



OBČINA KOČEVJE



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN ENERGETIKO



Sofinancira
Evropska unija



INVESTICIJSKI PROGRAM

za projekt

REKONSTRUKCIJA CESTE NA TRATI

Novo mesto, september 2026

KAZALO

1 UVODNO POJASNILO	5
1.1 PREDSTAVITEV INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV NIP	5
1.1.1 PREDSTAVITEV INVESTITORJA	5
1.1.2 PREDSTAVITEV IZDELOVALCA IP	6
1.2 NAMEN, CILJI PROJEKTA, KAZALNIKI	6
1.3 POVZETEK DIIP	7
1.4 POTEK AKTIVNOSTI	8
2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA	9
2.1 NAMEN, CILJI INVESTICIJE, KAZALNIKI	9
2.2 SPISEK STROKOVNIH PODLAG	10
2.3 KRATEK OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT TER UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE	10
2.4 ODGOVORNE OSEBE ZA IZDELAVO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, PROJEKTNE DOKUMENTACIJE IN IZVEDBO INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	13
2.4.1 OBČINSKE STROKOVNE SLUŽBE ODGOVORNE ZA IZVEDBO INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	13
2.4.2 ODGOVORNE OSEBE ZA IZDELAVO PROJEKTNE IN INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	13
2.5 PREDVIDENA ORGANIZACIJA IN DRUGE POTREBNE PRVINE ZA IZVEDBO IN SPREMLJANJE UČINKOV INVESTICIJE	14
2.6 PRIKAZ OCENJENE VREDNOSTI INVESTICIJE TER PREDVIDENE FINANČNE KONSTRUKCIJE	14
2.7 ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA	14
2.8 RAZLIKE MED DIIP IN IP	15
3 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCIH INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJALCU	16
3.1 INVESTITOR	16
3.2 OSEBE, ODGOVORNA ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE	16
3.3 PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE	17
3.4 PODATKI O UPRAVLJAVCIH	17
4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI	19
4.1 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	19
4.2 PROMETNE OBREMENTITVE IN PROMETNA VARNOST	21
4.3 ANALIZA POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA	22
4.4 USKLAJENOST INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIH RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI	23
4.4.1 STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030	24
4.4.2 STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE 2050	24
4.4.3 SKLADNOST Z VELJAVNIMI PREDPISI S PODROČJA PROMETNE INFRASTRUKTURE	26
4.4.4 SKLADNOST S SMERNICAMI »NACIONALNE SMERNICE ZA INFRASTRUKTURO ZA HOJO«	27
4.4.5 RRP REGIJE JUGOVZHODNA SLOVENIJA ZA OBDOBJE 2021-2027	28
4.4.6 PROGRAM EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2021-2027 V SLOVENIJI (EKP 21-27)	29
4.4.7 OBČINSKA CELOSTNO PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOČEVJE	31
4.4.8 PODNEBNA ODPORNOST IN NAČELA DNSH	32
5 ANALIZA DEJAVNOSTI, S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN STORITEV IN ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI	32

6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL	33
6.1 OBMOČJE OBDELAVE	33
6.2 VRSTA INVESTICIJE.....	33
6.3 TEHNIČNI PODATKI O PROJEKTIRANI INVESTICIJI	34
6.3.1 TRASIRNI ELEMENTI CESTE IN VOZIŠČNA KONSTRUKCIJA	34
6.3.2 KRIŽIŠČA IN PRIKLJUČKI	35
6.3.3 POVRŠINE ZA PEŠCE	37
6.3.4 PREHODI ZA PEŠCE.....	37
6.3.5 TAKTILNO VODENJE SLEPIH IN SLABOVIDNIH.....	38
6.3.6 POVRŠINE ZA KOLESARJE	38
6.3.7 PREHOD ZA KOLESARJE.....	38
6.3.8 UKREPI ZA UMIRJANJE PROMETA.....	38
6.3.9 CESTNA RAZSVETLJAVA.....	39
6.3.10 ODVODNJAVANJE	39
6.3.11 FEKALNA KANALIZACIJA.....	40
6.3.12 GRADBENO OBRTNIŠKA DELA.....	40
6.3.13 PROMETNA OPREMA IN SIGNALIZACIJA	40
6.3.14 CESTNA RAZSVETLJAVA.....	40
6.3.15 ZAŠČITA IN PRESTAVITVE KOMUNALNIH VODOV	41
6.3.16 PREDVIDENE ZASADITVE IN ZAŠČITA OBSTOJEČIH DREVES MED GRADNJO.....	41
7 ANALIZA ZAPOSLENIH	41
8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH.....	42
8.1 OSNOVE ZA OCENO VREDNOSTI PROJEKTA	42
8.2 OCENA VREDNOSTI IN DINAMIKA IZVEDBE INVESTICIJE V STALNIH CENAH.....	42
8.3 OCENA VREDNOSTI IN DINAMIKA IZVEDBE INVESTICIJE V TEKOČIH CENAH	43
8.4 UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI	43
9 ANALIZA LOKACIJE	45
9.1 OPIS ŠIRŠE OKOLICE	45
9.2 OPIS OŽJE LOKACIJE	45
9.3 PROSTORSKI AKTI.....	46
10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE	47
10.1 VPLIVI NA OKOLJE, KI SO VEZANI NA GRADNJO	47
10.2 VPLIVI INVESTICIJE NA OKOLJE V ČASU UPORABE OBJEKTA	48
10.3 STROŠKI UKREPOV ZA UBLAŽITEV NEGATIVNIH VPLIVOV NA OKOLJE	49
11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN ANALIZO IZVEDLJIVOSTI.....	49
11.1 TERMINSKI PLAN.....	49
11.2 ORGANIZACIJA VODENJA IN ANALIZA IZVEDLJIVOSTI INVESTICIJE	49
12 NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA.....	52
13 PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI Z IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV	53
13.1 UVODNO POJASNILO.....	53
13.2 FINANČNA ANALIZA.....	54
13.2.1 REFERENČNO OBDOBJE.....	55
13.2.2 VREDNOST INVESTICIJE	55
13.2.3 PRIHODKI IN ODHODKI.....	55
13.2.4 OSTANEK VREDNOSTI	56
13.2.5 IZRAČUN FINANČNIH KAZALNIKOV	56

13.2.6 <i>FINANČNA POKRITOST</i>	59
13.2.7 <i>IZRAČUN FINANČNE VRZELI IN OPREDELITEV MAKSIMALNEGA SOFINANCIRANJA</i>	61
13.3 <i>EKONOMSKA ANALIZA</i>	62
13.4 <i>KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM</i>	67
13.5 <i>ANALIZA OBČUTLJIVOSTI</i>	67
13.6 <i>ANALIZA TVEGANJ</i>	68
14 UPOŠTEVANJE HORIZONTALNIH NAČEL	71
15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	73
16 IZPOLNJEVANJE POSEBNIH POGOJEV GLEDE NA VRSTO UKREPA	75
16.1 <i>INFRASTRUKUTRA ZA PEŠCE</i>	75
17 MERILA ZA OCENJEVANJE VLOGE	77
17.1 <i>MERILA ZA UKREP INFRASTRUKTURA ZA PEŠCE</i>	77

1 UVODNO POJASNILO

Investicija, ki je predmet obravnave v tem dokumentu, spodbuja trajnostno mobilnost v Občini Kočevje tako, da omejuje motorni promet in pomembno izboljšuje infrastrukturo za pešce in kolesarje.

Obravnavana investicija zajema **ukrep 3: infrastruktura za pešce**.

Investicija obsega rekonstrukcijo Ceste na Trato od km 0,250 do km 0,670. V sklopu rekonstrukcije ceste je predvidena tudi:

- **ureditev hodnika za pešce po desni strani ceste – med km 0,040 in km 0,120 pločnik v širini 2,0 m, na preostalem delu bo pločnik širine 1,6 m,**
- **ureditev prehodov za pešce na območju priključkov javnih poti in enega prehoda za pešce prek krajevne ceste v km 0,280,**
- **ureditev površin za kolesarje – izvedba obojestranskega kolesarskega pasu na vozišču, širine 1,0 m,**
- **zaris prehoda za kolesarje preko krajevne ceste v km 0,125,**
- **zelene zasaditve v skupni kvadraturi 385,51 m²,**
- ureditev meteorne kanalizacije,
- ureditev fekalne kanalizacije,
- ureditev vodovoda,
- ureditev cestne razsvetljave in
- ureditev priključkov glede na prostorske zmožnosti.

Z investicijo želi Občina Kočevje v sklopu spodbujanja multimodalne urbane mobilnosti izboljšati pogoje za zagotavljanje trajnostne mobilnosti in večjo prometno varnost za najšibkejše udeležence v prometu.

Investicija bo predvidoma sofinancirana s sredstvi evropske kohezijske politike iz Kohezijskega sklada. Razliko potrebnih sredstev bo zagotovila Občina Kočevje.

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

1.1 PREDSTAVITEV INVESTITORJA IN IZDELOVALCEV NIP

1.1.1 PREDSTAVITEV INVESTITORJA

Investitor: OBČINA KOČEVJE

Naslov: Ljubljanska 26, 1330 Kočevje

Telefon: (01) 89 38 220

Telefaks: (01) 89 38 230

E-mail: obcina@kocevje.si

Matična številka: 5874238

Davčna številka: SI 20945892

Odgovorna oseba: Gregor Košir, župan

1.1.2 PREDSTAVITEV IZDELOVALCA IP

Odgovorna oseba za izdelavo IP:

EPLAN d.o.o.,

Ulica Mirana Jarca 34, 8000 Novo mesto

Nataša Jaklič, univ. dipl. ekon.

1.2 NAMEN, CILJI PROJEKTA, KAZALNIKI

Namen obravnavane investicije je spodbujanje trajnostne mobilnosti v Občini Kočevje z zmanjševanjem odvisnosti od motornega prometa ter izboljševanjem pogojev za pešačenje in kolesarjenje.

Dolgoročni cilji Občine Kočevje so povečanje deleža hoje (povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 8% do leta 2032, povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 25 % do leta 2032, povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihajajo peš brez spremstva odraslih na 24 % do leta 2032, povečati delež hoje pri poteh na delo na 18 % do leta 2032 in zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženiimi pešci na največ 1 %) in kolesarjenja (na glavnih prometnicah v občini vsaj na 2 % do leta 2032, povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 3 % do leta 2032, povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 18 % do leta 2032 in zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji na največ 4 %) pri vsakodnevnih potovanjih, povečanje prometne varnosti, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov ter dvig privlačnosti naselij kot prostora za ljudi.

Investicija prispeva k večji prometni varnosti, urejenosti urbanega prostora in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter kakovost življenja prebivalcev.

Cilji obravnavanega projekta so:

- izboljšati dnevno mobilnost prebivalcev (dostop do šole, trgovine, javnih ustanov, delovnih mest),
- povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti (kolesarjenja in pešačenja),
- zmanjšati delež poti z osebnimi avtomobili v mestnem središču,
- izboljšanje prometne varnosti in dostopnosti,
- vzpostavljane ustrezne, povezane infrastrukture za pešce in kolesarje,
- izboljšanje stanja okolja - zmanjšanje hrupa in emisij izpušnih plinov,
- prilagajanje podnebnim spremembam,
- spodbujati zdrav življenjski slog,
- povečanje kakovosti bivanja prebivalcev Kočevja,
- izboljšanje dostopa do mestnega jedra,
- izboljšanje počutja udeležencev v prometu,
- dvig družbene ozaveščenosti o pomenu trajnostne mobilnosti in aktivnega načina življenja.

Specifični kazalniki učinka na ravni posamezne operacije

ID kazalnik	Specifični kazalniki učinka na ravni posamezne operacije	Dolžina v m/število
SK 139	Dolžina rekonstruiranih povezav za pešce	645 m
SK 177	Dolžina novih kolesarskih površin	645 m x 2 = 1.290 m

1.3 POVZETEK DIIP

DIIP za projekt Rekonstrukcija ceste na Trato je v marcu 2023 izdelalo podjetje Eplan d.o.o. Kratek povzetek bistvenih vsebin je podan v nadaljevanju tega poglavja.

Predmet obravnave:

V okviru obravnavane investicije je bila predvidena rekonstrukcija Ceste na Trato v dolžini približno 650 m. Hkrati je bila predvidena ureditev vseh priključkov, pločnika za pešce, ureditev ločene fekalne in meteorne kanalizacije, rekonstrukcija vodovoda in javne razsvetljave.

Cilji investicije

Glavni cilj obravnavane investicije je v spodnji tabeli prikazani v obliki fizičnih kazalnikov:

Ukrep	Predvidene dolžine/količine
Cesta na Trato - rekonstrukcija ceste, ureditev pločnika in ostale infrastrukture, ki poteka v/po cesti	650 m

Z izvedbo investicije bo investitor realiziral tudi naslednje cilje:

- izboljšanje tehničnih elementov vozišča,
- povečanje pretočnosti na obravnavanem odseku ceste,
- ustrezna ureditev površin za pešce,
- izboljšanje mobilnosti in dostopnosti,
- povečanje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu,
- izboljšanje dostopnosti do objektov ob obravnavani cesti,
- vplivanje na povečanje deleža pešačenja v mestnih potovanjih,
- povečanje dnevnih migracij peš,
- izboljšanje pogojev za bivanje v mestu,
- spodbujanje pešačenja kot alternativo osebnemu avtomobilskemu prometu,
- vplivanje na spreminjanje potovalnih navad občanov,
- vplivanje na zdrav način življenja občanov,
- izboljšanje kakovosti zraka (zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnega avtomobilskega prometa, zmanjšanje onesnaževanja z delci PM₁₀),
- izboljšanje podobe mesta.

Terminski plan izvedbe:

Predvideno je bilo, da bo gradnja potekala od aprila 2025 do oktobra 2025.

Vrednost investicije:

Vrednost investicije v stalnih cenah junij 2023 je bila ocenjena na 1.471.701,70 EUR brez povračljivega DDV, vrednost investicije v tekočih cenah pa na 1.913.189,29 EUR brez povračljivega DDV.

Viri financiranja

Predvideno je bilo, da se bo investicija v celoti financirala iz občinskega proračuna Občine Kočevje.

1.4 POTEK AKTIVNOSTI

Do izdelave investicijskega programa so bile že izvedene naslednje aktivnosti, vezane na predmetno investicijo:

- izdelana je bila investicijska dokumentacija DIIP– Rekonstrukcija Cesta na Trato, marec 2023, Eplan d.o.o.,
- izdelana je bila projektna dokumentacija PZI, Rekonstrukcija Cesta na Trato od km 0,025 do km 0,670, št. projekta 337/23, junij 2026, S-TEC d.o.o.,
- izdelana je bila investicijska dokumentacija IP – Rekonstrukcija Cesta na Trato, september 2026, Eplan d.o.o.

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1 NAMEN, CILJI INVESTICIJE, KAZALNIKI

Namen obravnavane investicije je spodbujanje trajnostne mobilnosti v Občini Kočevje z zmanjševanjem odvisnosti od motornega prometa ter izboljševanjem pogojev za pešačenje in kolesarjenje.

Dolgoročni cilji Občine Kočevje so povečanje deleža hoje (povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 8% do leta 2032, povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 25 % do leta 2032, povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihajajo peš brez spremstva odraslih na 24 % do leta 2032, povečati delež hoje pri poteh na delo na 18 % do leta 2032 in zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženiimi pešci na največ 1 %) in kolesarjenja (na glavnih prometnicah v občini vsaj na 2 % do leta 2032, povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 3 % do leta 2032, povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 18 % do leta 2032 in zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji na največ 4 %) pri vsakodnevni potovanjih, povečanje prometne varnosti, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov ter dvig privlačnosti naselij kot prostora za ljudi.

Investicija prispeva k večji prometni varnosti, urejenosti urbanega prostora in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter kakovost življenja prebivalcev.

Cilji obravnavanega projekta so:

- izboljšati dnevno mobilnost prebivalcev (dostop do šole, trgovine, javnih ustanov, delovnih mest),
- povečanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti (kolesarjenja in pešačenja),
- zmanjšati delež poti z osebnimi avtomobili v mestnem središču,
- izboljšanje prometne varnosti in dostopnosti,
- vzpostavljanje ustrezne, povezane infrastrukture za pešce in kolesarje,
- izboljšanje stanja okolja - zmanjšanje hrupa in emisij izpušnih plinov,
- prilagajanje podnebnim spremembam,
- spodbujati zdrav življenjski slog,
- povečanje kakovosti bivanja prebivalcev Kočevja,
- izboljšanje dostopa do mestnega jedra,
- izboljšanje počutja udeležencev v prometu,
- dvig družbene ozaveščenosti o pomenu trajnostne mobilnosti in aktivnega načina življenja.

Specifični kazalniki učinka na ravni posamezne operacije

ID kazalnik	Specifični kazalniki učinka na ravni posamezne operacije	Dolžina v m/število
SK 139	Dolžina rekonstruiranih povezav za pešce	645 m
SK 177	Dolžina novih kolesarskih površin	645 m x 2 = 1.290 m

2.2 SPISEK STROKOVNIH PODLAG

Spisek strokovnih podlag za izdelavo IP:

- investicijska dokumentacija DIIP– Rekonstrukcija Cesta na Trato, marec 2023, Eplan d.o.o.,
- projektna dokumentacija PZI, Rekonstrukcija Cesta na Trato, št. načrta 337/23, september 2026, S-TEC d.o.o.

2.3 KRATEK OPIS UPOŠTEVANIH VARIANT TER UTEMELJITEV IZBIRE OPTIMALNE VARIANTE

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

Ob obravnavani lokalni cesti LK 172061 Cesta na Trato so med km 0,045 in km 0,580 urejene površine za pešce, prehodov za pešce preko javnih poti ni. Je pa urejen prehod za pešce prek krajevne ceste 172061 v km 0,280. Na obravnavanem območju je urejena cestna razsvetljava. Odvodnjavanje je na območju krajevne ceste delno urejeno z vzdolžim in prečnim nagibom v vtočne jaške in mešan kanal, delno pa s prostim razlivom preko roba bankin. Vozišče krajevne ceste je poškodovano, vidne so mrežne in vzdolžne razpoke, kakor tudi udarne jame.

Z vidika prometne varnosti in z vidika vozno-tehničnih karakteristik obravnavani odsek ne ustreza standardom za zagotavljanje udobne in varne vožnje vsem udeležencem v prometu.

Varianta »z investicijo« zajema **ukrep 3: infrastruktura za pešce.**

Investicija obsega rekonstrukcijo Ceste na Trato od km 0,250 do km 0,670. V sklopu rekonstrukcije ceste je predvidena tudi:

- **ureditev hodnika za pešce po desni strani ceste – med km 0,040 in km 0,120 pločnik v širini 2,0 m, na preostalem delu bo pločnik širine 1,6 m,**
- **ureditev prehodov za pešce na območju priključkov javnih poti in enega prehoda za pešce prek krajevne ceste v km 0,280,**
- **ureditev površin za kolesarje – izvedba obojestranskega kolesarskega pasu na vozišču, širine 1,0 m,**
- **zaris prehoda za kolesarje preko krajevne ceste v km 0,125,**
- **zelene zasaditve v skupni kvadraturi 385,51 m²,**
- ureditev meteorne kanalizacije,
- ureditev fekalne kanalizacije,
- ureditev vodovoda,
- ureditev cestne razsvetljave in
- ureditev priključkov glede na prostorske zmožnosti.

Z investicijo želi Občina Kočevje izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje ter povečati prometno varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti pešcev in kolesarjev. Z ureditvijo kakovostnega in

neprekinjenega hodnika za pešce, kolesarskih pasov ter prehodov za pešce in kolesarje bo zagotovljeno varnejše in udobnejše gibanje najranljivejših udeležencev v prometu.

Ureditev prometnih površin bo prispevala k boljši povezanosti območja ter k spodbujanju trajnostnih načinov potovanja. Z vzpostavitvijo ustreznih površin za pešce in kolesarje se izboljšujejo pogoji za vsakodnevne poti brez uporabe osebnega avtomobila, kar je pomemben element trajnostne urbane mobilnosti.

Rekonstrukcija bo prispevala tudi k izboljšanju tehničnega stanja in funkcionalnosti cestne infrastrukture. Ureditev cestne razsvetljave bo izboljšala preglednost in varnost prometnih površin ter omogočila varnejše gibanje v večernem in nočnem času. Ureditev priključkov glede na prostorske možnosti bo izboljšala dostopnost in povezanost območja z obstoječim cestnim omrežjem.

Pomemben del investicije predstavlja tudi ureditev komunalne infrastrukture. Z ureditvijo meteorne in fekalne kanalizacije se bo izboljšalo odvajanje padavinskih in odpadnih voda ter zmanjšala tveganja, povezana z neustreznim oziroma dotrajanim stanjem obstoječih sistemov. Ureditev vodovoda bo prispevala k zanesljivejši oskrbi s pitno vodo in izboljšanju tehničnega stanja vodovodne infrastrukture.

Investicija bo prispevala tudi k izboljšanju kakovosti javnega prostora. Z ureditvijo zelenih površin na skupni površini 385,51 m² bo območje vizualno in funkcionalno izboljšano. Zelene površine bodo prispevale k bolj urejenemu in privlačnemu javnemu prostoru, izboljšanju mikroklimatskih razmer ter večji odpornosti urbanega okolja na vplive podnebnih sprememb.

