



Sofinancira
Evropska unija

DRŽAVNA KOLESARSKA POVEZAVA R33 – ODSEK DOB-LUKOVICA-KRAŠNJA

INVESTICIJSKI PROGRAM - NOVELACIJA

Investitor:
OBČINA LUKOVICA

Izdelovalec:
CASTIS d.o.o.

Oktober 2024

Vrsta
investicijske
dokumentacije

INVESTICIJSKI PROGRAM - NOVELACIJA

Naziv projekta:

**DRŽAVNA KOLESARSKA POVEZAVA R33 -
ODSEK DOB-LUKOVICA-KRAŠNJA**

Izvajalec

CASTIS d. o. o., Reboljeva ulica 23, SI 1236 Trzin

Investitor

OBČINA LUKOVICA, Stari trg 1, SI 1225 Lukovica

Kazalo vsebine

1	UVODNO POJASNILO.....	4
1.1	Predstavitev investitorja	4
1.2	Predstavitev izdelovalcev novelacije investicijskega programa.....	5
1.3	Nameni in cilji investicijskega projekta	5
1.4	Povzetek predhodno izdelane investicijske dokumentacije	6
1.4.1	<i>Dokument identifikacije investicijskega projekta</i>	6
1.4.2	<i>Investicijski program</i>	6
1.5	Pojasnila poteka aktivnosti na projektu in sprememb do priprave novelacije investicijskega programa	6
2	POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA.....	7
2.1	Cilji projekta	7
2.2	Spisek strokovnih podlag	7
2.3	Opis upoštevanih variant in utemeljitev izbire optimalne variante.....	8
2.3.1	<i>Minimalna varianta ali ohranitev obstoječega stanja – varianta 1</i>	8
2.3.2	<i>Investicija v ureditev kolesarsko povezavo – varianta 2</i>	8
2.3.3	<i>Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbire optimalne variante</i>	9
2.4	Odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovorne vodje za izvedbo investicijskega projekta.....	9
2.5	Predvidena organizacija in druge potrebne pravine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije	10
2.6	Ocenjena vrednost investicije ter predvidene finančne konstrukcije z izračunanimi deleži sofinanciranja investicije s sredstvi proračuna Republike Slovenije	10
2.7	Rezultati izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta.....	11
3	OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB.....	12
3.1	Opredelevanje investitorja	12
3.2	Izdelovalec investicijskega programa.....	12
3.1	Bodoči upravljavec.....	13
4	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI.....	14
4.1	Predstavitev občine investitorke	14
4.1.1	<i>Demografski in drugi osnovni podatki</i>	15
4.1.2	<i>Gospodarski vidik</i>	16
4.2	Obstoječe stanje	16
4.3	Temeljni razlogi za investicijsko namero	17
4.4	Usklajenost investicijskega projekta z državnim strateškim razvojnim dokumentom in drugimi razvojnimi dokumenti, usmeritvami Skupnosti ter strategijami in izvedbenimi dokumenti strategij posameznih področij in dejavnosti	17
4.4.1	<i>Strategija razvoja Slovenije 2030</i>	18
4.4.2	<i>Strategija prostorskega razvoja Slovenije</i>	19
4.4.3	<i>Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030</i>	19
4.4.4	<i>Bela knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnosti in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu</i>	19
4.4.5	<i>Strategija pametne specializacije</i>	20
4.4.6	<i>Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027</i>	20

4.4.7	Usklajenost z Regionalnih razvojnim programom Ljubljanske urbane regije 2021-2027	20
4.4.8	Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije	21
5	ANALIZA TRŽNIH MOŽNOSTI SKUPAJ Z ANALIZO ZA TISTE DEJAVNOSTI, KI SE TRŽIJO ALI IZVAJAJO V OKVIRU JAVNE SLUŽBE OZIROMA S KATERIMI SE PRIDOBIVAJO PRIHODKI S PRODAJO PROIZVODOV IN/ALI STORITEV	22
5.1	Bodoči upravljavec	22
6	TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL	23
7	ANALIZA ZAPOSLENIH	27
7.1	Analiza zaposlenih za alternativo »z« investicijo glede na alternativo »brez« investicije in/ali minimalno alternativo	27
8	OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, LOČENO ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE, Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENE	28
8.1	Investicijska vrednost po stalnih cenah	28
8.2	Ocena investicijskih stroškov v tekočih cenah	28
8.3	Investicijska vrednost deljena na upravičene in ostale stroške	29
9	ANALIZA LOKACIJE	32
10	ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENO STROŠKOV ZA ODPRavo NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO	33
11	ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLJIVOSTI	35
11.1	Organizacija vodenja projekta	35
11.2	Način in postopek izbora izvajalcev	35
11.3	Potrebna investicijska in projektna dokumentacija	36
12	NAČRT FINANCIRANJA PROJEKTA	37
13	PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE PROJEKTA	39
13.1	Finančna analiza	39
13.1.1	Opis uporabljene metodologije in osnovne predpostavke za finančno analizo	39
13.1.2	Investicijski stroški projekta	40
13.1.3	Dodatni operativni stroški	40
13.1.4	Bodoči prihodki	40
13.2	Ekonomska analiza	41
14	VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI V EKONOMSKI DOBI Z IZDELANO FINANČNO IN EKONOMSKO OCENO TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV SKUPAJ S PREDSTAVITVIJO UČINKOV, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM	44
14.1	Vrednotenje drugih stroškov in koristi	44
14.2	Finančna in ekonomska presoja upravičenosti z izračunom kazalnikov po statični in dinamični metodi	44
14.2.1	Doba vračanja naložbe	45
14.2.2	Neto sedanja vrednost	45
14.2.3	Interna stopnja donosa naložbe	46
14.2.4	Relativna neto sedanja vrednost	46
14.2.5	Količnik oz. razmerje med skupnimi koristmi in skupnimi stroški celotnega projekta	46
15	ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI	47
15.1	Analiza občutljivosti	47
15.2	Analiza tveganj	48
16	PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV	51

