



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI STRUKTURNI
IN INVESTICIJSKI SKLADI
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

VLOGA ZA ODLOČITEV O PODPORI

PROJEKT

EVROPSKEGA SKLADA ZA REGIONALNI RAZVOJ

NALOŽBE V INFRASTRUKTURO

KOLESARSKA POVEZAVA CELJE-LAŠKO (etapa I; Celje- Tremerje)

A. ORGAN, PRISTOJEN ZA IZVAJANJE PROJEKTA, IN NJEGOVE ZMOGLJIVOSTI

A.1 Upravičenec¹

A.1 Upravičenec (v primeru, da jih je več, se poda informacije za vsakega posebej)		
A.1.1	<i>Ime</i>	Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo
A.11.2	<i>Naslov</i>	Tržaška 19, Ljubljana
A.11.3	<i>Davčna številka</i>	SI75827735
A.11.4	<i>Tip upravičenca</i>	NPU
A.11.5	<i>Ime odgovorne osebe</i>	Damir Topolko
A.11.6	<i>Položaj odgovorne osebe</i>	direktor
A.11.7	<i>Telefonska številka</i>	+386 1 478 8002
A.11.8	<i>E-naslov</i>	damir.topolko@gov.si
A.11.9	<i>Ime kontaktne osebe</i>	Irena Zore Willenpart
A.11.10	<i>Položaj kontaktne osebe</i>	vodja Službe za evropske zadeve in tehnično regulativo
A.11.11	<i>Telefonska številka</i>	+386 1 478 8040
A.11.12	<i>E-naslov</i>	irena.zore@gov.si
A.11.13	<i>Velikost podjetja</i>	/

¹ V primeru produktivne naložbe vnesite podatke o velikosti podjetja, prihodkih podjetja (vrednost v milijonih EUR in leto), številu zaposlenih in druge relevantne informacije.

A.2 Zmogljivost upravičenca z navedbo njegove tehnične, pravne, finančne in upravne zmogljivosti¹

A.2.1 Tehnična zmogljivost (navedite najmanj pregled strokovnega znanja, potrebnega za izvedbo projekta, in število zaposlenih s takim strokovnim znanjem, ki so na voljo znotraj organizacije in dodeljeni projektu).

Projekt bo vodila oseba z izkušnjami pri vodenju projektov s področja prometne infrastrukture in dodatnimi znanji s področja vodenja evropskih projektov. Znotraj organizacije je, z ustreznim strokovnim znanjem za vodenje projektov, zaposlenih še 6 oseb. Za dodatno strokovno pomoč ima naročnik sklenjeno pogodbo s podjetjem DRI upravljanje investicij, družba za razvoj infrastrukture d.o.o..

A.2.2 Pravna zmogljivost (navedite najmanj informacije o pravnem statusu upravičenca, ki mu omogočajo izvedbo projekta, in njegovo zmogljivost, da po potrebi sproži pravni postopek).

Upravičenec, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), je organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo (MZI). Izvaja strokovno-tehnične, razvojne, organizacijske in upravne naloge za graditev, vzdrževanje in varstvo glavnih in regionalnih cest ter dela hitrih cest. Med naloge DRSI sodijo tudi priprava predlogov za investicije v državne ceste v njeni pristojnosti, usklajevanje pri projektiranju, graditvi in obnovah cest in objektov na teh cestah. DRSI je zadolžena tudi za gradnjo, nadgradnjo, obnovo in vzdrževanje javne železniške infrastrukture, ter druge naloge, določene z zakoni in podzakonskimi predpisi, ki urejajo javno železniško infrastrukturo.

ORGANIZIRANOST: V sektorjih in službah DRSI se izvajajo glavni delovni procesi, ki vključujejo izpolnjevanje zakonskih in drugih nalog DRSI, v pravni in finančni službi pa potekajo podpirne in spremljajoče dejavnosti, ki so potrebne za izvajanje glavnih delovnih procesov.

A.2.3 Finančna zmogljivost (potrdite najmanj finančni položaj organa, pristojnega za izvedbo projekta, da bi dokazali njegovo sposobnost zagotavljanja likvidnosti za ustrezno financiranje projekta ter s tem uspešno izvedbo in prihodnje delovanje, poleg drugih dejavnosti organa).

Upravičenec, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo je organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo in neposredni proračunski uporabnik. Investicijska naložba izgradnje kolesarske povezave Clje-Laško, je opredeljena v Načrtu razvojnih programov, šifra projekta 2431-13-0002.

Investicija bo financirana iz proračunskih sredstev Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), ter predvidoma iz sredstev ESRR.

A.2.4 Upravna zmogljivost (navedite najmanj projekte, ki jih financira EU, in/ali primerljive projekte, izvedene v zadnjih desetih letih. Če takih primerov ni, navedite, ali so bile upoštewane potrebe po tehnični pomoči; oglejte si institucionalne ureditve, kot je obstoj enote za izvedbo projekta (PIU), ki je sposobna izvesti in upravljati projekt, ter, če je mogoče, vključite predlagano organizacijsko shemo za izvedbo in delovanje projekta).

DRSI je v finančni perspektivi 2007-2013 uspešno izvedla 30 projektov, sofinanciranih iz ESRR sredstev v okviru OP ROPI 2007-2013, razvojne prioritete Prometna infrastruktura, prednostne usmeritve Cestna infrastruktura – državne ceste (7 obvoznic mest, 8 rekonstrukcij cestnih odsekov in 10 rekonstrukcij premostitvenih objektov, 9 kolesarskih povezav in 6 izvenmivskih križanj cest z železnico) etr v ta namen počrpala skoraj 140 mio EUR ESRR sredstev na področju cestne infrastrukture – državne ceste in dosegla vse, z OP ROPI 2007-2013 predvidene kazalnike rezultata in učinka.

¹ V primeru projekta javno-zasebnega partnerstva in če zasebni partner še ni izbran, ta del vključuje minimalna merila o usposobljenosti, ki jih je treba ohraniti za predizborno na razpisu, in njihovo utemeljitev. Vloga opisuje tudi vse ureditve za pripravo, spremljanje in administracijo projekta javno-zasebnega partnerstva.

Projekti sofinancirani iz EU sredstev na cestni infrastrukturi se izvajajo v Službi za evropske zadeve in tehnično regulativo (notranja organizacijska enota DRSI). V izvedbo projekta so v posameznih fazah vključene tudi ostale službe upravičenca (Pravna služba, Služba za javna naročila, Finančna služba) ter pogodbeno konzultantsko podjetje, DRI upravljanje investicij, družba za razvoj infrastrukture d.o.o. Izvajalci posameznih del so izbrani v skladu z Zakonom o javnem naročanju.

A.2.5 *Podrobno opišite način upravljanja infrastrukture po dokončanju projekta (tj. ime upravljavca; metode izbora – javno upravljanje ali koncesija; vrsta pogodbe itd.).*

Po končani izvedbi bo vzdrževanje in upravljanje kolesarskih poti preneseno upravljavcem skladno z veljavnim Zakonom o cestah. Vzdrževanje kategorizirane državne kolesarske poti bo prevzela Direkcija RS za infrastrukturo (redno vzdrževanje na območju predvidene kolesarske poti bo opravljal koncesionar, VOC CELJE vzdrževanje in obnova cest d.o.o., skladno z določili pogodbe »Koncesija za izvajanje gospodarske javne službe rednega vzdrževanja in varstva cest, ki so v upravljanju DRSI – območje 1«, razen na odsekih, ki potekajo po lokalnih cestah, kjer vzdrževanje prevzemata obe občini.

B. OPIS NALOŽBE IN NJENE LOKACIJE; RAZLAGA O NJENI SKLADNOSTI Z USTREZNIMI PREDNOSTNIMI OSMI ZADEVNEGA OPERATIVNEGA PROGRAMA (PROGRAMOV) TER O PRIČAKOVANEM PRISPEVKU K DOSEGANJU POSEBNIH CILJEV NAVEDENIH PREDNOSTNIH OSI IN K DRUŽBENOGOSPODARSKEMU RAZVOJU

B.1 Operativni program in prednostne osi

OP	Prednostna os OP	Prednostna naložba OP	Specifični cilj OP
<p><i>Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020</i></p> <p>CCI 2014SI16MAOP001</p>	<p><i>04 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«</i></p>	<p><i>4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«</i></p>	<p><i>1 Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih</i></p>

B.2 Naziv operacije

Naziv oz. naslov operacije
KOLESARSKA POVEZAVA CELJE-LAŠKO (etapa I; Celje-Tremerje)

B.3 Sklad

Sklad
ESRR

B.4 Kategorizacija dejavnosti projekta¹

	Oznaka	Znesek	Odstotek
	090	3.505.965,14	100%
	<>	<>	<>
	<>	<>	<>
B.2.1 Koda(e) za razsežnost(i) »področje ukrepa« (uporabite več kod, če je na podlagi sorazmernega izračuna ustreznih več področij ukrepa)	<>	<>	<>
	<>	<>	<>
B.2.2 Koda za razsežnost »oblika financiranja« (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	01	2.280.745,00	100%
	<>	<>	<>
B.2.3 Koda za »teritorialno razsežnost« (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	07	3.505.965,14	100%
	<>	<>	<>
B.2.4 Koda za razsežnost »teritorialni mehanizem izvajanja«	07	3.505.965,14	100%
B.2.5 Koda za razsežnost »tematski cilj« (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	04	3.505.965,14	100%
B.2.6 Koda za razsežnost »gospodarska dejavnost« (koda NACE (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	22		
B.2.7 Koda za razsežnost(i) »lokacija« (NUTS III ²) (v nekaterih primerih je ustreznih več kod – navedite sorazmerne deleže)	SI034		
B.2.8 Narava naložbe ³ (izpolnite le za produktivne naložbe)			
B.2.9 Zadevni (izpolnite le za produktivne naložbe) ⁴			

¹ Priloga I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 215/2014 z dne 7. marca 2014 o določitvi pravil za izvajanje Uredbe (EU) št. 1303/2013.

² Uredba (ES) št. 1059/2003 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 154, 21.6.2003, str. 1), kakor je bila spremenjena. Uporabite najbolj natančno in ustrezno kodo NUTS III. Če se projekt nanaša na več posameznih področij ravni NUTS III, kodirajte po NUTS III ali višjih kodah.

³ Nova gradnja = 1; dozidava = 2; prezidava/posodobitev = 3; sprememba kraja = 4; nastanek s prevzemom = 5.

⁴ Kombinirana nomenklatura (KN), Uredba Sveta (EGS) št. 2658/87 (UL L 256, 7.9.1987, str. 1).

B.5 Opis projekta

B.5.1 Predložite kratak in jedrnat opis projekta (predstavite cilj projekta, obstoječe stanje, vprašanja, ki jih bo obravnaval, objekte, ki bodo zgrajeni itd.), zemljevid, na katerem so opredeljeni območje izvajanja projekta in glavne komponente projekta z ocenami skupnih stroškov za te (brez razčlenitve stroškov po dejavnostih).

