0,00	204.881,00	191.230,04	191.230,04	0,00	6.230,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	87.274,89
SKUPAJ		512.202,60	273.019,20	0,00	0,00	204.881,00	191.230,04	-580.340,80	512.202,60	185.521,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-604.218,59



Aproksimativni izračun neto sedanje vrednosti na podlagi podatkov iz zgornje preglednice in še z nekaterimi vhodnimi podatki je sledeč:

- vrednost operacije v stalnih cenah = 512.202,60 €,
- ekonomska doba investicije = 20 let,
- diskontna stopnja = 4 %.

$$FNPV = \sum I_i / (1+p)^i = - 604.218,59$$

**Finančna neto sedanja vrednost znaša – 604.218,59 €.**

**Predvideni diskontirani neto prihodek (DNR) na operacijo v ekonomski dobi operacije je - 92.015,99 €.**

Sklepna ugotovitev finančne analize je, da se za identificirani projekt »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje« ugotavlja negativna neto sedanja vrednost operacije, kar je logično, saj operacija sama ne povzroča neposrednih finančnih koristi. Iz istega razloga je operacija upravičena do sofinanciranja. Zaradi tega je potrebno napraviti še ekonomsko analizo, ki upošteva posredne učinke oziroma javno korist ter vplive na dvig standarda v bivalnem okolju, kar se bo pa pokazalo v bližnji prihodnosti.

## **8.2. Ekonomska analiza**

Glede na značaj investicije je upravičenost investicijskih vlaganj dokazovati skozi ekonomsko analizo projekta, ki je izvedena z vidika vpliva investicije na razvoj družbenega in socialnega okolja.

Z ekonomsko analizo se dokaže, da je projekt v okviru ciljev regionalne politike zaželen z vidika izboljšanja varnosti vseh udeležencev v prometu, izboljšanja kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje, obogatitve življenja in blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu, večje privlačnosti in kakovosti mestnega okolja in s tem izboljšane podobe občine Trbovlje, usklajenega razvoja družbene infrastrukture v občini Trbovlje, zagotavljanja dostopnosti in pretočnosti vsem skupinam uporabnikov prometnega sistema, izboljšanja družbenega življenja občanov, izboljšanja mobilnosti in dostopnosti v občini Trbovlje, prispevanja k večanju kulturnega in socialnega kapitala in spodbujanja kulturnega razvoja, razvoja drugih dejavnosti na območju v centru mesta, izboljšanih in varnejših dostopov do storitev in kvalitetnejšega preživljanja prostega časa. Ekonomska analiza se izvede z vidika družbe. Pri ekonomski analizi smo vzeli za izhodišča finančne analize, korigirane za oportunitetne koristi operacije.

### **Opredelitev družbene koristnosti projekta**

Pri ekonomski analizi smo upoštevali, da bo operacija pozitivno vplivala na dvig kvalitete in privlačnosti mestnega prostora ter s tem tudi na dvig kakovosti življenja in bivanja občanov, na varnost vseh udeležencev v prometu, na izboljšanje mobilnosti in dostopnosti v občini Trbovlje in s tem na zagotavljanje varnejše dnevne migracije, na izboljšanje družbenega življenja občanov, na ureditev centra mesta z vidika ekološko sprejemljive okolice, na izboljšanje pogojev za izvajanje družbenih in kulturnih dogodkov na prostem, na zagotavljanje boljših in varnejših javnih površin, na ureditev prometne varnosti in na omogočanje razvoja drugih dodatnih dejavnosti na območju v centru mesta.



Finančna ocena pozitivnih vplivov operacije je ocenjena na 18.000,00 € v letu 2019 z dinamiko 5 % letne rasti. Ekonomski učinki operacije bodo vsekakor pozitivni. Negativnih vidikov z vidika družbene koristnosti praktično ni, medtem ko je pozitivnih (nekateri so bili že opredeljeni) kar nekaj:

- Obogatitev življenja v občini Trbovlje in regiji Zasavje.
- Povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu.
- Znižanje stroškov prometnih nesreč.
- Pozitiven vpliv na boljšo kvaliteto življenja posameznih ranljivih skupin.
- Urejene in prenovljene javne površine dajejo možnost večjega povezovanja ljudi.
- Večja privlačnost in kakovost mestnega okolja.
- Zmanjšanje negativnih vplivov prometa in prometne infrastrukture na okolje.
- Usklajen razvoj družbene infrastrukture v občini Trbovlje.
- Zagotavljanje dostopnosti in pretočnosti vsem skupinam uporabnikov prometnega sistema.
- Pozitivni vpliv na povišano vrednost zemljišč.
- Boljši pogoji parkiranja v centru mesta in prihranek časa.
- Prispevek k večanju kulturnega in socialnega kapitala.
- Spodbujanje kulturnega razvoja.
- Omogočiti kulturne dejavnosti: izvedbo najrazličnejših kulturnih prireditev društev in organizacij, ki delujejo na področju kulture.
- Boljši in varnejši dostop do storitev.
- Kvalitetnejše preživljanje prostega časa.





Tabela 5: Ocena ekonomske donosnosti operacije

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah		Operativni stroški	Prihodki	Preostala vrednost			NETO prihodki	Diskontirane vrednosti				Neto denarni tok		
		A	B			C	D	E		NETO prihodki	Stroški investicije	Operativni stroški	Prihodki		Ostale koristi	Neto prihodki
2018	0	512.202,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	512.202,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-512.202,60
2019	1		13.650,96	0,00	0,00	18.000,00	0,00	4.349,04	4.349,04	0,00	13.125,92	0,00	17.307,69	4.181,77	4.181,77	4.181,77
2020	2		13.650,96	0,00	0,00	19.800,00	0,00	6.149,04	6.149,04	0,00	12.621,08	0,00	18.306,21	5.685,13	5.685,13	5.685,13
2021	3		13.650,96	0,00	0,00	21.780,00	0,00	8.129,04	8.129,04	0,00	12.135,65	0,00	19.362,34	7.226,69	7.226,69	7.226,69
2022	4		13.650,96	0,00	0,00	23.958,00	0,00	10.307,04	10.307,04	0,00	11.668,90	0,00	20.479,40	8.810,50	8.810,50	8.810,50
2023	5		13.650,96	0,00	0,00	26.353,80	0,00	12.702,84	12.702,84	0,00	11.220,09	0,00	21.660,90	10.440,81	10.440,81	10.440,81
2024	6		13.650,96	0,00	0,00	28.989,18	0,00	15.338,22	15.338,22	0,00	10.788,55	0,00	22.910,57	12.122,02	12.122,02	12.122,02
2025	7		13.650,96	0,00	0,00	31.888,10	0,00	18.237,14	18.237,14	0,00	10.373,61	0,00	24.232,33	13.858,73	13.858,73	13.858,73
2026	8		13.650,96	0,00	0,00	35.076,91	0,00	21.425,95	21.425,95	0,00	9.974,62	0,00	25.630,35	15.655,73	15.655,73	15.655,73
2027	9		13.650,96	0,00	0,00	38.584,60	0,00	24.933,64	24.933,64	0,00	9.590,98	0,00	27.109,03	17.518,04	17.518,04	17.518,04
2028	10		13.650,96	0,00	0,00	42.443,06	0,00	28.792,10	28.792,10	0,00	9.222,10	0,00	28.673,01	19.450,91	19.450,91	19.450,91
2029	11		13.650,96	0,00	0,00	46.687,36	0,00	33.036,40	33.036,40	0,00	8.867,40	0,00	30.327,22	21.459,82	21.459,82	21.459,82
2030	12		13.650,96	0,00	0,00	51.356,10	0,00	37.705,14	37.705,14	0,00	8.526,35	0,00	32.076,87	23.550,52	23.550,52	23.550,52
2031	13		13.650,96	0,00	0,00	56.491,71	0,00	42.840,75	42.840,75	0,00	8.198,41	0,00	33.927,46	25.729,04	25.729,04	25.729,04
2032	14		13.650,96	0,00	0,00	62.140,88	0,00	48.489,92	48.489,92	0,00	7.883,09	0,00	35.884,81	28.001,72	28.001,72	28.001,72
2033	15		13.650,96	0,00	0,00	68.354,97	0,00	54.704,01	54.704,01	0,00	7.579,89	0,00	37.955,09	30.375,19	30.375,19	30.375,19
2034	16		13.650,96	0,00	0,00	75.190,47	0,00	61.539,51	61.539,51	0,00	7.288,36	0,00	40.144,81	32.856,45	32.856,45	32.856,45
2035	17		13.650,96	0,00	0,00	82.709,51	0,00	69.058,55	69.058,55	0,00	7.008,04	0,00	42.460,85	35.452,81	35.452,81	35.452,81
2036	18		13.650,96	0,00	0,00	90.980,47	0,00	77.329,51	77.329,51	0,00	6.738,50	0,00	44.910,52	38.172,02	38.172,02	38.172,02
2037	19		13.650,96	0,00	0,00	100.078,51	0,00	86.427,55	86.427,55	0,00	6.479,32	0,00	47.501,51	41.022,18	41.022,18	41.022,18
2038	20		13.650,96	0,00	0,00	110.086,36	204.881,00	301.316,40	301.316,40	0,00	6.230,12	0,00	50.241,98	137.516,87	137.516,87	137.516,87
SKUPAJ		512.202,60	273.019,20	0,00	1.030.949,99	204.881,00	962.811,79	450.609,19	450.609,19	512.202,60	185.521,00	0,00	621.102,95	529.086,96	529.086,96	16.884,36



**Predvideni diskontirani neto prihodki na operacijo so 529.086,96 €**

**Ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) = 16.884,36 €**

Tudi tu se kot osnova uporablja analiza diskontiranega denarnega toka, pri čemer se uporabi 4 odstotna diskontna stopnja.

	v €
Stroški investicijske naložbe v stalnih cenah (nediskontirano)	<b>512.202,60</b>
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	<b>512.202,60</b>
Diskontirani neto prihodki (DNR)	<b>529.086,96</b>
Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR)	<b>4,23 %</b>

Operacija je ekonomsko upravičena, če je izračunana ekonomska interna stopnja donosa višja od relevantne diskontne stopnje. Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) znaša 4,23 %, kar je nad 4 % (diskontna stopnja določena z Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ), torej je investicija ekonomsko upravičena, hkrati pa pozitivna vrednost EIRR pomeni, da je družba na boljšem, če se projekt izvede.

Pri ekonomski analizi so vsi obravnavani kazalci uspešnosti investicije pozitivni, razmerje med koristmi in stroški pa je 1,31, kar pomeni, da bo v ekonomskem smislu na vloženi 1 € investicije in delovanja, regija in država imela 1,31 € koristi.

Tabela 6: Stroški in koristi operacije

	<b>Stroški</b>	<b>Koristi</b>
<b>Naložba (v stalnih cenah)</b>	512.202,60	
<b>Operativni stroški</b>	273.019,20	
<b>Prihodki</b>		0,00
<b>Ostale koristi</b>		1.030.949,99
<b>SKUPAJ</b>	785.221,80	1.030.949,99

Operacija »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje« je tako z ekonomskega vidika popolnoma upravičena in družbeno koristna, saj izkazuje pozitivne diskontirane neto prihodke v višini 529.086,96 €, izračunana ekonomska interna stopnja donosnosti EIRR pa je večja od 4 % in znaša 4,23 %.

### **Analiza občutljivosti in tveganja**

V okviru analize občutljivosti ugotavljamo mogoče spremembe ključnih spremenljivk, ki vplivajo na izvedbo projekta. V okviru te operacije bomo predpostavili naslednje:

- povečanje investicijskih stroškov za 10 %,
- zmanjšanje koristi za 10 %,
- povečanje investicijskih stroškov za 10 % in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10 %.

Rezultati za ekonomsko analizo občutljivosti so podani v sledeči preglednici.

**Preglednica analize občutljivosti operacije.**

<b>Sprememba</b>	<b>ENPV (€)</b>	<b>EIRR (%)</b>
Povečanje investicijskih stroškov za 10 %	- 24.985,36	3,68
Zmanjšanje koristi za 10 %	- 45.225,93	3,37
Povečanje investicijskih stroškov za 10 % in hkrati zmanjšanje koristi za 10 %	- 87.095,62	2,87
<b>Osnovne vrednosti po projektu</b>	<b>16.884,36</b>	<b>4,23</b>

Iz preglednice je razvidno, da se EIRR ob povečanju investicijskih izdatkov za 10 %, zmanjšanju koristi za 10 % oziroma hkratnem zmanjšanju planiranih koristi in povečanju investicijskih stroškov za 10 % zniža pod diskontno stopnjo 4 %, kar pomeni, da operacija v tem primeru ni ekonomsko upravičena.

Vrednost ekonomske neto sedanje vrednosti pa se ob povečanju investicijskih izdatkov za 10 %, zmanjšanju koristi za 10 % oziroma hkratnem zmanjšanju planiranih koristi in povečanju investicijskih stroškov za 10 % zniža v negativne vrednosti, kar pomeni, da operacija v tem primeru ni ekonomsko upravičena.

Skratka operacija je izredno občutljiva na spremembe, saj v primeru povečanja investicijskih izdatkov za 10 %, zmanjšanja koristi za 10 % oziroma hkratnem zmanjšanju planiranih koristi in povečanju investicijskih stroškov za 10 % ni več ekonomsko upravičena.

## 9. SKLEP

Na podlagi predstavljene analize koristi in stroškov smo ugotovili, da je operacija upravičena do sofinanciranja saj je finančna neto sedanja vrednost operacije negativna in znaša - 604.218,59 €. Ravno tako je negativen finančni neto prihodek na operacijo in znaša - 92.015,99 €.

**Operacija je zaželena z gospodarskega vidika**, saj so ocenjene koristi za 1,31 krat večje od stroškov, ocenjena ekonomska neto sedanja vrednost je večja od 0 in znaša 16.884,36 €, predvideni diskontirani ekonomski neto prihodek na operacijo pa 529.086,96 €. Z analizo stroškov in koristi smo dokazali, da je ekonomska neto sedanja vrednost večja od nič (ENPV>0), kar upravičuje zaželenost projekta, prav tako pa smo dokazali, da je finančna neto sedanja vrednost operacije manjša od nič (FNPV<0), **in s tem dokazali potrebo operacije po sofinanciranju, v smislu finančne realizacije same operacije.**

Na podlagi izdelanega DIIP in analize stroškov in koristi je ugotovljena smotrnost izvedbe operacije »Urbanistična ureditev pred pošto Trbovlje«.





Občina Trbovlje

**Naročnik: OBČINA TRBOVLJE  
MESTNI TRG 4  
1420 TRBOVLJE**



REGIONALNA  
RAZVOJNA  
AGENCIJA  
**ZASAVJE**

**Izdelovalec: REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZASAVJE  
GRAJSKA ULICA 2  
1410 ZAGORJE OB SAVI**

## **DOKUMENT**

### **IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

**»SPREMEMBA PROMENTNE SIGNALIZACIJE IN  
UREDITEV KOLESARSKIH POVRŠIN NA ODSEKLU TRG  
FRANCA FAKINA – TRG REVOLUCIJE V TRBOVLJAH«**

Zagorje, 20.11.2017



## KAZALO

1. UVODNO POJASNILO .....	3
2. OPREDELITEV INVESTITORJA, DOLOČITEV STROKOVNIH SODELAVCEV, IZDELOVALCEV INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN ODGOVORNIH ZA NADZOR IN PROJEKTNO DOKUMENTACIJO .....	4
3. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO.....	9
3.1. Opis obstoječega stanja z razlogi za investicijo.....	9
4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI .....	17
4.1. Razvojne možnosti .....	17
4.2. Cilji investicije.....	18
4.3. Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami.....	19
5. OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE .....	19
5.1. Varianta »brez« investicije.....	19
5.2. Varianta »z« investicijo .....	20
6. OPREDELITEV VRSTE OPERACIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI.....	21
6.1. Opredelitev vrste operacije .....	21
6.2. Določitev vrednosti investicije in navedba osnov za oceno vrednosti.....	22
6.3. Osnove za oceno investicije .....	24
6.4. Potrebna investicijska dokumentacija .....	25
7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO .....	25
7.1. Strokovne podlage, za pripravo DIIP-a .....	25
7.2. Navedba in opis lokacije .....	26
7.3. Opis tehničnih – projektnih karakteristik .....	28
7.3.1. Opis objekta .....	29
7.3.2. Informiranje in obveščanje javnosti.....	32
7.4. Terminski plan izvedbe operacije.....	32
7.5. Varstvo okolja .....	33
7.6. Predvideni viri financiranja in drugi viri .....	33
8. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI.....	33
8.1. Finančna analiza .....	36
8.1.1. Ocena finančne vrednosti investicije .....	37
8.1.2. Izračun zneska donacije.....	38
8.2. Ekonomska analiza .....	39
9. SKLEP .....	44



## **1. UVODNO POJASNILO**

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


Je dokument, ki vsebuje podatke, potrebne za investicijske namere in cilje v obliki funkcionalnih zahtev, ki jih bo morala investicija izpolnjevati. Predstavlja tudi podlago za odločanje o nadaljevanju investicije oziroma operacije.



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

Investitor oz. nosilec operacije, Občina Trbovlje, načrtuje izvedbo operacije »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«, in sicer spremembo prometne signalizacije ter ureditev ustreznih kolesarskih površin po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta. Povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil bi ugodno vplivala tudi na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku.

Izdelovalec DIIPa je RRA Zasavje, Grajska ulica 2, 1410 Zagorje ob Savi.

INVESTITOR	
Naziv	<b>OBČINA TRBOVLJE</b>  Občina Trbovlje
Naslov	Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Odgovorna oseba	Jasna Gabrič (županja)
Pravnoorganizacijska oblika	Občina, javni sektor
Kontaktna oseba	Andreja Bienelli Kalpič
Telefon	03-56-34-810/041-766-614
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si">andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.trbovlje.si/">http://www.trbovlje.si/</a>

Odgovorna oseba:

Jasna Gabrič, županja

Trbovlje, 20.11.2017





**IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE**

Naziv	Regionalna razvojna agencija Zasavje  REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA <b>ZASAVJE</b>
Naslov	Grajska ulica 2, 1410 Zagorje ob Savi
Skrajšan naziv	RRA Zasavje
Odgovorna oseba	Tadej Špitalar, direktor
Kontaktna oseba	Tadej Špitalar, direktor
Telefon	08-38-49-500
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:info@rra-zasavje.si">info@rra-zasavje.si</a>
Spletni naslov/e-mail	<a href="http://www.rra-zasavje.si">www.rra-zasavje.si</a>

Odgovorna oseba za pripravo investicijske dokumentacije:

Tadej Špitalar, direktor


---

Trbovlje, 20.11.2017



Občina Trbovlje

**PREDVIDENI BODOČI UPRAVLJALEC OBJEKTOV**

Naziv	<b>OBČINA TRBOVLJE</b>  <b>Občina Trbovlje</b>
Naslov	Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Odgovorna oseba	Jasna Gabrič (županja)
Pravnoorganizacijska oblika	Občina, javni sektor
Kontaktna oseba	Andreja Bienelli Kalpič
Telefon	03-56-34-810/041-766-614
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si">andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.trbovlje.si/">http://www.trbovlje.si/</a>


Odgovorna oseba:

Jasna Gabrič, županja

\_\_\_\_\_  
Trbovlje, 20.11.2017



**NADZOR NAD PRIPRAVO INVESTICIJSKE IN DRUGE DOKUMENTACIJE**

Naziv	<b>OBČINA TRBOVLJE</b>  <b>Občina Trbovlje</b>
Naslov	Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Odgovorna oseba	Jasna Gabrič (županja)
Pravnoorganizacijska oblika	Občina, javni sektor
Kontaktna oseba	Andreja Bienelli Kalpič
Telefon	03-56-34-810/041-766-614
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si">andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.trbovlje.si/">http://www.trbovlje.si/</a>

Nadzor nad izvajanjem investicije bo izvajal nosilec operacije, to je Občina Trbovlje.

Odgovorna oseba:

Jasna Gabrič, županja

\_\_\_\_\_  
Trbovlje, 20.11.2017



## **SEZNAM STROKOVNIH DELAVCEV, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN TEHNIČNE DOKUMENTACIJE**

Investicijsko dokumentacijo so izdelali na Regionalni razvojni agenciji Zasavje (v nadaljevanju RRA Zasavje).

Pri izdelavi investicijske dokumentacije (DIIP) so sodelovali naslednji strokovni delavci:

1. Dejan Pobiljšaj, univ. dipl. ekon., vodja priprave investicijske dokumentacije
2. Tadej Špitalar, direktor RRA Zasavje



### 3. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

#### 3.1. Opis obstoječega stanja z razlogi za investicijo

Občina Trbovlje ima skupno površino 58,0 km<sup>2</sup> in 16.221 prebivalcev (Vir: Statistični urad RS) ter sodi med podpovprečno razvite slovenske občine, saj je njen koeficient razvitosti, po podatkih Ministrstva za finance, 0,92. Občina Trbovlje spada v Zasavsko regijo, ki ima indeks razvojne ogroženosti 125,1. Stopnja brezposelnosti pa je v mesecu novembru 2016 znašala 18,1. Leži v središču Zasavske regiji, med občinami Zagorje ob Savi in Hrastnik in je preko lokalne ceste Trbovlje – Zagorje – Trojane oziroma Trbovlje - Hrastnik – Prebold povezana z AC odsekom Ljubljana-Maribor.

Z operacijo se bo spremenila prometna signalizacija in uredile kolesarske površine na odseku od Trga Franca Fakina do Trga revolucije v Trbovljah. Na tem odseku so locirane številne javne ustanove (Občina, Upravna enota, Splošna bolnišnica, Zdravstveni dom, Zavod za zaposlovanje, Delavski dom, Mladinski center, Muzej) in številne trgovine in gostilne. Obravnavan odsek poteka skozi center mesta in zaradi ozkih cest, med katerimi so tudi enosmerne in omejenega števila parkirnih mest za avtomobile, želi občina Trbovlje spodbuditi uporabo koles v tem delu mesta.

Po lokalnih cestah, kjer se nameravajo urediti kolesarske površine, trenutno ni označenih ločenih površin za kolesarje. Kolesarji zato uporabljajo cestišče, ki je namenjeno motornemu prometu, ali hodnik za pešce. Na tem odseku se pojavlja velik problem s parkiranjem avtomobilov, ker število obstoječih parkirnih mest ne zadosti številu uporabnikov, ki želijo parkirati svoje vozilo predvsem v določenih obdobjih dneva. V mestu obstaja tudi problem z onesnaženostjo zraka. K temu veliko prispeva tudi veliko število motornega prometa v centru mesta. Z ureditvijo varnih kolesarskih površin na tem odseku se bi povečalo število uporabnikov koles in posledično zmanjšalo število uporabnikov motornih vozil.

Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin na tem odseku. Povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil bi ugodno vplivala tudi na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku.

Namen spremembe prometne signalizacije in ureditve kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trga revolucije v občini Trbovlje je zagotavljanje večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom.

Posledice čezmerne oziroma vsakodnevne rabe osebnega avtomobila nižajo splošno raven kakovosti življenja v Občini Trbovlje. Prebivalci občine so v večji meri izpostavljeni hrupu in emisijam, predvsem trdim delcem v zraku PM10.

Kolesarjenje je predvsem kot rekreacija v občini že močno prisotno, saj občina, kljub zahtevnosti terena, nudi idealne pogoje zanj. Kolesarjenje kot način trajnostne mobilnosti pa je v porastu. Predvsem v mestu bi lahko kolesarjenje postalo eden od glavnih načinov mobilnosti. Danes se promet s kolesi večinoma odvija po pločnikih, kjer so ti prisotni, sicer pa po voziščih.