Celovita ureditev Ceste na Trato bo tako poleg izboljšanja cestne in komunalne infrastrukture prispevala predvsem k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti ter izboljšanju pogojev za pešačenje in kolesarjenje. Investicija bo s tem podprla razvoj varnejšega, bolj urejenega in uporabnikom prijaznega javnega prostora ter spodbujala trajnostno mobilnost na območju Kočevja.

Izbor optimalne variante

Menimo, da je optimalna varianta »z investicijo«, saj omogoča doseganje ciljev operacije.

Kriterij	Varianta brez investicije	Varianta z investicijo
Stroški investicije	pozitiven vpliv – ni investicijskih stroškov in ni potreba po zagotavljanju dodatnih proračunskih sredstev	negativen vpliv – Izvedba investicije zahteva zagotovitev dodatnih finančnih sredstev iz občinskega proračuna in drugih virov financiranja.
Prometna varnost pešcev in kolesarjev	ne bo sprememb – obstoječe stanje ostaja nespremenjeno, pomanjkljivosti v prometni ureditvi se ne odpravijo	pozitiven vpliv – z ureditvijo hodnika za pešce, prehodov za pešce, obojeustranskih kolesarskih pasov ter prehoda za kolesarje se bodo izboljšali pogoji za varno gibanje pešcev in kolesarjev ter povečala

		prometna varnost.
Umirjanje motoriziranega prometa	ne bo sprememb – ohranila se bo obstoječa prometna ureditev brez dodatnih ukrepov za umirjanje prometa	pozitiven vpliv – z ureditvijo površin za pešce in kolesarje ter jasno opredelitvijo prometnih površin se bo izboljšala organizacija prometnega prostora in povečala varnost vseh udeležencev v prometu
Vpliv na okolje	ne bo sprememb – negativni vplivi prometa na okolje bodo ostali na obstoječi ravni	pozitiven vpliv – izboljšani pogoji za pešačenje in kolesarjenje bodo spodbujali trajnostne načine mobilnosti. Ureditev meteorne in fekalne kanalizacije bo izboljšala odvajanje padavinskih in odpadnih voda, zelene zasaditve na površini 385,51 m ² pa bodo prispevale k izboljšanju kakovosti urbanega okolja
Vpliv na spreminjanje potovalnih navad prebivalcev	ne bo sprememb – zaradi neustreznih oziroma manj privlačnih pogojev za hojo in kolesarjenje se pričakuje ohranitev obstoječih potovalnih navad	pozitiven vpliv – ureditev kakovostnejših površin za pešce in kolesarje bo izboljšala pogoje za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in lahko spodbudila več hoje in kolesarjenja pri vsakodnevnih poteh
Dostopnost za funkcionalno ovirane	Ne bo sprememb – obstoječe stanje in morebitne ovire pri dostopnosti prometnih površin ostajajo nespremenjene	Pozitiven vpliv – ureditev hodnika za pešce in prehodov bo izboljšala dostopnost in varnost prometnega prostora tudi za funkcionalno ovirane osebe
Stanje in zanesljivost gospodarske javne infrastrukture	Negativen vpliv – nadaljnje staranje in obraba obstoječe komunalne infrastrukture povečujeta tveganje za okvare, motnje pri izvajanju javnih storitev in višje stroške vzdrževanja	Pozitiven vpliv – z ureditvijo meteorne in fekalne kanalizacije ter vodovoda se bo izboljšalo tehnično stanje in zanesljivost gospodarske javne infrastrukture ter zmanjšalo tveganje za okvare in motnje pri zagotavljanju javnih storitev.
Odpornost na podnebne spremembe	Ne bo sprememb – obstoječe stanje ne prispeva k povečanju odpornosti urbanega prostora na podnebne spremembe	Pozitiven vpliv – zasaditev novih dreves in pokrovnih trajnic ter izboljšano upravljanje padavinskih voda bosta prispevala k zmanjševanju učinkov toplotnih otokov in k večji odpornosti območja na podnebne spremembe
Doseganje ciljev operacije in strateških dokumentov	Negativen vpliv – brez izvedbe investicije ne bo mogoče v enaki meri doseči ciljev na področju izboljšanja prometne varnosti, trajnostne mobilnosti, dostopnosti in	Pozitiven vpliv – investicija neposredno prispeva k izboljšanju prometne varnosti, dostopnosti ter pogojev za hojo in kolesarjenje ter podpira cilje trajnostne urbane mobilnosti in izboljšanja kakovosti javnega prostora

	kakovosti javneg-a prostora.doseženi	
--	---	--

Na podlagi izvedene primerjave je mogoče ugotoviti, da varianta »**brez investicije**« sicer ne povzroča neposrednih investicijskih izdatkov, vendar pomeni ohranitev obstoječega stanja ter s tem tudi obstoječih pomanjkljivosti na področju prometne varnosti, dostopnosti, pogojev za pešačenje in kolesarjenje ter stanja gospodarske javne infrastrukture.

Varianta »**z investicijo**« zahteva zagotovitev finančnih sredstev, vendar omogoča celovito izboljšanje prometne in komunalne infrastrukture ter javnega prostora. Z izvedbo investicije se bodo izboljšali pogoji za pešce in kolesarje, povečala prometna varnost, izboljšala dostopnost območja ter uredilo stanje meteorne in fekalne kanalizacije, vodovoda in cestne razsvetljave. Ureditve zelenih površin bo dodatno prispevala k izboljšanju kakovosti urbanega okolja.

Na podlagi navedenega je **varianta »z investicijo« primernejša z vidika doseganja zastavljenih ciljev investicije**, saj poleg izboljšanja tehničnega stanja infrastrukture omogoča tudi izboljšanje prometne varnosti, pogojev za trajnostno mobilnost, dostopnosti in kakovosti javnega prostora. Varianta brez investicije teh ciljev ne omogoča v primerljivem obsegu.

2.4 ODGOVORNE OSEBE ZA IZDELAVO INVESTICIJSKEGA PROGRAMA, PROJEKTNE DOKUMENTACIJE IN IZVEDBO INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

2.4.1 OBČINSKE STROKOVNE SLUŽBE ODGOVORNE ZA IZVEDBO INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Občina Kočevje

Odgovorna oseba: Gregor Košir, župan

Goran Šneperger, višji svetovalec za investicije v cestno infrastrukturo

2.4.2 ODGOVORNE OSEBE ZA IZDELAVO PROJEKTNE IN INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Vrsta dokumentacije	Izdelovalec	Odgovorna oseba
PZI, Rekonstrukcija Cesta na Trato od km 0,025 do km 0,670, št. projekta 337/23, junij 2026	S-TEC d.o.o.	Vodja projektiranja in odgovorna oseba: David Perme, univ.dipl.inž.grad. G-2688
DIIP – Rekonstrukcija ceste na Trato, marec 2023	EPLAN d.o.o. Novo mesto	Nataša Jaklič, univ. dipl. ekon.
IP – Rekonstrukcija ceste na Trato, september 2026	EPLAN d.o.o. Novo mesto	Nataša Jaklič, univ. dipl. ekon.

2.5 PREDVIDENA ORGANIZACIJA IN DRUGE POTREBNE PRVINE ZA IZVEDBO IN SPREMLJANJE UČINKOV INVESTICIJE

Kot investitor nastopa Občina Kočevje s svojimi strokovnimi službami. Glavno odgovorno osebo predstavlja župan. Projektno skupino, ki operativno pripravlja vso potrebno dokumentacijo in organizira vse postopke pa **strokovni delavci Občine Kočevje** na čelu s **Šneperger Goranom**, višjim svetovalcem za investicije v cestno infrastrukturo.

Za zahtevnejša strokovna dela bo investitor izbral zunanje sodelavce v skladu z določili ZJN.

V izvedbo projekta so/bodo vključeni tudi različni zunanji izvajalci:

- izdelovalec investicijske dokumentacije – Eplan d. o. o. iz Novega mesta,
- izdelovalci projektne dokumentacije – S-TEC d. o. o.,
- izvajalec gradnje – še ni izbran,
- nadzornik nad gradnjo – še ni izbran,
- drugimi izvajalci.

2.6 PRIKAZ OCENJENE VREDNOSTI INVESTICIJE TER PREDVIDENE FINANČNE KONSTRUKCIJE

Vrednost investicije v stalnih cenah september 2026 je ocenjena na 1.613.203,33 EUR, vrednost investicije v tekočih cenah pa 1.678.521,03 EUR (z DDV).

Upravičeni stroški so ocenjeni na 505.805 EUR, drugo so neupravičeni stroški (v tekočih cenah).

Viri financiranja skupaj, tekoče cene, vključno z DDV, ki ni povračljiv:

Viri financiranja v IP	pred 2026*	2026	2027	2028	SKUPAJ
državni proračun			121.722,00	282.922,00	404.644,00
občinski proračun	34.120,96	-	419.878,00	819.878,07	1.273.877,03
SKUPAJ	34.120,96	-	541.600,00	1.102.800,07	1.678.521,03

*stroški so nastali v letu 2023

2.7 ZBIRNI PRIKAZ REZULTATOV IZRAČUNOV TER UTEMELJITEV UPRAVIČENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA

Finančna analiza je pokazala, da investicija ni finančno upravičena, ker je neto sedanja vrednost negativna.

Ekonomska analiza, pri kateri smo dodatno upoštevali vplive investicije na člane družbe, pa je pokazala, da je investicija z ekonomskega stališča upravičena, saj je ekonomska neto sedanja vrednost pozitivna, ekonomska stopnja donosa višja od diskontne stopnje in razmerje koristi/stroški večje od 1.

Rezultati ekonomske analize, ob upoštevanju 4% diskontne stopnje:

Diskontna stopnja	ENSV (ekonomska neto sedanja vrednost)	ERR (ekonomska interna stopnja donosa)	koristi/stroški
4%	344.903,73 EUR	7,20	1,32

2.8 RAZLIKE MED DIIP IN IP

Terminski plan: V DIIP je bilo predvideno, da bo gradnja potekala od aprila 2025 do oktobra 2025. V IP pa je predvideno, da bo gradnja potekala od marca 2027 do decembra 2028.

Vrednost investicije:

Vrednost investicije v DIIP je bila ocenjena na 1.913.189,29 EUR (v tekočih cenah), v IP pa na 1.678.521,03 EUR v tekočih cenah. Vrednost se je znižala.

Viri financiranja:

V DIIP je bilo predvideno, da se bo investicija v celoti financirala iz občinskega proračuna Občine Kočevje.

V IP pa je predvideno, da se bo investicija financirala iz EU sredstev, sredstev državnega proračuna in proračuna Občine Kočevje. S sredstvi Kohezijskega sklada se priznani upravičeni stroški sofinancirajo v višini največ do 80 % priznanih upravičenih stroškov operacije glede na omejitve javnega razpisa (od tega 85 % iz EU dela in 15 % slovenske udeležbe). Sredstva za vse neupravičene stroške in upravičene stroške, ki niso sofinancirani s sredstvi evropske kohezijske politike, mora v celoti zagotoviti upravičenec z lastnimi in/ali drugimi viri.

Viri financiranja v IP	pred 2026*	2026	2027	2028	SKUPAJ
državni proračun			121.722,00	282.922,00	404.644,00
občinski proračun	34.120,96	-	419.878,00	819.878,07	1.273.877,03
SKUPAJ	34.120,96	-	541.600,00	1.102.800,07	1.678.521,03

*stroški so nastali v letu 2023

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

3.1 INVESTITOR

INVESTITOR	
Naziv	OBCINA KOČEVJE
Naslov	Ljubljanska 26, 1330 Kočevje
Odgovorna oseba	Gregor Košir, župan
Telefon	01 89 38 220
Telefax	01 89 38 230
E-mail	obcina@kocevje.si
Davčna številka	SI20945892
Matična številka	5874238
TRR	SI56 0110 0010 0004 802

Odgovorna oseba investitorja:

Gregor Košir, župan

Datum:

Žig:

Podpis:

3.2 OSEBE, ODGOVORNA ZA PRIPRAVO IN NADZOR NAD PRIPRAVO USTREZNE INVESTICIJSKE, PROJEKTNE IN DRUGE DOKUMENTACIJE

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

Odgovorna oseba: **Goran Šneperger**, višji svetovalec za investicije v cestno infrastrukturo

datum:

podpis:

3.3 PODATKI O IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE

Naziv	EPLAN d. o. o.
Naslov	Ulica Mirana Jarca 34, 8000 Novo mesto
Odgovorna oseba	Nataša Jaklič, univ.dipl.ekon.
Telefon	07 3323 222
Mobitel	031 386 830
E-mail	natasa.jaklic@eplan-nm.si
Davčna številka	SI75763206
Matična številka	2155346
TRR	02970-0255355963, ki je odprt pri NLB d.d.

Odgovorna oseba za izdelavo investicijske dokumentacije:
Nataša Jaklič, univ. dipl. ekon.

Datum: september 2026

Žig in podpis:



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

3.4 PODATKI O UPRAVLJAVCIH

Upravljavec cest in javne razsvetljave bo Občina Kočevje.

Naziv	OBČINA KOČEVJE
Naslov	Ljubljanska 26, 1330 Kočevje
Odgovorna oseba	Gregor Košir, župan
Telefon	01 89 38 206
Telefax	01 89 38 230
E-mail	gregor.kosir@kocevje.si
Davčna številka	SI20945892
Matična številka	5874238
TRR	01248-0100005213, ki je odprt pri UJP Novo Mesto.

Odgovorna oseba upravljavca: **Gregor Košir, župan**

datum:

podpis:

Upravljavec kanalizacijskega omrežja bo Komunala Kočevje d. o. o.

Naziv	Komunala Kočevje d. o. o.
Naslov	Tesarska ulica 10, 1330 Kočevje
Odgovorna oseba	Marko Kljun
Telefon	01 895 12 60
Telefax	01 895 16 97
E-mail	info@komunala-kocevje.si
Davčna številka	SI10626271
Matična številka	5067804
TRR	SI 56 0311 3100 0088 572

Odgovorna oseba upravljavca – direktor: **Marko Kljun**

datum:

podpis:

Upravljavec vodovoda bo Hydrovod d. o. o.

Naziv	HYDROVOD d. o. o.
Naslov	Ljubljanska cesta 38, 1330 Kočevje
Odgovorna oseba	direktor Antun Gašparac
Telefon	01 89 38 170
Telefax	01 89 38 184
E-mail	hydrovod@hydrovod.si
Davčna številka	SI50590049
Matična številka	5073251

Odgovorna oseba upravljavca: **direktor Antun Gašparac**

datum:

podpis:

4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI

4.1 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

Obstoječe vozišče je na celotnem odseku asfaltirano, stanje voziščne konstrukcije vzdolž obravnavnega odseka pa je v slabem stanju. Projektant je ugotovil, da je obstoječa voziščna konstrukcija močno poškodovana, kar je posledica slabe kakovosti uporabljenih materialov in slabe nosilnosti podlage, neustrezne zmrzlinke odpornosti voziščne konstrukcije in gostega prometa. Prisotne so številne poškodbe voziščne konstrukcije. Cesta je razpokana, prisotne so tako mrežaste kot posamezne linijske razpoke. Prisotni so odprti stiki in udarne jame zaradi izmeta asfaltne obloge. Zaradi obrabljenosti ceste so opazne poškodbe v obliki opustelosti asfalta, izgube zrn drobirja in poroznosti. Zaradi predhodnih sanacij ceste so opazne običajne in provizorične krpe.

Ob obravnavani lokalni cesti LK 172061 Cesta na Trato so med km 0,045 in km 0,580 urejene površine za pešce, prehodov za pešce preko javnih poti ni. Je pa urejen prehod za pešce prek krajevne ceste 172061 v km 0,280. Na obravnavanem območju je urejena cestna razsvetljava.

Odvodnjavanje je na območju krajevne ceste delno urejeno z vzdolžnim in prečnim nagibom v vtočne jaške in mešan kanal, delno pa s prostim razlivom preko roba bankin.

Z vidika prometne varnosti in z vidika vozno-tehničnih karakteristik obravnavan odsek ne ustreza standardom za zagotavljanje udobne in varne vožnje vsem udeležencem v prometu, kolesnice in neravnine pa onemogočajo kvalitetno odvodnjavanje z vozniških površin.



Slika 1: Pogled na Cesto na Trato na začetku urejanja



Slika 2: Pogled na Cesto na Trato do točke, kjer se zaključi obstoječi hodnik za pešce



Slika 3: Pogled na Cesto na Trato na koncu urejanja

4.2 PROMETNE OBREMENTITVE IN PROMETNA VARNOST

Podatka o prometnih obremenitvah nimamo, vendar naj ne bi znašale več kot 1.000 vozil na dan (Referenca: PZI, Tehnično poročilo str. 3, T.1.2.2 Promet).

Prometna varnost (Referenca: PZI, Tehnično poročilo str. 3, T.1.2.2 Promet):

Analiza podatkov o prometnih nesrečah za obdobje 2015-2025 (razpoložljivi podatki Agencije RS za varnost prometa) kaže, da je bilo zabeleženih devet nesreč. Najpogostejši vzrok nesreče je neprilagojena hitrost, nepravilna smer/stran vožnje in neupoštevanje pravil o prednosti.

Od 9 nesreč se je 6 nesreč končalo brez poškodb, **2 nesreči sta se končali z lažjimi telesnimi poškodbami, 1 nesreča pa se je končala s hujšimi telesnimi poškodbami.**



Slika 4: Prometne nesreče na obravnavanem območju

4.3 ANALIZA POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA

Obstoječa prometna ureditev Ceste na Trato v Občini Kočevje ne zagotavlja ustreznih pogojev za varno, udobno in privlačno uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Obravnavani odsek je pomemben del lokalnega prometnega omrežja, vendar njegovo obstoječe stanje zaradi dotrajanosti infrastrukture in neustrezno urejenih površin ne zagotavlja optimalnih pogojev za vse uporabnike prometnega prostora.

Na obravnavanem območju so prepoznane naslednje ključne potrebe:

- **Potreba po celoviti obnovi dotrajane voziščne konstrukcije.** Obstoječe vozišče je v slabem stanju, na njem so prisotne mrežaste in linijske razpoke, odprti stiki, udarne jame, izguba zrn drobirja, poroznost ter druge poškodbe asfaltne obloge. Zaradi dotrajanosti in predhodnih sanacij vozišče ne zagotavlja več ustreznih vozno-tehničnih pogojev.

Potrebna je celovita obnova, ki bo zagotovila ustrezno nosilnost, trajnost in kakovost prometne površine.

- **Potreba po izboljšanju prometne varnosti.** Obstoječe stanje prometnega prostora zaradi poškodb vozišča, kolesnic in neravnin zmanjšuje varnost in udobje vseh udeležencev v prometu. Posebno pozornost je treba nameniti pešcem in kolesarjem, saj obstoječa ureditev ne zagotavlja ustrezno povezanih in jasno opredeljenih površin za njihovo varno vključevanje v promet. Ureditev je pomembna tudi z vidika evidentiranih prometnih nesreč na obravnavanem območju.
- **Potreba po izboljšanju dostopnosti in povezanosti prometnih površin.** Obstoječe površine za pešce so urejene le delno, zato njihova povezanost in navezava na druge prometne površine nista optimalni. Potrebna je ureditev prometnega prostora na način, ki bo omogočal bolj neprekinjeno, pregledno in varno gibanje pešcev ter boljšo povezanost različnih načinov mobilnosti.
- **Potreba po ureditvi odvajanja padavinskih voda.** Obstoječi sistem odvodnjavanja je urejen le delno. Voda se odvaja preko vzdolžnih in prečnih nagibov v vtočne jaške in mešan kanal, deloma pa se prosto razliva preko roba bankin. Zaradi poškodb, kolesnic in neravnin je odvajanje vode z voznih površin oteženo. Ureditev odvodnjavanja je zato potrebna tako zaradi zagotavljanja ustrezne funkcionalnosti prometnih površin kot tudi zaradi zaščite voziščne konstrukcije pred nadaljnjim propadanjem.
- **Potreba po obnovi in ureditvi gospodarske javne infrastrukture.** Ob rekonstrukciji ceste je smiselno urediti tudi obstoječo komunalno infrastrukturo, saj njeno stanje vpliva na zanesljivost izvajanja javnih storitev ter na dolgoročno funkcionalnost območja. Sočasna izvedba posegov omogoča celovitejšo in racionalnejšo ureditev prostora ter zmanjšuje potrebo po kasnejših posegih v novo urejene prometne površine.
- **Potreba po izboljšanju kakovosti javnega prostora.** Obstoječa ureditev ne izkorišča v celoti možnosti za oblikovanje bolj urejenega in uporabnikom prijaznega javnega prostora. Z ustrezno ureditvijo prometnih in zelenih površin bo mogoče izboljšati funkcionalnost, urejenost in vizualno kakovost območja.

Predlagana investicija je neposredno usmerjena v odpravo navedenih pomanjkljivosti in zagotavljanje dolgoročno ustreznega delovanja obravnavanega prometnega prostora. Celovita obravnava cestne, komunalne in spremljajoče infrastrukture bo omogočila boljšo funkcionalnost območja, večjo prometno varnost ter kakovostnejše pogoje za različne uporabnike. Hkrati bo investicija prispevala k bolj urejenemu javnemu prostoru in ustvarila ustrežnejše pogoje za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti.

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

Investicija je usklajena z usmeritvami in cilji naslednjih strateških dokumentov:

4.4.1 STRATEGIJA RAZVOJA SLOVENIJE 2030

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

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

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

Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

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

Pet strateških usmeritev za doseg osrednjega cilja strategije bomo uresničevali z delovanjem na različnih medsebojno povezanih in soodvisnih področjih, ki so zaokrožena v dvanajstih razvojnih ciljnih strategije. Za vsak razvojni cilj so določena ključna področja, na katerih bo treba delovati, da bi dosegli kakovostno življenje za vse. Cilji pomenijo podlago za oblikovanje prednostnih nalog in ukrepov Vlade RS, nosilcev regionalnega razvoja, lokalnih skupnosti in drugih deležnikov.