Seznam slik

Slika 1.1:	Umestitev Občine Lukovica v prostor.....	5
Slika 2.1:	Predvideni viri financiranja.....	11
Slika 4.1:	Umestitev Občine Lukovica v prostor.....	14
Slika 4.2:	Gibanje števila prebivalcev.....	15
Slika 6.1:	Prikaz Pododseka 2 – OS E.....	24
Slika 6.2:	Prikaz Pododseka 3 – OS F.....	24
Slika 6.3:	Prikaz Pododseka 4 – OS G, OS H, OS I in OS J.....	25
Slika 6.4:	Prikaz Pododseka 5.....	26
Slika 9.1:	Prikaz projektnega območja.....	32
Slika 12.1:	Predvideni viri financiranja.....	38
Slika 16.1:	Predvideni viri financiranja.....	52

Seznam tabel

Tabela 2.1:	Kazalnik rezultatov.....	7
Tabela 2.2:	Kazalnik učinka.....	7
Tabela 2.3:	Investicijska vrednost Variante 2 v stalnih cenah (EUR).....	9
Tabela 2.4:	Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene.....	10
Tabela 2.5:	Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV.....	11
Tabela 4.1:	Gibanje prebivalstva v obdobju 2015 – 2024.....	15
Tabela 8.1:	Investicijska vrednost po stalnih cenah (EUR).....	28
Tabela 8.2:	Investicijska vrednost po tekočih cenah (v EUR).....	29
Tabela 8.3:	Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – stalne cene.....	31
Tabela 8.4:	Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene.....	31
Tabela 11.1:	Terminski plan.....	35
Tabela 12.1:	Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV.....	38
Tabela 13.1:	Dinamika in višina investiranja uporabljena v finančni analizi (EUR).....	40
Tabela 13.2:	Prikaz dodatnih letnih obratovalnih stroškov (EUR).....	40
Tabela 13.3:	Finančna analiza projekta.....	40
Tabela 13.4:	Ekonomska analiza projekta.....	42
Tabela 14.1:	Doba vračanja naložbe.....	45
Tabela 14.2:	Neto sedanja vrednost.....	45
Tabela 14.3:	Interna stopnja donosa naložbe.....	46
Tabela 14.4:	Relativna neto sedanja vrednost.....	46
Tabela 14.5:	Razmerje med koristmi in stroški.....	46
Tabela 15.1:	Analiza občutljivosti.....	47
Tabela 15.2:	Prikaz kritičnih spremenljivk.....	48
Tabela 15.3:	Mejene vrednosti kritičnih spremenljivk.....	48
Tabela 15.4:	Legenda matrike tveganj.....	49
Tabela 15.5:	Identifikacija tveganj in ukrepi za njihovo blaženje.....	49
Tabela 16.1:	Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV.....	52

1 UVODNO POJASNILO

Daljinske kolesarske povezave, zlasti medobčinske, omogočajo povezavo med sosednjimi občinami ali mestnimi okoliši, kar olajša dostopnost med njimi. To je še posebej koristno za povezovanje območij z različnimi gospodarskimi, turističnimi in kulturnimi značilnostmi.

Kolesarjenje je odličen način za izboljšanje telesnega zdravja in splošnega počutja, kolesarske povezave pa omogočajo ljudem, da se premikajo po območjih na okolju prijazen in bolj ekonomičen način. To lahko prispeva k zmanjšanju prometnih zastojev, onesnaževanja zraka in povečanju splošne kakovosti življenja v mestih.

Poleg vsakodnevnih poti med domom in službo/šolo, ponujajo kolesarske povezave nove možnosti za rekreacijo, lahko pa privabijo tudi turiste, ki uživajo v kolesarjenju in iščejo nove poti za raziskovanje.

Kolesarjenje je ena od temeljnih oblik trajnostne mobilnosti, ki tudi izven mestnih središč pridobiva vse večji pomen, tako z vidika vsakodnevne mobilnosti, kot tudi z vidika razvoja turizma in rekreacije.

Kolesarski promet se v Občini Lukovica danes odvija večinoma po obstoječih voziščih regionalnih ali lokalnih cest. Le v samem centru naselja Lukovica pri Domžalah je urejena in označena dvosmerna kolesarska steza v skupni dolžini cca. 72 m in označen pas za dvosmerno mešano kolesarsko površino poleg hodnika za pešce v skupni dolžini cca. 65 m. Na določenih delih, na prepustih in med avtocesto in vodotokom Radomlja, bo potrebno manjše zoženje kolesarske steze, sicer pa nekih večjih prostorskih omejitev na obravnavni trasi za umestitev kolesarske steze oz. poti ni.