Kolesarske površine v mestu niso urejene. Prav tako ni poskrbljeno za varno in udobno parkiranje koles v mestu, niti pred objekti z javno funkcijo. Trbovlje imajo avtobusno in železniško postajo ter večje število avtobusnih postajališč, vendar na nobeni od točk ni ustrezno poskrbljeno za parkiranje koles. Točke bi lahko služile kot prestopna mesta kolo – avtobus oz. kolo – vlak, predvsem za delovne migrante oz. za pot v šolo.

Trenutne razmere na področju pogojev za kolesarjenje v Občini Trbovlje niso dobre saj kolesarska infrastruktura, ki bi povezovala naselja z mestnim središčem ali med seboj (sploh) ne obstaja tako, da trenutno stanje v Občini Trbovlje ni vzpodbudno. Trenutno do večine šol in ostalih pomembnih institucij ne vodijo sklenjene in varne kolesarske poti. Posledica je dejstvo, da večina otrok prihaja v osnovne šole na neaktiven način tako, da jih starši z osebnim avtomobilom ali šolski avtobusi prepeljejo od vrat do vrat, prav tako pa se občani odločajo večino za uporabo avtomobila ko opravljajo dnevne obveznosti (trgovina, druženje, služba, ipd.).

Slika 1. Občina Trbovlje



(Vir: Občina Trbovlje)





Glavni razlog za izvedbo obravnavane investicije je sprememba prometne signalizacije ter ureditev ustreznih kolesarskih površin po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta, saj se sedaj kolesarji vozijo po cesti in po hodniku za pešce in s tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil. Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin na tem odseku občine Trbovlje.

Sekundarni razlog za investicijo pa je ublažiti negativne vplive na okolje, saj bi povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil ugodno vplivala na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako pa bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku dela mesta Trbovlje.

V okviru operacije se bodo uredile kolesarske površine na odseku Trg Franca Fakin – Trg revolucije v Občini Trbovlje. Ureditev kolesarskih površin zajema potrebna preddela, zemeljska dela, zgornji ustroj in ureditev odvodnjavanja. Spremenila se bo tudi prometna signalizacija na odseku ureditve kolesarskih površin v občini Trbovlje, ki zajema umestitev ustrezne prometne opreme in signalizacije. Uredilo se bo ustrezne nadstrešnice za kolesa, stojala za kolesa ter števec kolesarjev, opravljen bo projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja ter izvedbeni načrt izvedenih del.

Z izvedbo operacije »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« se bo:

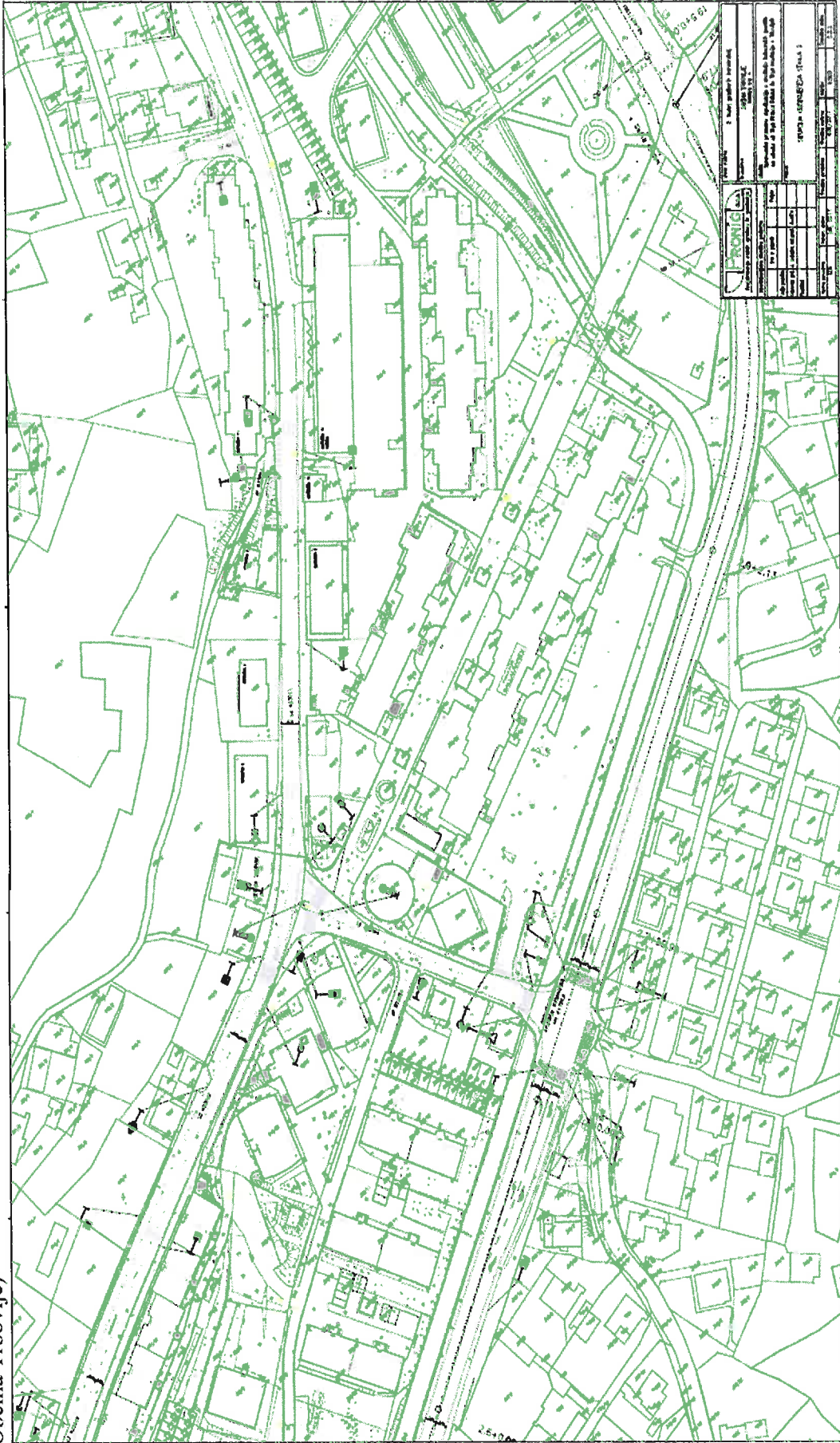
- vzpodbujalo življenjski slog, ki je manj odvisen od avtomobilov in s tem zmanjšala obremenitev okolja s plini in hrupom,
- izboljšala varnost vseh udeležencev v prometu s poudarkom na varnosti pešcev in kolesarjev,
- prispevalo k zmanjšanju onesnaževanja okolja,
- prispevalo k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu,
- izboljšala kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje,
- izboljšala trajnostna prometna dostopnost v občini Trbovlje,
- spodbujala uporaba kolesa za dnevne migracije kot alternativo avtomobilu,
- zagotavljalo pogoje za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu,
- povečal delež kolesarjev v mestnem prometu,
- izboljšala javna podoba kolesarjenja med prebivalci,
- prispevalo k izboljšanju mestnih kolesarskih povezav.



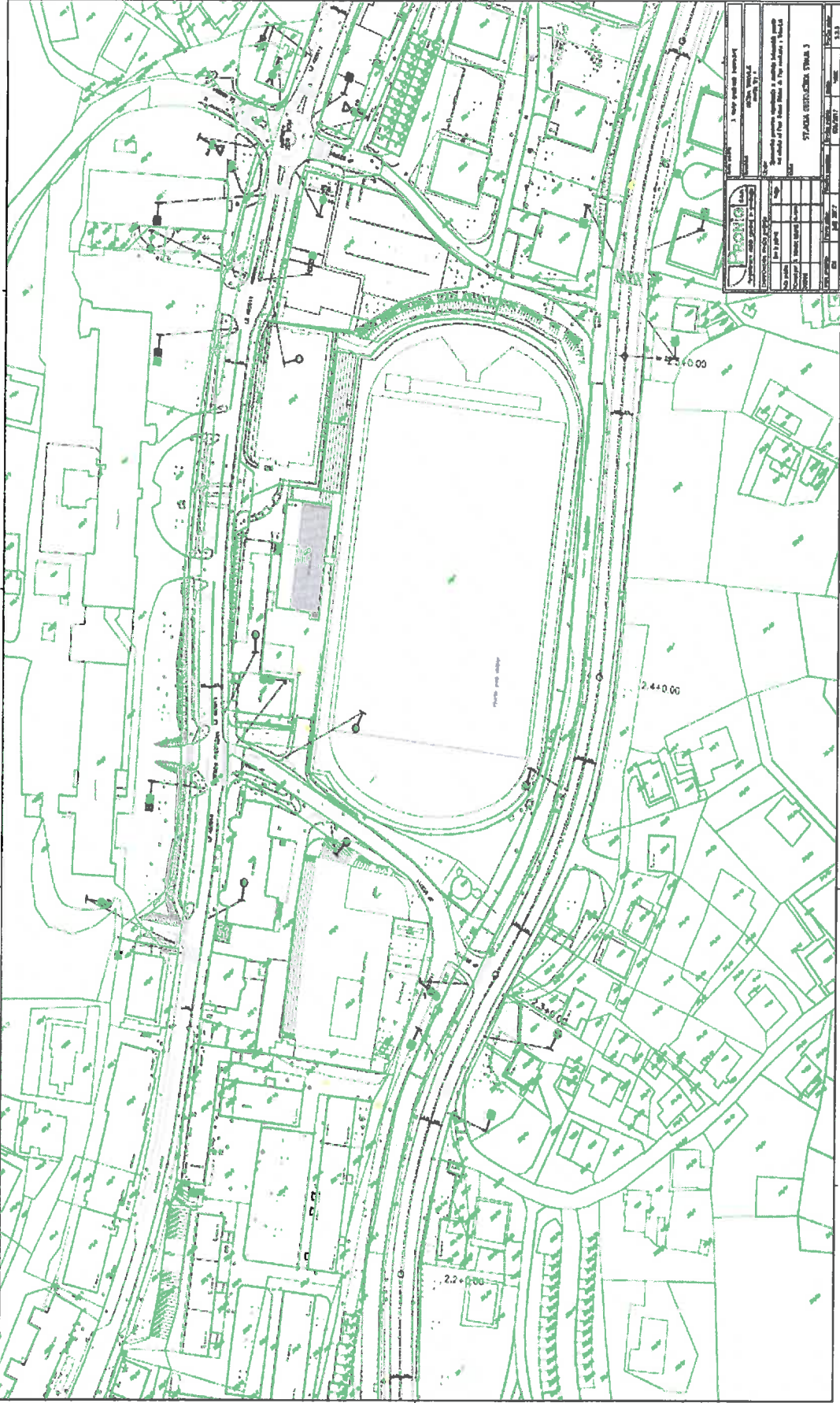
Slika 3: Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah (Vir: Občina Trbovlje)



Slika 4: Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trga revolucije v Trbovljah (Vir: Občina Trbovlje)



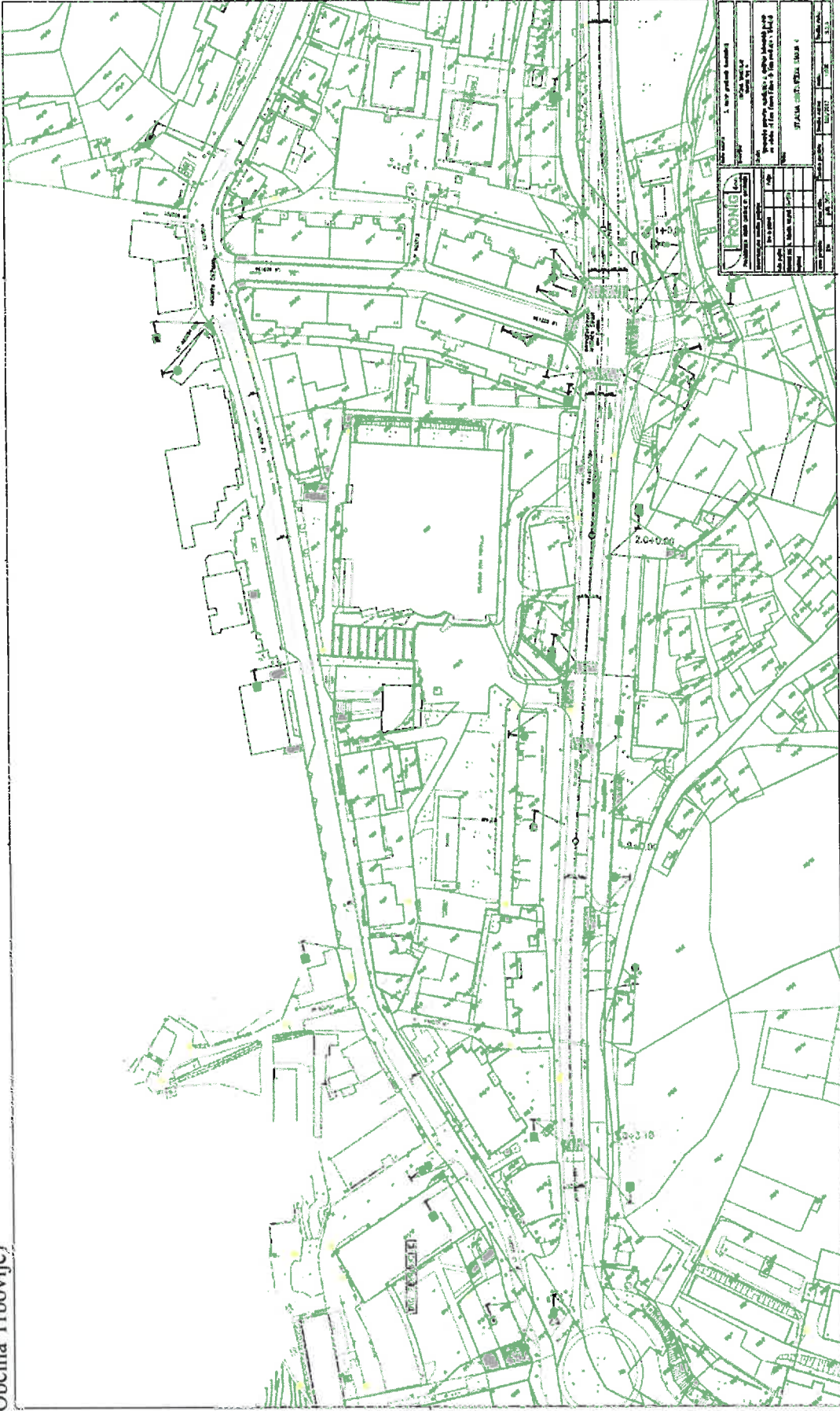
Slika 5: Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah (Vir: Občina Trbovlje)





Občina Trbovlje

Slika 6: Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah (Vir: Občina Trbovlje)





Po lokalnih cestah, kjer se nameravajo urediti kolesarske površine trenutno ni označenih ločenih površin za kolesarje. Kolesarji zato uporabljajo cestišče, ki je namenjeno motornemu prometu, ali hodnik za pešce, s čimer se ogroža varnost vseh udeležencev v prometu. Hkrati na odseku kjer se načrtuje ureditev površin za kolesarje velik problem predstavlja tudi parkiranje avtomobilov, saj število obstoječih parkirnih mest ne zadosti številu uporabnikov, ki želijo parkirati svoje vozilo predvsem v določenih obdobjih dneva. V občini Trbovlje velik problem predstavlja tudi onesnaženost zraka. K temu prispeva tudi veliko število motornega prometa v centru mesta. Z ureditvijo varnih kolesarskih površin na tem odseku se bo povečalo število uporabnikov koles in posledično zmanjšalo število uporabnikov motornih vozil, kar bo pozitivno vplivalo na trenutni problem s parkiranjem in onesnaženostjo zraka.

#### **4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI**

##### **4.1. Razvojne možnosti**

Na območju ureditve kolesarskih površin od Trga Franca Fakina do Trga revolucije v Trbovljah ni površin namenjenih specifično kolesarjem čeprav je na tem odseku lociranih veliko javnih ustanov (Občina, Upravna enota, Splošna bolnišnica, Zdravstveni dom, Zavod za zaposlovanje, Delavski dom, Mladinski center, Muzej) in veliko trgovin in gostil hkrati pa omenjeni odsek poteka skozi center mesta. Z operacijo želi občina Trbovlje vzpodbuditi občane k uporabi kolesa za dnevne migracije. Poleg tega se sedaj kolesarji vozijo po cesti in po hodniku za pešce in s tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil.

Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin na tem odseku. Povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil bi ugodno vplivala tudi na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku.

Operacija bo prispevala k uresničevanju akcijskega plana Celostne prometne strategije Občine Trbovlje, sprejete dne 10. 4. 2017. Operacija se bo izvajala v centru Trbovelj, ki je naselje mestnega značaja. Sprememba prometne signalizacije na odseku od Trga Franca Fakina do Trga revolucije je skladna z akcijskim planom CPS in je kot takšna uvrščena kot zahteven ukrep, ki naj bi se izvedel do leta 2025. Hkrati bo operacija spodbujala občane k uporabi kolesa v tem delu mesta saj se sedaj kolesarji vozijo po cesti in po hodniku za pešce in s tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil in s tem prispevala k povečanju varnosti vseh uporabnikov prometnih površin na tem odseku občine Trbovlje.

Z operacijo se želi spremeniti prometno signalizacijo ter urediti ustrezne kolesarske površine po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako povečano število uporabnikov koles in posledično zmanjšati število uporabnikov motornih vozil, kar bi ugodno vplivala na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku.

Koristi operacije:

- vzpodbujanje zdravega življenjskega sloga,
- izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu,

- znižanje stroškov prometnih nesreč,
- zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa in prometne infrastrukture na okolje,
- usklajen razvoj družbene infrastrukture v občini Trbovlje s tem prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu,
- povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu,
- izboljšala kakovost življenja in bivanja posameznih ranljivih skupin v občini Trbovlje in občanov občine Trbovlje,
- izboljšanje dostopnosti v občini Trbovlje,
- zagotavljanje čistih transportnih sistemov,
- povečanje atraktivnosti mesta in prepoznavnosti mesta Trbovlje zaradi izboljšane infrastrukture za potrebe nemotoriziranih oblik prometa,
- razvoj trajnostne mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v občini Trbovlje,
- zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi,
- vzpodbujanje alternativnih načinov prevoza,
- zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema,
- prihranki na področju zdravstva zaradi povečane rekreativne dejavnosti,
- zmanjšanje onesnaženosti v mestu zaradi povečanega kolesarskega prometa,
- izboljšana kakovost zraka, zmanjšanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispeva k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje,
- prispevek k boljšem zdravju ljudi in k večjim prihrankom za mobilnost.

Operacijo je smotrno izvesti, ker omogoča nadgradnjo oziroma izboljšanje trenutnega stanja na področju trajnostne urbane mobilnosti in trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje, le to pa vodi v izboljšanje prometne varnosti kolesarjev, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi, kar posledično vodi v spodbujanje uporabe kolesa za dnevne migracije, v usklajen razvoj družbene infrastrukture in v zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa in prometne infrastrukture na okolje.

#### 4.2. Cilji investicije

Namen investicije je spremeniti prometno signalizacijo in urediti kolesarske površine na odseku od Trga Franca Fakin do Trga revolucije v občini Trbovlje, saj na tem območju ni urejenih kolesarskih površin. Skladno s tem bo omogočena večja prometna varnost s poudarkom na pešcih in kolesarjih, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi. Z investicijo se bo zagotovila večja prometna varnost udeležencev v prometu, zmanjšali negativni vplivi motornega prometa na okolje, vzpodbujala trajnostna mobilnost in uporaba kolesa za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskemu prevozu in posredno dvignila kakovost življenja in bivanja v Občini Trbovlje.

Z operacijo se bo vzpostavilo smiselno, varno in udobno kolesarsko povezavo skozi center mesta Trbovlje, implementirali se bodo ustrezni infrastrukturni pogoji za trajnostno mobilnost kar bo prispevalo k spremembi potovalnih navad v občini Trbovlje. S prehodi iz individualne rabe osebne avtomobila na bolj trajnostne oblike prevoza se bodo znižali eksterne stroške prometa na ravni mesta. Na daljši rok se bo znižal tudi odstotek družinskih in javnih izdatkov za mobilnost. Z investicijo se bo pripomoglo k reševanju strateških izzivov in ciljev Celostne prometne strategije občine Trbovlje, izhajajoč iz vizije razvoja prometa občine Trbovlje. Operacija bo torej v prvi vrsti izboljšala prometno varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev.



#### Splošni cilj:

Sprememba prometne signalizacije ter ureditev ustreznih kolesarskih površin po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta, saj se sedaj kolesarji vozijo po cesti in po hodniku za pešce in s tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil. Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin, s poudarkom na varnosti pešcev in kolesarjev, na tem odseku občine Trbovlje. Operacija bo zagotovila večjo prometno varnost vseh udeležencev v prometu in posredno dvigniti kakovost bivanja v občini Trbovlje.

#### Specifični cilji:

- zmanjševanje negativnih vplivov na okolje,
- prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu,
- izboljšana kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje,
- vzpodbujalo življenjski slog, ki je manj odvisen od avtomobilov in s tem zmanjšala obremenitev okolja s plini in hrupom,
- izboljšanje trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje,
- spodbujala uporaba kolesa za dnevne migracije kot alternativo avtomobilu,
- zagotavljajo pogoje za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu,
- povečanje deleža kolesarjev v mestnem prometu,
- izboljšanje javne podoba kolesarjenja med prebivalci,
- izboljšanje mestnih kolesarskih povezav.

#### 4.3. Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami

Načrtovana operacija je skladna z naslednjimi strateškimi dokumenti:

- Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 -2020.
- Regionalni razvojni program Zasavske regije 2014 – 2020.
- Strategija razvoja Slovenije 2014 – 2020.
- Strategija lokalnega razvoja 2014 – 2020.
- Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023.
- Strategija razvoja občine Trbovlje za obdobje 2014 – 2022.

## 5. OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE

### 5.1. Varianta »brez« investicije

Varianta brez investicije predstavlja sedanje stanje in na dolgi rok v občini Trbovlje ni sprejemljiva. To je varianta, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov za izboljšanje trenutnega stanja. V konkretnem primeru to pomeni, da se operacija »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«, ki zajema potrebna preddela, zemeljska dela, zgornji ustroj in ureditev odvodnjavanja za potrebe ureditve kolesarskih površin, umestitev ustrezne prometne opreme in signalizacije na odseku ureditve kolesarskih površin, umestitev nadstrešnic za kolesa, stojal za kolesa ter števecv kolesarjev, projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del ne izvede.

Varianta »brez investicije« predstavlja obstoječe stanje, kjer kolesarji uporabljajo obstoječe prometnice skupaj z vsemi ostalimi udeleženci v prometu. Trenutno je na obravnavanem območju nezadostno poskrbljeno tudi za prometno varnost in shranjevanje koles ob objektih širšega javnega pomena, kar zmanjšuje privlačnost uporabe kolesa kot prevoznega sredstva za vsakodnevno uporabo. Za motorni promet so namreč kolesarji moteč faktor, zato je modro, da se ti udeleženci v prometu vozijo po varnejši poti, kar jim od prometa odmaknjena kolesarska pot tudi omogoča. V kolikor investicija v izgradnjo kolesarske poti ne bo realizirana, ne bo moč izkoristiti vseh razvojnih potencialov s področja trajnostne mobilnosti, prometne varnosti in varovanja okolja v občini Trbovlje.