Obstoječe stanje

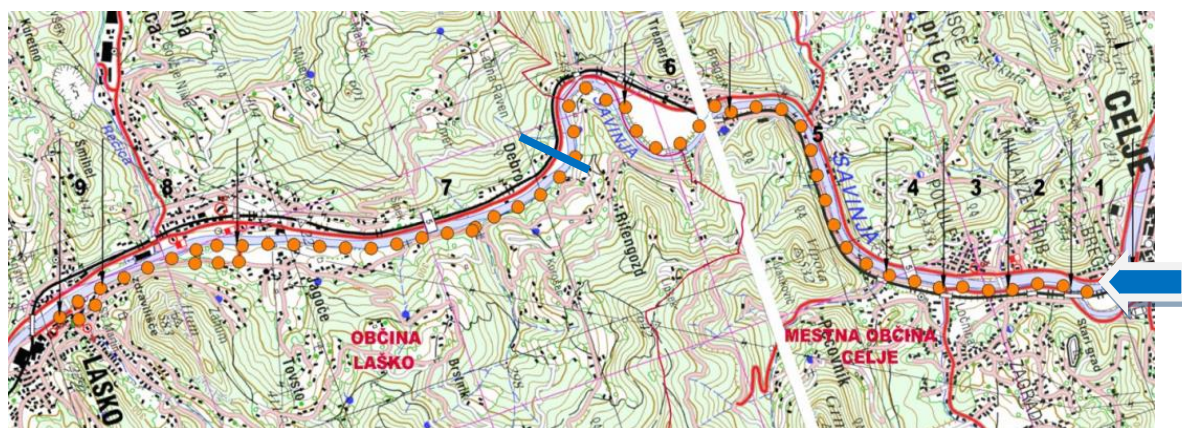
Kolesarski promet med Celjem in Laškim se v pretežnem delu odvija po prometno obremenjeni državni cesti G1-5/0328. Povprečni letni dnevni promet (PLDP) je v letu 2016 znašal 13.728 vozil, od tega 1.627 tovornih vozil. Na cestah, kjer trenutno poteka kolesarski promet med obema občinama, se je v obdobju zadnjih dvajsetih let (od 31. 12. 1997 do 31. 12. 2017) zgodilo 50 prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi pešci ali kolesarji. 20 kolesarjev je utrpelo lažje ali hude telesne poškodbe, med pešci pa je bilo lažje poškodovanih 6, 3 pa huje.

Cilj projekta je zgraditi I. etapo kolesarske povezave na odseku Celje-Laško, ki bo povezala Mestno občino Celje kot pomembno regionalno in lokalno središče z zaledjem. Obe občini, med katerima je po statističnih podatkih več dnevni migracij, sta pomembni zaposlitveni središči, kamor dnevno migrirajo občani iz en in druge občine. Projekt bo tako prispeval k uresničevanju ciljev celostne prometne strategije Mestne občine Celje in Občine Laško, v prihodnosti (ko bo kolesarska povezava D1 povezana v celoto), pa bo zgrajeni odsek služil tudi za daljinsko kolesarjenje.

V okviru projekta se bo zgradila kolesarska povezava v dolžini ca 6,1 km, med naseljema Celje in Tremerje.

Namen ureditve kolesarske povezave je zagotavljanje pogojev za dnevne migracije kolesarjev, ki se sedaj vozijo po prometno precej obremenjeni cesti, dolgoročno pa spodbujanje trajnostne mobilnosti izboljšanje pogojev za varno pešačenje in kolesarjenje ter posledično zmanjševanje števila vozil na obremenjenih prometnih odsekih.

Območje izvajanja I etape projekta z opisom pododsekov



I. etapa je z gradbeno-tehnološkega vidika razdeljena na 7 pododsekov:

- pododsek 1 – od km 0+000 do km 0+541
Obstoječa makadamska pot se preuredi v mešano površino za pešce in kolesarje širine 2,75 m. Uredijo se javna razsvetljava, podporna konstrukcija železniškega nasipa ter komunalni vodi.
- Pododsek 2 – od km 0+541 do km 1+052
Kolesarski promet se vodi po obstoječi lokalni cesti LC 036630 Celje-Šmarjeta do mostu čez Savinjo v Polulah. Izvede se razširitev obstoječega hodnika za pešce in ureditev novega osvetljenega prehoda za pešce.
- Pododsek 3 – od km 1+052 do km 1+569
Poteka po lokalni cesti LC 036040. V smeri podvoza pod železniško progo proti Zagrađu se podaljša obstoječi hodnik za pešce (98 m) po desni strani vozišča, v širini 1,70 m. Na območju uvoza na parkirišče je predvideno počivališče z mizo in klopema, stojalom za kolesa, Wi-Fi free točko, osnovnim priborom za popravilo kolesa in informacijsko tablo.
- Pododsek 4 – od km 1+569 do km 2+048
Poteka po lokalni cesti LC 036010. Promet vodi mešano za vse udeležence v prometu, na asfaltiranem vozišču širine 4,0 m. Dogradi se nov hodnik za pešce v dolžini 288 m, širine 1,7m, ter uredi bankine.
- Pododsek 5 – od km 2+048 do km 4+047

Poteka po lokalni cesti LC 200220 do mostu preko Savinje v Tremerjah. Obstoječa infrastruktura se ohrani, doda se le ustrezna prometna signalizacija in mestoma varnostna ograja.

- Pododsek 6 – od km 4+047 do km 5+260

Poteka preko mostu čez Savinjo v Tremerjah in nato po desnem po desnem bregu Savinje po asfaltirani poti, namenjeni pešcem in kolesarjem ter za dostop do kmetijskih površin. Za železniškim mostom poteka po makadamski poti po vrhu protipoplavnega nasipa Savinje, v širini 3,50 do 4,50 m, vse do nove brvi za kolesarje in pešce v km 5+227. Na območju tega pododseka je predvideno počivališče.

- Pododsek 7a – od km 5+260 do km 6+172

Od brvi dalje poteka po levem bregu Savinje po terenu obalnega pasu oziroma do navezave na obstoječo makadamsko cesto, ki se asfaltira do obstoječe asfaltirane ceste (dolžine ca 272 m).

Kolesarska in pešpot bosta do Laškega v tej fazi potekala po obstoječih lokalnih in regionalnih cestah, trasa pa bo opremljena z ustrezno prometno signalizacijo.

Izvedba I. etapa obsega gradnjo kolesarske poti, vključno z vsemi ostalimi potrebnimi ukrepi: gradnjo opornih in podpornih konstrukcij, gradnjo brvi preko Savinje, ureditev javne razsvetljave, prestavitve komunalnih vodov, postavitve prometne opreme in signalizacije, ureditev dostopnih poti in deponij.

Stroški gradnje

glavne komponente projekta	vrednost gradnje z DDV
1. odsek (0+000 - 0+541)	188.034,50
2. - 5. odsek (0+541 - 4+047)	251.339,33
6. odsek (4+047 - 5+260)	2.084.334,85
7.a odsek (5+260 -6+172)	522.125,44
skupaj	3.045.834,13

B.5.2 Navedite predvidene aktivnosti operacije (npr. komponente oz. dejavnosti)¹:

Ali je aktivnost vezana na vrsta stroška?

da

ne

Predvidene dejavnosti ali aktivnosti	Predvidena vrsta stroška	Skupni stroški (v EUR)
Gradbena dela	Nakup in gradnja nepremičnin	2.496.585,35
Zemljišča	Nakup nezazidanih zemljišč	161.639,65
Nadzor, inženiring	Stroški storitev zunanjih izvajalcev	99.863,41
Projektna dokumentacija	Projektna dokumentacija	136.604,92
Informiranje in komuniciranje	Stroški svetovanja na področju informiranja in komuniciranja	8.196,72
DDV	Davek na dodano vrednost	603.075,09
Skupaj		3.505.965,14

¹ Aktivnosti se vnašajo na dva načina, in sicer:

1. V kolikor se izbere opcija »DA«: V tabelo se vnesejo samo nazivi posamezne aktivnosti. Pri vnosu plana stroškov (v preglednici C.1), pa se na posamezno aktivnost vnese posamezna kategorija stroškov/ vrsta stroškov s predvideno dinamiko po letih (upravičene in neupravičene).
2. V kolikor se izbere opcija »NE«: V tabelo se vnesejo nazivi aktivnosti in na posamezno aktivnost vežeš eno ali več kategorij stroškov/vrste stroškov (en strošek je lahko vezan na več aktivnosti) ter vneseš vrednost posamezne aktivnosti (upravičene in neupravičene strošek). Pri vnosu plana stroškov (v preglednico C.1.) pa se vnesejo samo kategorije stroškov/vrste stroškov s predvideno dinamiko po letih, brez navezave na posamezno aktivnost. Skupna vrednost aktivnosti mora biti enaka skupni vrednosti plana stroškov (upravičeni in neupravičeni stroški skupaj).

B.5.3 Če je projekt faza širšega projekta, kratko in jedrnatopišite predlagane faze izvajanja ter pojasnite, kako so tehnično in finančno neodvisne. Pojasnite, katera merila so bila uporabljena za določitev, da se projekt razdeli na faze. Navedite delež (odstotek) celotnega projekta, ki ga zajema ta faza.

Projekt je 1. faza širšega projekta, ki zajema izvedbo dela kolesarske povezave D1 Šentilj-Sečovlje na odseku Celje-Laško (od km 0+000 do km 10+957) v dolžini približno 11 kilometrov. Trasa poteka po območju Mestne občine Celje in Občine Laško. Z izvedbo projekta bo omogočen varen peš in kolesarski promet med pomembnima središčema Celje ter Laško z njunim zaledjem. Zgrajeni odsek bo v prihodnosti, ko bo kolesarska povezava D1 povezana v celoto, služil tudi za daljinsko kolesarjenje.

Širši projekt je razdeljen na dve etapi, ki sta med seboj tehnično in finančno neodvisni. Skupaj zajemata etapi deset pododsekov, in sicer:

ETAPA I vključuje:

- Pododsek 1 – od km 0+000 do km 0+541
- Pododsek 2 – od km 0+541 do km 1+052
- Pododsek 3 – od km 1+052 do km 1+569
- Pododsek 4 – od km 1+569 do km 2+048
- Pododsek 5 – od km 2+048 do km 4+047
- Pododsek 6 – od km 4+047 do km 5+260
- Pododsek 7a – od km 5+260 do km 6+172

ETAPA II vključuje:

- Pododsek 7b – od km 6+172 do km 9+320
- Pododsek 8 – od km 9+320 do km 10+528
- Pododsek 9 – od km 10+528 do km 10+957

Razdelitev širšega projekta na dve etapi je smiselna, saj gre za izvedbo kolesarske povezave na ločenih odsekih, dela oz. posegi se bodo izvajali v različnem časovnem okvirju. I. etapo tvorijo pododseki 1, 2, 3, 4, 5, 6 in 7a med km 0+000 in km 6+172, II. etapo pa pododseki 7 b, 8 in 9 med km 6+172 in 10+957. I. etapa se bo izvajala v obdobju 2017-2019, II. etapa pa v obdobju 2019 - 2022. Smiselnost razdelitve širšega projekta v dve etapi se kaže tudi v načinu financiranja, saj so za I. etapo načrtovana tudi sredstva Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) in je potrebno spremljati učinke in rezultate projekta na ravni I. etape, ki tako predstavlja tehnično in finančno zaključeno celoto.

Finančno predstavlja etapa I približno 51,81 % širšega projekta.

B.5.4 Ali je organ upravljanja oziroma Evropska komisija že odobrila kateri del tega projekta?

da

ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite številko odločbe o dodelitvi sredstev:

/

B.6 Cilji projekta in skladnost projekta z ustreznimi prednostnimi osmi zadevnega operativnega programa(zadevnih operativnih programov) ter pričakovan prispevek k doseganju posebnih ciljev in rezultatov navedenih prednostnih osi in k pričakovanemu prispevku k družbenogospodarskemu razvoju območja, zajetega z operativnim programom.

B.6.1 Kateri so glavni cilji projekta? Navedite jih in jih na kratko obrazložite.

Glavni cilji projekta ureditve kolesarske povezave so:

- ureditev pešpoti in kolesarske poti od km 0+000 (Celje) do km 6+172 (Tremereje),
- izboljšanje dostopnosti in tehničnih elementov površin, namenjenih kolesarjenju,
- izboljšanje označenosti poti,
- povečanje prometne varnosti,

- zmanjšanje emisij hrupa in škodljivih vplivov na okolje z razvojem (suburbane) mobilnosti,
- izboljšanje življenjskega okolja,
- spodbujanje trajnostne mobilnosti,
- povezanost lokalnega in državnega kolesarskega omrežja,
- zmanjšanje prometnih zastojev na glavni cesti,
- izboljšanje urejenosti okolja in turistične ponudbe (urejena počivališča s spremljajočo infrastrukturo).

Dolgoročni cilj je vzpostavitev enovitega sistema kolesarskih povezav v regiji, s primernim sistemom vzdrževanja in upravljanja. Posledica vodenja kolesarskih poti po manj prometni infrastrukturi, namenjeni ranljivejšim udeležencem v prometu, bo tudi izboljšana prometna varnost.