Predvidena je ureditev kolesarske povezave, od sredine naselja Prevoje pri Šentvidu do profila K 44, ki se nahaja v višini kamnoloma Lukovica, v skupni dolžini cca 4.300 metrov.

1.1 Predstavitev investitorja



Investitor:
Naslov:
Telefon:
E-mail:
Odgovorna oseba:

OBČINA LUKOVICA
Stari trg 1, SI- 1225 Lukovica
+386 (0)1 729 63 00
info@lukovica.si
mag. Olga Vrankar, županja

Površina:	75 km ²
Število prebivalcev:	6.131 (na dan 1.1.2024, SURS)
Število gospodinjstev:	1.951 (leto 2021, SURS)
Gostota poselitve:	82 prebivalcev na km ²

Slika 1.1: Umestitev Občine Lukovica v prostor



Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Slika:Obcine_Slovenija_2006_Lukovica.svg

1.2 Predstavitev izdelovalcev novelacije investicijskega programa

Izdelovalec nIP:	CASTIS d.o.o.
Naslov:	Reboljeva ulica 23, 1236 Trzin
Telefon:	+386 40 831 196
Odgovorna oseba:	Janez Krumpak, direktor

CASTIS družba za inženiring in poslovno trženje d.o.o., je svetovalna družba, ki je s svojo dejavnostjo pričela v letu 2002. Družba se je v zadnjem obdobju osredotočila na svetovanje in izdelavo investicijske dokumentacije in dokumentacije potrebne za pridobitev nepovratnih sredstev za investicije, ki jih izvajajo javni subjekti.

1.3 Nameni in cilji investicijskega projekta

Namen izgradnje kolesarskih povezav je spodbujati spremembo potovalnih navad tako, da se vsaj del poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, preusmeri na kolo, električno kolo ali na večmodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

Cilj projekta je z dogradnjo kolesarskih povezav v okviru državnega kolesarskega omrežja izboljšati navezave na urbana središča in predvsem na vozlišča javnega potniškega prometa (JPP) ter posledično spodbuditi multimodalnost pri opravljanju dnevnih poti od izhodišča do cilja na trajnosten način.

Cilj je preusmeriti del uporabnikov, ki potovanja opravljajo z osebnimi avtomobili na kolo, električno kolo ali intermodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

1.4 Povzetek predhodno izdelane investicijske dokumentacije

1.4.1 Dokument identifikacije investicijskega projekta

Izdelan DIIP je zajemal ureditev kolesarske povezave na Pododsekih 2-4 v skupni dolžini cca 3.440 metrov, predvideno je bilo, da se bodo dela izvajala od jeseni leta 2025, do jeseni leta 2027.

Predvidena je bila ureditev državne kolesarske povezave R33 Trzin – Domžale – Lukovica – Trojane, na odseku Dob – Lukovica – Krašnja, ki je bila razdeljena na tri pododseke:

- pododsek 2: označitev s prometno signalizacijo po obstoječih lokalnih cestah,
- pododsek 3: novogradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze ob državni cesti R2-447 do križišča za Brdo pri Lukovici z ureditvijo prehoda čez državno cesto,
- pododsek 4: označitev s prometno signalizacijo po obstoječih lokalnih cestah, razširitev pločnika in ureditev prehoda čez državno cesto.

Ocenjena investicijska vrednost projekta po tekočih cenah je bila ocenjena 613.983,30 EUR z DDV.

1.4.2 Investicijski program

Investicijski program je bil izdelan septembra 2024 in je tako kot DIIP zajemal ureditev kolesarske povezave na Pododsekih 2-4 v skupni dolžini cca 3.440 metrov.

Višina investicijskih stroškov, tehnični del projekta in terminski plan izvedbe aktivnosti se ni razlikoval od tistih v DIIPu.

1.5 Pojasnila poteka aktivnosti na projektu in sprememb do priprave novelacije investicijskega programa

Za projekt je že bila izdelana investicijska dokumentacija. Dokument identifikacije investicijskega projekta in Investicijski program sta bila izdelana septembra 2024.

Ocenjena višina investicije je znašala 613.983,30 EUR z DDV po tekočih cenah.

Zaradi želje Občine Lukovica po prijavi projekta na sredstva Dogovora za razvoj regij, kjer bo predvidoma pridobila sofinancerska sredstva v višini 836.763,84 EUR, mora višina investicijskih stroškov projekta presegati 1.000.000,00 EUR z DDV. Ostanek stroškov bo financiran s strani Občine Lukovica.

Zato je bilo odločeno, da se projektu doda še 860 metrov ureditve kolesarskih površin, tako bo skupna dolžina urejenih kolesarskih površin znašala 4.300 metrov, višina investicijskih stroškov pa je ocenjena na 1.115.685,12 EUR z DDV, s čimer se zadosti pogoju iz Povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij.

2 POVZETEK INVESTICIJSKEGA PROGRAMA

2.1 Cilji projekta

Cilj projekta je z dogradnjo kolesarskih povezav v okviru državnega kolesarskega omrežja izboljšati navezave na urbana središča in predvsem na vozlišča javnega potniškega prometa (JPP) ter posledično spodbuditi multimodalnost pri opravljanju dnevnih poti od izhodišča do cilja na trajnosten način.