V primeru variante brez investicije so stroški investicije enaki nič in pomeni ohranitev obstoječega stanja. Varianta »brez« investicije je ocenjena kot nesprejemljiva, ker pomeni neureditev kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v občini Trbovlje, neumestitev ustrezne prometne opreme in signalizacije na odseku ureditve kolesarskih površin ter neumestitev nadstrešnic za kolesa, stojal za kolesa ter števcov kolesarjev. Varianta brez investicije pomeni nedoseganje ciljev Celostne prometne strategije občine Trbovlje.

Skratka neizvedba operacije onemogoča večanje varnosti vseh udeležencev v prometu, zmanjševanje negativnih vplivov na okolje, prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu, izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje, vzpodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov, spodbujanje uporabe kolesa za dnevne migracije, zagotavljanje pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu Trbovlje, povečanje deleža kolesarjev v mestnem prometu, izboljšanje mestnih kolesarskih povezav in izboljšanje trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane investicije je sprememba prometne signalizacije ter ureditev ustreznih kolesarskih površin po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta, saj se sedaj kolesarji vozijo po cesti in po hodniku za pešce in s tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil. Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin, še posebej pešcev in kolesarjev, na tem odseku občine Trbovlje.

Sekundarni razlog za investicijo pa je ublažiti negativne vplive na okolje, saj bi povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil ugodno vplivala na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako pa bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku.

## **5.2. Varianta »z« investicijo**

V nadaljevanju ne bomo obravnavali različnih variant izvajanja investicije, ker je smiselna le ena varianta »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«, ki zajema potrebna preddela, zemeljska dela, zgornji ustroj in ureditev odvodnjavanja za potrebe ureditve kolesarskih površin, umestitev ustrezne prometne opreme in signalizacije na odseku ureditve kolesarskih površin, umestitev nadstrešnic za kolesa, stojal za kolesa ter števcov kolesarjev, projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt.





Ta varianta zagotavlja večjo varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov na okolje, prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu, izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje, vzpodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov, spodbujanje uporabe kolesa za dnevne migracije, pogoje za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu Trbovlje, povečanje deleža kolesarjev v mestnem prometu, izboljšanje mestnih kolesarskih povezav in izboljšanje trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje.

Upravičena je varianta »z investicijo«, ker edina zagotavlja uresničitev zastavljenih ciljev občine Trbovlje. Varianta »z investicijo« je namreč edina izvedljiva z vidika pokrivanja potreb, glede na pričakovane rezultate ter cilje investicije ter zagotavlja kolesarskih povezav v središču mesta, z namestitvijo ustrezne prometne signalizacije in opreme za shranjevanje koles s čemer povečuje privlačnost uporabe koles za dnevne migracije kot alternativo avtomobilom, kar posledično prispeva k izboljšanju kakovosti zraka v občini Trbovlje.

Varianta "z investicijo" tudi edina izpolnjuje cilje iz CPS občine Trbovlje:

- do leta 2025 vzpostaviti udobno in varno vodenje kolesarjev znotraj mesta Trbovlje,
- do leta 2025 omogočiti šolarjem, da lahko v šolo varno kolesarijo,
- do leta 2025 vzpostaviti udobno in varno vodenje kolesarjev med naselji,
- do leta 2020 zagotoviti varno in udobno parkiranje koles,

Prometna varnost vseh uporabnikov prometnih površin, s poudarkom na varnosti pešcev in kolesarjev, se bo s spremembo prometne signalizacije in ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah močno in občutno povečala ter spodbudila občane k uporabi kolesa v tem delu mesta saj se sedaj kolesarji vozijo po cesti in po hodniku za pešce in s tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil,

Družbeni pomen ureditve kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v občini Trbovlje bo posreden v smislu znižanje prometnih nesreč, zmanjšanja negativnih vplivov motornega prometa in prometne infrastrukture na okolje, izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu, spodbujanja zdravega življenjskega sloga, boljše dostopnosti v občini, zagotavljanja čistih transportnih sistemov, razvoja trajnostne mobilnosti v občini Trbovlje in posledično izboljšanja kakovosti zraka, zmanjšanja hrupa in spodbujanja aktivne mobilnosti.

## **6. OPREDELITEV VRSTE OPERACIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI**

### **6.1. Opredelitev vrste operacije**

Operacija: Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah  
Lokacija: Občina Trbovlje – center mesta, lokalne ceste LZ 423011, LZ 423012, LZ 423013, LZ 423014, LZ 423015 (skupaj 1640 m) in regionalna cesta R1-221, odsek 1220 Bevško – Trbovlje (900 m)

Obravnavana operacija zajema potrebna preddela, zemeljska dela, zgornji ustroj in ureditev odvodnjavanja za potrebe ureditve kolesarskih površin, umestitev ustrezne prometne opreme in

signalizacije na odseku ureditve kolesarskih površin, umestitev nadstrešnic za kolesa, stojal za kolesa ter števecv kolesarjev, projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane investicije je sprememba prometne signalizacije ter ureditev ustreznih kolesarskih površin po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta saj se sedaj kolesarji vozijo po cesti in po hodniku za pešce in s tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil. Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin na tem odseku občine Trbovlje.

## 6.2. Določitev vrednosti investicije in navedba osnov za oceno vrednosti

Ocenjena vrednost operacije je zasnovana na popisu potrebnih del in izhaja iz tovrstnih izvedbenih podobnih investicij v preteklih letih. Skupni ocenjeni stroški operacije »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«, ki zajema potrebna predдела, zemeljska dela, zgornji ustroj in ureditev odvodnjavanja za potrebe ureditve kolesarskih površin, umestitev ustrezne prometne opreme in signalizacije na odseku ureditve kolesarskih površin, umestitev nadstrešnic za kolesa, stojal za kolesa ter števecv kolesarjev, projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del po stalnih cenah znašajo 118.821,17 € brez DDV oziroma 144.387,63 € z DDV.

Celotna predvidena operacija se izvaja oziroma se bo izvajala od 1. februarja 2018 do 1. avgusta 2018. V oceni stroškov investicije so tekoče cene enake stalnim, ker je operacija oz. investicija krajša od enega leta. V nadaljevanju prikazujemo oceno skupnih stroškov investicije, upravičenih stroškov in preostalih stroškov glede na posamezne vrste stroškov.

Tabela 1: Vrednost operacije z in brez DDV

	Vrednosti operacije	
	Brez DDV	Z DDV
Projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del	18.800,00	22.936,00
Predдела	5.638,86	6.879,41
Zemeljska dela	1.161,51	1.417,04
Zgornji ustroj	5.003,98	6.104,86
Odvodnjavanje	2.543,80	3.103,44
Prometna oprema in signalizacija	27.362,00	33.381,64
Ostala gradbena dela	41.300,00	50.386,00
Storitve	2.610,00	2.610,00
Števec kolesarjev	7.500,00	9.150,00
Nepredvidena dela	6.901,02	8.419,24
<b>SKUPAJ</b>	<b>118,821,17</b>	<b>144,387,63</b>



Tabela 2: Ocena celotnih investicijskih stroškov operacije po stalnih cenah – stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta

Postavka	Vrednosti v stalnih cenah v €			
	2017	2018	SKUPAJ	%
Projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del	22.936,00		22.936,00	15,89
Preddela		6.879,41	6.879,41	4,76
Zemeljska dela		1.417,04	1.417,04	0,98
Zgornji ustroj		6.104,86	6.104,86	4,23
Odvodnjavanje		3.103,44	3.103,44	2,15
Prometna oprema in signalizacija		33.381,64	33.381,64	23,12
Ostala gradbena dela		50.386,00	50.386,00	34,90
Storitve		2.610,00	2.610,00	1,81
Števec kolesarjev		9.150,00	9.150,00	6,34
Nepredvidena dela		8.419,24	8.419,24	5,83
<b>SKUPAJ</b>	<b>22.936,00</b>	<b>121.451,63</b>	<b>144.387,63</b>	<b>100</b>

Vrednosti vsebujejo DDV

Skupna ocenjena vrednost operacije po stalnih cenah znaša **144.387,63 €** z DDV-jem.

Tabela 3: Ocena upravičenih stroškov po stalnih cenah – stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta

Postavka	Vrednosti v stalnih cenah v €		
	2017	2018	SKUPAJ
Projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del	18.800,00		18.800,00
Preddela		5.638,86	5.638,86
Zemeljska dela		1.161,51	1.161,51
Zgornji ustroj		5.003,98	5.003,98
Odvodnjavanje		2.543,80	2.543,80
Prometna oprema in signalizacija		27.362,00	27.362,00
Ostala gradbena dela		41.300,00	41.300,00
Storitve		2.610,00	2.610,00
Števec kolesarjev		7.500,00	7.500,00
Nepredvidena dela		6.901,02	6.901,02
<b>SKUPAJ</b>	<b>18.800,00</b>	<b>100.021,17</b>	<b>118.821,17</b>



Tabela 4: Ocena preostalih stroškov po stalnih cenah – stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta

Postavka	Vrednosti v stalnih cenah v €		
	2017	2018	SKUPAJ
Projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del	4.136,00		4.136,00
Preddela		1.240,55	1.240,55
Zemeljska dela		255,53	255,53
Zgornji ustroj		1.100,88	1.100,88
Odvodnjavanje		559,64	559,64
Prometna oprema in signalizacija		6.019,64	6.019,64
Ostala gradbena dela		9.086,00	9.086,00
Storitve		0,00	0,00
Števec kolesarjev		1.650,00	1.650,00
Nepredvidena dela		1.518,22	1.518,22
SKUPAJ	4.136,00	21.430,46	25.566,46

### 6.3. Osnove za oceno investicije

V okviru operacije »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«, ki zajema potrebna preddela, zemeljska dela, zgornji ustroj in ureditev odvodnjavanja za potrebe ureditve kolesarskih površin, umestitev ustrezne prometne opreme in signalizacije na odseku ureditve kolesarskih površin, umestitev nadstrešnic za kolesa, stojal za kolesa ter števec kolesarjev, projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del bodo izvedene sledeče aktivnosti in sicer:

- Projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 18.800,00 € brez DDV oziroma 22.936,00 € z DDV.
- Preddela in sicer zakoličbo detajlnih točk, rezanje asfaltne plasti, porušitev in odstranitev asfaltne plasti, demontažo prometnih znakov, odstranitev drogov prometnih znakov, odstranitev obstoječe talne signalizacije in zavarovanje gradbišča v času gradnje. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 5.638,86 € brez DDV oziroma 6.879,41 € z DDV.
- Zemeljska dela in sicer širok izkop zrnate kamnine, ureditev planuma temeljnih tal, izdelava posteljice iz mešanih kamnin, humuziranje zelenice, zatravitev, prevoz materiala, razprostiranje odvečne zrnate kamnine, zasaditev raznih drevesnih in grmovnih vrst. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 1.161,51 € brez DDV oziroma 1.417,04 € z DDV.
- Zgornji ustroj in sicer izdelava nevezane nosilne plasti, premaz roba obstoječega asfalta, izdelava zgornje nosilne plasti, izdelava obrabne in zaporne plasti na vozišču in pločniku, izdelava dvignjenega robnika, dobava in vgradnja pogreznjenega robnika in izdelava obrabne plasti iz malih tlakovcev. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 5.003,98 € brez DDV oziroma 6.104,86 € z DDV.
- Odvodnjavanje in sicer zakoličba lokacij jaško in izdelava jaškov, dobava in vgradnja pokrovov, izdelava kanalizacije iz cevi, nabava in vgradnja kanalet, izdelava prebojev obstoječih revizijskih jaškov. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 2.543,80 € brez DDV oziroma 3.103,44 € z DDV.



- Prometna oprema in signalizacija in sicer izdelava temelja iz cementnega betona, dobava in vgradnja stebričkov za prometne znake, podaljšanje obstoječih drogov, prestavitve obstoječih znakov, dobava in pritrditev prometnih znakov in izdelavo izdelava tankoslojnih vzdolžnih, prečnih in drugih označb na vozišču. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 27.362,00 € brez DDV oziroma 33.381,64 € z DDV.
- Ostala dela in sicer nabava, transport in montaža nadstreškov za kolesa, stojal za kolesa ter izdelava temeljne AB plošče za nadstrešnice za kolesa. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 41.300,00 € brez DDV oziroma 50.386,00 € z DDV.
- Potrebne storitve. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 2.610,00 € brez DDV oziroma 2.610,00 € z DDV.
- Umestitev števca kolesarjev. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 7.500,00 € brez DDV oziroma 9.150,00 € z DDV
- Ostala nepredvidena dela. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 6.901,02 € brez DDV oziroma 8.149,24 € z DDV

#### **6.4. Potrebna investicijska dokumentacija**

Na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. l. 60/2006 in Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. l. 54/2010 in 027/2016, 4. člen, se operacija uvršča pod točko 4, to je velikost projekta pod 300.000 €.

Za operacija »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« bo tako izdelan dokument identifikacije investicijskega projekta in analiza stroškov in koristi, saj izdelava investicijskega programa ni obvezna in se šteje DIIP kot investicijski program ter predstavlja osnovo za odločitve o investiciji.

### **7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO**

#### **7.1. Strokovne podlage, za pripravo DIIP-a**

Pri pripravi in določanju vsebin DIIP-a smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 60/2006), Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 54/2010) ter Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 27/2016).

Za pripravo DIIP-a so bile uporabljene naslednje strokovne osnove:

- Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 -2020.
- Regionalni razvojni program Zasavske regije 2014 – 2020.
- Strategija razvoja Slovenije 2014 – 2020.
- Strategija lokalnega razvoja 2014 – 2020.
- Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023.
- Strategija razvoja občine Trbovlje za obdobje 2014 – 2022.
- Proračun Občine Trbovlje za leto 2017 in 2018.
- Tehnični popis del.



## 7.2. Navedba in opis lokacije

Občina Trbovlje ima skupno površino 58,0 km<sup>2</sup> in 16.221 prebivalcev (Vir: Statistični urad RS) ter sodi med podpovprečno razvite slovenske občine, saj je njen koeficient razvitosti, po podatkih Ministrstva za finance, 0,92. Občina Trbovlje spada v Zasavsko regijo, ki ima indeks razvojne ogroženosti 125,1. Stopnja brezposelnosti pa je v mesecu novembru 2016 znašala 18,1. Leži v središču Zasavske regiji, med občinami Zagorje ob Savi in Hrastnik in je preko lokalne ceste Trbovlje – Zagorje – Trojane oziroma Trbovlje - Hrastnik – Prebold povezana z AC odsekom Ljubljana-Maribor.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane investicije je sprememba prometne signalizacije ter ureditev ustreznih kolesarskih površin po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta saj se sedaj kolesarji vozijo po cesti in po hodniku za pešce in s tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil. Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin na tem odseku občine Trbovlje.

Po lokalnih cestah, kjer se nameravajo urediti kolesarske površine trenutno ni označenih ločenih površin za kolesarje. Kolesarji zato uporabljajo cestišče, ki je namenjeno motornemu prometu, ali hodnik za pešce. Na tem odseku se pojavlja velik problem s parkiranjem avtomobilov, ker število obstoječih parkirnih mest ne zadosti številu uporabnikov, ki želijo parkirati svoje vozilo predvsem v določenih obdobjih dneva. V mestu obstaja tudi problem z onesnaženostjo zraka. K temu veliko prispeva tudi veliko število motornega prometa v centru mesta. Z ureditvijo varnih kolesarskih površin na tem odseku se bi povečalo število uporabnikov koles in posledično zmanjšalo število uporabnikov motornih vozil.

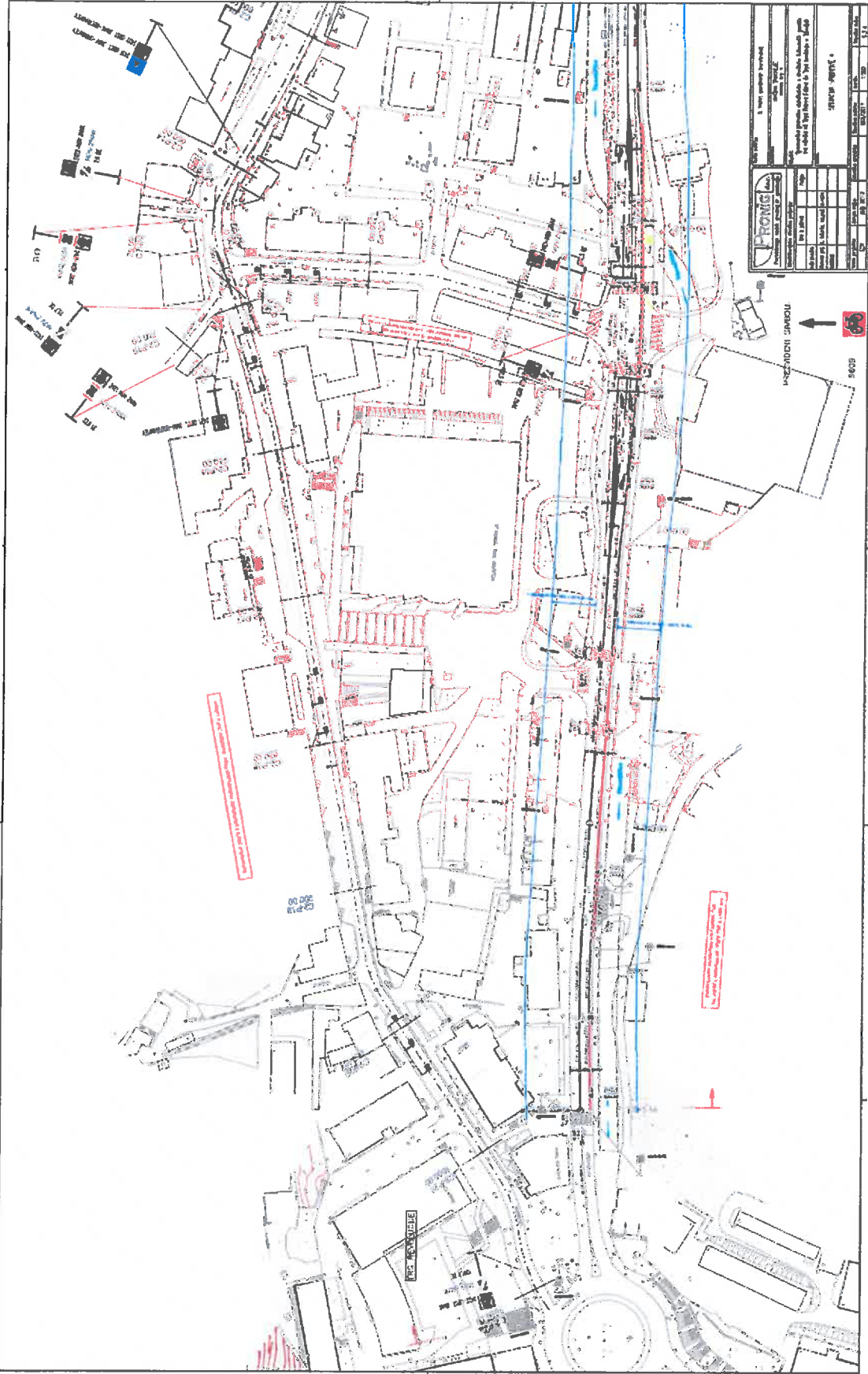
Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin na tem odseku, še posebej pešcev in kolesarjev. Povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil bi ugodno vplivala tudi na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku.

Od križišča Lovski dvorec do križišča Partizan se predvideva uvedba dvosmernih kolesarskih površin, od križišča Partizan dalje do križišča Trg revolucije pa ureditev kolesarske površine s souporabo voznega pasu, v smeri dovoljene smeri vožnje motornih vozil. V obratni smeri pa je predviden kolesarski pas na vozišču (ob desnem) robu regionalne ceste R1-221/1220.

Na odseku od križišča Trg revolucije do križišča Spar ter tudi dalje vse do križišča Kamnikar, je predvideno vodenje kolesarjev po desnem robu regionalne ceste, z uvedbo enosmerne kolesarskega pasu (TNP 5).



Slika 7: Lokacija operacije (Vir: Občina Trbovlje)





### 7.3. Opis tehničnih – projektnih karakteristik

Namen investicije je spremeniti prometno signalizacijo in urediti kolesarske površine na odseku od Trga Franca Fakina do Trga revolucije v občini Trbovlje, saj na tem območju ni urejenih kolesarskih površin. Skladno s tem bo omogočena večja prometna varnost s poudarkom na pešcih in kolesarjih, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi. Z investicijo se bo zagotovila večja prometna varnost udeležencev v prometu, zmanjšali negativni vplivi motornega prometa na okolje, vzpodbujala trajnostna mobilnost in uporaba kolesa za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskemu prevozu in posredno dvignila kakovost življenja in bivanja v Občini Trbovlje.

Operacija bo imela največji vpliv na večjo varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, na zmanjševanje negativnih vplivov na okolje, na prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu, na izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje, na vzpodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov, na spodbujanje uporabe kolesa za dnevne migracije, na pogoje za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu Trbovlje, na povečanje deleža kolesarjev v mestnem prometu, na izboljšanje mestnih kolesarskih povezav in na izboljšanje trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje.

V okviru operacije »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trga revolucije v Trbovljah«, ki zajema potrebna preddela, zemeljska dela, zgornji ustroj in ureditev odvodnjavanja za potrebe ureditve kolesarskih površin, umestitev ustrezne prometne opreme in signalizacije na odseku ureditve kolesarskih površin, umestitev nadstrešnic za kolesa, stojal za kolesa ter števec kolesarjev, projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del bodo izvedene sledeče aktivnosti in sicer:

- Projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del.
- Preddela in sicer zakoličbo detajlnih točk, rezanje asfaltne plasti, porušitev in odstranitev asfaltne plasti, demontažo prometnih znakov, odstranitev drogov prometnih znakov, odstranitev obstoječe talne signalizacije in zavarovanje gradbišča v času gradnje.
- Zemeljska dela in sicer širok izkop zrnate kamnine, ureditev planuma temeljnih tal, izdelava posteljice iz mešanih kamnin, humuziranje zelenice, zatravitev, prevoz materiala, razprostiranje odvečne zrnate kamnine, zasaditev raznih drevesnih in grmovnih vrst.
- Zgornji ustroj in sicer izdelava nevezane nosilne plasti, premaz roba obstoječega asfalta, izdelava zgornje nosilne plasti, izdelava obrabne in zaporne plasti na vozišču in pločniku, izdelava dvignjenega robnika, dobava in vgradnja pogreznjenega robnika in izdelava obrabne plasti iz malih tlakovcev.
- Odvodnjavanje in sicer zakoličba lokacij jaško in izdelava jaškov, dobava in vgradnja pokrovov, izdelava kanalizacije iz cevi, nabava in vgradnja kanalet, izdelava prebojev obstoječih revizijskih jaškov.
- Prometna oprema in signalizacija in sicer izdelava temelja iz cementnega betona, dobava in vgradnja stebričkov za prometne znake, podaljšanje obstoječih drogov, prestavitev obstoječih znakov, dobava in pritrditev prometnih znakov in izdelavo izdelava tankoslojnih vzdolžnih, prečnih in drugih označb na vozišču.
- Ostala dela in sicer nabava, transport in montaža nadstreškov za kolesa, stojal za kolesa ter izdelava temeljne AB plošče za nadstrešnice za kolesa.





- Potrebne storitve.
- Umestitev števca kolesarjev.
- Ostala nepredvidena dela.

Rezultati operacije bodo:

- Spremenjena prometna signalizacija in urejene kolesarske površine od Trga Franca Fakina do Trga revolucije v občini Trbovlje.
- Zmanjšanje negativnih vplivov na okolje.
- Prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu.
- Izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje.
- Vzpodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov in s tem zmanjšanje obremenitev s plini in hrupom.
- Izboljšana trajnostna prometna dostopnost v občini Trbovlje.
- Spodbujanje uporabe kolesa za dnevne migracije kot alternativo avtomobilu.
- Zagotavljanje pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu.
- Povečanje deleža kolesarjev v mestnem prometu.
- Izboljšanje javne podoba kolesarjenja med prebivalci.
- Izboljšanje mestnih kolesarskih povezav.