Obravnavana investicija je skladna s:

- **ciljem 8: Nizkoogljično krožno gospodarstvo:** Pomembni vir TGP je tudi področje prometa, zato bo Slovenija izkoristila potenciale na področju novih konceptov mobilnosti in optimiziranja tranzitnega prometa. Ena od ključnih usmeritev za doseg tega cilja je med drugim tudi »Zagotavljati, da infrastruktura in raba energije v prometu podpirata prehod v nizkoogljično krožno gospodarstvo ter omogočata trajnostno mobilnost, tudi s pomočjo uvajanja novih konceptov mobilnosti.« in
- **ciljem 9: Trajnostno upravljanje z naravnimi viri:** Med ključnimi usmeritvami za doseg cilja so tudi naslednje: »Preprečevati čezmerno onesnaževanje vseh sestavin okolja«.
- **ciljem 11: Varna in globalno odgovorna Slovenija:** Hiter razvoj prometa prinaša nove izzive pri oblikovanju ukrepov za vzdrževanje varnosti v cestnem prometu po načelu nič mrtvih.

4.4.2 STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE 2050

Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 je temeljni strateški prostorski akt Republike Slovenije, ki na podlagi Zakona o urejanju prostora in v povezavi s Strategijo razvoja Slovenije 2030 ter drugimi državnimi razvojnimi akti in razvojnimi cilji EU določa dolgoročne strateške

cilje države in usmeritve razvoja dejavnosti v prostoru. Strategija vsebuje vizijo prostorskega razvoja države, dolgoročne cilje in koncept prostorskega razvoja s prednostnimi nalogami ter usmeritve za doseganje ciljev.

Vizija prostorskega razvoja, opredeljena v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije 2050, med drugim poudarja naslednje:

1. Slovenija bo premišljeno upravljala s svojim prostorom in bo svojim prebivalcem zagotavljala optimalne razmere za varno in zdravo okolje ter visoko kakovost življenja. Svoj razvoj bo snovala na lastnih prostorskih potencialih, prepoznavnosti in identiteti.
3. S premišljenimi urbanističnimi, krajinskimi in arhitekturnimi rešitvami bomo ustvarili prepoznaven red v prostoru. Izboljšali bomo prostorsko kohezijo. Prostorske potenciale bomo uporabili za medsebojno dopolnjujoče se funkcije. Ohranili bomo identiteto in raznolikost prostora, krepili bomo njegovo funkcionalnost, učinkovito povezanost in dobro vpetost v čezmejni in širši mednarodni prostor.
5. Središča bo povezoval udoben, učinkovit in cenovno dostopen javni potniški promet. Zasnovan bo na železniškem omrežju, ki ga bo dopolnjeval sistem avtobusnega prevoza, z mikromobilnostjo bo povezan v celovito, integrirano in večmodalno omrežje. Središča in okolico bodo dodatno povezoval kakovostne daljinske kolesarske poti. Negativni učinki infrastrukturnih omrežij bodo kar najmanjši.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 na podlagi vizije prostorskega razvoja določa naslednje cilje:

1. Vzpostaviti ustrezne razmere za prehod v podnebno nevtralno družbo,
2. Doseči mednarodno konkurenčnost slovenskih mest,
3. **Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih,**
4. **Okrepiti prostorsko identiteto,**
5. Izboljšati odpornost in prilagodljivost prostora na spremembe.

Cilj 3. *Zagotoviti kakovost življenja na urbanih in podeželskih območjih* izpostavlja vzpostavitev kompaktnih, privlačnih, zelenih, okoljsko kakovostnih, zdravih ter varnih mest in drugih naselij. Tako bo omejena suburbanizacija v okolici večjih mest in periurbanizacija podeželja. V okviru celovitega upravljanja mest in drugih naselij se bodo izboljšali načini ravnanja z viri ter vzpostavile ustrezne razmere za trajnostno mobilnost.

S ciljem 4. *Okrepiti prostorsko identiteto* se bo ohranjala in krepila zdajšnja ter ustvarjala nova prostorska identiteta. Preudarno se bo vključevala v gospodarski in družbeni razvoj ter tako prispevala k večji prepoznavnosti in ugledu Slovenije kot privlačne, ustvarjalne, zdrave in zelene države.

Usmeritve za razvoj prometne infrastrukture v Sloveniji navajajo, naj se prometna infrastruktura in storitve na njej razvijajo v podporo razvoju policentričnega urbanega sistema in vpetosti države v mednarodne prometne tokove. Prometni sistem naj se načrtuje celovito in usklajeno z načrtovanim prostorskim razvojem. Načrtovanje, prenova in nadgradnja prometnega sistema morajo odgovoriti na potrebe posameznega območja: prvenstveno z ukrepi, ki omogočajo izboljšanje dostopnosti delovnih mest in storitev z javnim prometom ali drugimi oblikami trajnostne mobilnosti. Pred novimi posegi v prostor s prometno infrastrukturo se prednostno izkoristijo vse možnosti za prenovo prometnega sistema z obnovo, dograditvijo in posodobitvijo

obstoječe infrastrukture.

Obravnavani projekt predvideva celovito prenovo lokalne ceste LK 172061 Ceste na Trato, v okviru katere bodo urejene površine za pešce s pločnikom ter obojestranski kolesarski pasovi na vozišču. Z investicijo se bodo izboljšali pogoji za pešce in kolesarje, povečala prometna varnost ter izboljšala kakovost in funkcionalnost javnega prostora, kar je skladno z usmeritvami in cilji **Strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050**.

4.4.3 SKLADNOST Z VELJAVNIMI PREDPISI S PODROČJA PROMETNE INFRASTRUKTURE

Investicija je skladna z naslednjimi predpisi s področja prometne infrastrukture in infrastrukture za alternativna goriva v prometu:

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030 (junij 2017)

Splošni cilji razvoja prometa v RS so:

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

Posebni cilji na področju cest pa:

- zmanjšanje potovalnih časov med regijami,
- odprava zastojev oziroma slabše pretočnosti,
- zagotovitev večje prometne varnosti z odpravo mest zgostitve prometnih nesreč ter uvedbo veljavne domače in EU-zakonodaje,
- zagotoviti primerno in povezljivo cestninjenje, skladno z zakonodajo EU,
- izboljšanje stanja vzporedne državne cestne mreže z načrtim gospodarjenjem (vzdrževanjem in naložbami v gradnjo novih odsekov ter obvoznih cest naselij), kjer je to potrebno,
- zagotovitev ustreznih prometnih površin za nemotorizirane udeležence v prometu, z nadgradnjo obstoječega kolesarskega omrežja,
- zagotoviti ustrezna varna in varovana parkirišča na avtocestah, približno na vsakih 100 kilometrov,
- zagotoviti infrastrukturo za alternativno gorivo,
- zagotoviti urejene in varne postaje in postajališča JPP.

V strategiji so prikazani posebni cilji in ukrepi za njihovo doseganje po prometnih področjih ter prikaz vpliva na posebne cilje.

Obravnavana investicija je skladna z ukrepom Ro.43 Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture in razvoj zasnove (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni). Rekonstrukcija površin za pešce in ureditev infrastrukture za kolesarje je

potrebna, da se preprečijo nadaljnje progresivno propadanje in trajnejše poškodbe. Hkrati pa želi investitor vplivati na potovalne navade občanov, predvsem povečanje pešačenja in kolesarjenja.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16 in 90/21) (ReNPR30)

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 je dokument, ki predstavlja prehod med splošnimi ukrepi iz Strategije razvoja prometa na konkretne aktivnosti v pripravi in izvedbi; predstavlja operacionalizacijo sprejete Strategije razvoja prometa in v njej predvidenih ukrepov, tudi ukrepa Ro.43.

4.4.4 SKLADNOST S SMERNICAMI »NACIONALNE SMERNICE ZA INFRASTRUKTURO ZA HOJO«

Investicija je skladna z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo »Hoja – temelj trajnostne mobilnosti«, 2022, ki jih je izdala Slovenija, da bi zagotovila varno, udobno in privlačno peš infrastrukturo. Te smernice zajemajo več vidikov, vključno z dimenzijami površin za pešce, varnostjo, dostopnostjo in estetskimi zahtevami.

V nadaljevanju podajamo, kako je izvedba obravnavanega projekta skladna s smernicami:

- **Širina površin za pešce:** Smernice določajo, da morajo biti površine za pešce dimenzionirane tako, da je mogoča hoja vštric, kar znaša minimalno 1,60 m svetle širine. V okviru projekta je predvidena ureditev hodnika za pešce po desni strani Ceste na Trato. Na odseku med km 0,040 in km 0,120 bo hodnik za pešce širok 2,00 m, na preostalem delu pa 1,60 m. Predvidene širine tako zagotavljajo ustrezen prostor za varno in udobno gibanje pešcev.
- **Ločenost od vozišča:** Pločniki so višinsko ločeni od vozišča (+ 12 cm).
- **Dostopnost in univerzalna raba:** Smernice poudarjajo tudi dostopnost za vse uporabnike, vključno z osebami z omejeno mobilnostjo, otroki in starejšimi. Na predvidenih površinah za pešce bo omogočeno gibanje oseb na invalidskem vozičku. Na prehodih za pešce se izvede poglobitev pločnikov - poglobljen robnik na nivo vozišča (klančina v naklonu 8 % in dolžine minimalno 1,50 m), s čimer se omogoči dostop funkcionalno oviranih oseb. Vsi prehodi za pešce bodo opremljeni s taktilnim sistemom za slabovidne.
- **Usmerjenost k trajnosti in prometni hierarhiji:** Smernice dajejo prednost pešcem v prometni hierarhiji, kar pomeni, da mora biti načrtovana rekonstrukcija v korist pešcev in mora spodbujati hojo kot primarno obliko prevoza. Projekt je skladen s smernicami, ker se pešcem namenja dovolj prostora in zagotavlja ustrezne varnostne elemente.

Prehodi za pešce so prav tako zelo pomemben, obenem pa zelo kritičen del infrastrukture za hojo. Po eni strani namreč predstavljajo glavno povezovalno funkcijo z ostalimi deli celotnega sistema za hojo, po drugi strani pa so najnevarnejše lokacije le-tega. So namreč edini del infrastrukture, na katerem so pešci v polni interakciji z motornim prometom. Tveganje se še poveča na prehodih v območju križišč, ko je tudi motorni promet vključen v različne manevre. Zagotovljena je ustrezna prehodnost Ceste na Trato, saj razdalja med prehodi za pešce znaša manj kot 200 m.

4.4.5 RRP REGIJE JUGOVZHODNA SLOVENIJA ZA OBDOBJE 2021-2027

Regionalni razvojni program regije Jugovzhodna Slovenija (RRP) 2021 – 2027, je osnovni strateški dokument regije z izdelano razvojno vizijo regije, razvojno specializacijo, specifičnimi cilji in ukrepi z njihovo izvajanje. RRP opredeljuje prioritete na gospodarskem, socialnem, izobraževalnem, javnozdravstvenem, prostorskem, okoljskem in kulturnem področju regije. Na podlagi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa.

Kot pomembno razvojno področje regije Jugovzhodna Slovenija je opredeljena **prioriteta 2 »Zelena in nizkoogljično Jugovzhodna Slovenija«**, kar pomeni, poudarjena obravnava področij trajnostnega upravljanja z naravnimi viri. Negativne posledice podnebnih sprememb zahtevajo ukrepanje proti posledicam naravnih nesreč – poplav, suše, toče, erozije ter ostalih. Z učinkovitim ohranjanjem ter upravljanjem varovanih območij se bo izboljšala biotsko raznovrstnost ter spodbudil razvoj trajnostnih oblik turizma.

Da se bo v regiji zagotovila visoka kakovost in ohranjenost naravnih virov, prilagajalo podnebnim spremembam ter spodbudilo prehod na nizkoogljično družbo, so ključne usmeritve in cilji prioritete sledeči:

- Urejeno kanalizacijsko omrežje.
- Dostopnost do kakovostne oskrbe z zdravstveno neoporečno vodo vsem prebivalcem regije.
- Znižanje količine vseh vrst odpadkov in spodbujanje njihove ponovne uporabe, predelave.
- Večja energetska učinkovitost regije in povečanje rabe energije iz obnovljivih virov.
- Spodbuditi prehod na krožno gospodarstvo čim več subjektom v regiji.
- Trajnostno upravljanje z naravnimi viri.
- Ohranitev in izboljšanje stanja varovanih območij in biotske pestrosti.
- Prilagajanje podnebnim spremembam.
- Spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Obravnavana investicija je skladna z:

Ukrepi 2.6. Trajnostna mobilnost

Namen ukrepa je spodbujanje trajnostne mobilnosti v regiji z vzpostavitvijo infrastrukture in spremembo načina potovalnih navad prebivalstva. V okviru tega ukrepa so med drugim predvideni tudi naslednji ukrepi: infrastruktura za trajnostno mobilnost in ureditev kolesarskih površin.

Ukrepi 2.1. Varovanje naravnih virov

Namen ukrepa je zaščita, varovanje in trajnostna raba naravnih virov v regiji

Podukrepi 2.1.1. Izboljšanje oskrbe s pitno vodo in upravljanja z vodotoki

Namen podukrepa je zagotoviti vsem prebivalcem regije kakovostno oskrbo s pitno (zdravstveno neoporečno) vodo ter nadalje posodablja infrastrukturo in izboljšati upravljanje z vodotoki.

Predvidena aktivnost v okviru podukrepa je tudi sanacija obstoječih vodovodnih sistemov.

Podukrepom 2.1.2. Čiščenje in odvajanje odpadnih vod

Namen podukrepa je nadgraditi sistem odvajanja in čiščenja odpadnih voda na vseh območjih poselitve v regiji.

Predvidena aktivnost v okviru podukrepa je tudi obnova infrastrukture za odvajanje in čiščenje komunalnih odpadnih vod ter izgradnja infrastrukture za učinkovito odvajanje meteorne vode.

Investicija je skladna tudi s prioriteto **3 »Mobilna in bolj povezana JV Slovenija«** in ukrepom 3.1. Razvoj cestne infrastrukture. Namen ukrepa je povečati kakovost in varnost prometne infrastrukture ter s tem dostopnost do vseh območij v regiji.

4.4.6 PROGRAM EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2021-2027 V SLOVENIJI (EKP 21-27)

Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 (EKP 21-27) v Sloveniji temelji na **Strategiji razvoja Slovenije 2030**.

Predmetna operacija sledi **Prednostni nalogi 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«**, specifičnemu cilju **RSO 3.2. Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo (Kohezijski sklad)**.

V okviru tega specifičnega cilja je med ukrepi predvidena tudi infrastruktura za trajnostno mobilnost na lokalni ravni. Na podlagi sprejetih celostnih prometnih strategij (CPS) bodo natančno identificirane prioritete v občinah z mestnimi naselji in v regijah, prednostno pa bodo sredstva namenjena infrastrukturi za multimodalni potniški promet od vrat do vrat. Hrbtenica sistema mora biti JPP, dopolnjuje pa se z rešitvami za prvi in zadnji kilometer. To so predvsem kolesarske povezave in infrastruktura za pešce, s poudarkom na dostopu do postajališč JPP ter točke prestopa iz osebnega avtomobila na JPP ali sopotništvo. Investicije na področju trajnostne mobilnosti bodo pripomogle k dvigu deleža trajnostnih prometnih načinov v dnevnih migracijah prebivalstva. Večji delež uporabe trajnostnih načinov prevoza bo pripomogel k znižanju emisij TGP in drugih onesnaževal zraka iz prometa ter s tem k izboljšanju kakovosti življenja. Predvideni ukrepi na tem območju so:

- ureditev postaj in postajališč JPP,
- preureditve infrastrukture za pešce, predvsem za dostop do šol ter postaj in postajališč JPP, vključno z napravami in ukrepi za umirjanje prometa za varnost pešcev,
- gradnja kakovostnih ločenih kolesarskih površin in ostale kolesarske infrastrukture, vključno z infrastrukturo za polnjenje e-koles in parkirišči za kolesa, predvsem varnih kolesarnic za e-kolesa ob javni infrastrukturi, kot so npr. šole, občine, poslovne cone, železniške in avtobusne postaje in postajališča, za spodbujanje uporabe navadnih in e-koles za dnevni prevoz,
- infrastruktura prestopnih točk med različnimi oblikami mobilnosti.

Načrtovana investicija neposredno sledi usmeritvam EKP 21–27 na področju trajnostne lokalne mobilnosti, saj z ureditvijo kakovostnih in varnih površin za pešce in kolesarje, ukrepi za umirjanje prometa ter izboljšanjem dostopnosti javnega prostora ustvarja pogoje za večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Projekt tako prispeva k izboljšanju prometne varnosti, večji

privlačnosti hoje in kolesarjenja ter posledično k zmanjševanju potrebe po uporabi osebnega avtomobila pri krajših vsakodnevnih poteh.

Poleg prispevka k doseganju specifičnega cilja RSO3.2 operacija zasleduje tudi naslednje cilje politike:

Cilj politike	Specifični cilj ali namenska prednostna naloga	Način uveljavljanja
CP 2: Bolj zelena, nizkoogljčna Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti	PN 3: Zelena preobrazba za podnebno nevtralnost SO2.1: Spodbujanje energijske učinkovitosti in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov	Operacija pomembno prispeva k zeleni preobrazbi mesta in zmanjševanju ogljičnega odtisa. Z ureditvijo novih površin za pešce in kolesarje se spodbuja uporaba trajnostnih oblik mobilnosti. Posledično to vpliva na zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in prispevek k podnebni nevtralnosti.
	PN 7: Dolgotrajna oskrba in zdravje ter socialna vključenost RSO4.3: Spodbujanje socialnoekonomskega vključevanja marginaliziranih skupnosti, gospodinjstev z nizkimi dohodki in prikrajšanih skupin, tudi ljudi s posebnimi potrebami, s celostnimi ukrepi, vključno s stanovanjskimi in socialnimi storitvami	Operacija s celovito prenovo infrastrukture za pešce in kolesarje prispeva k dostopnejšemu in vključujočemu javnemu prostoru. Nova ureditev spodbuja hojo in kolesarjenje, kar izboljšuje mobilnost tudi tistih prebivalcev, ki nimajo dostopa do osebnega prevoza, vključno z gospodinjstvi z nizkimi dohodki. Posebna pozornost je bila namenjena zagotavljanju neoviranega dostopa za funkcionalno ovirane osebe. Površine za pešce so načrtovane tako, da omogočajo varno in samostojno uporabo tudi uporabnikom invalidskih vozičkov, starejšim in drugim ranljivim skupinam. S tem operacija neposredno prispeva k večji socialni vključenosti, zmanjševanju prostorskih in družbenih ovir ter izboljšanju kakovosti življenja za vse prebivalce, zlasti pa za prikrajšane skupine.
	PN 4: Trajnostna mobilnost RSO2.8. Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika (ESRR)	Operacija neposredno prispeva k razvoju infrastrukture za trajnostno mobilnost v urbanih območjih. Ukrep krepi aktivno mobilnost (kolesarjenje, pešačenje). S tem se spodbuja preusmeritev prebivalcev z osebnih avtomobilov na trajnostne oblike prevoza, kar vodi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal, zmanjšanju hrupa ter kakovostnemu urejanju prostora. Investicija prispeva k ciljem prehoda na gospodarstvo z ničelno neto stopnjo emisij ogljika ter hkrati izboljšuje varnost, udobje in kakovost bivanja v urbanem okolju.

4.4.7 OBČINSKA CELOSTNO PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOČEVJE

Obravnavana investicija je skladna tudi z Občinsko celostno prometno strategijo občine Kočevje.

Iz poglavja steber 2: Hoja izhaja, da imajo v občini Kočevje ambicije povečati delež hoje na glavnih prometnicah v občini vsaj na 8 % do leta 2032, povečati delež hoje pri poteh v osnovno šolo vsaj na 25 % do leta 2032, povečati delež osnovnošolcev, ki v šolo prihaja peš brez spremstva odraslih na 24 % do leta 2032, povečati delež hoje pri poteh na delo na 18 % do leta 2032 in zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženiimi pešci na največ 1 %.

Cilji so:

- večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,
- izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti,
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci in
- znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Eden od predvidenih ukrepov na tem področju je tudi **Sveženj 1: Izboljšanje infrastrukture za hojo, kamor sodi tudi obravnavana investicija, ukrep 1.1. Zagotovitev sklenjene mreže pešpoti, Trata.**

Iz poglavja steber 3: Kolesarjenje izhaja, da imajo v občini Kočevje ambicije povečati delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini vsaj na vsaj 2 % do leta 2032, povečati delež kolesarjev pri poteh v osnovno šolo vsaj na 3 % do leta 2032, povečati delež kolesarjev pri poteh na delo na 18 % do leta 2032 in zmanjšati delež prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji na največ 4 %.

Cilji so:

- večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,
- izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti,
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
- izboljšana infrastruktura za kolesarjenje,
- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti,
- znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Eden od predvidenih ukrepov na tem področju je tudi **Sveženj 1: Razvoj omrežja kolesarskih povezav, ukrep 1.1. Zagotovitev sklenjene mreže kolesarskih poti, Trata.**

Iz poglavja steber 4: Motorni promet izhaja, da imajo v občini Kočevje ambicije zmanjšati delež motornega prometa, upravljati in zmanjšati ponudbo parkiranja, zagotavljati večjo prometno varnost z ukrepi za umirjanje prometa, promovirati druge potovalne načine, omejevati hitrosti na kritičnih območjih.