Cilj je preusmeriti del uporabnikov, ki potovanja opravljajo z osebnimi avtomobili na kolo, električno kolo ali intermodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

S takim pristopom se želi zajeti tako krajše poti, ki so primerne za kolesarjenje, kot daljše, ki so primerne za kombinacijo kolo–vlak/avtobus. Sprememba v načinu potovanja, pri kateri se namesto osebnega avtomobila uporabi kolo ali kombinacijo kolesa in javnega potniškega prometa neposredno prispeva k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov (TGP).

Namen izgradnje kolesarskih povezav je spodbujati spremembo potovalnih navad tako, da se vsaj del poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, preusmeri na kolo, električno kolo ali na večmodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

Projekt sledi specifičnemu cilju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021 – 2027 v okviru prednostne naloge 5. Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost: 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 (KS), (državno kolesarsko omrežje).

Tabela 2.1: Kazalnik rezultatov

Id	Identifikator	Kazalnik	Merska enota	Cilj (2029)
RSO3.2	1	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	Število uporabnikov	4.000

Tabela 2.2: Kazalnik učinka

Id	Identifikator	Kazalnik	Merska enota	Mejnik (2024)	Cilj (2029)
RSO3.2	RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	0	4,3

2.2 Spisek strokovnih podlag

Za projekt je bilo izdelano/pridobljeno:

INVESTICIJSKA DOKUMENTACIJA

- DIIP Državna kolesarska povezava R33 - Odsek Dob – Lukovica - Krašnja; Castis d.o.o.; Trzin, september 2024
- IP Državna kolesarska povezava R33 - Odsek Dob – Lukovica - Krašnja; Castis d.o.o.; Trzin, september 2024

PROJEKTNJA DOKUMENTACIJA

- PZI, Ureditev državne kolesarske povezave R33 Trzin – Domžale – Lukovica – Trojane, odsek Dob – Lukovica – Krašnja, BOSON, trajnostno načrtovanje, d.o.o., Ljubljana, oktober 2023

Dela se bodo izvajala v okviru vzdrževalnih del v javno korist v varovalnem pasu regionalne ceste, zato gradbenega dovoljenja ni potrebno pridobiti.

2.3 Opis upoštevanih variant in utemeljitev izbire optimalne variante

Na obravnavanih odsekih se kolesarski promet trenutno odvija večinoma po obstoječih voziščih regionalnih ali lokalnih cest. Le v samem centru naselja Lukovica pri Domžalah je urejena in označena dvosmerna kolesarska steza v skupni dolžini cca. 72 m in označen pas za dvosmerno mešano kolesarsko površino poleg hodnika za pešce v skupni dolžini cca. 65 m.

Z izvedbo projekta se bo dogradilo kolesarsko povezavo v okviru državnega kolesarskega omrežja in izboljšalo povezave na urbana središča in predvsem na vozlišča javnega potniškega prometa (JPP) ter posledično spodbudilo multimodalnost pri opravljanju dnevnih poti od izhodišča do cilja na trajnosten način.

Opcijska analiza je pripravljena za dve varianti od katerih predstavlja prva varianta ohranjanje obstoječega stanja, druga pa predvideva investicijo v ureditev mestne javne površine.

2.3.1 Minimalna varianta ali ohranitev obstoječega stanja – varianta 1

Opcija »brez investicije« predstavlja sedanje stanje, ki pa ni skladno s potrebami ožjega in širšega okolja.

V primeru te opcije bi to pomenilo tudi v prihodnosti neprimerno stanje na področju kolesarske povezanosti.

2.3.2 Investicija v ureditev kolesarsko povezavo – varianta 2

Varianta 2 predvideva ureditev državne kolesarske povezave R33 Trzin – Domžale – Lukovica – Trojane, na odseku Dob – Lukovica - Krašnja. Skupna dolžina s projektom predvidene ureditve kolesarske povezave znaša cca 4.300 metrov in je razdeljena na štiri pododseke:

- pododsek 2: označitev s prometno signalizacijo po obstoječih lokalnih cestah,
- pododsek 3: novogradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze ob državni cesti R2-447 do križišča za Brdo pri Lukovici z ureditvijo prehoda čez državno cesto,
- pododsek 4: označitev s prometno signalizacijo po obstoječih lokalnih cestah, razširitev pločnika in ureditev prehoda čez državno cesto,
- pododsek 5: novogradnja kolesarske poti po trasi obstoječe servisne ceste.

Varianta 2 obravnava dogradnjo kolesarske povezave od sredine naselja Prevoje pri Šentvidu do profila K44, ki se nahaja v višini kamnoloma Lukovica oz. pododseke 2,3, 4 in del pododseka 5.

Projektna dokumentacija na nivoju obdelave IZP za pridobitev projektnih pogojev podaja rešitve za celovito ureditev ceste in vključuje:

- ureditev kolesarske steze in poti
- ureditev hodnika za pešce,
- ureditev priključkov za lokalne ceste in hišne priključke,
- ureditev prometne opreme in signalizacije,
- ureditev odvodnjavanja meteoritnih in zalednih voda,
- zaščita, obnova ali prestavitev vseh tangiranih komunalnih vodov.

Za predvidene investicije je načrtovano, da se pričnejo graditi na jeseni leta 2025 in zaključijo jeseni leta 2027 kot je razvidno iz terminskega plana.

Varianta 2 je ovrednotena na 1.051.264,56 EUR v stalnih cenah z nepovračljivim DDV.