B.6.2 Navedite podrobne informacije o skladnosti projekta z ustreznimi prednostnimi osmi operativnega programa ter o pričakovanem prispevku k doseganju kazalnikov rezultatov v okviru posebnih ciljev teh prednostnih osi.

Investicija zasleduje zastavljene cilje v okviru »Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014 - 2020«, prednostne osi 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja«, tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih«, prednostne naložbe 4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«, specifičnega cilja 1 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih«.

V okviru navedene prednostne naložbe se bodo spodbujali ukrepi, ki se bodo izvajali na podlagi izdelanih celostnih prometnih strategij na nivoju občin. V tem projektu je ključna izgradnja regionalne kolesarske povezave med Mestno občino Celje in Občino Laško, z namenom zagotavljanja trajnostne in dnevne mobilnosti. V sklopu izvedbe bodo podprte aktivnosti, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti in kvalitete bivanja. Sočasno se bo izboljšala kvaliteta zraka, zmanjšala raven hrupa ter povečala prometna varnost.

Projekt prispeva k doseganju spodnjih kazalnikov OP za manj razvite regije v okviru ESRR:

Identifikator	Kazalnik	Vrsta kazalnika	Merska enota	Ciljna vrednost za leto 2018	Ciljna vrednost za leto 2023	Ciljna vrednost za leto 2023 po OP
4.23	Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav	kazalnik učinka	km	0	6	30
F1	Vložena sredstva/Izdatki	Finančni kazalnik	EUR	2.197.541,43	2.504.782,07	32.624.110,00

B.6.3 Navedite, kako bo projekt prispeval k družbenogospodarskemu razvoju območja, zajetega z operativnim programom.

V skladu z razvojno specializacijo regije bo projekt povezal mestna oziroma urbana središča z zaledji in tako Savinjski regiji prinesel izboljšanje na več področjih. Predvidevajo se spremembe na bolje v povečani uporabi trajnostne mobilnosti, ki posledično razbremenjuje okolje in izboljšuje kvaliteto zraka, ljudi pa spodbuja k uporabi aktivne mobilnosti. Nove kolesarske povezave bodo zagotovile boljšo mobilnost vseh prebivalcev in večjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Izvedba investicije bo zadovoljila potrebe lokalnih prebivalcev po varni in smiselno urejeni kolesarski povezavi med Celjem in Laškim. Potek kolesarske poti izven območja glavnih cest bo zagotovil večjo varnost, prav tako nove označbe in javna razsvetljava. Pričakuje se večja uporaba kolesarjenja na dnevni ravni za dostop do šole, službe ali zgolj v rekreativne namene. Glede na turistično ponudbo obeh občin, si lahko obetamo tudi večji obisk lokalnih znamenitosti z uporabo kolesa.

B.6.4 Pojasnite, katere ukrepe je načrtoval/sprejel upravičenec, da bi zagotovil optimalno izrabo infrastrukture v operativni fazi.

Kot je že bilo navedeno, bo investicija pomembno vplivala na izboljšanje prometne varnosti, stanja okolja, dostopnosti območja šibkejšim udeležencem v prometu in spodbujanju trajnostne mobilnosti ter izboljšanju pogojev za razvoj in povečanje obiskanosti turističnih znamenitosti. V investicijo je vključena izvedba kolesarske poti, ki vključuje gradnjo kolesarske poti, gradnjo opornih in podpornih konstrukcij, gradnjo brvi preko Savinje, ureditve javne razsvetljave s prestavitvijo komunalnih vodov, postavitve prometne opreme in signalizacije ter ostala dela, potrebna za izgradnjo kolesarske poti (dostopne poti, deponije, ipd.).

Prenovljena kolesarska in ostala infrastruktura ne bo namenjena trženju in jo bodo lahko prebivalci in turisti uporabljali pod enakimi pogoji.

B.7 Navedba lokacije operacije

B.7.1 Predložite informacijo o lokaciji, na katerem je opredeljeno območje (občina) izvajanja operacije in njenih glavnih aktivnosti (v primeru, da te informacije na ravni občine ni možno podati, npr sistemski ukrepi ipd., se navedba informacije izpusti).

Območje izvajanja operacije zajema Mestno občino Celje in Občino Laško. Začetek trase 1. etape je v krožišču na Ulici XIV. divizije v Celju, konec pa z navezavo na obstoječo lokalno cesto v naselju Rifengozd v Občini Laško.

C. SKUPNI STROŠKI IN SKUPNI UPRAVIČENI STROŠKI¹

C.1 Izpolnite preglednico (vsi zneski v evrih):

	Aktivnost	Kategorija stroška oz. vrsta stroška	Kategorija regije[1]	"Pro rata" (%)	Skupni stroški	Neupravičeni stroški	Upravičeni stroški do sofinanciranja	Drugi upravičeni stroški	Upravičeni stroški skupaj	Odstotek skupnih upravičenih stroškov
					(A)	(B)	(C)	(D)	(E) = (C) + (D)	E/A
1	Gradbena dela	gradbena in obrtniška dela	V-SI	100%	2.496.585,35	0,00	2.272.548,28	224.037,07	2.496.585,35	100%
			Z-SI							
			SI							
2	Zemljišča	nakup zemljišč	V-SI	100%	161.639,65	161.639,65	0,00	0,00	0,00	0%
			Z-SI							
			SI							
3	Nadzor, inženiring	stroški zunanjih izvajalcev (nadzor, inženiring)	V-SI	100%	99.863,41	99.863,41	0,00	0,00	0,00	0%
			Z-SI							
			SI							
4	Projektna dokumentacija	stroški zunanjih izvajalcev (projektna dokumentacija)	V-SI	100%	136.604,92	136.604,92	0,00	0,00	0,00	0%
			Z-SI							
			SI							
5	Stroški informiranja in komuniciranja	stroški zunanjih izvajalcev (komuniciranje z javnostjo)	V-SI	100%	8.196,72	0,00	8.196,72	0,00	8.196,72	100%
			Z-SI							
			SI							
A	Vmesna vsota	V-SI	100%	2.902.890,05	398.107,98	2.280.745,00	224.037,07	2.504.782,07	86%	
		Z-SI								
		SI								
B	DDV	V-SI	100%	603.075,09	603.075,09	0,00	0,00	0,00	0%	
		Z-SI								
		SI								
C	SKUPAJ	V-SI	100%	3.505.965,14	1.001.183,07	2.280.745,00	224.037,07	2.504.782,07	71%	
		Z-SI								
		SI								

¹ Skladno z Navodili OU o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014–2020.

C.2 Preverjanje skladnosti s pravili o državni pomoči

Ali menite, da ta projekt vključuje odobritev državne pomoči?

da

ne

Če ste odgovorili pritrdilno, izpolnite preglednico:

	Znesek pomoči (v EUR), izražen v bruto ekvivalentu nepovratnih sredstev ¹	Skupni znesek upravičenih stroškov (v EUR) ²	Intenzivnost pomoči (v %)	Številka državne pomoči/registrska številka pomoči na podlagi skupinskih izjem
Odobrena shema pomoči ali odobrena posamezna pomoč				
Pomoč, ki jo zajema uredba o skupinskih izjemah				
Pomoč v skladu s sklepom o storitvah splošnega gospodarskega pomena ³ ali uredbi o javnem kopenskem potniškem prometu ⁴				
Skupna odobrena pomoč		Ni relevantno	Ni relevantno	Ni relevantno

Če je odgovor negativen, podrobno pojasnite podlago za ugotovitev, da projekt ne zajema državne pomoči. Te informacije predložite za vse skupine morebitnih prejemnikov državne pomoči, na primer pri infrastrukturah so to lastnik infrastrukture, gradbena podjetja, upravljavec in uporabniki infrastrukture. Če je primerno, navedite, ali je razlog, zaradi katerega menite, da projekt ne vključuje državne pomoči, naslednji: (i) projekt se ne nanaša na nobeno gospodarsko dejavnost (vključno z dejavnostmi v javnem interesu) ali (ii) prejemnik(i) podpore ima(jo) zakonski monopol nad zadevnimi dejavnostmi in ni(so) dejaven(ni) v nobenem drugem liberaliziranem sektorju (ali pa se vodijo ločeni računi, če je (so) prejemnik(i) dejaven(ni) tudi v drugih sektorjih).

Izjavo glede državnih pomoči pridobiva MZI.

¹ Bruto ekvivalent nepovratnih sredstev je diskontirana vrednost pomoči, izražena kot odstotek diskontirane vrednosti upravičenih stroškov, kot se izračuna v času dodelitve pomoči na podlagi referenčne obrestne mere, ki se uporablja v času dodelitve.

² Pravila o državni pomoči vključujejo določbe o upravičenih stroških. V tem stolpcu morajo države članice navesti skupni znesek upravičenih stroškov na podlagi uporabljenih pravil o državni pomoči.

³ Sklep Komisije 2012/21/EU z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 7, 11.1.2012, str. 3).

⁴ Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

C.3 Izračun skupnih upravičenih stroškov

Izberite ustrezno možnost (A ali B) in po potrebi dopolnite informacije. Za operacije, ki ne ustvarjajo prihodka, izberite metodo iz člena 61(3)(b) Uredbe (EU) št. 1303/2013 in določite sorazmerno uporabo diskontiranih neto prihodkov pri 100 %.

A) Izračun diskontirane vrednosti neto prihodkov (člen 61(3)(b) Uredbe (EU) št. 1303/2013)

		Vrednost
1.	Skupni upravičeni stroški pred upoštevanjem zahtev iz 61. člena Uredbe (EU) št. 1303/2013 (v EUR, nediskontirani)	<2.504.782,07>
2.	Sorazmerna uporaba diskontirane vrednosti neto prihodkov (v %) (če je primerno) = (E.1.2.9)	<100%>
3.	Skupni upravičeni stroški po upoštevanju zahtev iz 61. člena Uredbe (EU) št. 1303/2013 (v EUR, nediskontirani) = (1) * (2)	<2.504.782,07>

B) Metoda pavšalne stopnje ali metoda zmanjšane stopnje sofinanciranja (člen 61(3)(a) in člen 61(5) Uredbe (EU) št. 1303/2013)

		Vrednost
1.	Skupni upravičeni stroški pred upoštevanjem zahtev iz 61. člena Uredbe (EU) št. 1303/2013 (v EUR, nediskontirani)	<>
2.	Pavšalna stopnja	<>
3.	Skupni upravičeni stroški po upoštevanju zahtev iz člena 61 Uredbe (EU)	<>

D. OPRAVLJENE ŠTUDIJE IZVEDLJIVOSTI, VKLJUČNO Z ANALIZO MOŽNOSTI, IN REZULTATI

D.1 Analiza povpraševanja

Povzemite analizo povpraševanja, vključno s predvideno stopnjo rasti povpraševanja, da bi dokazali povpraševanje za projekt, v skladu s pristopom, kakor je določen v Metodologiji za izvedbo analize stroškov in koristi. Navesti je treba vsaj naslednje informacije:

- metodologija za projekcije;
- predpostavke in izhodišča (npr. promet v preteklosti, predviden promet brez projekta);
- projekcije za izbrane možnosti, če je primerno;
- vidike na strani ponudbe, vključno z analizo obstoječe ponudbe in pričakovanega razvoja (infrastrukture);
- mrežni učinek (če obstaja).

1. Stanje kolesarskega omrežja v Sloveniji

Državno kolesarsko mrežo v Sloveniji sestavljajo daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave, ki se urejajo kot kolesarske poti, steze, pasovi ali kot površine, namenjene tudi ostalim udeležencem v prometu. Na omrežje državnih kolesarskih povezav se navezujejo tudi občinske kolesarske povezave. Splošno velja, da kolesarski promet uvrščamo med okoljsko in zdravstveno najprimernejša prevozna sredstva, ki se na krajših razdaljah izkažejo tudi za najhitrejša. Kolesarske poti na krajših razdaljah uporabljajo lokalni prebivalci za prevoz na delo, v šole, za nakupe in podobne potrebe, na daljših razdaljah pa lokalni prebivalci in turisti z namenom rekreacije in turistične dejavnosti.