Cilji so:

- večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,
- izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti,
- preusmerjanje glavnih prometnih povezav (tokov) izven mestnih središč,
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,

- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti,
- znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Eden od predvidenih ukrepov na tem področju je tudi **Sveženj 1: Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja, ukrep 1.2. Investicijsko vzdrževanje občinskih kategoriziranih in nekategoriziranih cest.**

4.4.8 PODNEBNA ODPORNOST IN NAČELA DNSH

Pri načrtovanju okolja so bili upoštevani veljavni predpisi s področja varstva okolja, Smernice organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021-2027 in Smernice organa upravljanja za uporabo »načela, da se ne škoduje bistveno« pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji. Skladnost z načelom DNSH in zagotavljanje odpornosti na podnebne spremembe je opisano v Obrazcih 6 in 7, ki sta sestavni del vloge.

5 ANALIZA DEJAVNOSTI, S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN STORITEV IN ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI

Predmet investicije predstavlja celovita prenova Ceste na Trato v Kočevju, ki vključuje ureditev površin za pešce in kolesarje, rekonstrukcijo ceste, ureditev odvodnjavanja padavinskih vod, obnovo komunalne infrastrukture ter ureditev javne razsvetljave in prometne signalizacije. Investicija je namenjena izvajanju gospodarskih javnih služb ter zagotavljanju javne prometne infrastrukture v splošnem javnem interesu.

Površine za pešce in kolesarje, rekonstruirana cesta, meteorna kanalizacija, javna razsvetljava ne bodo ustvarjale neposrednih prihodkov, saj se njihova uporaba uporabnikom ne zaračunava.

V okviru investicije niso predvideni novi priključki na vodovodno omrežje in komunalno kanalizacijo, zato se prihodki iz naslova izvajanja obveznih občinskih gospodarskih javnih služb ne bodo povečali. Prihodki iz tega naslova bodo predvidoma ostali na ravni obstoječih prihodkov.

Upravičenost investicije se izkazuje predvsem skozi njene širše družbene koristi, kot so povečanje prometne varnosti, spodbujanje hoje in kolesarjenja, izboljšanje dostopnosti javnega prostora, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje, povečanje kakovosti bivanja v urbanem prostoru ter prispevek k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti.

6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

6.1 OBMOČJE OBDELAVE

Poseg je predviden v bližini samega središča Kočevja na območju zbirne oz. krajevne ceste LK 172061 Cesta na Trato od tunela med km 0,040 in km 0,287 in krajevno cesto 172041 Križišče tekstilna – C med km 0,317 do km 0,690. Cesta na Trato poteka od tunela pri priključku na glavno cesto G1-106/0264 do priključka na javno pot 672131 in naprej kot slepa ulica.



Slika 5: Prikaz območja, ki je predmet obravnave v obravnavanem elaboratu

6.2 VRSTA INVESTICIJE

Obravnavana investicija zajema **ukrep 3: infrastruktura za pešce.**

Investicija obsega rekonstrukcijo Ceste na Trato od km 0,250 do km 0,670. V sklopu rekonstrukcije ceste je predvidena tudi:

- ureditev hodnika za pešce po desni strani ceste – med km 0,040 in km 0,120 pločnik v širini 2,0 m, na preostalem delu bo pločnik širine 1,6 m,
- ureditev prehodov za pešce na območju priključkov javnih poti in enega prehoda za pešce prek krajevne ceste v km 0,280,
- ureditev površin za kolesarje – izvedba obojestranskega kolesarskega pasu na vozišču, širine 1,0 m,
- zaris prehoda za kolesarje preko krajevne ceste v km 0,125,
- zelene zasaditve v skupni kvadraturi 385,51 m²,
- ureditev meteorne kanalizacije,
- ureditev fekalne kanalizacije,
- ureditev vodovoda,
- ureditev cestne razsvetljave in
- ureditev priključkov glede na prostorske zmožnosti.

6.3 TEHNIČNI PODATKI O PROJEKTIRANI INVESTICIJI

6.3.1 TRASIRNI ELEMENTI CESTE IN VOZIŠČNA KONSTRUKCIJA

	Uporabljeno v projektu	Opomba
Prometna funkcija in vrsta ceste	Dostopna cesta (DP) Krajevna cesta (LK)	/
Vrsta in zahtevnost terena	gričevnat	/
projektna hitrost	$V_{proj} = 50 \text{ km/h}$	/
min. horizontalni radij $R_{Hmin} (50 \text{ km/h}) = 75 \text{ m}$	$R_{Hmin,proj} = 45 \text{ m}$	Os ceste se ne spreminja – ohranitev obstoječih horizontalnih elementov.
$i_{max} \text{ (LK, gričevnat teren)} = 10 \%$	$i_{max,proj} = 7,0 \%$	/
$q_{max} (50 \text{ km/h, v naselju}) = 5 \%$	$q_{max,proj} = 3,5 \%$	/
$R_{VKVmin} (50 \text{ km/h}) = 1.000 \text{ m}$	$R_{VKVmin,proj} = 750 \text{ m}$	Prilagajanje obstoječemu terenu
$R_{VKKmin} (50 \text{ km/h}) = 750 \text{ m}$	$R_{VKKmin,proj} = 1100 \text{ m}$	/
merodajno vozilo za račun razširitev v krivini	Srečanje dveh osebnih vozil	/
normalni profil:	vozni pasovi $1 \times 3,50 \text{ m}$; kolesarski pas $2 \times 1,0 \text{ m}$; enostranska mulda $0,5 \text{ m}$; bankina ob muldi $0,5 \text{ m}$; pločnik desno $2,0 \text{ oz } 1,6 \text{ m}$; širina bankine $0,5 \text{ m}$ (ob pločniku) širina bankine $1,0 \text{ m}$;	/

Horizontalni elementi sledijo horizontalnim elementom obstoječe trase krajevne ceste in se s projektom ne spreminjajo. Tudi vertikalni potek sledi obstoječi niveleti ceste, predvidene so manjše korekcije, ki bodo bistveno izboljšale vozne lastnosti.

Voziščna konstrukcija

Voziščna konstrukcija Ceste na Trato in javnih poti:

3 cm	AC 8 surf B 50/70 A4, Z3
7 cm	AC 22 base B50/70 A4, Z6
20 cm	tamponski drobljenec TD32
50 cm	kamnita posteljica D 0/63 mm

Voziščna konstrukcija – pločnik in površine za kolesrje:

4 cm	AC 8 surf B 70/100 A5
20 cm	tamponski drobljenec TD 0/32
40 cm	kamnita posteljica D 0/63 mm

Voziščna konstrukcija – pločnik na območju priključkov/dovozov preko pločnika:

4 cm	AC 8 surf B 70/100 A5, Z3
4 cm	AC 8 surf B 70/100 A5, Z3
20 cm	tamponski drobljenec TD32
40 cm	kamnita posteljica D 0/63 mm

6.3.2 KRIŽIŠČA IN PRIKLJUČKI

Na obravnavanem območju se nahaja več priključkov javnih poti in priključek krajevne ceste.

Priključek javne poti 672121 v km 0,209 desno

Potek osi javne poti 672121 ostaja nespremenjen, niveletno pa se v območju urejanja prilagodi na nov situativni in višinski potek krajevne ceste.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok je načrtovan s traktriso, sestavljeno s treh krožnih lokov v razmerju $R1 : R2 : R3 = 2 : 1 : 3$ z osnovnim radijem $R2 = 6$ m. Izvozni lok pa se izvede z enotnim radijem $R = 1,5$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Priključek krajevne ceste 172041 v km 0,288 levo

Os krajevne ceste 172041 ostaja nespremenjen. Niveleta krajevne ceste pa se v območju urejanja prilagodi novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061 in dvignjenemu križišču.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok je načrtovan s traktriso, sestavljeno s treh krožnih lokov v razmerju $R1 : R2 : R3 = 2 : 1 : 3$ z osnovnim radijem $R2 = 6$ m. Izvozni lok pa se izvede z enotnim radijem $R = 4$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Priključek javne poti 672122 v km 0,288 desno

Os javne poti 672122 ostaja nespremenjen. Niveleta javne ceste pa se v območju urejanja prilagodi novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061 in dvignjenemu križišču.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok se izvede z enotnim radijem $R = 6$ m, izvozni radij pa z enotnim radijem $R = 5$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Priključek javne poti 672123 v km 0,363 desno

Os javne poti 672123 ostaja nespremenjen. Niveleta javne ceste pa se v območju urejanja prilagodi novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061 in dvignjenemu križišču.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok se izvede z enotnim radijem $R = 8$ m, izvozni radij pa z enotnim radijem $R = 4$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Priključek javne poti 672124 v km 0,363 levo

Os javne poti 672124 ostaja nespremenjen. Niveleta javne ceste pa se v območju urejanja prilagodi novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061 in dvignjenemu križišču.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok je načrtovan s traktriso, sestavljeno s treh krožnih lokov v razmerju $R_1 : R_2 : R_3 = 2 : 1 : 3$ z osnovnim radijem $R_2 = 3$ m. Izvozni lok je načrtovan s traktriso, sestavljeno s treh krožnih lokov v razmerju $R_1 : R_2 : R_3 = 2 : 1 : 3$ z osnovnim radijem $R_2 = 8$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Priključek javne poti 672125 v km 0,437 desno

Os javne poti 672125 ostaja nespremenjen. Niveleta javne ceste pa se v območju urejanja prilagodi novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok se izvede z enotnim radijem $R = 4$ m, izvozni radij pa z enotnim radijem $R = 3$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Priključek javne poti 672126 v km 0,464 levo

Os javne poti 672126 ostaja nespremenjen. Niveleta javne ceste pa se v območju urejanja prilagodi novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Tako uvozni lok kot izvozni lok sta načrtovana s traktriso, sestavljeno s treh krožnih lokov v razmerju $R_1 : R_2 : R_3 = 2 : 1 : 3$ z osnovnim radijem $R_2 = 6$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Priključek javne poti 672127 v km 0,503 desno

Os javne poti 672127 ostaja nespremenjen. Niveleta javne ceste pa se v območju urejanja prilagodi novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok se izvede z enotnim radijem $R = 6$ m, izvozni radij pa z enotnim radijem $R = 3$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Priključek javne poti 672141 v km 0,583 desno

Os javne poti 672141 ostaja nespremenjen. Niveleta javne ceste pa se v območju urejanja

prilagodi novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061 in dvignjenemu križišču.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok se izvede z enotnim radijem $R = 4$ m, izvozni radij pa z enotnim radijem $R = 6$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Priključek javne poti 672131 v km 0,622 levo

Potek osi javne poti 672131, se zaradi večje prometne varnosti, s tem načrtom spremeni. Obstoječ priključek na krajevno cesto 172061 ni skladen s Pravilnikom o cestnih priključkih na javne ceste. Predvidena je prestavitev osi tako, da se bo javna pot 672131 na krajevno cesto 172061 priključevala pravokotno. Območje priključevanja se prestavi iz km 0,645 v km 0,622. Na začetku in koncu obdelave se niveleta javne ceste prilagodi obstoječemu višinskemu poteku oz. novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok je načrtovan s traktriso, sestavljeno s treh krožnih lokov v razmerju $R_1 : R_2 : R_3 = 2 : 1 : 3$ z osnovnim radijem $R_2 = 9$ m. Izvozni lok je načrtovan s traktriso, sestavljeno s treh krožnih lokov v razmerju $R_1 : R_2 : R_3 = 2 : 1 : 3$ z osnovnim radijem $R_2 = 8$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

Obstoječ ukinjen del priključka se predvidi za rekultivacijo – humusiranje in zatravitev.

Priključek javne poti 672132 v km 0,648 desno

Potek osi javne poti 672132 ostaja nespremenjen. Niveleta javne ceste pa se v območju urejanja prilagodi novemu višinskemu poteku krajevne ceste 172061.

Širina priključka in potek priključnih lokov je zasnovana na način, da se omogoči nemoteno srečanje dveh osebnih vozil na priključku (ni zastoja vozil na krajevni cesti).

Uvozni lok je načrtovan s traktriso, sestavljeno s treh krožnih lokov v razmerju $R_1 : R_2 : R_3 = 2 : 1 : 3$ z osnovnim radijem $R_2 = 7$ m. Izvozni lok je načrtovan z enotnim radijem $R = 4$ m. Za priključek je preverjena prevoznost 3-osnega tovornega vozila.

6.3.3 POVRŠINE ZA PEŠCE

Za zagotovitev ustreznega nivoja prometne varnosti za pešce je v okviru investicije predvidena ureditev hodnikov za pešce.

Na območju »Ceste na Trato« po desni strani je med km 0,040 in km 0,120 projektirana širina pločnika 2,0 m, na preostalem delu, prav tako po desni strani ceste, pa je projektirana širina pločnika 1,6 m.

6.3.4 PREHODI ZA PEŠCE

Na obravnavanem odseku krajevne ceste je za zveznost površin za pešce predvidena izvedba prehodov za pešce na območju priključkov javnih poti in en prehod za pešce prek krajevne ceste v km 0,280.

Na mestu prehodov za pešce je predvidena izgradnja klančin in pogreznjenih robnikov na celotni širini prehoda (v nivo roba ceste ± 0 cm) – klančine za invalide oz. v našem primeru v celoti deniveliranega pločnika.

Vsi zaključki pločnika so prav tako izvedeni s klančino za invalida oz. so vodeni neposredno na bankino v nivoju pločnika.

Na mestu predvidenega prehoda za pešce prek »Ceste na Trato« je zagotovljena ustrezna preglednost iz leve in desne strani pločnika v obe smeri prihoda vozil.

Zahtevana zaustavitvena preglednost je za hitrost 50 km/h (omejitev hitrosti) pri nagibu nivelete ceste med -4 % in 4% znaša 45 m, preverjena preglednost pa je za 10 km/h višja od omejene hitrosti vožnje. Za hitrost 60 km/h tako znaša $P_z = 60$ m in je povečana še za 3 m (zaustavitev vozila pred prehodom za pešce) in je na mestu prehoda za pešce zagotovljena.

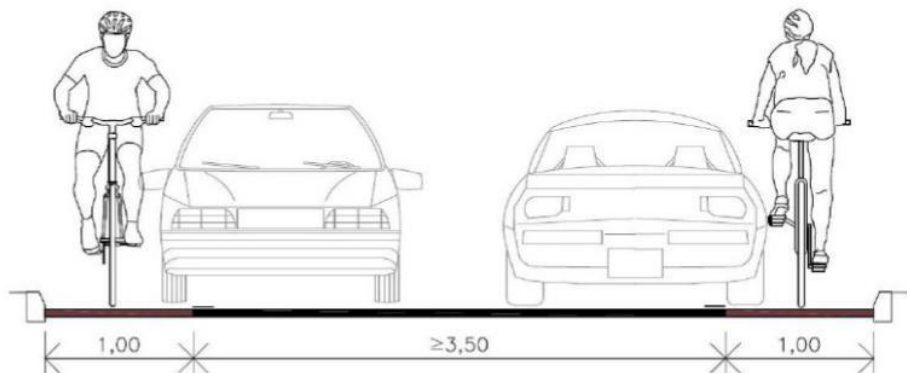
6.3.5 TAKTILNO VODENJE SLEPIH IN SLABOVIDNIH

Vsi prehodi za pešce bodo opremljeni s talnimi taktilnimi oznakami.

Vgradi se čepaste in rebraste plošče dimenzij 30/30/8,5 cm. Plošče se polaga v podložni beton C12/15 minimalne debeline 10 cm. Stiki se fugirajo s trajno elastično fugirno maso.

6.3.6 POVRŠINE ZA KOLESARJE

Pri predvideni rekonstrukciji krajevne ceste se uredijo tudi površine za kolesarje, in sicer je predvidena izvedba obojestranskega kolesarskega pasu na vozišču. Predvidi se kolesarski pas na vozišču, širine 1,0 m. Predvidena ureditev s zarisom kolesarskih pasov optično zoža vozni pas za vozila, posledično so pričakovane manjše vozne hitrosti.



Slika 6: Kolesarski pas na vozišču, minimalne širine 1,0 m na obeh straneh ceste

6.3.7 PREHOD ZA KOLESARJE

Ker »Cesto na Trato« in javno pot 672143 povezuje dvosmerna kolesarska pot »Promenada« je za ustrezno vodenje kolesarjev do križišča s Tomšičevo cesto, kjer je že izvedena obstoječa dvosmerna kolesarska steza, predviden zaris prehoda za kolesarje preko krajevne ceste v km 0,125. Zahtevana preglednost na mestu prehoda za kolesarje je zagotovljena.

6.3.8 UKREPI ZA UMIRJANJE PROMETA

Kot ukrep umirjanja prometa je na krajevni cesti predvidena izvedba dvignjenega križišča. Dvignjena križišča so predvidena na območju:

- priključka krajevne ceste 172041 in priključka lokalne ceste 672122,
- priključka javne poti 672123 in javne poti 672124,

- priključka javne poti 672141.

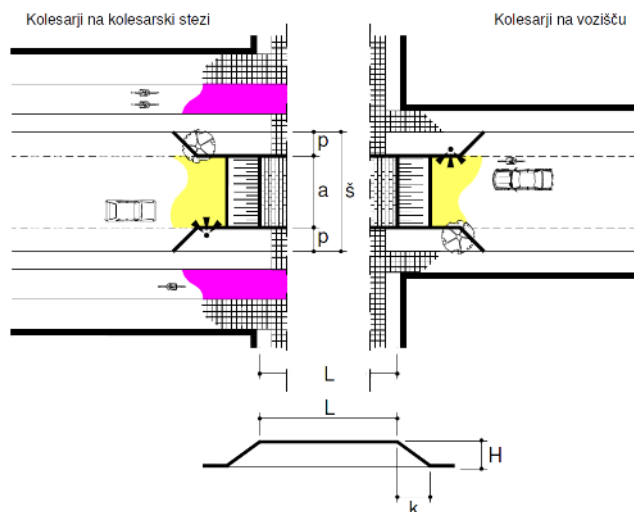
Dvignjeno križišče se izvede kot ploščad trapezne oblike, skladno s TSC 03:800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa. Dimenzije ploščadi so sledeče:

a = širina vozišča + obojestranski kolesarski pas = 5,5 m

$3,0 \text{ m} \leq L \leq 9,0 \text{ m}$ – v našem primeru so dolžine L različne

$H = 12 \text{ cm}$

$k \text{ (m)} = 19,2 / (47 - V_{\text{prev}})$ – v našem primeru se klančina »k« izvede na dolžini 3,0 m.



Slika 7: Prikaz ploščadi trapezne oblike

6.3.9 CESTNA RAZSVETLJAVA

V sklopu investicije se uredi tudi cestna razsvetljava vzdolž krajevne ceste ob površini za pešce. Svetilke se montirajo na pocinkane drogove razsvetljave, komplet s sidrno ploščo in sidri. Drogovi so dimenzionirani za vetrovne pogoje Cone 1 (projektna hitrost 20 m/s).

6.3.10 ODVODNJAVANJE

Odvodnjavanje krajevne ceste bo deloma urejeno s prečnim in vzdolžnim sklonom vozišča v povozno muldo, deln orazpršeno preko prelivanja preko bankine na raščen teren in delno preko robniških rešetk in vtočnih jarkov v zbirni kanal padavinske kanalizacije.

Na vseh priključkih javnih poti so predvideni revizijski jaški, na katere se bo padavinska voda lahko navezala v naslednjih fazah obnove javnih poti, meteorne in fekalne kanalizacije.

Na meji obdelave je predvidena začasna navezava novega kanala padavinske vode na obstoječ mešan kanal.

Vse predvidene cevi meteorne kanalizacije so iz PVC materiala razreda nosilnosti SN 8. Na delih, kjer potekajo preko oz. pod voziščem, so polno obbetonirane.

Jaški s peskolovom (peskolov globine min. 50 cm) so iz betona in premera 50 cm, locirani na robniku pločnika (robna rešetka) ali v povozni muldi, kot vtok preko rešetke.

Vtočni jaški na pločniku imajo LTŽ pokrov razreda nosilnosti B 125 kN, vtočni jašek v povozni muldi pa ima LTŽ pokrov razreda nosilnosti D 400 kN, vgrajen v AB razbremenilni okvir. Robna

rešetka mora imeti tudi pokrov razreda nosilnosti D 400 kN. Prav tako imajo nosilnost pokrova D 400 kN vsi pokrovi revizijskih jaškov, vgrajeni morajo biti v AB razbremenilni okvir.

Pokrove in okvirje obstoječih revizijskih jaškov mešanega kanala, ki so znotraj meje obdelave se dvigne oz. spusti na koto končne zunanje ureditve. Vse obstoječe vtočne jaške se poruši in odstrani.

6.3.11 FEKALNA KANALIZACIJA

V okviru investicije je predvidena tudi investicije je predvidena tudi ureditev fekalne kanalizacije.

Trasa poteka glavnega kanala je prilagojena poteku ceste, obstoječim in projektiranim komunalnim vodom in pločnikov z namenom umestitve pokrovov jaškov v sam pločnik ali v sredino voznega pasu (izven kolesnic vozil). Niveleta projektiranega kanala se prilagaja niveleti ceste, globina kanalov je prilagojena glede na obstoječe in projektirane komunalne vode.