Tabela 2.3: Investicijska vrednost Variante 2 v stalnih cenah (EUR)

	SKUPAJ
Pododsek 2	18.546,26
Pododsek 3	202.244,07
Pododsek 4	109.909,49
Pododsek 5	311.388,80
Oporna konstrukcija v profilu K 31	42.096,75
Zaščita in prestavitev EE vodov	32.519,05
Zaščita in prestavitev TK vodov	32.519,05
Prestavitev hidrantov in vodovoda	16.509,50
Nepredvidena dela (10%)	76.573,30
Nadzor	11.485,99
Obveščanje in informiranje javnosti	2.000,00
Investicijska dokumentacija	5.900,00
SKUPAJ	861.692,26
DDV	189.572,30
SKUPAJ z DDV	1.051.264,56

2.3.3 Primerjava variant s predlogom in utemeljitvijo izbire optimalne variante

S finančnimi in ekonomskimi kazalci bi težko primerjali ta projekt »z« investicijo in »brez« investicije. Dejstvo je, da je projekt izgradnje kolesarske infrastrukture nujno potreben za izboljšavo navezave na urbana središča in predvsem na vozlišča javnega potniškega prometa (JPP) ter posledično spodbujanja multimodalnosti.

Iz zgoraj zapisanega sledi, da minimalna varianta oz. varianta 1 ni primerna.

2.4 Odgovorne osebe za izdelavo investicijskega programa, projektne in druge dokumentacije ter odgovorne vodje za izvedbo investicijskega projekta

Izdelovalec IP:

Castis d.o.o.

Naslov:

Reboljeva ulica 23, 1236 Trzin

Odgovorna oseba:

Janez Krumpak, direktor

Izdelovalec projektne dokumentacije:

BOSON, trajnostno načrtovanje, d.o.o.

Naslov:

Dunajska cesta 116, 1000 Ljubljana

Odgovorna oseba:

Dr. Aljoša Jasim Tahir

Organizacija odgovorna za izvedbo investicijskega projekta:

OBČINA LUKOVICA

Naslov:

Stari trg 1, 1225 Lukovica

Odgovorna oseba:

mag. Olga Vrankar, županja

2.5 Predvidena organizacija in druge potrebne prvine za izvedbo in spremljanje učinkov investicije

Investitor bo projekt izvedel z obstoječim kadrom in zunanjimi sodelavci.

Izvedbo projekta vodi projektna skupina, ki jo vodi vodja projekta s člani. Osnova naloga projektne skupine bo izvedba samega projekta:

- sodelovanje pri pripravi vloge in ostalih dokumentov za pridobitev ustreznih virov financiranja projekta,
- usklajevanja dokumentacije s posredniškim telesom, Ministrstvom za infrastrukturo in ostalimi inštitucijami,
- administrativna dela, pregled in usklajevanje dela z izbranimi izvajalci gradenj, nadzora, stiki z javnostjo in
- priprava vseh poročil v času izvedbe projekta.

2.6 Ocenjena vrednost investicije ter predvidene finančne konstrukcije z izračunanimi deleži sofinanciranja investicije s sredstvi proračuna Republike Slovenije

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 1.115.685,12 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 1.108.487,12 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 7.198,00 EUR.

Davek na dodano vrednost predstavlja strošek investicije, saj si ga občina ne more povrniti.

V spodnji tabeli prikazujemo investicijsko vrednost projekta po tekočih cenah, deljeno na upravičene in neupravičene stroške.

Tabela 2.4: Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene

	SKUPAJ	Upravičeni	Neupravičeni
Pododsek 2	19.690,00	19.690,00	0,00
Pododsek 3	214.724,00	214.724,00	0,00
Pododsek 4	116.691,00	116.691,00	0,00
Pododsek 5	330.602,00	330.602,00	0,00
Oporna konstrukcija v profilu K 31	44.694,00	44.694,00	0,00
Zaščita in prestavitev EE vodov	34.525,00	34.525,00	0,00
Zaščita in prestavitev TK vodov	34.525,00	34.525,00	0,00
Prestavitev hidrantov in vodovoda	17.528,00	17.528,00	0,00
Nepredvidena dela	81.298,00	81.298,00	0,00
Nadzor	12.195,00	12.195,00	0,00
Obveščanje in informiranje javnosti	2.124,00	2.124,00	0,00
Investicijska dokumentacija	5.900,00	0,00	5.900,00
SKUPAJ	914.496,00	908.596,00	5.900,00
DDV	201.189,12	199.891,12	1.298,00
SKUPAJ z DDV	1.115.685,12	1.108.487,12	7.198,00