Problem pospešenega razvoja kolesarjenja predstavlja pomanjkljivo urejena in nepovezana infrastruktura za trajnostno mobilnost, ki zajema mrežo kolesarskih povezav, pločnikov, postajališč, signalizacije, integracije z ostalimi prevoznimi sredstvi (vlak) ipd. Na količino kolesarskega prometa vplivajo tudi razdalje, topografske in vremenske razmere. Slovenija ima zasnovo državnega kolesarskega omrežja, ki pa ni dograjeno in povezano. Stanje poslabšujejo še pomanjkljiva označitev in ureditev kolesarskih povezav s prometno signalizacijo na obstoječi infrastrukturi in slaba povezanost obstoječih kolesarskih povezav. Predmetni projekt je prispevek k vzpostavitvi sistema državnega kolesarskega omrežja s povezavami na lokalni in regionalni ravni.

2. Obstoječe stanje predvidene trase

Predvidena trasa kolesarske povezave in pešpoti poteka na območju Mestne občine Celje in Občine Laško. Pretežno poteka kolesarski promet po cestah skupaj z motornimi vozili. Pešpot in glavna državna kolesarska pot poteka v večjem delu vzdolž obstoječih cest, poti, kjer je predvidena širitev oziroma rekonstrukcija le-teh za potrebe nove pešpoti in kolesarske poti. V delih, kjer širitev ni možna, je predvidena nova trasa poti. Trasa nove poti poteka pretežno ob levem in na krajšem delu tudi po desnem bregu reke Savinje. Vzporedno poteka tudi železniška povezava Celje-Zidani Most s postajama na začetku in koncu trase.

3. Prometne obremenitve

Prometne obremenitve državnega cestnega omrežja spremlja Direkcija RS za infrastrukturo. Števno mesto »90–Košnica«, ki se nahaja na glavni cesti G1-5 med Celjem in Laškim, na odseku 0328, v km 4+390, je opremljeno s števcem QLTC8. Glede na lokacijo kolesarske povezave je ta števec edini, ki lahko povzema tamkajšnje prometne obremenitve na državni cesti. Obseg prometa na lokalnih cestah je ocenjen na podlagi prometnih študij vključenih občin. Prometne obremenitve na lokalnih cestah v 20 letnem planskem obdobju ne bodo presegle 1.000 PLDP (povprečni letni dnevni promet).

Po podatkih DRSI se je delež celotnega prometa med leti 2011 in 2016 zmanjšal za 3,3 %, pri čemer največji padec beležimo v kategoriji tovornih vozil, kjer se je delež zmanjšal za 8,13 %. Še vedno pa je zelo visok delež tovornih vozil, ki predstavlja 12,48 % PLDP.

Tabela 4-1: Prometne obremenitve na števnem mestu 90–Košnica (2011-2016)

leto	cesta	odsek	števno mesto	ime števnege mesta	PLDP	VT1, VT2	VT3	VT4
2011	G1-5/0328	Celje (Polule) - Laško	90	Košnica	14.196	12.387	47	1.771
2012	G1-5/0328	Celje (Polule) - Laško	90	Košnica	13.426	11.751	44	1.631
2013	G1-5/0328	Celje (Polule) - Laško	90	Košnica	12.895	11.294	44	1.557
2014	G1-5/0328	Celje (Polule) - Laško	90	Košnica	13.099	11.467	47	1.585
2015	G1-5/0328	Celje (Polule) - Laško	90	Košnica	13.358	11.692	48	1.618
2016	G1-5/0328	Celje (Polule) - Laško	90	Košnica	13.728	12.058	43	1.627

Legenda:

VT1 – osebna vozila

VT2 – motorji

VT3 – avtobusi

VT4 – tovorna vozila

4. Prometna varnost

Na cestah, kjer trenutno poteka kolesarski promet med obema občinama, se je v obdobju zadnjih dvajsetih let (od 31. 12. 1997 do 31. 12. 2017) zgodilo 50 prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi pešci ali kolesarji. 20 kolesarjev je utrpelo lažje ali hude telesne poškodbe, med pešci pa je bilo lažje poškodovanih 6, 3 pa huje. Podatke objavlja Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa.

D.2 Analiza možnosti

D.2.1 Opišite alternativne možnosti, obravnavane v investicijski dokumentaciji. Navesti je treba vsaj naslednje informacije:

- i) skupni stroški naložbe in operativni stroški za obravnavane možnosti;
- ii) možnosti za obseg (glede na tehnična, operativna, ekonomska, okoljska in družbena merila) in možnosti za lokacijo predlagane infrastrukture;
- iii) tehnološke možnosti – po sestavnih delih in po sistemu;
- iv) tveganja pri vsaki možnosti, vključno s tveganji, povezanimi z vplivi podnebnih sprememb in ekstremnih vremenskih pojavov;
- v) ekonomski kazalniki za obravnavane možnosti, če je primerno;
- vi) zbirna preglednica z vsemi prednostmi in slabostmi za vse obravnavane možnosti.

Na podlagi predhodnih strokovnih podlag za umestitve trase kolesarske povezave in pešpoti ob Savinji med Celjem in Laškim (RC Planiranje d.o.o. Celje, številka projekta 414/08) je ugotovljeno, da kolesarska pot lahko poteka pretežno le po obstoječih cestah in poteh.

Variantne možnosti izvedbe projekta so možne le na dveh pododsekih, 8 in 9, ki nista predmet te vloge. Sicer je možna le varianta z investicijo ali brez investicije.

D.3 Izvedljivost izbrane možnosti

Na kratko povzemite izvedljivost izbrane možnosti, ki zajema naslednje ključne razsežnosti: institucionalna, tehnična in okoljska, ter druge vidike ob upoštevanju ugotovljenih tveganj, da bi tako dokazali izvedljivost projekta.

Izgradnja kolesarske infrastrukture ima visoko prioriteto v Nacionalne programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 in njenem izvedbenem dokumentu (drsní plan).

Za projekt je izdelan investicijski program, ki izkazuje upravičenost projekta na podlagi meril prostorskega razvoja, skladno z Uredbo o metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju državnih cest in javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 5/2017) in CBA analiza kateri rezultati analize tveganja in občutljivosti izkazujejo nisko stopno tveganja.

Projekt tudi ne bo imel bistvenih vplivov na okolje, še zlasti ne v fazi uporabe zgrajene infrastrukture.

V celoti pripravljena projektna in investicijska dokumentacija ter pridobljena vsa potrebna soglasja in dovoljenja nakazujejo na visoko zrelost projekta na takojšnjo izvedbo. EU viri dodeljeni na ta projekt odpravljajo težavo glede financiranja izvedbe posameznih odsekov. Odseka 6 in 7a sta že v gradnji. Javno naročilo za izbor izvajalca gradbenih del za odseke 1 do 5 pa je v teku.

E ANALIZA STROŠKOV IN KORISTI, VKLJUČNO S FINANČNO IN EKONOMSKO ANALIZO, TER OCENA TVEGANJA

E.1 Finančna analiza

E.1.1 *Opišite metodologijo izvedbe analize stroškov in koristi. Pri tem je treba navesti vse glavne predpostavke v zvezi z operativnimi stroški in prihodki ter preostale vrednosti, ki vplivajo na izračun; uporabljene makroekonomske parametre in upoštevane korake v izračunu.*

Analiza stroškov in koristi projekta je izdelana v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. list RS, št. 60/2006, 54/2010, 27/2016). Pri pripravi le-te so upoštevane Smernice EK za izdelavo analize stroškov in koristi za investicijske projekte (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020).

Osnovne predpostavke

V finančni analizi je za analizo smotrnosti cestne infrastrukture upoštevano 30-letno referenčno obdobje (od leta 2018 do 2047), 4 % diskontna stopnja ter stalne cene. Finančna analiza temelji na denarnem toku. Investicija neposredno ne generira prihodkov.

Naložbeni stroški

Ocenjena vrednost projekta znaša 2.902.890,05 EUR brez DDV oz. 3.505.965,14 EUR z DDV. 22 % davek na dodano vrednost je strošek investicije in se ne poračunava.

Ostane vrednosti

Cestna infrastruktura bo v 30-letnem obdobju amortizirana, zato je vrednost ostanka vrednosti projekta le vrednost zemljišča, ki je enaka njegovi izhodiščni vrednosti.

Stroški vzdrževanja

Odhodke projekta predstavljajo dodatni stroški tekočega vzdrževanja objektov in opreme, ki so predmet investicije, in so ocenjeni na 1.500 EUR/km na letni ravni.

Redno vzdrževanje cest in drugih prometnih površin obsega:

- pregledniško službo,
- redno vzdrževanje prometnih površin,
- redno vzdrževanje počivališč,
- redno vzdrževanje bankin,
- redno vzdrževanje odvodnjavanja,
- redno vzdrževanje brežin,
- redno vzdrževanje prometne signalizacije in opreme,
- redno vzdrževanje cestnih naprav in ureditev,
- redno vzdrževanje vegetacije,
- zagotavljanje preglednosti,
- čiščenje cest in drugih prometnih površin,
- redno vzdrževanje cestnih objektov ter objektov in naprav na drugih prometnih površinah,
- intervencijske ukrepe in
- zimsko službo.

Med odhodke pa smo zajeli tudi stroške/odlive za obnovo/vzdrževanje objektov v 10-letnih intervalih v 5 % deležu investicijske vrednosti projekta.

E.1.2 Glavni elementi in parametri, uporabljeni v analizi stroškov in koristi za finančno analizo (vse vrednosti v evrih)

	Glavni elementi in parametri ¹	Vrednost	
1	Referenčno obdobje (leta)	30	
2	Finančna diskontna stopnja (%)	4%	
	Glavni elementi in parametri	Vrednost, nediskontirana	Vrednost, diskontirana (čista sedanja vrednost)
3	Skupni naložbeni stroški brez nepredvidenih stroškov ²	3.179.523	3.054.137
4	Ostane vrednosti	161.640	49.837
5	Prihodki		0
6	Operativni stroški		380.842
	Izračun primanjkljaja v financiranju		
7	Čisti prihodek = prihodki – operativni stroški + ostane vrednosti (v EUR, diskontirano) = (5) – (6) + (4)		0
8	Naložbeni stroški – čisti prihodek = (3) – (7)		3.054.137
9	Stopnja primanjkljaja v financiranju (%) = (8) / (3)	100%	

E.1.3 Glavni kazalniki finančne analize v skladu z dokumentom o analizi stroškov in koristi

Ker projekt ne bo ustvarjal nobenih denarnih prihodkov, finančna analiza stroškov in koristi ni bila izvedena.

	Brez podpore Unije		S podporo Unije	
	(FSD/C)		(FSD/K)	
	A		B (1)	
1. Finančna stopnja donosa (%)	negativna	FSD/C*	negativna	FSD/k*
2. Neto sedanja vrednost (v evrih)	-3.385.142,56	FNSV/C**	-1.633.269,66	FNSV/k**

(1) Za izračun donosnosti projekta brez (»/C«) podpore Unije in z njo (»/K«) glej navodila Evropske komisije (Guide to cost-benefit analysis of investment projects).

* FSD – Finančna stopnja donosa

** FNSV – Finančna neto sedanja vrednost

¹ Skladno z Delegirano uredbo Komisije (EU) št. 480/2014 z dne 3. marca 2014.

² Če je DDV povračljiv, morajo stroški in prihodki temeljiti na vrednostih brez DDV.

E.1.4 Strategija glede tarif in dostopnost (če je primerno)

E.1.4.1 Če se pričakuje, da bo projekt ustvaril prihodke s tarifami ali pristojbinami, ki jih krijejo uporabniki, navedite podrobne informacije o sistemu zaračunavanja (vrste in stopnjo pristojbin, načelo ali zakonodajo Unije, na podlagi katere so bile uvedene pristojbine).