Predvidena trasa glavnega fekalnega kanala se na meji obdelave začasno naveže na obstoječ revizijski jašek OMJ2. Vz dolž krajevne ceste v meji obdelave se na glavni kanal vežejo individualni hišni priključki, na območju priključkov javnih poti pa so predvideni revizijski jaški, na katere se bo v naslednjih fazah lahko izvedlo nadaljevanje fekalnega kanala in prikllope individualnih hišnih priključkov na trasi.

Predvideni zbirni kanal komunalne kanalizacije se izvede iz GRP cevi premera DN300 (obtežbeni razred SN10). Jaški predvidene komunalne kanalizacije se izvedejo iz armiranega poliestra, notranjega premera 800 mm. Jaški se opremijo s pokrovi iz nodularne litine nosilnosti D400 kN, v območju pločnika ali zelenice pa nosilnosti C250 kN. Pokrovi z ventilacijskimi režami se postavijo na začetku in koncu kanala.

6.3.12 GRADBENO OBRTNIŠKA DELA

V okviru investicije se izvede kamnita obloga. V profilu P11 desno je predvidena izvedba rolirane brežine v naklonu 1:1 na dolžini 7 m. Rolirana brežina se izvede z lomljencem premera 30-50 cm v betonu C25/30. Rolirana brežina pa se izvede tudi v območju profilov P25 in P26 levo na skupni dolžini 12 m.

Na ta način se lahko izvede stabilne brežine v naklonu 1:1, ki se jih hkrati lahko uspešno zatravi. Rolirana brežina je sestavljena iz lomljenca premera 30-50 cm v betonu C25/30 z deležem betona 30 %, fuge pa so globoko stičene in pa zapolnjene z mešanico zemlje, gline in travnega semena.

Na območju javne poti 672131 Trata XIII pa je predvidena tudi izvedba nove armiranobetonske plošče za nov EKO otok. Predvidena je izvedba AB plošče dolžine 7,5 m in širine 1,5 m in višine 0,2 m. Plošča se izvede iz betona C25/30.

6.3.13 PROMETNA OPREMA IN SIGNALIZACIJA

Predvidena je ureditev nove vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.

6.3.14 CESTNA RAZSVETLJAVA

Za zagotovitev ustrezne osvetljenosti ceste in površin za pešce je predvidena postavitve svetilk cestne razsvetljave.

6.3.15 ZAŠČITA IN PRESTAVITVE KOMUNALNIH VODOV

TK vodi (Telekom): Kjer se z rekonstrukcijo tangira TK omrežje, je potrebno izvesti zaščito oz. predstavitev TK trase. Zaščita se izvede z dodatno cevjo in obbetoniranjem le-te.

Elektroenergetski vodi (Elektro Ljubljana d.d.): Na obravnavanem območju se nahaja nizkonapetostni (0,4 kV) in srednjenapetostni (20 kV) elektrovod. Elektro Ljubljana d.d. želi kot lastno investicijo pristopiti k izvedbi nove elektro kabelske kanalizacije, med TP Tekstilana in TK Trata KTP. Predvidena je nova kabelska kanalizacija s 4 x PVC 160 mm cevmi in tremi kabelskimi jaški.

Vodovod (Hydrovod d.o.o.): Na obravnavanem območju se nahaja vodooskrbno cevovodno omrežje, ki bo med gradnjo tangirano. Zaradi starega in neustreznega vodovodnega omrežja, ki v večini poteka po privatnih parcelah, se v sklopu rekonstrukcije ceste predvidi obnova vodovodnega cevovoda.

6.3.16 PREDVIDENE ZASADITVE IN ZAŠČITA OBSTOJEČIH DREVES MED GRADNJO

Na območju urejanja je predvidena ureditev zelenih površin ob prenovljeni Cesti na Trato.

Celotno območje obdelave znaša 5.306,04 m². Predvidena je ureditev 385,51 m² zelenic, kar približno znaša 7,27 % celotne površine.

7 ANALIZA ZAPOSLENIH

VARIANTA BREZ INVESTICIJE

V primeru variante brez investicije dodatne zaposlitve niso potrebne.

VARIANTA Z INVESTICIJO

V fazi izvajanja

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

V operativni fazi

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

8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH

8.1 OSNOVE ZA OCENO VREDNOSTI PROJEKTA

Pri določitvi investicijske vrednosti so upoštevana naslednja izhodišča:

- Vrednost gradbenih del je upoštevana na podlagi okvirne projektantske ocene, ki pa še ni dokončna. Cene iz projektantske ocene imajo nivo cen september 2026 in so enake stalnim cenam.
- Že nastali stroški na tem projektu (izdelava DIIP in projektne dokumentacije) so upoštevani v že realizirani višini.
- Stroški nadzora so ocenjeni na 32.048 EUR z DDV v tekočih cenah.
- Stroški izdelave IP, vloge in ostali stroški so ocenjeni na 10.000 EUR z DDV v tekočih cenah.

8.2 OCENA VREDNOSTI IN DINAMIKA IZVEDBE INVESTICIJE V STALNIH CENAH

Tabela 1: Vrednost investicije in predvidena dinamika izvedbe, stalne cene september 2026

	pred 2026*	2026	2027	2028	SKUPAJ
Rekonstrukcija LC in priklj.			97.370,98	357.253,52	454.624,50
Pločnik ob LC			78.238,50	49.486,16	127.724,66
Meteorna kanalizacija			77.896,79	28.390,17	106.286,96
Fekalna kanalizacija			77.896,79	37.434,90	115.331,69
Cestna razsvetljava			-	69.271,95	69.271,95
Vodovod			57.295,52	144.156,26	201.451,78
Krajinska arh. in hortikul.			-	19.073,65	19.073,65
Gradbiščna zapora			19.474,20	19.073,65	38.547,85
Varnost na gradbišču			7.789,68	7.152,62	14.942,30
Nepredvidena dela - 10 %			-	113.869,98	113.869,98
GRADNJA			415.962,46	845.162,86	1.261.125,32
Izdelava DIIP	1.000,00		-	-	1.000,00
Projektna dokumenacija	26.968,00		-	-	26.968,00
Izdelava IP			4.673,81	-	4.673,81
Priprava obrazcev/vloge in ostali stroški			3.307,42	-	3.307,42
Nazdor			8.319,63	16.903,63	25.223,26
OSTALO	27.968,00	-	16.300,86	16.903,63	61.172,49
SKUPAJ	27.968,00	-	432.263,32	862.066,49	1.322.297,81
DDV, ki ni povračljiv	6.152,96	-	95.097,93	189.654,63	290.905,52
SKUPAJ Z DDV - SC sept 2026	34.120,96	-	527.361,25	1.051.721,12	1.613.203,33

*stroški so nastali v letu 2026

8.3 OCENA VREDNOSTI IN DINAMIKA IZVEDBE INVESTICIJE V TEKOČIH CENAH

Pri preračunu v tekoče cene je upoštevana Jesenska napoved inflacije 2026, ki za leto 2027 napoveduje inflacijo v višini 2,7 %, za leto 2028 pa v višini 2,1 %.

Tabela 2: Vrednost investicije in predvidena dinamika izvedbe, tekoče cene

	pred 2026	2026	2027	2028	SKUPAJ
Rekonstrukcija LC in priklj.			100.000,00	374.604,25	474.604,25
Pločnik ob LC			80.350,94	51.889,56	132.240,50
Meteorina kanalizacija			80.000,00	29.769,00	109.769,00
Fekalna kanalizacija			80.000,00	39.253,00	119.253,00
Cestna razsvetljava				72.636,28	72.636,28
Vodovod			58.842,50	151.157,50	210.000,00
Krajinska arh. in hortikul.				20.000,00	20.000,00
Gradbiščna zavora			20.000,00	20.000,00	40.000,00
Varnost na gradbišču			8.000,00	7.500,00	15.500,00
Nepredvidena dela - 10 %				119.400,30	119.400,30
GRADNJA	-	-	427.193,44	886.209,89	1.313.403,33
Izdelava DIIP	1.000,00				1.000,00
Projektne dokumentacije	26.968,00				26.968,00
Izdelava investicijske dokumentacije			4.800,00		4.800,00
Priprava obrazcev/vloge in ostali stroški		-	3.396,72		3.396,72
Nazor		-	8.544,26	17.724,59	26.268,85
OSTALO	27.968,00	-	16.740,98	17.724,59	62.433,57
SKUPAJ	27.968,00	-	443.934,43	903.934,48	1.375.836,91
DDV	6.152,96	-	97.665,57	198.865,59	302.684,12
SKUPAJ Z DDV - TC	34.120,96	-	541.600,00	1.102.800,07	1.678.521,03

8.4 UPRAVIČENI IN NEUPRAVIČENI STROŠKI

Med upravičene stroške sodijo:

- stroški ureditve pločnika,
- del stroškov ureditve meteorne kanalizacije,
- stroški javne razsvetljave,
- stroški krajinske arhitekture,
- del stroškov gradbiščne zapore in stroškov varnosti na gradbišču ter
- del stroškov nepredvidenih del,

Gradnja komunalne infrastrukture se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa, vendar priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture ne smejo presegati 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez

upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture. V primeru izvedbe več različnih ukrepov se priznani upravičeni stroški upoštevajo kumulativno. Ta pogoj je v tem primeru izpolnjen.

Med upravičene stroške sodijo še naslednji stroški:

- stroški priprave investicijske dokumentacije (IP in morebitnih novelacij IP),
- pripadajoči del stroškov nadzora.

Vsi ostali stroški sodijo med neupravičene stroške.

Tabela 3: Upravičeni stroški (ocena), tekoče cene

	pred 2026	2026	2027	2028	SKUPAJ
GRADNJA			117.915,16	283.843,68	401.758,84
Izdelava DIIP					-
Projektna dokumentacija					-
Izdelava investicijske dokumentacije			4.800,00		4.800,00
Priprava obrazcev/vloge in ostali stroški					-
Nazdor			2.000,00	6.035,42	8.035,42
OSTALO			6.800,00	6.035,42	12.835,42
SKUPAJ			124.715,16	289.879,10	414.594,26
DDV			27.437,34	63.773,40	91.210,74
SKUPAJ Z DDV			152.152,50	353.652,50	505.805,00

Tabela 4: Neupravičeni stroški (ocena), tekoče cene

	pred 2026*	2026	2027	2028	SKUPAJ
GRADNJA			309.278,28	602.366,21	911.644,49
Izdelava DIIP	1.000,00		-		1.000,00
Projektna dokumentacija	26.968,00		-		26.968,00
Izdelava investicijske dokumentacije					-
Priprava obrazcev/vloge in ostali stroški		-	3.396,72		3.396,72
Nazdor		-	6.544,26	11.689,17	18.233,44
OSTALO	27.968,00	-	9.940,98	11.689,17	49.598,16
SKUPAJ	27.968,00	-	319.219,27	614.055,38	961.242,65
DDV	6.152,96	-	70.228,24	135.092,18	211.473,38
SKUPAJ Z DDV	34.120,96	-	389.447,50	749.147,57	1.172.716,03

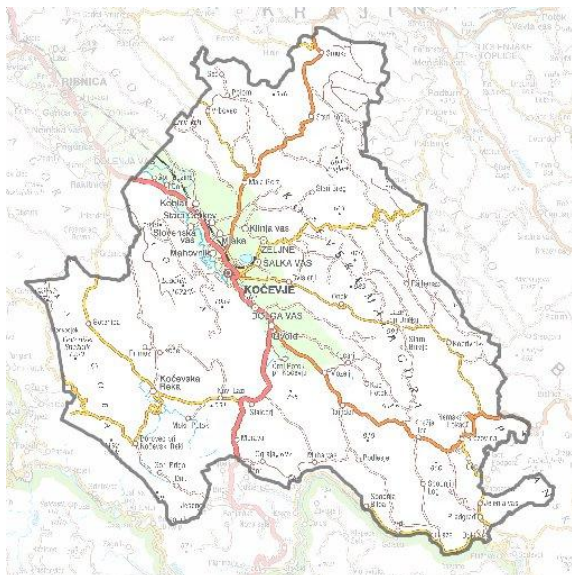
*stroški so nastali v letu 2023

9 ANALIZA LOKACIJE

9.1 OPIS ŠIRŠE OKOLICE

Operacija se bo v celoti izvajala na ozemlju Republike Slovenije, natančneje v občini Kočevje.

Kočevska leži med Loško in Ribniško dolino na severu, Belo Krajino na vzhodu ter Kolpo in Čabranko na jugu.



Slika 8: Občina Kočevje

9.2 OPIS OŽJE LOKACIJE

Obravnavani poseg se bo izvajal v samem središču Kočevja, na območju občinske ceste LK 172061 Cesta na Trato.



Slika 9: Pogled na območje predvidene rekonstrukcije Ceste na Trato

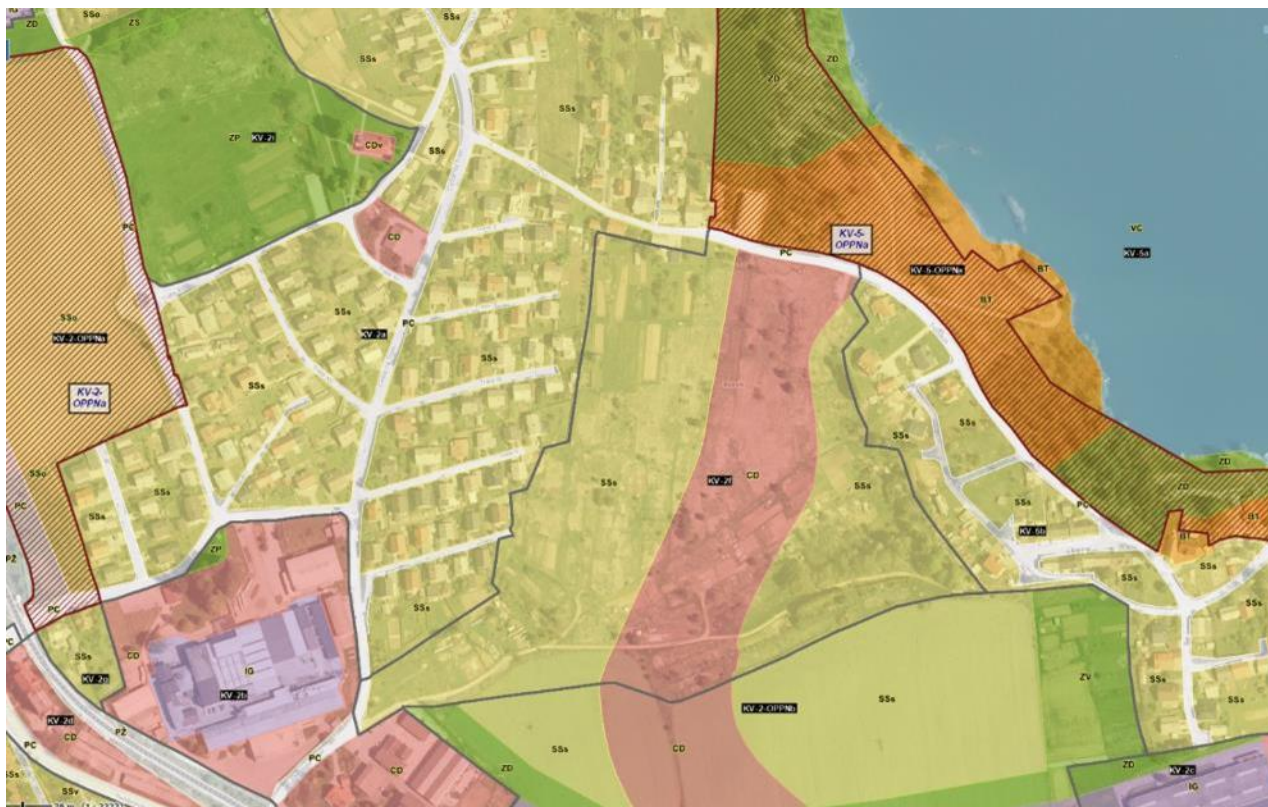
9.3 PROSTORSKI AKTI

Na obravnavanem območju obdelave so v veljavi:

- Odlok o občinskem prostorskem načrtu občine Kočevje (Uradni list RS, št. 71/16, 64/18, 81/22, 52/24-tehnična posodobitev).

Vsi predvideni posegi se nahajajo znotraj varovalnega pasu krajevne ceste in na območju:

- **PC** – površine cest,
- **PŽ** – površine železnic,
- **CD** – druga območja centralnih dejavnosti,
- **SSs** – stanovanjske površine



Slika 10: Grafični izsek sprejetega OPN Kočevje za obravnavano območje

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE

10.1 VPLIVI NA OKOLJE, KI SO VEZANI NA GRADNJO

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

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

Ocenjuje se, da bodo vplivi na okolje, ki bodo nastali med gradnjo sprejemljivi za okolje, saj se bodo izvajali ukrepi za omejevanje teh vplivov.

Za zmanjšanje vplivov med gradnjo so predvideni ukrepi, s katerimi bo mogoče zmanjšati negativne vplive na okolje med gradnjo, in sicer:

Varstvo podtalnice in varovanje okolja pred izlivi škodljivih snovi v tla:

- Pri pretakanju goriv in uporabi maziv je treba uporabljati lovilne posode. Ob morebitnem razlitju nevarne tekočine je treba takoj zavarovati mesto razlitja, zagotoviti ukrepanje za to usposobljenih delavcev.
- Vodja gradbišča mora stalno opravljati nadzor nad stanjem gradbene mehanizacije na gradbišču. Če bi obstajala nevarnost onesnaženja podtalnice, bo taka mehanizacija takoj odstranjena z gradbišča.
- Gradbeni odpadki se ločujejo na gradbišču in se sproti odvažajo na ustrezna odlagališča.

Varstvo pred izpustom emisij v ozračje:

- Škodljive emisije v ozračje predstavljajo predvsem izpušni plini motorjev in mineralni prah. Zmanjšanje količin izpušnih plinov je doseženo s stalnim nadzorovanjem gradbene mehanizacije.
- Zmanjšanje emisije prahu bo doseženo z ustreznim navlaženjem materiala oz. hitrim vmesnim prekrivanjem s stransko deponiranim pokrivnim materialom (izkopni material).

Varstvo pred hrupom

- Za zmanjšanje hrupa v času gradnje je treba zagotoviti, da bo med gradnjo uporabljena gradbena mehanizacija novejšega datuma in opremljena s certifikati o zvočni moči, ki ne sme presegati predpisanih vrednosti. Pri transportu naj se uporabljajo čim manj hrupna vozila. Vsa hrupna dela naj se po možnosti izvajajo samo med 7. in 18. uro. Zvočni signali na gradbišču naj se uporabljajo le v nujnih primerih, motorji strojev pa naj brez potrebe ne obratujejo v prostem teku.

Na celotnem obravnavanem območju rekonstrukcije je predvidena izmenično enosmerna zapora prometa s semaforiskim usmerjanjem, dolžine zapor pa mora izvajalec del uskladiti s predvideno tehnologijo in etapnostjo gradnje. Izvajalec del mora med gradnjo zagotoviti prevoznost vozilom prve pomoči in intervencije do vseh objektov na območju zapore.

Po končani gradnji je treba sanirati morebitne poškodbe, nastale zaradi gradnje.

10.2 VPLIVI INVESTICIJE NA OKOLJE V ČASU UPORABE OBJEKTA

Negativni vplivi na okolje se bodo po izvedbi investicije zmanjšali, saj se bodo z rekonstrukcijo pločnikov in uvedbo pasov za kolesarje izboljšale razmere za pešce in kolesarje, zato bodo ljudje več opravkov opravili peš ali s kolesom. Investicija bo zato pozitivno prispevala k zmanjšanju emisij hrupa, izpušnih plinov in drugih toplogrednih plinov, nezgorelih in odpadnih ogljikovodikov, ki jih sproščajo vozila.

Zaradi izvedbe investicije se bo povečala prometna varnost udeležencev v prometu. Zaradi večje varnosti v prometu se bodo zmanjšali tudi škodljivi vplivi na okolje, ki so posledica prometnih nesreč.

Zasajena rastline ob obravnavanem odseku ceste bodo pomagale absorbirati CO₂ (ogljeno izravnavanje/uravnoteženje emisij, katerega cilj je nevtralizirati določeno količino emisij toplogrednih plinov). Rastline bodo vdihavale CO₂ in izdihavale kisik, kar bo vplivalo na zmanjšanje količine ogljika v zraku in povečevanje količine kisika. To bo imelo pozitiven vpliv na podnebne spremembe.

10.3 STROŠKI UKREPOV ZA UBLAŽITEV NEGATIVNIH VPLIVOV NA OKOLJE

Vsi stroški za odpravo in ublažitev negativnih vplivov na okolje so zajeti v predračunih gradbenih del in upoštevani v oceni vrednosti investicije. Dodatnih stroškov za odpravo ali ublažitev negativnih vplivov na okolje ne predvidevamo.

11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN ANALIZO IZVEDLJIVOSTI

11.1 TERMINSKI PLAN

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

Tabela 5: Predviden terminski plan izvedbe

<u>Aktivnost</u>	<u>Pričetek</u>	<u>Zaključek</u>
	<u>(mesec, leto)</u>	<u>(mesec, leto)</u>
<u>Izdelava investicijske dokumentacije DIIP</u>	<u>2023</u>	<u>2023</u>
<u>Projektna dokumentacija</u>	<u>2023</u>	<u>2023</u>
<u>Izdelava investicijske dokumentacije IP</u>	<u>Sept 2026</u>	<u>Sept 2026</u>
<u>Javni razpis za izbor izvajalca</u>	<u>Jan 2027</u>	<u>Mar 2027</u>
<u>Izvedba gradbenih del (vključno z odpravo pomanjkljivosti)</u>	<u>Mar 2027</u>	<u>Dec 2028</u>
<u>Nadzor in varstvo pri delu</u>	<u>Mar 2027</u>	<u>Dec 2028</u>
<u>Informiranje in obveščanje</u>	<u>Mar 2027</u>	<u>Dec 2028</u>
<u>Fizični in finančni zaključek investicije</u>	<u>Dec 2028</u>	<u>Dec 2028</u>

11.2 ORGANIZACIJA VODENJA IN ANALIZA IZVEDLJIVOSTI INVESTICIJE

Organizacija vodenja projekta

V vodenje in izvedbo obravnavanega investicijskega projekta so organizacijsko, preko svojih odgovornih predstavnikov, vključeni naslednji nosilci nalog:

Investitor:

Kot investitor nastopa Občina Kočevje s svojimi strokovnimi službami. Glavno odgovorno osebo predstavlja župan, Gregor Košir.