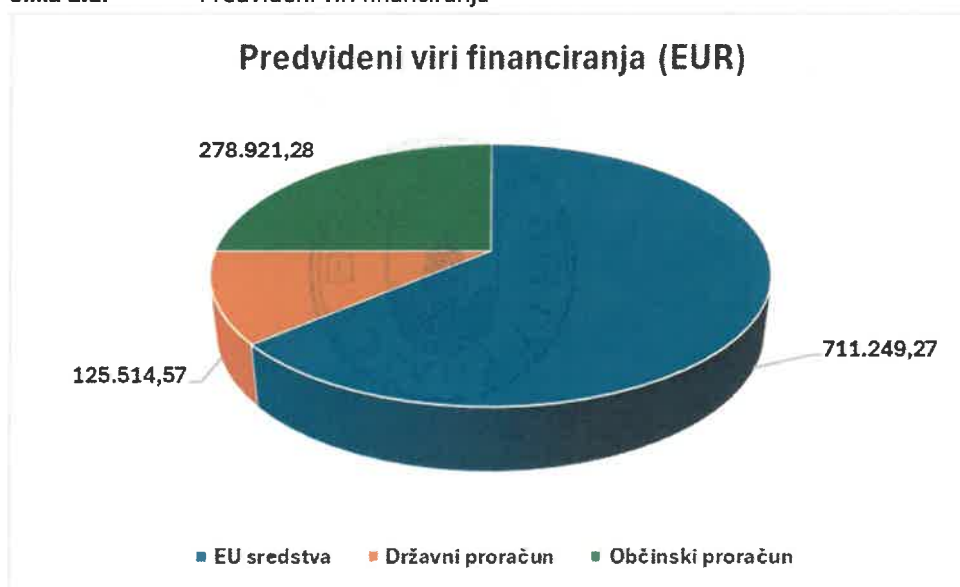
Za pridobitev virov sofinanciranja projekta je predvidena prijava projekta na sredstva Dogovora za razvoj regij. Ostanek stroškov bo financiran s strani Občine Lukovica.

Predvidoma bo Občini Lukovica v sklopu Dogovora za razvoj regij pripadlo 836.763,84 EUR.

Skladno z navedenim je pričakovati, da bo višina sofinanciranja znašala največ 836.763,84 EUR, ostala sredstva v višini 278.921,28 EUR pa bo zagotovila Občina Lukovica iz svojega proračuna.

Tabela 2.5: Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV

	Skupaj	%	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	1.108.487,12	100,00%	0,00	161.779,32	551.662,04	395.045,76
EU sredstva	711.249,27	64,16%	0,00	103.804,02	353.968,23	253.477,02
Državni proračun	125.514,57	11,32%	0,00	18.318,36	62.464,98	44.731,23
Občinski proračun	271.723,28	24,52%	0,00	39.656,94	135.228,83	96.837,51
Neupravičeni stroški	7.198,00	100,00%	7.198,00	0,00	0,00	0,00
EU sredstva	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00
Državni proračun	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00
Občinski proračun	7.198,00	100,00%	7.198,00	0,00	0,00	0,00
Celotna investicija	1.115.685,12	100,00%	7.198,00	161.779,32	551.662,04	395.045,76
EU sredstva	711.249,27	63,75%	0,00	103.804,02	353.968,23	253.477,02
Državni proračun	125.514,57	11,25%	0,00	18.318,36	62.464,98	44.731,23
Občinski proračun	278.921,28	25,00%	7.198,00	39.656,94	135.228,83	96.837,51

Slika 2.1: Predvideni viri financiranja

2.7 Rezultati izračunov ter utemeljitev upravičenosti investicijskega projekta

a) Rezultati ekonomskih in finančnih kazalnikov:

	Finančna analiza	Ekonomska analiza
<i>Doba vračanja</i>	<i>Se ne povrne</i>	12
Neto sedanja vrednost (EUR)- diskontna stopnja 4%	-936.401	123.998
Interna stopnja donosa naložbe (%)	Negativna	6,51%
Relativna neto sedanja vrednost	-1,06	0,18
Razmerje med koristmi in stroški	/	1,16

3 OSNOVNI PODATKI O INVESTITORJU, IZDELOVALCU INVESTICIJSKE DOKUMENTACIJE IN PRIHODNJEM UPRAVLJAVCU Z ŽIGI IN PODPISI ODGOVORNIH OSEB

3.1 Opredelitev investitorja



Investitor:
Naslov:
Telefon:
E-mail:
Odgovorna oseba:

OBČINA LUKOVICA
Stari trg 1, SI- 1225 Lukovica
+386 (0)1 729 63 00
info@lukovica.si
mag. Olga Vrankar, županja

Podpis odgovorne osebe:

Žig:



3.2 Izdelovalec investicijskega programa

Izdelovalec IP:
Naslov:
Telefon:
E-mail:
Odgovorna oseba:

CASTIS d.o.o.
Reboljeva ulica 23, SI 1236 Trzin
+386 40 831 196
janez.krumpak@gmail.com
Janez Krumpak, direktor

Podpis izdelovalca dokumenta:

Žig:



3.1 Bodoči upravljavec

Bodoči upravljavec:	DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO
Naslov:	Hajdrihova ulica 2a, SI- 1000 Ljubljana
Telefon:	+386 (0)1 478 80 02
E-mail:	gp.drsi@gov.si
Spletna stran:	https://www.gov.si
Odgovorna oseba:	Karmen Praprotnik , v.d. direktorja

Podpis odgovorne osebe:

Žig:

4 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA S PRIKAZOM POTREB, KI JIH BO ZADOVOLJEVALA INVESTICIJA TER USKLAJENOSTI INVESTICIJSKEGA PROJEKTA Z DRŽAVNIM STRATEŠKIM RAZVOJNIM DOKUMENTOM IN DRUGIMI RAZVOJNIMI DOKUMENTI, USMERITVAMI SKUPNOSTI TER STRATEGIJAMI IN IZVEDBENIMI DOKUMENTI STRATEGIJ POSAMEZNIH PODROČIJ IN DEJAVNOSTI

4.1 Predstavitev občine investitorke

Občina Lukovica leži v osrednji Sloveniji. Obsega 74 km² (7.488 ha) pretežno hribovitega ozemlja. Geografsko zajema območje Črnega grabna od Prevoj do Trojan. Velika večina ozemlja je poraščena z gozdovi. Le na nekaterih mestih se dolina toliko razširi, da je omogočila razvoj večjih naselij.