/

E.1.4.2 Ali pristojbine pokrijejo operativne stroške, vključno s stroški vzdrževanja in stroški nadomestitve pri projektu?¹

da ne

Navedite podrobne informacije v zvezi s strategijo glede tarif. Če je odgovor negativen, navedite delež operativnih stroškov, ki bo krit, in vire financiranja stroškov, ki ne bodo kriti. Če je zagotovljena pomoč za tekoče poslovanje, navedite podrobnejše informacije. Če ni predvidena nobena pristojbina, pojasnite, kako bodo kriti operativni stroški.

V okviru projekta ni predviden sistem zaračunavanja pristojbin za uporabnike povezave. Stroški vzdrževanja bodo kriti iz proračuna upravljavcev povezave – DRSI in obe občini, po katerih poteka trasa.

E.1.4.3 Če se pristojbine razlikujejo med različnimi uporabniki, ali so te sorazmerne z različno uporabo projekta/dejansko porabo?

da ne

(V vnosnem polju navedite podrobne informacije)

/

E.1.4.4 Ali so pristojbine sorazmerne z onesnaževanjem, ki ga povzročajo uporabniki?

da ne

(V vnosnem polju navedite podrobne informacije)

/

E.1.4.5 Ali je bila upoštevana cenovna dostopnost pristojbin za uporabnike?

da ne

(V vnosnem polju navedite podrobne informacije)

/

¹ Vključno s povečanimi stroški v ekonomski življenjski dobi projekta zaradi vplivov podnebnih sprememb in drugih naravnih nesreč (če je primerno).

E.2 Ekonomska analiza

E.2.1 Opišite metodologijo, ključne predpostavke pri vrednotenju stroškov (navedite tudi ustrezne sestavine stroškov, ki so bile upoštevane – stroški naložbe, stroški nadomestitve, operativni stroški), gospodarske koristi in zunanje dejavnike, vključno s tistimi, ki so povezani z okoljem, blaženjem podnebnih sprememb (po potrebi tudi povečane emisije toplogrednih plinov in ekvivalent CO₂) ter s pripravljenostjo na podnebne spremembe in naravne nesreče.

Predpostavke ekonomske analize, na podlagi katere smo izračunali družbeno ekonomske koristi s širšega družbenega vidika:

- enako referenčno obdobje kot za finančno analizo;
- po CBA Guide pri ekonomski analizi upoštevani le ekonomski stroške in koristi na območju projekta;
- uporabljena ekonomska diskontna stopnja je 5 %;
- investicijska vrednost operacije ter operativni stroški kot denarni odliv ne vključujejo DDV;
- kot ekonomski priliv projekta po zaključku ekonomske dobe upoštevan ostanek vrednosti projekta oz. infrastrukture, ki ima v primerjavi z obravnavano ekonomsko dobo projekta daljšo življenjsko dobo ter bo tudi po končanem referenčnem obdobju v uporabi in bo še ustvarjala neto koristi (zemljišče);
- ocenjene koristi projekta predstavljajo:

- o **koristi iz naslova zmanjšanja eksternih stroškov:**

Ker je eden od ciljev predmetne investicije zmanjšanje eksternih stroškov, ki jih povzročata motorni promet, jih v ekonomski analizi obravnavamo kot ekonomsko korist. »Eksterni stroški prometa« so tisti, ki jih udeleženci v cestnem prometu povzročajo družbi in okolju ter niso nadomeščeni s povratno transakcijo. Glavni viri teh stroškov so prometne nesreče, zastoji, onesnaževanje zraka, hrup in podnebne spremembe ter uničenje okolja. Vrednost teh negativnih stroškov se za Slovenijo ocenjuje med 0,11 (v izvenkoničnem času) do 0,23 €/km (Vir: Lep et al.: Eksterni stroški prometa, (2004), Handbook of External Costs of Transport, (2008)).

V okviru projekta (I. etapa) se izvede relativno dolg odsek peš in kolesarske povezave, ki ima izredno velik vpliv na odločanje prebivalcev o uporabi trajnostne mobilnosti (peš, kolo). Z zvezno povezavo se namreč povečuje varnost in dolžina poti, ki je za uporabnika izredno pomembna.

Ekonomske koristi projekta, izražene v denarju, ocenjujemo v njegovem prispevku k znižanju eksternih stroškov na letni ravni. Prispevek projekta ocenjujemo v prihranku prevoženih kilometrov z motornimi vozili v višini 2.000 km/dan, kar v denarju predstavlja dnevno znižanje eksternih stroškov po oceni 2000 km*0,15 EUR/km = 300 EUR/dan. Na letni ravni, ob upoštevanju 250 delovnih dni/leto, bi znašal prihranek eksternih stroškov 75.000 EUR.

- o **koristi iz naslova zmanjšanja stroškov zdravljenja:**

Ker je eden ciljev predmetnega projekta izboljšanje zdravja prebivalcev, ki kolesarijo, smo ekonomske koristi izračunali tudi kot prihranek stroškov zdravljenja prebivalcev v občinah Celje in Laško. Po podatkih ZZS so v letu 2017 znašali odhodki za zdravila, medicinske pripomočke, pripravke za hemofilike iz krvi in cepiva znašali 395,8 milijona evrov, kar preračunano na število prebivalcev v obeh občinah predstavlja 11,87 milijona evrov odhodkov. Zmanjšanje le-teh zaradi rednega kolesarjenja za cca 0,5 % predstavlja letno korist v višini 59.370 EUR.

- o **dodatne koristi iz gradbeništva**

Gradbeništvo je ena izmed panog, ki ima visok multiplikatorni učinek, predvsem kadar gre za naložbe financirane, iz državnega ali lokalnega proračuna, saj se s tem spodbuja investicijski cikel in s tem dviguje investicijski multiplikator. Ocenjuje se, da le-ta znaša med 25 % in 30 % (privzeto 27,5 %) na investicijsko vrednost.

- o **koristi iz naslova turizma**

Območje, na katerem se nahaja projekt, povezuje turistično pomembni destinaciji (Celje in Laško). Projekt bo zagotovil višji standard uslug za kolesarjenje in pešačenje, kar bo pomenilo kakovostnejšo turistično ponudbo in povečano prepoznavnost, zaradi česar se bo povečalo število nastanjenih in tranzitnih gostov in s tem prihodki od turizma. Pričakovane letne koristi turizma bodo znašale 50.000 EUR.

Izračun je pokazal, da je ekonomska stopnja donosnosti projekta 7,72 % in je večja od družbene diskontne stopnje, ki znaša 5 %. Ekonomska neto sedanja vrednost projekta je pozitivna.

E.2.2 Navedite podatke o ekonomskih stroških in koristih, opredeljenih v analizi, skupaj s pripadajočimi vrednostmi.

Korist	Vrednost enote (kjer je primerno)	Skupna vrednost ¹ (v EUR, diskontirana)	% skupnih koristi
Zunanje koristi		3.348.337,64	98,90%
Ostanek vrednosti		37.399,77	1,10%
Skupaj		3.385.737,41	100 %
Stroški	Vrednost enote (kjer je primerno)	Skupna vrednost (v EUR, diskontirana)	% skupnih stroškov
Investicijski stroški		2.669.075,36	95,22%
Operativni stroški		134.106,65	4,78%
Skupaj		2.803.182,01	100 %

E.2.3 Navedite podatke o ekonomskih stroških in koristih, opredeljenih v analizi, skupaj s pripadajočimi vrednostmi.

Glavni parametri in kazalniki	Vrednosti
1. Družbena diskontna stopnja (%)	5 %
2. Ekonomska stopnja donosa (%)	7,72 %
3. Ekonomska neto sedanja vrednost (v EUR)	582.555
4. Razmerje med koristmi in stroški	1,21

E.2.4 Učinki projekta na zaposlovanje

Opredelite število delovnih mest, ki bodo ustvarjena (izraženo z ekvivalentom polnega delovnega časa). Število neposredno ustvarjenih delovnih mest:

Število neposredno ustvarjenih delovnih mest:	Št. (ekvivalent polnega delovnega časa)	Povprečno trajanje teh zaposlitev (meseči) ²
V fazi izvajanja	<>	<>
V operativni fazi	<>	<>

E.2.5 Opredelite glavne koristi in stroške, ki jih ni mogoče količinsko opredeliti/finančno ovrednotiti.

Projekt izkazuje pozitivne ekonomske učinke, ki smo jih prikazali v predhodnem poglavju.
Projekt spada med investicije, ki prispevajo k trajnostnemu razvoju družbe, blaginji in kakovosti življenja

¹ Vključno s povečanimi stroški v ekonomski življenjski dobi projekta zaradi vplivov podnebnih sprememb in drugih naravnih nesreč (če je primerno).

² V primeru zaposlitve za nedoločen čas namesto trajanja v mesecih navedite »nedoločen čas«.

državljanov Republike Slovenije in prebivalcev občin, vključenih v projekt. Predstavlja investiranje v infrastrukturo na področju trajnostne mobilnosti.

Poleg koristi, ki jih lahko izrazimo v denarju, ima projekt tudi dodatne posredne koristi, ki jih težko izmerimo v denarju, in sicer:

- povečanje kakovosti življenja prebivalcev, povečanje ekonomske in socialne blaginje,
- vzpostavljeni pogoji za uveljavitev trajnostne urbane mobilnosti v občinah Celje in Laško,
- zagotovitev izboljšanja prometne varnosti kolesarjev,
- spodbujanje uporabe alternativnega trajnostnega načina prevoza do vsakdanjih relacij,
- omogočanje in spodbujanje rekreativne dejavnosti prebivalcev in s tem pozitivni vpliv na njihovo zdravje,
- izboljšanje mestnih in primestnih kolesarskih povezav ter povezanost kolesarske infrastrukture v RS z mednarodnim kolesarskim sistemom, razširitev, popestritev ter dvig kakovosti turistične ponudbe, s čimer se poveča zadovoljstvo vseh gostov.

Potrebno je poudariti, da gre v okviru predmetnega projekta za ukrepe trajnostne mobilnosti, ki sledijo ciljem, zapisanim v vseh razvojnih dokumentih Republike Slovenije; z njegovo implementacijo pa tudi uresničujemo zastavljene cilje za napredek družbe.

E.3 Ocena tveganja in analiza občutljivosti

E.3.1 Opredelite glavne koristi in stroške, ki jih ni mogoče količinsko opredeliti/finančno ovrednotiti.

Na kratko opišite metodologijo in povzemite rezultate, ki vsebujejo glavna ugotovljena tveganja.

V tabeli so ocenjeni možni faktorji tveganja izvedbe projektov. Za vse faktorje je podana pomembnost faktorja tveganja. Pri določanju pomembnosti je upoštevan vpliv faktorja tveganja na izvedljivost projekta v planiranem roku in doseganje kazalcev ter ciljev investicije. Pomembnost ovrednotenih faktorjev je ocenjevana s ponderjem od 1 = manj pomembna do 5 = zelo pomembno. Za vse faktorje tveganja je nato podana svoja ocena od 1 (nizko tveganje) do 5 (visoko tveganje). Pomnožitev ocene tveganja in ponderja nam pokaže vrednost tveganja (rezultat), primerjava z maksimalnim številom točk pa stopnjo tveganja v deležu (kar nam omogoča primerjavo z drugimi projekti). Pri predmetni investiciji je največja verjetnost tveganja dinamika izvedbe ter preseganje ocenjene višine investicije.

Ocena tveganja

Št.	Možna tveganja	pomembnost tveganja (ponder)	ocena tveganja (0 - brez tveganja, 5 - visoko tveganje)	vrednost tveganja (ocena * ponder)
1.	Pridobitev dovoljenj in soglasij za gradnjo	3	1	3
2.	Možnost nakupov zemljišč	3	0	0
3.	Primernost projektne rešitve	3	1	3
4.	Zamude pri javnih naročilih	3	1	3
5.	Preseganje načrtovanih stroškov	2	2	4
6.	Neustrezna kakovost izvedenih del	2	1	2
7.	Bankrot izvajalca gradnje	3	1	3
8.	Pomanjkanje nacionalnih finančnih virov	4	1	4
9.	Doseganje prometno ekonomskih koristi	2	1	2
	VSOTA REZULTATOV			24
	maksimum	24	5	120
	STOPNJA TVEGANJA			20,00%

Pojasnila ocen pri analizi tveganja:

1. Izdelana je vsa projektna dokumentacija in pridobljena vsa potrebna dovoljenja in soglasja.
2. Vse zemljiško-pravne zadeve so urejene.
3. Projektne rešitve so izdelane po najsodobnejših dognanjih stroke.
4. Glede na predvideno dinamiko projekta ocenjujemo, da večjih zamud pri izvedbi ni pričakovati.