Projektno skupino, ki je zadolžena za pripravo potrebne dokumentacije in izvedbo

obravnavanega investicijskega projekta sestavljajo strokovni delavci Občine Kočevje. Vodja projektne skupine je Goran Šneperger, višji svetovalec za ceste in promet.

Projektna skupina je odgovorna za uspešno izvedbo projekta. Njene naloge in odgovornosti so:

- vodenje postopkov pri izbiri izvajalca gradbenih in ostalih del,
- sodelovanje z izdelovalcem projektne in investicijske dokumentacije,
- izbor izvajalca,
- zagon projekta,
- koordinacija izvajanja projekta in ustrezno ukrepanje v primeru odstopanj,
- ocenjevanje doseženih rezultatov projekta glede na zastavljene cilje,
- razreševanje problemov in
- spremljanje finančnega plana in poročil,
- dokumentiranje postopka izvedbe investicije,
- izvajanje nadzora.

Projektna skupina skrbi za redne sestanke, ki se jih udeležujejo izbrani izvajalci in nadzorni inženir. Kontrolo izvedbe del skupina izvaja po vnaprej postavljenem načrtu izvajanja del. V primeru odstopanja od načrta izvedbe je/bo skupina od izvajalcev zahtevala pospešitev izvedbe del ali sprejela druge ustrezne ukrepe za zmanjšanje težav oziroma nevšečnosti.

Občina Kočevje bo pri izvedbi obravnavane investicije sodelovala z naslednjimi zunanjimi izvajalci:

Projektantom:

Projektant je za Občino Kočevje izdelal projektno dokumentacijo PZI. Izbrani projektant je podjetje S-TEC d.o.o. Projektant je bil izbran skladno z določbami Zakona o javnem naročanju (ZJN-3).

Izvajalcem gradbenih del:

Izvajalca gradbenih del predstavlja odgovorna oseba, ki je podpisnik gradbene pogodbe z investitorjem. Izbrani izvajalec bo izbran v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN-3).

Izvajalec gradbenega nadzora:

Nadzor opravlja odgovorna oseba, ki z investitorjem podpiše pogodbo o izvajanju nadzora nad investicijo v skladu z določili GZ -1. Organizacijsko je nadzorni inženir samostojen in operativno povezan s projektno skupino ter izvajalcem na drugi strani. Nadzorni inženir je odgovoren za napredovanje del, kontrolo količin, kontrolo kakovosti in poročanje investitorju. Nadzorni inženir bo izbran v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN-3).

Izvajalec varnosti pri delu:

Izvajalec varnosti pri delu je pri izvedbi investicije zadolžen za zagotavljanje in nadzor izvajanja vseh varnostnih ukrepov ter usklajevanje ukrepov za varno delo vseh udeležencev na gradbišču. Izbrani izvajalec bo izbran v skladu z Zakonom o javnem naročanju (ZJN-3).

Analiza izvedljivosti

Dokumentacija in gradbeno dovoljenje

Pridobljena dokumentacija:

- izdelana je bila projektna dokumentacija PZI, Rekonstrukcija Cesta na Trato od km 0,025 do km 0,670, št. projekta 337/23, junij 2026, S-TEC d.o.o.,
- izdelana je bila investicijska dokumentacija DIIP– Rekonstrukcija Cesta na Trato, marec 2023, Eplan d.o.o.,
- izdelana je bila investicijska dokumentacija IP – Rekonstrukcija Cesta na Trato, september 2026, Eplan d.o.o.

Dela se bodo izvajala v okviru vzdrževalnih del v javno korist v varovalnem pasu lokalne ceste. Kar se tiče dokumentacije je projekt izvedljiv.

Zemljišča

Dela se bodo izvajala na parcelah, ki so v lasti občine, oz. je pridobljena pravica graditi.

Kadrovska izvedljivost

Občinska uprava Občine Kočevje razpolaga z ustreznimi strokovnimi znanji in bogatimi izkušnjami pri izvajanju podobnih projektov. Projektna skupina je sestavljena iz strokovnjakov za okolje in prostor, infrastrukturo ter javna naročila in investicije. Po potrebi se bo vključilo tudi zunanjo strokovno pomoč. Z vidika kadrov je projekt izvedljiv.

Časovna izvedljivost

Obseg del in pripravljena dokumentacija omogočata realno časovnico izvedbe, zato s časovnega vidika ni pričakovati večjih ovir.

Izbor zunanjih izvajalcev

Izbor izvajalca gradbenih del se še ni začel. Predvidoma bodo aktivnosti v zvezi z izborom izvajalca gradbenih del potekala od januarja do marca 2027. Razpis bo izveden skladno s ZJN-3.

Viri financiranja

Investicija se bo financirala iz:

- EU sredstev – Kohezijski sklad,
- sredstev državnega proračuna – nacionalni prispevek in
- občinskega proračuna občine Kočevje.

Občina Kočevje ima sredstva za izvedbo obravnavane investicije deloma že zagotovljena na proračunski postavki OB048-22-0068 Rekonstrukcija ceste na Trati. Občina Kočevje se zavezuje, da bo za predmetno operacijo najkasneje do posredovanja prvega zahtevka za izplačilo v NRP projekt usklajen s podatki v tej investicijski dokumentaciji.

Usklajenost z razvojnimi državnimi in občinskimi strategijami/programi

Investicija je usklajena z razvojnimi občinskimi in državnimi strategijami in programi, kar je predstavljeno v poglavju 4.4., tako da je obravnavani projekt tudi s tega vidika izvedljiv.

12 NAČRT FINANCIRANJA PO DINAMIKI IN VIRIH FINANCIRANJA

Investicija se bo financirala iz:

- EU sredstev – Kohezijskega sklada,
- sredstev državnega proračuna – nacionalni prispevek in
- proračuna Občine Kočevje.

S sredstvi Kohezijskega sklada se priznani upravičeni stroški sofinancirajo v višini največ do 80 % priznanih upravičenih stroškov operacije glede na omejitve javnega razpisa (od tega 85 % iz EU dela in 15 % slovenske udeležbe).

Sredstva za vse neupravičene stroške in upravičene stroške, ki niso sofinancirani s sredstvi evropske kohezijske politike, mora v celoti zagotoviti upravičenec z lastnimi in/ali drugimi viri.

Tabela 6: Finančna konstrukcija operacije

Financiranje	pred 2026*	2026	2027	2028	SKUPAJ
KS			103.463,70	240.483,70	343.947,40
SLO			18.258,30	42.438,30	60.696,60
državni proračun			121.722,00	282.922,00	404.644,00
občinski proračun			30.430,50	70.730,50	101.161,00
Upravičeni stroški			152.152,50	353.652,50	505.805,00
občinski proračun	34.120,96	-	389.447,50	749.147,57	1.172.716,03
Neupravičeni stroški	34.120,96	-	389.447,50	749.147,57	1.172.716,03
SKUPAJ	34.120,96	-	541.600,00	1.102.800,07	1.678.521,03

Financiranje	pred 2026	2026	2027	2028	SKUPAJ
KS			103.463,70	240.483,70	343.947,40
SLO			18.258,30	42.438,30	60.696,60
državni proračun			121.722,00	282.922,00	404.644,00
občinski proračun	34.120,96	-	419.878,00	819.878,07	1.273.877,03
SKUPAJ	34.120,96	-	541.600,00	1.102.800,07	1.678.521,03

*stroški so nastali v letu 2023

13 PROJEKCIJE PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI Z IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV

13.1 UVODNO POJASNILO

Analiza stroškov in koristi je temeljno orodje za ocenjevanje gospodarskih koristi projektov. Načeloma je treba oceniti vplive: finančni, gospodarski in socialni vpliv, vpliv na okolje itd. Cilj analize stroškov in koristi je opredeliti in denarno oceniti (tj. pripisati denarno vrednost) vse možne vplive, da se določijo stroški in koristi projekta; potem se rezultati združijo (neto koristi) in oblikujejo sklepi o tem, ali je projekt zaželen in se ga izplača izvesti. Stroške in koristi je treba oceniti ločeno s preučitvijo razlike med primerom scenarija, ki vključuje projekt, in primerom scenarija, ki projekta ne vključuje.

Analiza stroškov in koristi obsega:

- finančno analizo,
- ekonomsko analizo,
- analizo občutljivosti in
- analizo tveganja.

Glavni namen finančne analize je izračun kazalnikov finančnih dosežkov projekta. To se običajno izvede s stališča lastnika infrastrukture. Če pa lastnik in izvajalec nista isti subjekt, je treba predvideti konsolidirano finančno analizo. Metodologija, ki jo je treba uporabiti, je analiza diskontiranega denarnega toka. Cilj finančne analize je ocena finančne donosnosti naložbe (oceni se z oceno sedanje neto finančne vrednosti in stopnje finančnega donosa naložbe) in lastnega (nacionalnega) kapitala, določanje največjega prispevka iz skladov in preverjanje finančne vzdržnosti projekta.

Ekonomska analiza se izvede z vidika družbe. Finančna analiza je izhodišče ekonomske analize. Pri določanju kazalnikov ekonomskega učinka je treba opraviti nekaj prilagoditev, in sicer:

- prilagoditve z davčnega vidika (odšteti je treba davke, subvencije, čiste transferje...),
- prilagoditve zaradi vpliva zunanjih dejavnikov (eksternalij),
- določitev pretvornikov (korekcijskih faktorjev).

Ko se ocenijo ekonomski stroški in koristi, se uporabi standardna metodologija diskontiranega denarnega toka, vendar je pri tem treba uporabiti družbeno diskontno stopnjo. Za projekt se lahko določijo naslednji kazalniki ekonomskega učinka: ekonomska neto sedanja vrednost, ekonomska relativna neto sedanja vrednost, ekonomska stopnja donosa in razmerje korist/strošek.

Investicija je upravičena, če izkazuje pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednost in ekonomsko interno stopnjo donosnosti, ki je enaka ali presega diskontno stopnjo.

13.2 FINANČNA ANALIZA

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

Finančna analiza se izdelava na podlagi serije tabel, kjer so zbrani finančni tokovi investicije, razdeljeni na skupno vrednost investicije, stroške poslovanja in prihodke, vire financiranja in analizo denarnih tokov ter pokritosti investicije z viri financiranja. Finančna analiza se konča z dvema tabelama denarnih tokov: ena za donose investicije ne glede na način financiranja in druga za izračun donosov investiranega kapitala.

Predpostavke finančne analize so naslednje:

- V finančni analizi se upoštevajo stroški in prihodki predlaganega investicijskega projekta v primerjavi z varianto brez investicije.
- Pri finančni analizi se izračuna donosnost iz denarnih tokov, ki nastopajo pri investitorju in so posledica tržnih cen.
- Uporabljena metodologija je analiza diskontiranega denarnega toka.
- Skladno z 8. 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) se ne glede na vir sofinanciranja v obdobju 2021-2027 uporablja 4% splošna diskontna stopnja (tako pri finančni kot pri ekonomski analizi).
- Upoštevano je bilo referenčno obdobje 33,33 let + 3 leta implementacije, v katerem se investicija v celoti amortizira, zato se ostanek vrednosti v izračunih ne upošteva.
- Upoštevane so stalne cene.
- Amortizacije in rezervacije, ki ne pomenijo denarnih odlivov, niso vključene v analizo diskontiranega denarnega toka.
- Investicija bo predvidoma zaključena decembra 2028. V finančni analizi je upoštevano, da je prvo polno leto obratovanja leto 2029.
- Vrednost investicije ter prihodki in stroški, ki se upoštevajo v finančni analizi, so predstavljeni v nadaljevanju tega poglavja.

V okviru finančne analize se:

- preveri finančno donosnost investicije in lastnega (nacionalnega kapitala),
- določi ustrezen (največji možni) prispevek iz skladov in
- preveri finančna pokritost projekta.

Finančno donosnost investicije se presoja na podlagi ocenjene finančne neto sedanje vrednosti in finančne interne stopnje donosnosti investicije. Ti kazalniki pokažejo zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške investicije, ne glede na to, kako so ti financirani. Da lahko zaprosimo za prispevek iz skladov, mora biti FNPV/C negativna, FRR/C pa nižja od diskontne stopnje, ki smo jo uporabili v analizi.

Pri izračunu finančne donosnosti lastnega (nacionalnega kapitala) je treba v projekt vložena finančna sredstva – brez nepovratnih sredstev EU – upoštevati kot odliv in ne kot investicijske stroške. Kapitalske naložbe v projekt je treba obravnavati tedaj, ko so te v resnici izplačane ali povrnjene (ob morebitnih posojilih). Da lahko zaprosimo za prispevek iz skladov, mora biti FNVP/K negativna, FRR/K pa nižja od diskontne stopnje, ki smo jo uporabili v analizi.

Za izračun nepovratnih sredstev EU pri projektih, ki ustvarjajo prihodek, je uporabljena metoda finančne vrzeli. Na ta način je zagotovljeno, da je za izvedbo projekta na voljo dovolj finančnih virov, hkrati pa se preprečuje odobritev neupravičene koristi prejemniku pomoči, tj. čezmerno financiranje projekta.

Finančno pokritost projekta se ocenjuje s preverjanjem, ali so skupni (nediskontirani) neto denarni tokovi v celotni ekonomski dobi pozitivni. Ti neto denarni tokovi morajo vključevati investicijske stroške, vse vire financiranja in neto prihodke. Ostanke vrednosti pri tem ne upoštevamo, razen če so bila sredstva dejansko likvidirana v zadnjem letu analiziranega obdobja.

Referenčno obdobje, vrednost investicije, ostanek vrednosti ter prihodki in stroški, ki se upoštevajo v finančni analizi, so predstavljeni v nadaljevanju tega poglavja.

13.2.1 REFERENČNO OBDOBJE

V skladu z usmeritvami iz dokumenta Vademecum Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects mora biti referenčno obdobje sorazmerno z ekonomsko dobo glavnih sredstev, ki jih projekt vključuje.

Za obravnavani projekt je uporabljeno referenčno obdobje 33,33 let + 3 leta implementacije, kar je neposredno vezano na pričakovano ekonomsko življenjsko dobo kolesarske poti, ki predstavlja glavni infrastrukturni element investicije. Amortizacijska stopnja za ceste znaša 3 %.

13.2.2 VREDNOST INVESTICIJE

Pri izračunu finančnih kazalnikov je kot osnova uporabljena vrednost investicije po stalnih cenah, z DDV, ki ni povračljiv.

Vrednost investicije, stalne cene

Leto	Investicija z DDV, ki ni povračljiv	Investicija – za finančno analizo
2026 in prej	34.120,96	34.120,96
2027	527.361,25	527.361,25
2028	1.051.721,12	1.051.721,12
SKUPAJ	1.613.203,33	1.613.203,33

13.2.3 PRIHODKI IN ODHODKI

Prihodki

Rekonstruirana cesta, kolesarski pasovi, pločniki, padavinska kanalizacija in javna razsvetljava ne bodo prinašali nobenih prihodkov.

Novih priključkov na novo vodovodno omrežje in komunalno kanalizacijo ne bo. Prihodki iz tega naslova bodo zato enaki obstoječim prihodkom.

Odhodki:

Ocenjuje se, da bodo stroški vzdrževanja rekonstruirane ceste, vključno s kolesarskimi pasovi in pločniki (stroški letnega in zimskega vzdrževanja cest), kanalizacije in vodovoda bodo podobni kot stroški v primeru brez investicije, zato dodatni stroški obratovanja in vzdrževanja v izračunih niso upoštevani.

Na obravnavanem odseku Ceste na Trato je trenutno 10 svetilk cestne razsvetljave, v okviru obravnavane investicije se postavi 22 svetilk cestne razsvetljave. Na podlagi podatkov Občine Kočevje je upoštevano, da znašajo stroški obratovanja in vzdrževanja obstoječe javne razsvetljave povprečno 210 EUR/svetilko z DDV.

brez investicije	10 svetilk	10*210 = 2.100 EUR/leto
z investicijo	22 svetilk	22*210 = 4.620 EUR/leto
z-brez investicije (dodatni stroški)		2.520 EUR/leto

Stroški vzdrževanje zelenih površin so ocenjeni na **500 EUR/leto** z DDV.

13.2.4 OSTANEK VREDNOSTI

Ostanek vrednosti predstavlja neamortizirano vrednost. V referenčnem obdobju se investicija v celoti amortizira, zato se ostanek vrednosti v izračunih ne upošteva.

13.2.5 IZRAČUN FINANČNIH KAZALNIKOV

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

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

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

Tabela 7: Tabela za izračun finančne donosnosti investicije

	Prihodki	Ost. vrednosti	Stroški investicije	Stroški obr. in vzdr.	NDT
2026 in prej			34.120,96		- 34.120,96
2027			527.361,25		- 527.361,25
2028			1.051.721,12		- 1.051.721,12
2029				3.020,00	- 3.020,00
2030				3.020,00	- 3.020,00
2031				3.020,00	- 3.020,00
2032				3.020,00	- 3.020,00
2033				3.020,00	- 3.020,00
2034				3.020,00	- 3.020,00
2035				3.020,00	- 3.020,00
2036				3.020,00	- 3.020,00
2037				3.020,00	- 3.020,00
2038				3.020,00	- 3.020,00
2039				3.020,00	- 3.020,00
2040				3.020,00	- 3.020,00
2041				3.020,00	- 3.020,00
2042				3.020,00	- 3.020,00
2043				3.020,00	- 3.020,00
2044				3.020,00	- 3.020,00
2045				3.020,00	- 3.020,00
2046				3.020,00	- 3.020,00
2047				3.020,00	- 3.020,00
2048				3.020,00	- 3.020,00
2049				3.020,00	- 3.020,00
2050				3.020,00	- 3.020,00
2051				3.020,00	- 3.020,00
2052				3.020,00	- 3.020,00
2053				3.020,00	- 3.020,00
2054				3.020,00	- 3.020,00
2055				3.020,00	- 3.020,00
2056				3.020,00	- 3.020,00
2057				3.020,00	- 3.020,00
2058				3.020,00	- 3.020,00
2059				3.020,00	- 3.020,00
2060				3.020,00	- 3.020,00
2061				3.020,00	- 3.020,00
2062				1.006,67	- 1.006,67
SKUPAJ		-	1.613.203,33	100.666,67	- 1.712.863,33

FINANČNA DONOSNOST INVESTICIJE – rezultati:

FRR/C (interna stopnja donosa)	ni izračunljiva
FNPV/C (neto sedanja vrednost)	-1.564.490,80 EUR
Relativna neto sedanja vrednost	-1,03
Upravičenost	neupravičena

Tabela 8: Tabela za izračun finančne donosnosti kapitala

	Prihodki	Ost. vrednosti	Investicija	Stroški obr. in vzdr.	NDT
2026 in prej	-	-	34.120,96		- 34.120,96
2027	-	-	423.897,55		- 423.897,55
2028	-	-	811.237,42		- 811.237,42
2029	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2030	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2031	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2032	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2033	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2034	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2035	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2036	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2037	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2038	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2039	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2040	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2041	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2042	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2043	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2044	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2045	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2046	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2047	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2048	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2049	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2050	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2051	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2052				3.020,00	- 3.020,00
2053				3.020,00	- 3.020,00
2054				3.020,00	- 3.020,00
2055				3.020,00	- 3.020,00
2056				3.020,00	- 3.020,00
2057				3.020,00	- 3.020,00
2058				3.020,00	- 3.020,00

	Prihodki	Ost. vrednosti	Investicija	Stroški obr. in vzdr.	NDT
2059	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2060	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2061	-	-	-	3.020,00	- 3.020,00
2062		-		1.006,67	- 1.006,67
SKUPAJ	-	-	1.269.255,93	100.666,67	- 1.369.922,60

FINANČNA DONOSNOST KAPITALA – rezultati:

FRR/K (interna stopnja donosa)	ni izračunljiva
FNPV/K (neto sedanja vrednost)	-1.242.665,77 EUR
Upravičenost	neupravičena

13.2.6 FINANČNA POKRITOST

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

Tabela 9: Finančna pokritost, stalne cene

Leto	Prihodki	MO Kočevje	Sredstva	Stroški	Inv.	Neto	MO Kočevje pokr.	Kumulativa
		sl. udel.	EU	poslovanja	stroški	priliv	neg.neto priliva	neto prilivov
2026 in prej	-	34.120,96		-	34.120,96	-	-	-
2027	-	423.897,55	103.463,70	-	527.361,25	-	-	-
2028	-	811.237,42	240.483,70	-	1.051.721,12	-	-	-
2029	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2030	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2031	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2032	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2033	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2034	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2035	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2036	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2037	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2038	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2039	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2040	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2041	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2042	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2043	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2044	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2045	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2046	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2047	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2048	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2049	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2050	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2051	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2052	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2053	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2054	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2055	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2056	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2057	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2058	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2059	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2060	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2061	-			3.020,00		- 3.020,00	3.020,00	-
2062	-			1.006,67		- 1.006,67	1.006,67	-
SKUPAJ	-	1.269.255,93	343.947,40	100.666,67	1.613.203,33	- 100.666,67	100.666,67	

13.2.7 IZRAČUN FINANČNE VRZELI IN OPREDELITEV MAKSIMALNEGA SOFINANCIRANJA

V nadaljevanju je izračunana finančna vrzel in maksimalni znesek sofinanciranja.