Lukovica z občinskim središčem:

- leži ob regionalni cesti Ljubljana-Maribor, 22 km v smeri iz Ljubljane,
- ima 160 km občinskih cest,
- 8 krajevnih skupnosti (KS Blagovica, KS Češnjice, KS Krašnja, KS Lukovica, KS Prevoje, KS Rafolče, KS Trojane, KS Zlato Polje).

Črni graben s severa in juga obdajata Tuhinjska in Moravška dolina. Na izoblikovanje Črnega grabna je močno vplivalo vodovje Radomlje, ki je svojo vijugasto strugo vrezala v južno pobočje velike trojanske antiklinale. Radomlja, ki izvira pod Učakom pri Trojanah, se s svojimi hudournišskimi pritoki južno od Doba izliva v Račo, teče po temnih permijskih skrilavcih, ki dajejo tlem črno barvo - od tod tudi ime Črni graben. Občina Lukovica se razprostira od Prevoj pri Šentvidu na zahodu pa vse do Trojan na vzhodni strani, kjer meji s Savinjsko dolino. Tu je potekala tudi stara deželna meja med Gorenjsko in Štajersko.

Značilna podolgovata izoblikovanost ozke doline Črnega grabna, ki v dolžino meri dobrih 20 km, v širino pa povprečno le 4 km, je preprečevala nastanek enega središča, ki bi bil družbenopolitični, gospodarski in kulturni center. Zato so v teku zgodovine nastala številna gručasta naselja ob prometni poti skozi Črni graben kot so: Prevoje pri Šentvidu, Šentvid pri Lukovici, Lukovica, Krašnja, Blagovica, Šentožbolt in Trojane. Številne vasi z zaselki in samotne kmetije pa so se razvile na severnem bregu Radomlje: Rafolče, Zlato polje, Koreno, Krajno brdo, Češnjice... Vodno energijo Radomlje so pogosto uporabljali za pogon mlinov in žag, vendar je danes žal večina od njih propadla.

Slika 4.1: Umestitev Občine Lukovica v prostor



Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Slika:Obcine_Slovenija_2006_Lukovica.svg

4.1.1 Demografski in drugi osnovni podatki

Na začetku leta 2024 je imela Občina Lukovica 6.131 prebivalcev (od tega 3.133 moških in 2.998 žensk). Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 82 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot znaša povprečje v državi (104 prebivalca na km²).

Iz preučevanih podatkov je ugotovljeno, da se je v obdobju 2015-2024 prebivalstvo v Občini Lukovica v povprečju povečevalo za 0,86% letno.

Tabela 4.1: Gibanje prebivalstva v obdobju 2015 – 2024

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Povp. rast
Moški	2.867	2.881	2.906	2.912	2.946	2.992	2.982	3.030	3.062	3.133	0,99%
Ženske	2.807	2.850	2.855	2.887	2.892	2.898	2.906	2.948	2.958	2.998	0,73%
SKUPAJ	5.674	5.731	5.761	5.799	5.838	5.890	5.888	5.978	6.020	6.131	0,86%

Vir: SURS

Slika 4.2: Gibanje števila prebivalcev



V letu 2022 je bilo število živorojenih višje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu pozitiven, znašal je 4,7 (v Sloveniji –2,3). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven, znašal je 2,2. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil pozitiven, znašal je 6,8 (v Sloveniji 4,6).

Povprečna starost občanov je bila 40,3 leta in tako nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (43,9 let).

Med prebivalci te občine je bilo število najmlajših – kar je značilnost le redkih slovenskih občin – večje od števila najstarejših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 85 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 142). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju počasneje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, kažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v štirih, višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – kar je značilnost le redkih slovenskih občin – med

ženskami manj takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

V občini sta delovala 2 vrtca, obiskovalo pa ju je 268 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let, jih je bilo 84 % vključenih v vrtec, kar je več kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (82 %). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2022/2023 izobraževalo približno 700 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 240 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 33 študentov in 7 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 38 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15 let–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 74 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je več od slovenskega povprečja (69%).

Med 1.000 prebivalci občine jih je 605 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 11 let.

V obravnavanem letu je bilo v občini zbranih 279 kg komunalnih odpadkov na prebivalca, to je 82 kg manj kot v celotni Sloveniji.

4.1.2 Gospodarski vidik

Glede na zadnje dostopne podatke Statističnega urada RS je v letu 2022 v Občini Lukovica delovalo 568 podjetij s 3.294 zaposlenimi osebami. Podjetja so ustvarila prihodek v višini 732 mio EUR.

Število delovno aktivnega prebivalstva v Občini Lukovica je ob koncu leta 2023 znašalo 1.789, od tega je bilo 1.430 zaposlenih oseb in 359 samozaposlenih oseb. Glede na isto obdobje v letu 2022 je bilo v letu 2023 za 1,9% več delovno aktivnega prebivalstva.