5. Vrednost predmetne investicije je določena na podlagi zadnjih razpoložljivih podatkov in večja odstopanja investicije niso predvidena.
6. Neustrezna kakovost izvedenih del: Kakovost izvedenih del ob kvalitetnem nadzoru ni vprašljiva.
7. Glede na trenutno stanje v slovenskem gradbeništvu je bankrot možen, vendar smatramo, da bo naročnik v okviru izvedbe javnega naročila izkoristil vse pravne možnosti za preverjanje finančnega stanja bodočega izvajalca in tako zmanjšal možnost bankrota izbranega izvajalca.
8. Projekt bo sofinanciran s strani Direkcije RS za infrastrukturo in nepovratnimi sredstvi Evropske Unije, zato je tveganje ocenjeno kot nizko.
9. Ocenjujemo, da doseganje ekonomskih koristi ni problematično.

E.3.2 Analiza občutljivosti

Navedite odstotni delež spremembe, uporabljene pri preizkušeni spremenljivki:

Predstavite ocenjeni učinek (kot odstotni delež spremembe) na rezultate indeksov finančnih dosežkov in ekonomskega učinka.

Preizkušena spremenljivka	Sprememba finančne stopnje donosa (%) +/-	Sprememba finančne čiste sedanje vrednosti (%) +/-	Sprememba ekonomske stopnje donosa (%) +/-	Sprememba ekonomske čiste sedanje vrednosti (%) +/-
INVESTICIJSKI STROŠKI (+/- 1 %)	/	/	1,4 %	3,3 %
EKONOMSKE KORISTI (+/- 1 %)	/	/	2,1 %	5,8 %

F ANALIZA VPLIVOV NA OKOLJE OB UPOŠTEVANJU POTREB PO PRILAGAJANJU PODNEBNIM SPREMEBAM IN BLAŽITVI NJIHOVEGA VPLIVA NA OKOLJE TER PRIPRAVLJENOSTI NA NESREČE

F.1 Skladnost projekta z okoljsko politiko

F.1.1 *Opišite, kako projekt prispeva k ciljem okoljske politike in jih upošteva, vključno s podnebnimi spremembami (kot napotek upoštevajte naslednje: učinkovita raba virov, ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemskih storitev, zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, sposobnost odzivanja na vplive podnebnih sprememb itd.).*

Evidentirani so bili naslednji vplivi na okolje:

- poseg se bo izvajal na površini zemljišča velikosti 39.910 m²;
- vpliv posega na emisije onesnaževal v zrak v času gradnje bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv posega na emisije toplogrednih plinov v času gradnje bo zanemarljiv, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv na emisije snovi v vode bo v času gradnje minimalen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv na emisije snovi v tla bo v času gradnje minimalen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv posega na nastajanje gradbenih odpadkov bo majhen, v času obratovanja pa bo vpliv na nastajanje komunalnih odpadkov majhen;
- vpliv na emisije hrupa ob upoštevanju omilitvenih ukrepov v času gradnje bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliva posega na sevanje svetlobe v okolico v času gradnje ne bo, v času obratovanja pa bo vpliv majhen;
- v času gradnje in obratovanja bo vidna izpostavljenost in sprememba rabe tal, ki pa ne bo predstavljala pomembnih vplivov na okolje;
- vpliv vibracij v času gradnje bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- v času gradnje bo prišlo do spremembe vegetacije, vendar bo, ob omilitvenih ukrepih, vpliv majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- vpliv posega na preoblikovanje površine bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- lokacija posega se izvaja na poplavno ogroženem območju, zato je bilo izdano vodno soglasje št. 35506-1801/2016-15;
- nameravani poseg posega v dva kulturna spomenika, zato je bilo izdano kulturnovarstveno soglasje št. EG-10240/2011-5MKL,DB;
- vpliv posega na prostoživeče živali ob upoštevanju omilitvenih ukrepov bo majhen, v času obratovanja pa ga ne bo;
- nameravani poseg je delno načrtovan na zemljiščih z naravovarstvenim statusom, in sicer: Natura 2000, ekološko pomembna območja ter naravna vrednota državnega pomena, zato je vidik ohranjanja narave obravnavan v postopku izdaje naravovarstvenega soglasja.

F.1.2 *Opišite, kako projekt upošteva previdnostno načelo, načelo preventivnih ukrepov, načelo, da je treba okoljsko škodo prednostno odpraviti pri izvoru, in načelo »onesnaževalec plača«.*

Pri gradnji bodo uporabljene najsodobnejše tehnike in omilitveni ukrepi, ki bodo pri sami izvedbi zmanjšale količine odpadkov, emisij in ostalih tveganj onesnaževanja. Vsi ti negativni vplivi se bodo pojavljali samo v času gradnje ter bodo samo začasno vplivali na okolje.

Predvidena pešpot in kolesarska steza bosta na okolje vplivali pozitivno, saj se bo z gradnjo in povečano uporabo trajnostne mobilnosti izboljšala kvaliteta zraka z zmanjšanjem izpustov CO², delcev PM10, hrupa in toplogrednih plinov. Uredilo se bo tudi odvajanje meteornih voda.

Dodatna vlaganja v odpravo morebitnih negativnih vplivov na okolje niso potrebna.

F.2 Uporaba Direktive 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹ (direktiva o strateški okoljski presoji)

F.2.1 Ali je projekt izveden zaradi načrta ali programa, ki ni operativni program?

da ne

/

F.2.2 Če ste na vprašanje F.2.1 odgovorili pritrdilno, navedite, ali je bil načrt ali program izveden na podlagi strateške okoljske presoje v skladu z direktivo o strateški okoljski presoji?

da ne

— Če je odgovor negativen, na kratko pojasnite:

/

- Če ste odgovorili pritrdilno, navedite netehnični povzetek² okoljskega poročila in informacije, zahtevane v členu 9(1)(b) te direktive (elektronsko kopijo ali spletno povezavo, ki vodi do navedenega):

/

F.3 Uporaba Direktive 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta³ (direktiva o PVO) in Uredbe o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presajo vplivov na okolje (Uredba o PVO)

F.3.1 V primeru neizpolnjevanja predhodne pogojenosti glede okoljske zakonodaje (Direktiva 2011/92/EU in 2001/42/ES) navedite povezavo do dogovorjenega akcijskega načrta v skladu z Uredbo (EU) št. 1303/2013.

/

F.3.2 Ali je projekt naveden v prilogah k direktivi o PVO⁴ ali prilogi 1 k Uredbi o PVO?

Projekt je naveden v prilogi 1 k Uredbi o PVO. Na ravni širšega projekta (etapa I in etapa II) obsegajo nameravani posegi ureditev obstoječih kolesarskih povezav in novogradenj. Najdaljša skupna neprekinjena dolžina novozgrajenih kolesarskih stez znaša 2.042 m in presega prag, določen pod točko F.7.1 Priloge 1 Uredbe o PVO, zato je bilo potrebno izvesti predhodni postopek.

*Če se na vprašanje pod F.3.2 odgovori z NE, ni več treba izpolnjevati naslednje točke, vezane na PVO (F.3.3 in F.3.4).*****

F.3.3 Če je projekt zajet v Prilogi I k direktivi o PVO, priložite naslednje dokumente v vnosno polje spodaj za

¹ Direktiva 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje (UL L 197, 21.7.2001, str. 30).

² Pripravljeno v skladu s 5. členom Direktive 2001/42/ES in Prilogo I k navedeni direktivi.

³ Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L 26, 28.1.2012, str. 1) oziroma Uredba o posegih v okolje, za katere je treba izvesti presajo vplivov na okolje (Uradni list RS, št. 51/14, 57/15 in 26/17)

⁴ Če projekt sestavlja več del/dejavnosti/storitev, uvrščenih v različne skupine, je treba informacije navesti za vsako naložbeno nalogo posebej.

dodatne informacije in pojasnila ter uporabite¹:

- (a) netehnični povzetek poročila o PVO²;
- (b) informacije o posvetovanjih z okoljskimi organi, javnostjo in po potrebi o posvetovanjih z drugimi državami članicami, izvedenih v skladu s 6. in 7. členoma direktive o PVO;
- (c) sklep pristojnega organa, izdan v skladu z 8. in 9. členom direktive o PVO, vključno z informacijami o tem, kako je bila z njim seznanjena javnost.

/

F.3.4 Če je projekt zajet v Prilogi II k tej direktivi oz. Prilogi 1 k Uredbi o PVO, ali je bila izvedena presoja vplivov na okolje?

da ne

— Če ste odgovorili pritrdilno, priložite potrebne dokumente, navedene pod točko F.3.3.

— Če je odgovor negativen, navedite naslednje informacije:

- (a) odločitev, predpisana v členu 4(4) direktive o PVO (znana kot sklep v predhodnem postopku);
- (b) izvedeni pragi, merila ali posamični pregled, na podlagi katerih je bilo sklenjeno, da presoja vplivov na okolje ni potrebna (te informacije niso potrebne, če so vključene že v sklep, naveden pod točko (a) zgoraj);
- (c) pojasnite razloge, zakaj projekt nima večjih vplivov na okolje, ob upoštevanju ustreznih meril za izbor, navedenih v Prilogi III k direktivi o PVO (te informacije niso potrebne, če so vključene že v sklep, naveden pod točko (a) zgoraj).

Za nameravani poseg za izvedbo projekta izgradnje kolesarske povezave Celje-Laško ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja. Takšen sklep št. 35405-92/2017-4 je dne 27. 7. 2017 izdala Agencija RS za okolje (v nadaljevanju ARSO) v okviru predhodnega postopka.

F.3.5 Soglasje za izvedbo/gradbeno dovoljenje (kjer je relevantno)

F.3.5.1 Ali je projekt že v gradbeni fazi (vsaj eno javno naročilo del)?

da ne

F.3.5.2 Ali je bilo soglasje za izvedbo/gradbeno dovoljenje za ta projekt že izdano (za vsaj eno javno naročilo del)?

da ne

Navedite datum oziroma pristojni organ, ki je izdal dovoljenje:

UE Laško je dne 27. 3. 2015 izdala gradbeno dovoljenje št. 351-184/2014-22 za gradnjo brvi Tremerje za kolesarje in pešce preko Savinje.

¹ Dodatne informacije morajo biti osredotočene na izbrane elemente postopka PVO, pomembne za projekt (npr. analiza podatkov, študije in ocene, dodatna posvetovanja s pristojnimi organi in javnostjo, določitev dodatnih ukrepov za izravnavo/ublažitev, odločitev o dodatnih predhodnih preveritvah itd., kadar bodo verjetno ugotovljene spremembe v projektu), ki ga je treba izvesti zlasti v sklopu večfaznih postopkov soglasij za izvedbo.

² Pripravljeno v skladu s 5. členom Direktive 2011/92/EU in Prilogo IV k navedeni direktivi.

F.4 Uporaba Direktive 92/43/EGS o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst¹ (direktiva o habitatih); ocena vplivov na območja Natura 2000

F.4.1 Ali bo projekt sam ali v kombinaciji z drugimi projekti po vsej verjetnosti imel znatne negativne vplive na območja, ki so ali bodo vključena v omrežje Natura 2000?

da ne

F.4.2 Če ste na vprašanje F.4.1 odgovorili pritrdilno, navedite:

(1) odločitev pristojnega organa in ustrezno oceno, izvedeno v skladu s členom 6(3) direktive o habitatih;

(2) če je pristojni organ določil, da ima projekt znatne negativne vplive na eno ali več območij, ki so ali bodo vključena v omrežje Natura 2000, predložite:

(a) izvod standardnega obrazca za priglasitev Evropski komisiji v skladu s členom 6(4) direktive o habitatih, ki se predloži, in/ali

(b) mnenje Komisije iz člena 6(4) direktive o habitatih pri projektih, ki pomembno vplivajo na prednostne habitate in/ali vrste ter so utemeljeni z nujnimi razlogi prevladujočega javnega interesa, z izjemo zdravja ljudi in javne varnosti, ali s koristnimi posledicami bistvenega pomena za okolje.