Pri izračunu finančne vrzeli se upošteva tudi znesek upravičenih stroškov investicije, ki znašajo 505.805,00 EUR (v tekočih cenah)

Finančna vrzel znaša 100 %. Najvišji znesek EU pa znaša 404.644,00 EUR.

Tabela 10: Izračun finančne vrzeli

VREDNOSTI V STALNIH CENAH (v EUR)							DISKONTIRANE VREDNOSTI (v EUR)							4%
Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški v stalnih cenah	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	Leto (zap.št.)	Leto (letnica)	Investicijski stroški	Operativni stroški	Prihodki	Ostane vrednosti	Neto denarni tok	
0	2026	34.120,96				-34.120,96	0	2026	34.120,96	0,00	0,00	0,00	-34.120,96	
1	2027	527.361,25				-527.361,25	1	2027	507.078,13	0,00	0,00	0,00	-507.078,13	
2	2028	1.051.721,12				-1.051.721,12	2	2028	972.375,30	0,00	0,00	0,00	-972.375,30	
3	2029		3.020,00			-3.020,00	3	2029	0,00	2.684,77	0,00	0,00	-2.684,77	
4	2030		3.020,00			-3.020,00	4	2030	0,00	2.581,51	0,00	0,00	-2.581,51	
5	2031		3.020,00			-3.020,00	5	2031	0,00	2.482,22	0,00	0,00	-2.482,22	
6	2032		3.020,00			-3.020,00	6	2032	0,00	2.386,75	0,00	0,00	-2.386,75	
7	2033		3.020,00			-3.020,00	7	2033	0,00	2.294,95	0,00	0,00	-2.294,95	
8	2034		3.020,00			-3.020,00	8	2034	0,00	2.206,68	0,00	0,00	-2.206,68	
9	2035		3.020,00			-3.020,00	9	2035	0,00	2.121,81	0,00	0,00	-2.121,81	
10	2036		3.020,00			-3.020,00	10	2036	0,00	2.040,20	0,00	0,00	-2.040,20	
11	2037		3.020,00			-3.020,00	11	2037	0,00	1.961,73	0,00	0,00	-1.961,73	
12	2038		3.020,00			-3.020,00	12	2038	0,00	1.886,28	0,00	0,00	-1.886,28	
13	2039		3.020,00			-3.020,00	13	2039	0,00	1.813,73	0,00	0,00	-1.813,73	
14	2040		3.020,00			-3.020,00	14	2040	0,00	1.743,97	0,00	0,00	-1.743,97	
15	2041		3.020,00			-3.020,00	15	2041	0,00	1.676,90	0,00	0,00	-1.676,90	
16	2042		3.020,00			-3.020,00	16	2042	0,00	1.612,40	0,00	0,00	-1.612,40	
17	2043		3.020,00			-3.020,00	17	2043	0,00	1.550,39	0,00	0,00	-1.550,39	
18	2044		3.020,00			-3.020,00	18	2044	0,00	1.490,76	0,00	0,00	-1.490,76	
19	2045		3.020,00			-3.020,00	19	2045	0,00	1.433,42	0,00	0,00	-1.433,42	
20	2046		3.020,00			-3.020,00	20	2046	0,00	1.378,29	0,00	0,00	-1.378,29	
21	2047		3.020,00			-3.020,00	21	2047	0,00	1.325,28	0,00	0,00	-1.325,28	
22	2048		3.020,00			-3.020,00	22	2048	0,00	1.274,31	0,00	0,00	-1.274,31	
23	2049		3.020,00			-3.020,00	23	2049	0,00	1.225,29	0,00	0,00	-1.225,29	
24	2050		3.020,00			-3.020,00	24	2050	0,00	1.178,17	0,00	0,00	-1.178,17	
25	2051		3.020,00			-3.020,00	25	2051	0,00	1.132,85	0,00	0,00	-1.132,85	
26	2052		3.020,00			-3.020,00	26	2052	0,00	1.089,28	0,00	0,00	-1.089,28	
27	2053		3.020,00			-3.020,00	27	2053	0,00	1.047,39	0,00	0,00	-1.047,39	
28	2054		3.020,00			-3.020,00	28	2054	0,00	1.007,10	0,00	0,00	-1.007,10	
29	2055		3.020,00			-3.020,00	29	2055	0,00	968,37	0,00	0,00	-968,37	
30	2056		3.020,00			-3.020,00	30	2056	0,00	931,12	0,00	0,00	-931,12	
31	2057		3.020,00			-3.020,00	31	2057	0,00	895,31	0,00	0,00	-895,31	
32	2058		3.020,00			-3.020,00	32	2058	0,00	860,87	0,00	0,00	-860,87	
33	2059		3.020,00			-3.020,00	33	2059	0,00	827,76	0,00	0,00	-827,76	
34	2060		3.020,00			-3.020,00	34	2060	0,00	795,93	0,00	0,00	-795,93	
35	2061		3.020,00			-3.020,00	35	2061	0,00	765,31	0,00	0,00	-765,31	
36	2062		1.006,67			-1.006,67	36	2062	0,00	245,29	0,00	0,00	-245,29	
37	2063					0,00	37	2063	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
38	2064					0,00	38	2064	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Skupaj		1.613.203,33	100.666,67	0,00	0,00	-1.713.870,00	Skupaj		1.513.574,38	50.916,42	0,00	0,00	-1.564.490,80	

Tabela 11: Izračun prispevka skupnosti

	v EUR			če je DNR>0:	če je DNR=<0:
Skupni investicijski stroški (nediskontirani)	1.613.203,33		1a) Najvišji upravičeni	1.564.490,80	1.564.490,80
Od tega upravičeni stroški skupaj - v TEKOČIH	505.805,00		1b) Finančna vrzel	103,36%	100,00%
Diskontirani investicijski stroški (DIC)	1.513.574,38		2) Izračun pripadajočega	418.240,04	404.644,00
Diskontirani neto prihodki (DNR)	-50.916,42		3a) Najvišja stopnja	100%	100%
			3b) Izračun najvišjega	418.240,04	404.644,00

13.3 EKONOMSKA ANALIZA

Predpostavke ekonomske analize so:

- V ekonomski analizi je ocenjen prispevek projekta h gospodarskemu razvoju regije ali države. Izdelana je v imenu vse družbe (regije ali države) in ne le z vidika lastnika infrastrukture kakor v finančni analizi.
- Kot izhodišče ekonomske analize upoštevamo denarne tokove iz finančne analize.
- Ekonomsko vrednotenje izhaja iz predpostavke, da je treba vložke projekta opredeliti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, rezultate pa glede na pripravljenost porabnikov, da jih plačajo. Treba je omeniti, da ni nujno, da oportunitetni stroški ustrezajo finančnim stroškom; podobno tudi pripravljenosti na plačilo ni vedno primerno prikazovati s tržnimi cenami v opazovanem obdobju, saj so te lahko izkrivljene ali jih celo ni.
- Za potrebe ekonomske analize je treba opraviti nekaj prilagoditev:
 - ✓ Davčni popravki – Odšteti je treba posredne davke (npr. DDV), subvencije in transferna plačila (npr. plačila za socialno varnost).
 - ✓ Popravki zaradi eksternalij – Nekateri učinki projekta lahko vplivajo tudi na druge poslovne subjekte, na način, da ne ustvarjajo nobenih nadomestil (plačil). Ti učinki so lahko negativni ali pozitivni. Ker za eksternalije (po definiciji) ni denarnih nadomestil, te tudi niso vključene v finančno analizo, zato jih je treba oceniti in ovrednotiti.
 - ✓ Od tržnih do obračunskih (popravljenih, pripisanih) cen – Poleg izkrivljenih cen zaradi davkov in eksternalij lahko k odmiku cen od konkurenčnega tržnega (tj. učinkovitega) ravnotežja prispevajo tudi drugi dejavniki: monopoli, trgovinske ovire, reguliran trg delovne sile, nepopolne informacije itd. V vseh teh primerih opazovane tržne cene (tj. cene iz finančne analize) lahko zavajajo; namesto njih je treba uporabiti obračunske cene, ki odražajo oportunitetne stroške »inputov« (vložkov) in pripravljenost porabnikov, da plačajo »outpute« (izdelke ali storitve). Obračunske cene so z uporabo konverzijskih faktorjev izračunane iz cen v finančni analizi.
- Enako kot v finančni analizi je uporabljena inkrementalna metoda in standardna metodologija diskontiranega denarnega toka.
- Za preračun naložbenih izdatkov je bil uporabljen konverzijski faktor 0,84, za preračun stroškov obratovanja in vzdrževanja pa je bil uporabljen konverzijski faktor 0,80.
- Skladno z 8. 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) se ne glede na vir sofinanciranja v obdobju 2021-2027 uporablja 4% splošna diskontna stopnja (tudi pri ekonomski analizi).
- Pri izračunu ekonomskih kazalnikov je upoštevana vrednost investicije po stalnih cenah

- brez DDV, ki je preračunana z ustreznim konverzijskim faktorjem.
- Kot družbene koristi smo upoštevali ekonomske koristi kolesarjenja, koristi iz naslova prometne varnosti pešcev in kolesarjev in multiplikatorski učinek.

Za projekt se izračunajo naslednji kazalniki ekonomskih učinkov:

- ekonomska neto sedanja vrednost – da je projekt zaželen z ekonomskega vidika, mora biti večja od nič,
- ekonomsko interno stopnjo donosnosti – ta mora biti večja od družbene diskontne stopnje,
- razmerje med koristmi in stroški, količnik koristnosti – ta mora biti večji od 1.

Vseh družbenoekonomskih učinkov ni mogoče količinsko opredeliti in ovrednotiti. Zato so poleg ocenjevanja kazalnikov učinkovitosti prikazani tudi stroški in koristi, ki niso izražene v denarju.

Konverzijski faktorji

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

Struktura stroškov obratovanja in vzdrževanja vključuje 50% materiala in 50% delovne sile. V stroških delovne sile je 40% davkov in prispevkov. Delež davkov in prispevkov v celoti je $0,5 \cdot 0,4 = 0,20$. Konverzijski faktor za naložbene izdatke je tako $(1 - 0,20 = 0,80)$. Kot osnovo za preračun naložbenih izdatkov smo vzeli vrednost investicije brez DDV! Kot osnova za preračun so upoštevani stroški brez DDV.

Investicijski stroški

Pri izračunu ekonomskih kazalnikov je upoštevana vrednost investicije po stalnih cenah brez DDV. Ta vrednost je ustrezno preračunana s konverzijskim faktorjem 0,84.

Tabela 12: Investicijski stroški, ki so upoštevani v ekonomski analizi, v EUR

Leto	Investicija brez DDV = investicija za ekonomsko analizo	Investicija za ekonomsko analizo, preračunana s KF 0,84
2026 in prej	27.968,00	23.493,12
2027	432.263,32	363.101,19
2028	862.066,49	724.135,85
SKUPAJ	1.322.297,81	1.110.730,16

Stroški obratovanja in vzdrževanja

Stroški iz finančne analize so za potrebe ekonomske analize preračunani s konverzijskim faktorjem 0,80.

Družbene koristi predmetnega projekta

Za potrebe izračunov ekonomske učinkovitosti smo ocenili naslednje družbene koristi:

Ekonomske koristi kolesarjenja

Te koristi vključujejo prihranke:

- zaradi zmanjšanja izpustov TGP,
- onesnaženosti zraka in hrupa,
- prihranke rabe goriva,
- prihranke zaradi bolj zdravega načina življenja,
- manj bolniških odsotnosti,
- prehoda na aktivno mobilnost (hoja, kolesarjenje),
- prihodke iz kolesarskega turizma zaradi prehoda na aktivno mobilnost,
- prihranke zaradi zmanjšanja cestnih zastojev ter
- zmanjšanja stroškov gradnje in vzdrževanja za cestno infrastrukturo za motorna vozila.

Iz študije The benefits of cycling, Unlocking their potential for Europe izhaja, da znašajo ekonomske koristi kolesarjenja 1,063253 EUR/km/potnika.

Zaradi novih kolesarskih površin se pričakuje povečanje uporabe predmetnih kolesarskih pasov.

Za potrebe investicijske dokumentacije se ocenjuje, da bo predmetno kolesarsko povezavo uporabljalo 50 kolesarjev/dan oz. 18.250 kolesarjev na leto.

Ekonomske koristi kolesarjenja so tako za ocenjene na $1,063253 \text{ EUR/km/potnika} * 18.250 \text{ kolesarjev} * 0,645 \text{ km} = 10.286,97 \text{ EUR/leto}$. V naslednjih letih se te koristi povečajo zaradi predvidene rasti kolesarskega prometa.

Koristi iz naslova prometne varnosti pešcev in kolesarjev:

Zaradi novih kolesarskih površin in posodobljenih hodnikov za pešce se bodo izboljšali pogoji za varno kolesarjenje in posledično prometna varnost kolesarjev.

V ekonomski analizi je predpostavljeno, da se bo možno zaradi izvedbe investicije v ekonomski dobi izogniti 2 prometnima nesrečama (1 s težjimi poškodbami in 1 z lažjimi poškodbami), v katerih bi bili udeleženi kolesarji, na vsakih 10 let.

Skladno s priročnikom Handbook on the external costs of transport, 2019 so ekonomski stroški prometne nesreče s težjimi poškodbami ocenjeni na 364.655 EUR/nesrečo, z lažjimi poškodbami pa na 28.182 EUR v cenah 2016. Ti stroški so bili preračunani na nivo stalnih cen september 2026 z inflacijo, ki je od začetka 2017 do konca septembra 2026 znašala 35,4 %.

Koristi iz naslova prometne varnosti kolesarjev znašajo **53.190,10 EUR/leto** ($364.655 \text{ EUR/nesrečo} + 28.182 \text{ EUR/nesrečo} * 1,354 = 531.901 \text{ EUR} / 10 \text{ let} = 53.190,10 \text{ EUR/leto}$).

Multiplikatorski učinek

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

Izračun ekonomskih kazalnikov

Za projekt so izračunani naslednji kazalniki ekonomskega učinka: ekonomska neto sedanja vrednost, ekonomska stopnja donosa in razmerje koristi/stroški. Izračun ekonomske donosnosti je prikazan v nadaljevanju tega poglavja.

Investicija je ekonomsko upravičena, če izkazuje pozitivno ekonomsko neto sedanjo vrednost in ekonomsko interno stopnjo donosnosti, ki je enaka ali presega diskontno stopnjo in razmerje koristi/stroški, ki je večje od 1.

Tabela 13: Tabela za izračun ekonomskih kazalnikov

	Prihodki	Mult.uč.	Ekonomske koristi	Investicija	Stroški obr. in vzdrž.	NDT
2026 in prej	-	7.047,94	0	23.493,12	-	- 16.445,18
2027	-	108.930,36	0	363.101,19	-	- 254.170,83
2028	-	217.240,76	0	724.135,85	-	- 506.895,10
2029	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2030	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2031	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2032	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2033	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2034	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2035	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2036	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2037	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2038	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2039	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2040	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2041	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2042	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2043	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2044	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2045	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2046	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2047	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2048	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2049	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2050	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2051	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2052	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2053	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2054	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2055	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2056	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2057	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2058	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2059	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2060	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2061	-	0	65.705,92		1.980,33	63.725,59
2062	-	0	21.901,97		660,11	21.241,86
SKUPAJ	-	333.219,05	2.190.197,23	1.110.730,16	66.010,93	1.346.675,19

Rezultati – ekonomska analiza:

Diskontna stopnja	ENSV (ekonomska neto sedanja vrednost)	ERR (ekonomska interna stopnja donosa)	koristi/stroški
4%	344.903,73 EUR	7,20 %	1,32

Ekonomska analiza je pokazala, da je investicija ekonomsko upravičena (ima pozitivno ENSV, ERR višjo od diskontne stopnje in razmerje koristi/stroški višje od 1).

13.4 KORISTI, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM

Investicijo opravičujejo tudi nekatere druge družbene koristi, ki pa jih v izračunih nismo upoštevali, ker jih je težko denarno ovrednotiti.

Najpomembnejše so:

- **Spodbujanje trajnostne mobilnosti** – izboljšave za pešce, kolesarje zmanjšujejo odvisnost od avtomobilov ter spodbujajo hojo in kolesarjenje.
- **Večja dostopnost in udobje** – pločniki izboljšajo pogoje za gibalno ovirane osebe, starostnike in družine z otroki.
- **Urejene prometne površine in večja estetska vrednost** – obnova infrastrukture prispeva k urejenemu in privlačnejšemu javnemu prostoru oz naselja.
- **Zmanjšanje emisij in vpliva prometa na okolje** – več kolesarjev in pešcev pomeni manj prometa in s tem čistejše okolje.
- **Zmanjšanje vodnih izgub** zaradi obnovljenega vodovoda,
- **Zmanjšanje onesnaževanja okolja** zaradi ustrezno urejene kanalizacije,
- **Zmanjšanje razlik v prometno-infrastrukturni opremljenosti** med razvitejšimi in manj razvitimi deli regije ...

13.5 ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

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

Analiza občutljivosti določa kritične spremenljivke, tj. tiste spremenljivke, katerih pozitivne ali negativne spremembe najbolj vplivajo na kazalnike uspešnosti projekta oz. tiste, katerih 1-odstotna sprememba povzroči več kot 1-odstotno spremembo NSV.

Tabela 14: Analiza občutljivosti, finančna analiza

Izhodišče	-1.564.490,80 EUR		ni izračuljiva	
Sprememba za 1 %	NSV	NSV elastičnost	ISD	ISD elastičnost
Investicija (+1 %)	- 1.579.285,33	0,95%	ni izračuljiva	/
Stroški obratov. in vzdrž. (+1%)	- 1.564.999,96	0,03%	ni izračuljiva	/

Tabela 15: Analiza občutljivosti, ekonomska analiza

	344.903,73 EUR		7,20 %	
Sprememba za 1 %	NSV	NSV elastičnost	ISD	ISD elastičnost
Investicija (+1 %)	337.608,80	-2,12%	7,10%	-1,39%
Ekonomske koristi (+1 %)	356.035,48	3,23%	7,29%	1,25%
Stroški obratov. in vzdrž. (+1%)	344.569,85	-0,10%	7,19%	-0,14%

Kritična spremenljivka pri ekonomski analizi so investicijski stroški in ekonomske koristi.