Tabela 5: Celotna vrednost operacije po stalnih in tekočih cenah

Postavka	Operacija – stalne cene	Operacija – tekoče cene	Razlika
<b>Projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del</b>	<b>22.936,00</b>	<b>22.936,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Preddela</b>	<b>6.879,41</b>	<b>6.879,41</b>	<b>0,00</b>
<b>Zemeljska dela</b>	<b>1.417,04</b>	<b>1.417,04</b>	<b>0,00</b>
<b>Zgornji ustroj</b>	<b>6.104,86</b>	<b>6.104,86</b>	<b>0,00</b>
<b>Odvodnjavanje</b>	<b>3.103,44</b>	<b>3.103,44</b>	<b>0,00</b>
<b>Prometna oprema in signalizacija</b>	<b>33.381,64</b>	<b>33.381,64</b>	<b>0,00</b>
<b>Ostala gradbena dela</b>	<b>50.386,00</b>	<b>50.386,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Storitve</b>	<b>2.610,00</b>	<b>2.610,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Števec kolesarjev</b>	<b>9.150,00</b>	<b>9.150,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Nepredvidena dela</b>	<b>8.419,24</b>	<b>8.419,24</b>	<b>0,00</b>
<b>SKUPAJ</b>	<b>144.387,63</b>	<b>144.387,63</b>	<b>0,00</b>

Vrednosti vsebujejo DDV. Stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta.

### 7.3.1. Opis objekta

Občina Trbovlje načrtuje izvedbo operacije in sicer »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«, s katero bo spremenila prometno signalizacijo in uredila ustrezne kolesarske površine po starih cestah skozi naselje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta.

Po lokalnih cestah se načrtuje označitev kolesarskih površin. Na lokalni cesti LZ 423011 (Obrtniška cesta - Dimnik) se bo označilo dvostranski enosmerni pomožni kolesarski pas širine 1m. Na lokalni cesti LZ 423012 (Dimnik - Zdravstveni dom) se bo označilo v eni smeri souporabo prometnega pasu in v nasprotni smeri pomožni kolesarski pas širine 1m. Na lokalni cesti LZ 423013 (enosmerna cesta) se bo označilo v smeri motornega prometa souporabo voznega pasu (sharrow) in v nasprotni smeri kolesarski pas na vozišču. Na lokalnih cestah LZ



423014 in LZ 423015 (obe enosmerni cesti) se bo označilo v smeri motornega prometa souporabo voznega pasu (sharrow). Ker po zadnjih dveh lokalnih cestah kolesarja ni mogoče voditi v nasprotni smeri, se bo to storilo po vzporedni regionalni cesti. Na vozišču regionalne ceste R1-221/1220 se bo označilo enostranski enosmerni kolesarski pas širine 1m od km 1+803,2 do km 2+705,8. Vmes v treh križiščih se naredi povezavo kolesarskih površin z označeno souporabo voznega pasu (sharrow) na lokalnih cestah in javni poti, ki povezujejo lokalne ceste in regionalno cesto. Na vseh lokalnih cestah in javni poti, na katerih se bo označevalo kolesarske površine se vzpostavi območje omejene hitrosti na 30 km/h. Ob označenih kolesarskih površinah so predvidena mesta za parkiranje koles (stojala in nadstrešnice).

Predvidi se ureditev kolesarskega prometa po starih cestah skozi naselje Trbovlje, vse od Trga Franca Fakina do Trga revolucije (Obrtniška cesta, Kešetovo, Rudarska cesta in Ulica 1. junija) ter nazaj ob regionalni cesti od križišča Trg revolucije do križišča Spar ter vse do križišča Kamnikar.

Od križišča Lovski dvorec do križišča Partizan se predvideva uvedba dvosmernih kolesarskih površin, od križišča Partizan dalje do križišča Trg revolucije pa ureditev kolesarske površine s souporabo voznega pasu, v smeri dovoljene smeri vožnje motornih vozil. V obratni smeri pa je predviden kolesarski pas na vozišču (ob desnem) robu regionalne ceste R1-221/1220.

Na odseku od križišča Trg revolucije do križišča Spar ter tudi dalje vse do križišča Kamnikar, je predvideno vodenje kolesarjev po desnem robu regionalne ceste, z uvedbo enosmernega kolesarskega pasu (TNP 5).

Obstoječa regionalna cesta je (tudi v območju predvidenega zoženja vozišča za zagotovitev enosmernega kolesarskega pasu) v premi široka 7,5m. Hitrost skozi mesto Trbovlje je omejena na 50 km/h.

V območju predvidenega kolesarskega pasu predlagamo zoženje voznih pasov obstoječega vozišča na enotno širino 6,5m (2 x 3,25m), pri čemer so vključene tudi potrebne razširitve v krivinah za merodajno vozilo. (razširitev vozišča za srečanje tovornega vozila s prikolico in avtobusa v radiju  $R_h=160m$ ; minimalni obstoječ horizontalni radij regionalne ceste na območju predvidenega urejanja kolesarskih površin, znaša 0,52m. Skupna širina vozišča regionalne ceste s kolesarskih pasom tako znaša razpoložljivih 7,5m.

Na odseku od križišča Lovski dvorec – križišče Dimnik (Obrtniška cesta oz. cesta LZ 423011) je cesta dvosmerna, obstoječe širine 6,0m. Predvidena pa je ureditev kolesarskih površin skladno s tipskim normalnim profilom TNP1, t.j. je izvedba obojestranskega pomožnega kolesarskega pasu širine več kot meter-1,01m (vožnja kolesarja po desnem robu vozišča). Pogoje za ureditev opisanega je uvedba cone 30 na celotni Obrtniški cesti. Za umiritev prometa sta predvidena tudi trapezni klančini s prehodom za pešce. Prva trapezna klančina za umirjanje prometa je predvidena na oddaljenosti cca. 60 m od križišča Lovski dvorec, druga trapezna klančina za umirjanje prometa pa je predvidena cca. 30 m pred križiščem Dimnik. Dolžina Obrtniške ceste znaša 573m.

Od križišča Dimnik do križišča Zdravstveni dom (Kešetovo oz. LZ 423012) je cesta dvosmerna, predvidena je ureditev po tipskem normalnem profilu TNP 2. Dolžina trase znaša 158m. Zaradi obstoječih vzdolžnih parkirnih mest (nevarnost kolesarja zaradi odpiranja vrat) je v smeri križišče Dimnik – križišče Zdravstveni dom predvidena souporaba voznega pasu (vožnja



kolesarja po sredini voznega pasu). Hitrost je že omejena na 30 km/h (cona 30). V obratni smeri je predvidena ureditev pomožnega koledarskega pasu (vožnja koledarja po desnem robu vozišča).

Od križišča Zdravstveni dom do križišča Partizan (Rudarska cesta oz. LZ 423013) je v dolžini 40m predvidena ureditev po enakem tipskem normalnem profilu kot na prejšnjem odseku (TNP2, dvosmerna cesta z ločilnim otokom širine 1,0m). Cesta na tem delu je namreč dvosmerna zaradi bodoče ureditve dovoza za intervencijo do Zdravstvenega doma. V nadaljevanju, v dolžini 127m pa je predvidena ureditev po tipskem normalnem profilu TNP3. Cesta je enosmerna z dovoljeno smerjo vožnje motornih vozil od križišča Zdravstveni dom – križišče Partizan. V tej smeri se koledarski promet odvija po sredini voznega pasu (sharrow) zaradi poševnih parkirnih mest na desni strani (nevarnost za koledarja zaradi vzratnega izvažanja vozil s parkirnih mest), v nasprotni smeri pa je predvidena uvedba koledarskega pasu. V namen opisane ureditve se obstoječa modra robna črta, ki označuje kratkotrajno parkiranje premakne za 0,5m proti poševnim parkiriščem. Širina vozišča se zagotovi 3,0m, za koledarski pas v nasprotni smeri vožnje motornemu prometu pa se zagotovi pas širine 1,0m in bo locirano tik ob obstoječi betonski muldi.

Od križišča Partizan do križišča Dežman (Rudarska cesta oz. LZ 423014) ter dalje vse do križišča Trg revolucije (Ulica 1. junija oz. LZ 423015) je zaradi prostorske omejitve predvideno le vodenje koledarskega prometa s souporabo voznega pasu v smeri dovoljene vožnje motornega prometa. Predvidena je ureditev koledarskega prometa z vožnjo po sredini voznega pasu (TNP4) v skupni dolžini 660m. Za povratno smer koledarjev se do križišča Kamnikar predvidi ureditev koledarske površine v smeri Trg revolucije - Trg Franca Fakina po desnem robu regionalne ceste R1-221/1220, z ureditvijo enostranskega koledarskega pasu.

Križišči Spar in Kamnikar sta semaforizirani, koledarjem se zagotovi vključevanje na levi zavijalni pas. Na vmesnem križišču Rudar je levo zavijanje prepovedano za vsa vozila, torej je prepovedano tudi za koledarje. Posledično se koledarje vodi le naravnost. V načrtovanju je nova ureditev tega križišča, kot optimalna povezava z novim regionalnim urgentnim centrom v Splošni bolnišnici Trbovlje. V sklopu predvidene ureditve tega križišča je ustrezno načrtovano tudi vodenje koledarskega prometa.

Za povezavo koledarskega prometa na regionalni cesti in prometa na stari cesti preko Trbovelj sta predvideni dve prečni povezavi. Prva od križišča Spar do križišča Dežman v dolžini 125m ter druga od križišča Kamnikar do križišča Dimnik v dolžini 90m. Obe povezavi se uredita s tipskim normalnim profilom TNP6.

Koledarska steza ob regionalni cesti se pred obema križiščema (križišče Spar in križišče Kamnikar) uredi tako, da se koledarju omogoča levi izvoz s koledarske steze do pasu za leve zavijalce in dalje na prečno cesto, ki vodi do stare ceste. V ta namen se na koledarskem pasu v območju dovoljenega prehajanja na levi zavijalni pas zagotovi prekinjena črta, ob neprekinjeni, ki prepoveduje vožnjo motornih vozil po koledarskem pasu.

Za predvideno ureditev koledarskih površin so večinoma predvidena le dela za spremembo vertikalne in horizontalne prometne signalizacije. Dejanska gradbena dela so minimalna in obsegajo ureditev povoznega ločilnega otoka na regionalni cesti R2-427/1351, na lokalni Obrtniški cesti pa ureditev deniveliranega ločilnega otoka in dveh trapeznih klančin z označbo prehoda za pešce. Vsi elementi predvideni z gradbenimi posegi so namenjeni izključno umirjanju in vodenju prometa.

Projekt je vključen v akcijski plan Celostne prometne strategije Občine Trbovlje, sprejete 10. 4. 2017.

Ker je ureditev kolesarskih površin v središču mesta namenjena dostopnosti do pomembnejših objektov, je pred njimi predvidena postavitve nadstrešnic za kolesa tlorisnih dimenzij 2,4/4,1m s stojali za 10 koles. Za postavitve nadstrešnic je predvidenih sedem lokacij in sicer:

- severni del mestnega parka, na Trgu Franca Fakina,
- na Obrtniški cesti, med objektoma številka 15 in 17,
- na ploščadi pred stopnicami do trgovina Mapo pri stanovanjskih objektih Kešetovo 4 in 7,
- pred Zdravstvenim domom na Rudarski ulici,
- ob vstopu v Športni park Rudar,
- pred objektom TVD Partizan,
- pred Zasavskim muzejem Trbovlje.

Projektno je predvideno, da se nadstrešnice predvidene na utrjenih površinah montirajo z vijachenjem v asfalt ali beton, za postavitve nadstrešnic v zelenici pa je prvo potrebno po navodilih dobavitelja izdelati AB temeljno ploščo ustreznih dimenzij (v mestnem parku in pred Zdravstvenim domom).

Sprememba prometne signalizacije in ureditev kolesarskih površin na odseku Trg Franca Fakina – Trg revolucije v Trbovljah je skladna z akcijskim planom CPS.

### **7.3.2. Informiranje in obveščanje javnosti**

Informiranje in obveščanje javnosti o operaciji bo obsegalo ustrezno označitev v skladu z Uredbo 1303/2013/EU in veljavnimi Navodili organa upravljanja na področju komuniciranja vsebin na področju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014-2020.

Ves čas trajanja projekta in po zaključku bo javnost obveščena o sredstvih, ki jih razpisuje Ministrstvo RS za infrastrukturo v okviru javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, kar pomeni, da so aktivnosti sofinancirane iz sredstev Evropskega kohezijskega sklada in integralnih sredstev Ministrstva RS za infrastrukturo.

Obveščanje javnosti o izvajanju operacije in napredku operacije bo potekalo z obveščanjem preko spletne strani Občine Trbovlje (<http://www.trbovlje.si/>), preko spletne strani Regionalne razvojne agencije Zasavje (<http://www.rra-zasavje.si/>), preko medijev Zasavske regije (ZON, Zasavc, Zasavska TV, ETV mediji in turizem, itd.) ter na druge običajne načine, ki jih izvaja občina Trbovlje (tiskani, avdiovizualni mediji, tiskovne konference itd.).

### **7.4. Terminski plan izvedbe operacije**

Operacija se bo izvajala v odboju od 1. februarja 2018 do 1. avgusta 2018, pri čemer bo dokument identifikacije investicijskega projekta »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« izdelan v mesecu novembru 2017.



## 7.5. Varstvo okolja

Operacija ne bo povzročila porušitve objektov v okolici nameravane operacije, na objektih v okolici ne bo povzročila deformacij, večjih od dopustne ravni, ne bo povzročil škode na delih objektov v okolici ali na njihovi napeljavi in vgrajeni opremi in ne bo na objektih v okolici povzročila škode, nastale zaradi nekega dogodka, katere obseg je nesorazmerno velik glede na osnovni vzrok.

Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah ne bo imela negativnih vplivov na okolje in bo učinkovita pri izrabi naravnih virov, okoljsko neškodljiva in trajnostno dostopna. Povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil bi ugodno vplivala na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil.

Operacija »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« je zasnovana tako, da nima škodljivih posledic na zdravje oseb. Pri projektiranju, tehničnih rešitvah in uporabi je zagotovljeno da:

- ne bodo uhajali strupeni plini,
- v zrak ne bodo uhajali nevarni delci ali plini,
- ne bo emisij nevarnega sevanja,
- ne bo onesnaženja ali zastrupitve tal ali voda,
- ne bo napačnega odstranjevanja odpadnih voda, dima, trdnih ali tekočih odpadkov,
- ne bo prisotna vlaga v objektu ali na površinah znotraj njega.

## 7.6. Predvideni viri financiranja in drugi viri

Finančna konstrukcija je pripravljena ob predpostavki, da se bo operacija »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« izvajala z dinamiko, načrtovano v terminskem planu.

Operacija »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« bo realiziran s pomočjo sredstev Evropskega kohezijskega sklada in integralnih sredstev Ministrstva RS za infrastrukturo v maksimalni višini 80 % upravičenih stroškov operacije. Razliko, to je minimalno 20 % upravičenih stroškov in davek na dodano vrednost (DDV), pa bo zagotovila Občina Trbovlje.

Tabela 6: Pričakovani viri financiranja v EUR

Evropskega kohezijskega sklada in integralnih sredstev Ministrstva RS za infrastrukturo	95.056,94
Občina Trbovlje	23.764,23
Občina Trbovlje (DDV)	25.566,46
SKUPAJ	144.387,63

## 8. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

Pravna podlaga za izdelavo analize stroškov in koristi je 40. člen Uredbe 1083/2006 in predpisan Metodološki delovni dokument: Delovni dokument 4 - Smernice glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi. Hkrati smo analizo vsebinsko izdelali tudi v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na



področju javnih financ Ur. l. 60/2006 in Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. L. 54/2010 in 027/2016.

Z analizo stroškov in koristi želimo pokazati, da je operacija prispeva k strateškemu cilju Celostne prometne strategije in sicer zagotavljanje pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje ter povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih, saj je omenjeni ukrep naveden v celostni prometni strategiji Občine Trbovlje kot eden izmed zahtevnih ukrepov, ki naj bi bili izvedeni v letu 2018 in da bo operacija prispevala k večji varnosti vseh udeležencev v prometu. Cilj analize stroškov in koristi je, da se opredelijo in denarno ocenijo vsi možni vplivi oziroma da se določijo vsi možni stroški in koristi projekta – operacije »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« .

V analizi bomo odgovorili na dve ključni vprašanji in sicer:

1. ocenili bomo, ali je projekt upravičen do sofinanciranja
2. ocenili bomo, ali je za projekt sofinanciranje potrebno

Analiza stroškov in koristi je sestavni del DIIP-a, zato ne bomo ponovno predstavljali elementov, ki so bili prikazani v prejšnjih poglavjih DIIP-a, temveč se v tem delu osredotočamo na dele analize, ki odgovarjajo na zgoraj postavljeni vprašanji.

Za namen analize stroškov in koristi kot osnovo vključujemo operacijo – projekt »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«, za katerega je pripravljen DIIP in katerega prijavitelj je Občina Trbovlje.

Z analizo stroškov in koristi bomo predstavili najboljšo rešitev za investicijo, finančne vire, ki so potrebni za realizacijo investicije, vpliv projekta na širše okolje, to je na zasavsko regijo, in predstavili projektne rizike.

### **Splošno o investiciji, makroekonomsko in sektorsko ozadje**

Občina Trbovlje načrtuje izvedbo operacije »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«, in sicer spremembo prometne signalizacije ter ureditev ustreznih kolesarskih površin po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta. Povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil bi ugodno vplivala tudi na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku

Realizacija operacije omogoča zagotavljanje večje varnosti vseh udeležencev v prometu ter posledično varnejšo in zanesljivejšo cestno infrastrukturo za vse udeležence v prometu. Hkrati operacija prispeva k zmanjševanju negativnih vplivov na okolje, k izboljšanju kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje, k vzpodbujanju življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov, na pogoje za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu Trbovlje, na spodbujanje uporabe kolesa za dnevne migracije, na povečanje deleža kolesarjev v mestnem prometu, na izboljšanje mestnih kolesarskih povezav in na izboljšanje trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje.



Prednosti operacije »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«:

- Izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev.
- Bogatitev življenja v občini Trbovlje in regiji Zasavje.
- Zmanjševanje negativnih vplivov na okolje.
- Prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu.
- Povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu.
- Izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje.
- Vzpodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov in s tem zmanjšanje obremenitev okolja s plini in hrupom.
- Izboljšanje trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje.
- Spodbujanje uporabe kolesa za dnevne migracije kot alternativo avtomobilu.
- Zagotavljanje pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu.
- Povečanje deleža kolesarjev v mestnem prometu.
- Izboljšanje javne podoba kolesarjenja med prebivalci.
- Izboljšanje mestnih kolesarskih povezav.

Sekundarni razlog za investicijo pa je ublažiti negativne vplive na okolje saj bi povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil ugodno vplivala na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako pa bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku.

V okviru operacije se bodo uredile kolesarske površine na odseku Trg Franca Fakin – Trg revolucije v Občini Trbovlje. Ureditev kolesarskih površin zajema potrebna preddela, zemeljska dela, zgornji ustroj in ureditev odvodnjavanja. Spremenila se bo tudi prometna signalizacija na odseku ureditve kolesarskih površin v občini Trbovlje, ki zajema umestitev ustrezne prometne opreme in signalizacije. Uredilo se bo ustrezne nadstrešnice za kolesa, stojala za kolesa ter števec kolesarjev, opravljen bo projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja ter izvedbeni načrt izvedenih del.

### **Identifikacija možnih variant**

Navedeni projekt je v obsegu, kot ga prikazujemo, optimalna možna rešitev z vidika velikosti projekta glede na ocenjene potrebe, glede na stroškovno in dohodkovno učinkovitost in glede na predvideno vrednost investicije. Zato v DIIP-u nismo proučevali variantnih rešitev. Projekt je najboljša rešitev, saj so možne rešitve le, da projekt realiziramo ali ne. V primeru, da do investicije ne bi prišlo, bi to negativno vplivalo na varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov na okolje, prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu, vzpodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov, spodbujanje uporabe kolesa za dnevne migracije, zagotavljanje pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu Trbovlje, povečanje deleža kolesarjev v mestnem prometu, izboljšanje mestnih kolesarskih povezav in izboljšanje trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje. Posledično temu pa bi se znižala tudi kakovost bivanja v občini Trbovlje.



V nadaljevanju analize obdelujemo scenarij z investicijo. Ker gre za popolnoma novo investicijo, scenarija brez investicije ni. Scenarij brez investicije bi predstavljal za vse elemente operacije vrednost 0.

### **8.1. Finančna analiza**

S finančno analizo ugotavljamo, kakšna je finančna profitabilnost projekta, kako bo projekt financiran in ali projekt potrebuje financiranje. V okviru finančne analize nameravamo oceniti finančno donosnost naložbe, določiti ustrezno vrednost financiranja in preveriti finančno vzdržnost projekta. Pri finančni analizi bomo izračunali kazalnike finančnih dosežkov projekta. Kot osnovo za izračune smo uporabili analizo diskontiranega denarnega toka. Hkrati pa bomo ugotovili, kakšna je finančna vzdržnost projekta.

#### **Podlage za oceno prihodkov in stroškov**

Občina Trbovlje želi spremeniti prometno signalizacijo ter urediti kolesarske površine na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta. Povečano število uporabnikov koles in posledično manjše število uporabnikov motornih vozil bi ugodno vplivala tudi na zmanjšanje onesnaževanja zraka s strani motornih vozil. Prav tako bi manj motornih vozil ublažilo velik problem, ki ga predstavlja premajhno število parkirnih mest za avtomobile na tem odseku.

Z operacijo se bo doseglo večjo varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, izboljšala trajnostna prometna dostopnost v občini Trbovlje in zagotovila varna in zanesljiva cestna infrastruktura za vse udeležence v prometu. Zaradi večje varnosti in ustreznih pogojev se bo spodbudila uporaba kolesa za dnevne migracije, izboljšala javna podoba kolesarjenja med prebivalci in povečal delež kolesarjev v mestnem prometu

Obravnavana operacija zajema potrebna preddela, zemeljska dela, zgornji ustroj in ureditev odvodnjavanja za potrebe ureditve kolesarskih površin, umestitev ustrezne prometne opreme in signalizacije na odseku ureditve kolesarskih površin, umestitev nadstrešnic za kolesa, stojal za kolesa ter števecv kolesarjev, projektantski nadzor, geodetski posnetek izvedenega stanja in izvedbeni načrt izvedenih del.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane investicije je sprememba prometne signalizacije ter ureditev ustreznih kolesarskih površin po starih cestah skozi naselje Trbovlje in tako spodbuditi občane k uporabi kolesa v tem delu mesta saj se sedaj kolesarji vozijo po cesti in po hodniku za pešce in s tem ogrožajo sebe, pešce in voznike motornih vozil. Urejene kolesarske površine bi zelo povečale varnost vseh uporabnikov prometnih površin na tem odseku občine Trbovlje.

Operacija »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« ne bo generiral prihodkov saj je namen operacije zagotavljanje večje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu še posebej pešcev in kolesarjev, zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, vzpodbujanje trajnostne mobilnosti in uporabe koles za vsakodnevna opravila, kot alternative avtomobilskim prevozom in posredno dvigniti kakovost bivanja v Občini Trbovlje.





Operacija ne prinaša neposrednih denarnih prihodkov, saj gre za spremembo prometne signalizacije in ureditev kolesarskih površin v občini Trbovlje.