F.4.3 Če je odgovor na vprašanje F.4.1 negativen, priložite izjavo iz Dodatka 1, ki jo izpolni pristojni organ, in karto, na kateri so označeni lokacija projekta in območja Natura 2000. Za projekt, ki ni povezan z infrastrukturo (npr. nakup opreme), je treba to ustrezno pojasniti v nadaljevanju, pri čemer v takem primeru priložitev take izjave ni obvezna.

Dodatek 1 je v pridobivanju.

F.5 Uporaba Direktive 2000/60/ES Evropskega parlamenta in Sveta² (okvirna direktiva o vodah); ocena učinkov na vodna telesa

F.5.1 V primeru neizpolnjevanja ustrezne predhodne pogojenosti dokažite povezavo z dogovorjenim akcijskim načrtom v skladu z 19. členom Uredbe (EU) št. 1303/2013.

/

F.5.2 Ali projekt vključuje novo preoblikovanje fizičnih značilnosti telesa površinske vode ali spremembe gladine teles podzemne vode, ki slabšajo stanje vodnega telesa ali povzročijo, da dobro stanje ali potencial vode nista dosežena?

da ne

F.5.2.1 Če je odgovor pritrdilen, predložite oceno vplivov na vodno telo in podrobneje pojasnite, kako so bili/morajo biti izpolnjeni vsi pogoji iz člena 4.7 okvirne direktive o vodah.

Navedite tudi, ali je projekt rezultat nacionalne/regionalne strategije, povezane z ustreznim sektorjem, in/ali načrta upravljanja povodij, ki upošteva vse pomembne dejavnike (npr. boljša okoljska možnost, kumulativni učinki)? Če je tako, navedite podrobnejše informacije.

¹ Direktiva Sveta 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst (UL L 206, 22.7.1992, str. 7).

² Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES z dne 23. oktobra 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike (UL L 327, 22.12.2000, str. 1).

/

F.5.2.2 Če je odgovor negativen, priložite izjavo iz Dodatka 2, ki jo je izpolnil pristojni organ. Za projekt, ki ni povezan z infrastrukturo (npr. nakup opreme), je treba to ustrezno pojasniti v nadaljevanju, pri čemer v takem primeru priložitev take izjave ni obvezna.

Dodatek 2 je v pridobivanju.

F.6 Če je primerno, informacije o skladnosti z drugimi okoljskimi direktivami

F.6.1 Če je potrebno, podajte informacije o skladnosti z drugimi okoljskimi direktivami.

/

F.7 Stroški izvedenih ukrepov za ublažitev in/ali izravnavo negativnih vplivov na okolje, zlasti zaradi postopka presoje vplivov na okolje ali drugih postopkov ocenjevanj (kot so direktiva o habitatih, okvirna direktiva o vodah, direktiva o industrijskih emisijah) ali nacionalnih/regionalnih zahtev

F.7.1 Če so nastali taki stroški, ali so bili ti vključeni v analizo stroškov in koristi?

da ne

F.7.2 Če so ti stroški vključeni v skupne stroške, ocenite delež stroškov ukrepov, sprejetih za zmanjšanje in/ali izravnavo.

%

F.8 Blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje ter pripravljenost na nesreče

F.8.1 Pojasnite, kako projekt prispeva k ciljem na področju podnebnih sprememb v skladu s strategijo Evropa 2020, pri tem pa vključite informacije o izdatkih, povezanih s podnebnimi spremembami, v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 215/2014.

Investicija je skladna s Strategijo za pametno, trajnostno in vključujočo Evropa 2020, saj tako s posodobitvijo prometnega sektorja kot izvajanjem ukrepov trajnostne mobilnosti (gradnja kolesarskih stez in poti) sledi ciljem zmanjšanja emisij za 30 %.

Skladno s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 215/2014 znaša koeficient za izračun podpore ciljem na področju podnebnih sprememb za »090 Kolesarske steze in poti za pešce« 100%. Vrednost prispevka projekta k ciljem na področju podnebnih sprememb je tako ocenjena na 3.505.965,14 EUR.

F.8.2 Ali je bila izdelana analiza vpliva podnebnih sprememb in izračun podpore ciljem na področju podnebnih sprememb iz ESRR, ESS in KS ter določen koeficient podnebnih sprememb?

da ne

F.8.2.1 Če je odgovor pritrdilen, navedite koeficient podnebnih sprememb.

/

F.8.2.2 Če je odgovor negativen, navedite razloge.

Za projekt Kolesarska povezava Celje-Laško (etapa I; Celje-Tremerje) ni bila potrebna presoja vplivov na okolje, zato ni bila izdelana analiza vpliva podnebnih sprememb. V okviru projekta gre za takšne načrtovane posege, ki niso občutljivi na učinke podnebnih sprememb, projekt pa pozitivno vpliva na doseganje ciljev na področju podnebnih sprememb. Predvidena pešpot in kolesarska steza bosta na okolje vplivali pozitivno, saj se bo s trajnostno mobilnostjo izboljšala kakovost zraka z zmanjšanjem izpustov CO², delcev PM10, hrupa in toplogrednih plinov, uredilo pa se bo tudi odvajanje meteornih voda.

Vlada Republike Slovenije je julija 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (Strategija) in Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji (OP). V OP so skladno z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Uradni list RS, št. 73/05) opredeljeni, opisani in ovrednoteni vplivi izvedbe strategije na okolje, med drugim tudi na podnebne dejavnike. Strategija vključuje med drugim tudi Okoljsko sprejemljivost in obravnava blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje podnebnim spremembam.

Načrtovanje kolesarske povezave je sledilo ciljem Strategije, kjer je določeno, da morajo novogradnje prometne infrastrukture vsebovati vse potrebne ukrepe za zmanjševanje ali preprečevanje posledic podnebnih sprememb, predvsem tistih, ki jih povzročajo ekstremni vremenski dogodki (poplave, izraziti nalivi, visoke temperature, orkanski veter, plazenje tal, ...).

Cestna infrastruktura je občutljiva predvsem na ekstremne nevihte in z njimi povezane intenzivne padavine, v manjši meri tudi na močne sunke vetra, ekstremne temperature in zmrzovanje.

Iz Ocene tveganja na podnebne spremembe za projekt Južne obvozne ceste mesta Murska Sobota (EPI SPEKTRUM, marec 2017, elaborat št. 2017-010/PVO) izhaja, da bodo vplivi zaradi ekstremnih padavin in vročine na območju Južne in Srednje Evrope (kamor sodi tudi zadevni projekt) srednje negativni do leta 2025 in visoko negativni do leta 2080, cestna infrastruktura pa je občutljiva predvsem na naslednje podnebne dejavnike:

- velika občutljivost na ekstremne padavine in z njimi povezane poplave in zemeljske plazove,
- srednja občutljivost na nevihte, sunke vetra, erozijo tal, poletno vročino, zmrzovanje, žled in požare.

Občutljivost na ekstremne padavine in z njimi povezane poplave in zemeljske plazove je bila pri načrtovanju kolesarska povezava upoštevana tako, da je brv zakolesarje preko Savinje dimenzionirana na stoletne vode, kolesarska pot pa, na delih, kjer je bilo to potrebno, zaščitena pred erozijo z zaščitnimi zidovi.

G FINANČNI NAČRT Z VSEMI NAČRTOVANIMI FINANČNIMI VIRI IN NAČRTOVANO PODORO IZ SKLADOV IN EIB TER VSEMI DRUGIMI VIRI FINANCIRANJA, SKUPAJ S FIZIČNIMI IN FINANČNIMI KAZALNIKI ZA SPREMLJANJE NAPREDKA, OB UPOŠTEVANJU UGOTOVLJENIH TVEGANJ

G.1 Vsi načrtovani finančni viri in načrtovana podpora iz skladov in EIB ter vsi drugi viri financiranja

G.1.1 Viri sofinanciranja

Skupni naložbeni stroški projekta se krijejo iz naslednjih virov:

Vir skupnih naložbenih stroškov (v EUR) – skupaj in po letih (EUR ¹)								Od tega (informativno)
Sklad	Regija	Vir financiranja	Vrsta stroška	2017	2018	2019	Skupaj	Posojila EIB/EIS
ESRR	V SLO	Podpora Unije	Upravičeni stroški	0,00	1.755.743,20	68.852,80	1.824.596,00	
		Nacionalni javni prispevek iz državnega proračuna	Upravičeni stroški	0,00	438.935,80	17.213,20	456.149,00	
		Nacionalni javni prispevek iz drugih javnih virov	Upravičeni stroški	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Nacionalni zasebni prispevek ²	Upravičeni stroški	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Drugi javni vir iz državnega proračuna	Upravičeni stroški	0,00	2.862,43	221.174,64	224.037,07	
		Drugi javni vir iz državnega proračuna	Neupravičeni stroški	287.789,78	631.007,01	82.386,28	1.001.183,07	
		Drugi javni vir iz drugih javnih virov	Upravičeni stroški	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Drugi javni vir iz drugih javnih virov	Neupravičeni stroški	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Drugi vir zasebni	Upravičeni stroški	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Drugi vir zasebni	Neupravičeni stroški	0,00	0,00	0,00	0,00	
Skupaj regija V SLO			Upravičeni stroški	0,00	2.197.541,43	307.240,64	2.504.782,07	
Skupaj regija Z SLO			Upravičeni stroški	0,00	0,00	0,00	0,00	
Skupaj Upravičeni do sofinanciranja (Podpora Unije + Nacionalni javni prispevek iz državnega proračuna + Nacionalni javni prispevek iz drugih javnih virov + Nacionalni zasebni prispevek)			Upravičeni stroški	0,00	2.194.679,00	86.066,00	2.280.745,00	
Skupaj Javni upravičeni (Podpora Unije + Nacionalni javni prispevek iz državnega proračuna + Nacionalni javni prispevek iz drugih javnih virov + Drugi javni vir iz državnega proračuna (Upravičeni stroški), Drugi javni vir iz drugih javnih virov (Upravičeni stroški))			Upravičeni stroški	0,00	2.197.541,43	307.240,64	2.504.782,07	
Skupaj (Upravičeni stroški)³			Upravičeni stroški	0,00	2.197.541,43	307.240,64	2.504.782,07	
Skupaj (Neupravičeni stroški)			Neupravičeni stroški	287.789,78	631.007,01	82.386,28	1.001.183,07	
Skupaj (Upravičeni stroški + Neupravičeni stroški)			Upravičeni stroški + Neupravičeni stroški	287.789,78	2.828.548,44	389.626,92	3.505.965,14	

¹ Razdelitev po virih skupnih naložbenih stroškov temelji na logiki skupnih upravičenih stroškov po vsebini financiranja. Slednje pomeni, da je potrebno ločevati upravičene stroške po vsebini na eni strani (= skupni upravičeni stroški) in delež teh upravičenih stroškov, ki bo sofinanciran iz različnih virov (=upravičeni do sofinanciranja). Tako se od upravičenih stroškov do sofinanciranja (ki so odvisni od oziroma določeni glede na izračunano vrzel oziroma intenzivnost državne pomoči oziroma razpoložljivosti sredstev) izračuna podpora Unije v skladu z %, določenim v OP 2014-2020, razlika do upravičenih stroškov do sofinanciranja pa se krije iz nacionalnih (državni proračun, zasebni, drugi javni) virov oziroma prispevkov. Drugi (upravičeni) viri (državni proračun, zasebni, drugi javni) krijejo del skupnih upravičenih stroškov po vsebini, ki pa niso upravičeni do sofinanciranja (upravičeni stroški nad izračunano vrzeljo oziroma nad intenzivnostjo državne pomoči - do vrednosti skupnih upravičenih stroškov po vsebini).