13.6 ANALIZA TVEGANJ

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

Tabela 16: Kritični parametri obravnavane investicije in stopnje tveganja

TVEGANJA RAZVOJA PROJEKTA			OCENA TVEGANJA
1.	Kakovost dokumentacije	Nekvalitetno pripravljena dokumentacija (projektna, investicijska, razpisna ...) lahko povzroči zamik pri izvedbi projekta in povečanje stroškov investicije.	To tveganje ni več aktualno, ker sta projektna in investicijska dokumentacija že izdelani.
2.	Pridobitev dovoljenj	Izvedba investicije se lahko začne šele po pridobitvi vseh potrebnih dovoljenj.	Nizko tveganje
3.	Pridobitev zemljišč	Zapleti pri pridobivanju potrebnih zemljišč za gradnjo lahko povzročijo večji zamik pri izvedbi projekta, povečanje stroškov investicije, v skrajnem primeru celo nezmožnost dokončanja projekta.	To tveganje ni aktualno. Vsa zemljišča so v lasti Občine Kočevje oz. je pridobljena pravica graditi.
4.	Neustrezne ocene stroškov investicije	Zaradi neustrezne ocene stroškov gradnje v fazi planiranja lahko pride do bistvenih odstopanj od ocenjenih stroškov investicije, zaradi česar bo treba zagotavljati dodatne vire financiranja. Zaradi neustrezne ocene stroškov gradnje lahko pride tudi do zamika pri izvedbi projekta. Razlog za nastop tega tveganja je premajhna izkušnost projektantov in pomanjkljivo pripravljena projektna dokumentacija. Ukrepi za omilitev tega tveganja: recenzija projektov, skrben pregled pripravljenih	Srednje tveganje

		projektantskih predračunov s strani investitorja, predvideti nepredvidena dela v projektantski oceni.	
5.	Zamude v postopkih javnih naročil	Zaradi morebitnih pritožb na izbor izvajalca se lahko zgodi, da se bo izvedba investicije zamaknila. Obstaja tudi tveganje v zvezi z izbiro finančno sposobnega izvajalca, ki bo prevzeta dela tudi dejansko izvedel. Ukrepi za omilitev tega tveganja: skrbno pripravljena razpisna dokumentacija in izpeljani postopki JN	Srednje tveganje
6.	Viri financiranja	Izvedba investicije je povezana z visokimi investicijskimi stroški. Občina Kočevje namerava za lažjo izvedbo investicije pridobiti tudi sofinancerska sredstva - EU in državna udeležba. Razliko bo zagotovila občina. Ukrepi za omilitev tega tveganja: vlogo za pridobitev EU sredstev bo občina pripravila z največjo mero skrbnosti	Visoko tveganje
TVEGANJA V IZVEDBENI FAZI			
7.	Zamude pri izvedbi investicije	Zaradi zamud pri izvedbi projekta, ki so lahko posledica pomanjkljive projektne dokumentacije, neustrezne organiziranosti izvajalca in nepredvidenih dogodkov na gradbišču, lahko pride do povečanja investicijske vrednosti. Ukrepi za omilitev tega tveganja: skrbno pripravljena razpisna dokumentacija, izbor kompetentnega izvajalca, sodelovanje z izvajalcem, pogodbene kazni za zamude izvajalcev	Srednje tveganje
8.	Kakovost izvedbe	Nepravilnosti pri izvedbi del lahko povzročijo dolgoročne težave pri uporabi predmetne izvedbe del. Ukrepi za omilitev tega tveganja: angažiranje strokovnega gradbenega nadzora in projektantskega nadzora s ciljem, da se zagotavljajo standardi kakovosti in ustrezna količinska izvedba skozi celotno obdobje izvajanja del. Prav tako bodo strokovni sodelavci investitorja izvajali stalno spremljanje in nadzor nad izvedbo del in skrbeli za sprotno koordinacijo med vsemi deležniki. Investitor se bo z ustreznimi instrumenti finančnega zavarovanja zavaroval tako za kakovost izvedbe del kot za odpravo napak v garancijski dobi.	Srednje tveganje

9.	Tveganja v zvezi z izvajalci (stečaj, pomanjkanje virov)	Finančne težave izvajalcev lahko vodijo v nedokončanje del. Ukrepi za omilitev tega tveganja: postaviti ustrezne zahteve v razpisni dokumentaciji	Nizko tveganje
10.	Prekoračitve stroškov projekta	Tovrstno tveganje lahko nastane zaradi pomanjkljive projektne dokumentacije, zvišanja cena na trgu, nestrokovnega gradbenega nadzora, nepredvidenih razmer na gradbišču. Ukrepi za omilitev tega tveganja: recenzija projektov, predvideti nepredvidena dela v projektantski oceni, skrbna analiza upravičenosti izvajalčevih zahtevkov za dodatna plačila, izbrati strokoven gradbeni nadzor.	Srednje tveganje
11.	Ekstremni vremenski pojavi med gradnjo	Nevihte, močne padavine ali vročinski valovi lahko vplivajo na terminski plan in povzročijo dodatne stroške. Ukrepi za omilitev tega tveganja: rezerve v časovnem načrtu izvedbe	Srednje tveganje
TVEGANJA DELOVANJA			
12.	Nezadostna raba rekonstruirane ceste	Nezadostna raba predstavlja tveganje za projekt, saj bi v tem primeru investicija ostala neizrabljena in neupravičena. Tveganje nezadostne rabe rekonstruirane Ceste na Trato ceste ni realno. Obravnavani odsek se nahaja v središču mesta Kočevje. Gre za obstoječo mestno prometnico, ki se vsakodnevno uporablja za dostop do stanovanj, storitev in drugih dejavnosti v mestnem jedru. Rekonstrukcija bo izboljšala prometno varnost in kakovost uporabe, zato je tveganje nezadostne rabe zanemarljivo.	Nizko tveganje
13.	Podnebne spremembe in vpliv na infrastrukturo	Visoke temperature, močne padavine ali ekstremni vremenski pojavi lahko povzročijo hitrejšo obrabo infrastrukture. Ukrepi za omilitev tega tveganja: Uporaba odpornih materialov, redno vzdrževanje drenažnih sistemov in spremljanje stanja cestišča.	Srednje tveganje

14 UPOŠTEVANJE HORIZONTALNIH NAČEL

Uredba (EU) 2021/1060 določa horizontalna načela, ki jih morajo upoštevati vse investicije, sofinancirane iz evropskih skladov. Ta načela so:

1. Spoštovanje temeljnih pravic – Projekti morajo biti skladni s temeljnimi pravicami, kot jih določa Listina EU o temeljnih pravicah.
2. Enakost spolov in nediskriminacija – Zagotoviti je treba enakopravno obravnavo vseh oseb ne glede na spol, raso, etnično pripadnost, vero, invalidnost, starost ali spolno usmerjenost.
3. Trajnostni razvoj – Prispevek k okoljski trajnosti, vključno z blažitvijo podnebnih sprememb, prilagajanjem nanje, biotsko raznovrstnostjo in krožnim gospodarstvom.

Usklajenost investicije s horizontalnimi načeli:

1. Spoštovanje temeljnih pravic

- Obravnavana investicija je načrtovana in se bo izvajala v skladu z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah. Ureditev Ceste na Trato ne posega v temeljne pravice prebivalcev in uporabnikov prostora, temveč prispeva k izboljšanju kakovosti in varnosti javnega prostora.

S celovito prometno in urbanistično-oblikovalsko rekonstrukcijo se vzpostavlja dostopno, vključujoče in varno prometno okolje, ki omogoča enakovredno uporabo vsem uporabnikom. Posebna pozornost je namenjena zaščiti najranljivejših udeležencev v prometu, predvsem pešcev, otrok, starejših oseb ter oseb z zmanjšano mobilnostjo. To se odraža zlasti v izvedbi pločnikov, varnih prehodov za pešce ter vgradnji taktilnih oznak za slepe in slabovidne osebe.

2. Enakost spolov in nediskriminacija

- Investicija zagotavlja enakopravno in nediskriminatorno uporabo prometne infrastrukture za vse prebivalce in obiskovalce, ne glede na njihov socialni status, spol, starost ali fizične sposobnosti. Preprečena bo vsakršna diskriminacija na podlagi spola, rase ali narodnosti, etničnega porekla, jezika, vere, prepričanja, spolne usmerjenosti, spolne identitete, izobrazbe, premoženjskega stanja ali družbenega položaja.
- Predvidena infrastruktura vključuje ukrepe univerzalne dostopnosti, ki omogočajo samostojno in varno uporabo javnih površin tudi ranljivim skupinam prebivalstva. Ureditev pločnikov in izvedba taktilnih vodilnih in opozorilnih oznak prispevata k zmanjševanju ovir v prostoru in izboljšanju dostopnosti
- Celoten projekt je zasnovan tako, da enakovredno vključuje oba spola skozi vse faze ter sledi načelom enakosti med spoloma. V pripravo in izvedbo projekta so vključene moški in ženske.

3. Trajnostni razvoj

- Investicija pomembno prispeva k uresničevanju načel trajnostnega razvoja, saj spodbuja trajnostne oblike mobilnosti in zmanjšuje negativne vplive prometa na okolje.

Rekonstrukcija Ceste na Trato vključuje vzpostavitev novih oziroma bistveno izboljšanih površin za pešce ter ureditev kolesarskih pasov, s čimer se izboljšujejo pogoji za aktivno mobilnost in zmanjšuje odvisnost od uporabe osebnih motornih vozil.

Investicija vključuje tudi ukrepe za izboljšanje kakovosti urbanega okolja, kot so zasaditve, zaščita obstoječe drevnine med gradnjo ter ureditev ustreznega odvodnjavanja padavinskih voda. Z obnovo komunalne infrastrukture (kanalizacije, vodovoda in vročevoda) se prispeva k večji učinkovitosti javne infrastrukture in dolgoročni vzdržnosti prostora.

Investicija je skladna s horizontalnimi načeli iz 9. člena Uredbe (EU) 2021/1060. Projekt spoštuje temeljne pravice, zagotavlja enake možnosti in nediskriminacijo ter pomembno prispeva k trajnostnemu razvoju z izboljšanjem pogojev za hojo in kolesarjenje, umirjanjem motornega prometa ter povečanjem kakovosti in dostopnosti javnega prostora.

15 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Investicija, ki je predmet obravnave v tem dokumentu, spodbuja trajnostno mobilnost v Občini Kočevje, tako da omejuje motorni promet in pomembno izboljšuje infrastrukturo za pešce in kolesarje.

Obravnavana investicija zajema **ukrep 3: infrastruktura za pešce**.

Investicija obsega rekonstrukcijo Ceste na Trato od km 0,250 do km 0,670. V sklopu rekonstrukcije ceste je predvidena tudi:

- **ureditev hodnika za pešce po desni strani ceste – med km 0,040 in km 0,120 pločnik v širini 2,0 m, na preostalem delu bo pločnik širine 1,6 m,**
- **ureditev prehodov za pešce na območju priključkov javnih poti in enega prehoda za pešce prek krajevne ceste v km 0,280,**
- **ureditev površin za kolesarje – izvedba obojestranskega kolesarskega pasu na vozišču, širine 1,0 m,**
- **zaris prehoda za kolesarje preko krajevne ceste v km 0,125,**
- **zelene zasaditve v skupni kvadraturi 385,51 m²,**
- ureditev meteorne kanalizacije,
- ureditev fekalne kanalizacije,
- ureditev vodovoda,
- ureditev cestne razsvetljave in
- ureditev priključkov glede na prostorske zmožnosti.

Z investicijo želi Občina Kočevje izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje ter povečati prometno varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti pešcev in kolesarjev. Z ureditvijo kakovostnega in neprekinjenega hodnika za pešce, kolesarskih pasov ter prehodov za pešce in kolesarje bo zagotovljeno varnejše in udobnejše gibanje najranljivejših udeležencev v prometu.

Ureditev prometnih površin bo prispevala k boljši povezanosti območja ter k spodbujanju trajnostnih načinov potovanja. Z vzpostavitvijo ustreznih površin za pešce in kolesarje se izboljšujejo pogoji za vsakodnevne poti brez uporabe osebnega avtomobila, kar je pomemben element trajnostne urbane mobilnosti.

Rekonstrukcija bo prispevala tudi k izboljšanju tehničnega stanja in funkcionalnosti cestne infrastrukture. Ureditev cestne razsvetljave bo izboljšala preglednost in varnost prometnih površin ter omogočila varnejše gibanje v večernem in nočnem času. Ureditev priključkov glede na prostorske možnosti bo izboljšala dostopnost in povezanost območja z obstoječim cestnim omrežjem.

Pomemben del investicije predstavlja tudi ureditev komunalne infrastrukture. Z ureditvijo meteorne in fekalne kanalizacije se bo izboljšalo odvajanje padavinskih in odpadnih voda ter zmanjšala tveganja, povezana z neustreznim oziroma dotrajanim stanjem obstoječih sistemov. Ureditev vodovoda bo prispevala k zanesljivejši oskrbi s pitno vodo in izboljšanju tehničnega stanja vodovodne infrastrukture.

Investicija bo prispevala tudi k izboljšanju kakovosti javnega prostora. Z ureditvijo zelenih površin na skupni površini 385,51 m² bo območje vizualno in funkcionalno izboljšano. Zelene površine bodo prispevale k bolj urejenemu in privlačnemu javnemu prostoru, izboljšanju mikroklimatskih razmer ter večji odpornosti urbanega okolja na vplive podnebnih sprememb.

Celovita ureditev Ceste na Trato bo tako poleg izboljšanja cestne in komunalne infrastrukture prispevala predvsem k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti ter izboljšanju pogojev za pešačenje in kolesarjenje. Investicija bo s tem podprla razvoj varnejšega, bolj urejenega in uporabnikom prijaznega javnega prostora ter spodbujala trajnostno mobilnost na območju Kočevja.

Predmetna investicija se bo začela izvajati v marcu 2027 in bo zaključena v decembru 2028.

Vrednost investicije v stalnih cenah september 2026 je ocenjena na 1.613.203,33 EUR, vrednost investicije v tekočih cenah pa 1.678.52,03 EUR (z DDV).

Upravičeni stroški so ocenjeni na 505.805 EUR, drugo so neupravičeni stroški (v tekočih cenah).

Viri financiranja skupaj, tekoče cene, vključno z DDV, ki ni povračljiv:

Viri financiranja v IP	pred 2026*	2026	2027	2028	SKUPAJ
državni proračun			121.722,00	282.922,00	404.644,00
občinski proračun	34.120,96	-	419.878,00	819.878,07	1.273.877,03
SKUPAJ	34.120,96	-	541.600,00	1.102.800,07	1.678.521,03

*stroški so nastali v letu 2023

Finančna analiza je pokazala, da investicija ni finančno upravičena, ker je neto sedanja vrednost negativna.

Ekonomska analiza, pri kateri smo dodatno upoštevali vplive investicije na člane družbe, pa je pokazala, da je investicija z ekonomskega stališča upravičena, saj je ekonomska neto sedanja vrednost pozitivna, ekonomska stopnja donosa višja od diskontne stopnje in razmerje koristi/stroški večje od 1.

Rezultati ekonomske analize, ob upoštevanju 4% diskontne stopnje:

Diskontna stopnja	ENSV (ekonomska neto sedanja vrednost)	ERR (ekonomska interna stopnja donosa)	koristi/stroški
4%	344.903,73 EUR	7,20	1,32

16 IZPOLNJEVANJE POSEBNIH POGOJEV GLEDE NA VRSTO UKREPA

16.1 INFRASTRUKUTRA ZA PEŠCE

Posebni pogoji za vse vrste podukrepov znotraj ukrepa	Opis pogoja za ugotavljanje upravičenosti
Kakovost in smiselnost povezave	Povezava za pešce je udobna, varna in smiselna ter oblikovana v skladu za nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo.
Minimalna širina	Ob desni strani krajevne ceste LK 172061 Cesta na Trato – Trata II (odsek na območju od km 0,000 do km 0,286) in ob desni strani krajevne ceste LK 172041 Kolodvorska cesta – Cesta na Trato (odsek na območju od km 0,317 do km 0,696) v Občini Kočevje se obnovi in dogradi del pločnika v skupni dolžini 614 m. V projektni dokumentaciji sta krajevni cesti zaradi enotne obravnave območja izvedene z enotno osjo ceste »Cesta na Trato«. Širina pločnika je spremenljiva in se po projektu izvede: • na odseku Cesta na Trato po projektni dokumentaciji od km 0,044 do km 0,112 je širina pločnika 2,0 m. Skupna dolžina obnovljenega pločnika širine 2,0 m je 69 m. Lokalnih zožitev pločnika ni predvidenih. • Na odseku Cesta na Trato po projektni dokumentaciji od km 0,120 do km 0,642 je širina pločnika 1,6 m. Skupna dolžina obnovljenega pločnika širine 1,6 m je 530 m. Lokalnih zožitev pločnika ni predvidenih. • V km 0,290 levo se izvede del pločnika in navezava na obstoječ pločnik ob lokalni cesti LK 172041. Nov del pločnika se izvede v širini 1,6 m in dolžine 15 m. Skupaj bodo pločniki upravičeni do sofinanciranja v dolžini 614 m (69 m + 530 m + 15 m, kjer je zagotovljena minimalna širina 1,6 m).
Univerzalno oblikovanje	Na predvidenih površinah za pešce je omogočeno nemoteno gibanje oseb na invalidskem vozičku . Na prehodih za pešce se izvede poglobitev pločnikov – poglobljen robnik na nivo vozišča (klančina v naklonu 8 % in dolžine minimalno 1,50 m), s čimer se omogoči dostop funkcionalno oviranih oseb. Pločniki so višinsko ločeni od vozišča (+ 12 cm).
Prehodnost cest	Razdalje med prehodi za pešce ni več kot 200 m. Na območju Ceste na Trato je predvidena ureditev 9 prehodov za pešce in 1 prehoda za kolesarje. Od tega je 8 prehodov za pešce zarisanih preko

	priključkov javnih poti na vzdolžni smeri pešca, 1 prehod za pešce pa je zarisán preko krajevne ceste LK 172061 v km 0,280. Prehod za pešce preko krajevne ceste je izveden na dvignjenemu križišču. Prehodi za pešce so opremljeni s taktilnim sistemom za slabovidne. V območju km 0,125 Ceste na Trato je predviden zaris kolesarskega prehoda z navezavo na »Promenado«.
Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)	Površine za pešce so načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji.
Obojestranska povezava in dostop do infrastrukture	Na obravnavanem območju se v območju km 0,280 levo s prehodom za pešce preko »Ceste na Trato« navezujemo na obstoječ pločnik na levi strani. Obstoječ pločnik preko ceste Trata XIV povezuje »Cesto na Trato« z območjem Kolodvorske ceste.

17 MERILA ZA OCENJEVANJE VLOGE

17.1 MERILA ZA UKREP INFRASTRUKTURA ZA PEŠCE

Merilo	Število točk
Vozni pasovi ceste, vzdolž katere se načrtuje pločnik, je glede na funkcijo ceste dimenzionirana na standarde zahtevane v 28. členu oz. minimalne širine iz 32. člena Pravilnika o projektiranju cest.	20 Skupna širina voziščne konstrukcije »Ceste na Trato« je predvidena 5,50 m. Ker je na vozišču skladno z izdelano projektno dokumentacijo predviden obojestranski kolesarski pas širine 1,00 m, je vozni pas širine 3,50 m.
Na cesti, vzdolž katere se načrtuje pločnik, so v okviru operacije uvedeni ukrepi umirjanja prometa (v skladu s TSC 03.800 : 2009): – fizični ukrepi (zožitve, ploščadi, grbine, ločilni otoki, zamiki osi vozišča) so predvideni na cesti, ob kateri se načrtuje pločnik in na vseh prečnih cestah: 20 točk – ukrepi pri vsakem križišču: vsaj optični ali zvočni na glavni cesti, fizični na stranskih: 15 točk – ukrepi umirjanja prometa so načrtovani vsaj na vseh prehodih preko stranskih cest: 10 točk – načrtovan je vsaj en ukrep umirjanja prometa: 5 točk – ni ukrepov: 0 točk	20 Na obravnavanem območju so predvidena dvignjena križišča na ploščadi, in sicer na območju: • priključka LK 172041 in JP 672122 na »Cesta na Trato« v območju km 0,272 do km 0,308, • priključka JP 672124 in JP 672123 na »Cesta na Trato« v območju km 0,347 do km 0,380, • priključka JP 672141 na »Cesta na Trato« v območju km 0,573 do km 0,594
Povprečna širina pločnika znaša: – nad 3,2 m: 20 točk – nad 2,6 in do vključno 3,2 m: 15 točk – nad 2,0 in do vključno 2,6 m: 10 točk – nad 1,6 in do vključno 2,0 m: 5 točk – – 1,6 m ali manj: 0 točk	5 nad 1,6 in do vključno 2,0 m (referenca: projektna dokumentacija PZI, Zbirno tehično poročilo, Poglavje T.1.4.2 Površine za pešce in kolesarje)
Površine za pešce so fizično ločene od površin za kolesarje: – višinska razlika ali vmesni zeleni pas in kolesarska steza, pot, pas ali kolesarji na cesti ob omejitvi hitrosti do 30 km/h: 15 točk – ločitev z razliko v tlaku (npr. pas granitnih kock, različno tlakovanje): 10 točk – ločitev pasov za pešce in kolesarje s črto: 5 točk	15 Pločniki so višinsko ločeni od vozišča (+ 12 cm). Območje se hitrostno consko omeji na 30 km/h. (referenca: projektna dokumentacija PZI, Zbirno tehično poročilo, Poglavje 1.5.4 Robni elementi, bankine)

– – mešana površina za pešce in kolesarje ali kolesarji na cesti z omejitvijo nad 30 km/h: 0 točk	
Ob (oz. na) površinah za pešce je predvidena klop, postavljena vsaj na vsakih 250 m, ki je umeščena izven prostega profila pešca.	5 Ob »Cesti na Trato« se skladno s projektno dokumentacijo postavijo klopi in sicer: • v cca. km 0,150 desno, • v cca. km 0,320 desno, • v cca. 0,650 levo. (referenca: projektna dokumentacija PZI, Zbirno tehnično poročilo, Poglavje 1.5.8. Krajinska arhitektura in hortikultura)
Operacija ohranja oz. predvideva zeleno zasaditev z drevesi, ki niso cepljena na višino. Dodatno operacija načrtuje: – umestitev zelenih otokov površine vsaj 10 m² z velikostjo sadilne jame vsaj 12 m³ z zasaditvijo različnih rastlinskih vrst (drevesa obsega vsaj 20 cm in grmovnice, pri čemer mora vsak otok vsebovati vsaj eno drevo in talno ozelenitev) in obvezno ohranitvijo obstoječih zdravih odraslih dreves in načrtovan sistem odvodnjavanja meteornih vod v substrat. Zeleni otoki morajo obsegati vsaj 10 % površin znotraj meje obdelave projekta: 20 točk – zeleno zasaditev različnih drevesnih vrst in/ali vrst grmovnic in obvezno ohranitvijo obstoječih odraslih dreves. Zelena zasaditev mora obsegati vsaj 10 % površin znotraj meje obdelave projekta: 10 točk – zeleno zasaditev različnih vrst grmovnic in obvezno ohranitvijo obstoječih odraslih dreves. Zelena zasaditev mora obsegati vsaj 5 % površin znotraj meje obdelave projekta: 5 točk – operacija ne izpolnjuje merila oz. ga izpolnjuje samo delno: 0 točk Za ocenjevanje vloge po tem merilu morajo biti zgornji elementi razvidni iz opisa v projektni ali investicijski dokumentaciji, hkrati pa morajo biti v projektantskem popisu del s predračunom vključene ustrezne postavke. Deleži površin ozelenitve se izkazujejo z grafičnim prikazom zelenih	5 Kvadratura zelenih zasaditev: 385,51 m² Kvadratura skupnih površin: 5306,04 m² Delež zelenih površin je 7,27 % (referenca: grafika - projektna dokumentacija – Načrt s področja gradbeništva, grafika Gradbena situacija, popis del: zbirno tehnično poročilo, Poglavje 1.5.8. Krajinska arhitektura in hortikultura)

površin in tabelo s kvadrato skupnih površin v mejah obdelave projekta in kvadrato zelenih površin. <u>Grafični prikaz</u> mora biti vključen v projektno ali investicijsko dokumentacijo.	
SKUPAJ	70 točk