Ocenjujemo, da bodo letni stroški vzdrževanja prometne signalizacije, kolesarskih površin (obnova talne signalizacije, površin in označbe) in materialni stroški operacije na letni ravni znašali 16.000,00 €.

### **Diskontna stopnja in referenčna ekonomska doba**

Pri finančni analizi smo v obravnavanem 25-letnem referenčnem ekonomskem obdobju upoštevali 4-odstotno diskontno stopnjo, ki jo določa Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 27/16). Diskontna stopnja izraža oportunitetne stroške kapitala za vlagatelja.

### **Ostane vrednosti investicije**

Pri finančni analizi smo upoštevali ostanka vrednosti investicije, saj se ob upoštevanju 3 % (letna amortizacijska stopnja za gradbene objekte, vključno z naložbenimi nepremičninami – Zakon o davku od dohodkov pravnih oseb ZDDPO-2-NPB14; 33. člen) letne amortizacijske stopnje kolesarske površine ne zamortizirajo v celoti, tako da ostanek vrednosti po preteku referenčne ekonomske dobe znaša 19.077,49 €. Prometna oprema in signalizacija se ob upoštevanju 20 % (letna amortizacijska stopnja za opremo, vozila in mehanizacijo – Zakon o davku od dohodkov pravnih oseb ZDDPO-2-NPB14; 33. člen) letne amortizacijske stopnje po preteku referenčne ekonomske dobe zamortizira v celoti.

#### **8.1.1. Ocena finančne vrednosti investicije**

Izbrano referenčno obdobje je 25 let, ceste, torej je finančna analiza narejena za to obdobje.

Pri izračunu smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo, ki jo določa Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 27/16). Diskontna stopnja izraža oportunitetne stroške kapitala za vlagatelja.



Tabela 7: Preglednica stroškov in prihodkov – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah	Operativni stroški	Prihodki	Preostala vrednost	NETO prihodki	NETO denarni tok	Diskontirane vrednosti										
								A	B	C	D	C+D-B	(C+D-B)-A	Stroški investicije	Operativni stroški	Prihodki	Neto prihodki	Neto denarni tok
2018	0	144.387,63	0,00	0,00	0,00	0,00	-144.387,63	144.387,63	0,00	0,00	0,00	-144.387,63						
2019	1		5.000,00	0,00	0,00	-5.000,00	-5.000,00	0,00	4.807,69	0,00	-4.807,69	-4.807,69						
2020	2		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	14.792,90	0,00	-14.792,90	-14.792,90						
2021	3		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	14.223,94	0,00	-14.223,94	-14.223,94						
2022	4		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	13.676,87	0,00	-13.676,87	-13.676,87						
2023	5		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	13.150,83	0,00	-13.150,83	-13.150,83						
2024	6		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	12.645,03	0,00	-12.645,03	-12.645,03						
2025	7		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	12.158,69	0,00	-12.158,69	-12.158,69						
2026	8		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	11.691,04	0,00	-11.691,04	-11.691,04						
2027	9		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	11.241,39	0,00	-11.241,39	-11.241,39						
2028	10		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	10.809,03	0,00	-10.809,03	-10.809,03						
2029	11		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	10.393,29	0,00	-10.393,29	-10.393,29						
2030	12		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	9.993,55	0,00	-9.993,55	-9.993,55						
2031	13		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	9.609,19	0,00	-9.609,19	-9.609,19						
2032	14		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	9.239,60	0,00	-9.239,60	-9.239,60						
2033	15		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	8.884,23	0,00	-8.884,23	-8.884,23						
2034	16		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	8.542,53	0,00	-8.542,53	-8.542,53						
2035	17		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	8.213,97	0,00	-8.213,97	-8.213,97						
2036	18		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	7.898,05	0,00	-7.898,05	-7.898,05						
2037	19		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	7.594,28	0,00	-7.594,28	-7.594,28						
2038	20		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	7.302,19	0,00	-7.302,19	-7.302,19						
2039	21		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	7.021,34	0,00	-7.021,34	-7.021,34						
2040	22		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	6.751,29	0,00	-6.751,29	-6.751,29						
2041	23		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	6.491,62	0,00	-6.491,62	-6.491,62						
2042	24		16.000,00	0,00	0,00	-16.000,00	-16.000,00	0,00	6.241,94	0,00	-6.241,94	-6.241,94						
2043	25		16.000,00	0,00	19.077,49	3.077,49	3.077,49	0,00	6.001,87	0,00	1.154,42	1.154,42						
SKUPAJ		144.387,63	389.000,00	0,00	19.077,49	-369.922,51	-514.310,14	144.387,63	239.376,36	0,00	-232.220,07	-376.607,70						

Aproksimativni izračun neto sedanje vrednosti na podlagi podatkov iz zgornje preglednice in še z nekaterimi vhodnimi podatki je sledeč:

- vrednost operacije v stalnih cenah = 144.387,63 €,
- ekonomska doba investicije = 25 let,
- diskontna stopnja = 4 %.

$$FNPV = \sum I_i / (1+p)^i = - 376.607,70$$

Finančna neto sedanja vrednost znaša – 376.607,70 €.

Predvideni diskontirani neto prihodek (DNR) na operacijo v ekonomski dobi operacije je - 232.220,07 €.

### 8.1.2. Izračun zneska donacije

a) Izračun stopnje primanjkljaja v financiranju (R)

v €



Stroški investicijske naložbe v stalnih cenah (nediskontirano)	144.387,63
od tega upravičeni stroški v stalnih cenah (EC) (nediskontirano)	118.821,17
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	144.387,63
Diskontirani neto prihodki (DNR)	- 232.220,07
Upravičeni izdatki (EE)	376.607,70
Finančna vrzel (R)	1,00
Stopnja sofinanciranja (Crpa)	0,80
Pripadajoči znesek (DA)	118.821,17
Najvišji znesek sredstev Evropskega kohezijskega sklada in Ministrstva RS za infrastrukturo	95.056,94
Neupravičeni stroški	25.566,46

Določitev upravičenih izdatkov (EE) = DIC (diskontirani stroški naložbe) - DNR (diskontirani neto prihodki)

EE = 376.607,70 EUR

Stopnja primanjkljaja financiranja (R) je tako:

$R = EE/DIC = 1,00$

R = 1,00

Glede na to, da so diskontirani neto prihodki (DNR) negativni, znaša finančna vrzel 100,00%

- b) Izračun zneska (DA) na podlagi določil Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (sredstva lahko predstavljajo največ 80% upravičenih stroškov operacije)

DA = EC (upravičeni stroški)\*R

DA = 118.821,17 EUR

- c) Izračun najvišjega zneska sredstev Evropskega kohezijskega sklada in Ministrstva RS za infrastrukturo

donacija Ministrstva RS za infrastrukturo = DA\*Crpa

donacija Ministrstva RS za infrastrukturo = 118.821,17\*0,80 = 95.056,94 EUR

Sklepna ugotovitev finančne analize je, da se za identificirani projekt »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« ugotavlja negativna neto sedanja vrednost operacije, kar je logično, saj operacija sama ne povzroča neposrednih finančnih koristi. Iz istega razloga je operacija upravičena do podpore sredstev Evropskega kohezijskega sklada in Ministrstva RS za infrastrukturo, kar kaže tudi izračun finančne vrzeli. Zaradi tega je potrebno napraviti še ekonomsko analizo, ki upošteva posredne učinke oziroma javno korist ter vplive na dvig standarda v bivalnem okolju, kar se bo pa pokazalo v bližnji prihodnosti.

## 8.2. Ekonomska analiza

Glede na značaj investicije je upravičenost investicijskih vlaganj dokazovati skozi ekonomsko analizo projekta, ki je izvedena z vidika vpliva investicije na razvoj družbenega in socialnega okolja.

Z ekonomsko analizo se dokaže, da je projekt v okviru ciljev regionalne politike zaželen z vidika izboljšanja varnosti vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, z vidika prispevanja k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, z vidika izboljšanja trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje, z vidika zagotavljanja varne in zanesljive cestne infrastrukture za vse udeležence v prometu, z vidika spodbujanja uporabe kolesa za dnevne migracije, z vidika izboljšanja javne podobe kolesarjenja, z vidika povečanja deleža kolesarjev v mestnem prometu in z vidika izboljšanja kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje. Ekonomska analiza se izvede z vidika družbe. Pri ekonomski analizi smo vzeli za izhodišča finančne analize, korigirane za oportunitetne koristi operacije.

### **Opredelitev družbene koristnosti projekta**

Pri ekonomski analizi smo upoštevali, da bo operacija pozitivno vplivala na spodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov, na varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev, na onesnaževanje okolja, na varno in zanesljivo cestno infrastrukturo in na kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje.

Nastajali bodo tudi še drugi pozitivni finančni efekti po aktiviranju obravnavane investicije, a jih je izredno težko objektivno oceniti. In sicer bo operacija pozitivno prispevala k zmanjšanju obremenitev okolja s plini in hrupom, k izboljšanju trajnostne prometne dostopnosti v občini Trbovlje, k spodbujanju uporabe kolesa za dnevne migracije kot alternativo avtomobilu, k zagotavljanju pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje po mestu, k povečanju deleža kolesarjev v mestnem prometu, k izboljšanju javne podobe kolesarjenja med prebivalci, k izboljšanju mestnih kolesarskih povezav, k povečanju blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu ter posredno vplivala na boljšo kvaliteto življenja Trboveljčanov in posameznih ranljivih skupin.

Finančna ocena pozitivnih vplivov operacije je ocenjena na 14.500,00 € v letu 2019 z dinamiko 5 % letne rasti. Ekonomski učinki operacije bodo vsekakor pozitivni. Negativnih vidikov z vidika družbene koristnosti praktično ni, medtem ko je pozitivnih (nekateri so bili že opredeljeni) kar nekaj:

- Spodbujanje zdravega življenjskega sloga.
- Večja varnost vseh udeležencev v prometu, še posebej pešcev in kolesarjev.
- Zmanjšanje stroškov prometnih nesreč, kot posledica boljše cestne infrastrukture.
- Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa in prometne infrastrukture na okolje.
- Varna in zanesljiva cestna infrastruktura.
- Usklajen razvoj družbene infrastrukture v občini Trbovlje s tem prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu,
- Povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu.
- Izboljšala kakovost življenja in bivanja posameznih ranljivih skupin v občini Trbovlje in občanov občine Trbovlje.
- Izboljšana dostopnost v občini Trbovlje.
- Zagotavljanje čistih transportnih sistemov.
- Povečanje atraktivnosti mesta in prepoznavnosti mesta Trbovlje zaradi izboljšane infrastrukture za potrebe nemotoriziranih oblik prometa.
- Razvoj trajnostne mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v občini Trbovlje.



- Zagotavljanje večje prometne varnosti kolesarjev, predvsem otrok, ki so na cesti najbolj ogroženi.
- Vzpodbujanje alternativnih načinov prevoza.
- Zagotavljanje mobilnosti vseh skupin uporabnikov prometnega sistema.
- Prihranki na področju zdravstva zaradi povečane rekreativne dejavnosti.
- Zmanjšanje onesnaženosti v mestu zaradi povečanega kolesarskega prometa.
- Izboljšana kakovost zraka, zmanjšanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispeva k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje.
- Prispevek k boljšem zdravju ljudi in k večjim prihrankom za mobilnost.
- Obogatitev življenja v občini Trbovlje in regiji Zasavje.
- Pozitiven vpliv na življenje Zasavčanov in posameznih ranljivih skupin.



Občina Trbovlje

Tabela 8: Ocena ekonomske donosnosti operacije

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah		Operativni stroški	Prihodki	Ostale koristi	Preostala vrednost	NETO		NETO denarni			Diskontirane vrednosti				Neto		
		A	B					C	D	E	C+D+E-B	prihodki	tok	investicije	stroški	Prihodki	Ostale koristi	prihodki	tok
2018	0	144.387,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-144.387,63	144.387,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-144.387,63
2019	1		5.000,00	0,00	14.500,00	0,00	0,00	9.500,00	9.500,00	4.807,69	0,00	0,00	13.942,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.134,62
2020	2		16.000,00	0,00	15.225,00	0,00	0,00	-775,00	-775,00	14.792,90	0,00	0,00	14.076,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-716,53
2021	3		16.000,00	0,00	15.986,25	0,00	0,00	-13,75	-13,75	14.223,94	0,00	0,00	14.211,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-12,22
2022	4		16.000,00	0,00	16.785,56	0,00	0,00	785,56	785,56	13.676,87	0,00	0,00	14.348,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	671,50
2023	5		16.000,00	0,00	17.624,84	0,00	0,00	1.624,84	1.624,84	13.150,83	0,00	0,00	14.486,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.335,50
2024	6		16.000,00	0,00	18.506,08	0,00	0,00	2.506,08	2.506,08	12.645,03	0,00	0,00	14.625,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.980,59
2025	7		16.000,00	0,00	19.431,39	0,00	0,00	3.431,39	3.431,39	12.158,69	0,00	0,00	14.766,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.607,57
2026	8		16.000,00	0,00	20.402,96	0,00	0,00	4.402,96	4.402,96	11.691,04	0,00	0,00	14.908,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.217,20
2027	9		16.000,00	0,00	21.423,10	0,00	0,00	5.423,10	5.423,10	11.241,39	0,00	0,00	15.051,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.810,20
2028	10		16.000,00	0,00	22.494,26	0,00	0,00	6.494,26	6.494,26	10.809,03	0,00	0,00	15.196,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.387,29
2029	11		16.000,00	0,00	23.618,97	0,00	0,00	7.618,97	7.618,97	10.393,29	0,00	0,00	15.342,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.949,14
2030	12		16.000,00	0,00	24.799,92	0,00	0,00	8.799,92	8.799,92	9.993,55	0,00	0,00	15.489,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.496,40
2031	13		16.000,00	0,00	26.039,92	0,00	0,00	10.039,92	10.039,92	9.609,19	0,00	0,00	15.638,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.029,71
2032	14		16.000,00	0,00	27.341,91	0,00	0,00	11.341,91	11.341,91	9.239,60	0,00	0,00	15.789,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.549,67
2033	15		16.000,00	0,00	28.709,01	0,00	0,00	12.709,01	12.709,01	8.884,23	0,00	0,00	15.941,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.056,86
2034	16		16.000,00	0,00	30.144,46	0,00	0,00	14.144,46	14.144,46	8.542,53	0,00	0,00	16.094,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.551,84
2035	17		16.000,00	0,00	31.651,68	0,00	0,00	15.651,68	15.651,68	8.213,97	0,00	0,00	16.249,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.035,15
2036	18		16.000,00	0,00	33.234,27	0,00	0,00	17.234,27	17.234,27	7.898,05	0,00	0,00	16.405,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.507,32
2037	19		16.000,00	0,00	34.895,98	0,00	0,00	18.895,98	18.895,98	7.594,28	0,00	0,00	16.563,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.968,83
2038	20		16.000,00	0,00	36.640,78	0,00	0,00	20.640,78	20.640,78	7.302,19	0,00	0,00	16.722,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.420,18
2039	21		16.000,00	0,00	38.472,82	0,00	0,00	22.472,82	22.472,82	7.021,34	0,00	0,00	16.883,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.861,83
2040	22		16.000,00	0,00	40.396,46	0,00	0,00	24.396,46	24.396,46	6.751,29	0,00	0,00	17.045,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.294,22
2041	23		16.000,00	0,00	42.416,28	0,00	0,00	26.416,28	26.416,28	6.491,62	0,00	0,00	17.209,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.717,78
2042	24		16.000,00	0,00	44.537,09	0,00	0,00	28.537,09	28.537,09	6.241,94	0,00	0,00	17.374,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.132,93
2043	25		16.000,00	0,00	46.763,95	0,00	19.077,49	49.841,44	49.841,44	6.001,87	0,00	0,00	17.541,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.696,36
	SKUPAJ	144.387,63	389.000,00	0,00	692.042,93	0,00	19.077,49	322.120,42	177.732,79	144.387,63	239.376,36	0,00	391.904,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	159.683,95



**Predvideni diskontirani neto prihodki na operacijo so 159.683,95 €**

**Ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) = 15.296,32 €**

Tudi tu se kot osnova uporablja analiza diskontiranega denarnega toka, pri čemer se uporabi 4 odstotna diskontna stopnja.

	v €
Stroški investicijske naložbe v stalnih cenah (nediskontirano)	144.387,63
od tega upravičeni stroški v stalnih cenah (EC) (nediskontirano)	118.821,17
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	144.387,63
Diskontirani neto prihodki (DNR)	159.683,95
Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR)	4,62 %

Operacija je ekonomsko upravičena, če je izračunana ekonomska interna stopnja donosa višja od relevantne diskontne stopnje. Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) znaša 4,62 %, kar je nad 4 % (diskontna stopnja določena z Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ), torej je investicija ekonomsko upravičena, hkrati pa pozitivna vrednost EIRR pomeni, da je družba na boljšem, če se projekt izvede.

Pri ekonomski analizi so vsi obravnavani kazalci uspešnosti investicije pozitivni, razmerje med koristmi in stroški pa je 1,30, kar pomeni, da bo v ekonomskem smislu na vloženi 1 € investicije in delovanja, regija in država imela 1,30 € koristi.

Tabela 9: Stroški in koristi operacije

	Stroški	Koristi
<b>Naložba (v stalnih cenah)</b>	144.387,63	
<b>Operativni stroški</b>	389.000,00	
<b>Prihodki</b>		0,00
<b>Ostale koristi</b>		692.042,93
<b>SKUPAJ</b>	533.387,63	692.042,93

Operacija »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah« je tako z ekonomskega vidika popolnoma upravičena in družbeno koristna, saj izkazuje pozitivne diskontirane neto prihodke v višini 159.683,95 €, izračunana ekonomska interna stopnja donosnosti EIRR pa je večja od 4 % in znaša 4,62 %.

#### **Analiza občutljivosti in tveganja**

V okviru analize občutljivosti ugotovljamo mogoče spremembe ključnih spremenljivk, ki vplivajo na izvedbo projekta. V okviru te operacije bomo predpostavili naslednje:

- povečanje investicijskih stroškov za 10 %,
- zmanjšanje koristi za 10 %,
- povečanje investicijskih stroškov za 10 % in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10 %.

Rezultati za ekonomsko analizo občutljivosti so podani v sledeči preglednici.

**Preglednica analize občutljivosti operacije.**

Sprememba	ENPV (€)	EIRR (%)
Povečanje investicijskih stroškov za 10 %	1.573,19	4,06
Zmanjšanje koristi za 10 %	-23.894,08	2,98
Povečanje investicijskih stroškov za 10 % in hkrati zmanjšanje koristi za 10 %	-37.617,21	2,50
<b>Osnovne vrednosti po projektu</b>	<b>15.296,32</b>	<b>4,62</b>

Iz preglednice je razvidno, da se EIRR ob povečanju investicijskih stroškov za 10 % ne zniža pod diskontno stopnjo 4 %, kar pomeni, da je operacija ekonomsko upravičena tudi v primeru povečanja investicijskih izdatkov za 10 %. Ob zmanjšanju planiranih koristi za 10 % oziroma hkratnem zmanjšanju planiranih koristi in povečanju investicijskih stroškov za 10 % pa se EIRR zniža pod diskontno stopnjo 4 %, kar pomeni, da operaciji v tem primeru ni ekonomsko upravičena.

Vrednost ekonomske neto sedanje vrednosti pa se ob povečanju investicijskih stroškov za 10 % ne zniža v negativne vrednosti medtem ko se ob zmanjšanju koristi za 10 % oziroma hkratnem zmanjšanju planiranih koristi in povečanju investicijskih stroškov za 10 % zniža v negativne vrednosti, kar pomeni, da operaciji v tem primeru ni ekonomsko upravičena.

Skratka operacije je občutljiva na spremembe, saj v primeru zmanjšanja koristi za 10 % oziroma hkratnem zmanjšanju planiranih koristi in povečanju investicijskih stroškov za 10 % ni več ekonomsko upravičena.

**9. SKLEP**

Na podlagi predstavljene analize koristi in stroškov smo ugotovili, da je operacija upravičena do financiranja Ministrstvo RS za infrastrukturo v okviru javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, kar pomeni, da so aktivnosti sofinancirane iz sredstev Evropskega kohezijskega sklada in integralnih sredstev Ministrstva RS za infrastrukturo, saj je finančna neto sedanja vrednost operacije negativna in znaša -376.607,70 €. Ravno tako je negativen finančni neto prihodek na operacijo in znaša -232.220,07 €. Na podlagi izračuna ugotavljamo, da bi bila operacija upravičena do sofinanciranja v višini 95.056,94 € vrednosti operacije.

**Operacija je zaželena z gospodarskega vidika, saj so ocenjene koristi za 1,30 krat večje od stroškov, ocenjena ekonomska neto sedanja vrednost je večja od 0 in znaša 15.296,32 €, predvideni diskontirani ekonomski neto prihodek na operacijo pa 159.683,95 €. Z analizo stroškov in koristi smo dokazali, da je ekonomska neto sedanja vrednost večja od nič (ENPV>0), kar upravičuje zaželenost projekta, prav tako pa smo dokazali, da je finančna neto sedanja vrednost operacije manjša od nič (FNPV<0), in s tem dokazali potrebo operacije po sofinanciranju, v smislu finančne realizacije same operacije.**





Na podlagi izdelanega DIIP in analize stroškov in koristi je ugotovljena smotrnost izvedbe operacije »Sprememba prometne signalizacije z ureditvijo kolesarskih površin na odseku od Trga Franca Fakina do Trg revolucije v Trbovljah«.





Občina Trbovlje

**Naročnik: OBČINA TRBOVLJE  
MESTNI TRG 4  
1420 TRBOVLJE**



REGIONALNA  
RAZVOJNA  
AGENCIJA  
**ZASAVJE**

**Izdellovalec: REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZASAVJE  
GRAJSKA ULICA 2  
1410 ZAGORJE OB SAVI**

## **DOKUMENT**

### **IDENTIFIKACIJE INVESTICIJSKEGA PROJEKTA**

**»UREDITEV AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ BEVŠKO (AP  
ZARJA) OB REGIONALNI CESTI R1-221/1219«**

Zagorje, 20.11.2017



## KAZALO

<b>1. UVODNO POJASNILO.....</b>	<b>3</b>
<b>2. OPREDELITEV INVESTITORJA, DOLOČITEV STROKOVNIH SODELAVCEV, IZDELOVALCEV INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN ODGOVORNIH ZA NADZOR IN PROJEKTNO DOKUMENTACIJO.....</b>	<b>4</b>
<b>3. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO... 9</b>	<b>9</b>
3.1. Opis obstoječega stanja z razlogi za investicijo .....	9
<b>4. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI.....</b>	<b>15</b>
4.1. Razvojne možnosti.....	15
4.2. Cilji investicije.....	16
4.3. Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami .....	17
<b>5. OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE .....</b>	<b>17</b>
5.1. Varianta »brez« investicije .....	17
5.2. Varianta »z« investicijo.....	18
<b>6. OPREDELITEV VRSTE OPERACIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI</b>	<b>19</b>
6.1. Opredelitev vrste operacije.....	19
6.2. Določitev vrednosti investicije in navedba osnov za oceno vrednosti.....	19
6.3. Osnove za oceno investicije.....	21
6.4. Potrebna investicijska dokumentacija.....	21
<b>7. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO .....</b>	<b>22</b>
7.1. Strokovne podlage, za pripravo DIIP-a.....	22
7.2. Navedba in opis lokacije.....	22
7.3. Opis tehničnih – projektnih karakteristik.....	23
7.3.1. Opis objekta.....	25
7.3.2. Informiranje in obveščanje javnosti.....	25
7.4. Terminski plan izvedbe operacije .....	26
7.5. Varstvo okolja .....	26
7.6. Predvideni viri financiranja in drugi viri.....	26
<b>8. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI.....</b>	<b>27</b>
8.1. Finančna analiza .....	29
8.1.1. Ocena finančne vrednosti investicije.....	30
8.1.2. Izračun zneska donacije .....	32
8.2. Ekonomska analiza.....	33
<b>9. SKLEP.....</b>	<b>37</b>



## **1. UVODNO POJASNILO**

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

Je dokument, ki vsebuje podatke, potrebne za investicijske namere in cilje v obliki funkcionalnih zahtev, ki jih bo morala investicija izpolnjevati. Predstavlja tudi podlago za odločanje o nadaljevanju investicije oziroma operacije.