Drugi (neupravičeni) viri (državni proračun, zasebni, drugi javni) krijejo neupravičene stroške, ki so sestavni del operacije oziroma projekta. Podpora Unije ter nacionalni prispevki vedno predstavljajo upravičen strošek do sofinanciranja in po vsebini, medtem ko drugi viri (državni proračun, zasebni, drugi javni) lahko predstavljajo upravičene stroške po vsebini (so del skupnih upravičenih stroškov) ali neupravičene stroške, kar je potrebno jasno ločiti.

² VSOTA NACIONALNIH PRISPEVKOV (zasebni, iz proračuna in drugi javni) VEDNO PREDSTAVLJA SOFINANCERSKI DELEŽ GLEDE NA VREDNOST, KI JO SOFINANCIRAMO (SOFINANCERSKI DELEŽ - SLO UDELEŽBA) - OMEJITEV GLEDE NA % IZ OP!

³ VSOTA NACIONALNIH PRISPEVKOV (zasebni, iz proračuna in drugi javni) in VSOTA DRUGIH UPRAVIČENIH VIROV (zasebni, iz proračuna, drugi javni viri) PREDSTAVLJA SOFINANCERSKI DELEŽ GLEDE NA VREDNOST SKUPNIH UPRAVIČENIH STROŠKOV - DEJANSKI DELEŽ SOFINANCIRANJA VSEH UPRAVIČENIH STROŠKOV!

G.1.2 *Drugi viri financiranja Unije*

G.1.2.1 Ali je bila za ta projekt vložena vloga za pomoč iz katerega koli drugega vira Unije (proračun TEN-T, IPE, LIFE+, program Obzorje 2020, drugi viri financiranja Unije)?

da ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite podrobne informacije (zadevni program EU, referenčna številka, datum, zahtevani znesek, odobreni znesek itd.):

/

G.1.2.2 Ali ta projekt dopolnjuje kateri koli projekt, ki je ali bo financiran iz ESRR, ESS, Kohezijskega sklada, IPE, drugega vira financiranja Unije?

da ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite podrobne informacije (vir prispevka EU, referenčna številka, datum, zahtevani znesek, odobreni znesek itd.):

/

G.1.2.3 Ali je bil za ta projekt vložen zahtevek za posojilo ali podporo za lastniški kapital pri EIB?

da ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite podrobne informacije (zadevni finančni instrument, referenčna številka, datum, zahtevani znesek, odobreni znesek itd.):

/

G.1.2.4 Ali je bila za predhodno fazo tega projekta (vključno s fazo izvedljivosti in pripravljajno fazo) vložena vloga za pomoč iz katerega koli drugega vira Unije (vključno z ESRR, ESS, Kohezijskim skladom, EIB, EIS ali drugimi viri financiranja Unije)?

da ne

Če ste odgovorili pritrdilno, navedite podrobne informacije (vir prispevka EU, referenčna številka, datum, zahtevani znesek, odobreni znesek itd.):

/

G.2.4 *Ali bo gradnja infrastrukture zagotovljena prek javno-zasebnega partnerstva?*

Če ste odgovorili pritrdilno, opišite obliko javno-zasebnega partnerstva (tj. postopek izbora zasebnega partnerja, strukturo javno-zasebnega partnerstva, dogovor o lastništvu infrastrukture, tudi ob prenehanju dogovorov javno-zasebnega partnerstva ob zapadlosti ali kako drugače, dogovore glede dodelitve tveganj itd.). Poleg tega predložite rezultate izračuna FSD(Kp) in njegovo primerjavo z nacionalnimi merili glede pričakovanega donosa v danem sektorju.

/

G.2.5 Če je treba za financiranje projekta uporabiti finančne instrumente¹ opišite, obliko finančnih instrumentov (lastniški ali dolžniški instrumenti):

/

G.2 Kazalniki učinka in fizični kazalniki za spremljanje napredka

V preglednici navedite kazalnike učinka, vključno s skupnimi kazalniki, kot so določeni v operativnem programu, in druge fizične kazalnike za spremljanje napredka projekta.

(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H)	(I)	(J)	(K)
Navedba kazalnika ¹	Vrsta kazalnika ²	Merska enota	Kategorija regije	Izhodiščna vrednost	Datum izhodiščne vrednosti	Ciljna vrednost ob koncu leta 2018	Ciljna vrednost	Ciljno leto
Regionalne kolesarske povezave: dolžina novih povezav	kazalnik učinka	km	Manj razvite	0	1.1.2017	0	6	2023
Vložena sredstva/Izdaki	finančni kazalnik	EUR	Manj razvite	0	1.1.2017	2.197.541,13	2.504.782,07	2023

G.3 Ocena tveganja

Povzemite glavna tveganja za uspešno fizično in finančno izvajanje projekta ter predlagane ukrepe za njihovo ublažitev.

V spodnji tabeli so povzeta glavna tveganja za uspešno izvajanje projekta:

Št.	Možna tveganja	pomembnost tveganja (ponder)	ocena tveganja (0 - brez tveganja, 5 - visoko tveganje)	vrednost tveganja (ocena * ponder)
1.	Pridobitev dovoljenj in soglasij za gradnjo	3	1	3
2.	Možnost nakupov zemljišč	3	0	0
3.	Primernost projektne rešitve	3	1	3
4.	Zamude pri javnih naročilih	3	1	3
5.	Preseganje načrtovanih stroškov	2	2	4
6.	Neustrezna kakovost izvedenih del	2	1	2
7.	Bankrot izvajalca gradnje	3	1	3
8.	Pomanjkanje nacionalnih finančnih virov	4	1	4
9.	Doseganje prometno ekonomskih koristi	2	1	2
VSOTA REZULTATOV				24
maksimum				120
STOPNJA TVEGANJA				20,00%

Pojasnila ocen pri analizi tveganja:

- Izdelana je vsa projektna dokumentacija in pridobljena vsa potrebna dovoljenja in soglasja.
- Vse zemljiško-pravne zadeve so urejene.
- Projektne rešitve so izdelane po najsodobnejših dognanjih stroke.
- Glede na predvideno dinamiko projekta ocenjujemo, da večjih zamud pri izvedbi ni pričakovati.
- Vrednost predmetne investicije je določena na podlagi zadnjih razpoložljivih podatkov in večja odstopanja investicije niso predvidena.
- Neustrezna kakovost izvedenih del: Kakovost izvedenih del ob kvalitetnem nadzoru ni vprašljiva.

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

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

7. Glede na trenutno stanje v slovenskem gradbeništvu je bankrot možen, vendar smatramo, da bo naročnik v okviru izvedbe javnega naročila izkoristil vse pravne možnosti za preverjanje finančnega stanja bodočega izvajalca in tako zmanjšal možnost bankrota izbranega izvajalca.
8. Projekt bo sofinanciran s strani Direkcije RS za infrastrukturo in nepovratnimi sredstvi Evropske Unije, zato je tveganje ocenjeno kot nizko.
9. Ocenjujemo, da doseganje ekonomskih koristi ni problematično.

H ČASOVNI RAZPORED ZA IZVEDBO PROJEKTA

H.1 Časovni razpored projekta

Navedite časovni razpored za razvoj in izvedbo celotnega projekta ter priložite povzetek razporeda glavnih kategorij del (tj. gantogram, če je na voljo). Če vloga zadeva fazo projekta, v preglednici jasno navedite elemente celotnega projekta, za katere je bila s to vlogo zaprosena pomoč:

	Datum začetka (A) ¹	Datum zaključka (B) ¹
Projektna dokumentacija in študije izvedljivosti 1. (poslovni načrt v primeru produktivne naložbe)	1.12.2014	6.8.2018
2. Analiza stroškov in koristi	1.7.2018	6.8.2018
3. Presoja vpliva na okolje	/	/
4. Načrtovalne študije	/	/
5. Priprava razpisne dokumentacije	<>	<>
Odseka 6 in 7a	3.5.2017	11.5.2017
Odseki 1-5	15.5.2018	30.5.2018
6. Razpisni postopek(ki)	<>	<>
Odseka 6 in 7a	12.5.2017	14.8.2017
Odseki 1-5	1.6.2018	24.8.2018
7. Pridobivanje zemljišč	2016	2017
8. Soglasje za izvedbo	27.3.2015	v teku
9. Gradbena faza/naročilo	14.10.2016	december 2020
Odseka 6 in 7a	5.9.2017	10.12.2018
Odseki 1-5	Sept 2018	december 2020
10. Operativna faza	februar 2021	/

¹ Če je že dokončan – navedite točen datum; če je samo v načrtu – navedite vsaj mesec in leto.

H.2 Stopnja pripravljenosti projekta

Opišite časovni razpored projekta (J.1) v smislu tehničnega in finančnega napredka ter sedanje stopnje pripravljenosti projekta v skladu z naslednjimi poglavji:

H.2.1 Tehnične zadeve (študije izvedljivosti, projektiranje itd.):

Za projekt je bila izdelana naslednja projektna in investicijska dokumentacija:

- PGD št. 1184, junij 2015 in PZI, februar 2017
- PGD št. 479/2012, december 2014 (za brv) in PZI, marec 2015
- DIIP Kolesarska povezava Celje-Laško, marec 2017 (sklep o potrditvi z dne 15.3.2017),
- IP Izgradnja kolesarske povezave Celje-Laško, julij 2018.

H.2.2 Upravne zadeve s sklicevanjem najmanj na potrebna dovoljenja, kot so PVO, soglasje za izvedbo, odločitve glede zemljišča/načrtovanja, nakup zemljišča (če je primerno), javno naročanje itd.:

Za nameravan poseg v okviru projekta ni potrebno izvesti presoje vplivov na okolje in pridobiti okoljevarstvenega soglasja (sklep ARSO št. 35405-92/2017-4 z dne 27. 7. 2017).

Soglasje za izvedbo oz. gradbeno dovoljenje št. 351-184/2014-22 za gradnjo brvi Tremerje za kolesarje in pešce preko Savinje je bilo s strani UE Laško izdano dne 27. 3. 2015. Za preostali del projekta ni potrebno gradbeno dovoljenje.

Ker se območje posega izvaja na poplavno ogroženem območju, je bilo s strani ARSO izdano vodno soglasje št. 35507-1007/2017-3 z dne 14. 3. 2017 ter sklenjen Sporazum o uporabi vodnega zemljišča v upravljanju Direkcije RS za vode št. 47806-17/2017 z dne 26. 9. 2017.

Ker nameravani poseg posega v dva kulturna spomenika, je bilo s strani ZVKD OE Celje izdano kulturnovarstveno soglasje št. EG-10240/2011-5MKL, DB z dne 28. 1. 2016.

Javna naročila so zaključena s podpisano pogodbo za izvedbo odsekov 6 in 7a (22.8.2017), oziroma s pravnomočno odločitvijo o oddaji naročila (24. 8. 2018) za odseke 1-5.

H.2.3 Če se je projekt že začel izvajati, navedite sedanje stanje izvedbe:

V fazi gradnje sta odseka 6 in 7a. Izvedenih je 70% del na brvi in 80 % trase.



H.2.4 Ali je pomoč evropske pobude JASPERS prispevala h kateremu koli delu priprave tega projekta?

da

ne

Opišite, v katerem delu priprave projekta je sodeloval JASPERS:

I. POTRDITEV PRISTOJNEGA NACIONALNEGA ORGANA

Potrjujem, da so informacije na tem obrazcu točne in pravilne.

UPRAVIČENEC:

IME (odgovorna oseba upravičenca)	Damir Topolko, direktor
PODPIS (odgovorna oseba upravičenca)	
ORGANIZACIJA (upravičenec)	Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo
DATUM	
Žig	

POSREDNIŠKI ORGAN:

IME (odgovorna oseba posredniškega organa)	mag. Alenka Bratušek, ministrica
PODPIS (odgovorna oseba posredniškega organa)	
POSREDNIŠKI ORGAN	Ministrstvo za infrastrukturo
DATUM	
Žig	