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

Investitor oz. nosilec operacije, Občina Trbovlje, načrtuje izvedbo operacije »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«, in sicer ureditev avtobusnih postajališč na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju namreč ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar predstavlja nevarnost za osebe, ki čakajo na avtobusni prevoz. Hkrati na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena tudi njihova varnost.

Izdelovalec DIIPa je RRA Zasavje, Grajska ulica 2, 1410 Zagorje ob Savi.

INVESTITOR	
Naziv	<b>OBČINA TRBOVLJE</b>  Občina Trbovlje
Naslov	Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Odgovorna oseba	Jasna Gabrič (županja)
Pravnoorganizacijska oblika	Občina, javni sektor
Kontaktna oseba	Andreja Bienelli Kalpič
Telefon	03-56-34-810/041-766-614
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si">andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.trbovlje.si/">http://www.trbovlje.si/</a>

Odgovorna oseba:

Jasna Gabrič, županja

Trbovlje, 20.11.2017



**IZDELOVALEC INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE**

Naziv	Regionalna razvojna agencija Zasavje  REGIONALNA RÁZVOJNA AGENCIJA <b>ZASAVJE</b>
Naslov	Grajska ulica 2, 1410 Zagorje ob Savi
Skrajšan naziv	RRA Zasavje
Odgovorna oseba	Tadej Špitalar, direktor
Kontaktna oseba	Tadej Špitalar, direktor
Telefon	08-38-49-500
Telefax	/
Spletni naslov/e-mail	<a href="http://www.rra-zasavje.si">www.rra-zasavje.si</a> / <a href="mailto:info@rra-zasavje.si">info@rra-zasavje.si</a>

Odgovorna oseba za pripravo investicijske dokumentacije:

Tadej Špitalar, direktor


---

Trbovlje, 20.11.2017



Občina Trbovlje

**PREDVIDENI BODOČI UPRAVLJALEC OBJEKTOV**

Naziv	<b>OBČINA TRBOVLJE</b>  Občina Trbovlje
Naslov	Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Odgovorna oseba	Jasna Gabrič (županja)
Pravnoorganizacijska oblika	Občina, javni sektor
Kontaktna oseba	Andreja Bienelli Kalpič
Telefon	03-56-34-810/041-766-614
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si">andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.trbovlje.si/">http://www.trbovlje.si/</a>

Odgovorna oseba:


Jasna Gabrič, županja

\_\_\_\_\_  
Trbovlje, 20.11.2017





**NADZOR NAD PRIPRAVO INVESTICIJSKE IN DRUGE DOKUMENTACIJE**

Naziv	<b>OBČINA TRBOVLJE</b>  <b>Občina Trbovlje</b>
Naslov	Mestni trg 4, 1420 Trbovlje
Odgovorna oseba	Jasna Gabrič (županja)
Pravnoorganizacijska oblika	Občina, javni sektor
Kontaktna oseba	Andreja Bienelli Kalpič
Telefon	03-56-34-810/041-766-614
Telefax	/
e-mail	<a href="mailto:andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si">andreja.bienelli-kalpic@trbovlje.si</a>
Spletni naslov	<a href="http://www.trbovlje.si/">http://www.trbovlje.si/</a>

Nadzor nad izvajanjem investicije bo izvajal nosilec operacije, to je Občina Trbovlje.

Odgovorna oseba:

Jasna Gabrič, županja

\_\_\_\_\_  
Trbovlje, 20.11.2017



## **SEZNAM STROKOVNIH DELAVCEV, ODGOVORNIH ZA PRIPRAVO INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN TEHNIČNE DOKUMENTACIJE**

Investicijsko dokumentacijo so izdelali na Regionalni razvojni agenciji Zasavje (v nadaljevanju RRA Zasavje).

Pri izdelavi investicijske dokumentacije (DIIP) so sodelovali naslednji strokovni delavci:

1. Dejan Pobiljšaj, univ. dipl. ekon., vodja priprave investicijske dokumentacije
2. Tadej Špitalar, direktor RRA Zasavje



## 2. ANALIZA STANJA Z OPISOM RAZLOGOV ZA INVESTICIJSKO NAMERO

### 2.1. Opis obstoječega stanja z razlogi za investicijo

Občina Trbovlje ima skupno površino 58,0 km<sup>2</sup> in 16.221 prebivalcev (Vir: Statistični urad RS) ter sodi med podpovprečno razvite slovenske občine, saj je njen koeficient razvitosti, po podatkih Ministrstva za finance, 0,92. Občina Trbovlje spada v Zasavsko regijo, ki ima indeks razvojne ogroženosti 125,1. Stopnja brezposelnosti pa je v mesecu novembru 2016 znašala 18,1. Leži v središču Zasavske regiji, med občinami Zagorje ob Savi in Hrastnik in je preko lokalne ceste Trbovlje – Zagorje – Trojane oziroma Trbovlje - Hrastnik – Prebold povezana z AC odsekom Ljubljana-Maribor.

Regionalna cesta R1-221 na odseku 1219, (od Zagorja do Trbovelj, L=5,4 km) v zaključnem delu poteka preko strnjenegega naselja Bevško. Širina regionalne ceste na tem delu je ~5,8m. Po publikaciji Promet 2014 je na števnem mestu 307 (Bevško) zabeleženo 3206 vozil/dan. Po tej cesti redno vozi tudi medkrajevni avtobus, po voznem redu vsake pol ure, v Trbovlje in v Zagorje. V jutranjih urah ter po koncu pouka v šolah, se na avtobusu nahaja zelo veliko število šolarjev. Tudi v Bevškem zjutraj na avtobus vstopajo osnovnošolski otroci in dijaki ter v popoldanskem času izstopajo iz avtobusa.

V naselju Bevško je le na vozišču označeno eno avtobusno postajališče in sicer v km 5+230 levo, torej v smeri za Zagorje. Postajališče v obrati smeri, iz Zagorja, je locirano v niši za naseljem Bevško ter za priključkom R1-221/1229 na cesti R1-221/1220 (križišče Sušnik). Avtobusi pa v obeh smereh ustavljajo na vozišču tudi v km 4+895 levo in v 4+930 desno (na začetku naselja), kjer ni nikakršnih oznak za avtobusno postajališče, redno pa na teh dveh postajališčih vstopajo in izstopajo, v oz. iz avtobusa, tudi otroci. Obe lokaciji ustavljanja avtobusa sta najbližji nekoliko večjemu stanovanjskemu objektu s približno 16 stanovanji in večjemu številu individualnih hiš.

Na regionalni cesti R1-221 na odseku 1219 ni urejenih varnih avtobusnih postajališč. Avtobusi v obeh smereh ustavljajo na vozišču. Na levi strani ceste skozi Bevško poteka hodnik za pešce, ki je večinoma v slabem stanju, vanj pa na dveh mestih posegata stanovanjska objekta, ki pločnik zelo zožata. Na desni strani hodnika za pešce ni, objekti in oporni zidovi pa segajo praktično do roba ceste. Tako je hoja do avtobusnih postajališč, oz. mest ustavljanja avtobusa, po desnem robu ceste skrajno nevarna. Ker mesto ustavljanja avtobusa v km 4+930 ni urejeno, tudi nima ustreznega dostopa in čakališča za potnike. Potniki (večinoma otroci) čakajo na prihod avtobusa med neoznačenim robom ceste in objektom, na površini široki le cca. 1,2m, hkrati pa se v neposredni bližini nahaja tudi priključek lokalne ceste LC 480101 za Ravensko vas.

Prometne razmere so torej neurejene (zelo slabe), predvsem za šolarje pa izredno nevarne. Nujna je ureditev varnega obojestranskega avtobusnega postajališča ter varnega dostopa do čakališč. Občina Trbovlje je lastnik zemljišč tik ob regionalni cesti, na katerih želi urediti obojestransko avtobusno postajališče v niši, z varnim dostopom za pešce do avtobusnih čakališč.

Za predvideno ureditev avtobusnih postajališč, cestnih priključkov v območju postajališč ter prehoda za pešce, je potrebno prikazati polja preglednosti in zagotoviti zaustavitvene razdalje

skladno s predpisi. Za predvidna avtobusna postajališča, hodnike za pešce in prehod preko regionalne ceste se predvidi ustrezna cestna razsvetljava z navezavo na obstoječo razsvetljava. V območju novogradnje hodnika za pešce se predvidi nov vod elektro, tk in kks kabelske kanalizacije. Projekt je vključen v akcijski plan Celostne prometne strategije Občine Trbovlje, sprejete 10. 4. 2017.

Glede na to, da na območju Bevško ni urejenih avtobusnih postajališč, so zaradi tega prikrajšani tudi čakajoči na avtobus, saj ni urejene ostale infrastrukture, kot je javna razsvetljava, nadstrešnica, odvodnjavanje in koši za odpadke. Vse to posredno znižuje kvaliteto bivanja prebivalcev v obravnavanem lokalnem okolju. Operacija bi torej v prvi vrsti izboljšala prometno varnost vseh udeležencev v prometu.

Slika 1. Občina Trbovlje



(Vir: Občina Trbovlje)



Slika 2: Postanek avtobusa na neoznačenem postajališču Bevško



(Vir: Občina Trbovlje)

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar je skrajno nevarno. Poleg tega na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena njihova varnost.

Sekundarni razlog za investicijo je zagotoviti večjo varnost udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov in posledično povečati uporabo javnega potniškega prometa.

V okviru operacije se bosta uredili dve avtobusni postajališči na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, uredil se bo odsek regionalne ceste R1-221/1219, uredila se bo javna razsvetljava, zasadila drevesa in postavile informacijske table na avtobusnih postajališčih ter izdelal se bo projektna dokumentacija, recenzija, elaborat ureditve prometa in varnostni načrt.

Z izvedbo operacije Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219 se bo:

- vzpodbujalo življenjski slog, ki je manj odvisen od avtomobilov,
- izboljšala varnost udeležencev javnega potniškega prometa,
- izboljšala varnost vseh udeležencev v prometu,
- omogočila večja uporaba javnega potniškega prometa,



- prispevalo k zmanjšanju onesnaževanja okolja,
- prispevalo k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu,
- povečalo blagostanje prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu,
- izboljšala kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje,
- izboljšanje dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.

Slika 3: Območje operacije - Pogled na neoznačeni avtobusni postajališči v km 4+895 in 4+930 na začetku naselja Bevško iz smeri Zagorja



(Vir: Občina Trbovlje)

Slika 4: Območje operacije - Obstoječi zid med dvema objektoma, kjer je predvidena ureditev avtobusnega postajališča iz smeri Zagorja, km 4+953



(vir: Občina Trbovlje)

Slika 5: Območje operacije - Desni rob regionalne ceste, kjer sta objekt in oporni zid locirana skoraj do ceste - predvidena izgradnja pločnika





Slika 6: Območje operacije - Lokacija predvidene ureditve avtobusnega postajališča za smer Zagorje, km 5+005



Operacija je namenjen prebivalcem občine Trbovlje saj v radiju 500 m živi nekaj več kot 400 občanov, od katerih pa so šoloobvezni otroci, ki na tem delu vstopajo in izstopajo iz avtobusa za prevoz v šolo. Operacija pa je tudi namenjena prebivalcem Zasavske regije saj je Občina Trbovlje povezana z medkrajevnim javnim prevozom s sosednjima občinama, Hrastnik in Zagorje ob Savi, saj se veliko ljudi vozi na delo v sosednji kraj, poleg tega pa se dijaki vsakodnevno vozijo iz Zagorja in Hrastnika v Trbovlje v srednji šoli (Gimnazija in Srednja tehniška šola). Avtobusi vozijo na vsake pol ure, skladno s potrebami občanov.

### **3. OPREDELITEV RAZVOJNIH MOŽNOSTI IN CILJEV INVESTICIJE TER USKLAJENOST Z RAZVOJNIMI STRATEGIJAMI IN POLITIKAMI**

#### **3.1. Razvojne možnosti**

Na območju ureditve avtobusnih postajališč na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško namreč ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar je skrajno nevarno. Poleg tega na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena njihova varnost.

Operacija bo prispevala k uresničevanju strateškega cilja Celostne prometne strategije in sicer povečanje obsega javnega potniškega prometa. Omenjeni ukrep je naveden v celostni prometni



strategiji Občine Trbovlje kot eden izmed zahtevnih ukrepov, ki naj bi bili izvedeni v letu 2018. Hkrati bo operacija pripomogla k večji varnosti udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov in zaradi večje varnosti in udobnosti samih postajališč tudi k povečanju uporabe javnega potniškega prometa.

Z operacijo se želi urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju namreč ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar predstavlja nevarnost za osebe, ki čakajo na avtobusni prevoz. Hkrati na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena tudi njihova varnost.

Koristi operacije:

- vzpodbujanje zdravega življenjskega sloga,
- izboljšanje varnosti udeležencev javnega potniškega prometa in vseh udeležencev v prometu,
- večja uporaba javnega potniškega prometa,
- znižanje stroškov prometnih nesreč,
- ohranjanje poseljenosti v lokalnem okolju,
- obogatitev življenja v občini Trbovlje in regiji Zasavje,
- prispevek k boljši regijski povezanosti,
- zmanjšanje negativnih vplivov na okolje,
- prispevek k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu,
- povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu,
- izboljšala kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje,
- izboljšanje dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje,
- posredni vpliv na boljšo kvaliteto življenja Zasavčanov in posameznih ranljivih skupin.

Operacijo je smotrno izvesti, ker omogoča nadgradnjo oziroma izboljšanje trenutnega stanja javnega potniškega prometa v občini Trbovlje in v regiji Zasavje, le to pa vodi v izboljšanje varnosti udeležencev javnega potniškega prometa in vseh udeležencev v prometu, kar posledično vpliva tudi na večjo uporabo javnega potniškega prometa.

### 3.2. Cilji investicije

Namen investicije je urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju namreč ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar je skrajno nevarno. Skladno s tem bo omogočena večjo varnost udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov in posledično povečana uporaba javnega potniškega prometa. Z investicijo se bo zagotovila večjo prometno varnost udeležencev v prometu in posredno dvigniti kakovost bivanja v obravnavani lokalni skupnosti Občine Trbovlje.

Prometne razmere so torej neurejene (zelo slabe), predvsem za šolarje pa izredno nevarne. Nujna je ureditev varnega obojestranskega avtobusnega postajališča ter varnega dostopa do čakališč. Glede na to, da na območju Bevško ni urejenih avtobusnih postajališč, so zaradi tega prikrajšani tudi čakajoči na avtobus, saj ni urejene ostale infrastrukture, kot je javna razsvetljava, nadstrešnica, odvodnjavanje in koši za odpadke. Vse to posredno znižuje kvaliteto



bivanja prebivalcev v obravnavanem lokalnem okolju. Operacija bi torej v prvi vrsti izboljšala prometno varnost vseh udeležencev v prometu.

Splošni cilj:

Ureditev dveh avtobusnih postajališč (čakališče za potnike, postajališče za en avtobus na avtobusni postaji, javna razsvetljava, odvodnjavanje, prometna signalizacija, urejen prehod za pešce) na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju namreč ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar predstavlja nevarnost za osebe, ki čakajo na avtobusni prevoz. Hkrati na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena tudi njihova varnost. Operacija bo zagotovila večjo prometno varnost udeležencev v prometu in posredno dvigniti kakovost bivanja v obravnavani lokalni skupnosti Občine Trbovlje.

Specifični cilji:

- večja varnost udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov,
- povečana uporaba javnega potniškega prometa,
- zmanjševanje onesnaževanja okolja,
- prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu,
- izboljšana kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje,
- izboljšana dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.

### **3.3. Usklajenost z razvojnimi strategijami in politikami**

Načrtovana operacija je skladna z naslednjimi strateškimi dokumenti:

- Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 -2020.
- Regionalni razvojni program Zasavske regije 2014 – 2020.
- Strategija razvoja Slovenije 2014 – 2020.
- Strategija lokalnega razvoja 2014 – 2020.
- Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023.
- Strategija razvoja občine Trbovlje za obdobje 2014 – 2022.

## **4. OPIS VARIANTE »Z« INVESTICIJO V PRIMERJAVI Z ALTERNATIVO »BREZ« INVESTICIJE**

### **4.1. Varianta »brez« investicije**

Varianta brez investicije predstavlja sedanje stanje in na dolgi rok v občini Trbovlje ni sprejemljiva. To je varianta, ki ne vključuje nobenih investicijskih izdatkov za izboljšanje trenutnega stanja. V konkretnem primeru to pomeni, da se operacija »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«, ki zajema ureditev dveh avtobusnih postajališč na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, ureditev odseka regionalne ceste R1-221/1219, ureditev javne razsvetljave, zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel na avtobusnih postajališčih ter izdelavo potrebne projektne dokumentacije, recenzije, elaborata ureditve prometa in varnostnega načrta ne izvede. To bi predstavljalo negativne posledice na urejena in varna v smislu prometne varnosti avtobusna postajališča. To praktično pomeni, da bi glede na obstoječe stanje avtobusnih postajališč varianta »brez« investicije v prihodnje prometno varnost udeležencev v prometu še bolj

poslabševala. Posledično temu pa bi se zniževala kakovost bivanja v obravnavanem lokalnem okolju Občine Trbovlje.

V primeru variante brez investicije so stroški investicije enaki nič in pomeni ohranitev obstoječega stanja. Varianta »brez« investicije je ocenjena kot nesprejemljiva, ker pomeni ne ureditev dveh avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219. Skratka neizvedba operacije onemogoča večanje varnosti udeležencev javnega potniškega prometa, povečane uporabe javnega potniškega prometa, zmanjševanje onesnaževanja okolja, prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu, izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje in izboljšanje dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar je skrajno nevarno. Poleg tega na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena njihova varnost.

Sekundarni razlog za investicijo je zagotoviti večjo varnost udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov in posledično povečati uporabo javnega potniškega prometa.

#### **4.2. Varianta »z« investicijo**

V nadaljevanju ne bomo obravnavali različnih variant izvajanja investicije, ker je smiselna le ena varianta »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«, ki zajema ureditev dveh avtobusnih postajališč na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, ureditev odseka regionalne ceste R1-221/1219, ureditev javne razsvetljave, zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel na avtobusnih postajališčih ter izdelavo potrebne projektne dokumentacije, recenzije, elaborata ureditve prometa in varnostnega načrta.

Ta varianta zagotavlja večjo varnost udeležencev javnega potniškega prometa, večjo uporabo javnega potniškega prometa, zmanjševanje onesnaževanja okolja, varno in zanesljivo cestno infrastrukturo za vse udeležence v prometu, izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje in izboljšano dostopnost tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.

Prometna varnost se bo z izgradnjo avtobusnih postajališč ob regionalni cesti v Občini Trbovlje močno in občutno povečala, saj se bo postajanje avtobusov, izvoz in uvoz potnikov odvijalo na za to predvidenem mestu, ki bo označen in izven glavnega cestišča ceste ter bo promet, zlasti v slabših vremenskih pogojih, nemoten.

Stroški vzdrževanja na novo zgrajenih avtobusnih postajališč ne bodo bistveno vplivali na skupni stroške vzdrževanja regionalne ceste R1-221/1219 skozi naselje Bevško v občini Trbovlje.

Družbeni pomen izgradnje novih avtobusnih postajališč bo posreden v smislu zmanjšanja prometnih nesreč in zagotavljanja večje varnosti udeležencev javnega potniškega prometa ter vseh udeležencev v prometu.



## **5. OPREDELITEV VRSTE OPERACIJE, OCENA INVESTICIJSKIH STROŠKOV PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, NAVEDBA OSNOV ZA OCENO VREDNOSTI**

### **5.1. Opredelitev vrste operacije**

Operacija: Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219

Lokacija: Občina Trbovlje – naselje Bevško

Obravnavana operacija zajema ureditev dveh avtobusnih postajališč na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, ureditev odseka regionalne ceste R1-221/1219, ureditev javne razsvetljave, zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel na avtobusnih postajališčih ter izdelavo potrebne projektne dokumentacije, recenzije, elaborata ureditve prometa in varnostnega načrta.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar je skrajno nevarno. Poleg tega na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena njihova varnost.

### **5.2. Določitev vrednosti investicije in navedba osnov za oceno vrednosti**

Ocenjena vrednost operacije je zasnovana na popisu potrebnih del in izhaja iz tovrstnih izvedbenih podobnih investicij v preteklih letih. Skupni ocenjeni stroški operacije »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«, ki zajema ureditev dveh avtobusnih postajališč na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, ureditev odseka regionalne ceste R1-221/1219, ureditev javne razsvetljave, zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel na avtobusnih postajališčih ter izdelavo potrebne projektne dokumentacije, recenzije, elaborata ureditve prometa in varnostnega načrta po stalnih cenah znašajo 175.855,39 € brez DDV oziroma 214.070,19 € z DDV. Celotna predvidena operacija se izvaja oziroma se bo izvajala od 18. septembra 2017 do 30 avgusta 2018. V oceni stroškov investicije so tekoče cene enake stalnim, ker je operacija oz. investicija krajša od enega leta. V nadaljevanju prikazujemo oceno skupnih stroškov investicije, upravičenih stroškov in preostalih stroškov glede na posamezne vrste stroškov.



Tabela 1: Vrednost operacije z in brez DDV

	Vrednosti operacije	
	Brez DDV	Z DDV
Gradnja postajališč	80.032,11	97.639,17
Gradnja ceste	45.637,35	55.677,57
Javna razsvetljava	19.324,19	23.575,51
Tuje storitve – projektna dokumentacija	15.520,00	18.934,40
Tuje storitve – recenzija	1.800,00	2.196,00
Tuje storitve – elaborat ureditve prometa	4.440,00	5.416,80
Tuje storitve – varnostni načrt	6.950,00	8.479,00
Zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel	2.151,74	2.151,74
<b>SKUPAJ</b>	<b>175.855,39</b>	<b>214.070,19</b>

Tabela 2: Ocena celotnih investicijskih stroškov operacije po stalnih cenah – stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta

Postavka	Vrednosti v stalnih cenah v €			
	2017	2018	SKUPAJ	%
Gradnja postajališč	18.676,75	78.962,42	97.639,17	45,61
Gradnja ceste	0,00	55.677,57	55.677,57	26,01
Javna razsvetljava	0,00	23.575,51	23.575,51	11,01
Tuje storitve – projektna dokumentacija	18.934,40	0,00	18.934,40	8,84
Tuje storitve – recenzija	2.196,00	0,00	2.196,00	1,03
Tuje storitve – elaborat ureditve prometa	0,00	5.416,80	5.416,80	2,53
Tuje storitve – varnostni načrt	890,60	7.588,40	8.479,00	3,96
Zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel	0,00	2.151,74	2.151,74	1,01
<b>SKUPAJ</b>	<b>40.697,75</b>	<b>173.372,44</b>	<b>214.070,19</b>	<b>100</b>

Vrednosti vsebujejo DDV

Skupna ocenjena vrednost operacije po stalnih cenah znaša **214.070,19 €** z DDV-jem.

Tabela 3: Ocena upravičenih stroškov po stalnih cenah – stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta

Postavka	Vrednosti v stalnih cenah v €		
	2017	2018	SKUPAJ
Gradnja postajališč	15.308,81	64.723,30	80.032,11
Gradnja ceste	0,00	0,00	0,00
Javna razsvetljava	0,00	19.324,19	19.324,19
Tuje storitve – projektna dokumentacija	15.520,00	0,00	15.520,00
Tuje storitve – recenzija	1.800,00	0,00	1.800,00
Tuje storitve – elaborat ureditve prometa	0,00	4.440,00	4.440,00
Tuje storitve – varnostni načrt	730,00	6.220,00	6.950,00
Zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel	0,00	0,00	0,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>33.358,81</b>	<b>94.707,49</b>	<b>128.066,30</b>



Tabela 4: Ocena preostalih stroškov po stalnih cenah – stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta

Postavka	Vrednosti v stalnih cenah v €		
	2017	2018	SKUPAJ
Gradnja postajališč	3.367,94	14.239,12	17.607,06
Gradnja ceste	0,00	55.677,57	55.677,57
Javna razsvetljava	0,00	4.251,32	4.251,32
Tuje storitve – projektna dokumentacija	3.414,40	0,00	3.414,40
Tuje storitve – recenzija	396,00	0,00	396,00
Tuje storitve – elaborat ureditve prometa	0,00	976,80	976,80
Tuje storitve – varnostni načrt	160,60	1.368,40	1.529,00
Zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel	0,00	2.151,74	2.151,74
SKUPAJ	7.338,94	78.664,95	86.003,89

### 5.3. Osnove za oceno investicije

V okviru operacije »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«, ki zajema ureditev dveh avtobusnih postajališč na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, ureditev odseka regionalne ceste R1-221/1219, ureditev javne razsvetljave, zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel na avtobusnih postajališčih ter izdelavo potrebne projektne dokumentacije, recenzije, elaborata ureditve prometa in varnostnega načrta bodo izvedene sledeče aktivnosti in sicer:

- Gradnja dveh avtobusnih postajališč, ki zajema izgradnjo avtobusnih postajališč ter vsa potrebna dela in elemente za funkcionalnost avtobusnih postajališč na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 80.032,11 € brez DDV oziroma 97.639,17 € z DDV.
- Gradnja in ureditev odseka regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 45.637,35 € brez DDV oziroma 55.677,57 € z DDV.
- Ureditev javne razsvetljave. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 19.324,19 € brez DDV oziroma 23.575,51 € z DDV.
- Storitve zunanjih izvajalcev, ki zajemajo izdelavo potrebne projektne dokumentacije, recenzije, elaborata ureditve prometa in varnostnega načrta. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 28.710,00 € brez DDV oziroma 35.026,20 € z DDV.
- Zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel, prilagojenih za slabovidne osebe ter opremljenih z Braillovo pisavo, na avtobusnih postajališčih. Ocenjena višina stroškov (po stalnih cenah) znaša 2.151,74 € brez DDV oziroma 2.151,74 € z DDV.

### 5.4. Potrebna investicijska dokumentacija

Na podlagi Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. l. 60/2006 in Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. l. 54/2010 in 027/2016, 4. člen, se operacija uvršča pod točko 4, to je velikost projekta pod 300.000 €.

Za operacija »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219« bo tako izdelan dokument identifikacije investicijskega projekta in analiza stroškov

in koristi, saj izdelava investicijskega programa ni obvezna in se šteje DIIP kot investicijski program ter predstavlja osnovo za odločitve o investiciji.

## **6. OPREDELITEV TEMELJNIH PRVIN, KI DOLOČAJO INVESTICIJO**

### **6.1. Strokovne podlage, za pripravo DIIP-a**

Pri pripravi in določanju vsebin DIIP-a smo upoštevali Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 60/2006), Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 54/2010) ter Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (UL RS, št. 27/2016).

Za pripravo DIIP-a so bile uporabljene naslednje strokovne osnove:

- Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 -2020.
- Regionalni razvojni program Zasavske regije 2014 – 2020.
- Strategija razvoja Slovenije 2014 – 2020.
- Strategija lokalnega razvoja 2014 – 2020.
- Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007 – 2023.
- Strategija razvoja občine Trbovlje za obdobje 2014 – 2022.
- Proračun Občine Trbovlje za leto 2017 in 2018.
- Tehnični popis del.

### **6.2. Navedba in opis lokacije**

Občina Trbovlje ima skupno površino 58,0 km<sup>2</sup> in 16.221 prebivalcev (Vir: Statistični urad RS) ter sodi med podpovprečno razvite slovenske občine, saj je njen koeficient razvitosti, po podatkih Ministrstva za finance, 0,92. Občina Trbovlje spada v Zasavsko regijo, ki ima indeks razvojne ogroženosti 125,1. Stopnja brezposelnosti pa je v mesecu novembru 2016 znašala 18,1. Leži v središču Zasavske regiji, med občinami Zagorje ob Savi in Hrastnik in je preko lokalne ceste Trbovlje – Zagorje – Trojane oziroma Trbovlje - Hrastnik – Prebold povezana z AC odsekom Ljubljana-Maribor.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar je skrajno nevarno. Poleg tega na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena njihova varnost.

Na regionalni cesti R1-221 na odseku 1219 ni urejenih varnih avtobusnih postajališč. Avtobusi v obeh smereh ustavljajo na vozišču. Na levi strani ceste skozi Bevško poteka hodnik za pešce, ki je večinoma v slabem stanju, na desni strani hodnika za pešce ni, objekti in oporni zidovi pa segajo praktično do roba ceste. Tako je hoja do avtobusnih postajališč ter čakanje na avtobus z vidika prometne varnosti neustrezno. Nujna je ureditev varnega obojestranskega avtobusnega postajališča ter varnega dostopa do čakališč.

V naselju Bevško je le na vozišču označeno eno avtobusno postajališče in sicer v km 5+230 levo, torej v smeri za Zagorje. Postajališče v obrati smeri, iz Zagorja, je locirano v niši za





naseljem Bevško ter za priključkom R1-221/1229 na cesti R1-221/1220 (križišče Sušnik). Avtobusi pa v obeh smereh ustavljajo na vozišču tudi v km 4+895 levo in v 4+930 desno (na začetku naselja), kjer ni nikakršnih oznak za avtobusno postajališče, redno pa na teh dveh postajališčih vstopajo in izstopajo, v oz. iz avtobusa, tudi otroci. Obe lokaciji ustavljanja avtobusa sta najbližji nekoliko večjemu stanovanjskemu objektu s približno 16 stanovanji in večjemu številu individualnih hiš.

Občina Trbovlje je lastnik zemljišč tik ob regionalni cesti, na katerih želi urediti obojestransko avtobusno postajališče v niši, z varnim dostopom za pešce do avtobusnih čakališč. Razpoložljiva zemljišča se nahajajo v km ~ 4+953 desno, št. 1891/3 in 1892/1 v skupni izmeri 577 m<sup>2</sup> (dolžina ob reg. cesti L=31,3m) in v km 5+005 levo, št. 1896/3 (dolžina ob reg. cesti L=27,7 m), vse v k.o. Trbovlje. Predviden je poseg v območju državne ceste v dolžini L~165 m, od km 4+920 do km 5+085.

Slika 7: Lokacija operacije



(Vir: Občina Trbovlje)

### 6.3. Opis tehničnih – projektnih karakteristik

Namen investicije je urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju namreč ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar je skrajno nevarno. Skladno s tem bo omogočena večja varnost udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov in posledično povečana uporaba javnega potniškega



prometa. Z investicijo se bo zagotovila večjo prometno varnost udeležencev v prometu in posredno dvigniti kakovost bivanja v obravnavani lokalni skupnosti Občine Trbovlje.

Operacija bo imela največji vpliv na zagotavljanje večje varnosti udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov in vseh udeležencev v prometu ter posledično povečati uporabo javnega potniškega prometa. Hkrati bo operacija prispevala k zniževanju stroškov prometnih nesreč, ohranjala poseljenost v lokalnem okolju, prispevek k boljši regijski povezanosti, prispevek k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu, izboljšala kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje in izboljšanje dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.

V okviru operacije »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«, ki zajema ureditev dveh avtobusnih postajališč na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, ureditev odseka regionalne ceste R1-221/1219, ureditev javne razsvetljave, zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel na avtobusnih postajališčih ter izdelavo potrebne projektne dokumentacije, recenzije, elaborata ureditve prometa in varnostnega načrta bodo izvedene sledeče aktivnosti in sicer:

- Gradnja avtobusnih postajališč. Izgradnja dveh avtobusnih postajališč ter vsa potrebna dela in elemente za funkcionalnost avtobusnih postajališč na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško.
- Gradnja in ureditev odseka regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško.
- Ureditev javne razsvetljave.
- Storitve zunanjih izvajalcev in sicer izdelavo potrebne projektne dokumentacije, recenzije, elaborata ureditve prometa in varnostnega načrta.
- Zasaditev dreves in postavitve informacijskih tabel, prilagojenih za slabovidne osebe ter opremljenih z Braillovo pisavo, na avtobusnih postajališčih.

Rezultati operacije bodo:

- Urejeni dve avtobusni postajališči (čakališče za potnike, postajališče za en avtobus na avtobusni postaji, javna razsvetljava, odvodnjavanje, prometna signalizacija, urejen prehod za pešce) na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško.
- Zagotovljena večja varnost udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov.
- Povečana uporaba javnega potniškega prometa.
- Varna in zanesljiva cestna infrastruktura za vse udeležence v prometu.
- Izboljšana kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje.
- Izboljšana dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.

Operacija ne bo povzročila porušitve objektov v okolici nameravane operacije, na objektih v okolici nameravane ureditve avtobusnih postajališč Bevško ne bo povzročila deformacij, večjih od dopustne ravni, ne bo povzročil škode na delih objektov v okolici ali na njihovi napeljavi in vgrajeni opremi in ne bo na objektih v okolici povzročila škode, nastale zaradi nekega dogodka, katere obseg je nesorazmerno velik glede na osnovni vzrok.



Tabela 5: Celotna vrednost operacije po stalnih in tekočih cenah

Postavka	Operacija – stalne cene	Operacija – tekoče cene	Razlika
Gradnja postajališč	97.639,17	97.639,17	0,00
Gradnja ceste	55.677,57	55.677,57	0,00
Javna razsvetljava	23.575,51	23.575,51	0,00
Tuje storitve – projektna dokumentacija	18.934,40	18.934,40	0,00
Tuje storitve – recenzija	2.196,00	2.196,00	0,00
Tuje storitve – elaborat ureditve prometa	5.416,80	5.416,80	0,00
Tuje storitve – varnostni načrt	8.479,00	8.479,00	0,00
Zasaditev dreves in postavitev informacijskih tabel	2.151,74	2.151,74	0,00
<b>SKUPAJ</b>	<b>214.070,19</b>	<b>214.070,19</b>	<b>0,00</b>

Vrednosti vsebujejo DDV. Stalne/tekoče cene so enake, ker je operacija krajša od 1 leta.

### 6.3.1. Opis objekta

Občina Trbovlje načrtuje izvedbo operacije in sicer »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«, s katero bo uredila avtobusna postajališča a obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, odsek regionalne ceste R1-221/1219, javno razsvetljava, okolico postajališč (drevesa in informacijske table).

Območje urejanja obsega vzdolž stacionaže prvo locirano desno avtobusno postajališče (km 4+953), nato pa levo avtobusno postajališče (km 5+005). Za varen dostop pešcev do čakališč predvidenih avtobusnih postajališč se uredi deniveliran hodnik za pešce širine 1,5 m. Na desni strani je predvidena novogradnja hodnika za pešce v dolžini 160 m, ki bo zaradi strnjene pozidave na treh lokacijah lokalno zožan. Za zagotovitev hodnika ob desnem robu ceste se korigira horizontalni potek regionalne ceste, pri čemer cesta ohrani obstoječo širino ~ 5,8m. Na levi strani ceste se v območju predvidenega avtobusnega postajališča izvede prestavitev obstoječega hodnika za pešce (L=83m). V km 5+025 se predvidi ureditev prehoda za pešce preko regionalne ceste. Za predvideno ureditev avtobusnih postajališč, cestnih priključkov v območju postajališč ter prehoda za pešce, je potrebno prikazati polja preglednosti in zagotoviti zaustavitvene razdalje skladno s predpisi. Za predvidna avtobusna postajališča, hodnike za pešce in prehod preko regionalne ceste se predvidi ustrezna cestna razsvetljava z navezavo na obstoječo razsvetljava. V območju novogradnje hodnika za pešce se predvidi nov vod elektro, tk in kks kabske kanalizacije.

Izgradnja avtobusnih postajališč v Bevškem (AP Zarja) je skladna z akcijskim planom CPS in povečanjem javnega potniškega prometa.

### 6.3.2. Informiranje in obveščanje javnosti

Informiranje in obveščanje javnosti o operaciji bo obsegalo ustrezno označitev v skladu z Uredbo 1303/2013/EU in veljavnimi Navodili organa upravljanja na področju komuniciranja vsebin na področju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014-2020.

Ves čas trajanja projekta in po zaključku bo javnost obveščena o sredstvih, ki jih razpisuje Ministrstvo RS za infrastrukturo v okviru javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne



mobilnosti, kar pomeni, da so aktivnosti sofinancirane iz sredstev Evropskega kohezijskega sklada in integralnih sredstev Ministrstva RS za infrastrukturo.

Obveščanje javnosti o izvajanju operacije in napredku operacije bo potekalo z obveščanjem preko spletne strani Občine Trbovlje (<http://www.trbovlje.si/>), preko spletne strani Regionalne razvojne agencije Zasavje (<http://www.rra-zasavje.si/>), preko medijev Zasavske regije (ZON, Zasavc, Zasavska TV, ETV mediji in turizem, itd.) ter na druge običajne načine, ki jih izvaja občina Trbovlje (tiskani, avdiovizualni mediji, tiskovne konference itd.).

#### **6.4. Terminski plan izvedbe operacije**

Operacija se bo izvajala v odboju od 18 septembra 2017 do 30 avgusta 2018, pri čemer bo dokument identifikacije investicijskega projekta »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219« izdelan v mesecu novembru 2017.

#### **6.5. Varstvo okolja**

Operacija ne bo povzročila porušitve objektov v okolici nameravane operacije, na objektih v okolici ne bo povzročila deformacij, večjih od dopustne ravni, ne bo povzročil škode na delih objektov v okolici ali na njihovi napeljavi in vgrajeni opremi in ne bo na objektih v okolici povzročila škode, nastale zaradi nekega dogodka, katere obseg je nesorazmerno velik glede na osnovni vzrok.

Izgradnja dveh avtobusnih postajališč ne bo imela negativnih vplivov na okolje in bo učinkovita pri izrabi naravnih virov, okoljsko neškodljiva in trajnostno dostopna. Na omenjenem odseku se ne pričakuje povečanja prometne obremenitve in tudi ne povečanja emisije izpušnih plinov in prašnih delcev. Cesta je obstoječa, dogradita se samo dve avtobusni postajališči in pločnika za pešce, zato se obe postajališči lepo skladata v okolje in zelene površine.

Operacija »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219« je zasnovana tako, da nima škodljivih posledic na zdravje oseb. Pri projektiranju, tehničnih rešitvah in uporabi je zagotovljeno da:

- ne bodo uhajali strupeni plini,
- v zrak ne bodo uhajali nevarni delci ali plini,
- ne bo emisij nevarnega sevanja,
- ne bo onesnaženja ali zastrupitve tal ali voda,
- ne bo napačnega odstranjevanja odpadnih voda, dima, trdnih ali tekočih odpadkov,
- ne bo prisotna vlaga v objektu ali na površinah znotraj njega.

#### **6.6. Predvideni viri financiranja in drugi viri**

Finančna konstrukcija je pripravljena ob predpostavki, da se bo operacija »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219« izvajala z dinamiko, načrtovano v terminskem planu.

Operacija »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219« bo realiziran s pomočjo sredstev Evropskega kohezijskega sklada in integralnih sredstev Ministrstva RS za infrastrukturo v maksimalni višini 80 % upravičenih stroškov operacije. Razliko, to je minimalno 20 % upravičenih stroškov in davek na dodano vrednost (DDV), pa bo zagotovila Občina Trbovlje.



Tabela 6: Pričakovani viri financiranja v EUR

Evropskega kohezijskega sklada in integralnih sredstev Ministrstva RS za infrastrukturo	102.453,04
Občina Trbovlje	73.402,35
Občina Trbovlje (DDV)	38.214,80
<b>SKUPAJ</b>	<b>214.070,19</b>

## 7. ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI

Pravna podlaga za izdelavo analize stroškov in koristi je 40. člen Uredbe 1083/2006 in predpisan Metodološki delovni dokument: Delovni dokument 4 - Smernice glede metodologije za izvedbo analize stroškov in koristi. Hkrati smo analizo vsebinsko izdelali tudi v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. l. 60/2006 in Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo investicijske dokumentacije na področju javnih financ Ur. L. 54/2010 in 027/2016.

Z analizo stroškov in koristi želimo pokazati, da je operacija prispeva k strateškemu cilju Celostne prometne strategije in sicer povečanje obsega javnega potniškega prometa, saj je omenjeni ukrep naveden v celostni prometni strategiji Občine Trbovlje kot eden izmed zahtevnih ukrepov, ki naj bi bili izvedeni v letu 2018 in da bo operacija prispevala k večji varnosti udeležencev javnega potniškega prometa in vseh udeležencev v prometu. Cilj analize stroškov in koristi je, da se opredelijo in denarno ocenijo vsi možni vplivi oziroma da se določijo vsi možni stroški in koristi projekta – operacije» Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219« .

V analizi bomo odgovorili na dve ključni vprašanji in sicer:

1. ocenili bomo, ali je projekt upravičen do sofinanciranja
2. ocenili bomo, ali je za projekt sofinanciranje potrebno

Analiza stroškov in koristi je sestavni del DIIP-a, zato ne bomo ponovno predstavljali elementov, ki so bili prikazani v prejšnjih poglavjih DIIP-a, temveč se v tem delu osredotočamo na dele analize, ki odgovarjajo na zgoraj postavljeni vprašanji.

Za namen analize stroškov in koristi kot osnovo vključujemo operacijo – projekt »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«, za katerega je pripravljen DIIP in katerega prijavitelj je Občina Trbovlje.

Z analizo stroškov in koristi bomo predstavili najboljšo rešitev za investicijo, finančne vire, ki so potrebni za realizacijo investicije, vpliv projekta na širše okolje, to je na zasavsko regijo, in predstavili projektne rizike.

### Splošno o investiciji, makroekonomsko in sektorsko ozadje

Občina Trbovlje načrtuje izvedbo operacije »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«, in sicer ureditev avtobusnih postajališč na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju namreč ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar predstavlja nevarnost



za osebe, ki čakajo na avtobusni prevoz. Hkrati na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena tudi njihova varnost.

Realizacija operacije omogoča zagotavljanje večje varnosti udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov in vseh udeležencev v prometu ter posledično povečanje uporabe javnega potniškega prometa. Hkrati operacija prispeva k zniževanju stroškov prometnih nesreč, ohranjanju poseljenosti v lokalnem okolju, boljši regijski povezanosti, varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu, izboljšanju kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje in izboljšanju dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.

**Prednosti operacije »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«:**

- Izboljšanje varnosti udeležencev javnega potniškega prometa in vseh udeležencev v prometu.
- Večja uporaba javnega potniškega prometa.
- Ohranjanje poseljenosti v lokalnem okolju.
- Bogatitev življenja v občini Trbovlje in regiji Zasavje.
- Boljša regijski povezanosti.
- Zmanjševanje negativnih vplivov na okolje.
- Prispevanje k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu.
- Povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu.
- Izboljšanje kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje,
- Izboljšanje dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje,

Sekundarni razlog za investicijo je zagotoviti večjo varnost udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov in posledično povečati uporabo javnega potniškega prometa.

V okviru operacije se bo uredilo dve avtobusni postajališči na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, uredil odsek regionalne ceste R1-221/1219, uredila javna razsvetljava, zasadila drevesa in postavile informacijske tabele na avtobusnih postajališčih ter izdelala potrebna projektna dokumentacija, recenzija, elaborat ureditve prometa in varnostni načrt.

### **Identifikacija možnih variant**

Navedeni projekt je v obsegu, kot ga prikazujemo, optimalna možna rešitev z vidika velikosti projekta glede na ocenjene potrebe, glede na stroškovno in dohodkovno učinkovitost in glede na predvideno vrednost investicije. Zato v DIIP-u nismo proučevali variantnih rešitev. Projekt je najboljša rešitev, saj so možne rešitve le, da projekt realiziramo ali ne. V primeru, da do investicije ne bi prišlo, bi to negativno vplivalo na urejena in varna, v smislu prometne varnosti, avtobusna postajališča in na prometno varnost udeležencev v prometu. Posledično temu pa bi se znižala tudi kakovost bivanja v obravnavanem lokalnem okolju Občine Trbovlje.

V nadaljevanju analize obdelujemo scenarij z investicijo. Ker gre za popolnoma novo investicijo, scenarija brez investicije ni. Scenarij brez investicije bi predstavljal za vse elemente operacije vrednost 0.



## 7.1. Finančna analiza

S finančno analizo ugotavljamo, kakšna je finančna profitabilnost projekta, kako bo projekt financiran in ali projekt potrebuje financiranje. V okviru finančne analize nameravamo oceniti finančno donosnost naložbe, določiti ustrezno vrednost financiranja in preveriti finančno vzdržnost projekta. Pri finančni analizi bomo izračunali kazalnike finančnih dosežkov projekta. Kot osnovo za izračune smo uporabili analizo diskontiranega denarnega toka. Hkrati pa bomo ugotovili, kakšna je finančna vzdržnost projekta.

### Podlage za oceno prihodkov in stroškov

Občina Trbovlje želi urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju namreč ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar predstavlja nevarnost za osebe, ki čakajo na avtobusni prevoz. Hkrati na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena tudi njihova varnost.

Z operacijo se bo doseglo večjo varnost udeležencev javnega potniškega prometa, pri čemer gre v veliki meri za ranljivo populacijo tako otrok kot starostnikov. Zaradi večje varnosti in udobnosti samih postajališč, se bo povečala tudi uporaba javnega potniškega prometa.

Območje operacije zajema urejanje obsega vzdolž stacionaže prvo locirano desno avtobusno postajališče (km 4+953), nato pa levo avtobusno postajališče (km 5+005). Za varen dostop pešcev do čakališč predvidenih avtobusnih postajališč se bo uredil deniveliran hodnik za pešce širine 1,5 m. Na desni strani je predvidena novogradnja hodnika za pešce v dolžini 160 m, ki bo zaradi strnjene pozidave na treh lokacijah lokalno zožan. Za zagotovitev hodnika ob desnem robu ceste se korigira horizontalni potek regionalne ceste, pri čemer cesta ohrani obstoječo širino ~ 5,8m. Na levi strani ceste se v območju predvidenega avtobusnega postajališča izvede prestavitev obstoječega hodnika za pešce (L=83m). V km 5+025 se predvidi ureditev prehoda za pešce preko regionalne ceste. Za predvideno ureditev avtobusnih postajališč, cestnih priključkov v območju postajališč ter prehoda za pešce, se bodo uredila polja preglednosti in zagotovile zaustavitvene razdalje skladno s predpisi. Za predvidna avtobusna postajališča, hodnike za pešce in prehod preko regionalne ceste se uredi ustrezna cestna razsvetljava z navezavo na obstoječo razsvetljava. V območju novogradnje hodnika za pešce se uredi tudi nov vod elektro, tk in kks kabelske kanalizacije.

Glavni razlog za izvedbo obravnavane operacije je urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško saj na tem območju ni avtobusnih postajališč in občani čakajo na avtobus na delu cestišča, kar je skrajno nevarno. Poleg tega na tem delu vstopajo na avtobus tudi šolarji (osnovnošolci ter srednješolci) in trenutno je ogrožena njihova varnost. Skratka operacija zagotavlja večjo varnost udeležencev javnega potniškega prometa in vseh udeležencev v prometu. Posredno pa bo povečala kakovost bivanja krajanov v lokalnem okolju.

Občina Trbovlje želi v okviru operacije urediti dve avtobusni postajališči na obeh straneh regionalne ceste R1-221/1219 Zagorje ob Savi – Bevško, odsek regionalne ceste R1-221/1219, javno razsvetljava, zasaditi drevesa in postaviti informacijske table na avtobusnih postajališčih ter izdelati potrebno projektno dokumentacijo, recenzijo, elaborat ureditve prometa in varnostni načrt.

Operacija »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219« ne bo generiral prihodkov saj je namen operacije urediti avtobusna postajališča na obeh straneh Regionalna cesta R1-221/1219 Zagorje ob Savi - Bevško in s tem zagotoviti večjo varnost udeležencev javnega potniškega prometa in vseh udeležencev v prometu in posredno dvigniti kakovost bivanja v obravnavani lokalni skupnosti Občine Trbovlje.

Investicija v lokalno cestno infrastrukturo ne prinaša neposrednih denarnih prihodkov, saj gre za avtobusna postajališča.

Ocenjujemo, da bodo letni stroški vzdrževanja dveh avtobusnih postajališč in materialni stroški operacije na letni ravni znašali 700,00 €. V preglednici se ti stroški za vsako naslednje leto revalorizirajo po 6 %-ni stopnji.

### **Diskontna stopnja in referenčna ekonomska doba**

Pri finančni analizi smo v obravnavanem 25-letnem referenčnem ekonomskem obdobju upoštevali 4-odstotno diskontno stopnjo, ki jo določa Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 27/16). Diskontna stopnja izraža oportunitetne stroške kapitala za vlagatelja.

### **Ostane vrednosti investicije**

Pri finančni analizi smo upoštevali ostanka vrednosti investicije, saj se ob upoštevanju 3 % (letna amortizacijska stopnja za gradbene objekte, vključno z naložbenimi nepremičninami – Zakon o davku od dohodkov pravnih oseb ZDDPO-2-NPB14; 33. člen) letne amortizacijske stopnje objekt ne zamortizira v celoti, tako da ostanek vrednosti po preteku referenčne ekonomske dobe znaša 48.892,25 €.

#### **7.1.1. Ocena finančne vrednosti investicije**

Izbrano referenčno obdobje je 25 let, ceste, torej je finančna analiza narejena za to obdobje.

Pri izračunu smo upoštevali 4 % diskontno stopnjo, ki jo določa Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 27/16). Diskontna stopnja izraža oportunitetne stroške kapitala za vlagatelja.





Tabela 7: Preglednica stroškov in prihodkov – finančna analiza

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v stalnih cenah		Operativni stroški	Prihodki	Preostala vrednost		NETO prihodki	NETO denarni tok (C+D-B)-A	Diskontirane vrednosti			Neto denarni tok	
		A	B			C	D			C+D-B	Stroški investicije	Operativni stroški		Prihodki
2017	0	40.697,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-40.697,75	40.697,75	0,00	0,00	0,00	-40.697,75
2018	1	173.372,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-173.372,44	166.704,27	0,00	0,00	0,00	-166.704,27
2019	2		700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-700,00	-700,00	0,00	647,19	0,00	-647,19	-647,19
2020	3		742,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-742,00	-742,00	0,00	659,64	0,00	-659,64	-659,64
2021	4		786,52	0,00	0,00	0,00	0,00	-786,52	-786,52	0,00	672,32	0,00	-672,32	-672,32
2022	5		833,71	0,00	0,00	0,00	0,00	-833,71	-833,71	0,00	685,25	0,00	-685,25	-685,25
2023	6		883,73	0,00	0,00	0,00	0,00	-883,73	-883,73	0,00	698,43	0,00	-698,43	-698,43
2024	7		936,76	0,00	0,00	0,00	0,00	-936,76	-936,76	0,00	711,86	0,00	-711,86	-711,86
2025	8		992,96	0,00	0,00	0,00	0,00	-992,96	-992,96	0,00	725,55	0,00	-725,55	-725,55
2026	9		1.052,54	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.052,54	-1.052,54	0,00	739,50	0,00	-739,50	-739,50
2027	10		1.115,69	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.115,69	-1.115,69	0,00	753,72	0,00	-753,72	-753,72
2028	11		1.182,64	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.182,64	-1.182,64	0,00	768,22	0,00	-768,22	-768,22
2029	12		1.253,59	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.253,59	-1.253,59	0,00	782,99	0,00	-782,99	-782,99
2030	13		1.328,81	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.328,81	-1.328,81	0,00	798,05	0,00	-798,05	-798,05
2031	14		1.408,54	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.408,54	-1.408,54	0,00	813,40	0,00	-813,40	-813,40
2032	15		1.493,05	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.493,05	-1.493,05	0,00	829,04	0,00	-829,04	-829,04
2033	16		1.582,63	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.582,63	-1.582,63	0,00	844,98	0,00	-844,98	-844,98
2034	17		1.677,59	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.677,59	-1.677,59	0,00	861,23	0,00	-861,23	-861,23
2035	18		1.778,25	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.778,25	-1.778,25	0,00	877,79	0,00	-877,79	-877,79
2036	19		1.884,94	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.884,94	-1.884,94	0,00	894,67	0,00	-894,67	-894,67
2037	20		1.998,04	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.998,04	-1.998,04	0,00	911,88	0,00	-911,88	-911,88
2038	21		2.117,92	0,00	0,00	0,00	0,00	-2.117,92	-2.117,92	0,00	929,41	0,00	-929,41	-929,41
2039	22		2.244,99	0,00	0,00	0,00	0,00	-2.244,99	-2.244,99	0,00	947,29	0,00	-947,29	-947,29
2040	23		2.379,69	0,00	0,00	0,00	0,00	-2.379,69	-2.379,69	0,00	965,50	0,00	-965,50	-965,50
2041	24		2.522,48	0,00	0,00	0,00	0,00	-2.522,48	-2.522,48	0,00	984,07	0,00	-984,07	-984,07
2042	25		2.673,82	0,00	0,00	0,00	48.892,25	46.218,43	46.218,43	0,00	1.003,00	0,00	17.337,31	17.337,31
SKUPAJ		214.070,19	35.570,90	0,00	0,00	0,00	48.892,25	13.321,35	-200.748,84	207.402,02	19.504,97	0,00	-1.164,67	-208.566,69

Aproksimativni izračun neto sedanje vrednosti na podlagi podatkov iz zgornje preglednice in še z nekaterimi vhodnimi podatki je sledeč:

- vrednost operacije v stalnih cenah = 214.070,19 €,
- ekonomska doba investicije = 25 let,
- diskontna stopnja = 4 %.

$$FNPV = \sum I_i / (1+p)^i = - 208.566,69$$

**Finančna neto sedanja vrednost znaša – 208.566,69 €.**

**Predvideni diskontirani neto prihodek (DNR) na operacijo v ekonomski dobi operacije je - 1.164,67 €.**

### 7.1.2. Izračun zneska donacije

a) Izračun stopnje primanjkljaja v financiranju (R)

	v €
Stroški investicijske naložbe v stalnih cenah (nediskontirano)	214.070,19
od tega upravičeni stroški v stalnih cenah (EC) (nediskontirano)	128.066,30
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	207.402,02
Diskontirani neto prihodki (DNR)	- 1.164,67
Upravičeni izdatki (EE)	208.566,69
Finančna vrzel (R)	1,00
Stopnja sofinanciranja (Crpa)	0,80
Pripadajoči znesek (DA)	128.066,30
Najvišji znesek sredstev Evropskega kohezijskega sklada in Ministrstva RS za infrastrukturo	102.453,04
Neupravičeni stroški	86.003,89

Določitev upravičenih izdatkov (EE) = DIC (diskontirani stroški naložbe) - DNR (diskontirani neto prihodki)

$$EE = 208.566,69 \text{ EUR}$$

Stopnja primanjkljaja financiranja (R) je tako:

$$R = EE/DIC = 1,00$$

$$R = 1,00$$

Glede na to, da so diskontirani neto prihodki (DNR) negativni, znaša finančna vrzel 100,00%

- b) Izračun zneska (DA) na podlagi določil Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (sredstva lahko predstavljajo največ 80% upravičenih stroškov operacije)

$$DA = EC (\text{upravičeni stroški}) * R$$

$$DA = 128.066,30 \text{ EUR}$$

- c) Izračun najvišjega zneska sredstev Evropskega kohezijskega sklada in Ministrstva RS za infrastrukturo



donacija Ministrstva RS za infrastrukturo = DA\*Crpa

donacija Ministrstva RS za infrastrukturo = 128.066,30\*0,80 = 102.453,04 EUR

Sklepna ugotovitev finančne analize je, da se za identificirani projekt »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219« ugotavlja negativna neto sedanja vrednost operacije, kar je logično, saj operacija sama ne povzroča neposrednih finančnih koristi. Iz istega razloga je operacija upravičena do podpore sredstev Evropskega kohezijskega sklada in Ministrstva RS za infrastrukturo, kar kaže tudi izračun finančne vrzeli. Zaradi tega je potrebno napraviti še ekonomsko analizo, ki upošteva posredne učinke oziroma javno korist ter vplive na dvig standarda v bivalnem okolju, kar se bo pa pokazalo v bližnji prihodnosti.

## 7.2. Ekonomska analiza

Glede na značaj investicije je upravičenost investicijskih vlaganj dokazovati skozi ekonomsko analizo projekta, ki je izvedena z vidika vpliva investicije na razvoj družbenega in socialnega okolja.

Z ekonomsko analizo se dokaže, da je projekt v okviru ciljev regionalne politike zaželen z vidika izboljšanja varnosti udeležencev javnega potniškega prometa in vseh udeležencev v prometu, z vidika prispevanja k povečanju uporabe javnega potniškega prometa, z vidika ohranjanja poseljenosti v lokalnem okolju, z vidika izboljšanja kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje, z vidika izboljšanja regijske povezanosti, z vidika zmanjševanja negativnih vplivov na okolje, z vidika prispevanja k varni in zanesljivi cestni infrastrukturi za vse udeležence v prometu in z vidika izboljšanja dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje. Ekonomska analiza se izvede z vidika družbe. Pri ekonomski analizi smo vzeli za izhodišča finančne analize, korigirane za oportunitetne koristi operacije.

### Opredelitev družbene koristnosti projekta

Pri ekonomski analizi smo upoštevali, da bo operacija pozitivno vplivala na spodbujanje življenjskega sloga, ki je manj odvisen od avtomobilov, na varnost udeležencev javnega potniškega prometa in vseh udeležencev v prometu, na uporabo javnega potniškega prometa, na onesnaževanje okolja, na varno in zanesljivo cestno infrastrukturo, na kakovost življenja in bivanja v občini Trbovlje in na dostopnosti tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.

Nastajali bodo tudi še drugi pozitivni finančni efekti po aktiviranju obravnavane investicije, a jih je izredno težko objektivno oceniti. In sicer bo operacija pozitivno prispevala k znižanju stroškov prometnih nesreč, k ohranjanju poseljenosti v lokalnem okolju, k obogatitvi življenja v občini Trbovlje in regiji Zasavje, k boljši regijski povezanosti, k zmanjševanju negativnih vplivov na okolje, k povečanju blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu ter posredno vplivala na boljšo kvaliteto življenja Zasavčanov in posameznih ranljivih skupin.

Finančna ocena pozitivnih vplivov operacije je ocenjena na 9.000,00 € v letu 2019 z dinamiko 5 % letne rasti. Ekonomski učinki operacije bodo vsekakor pozitivni. Negativnih vidikov z vidika družbene koristnosti praktično ni, medtem ko je pozitivnih (nekateri so bili že opredeljeni) kar nekaj:

- Spodbujanje zdravega življenjskega sloga.
- Večja varnosti udeležencev javnega potniškega prometa in vseh udeležencev v prometu.



- Povečanje uporabe javnega potniškega prometa.
- Zmanjšanje stroškov prometnih nesreč, kot posledica boljše cestne infrastrukture.
- Ohranjanje poseljenosti v lokalnem okolju in regiji.
- Obogatitev življenja v občini Trbovlje in regiji Zasavje.
- Ustrezna regijska povezanost.
- Zmanjšanje negativnih vplivov na okolje.
- Varna in zanesljiva cestna infrastruktura.
- Povečanje blagostanja prebivalcev občine Trbovlje v ekonomskem in ekološkem smislu.
- Izboljšani pogoji kakovosti življenja in bivanja v občini Trbovlje.
- Izboljšana dostopnost tako v občini Trbovlje kot tudi v regiji Zasavje.
- Pozitiven vpliv na življenja Zasavčanov in posameznih ranljivih skupin.



Tabela 8: Ocena ekonomske donosnosti operacije

Leto	Referenčna leta	Stroški investicije v		Operativni stroški	Prihodki	Ostale koristi	Preostala vrednost	NETO prihodki	NETO denarni tok	Diskontirane vrednosti				Neto prihodki	Neto denarni tok						
		stalnih cenah	A							B	C	D	E			NETO C+D+E-B	NETO C+D+E-B-A	Stroški investicije	Operativni stroški	Prihodki	Ostale koristi
2017	0		40.697,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-40.697,75	40.697,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-40.697,75					
2018	1		173.372,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-173.372,44	166.704,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-166.704,27					
2019	2			700,00	0,00	9.000,00	0,00	8.300,00	8.300,00	0,00	647,19	0,00	8.321,01	7.673,82	0,00	7.673,82					
2020	3			742,00	0,00	9.450,00	0,00	8.708,00	8.708,00	0,00	659,64	0,00	8.401,02	7.741,38	0,00	7.741,38					
2021	4			786,52	0,00	9.922,50	0,00	9.135,98	9.135,98	0,00	672,32	0,00	8.481,79	7.809,47	0,00	7.809,47					
2022	5			833,71	0,00	10.418,63	0,00	9.584,91	9.584,91	0,00	685,25	0,00	8.563,35	7.878,10	0,00	7.878,10					
2023	6			883,73	0,00	10.939,56	0,00	10.055,82	10.055,82	0,00	698,43	0,00	8.645,69	7.947,26	0,00	7.947,26					
2024	7			936,76	0,00	11.486,53	0,00	10.549,78	10.549,78	0,00	711,86	0,00	8.728,82	8.016,96	0,00	8.016,96					
2025	8			992,96	0,00	12.060,86	0,00	11.067,90	11.067,90	0,00	725,55	0,00	8.812,75	8.087,20	0,00	8.087,20					
2026	9			1.052,54	0,00	12.663,90	0,00	11.611,36	11.611,36	0,00	739,50	0,00	8.897,49	8.157,99	0,00	8.157,99					
2027	10			1.115,69	0,00	13.297,10	0,00	12.181,41	12.181,41	0,00	753,72	0,00	8.983,04	8.229,32	0,00	8.229,32					
2028	11			1.182,64	0,00	13.961,95	0,00	12.779,32	12.779,32	0,00	768,22	0,00	9.069,42	8.301,20	0,00	8.301,20					
2029	12			1.253,59	0,00	14.660,05	0,00	13.406,46	13.406,46	0,00	782,99	0,00	9.156,63	8.373,63	0,00	8.373,63					
2030	13			1.328,81	0,00	15.393,05	0,00	14.064,25	14.064,25	0,00	798,05	0,00	9.244,67	8.446,62	0,00	8.446,62					
2031	14			1.408,54	0,00	16.162,71	0,00	14.754,17	14.754,17	0,00	813,40	0,00	9.333,56	8.520,17	0,00	8.520,17					
2032	15			1.493,05	0,00	16.970,84	0,00	15.477,79	15.477,79	0,00	829,04	0,00	9.423,31	8.594,27	0,00	8.594,27					
2033	16			1.582,63	0,00	17.819,38	0,00	16.236,75	16.236,75	0,00	844,98	0,00	9.513,92	8.668,93	0,00	8.668,93					
2034	17			1.677,59	0,00	18.710,35	0,00	17.032,76	17.032,76	0,00	861,23	0,00	9.605,39	8.744,16	0,00	8.744,16					
2035	18			1.778,25	0,00	19.645,87	0,00	17.867,63	17.867,63	0,00	877,79	0,00	9.697,75	8.819,96	0,00	8.819,96					
2036	19			1.884,94	0,00	20.628,16	0,00	18.743,22	18.743,22	0,00	894,67	0,00	9.791,00	8.896,33	0,00	8.896,33					
2037	20			1.998,04	0,00	21.659,57	0,00	19.661,54	19.661,54	0,00	911,88	0,00	9.885,15	8.973,27	0,00	8.973,27					
2038	21			2.117,92	0,00	22.742,55	0,00	20.624,63	20.624,63	0,00	929,41	0,00	9.980,20	9.050,78	0,00	9.050,78					
2039	22			2.244,99	0,00	23.879,68	0,00	21.634,68	21.634,68	0,00	947,29	0,00	10.076,16	9.128,87	0,00	9.128,87					
2040	23			2.379,69	0,00	25.073,66	0,00	22.693,97	22.693,97	0,00	965,50	0,00	10.173,05	9.207,54	0,00	9.207,54					
2041	24			2.522,48	0,00	26.327,35	0,00	23.804,87	23.804,87	0,00	984,07	0,00	10.270,86	9.286,79	0,00	9.286,79					
2042	25			2.673,82	0,00	27.643,71	48.892,25	73.862,14	73.862,14	0,00	1.003,00	0,00	10.369,62	27.706,93	0,00	27.706,93					
SKUPAJ			214.070,19	35.570,90	0,00	400.517,99	48.892,25	413.839,34	199.769,15	207.402,02	19.504,97	0,00	223.425,64	222.260,98	0,00	14.858,96					

**Predvideni diskontirani neto prihodki na operacijo so 222.260,98 €**

**Ekonomska neto sedanja vrednost (ENPV) = 14.858,96 €**

Tudi tu se kot osnova uporablja analiza diskontiranega denarnega toka, pri čemer se uporabi 4 odstotna diskontna stopnja.

	v €
Stroški investicijske naložbe v stalnih cenah (nediskontirano)	<b>214.070,19</b>
od tega upravičeni stroški v stalnih cenah (EC) (nediskontirano)	<b>128.066,30</b>
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	<b>207.402,02</b>
Diskontirani neto prihodki (DNR)	<b>222.260,98</b>
Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR)	<b>4,52 %</b>

Operacija je ekonomsko upravičena, če je izračunana ekonomska interna stopnja donosa višja od relevantne diskontne stopnje. Ekonomska interna stopnja donosnosti (EIRR) znaša 4,52 %, kar je nad 4 % (diskontna stopnja določena z Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ), torej je investicija ekonomsko upravičena, hkrati pa pozitivna vrednost EIRR pomeni, da je družba na boljšem, če se projekt izvede.

Pri ekonomski analizi so vsi obravnavani kazalci uspešnosti investicije pozitivni, razmerje med koristmi in stroški pa je 1,60, kar pomeni, da bo v ekonomskem smislu na vložen 1 € investicije in delovanja, regija in država imela 1,60 € koristi.

Tabela 9: Stroški in koristi operacije

	Stroški	Koristi
<b>Naložba (v stalnih cenah)</b>	214.070,19	
<b>Operativni stroški</b>	35.570,90	
<b>Prihodki</b>		0,00
<b>Ostale koristi</b>		400.517,99
<b>SKUPAJ</b>	249.641,09	400.517,99

Operacija »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219« je tako z ekonomskega vidika popolnoma upravičena in družbeno koristna, saj izkazuje pozitivne diskontirane neto prihodke v višini 222.260,98 €, izračunana ekonomska interna stopnja donosnosti EIRR pa je večja od 4 % in znaša 4,52 %.

#### Analiza občutljivosti in tveganja

V okviru analize občutljivosti ugotavljamo mogoče spremembe ključnih spremenljivk, ki vplivajo na izvedbo projekta. V okviru te operacije bomo predpostavili naslednje:

- povečanje investicijskih stroškov za 10 %,
- zmanjšanje koristi za 10 %,
- povečanje investicijskih stroškov za 10 % in hkrati zmanjšanje pričakovanih učinkov za 10 %.

Rezultati za ekonomsko analizo občutljivosti so podani v sledeči preglednici.

**Preglednica analize občutljivosti operacije.**

Sprememba	ENPV (€)	EIRR (%)
Povečanje investicijskih stroškov za 10 %	-4.047,24	3,87
Zmanjšanje koristi za 10 %	-7.483,61	3,73
Povečanje investicijskih stroškov za 10 % in hkrati zmanjšanje koristi za 10 %	-26.389,80	3,12
<b>Osnovne vrednosti po projektu</b>	<b>14.858,96</b>	<b>4,52</b>

Iz preglednice je razvidno, da se EIRR ob povečanju investicijskih izdatkov za 10 %, zmanjšanju koristi za 10 % oziroma hkratnem zmanjšanju planiranih koristi in povečanju investicijskih stroškov za 10 % zniža pod diskontno stopnjo 4 %, kar pomeni, da operaciji v tem primeru ni ekonomsko upravičena.

Vrednost ekonomske neto sedanje vrednosti pa se ob povečanju investicijskih izdatkov za 10 %, zmanjšanju koristi za 10 % oziroma hkratnem zmanjšanju planiranih koristi in povečanju investicijskih stroškov za 10 % zniža v negativne vrednosti, kar pomeni, da operaciji v tem primeru ni ekonomsko upravičena.

Skratka operacije je izredno občutljiva na spremembe, saj v primeru povečanja investicijskih izdatkov za 10 %, zmanjšanja koristi za 10 % oziroma hkratnem zmanjšanju planiranih koristi in povečanju investicijskih stroškov za 10 % ni več ekonomsko upravičena.

## 8. SKLEP

Na podlagi predstavljene analize koristi in stroškov smo ugotovili, da je operacija upravičena do financiranja Ministrstvo RS za infrastrukturo v okviru javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, kar pomeni, da so aktivnosti sofinancirane iz sredstev Evropskega kohezijskega sklada in integralnih sredstev Ministrstva RS za infrastrukturo, saj je finančna neto sedanja vrednost operacije negativna in znaša -208.566,69 €. Ravno tako je negativen finančni neto prihodek na operacijo in znaša -1.164,67 €. Na podlagi izračuna ugotavljamo, da bi bila operacija upravičena do sofinanciranja v višini 102.453,04 € vrednosti operacije.

**Operacija je zaželeno z gospodarskega vidika**, saj so ocenjene koristi za 1,60 krat večje od stroškov, ocenjena ekonomska neto sedanja vrednost je večja od 0 in znaša 14.858,96 €, predvideni diskontirani ekonomski neto prihodek na operacijo pa 222.260,98 €. Z analizo stroškov in koristi smo dokazali, da je ekonomska neto sedanja vrednost večja od nič ( $ENPV > 0$ ), kar upravičuje zaželenost projekta, prav tako pa smo dokazali, da je finančna neto sedanja vrednost operacije manjša od nič ( $FNPV < 0$ ), in s tem dokazali potrebo operacije po sofinanciranju, v smislu finančne realizacije same operacije.

Na podlagi izdelanega DIIP in analize stroškov in koristi je ugotovljena smotrnost izvedbe operacije »Ureditev avtobusnih postajališč Bevško (AP Zarja) ob regionalni cesti R1-221/1219«.