Turizem je v Občini Lukovica slabo razvit, saj so prenočitvene zmogljivosti v letu 2023 znašale 46 ležišč. V letu 2023 je bilo zabeleženih 682 prihodov in 1.379 prenočitev turistov.

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 7% višja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 4% višja.

4.2 Obstoječe stanje

V Sloveniji imamo veliko lokalnih cest z malo prometa, po katerih je možno relativno varno kolesariti. Ravno zato je kolesarstvo kot oblika rekreacije zelo priljubljena. Po številu prodanih koles na prebivalca je Slovenija že več let na prvem mestu v EU.

Uporaba kolesa pa v zadnjih letih raste tudi za potrebe dnevne mobilnosti. Mesta postajajo vedno bolj trajnostno naravnana in spodbujajo tudi trajnostne oblike mobilnosti, ki omogočajo višjo kvaliteto bivanja za svoje prebivalce (boljši zrak, manj hrupa, ni zastojev). Vendar je umeščanje kolesarske infrastrukture (pa naj si gre za rekonstrukcijo obstoječe infrastrukture ali gradnjo nove) v urbana območja, kjer je že definirana raba prostora, prilagojeno na prostorske razmere in se razlikuje od gradnje nove infrastrukture izven območij zgoščene poselitve.

Izboljšanje infrastrukture je eden prvih korakov za povečanje obsega kolesarjenja v mestih in njihovem zaledju. Največji izziv predstavlja nenačrten pristop h gradnji primerne infrastrukture ter nestratesko izvajanje le posamičnih ločenih in nepovezanih projektov.

Kolesarski promet se v Občini Lukovica danes odvija večinoma po obstoječih voziščih regionalnih ali lokalnih cest. Le v samem centru naselja Lukovica pri Domžalah je urejena in označena dvosmerna kolesarska steza v skupni dolžini cca. 72 m in označen pas za dvosmerno mešano kolesarsko površino poleg hodnika za pešce v skupni dolžini cca. 65 m. Na določenih delih, na prepustih in med avtocesto in vodotokom Radomlja, bo potrebno manjše zoženje kolesarske steze, sicer pa nekih večjih prostorskih omejitev na obravnavni trasi za umestitev kolesarske steze oz. poti ni.

4.3 Temeljni razlogi za investicijsko namero

Namen izgradnje kolesarskih povezav je spodbujati spremembo potovalnih navad tako, da se vsaj del poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, preusmeri na kolo, električno kolo ali na večmodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

Namen projekta je tudi zagotavljanje trajnostne mobilnosti za dnevni dostop prebivalcev Občine Lukovica na delovno mesto, mesto šolanja ali druge poti. Projekt zagotavlja večjo prometno varnost kolesarjev, zmanjšuje negativne vplive motornega prometa na okolje, vzpodbuja trajnostno mobilnost in uporabo koles za vsakodnevna opravila, kot alternativo avtomobilskim prevozom.

Z izvedbo projekta se bo prispevalo k:

- boljši povezanosti urbanega območja z njegovim zaledjem,
- spodbujanju trajnostne mobilnosti,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- zmanjšanju emisij hrupa in škodljivih vplivov na okolje,
- izboljšanju kakovosti življenjskega prostora v urbanem območju in
- povečanju prometne varnosti.

Na območju Občine Lukovica si želijo celostno urediti kolesarske povezave, ki bi prebivalcem omogočale udobno in hitro povezavo znotraj občine in med sosednjimi občinami.

Odsek Dob – Lukovica - Krašnja je del načrtovane Državne kolesarske povezave R33 Trzin – Domžale – Lukovica – Trojane.

4.4 Usklajenost investicijskega projekta z državnim strateškim razvojnim dokumentom in drugimi razvojnimi dokumenti, usmeritvami Skupnosti ter strategijami in izvedbenimi dokumenti strategij posameznih področij in dejavnosti

Projekt upošteva družbene, gospodarske in okoljske dejavnike v prostoru, ki so skladne s strokovnimi podlagami v finančni perspektivi 2021–2027.

Strokovna izhodišča za pripravo investicijskega programa so krovni strateški dokumenti države in ostali dokumenti.

Strokovna izhodišča za pripravo projekta so krovni strateški dokumenti države: Strategija razvoja Slovenije 2030, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Bela knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnosti in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, Strategija pametne specializacije, Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027, Regionalni razvojni program Ljubljanske razvojne regije za obdobje 2021-2027, skladnost z občinskimi in s prostorskimi akti Občine Lukovica.

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

Cilj projekta je skladen z določbami Povabila razvojnemu svetom regij za dopolnitev dogovora za razvoj regij in Merili za izbor operacij v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike za obdobje 2021-2027.

4.4.1 Strategija razvoja Slovenije 2030

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

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

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

Strateške usmeritve države za doseganje kakovostnega življenja so:

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

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

- Cilj 1: Zdravo in aktivno življenje
- Cilj 2: Znanje in spretnosti za kakovostno življenje in delo
- Cilj 3: Dostojno življenje za vse
- Cilj 4: Kultura in jezik kot temeljna dejavnika nacionalne identitete
- Cilj 5: Gospodarska stabilnost
- Cilj 6: Konkurenčen in družbeno odgovoren podjetniški in raziskovalni sektor
- Cilj 7: Vključujoč trg dela in kakovostna delovna mesta
- Cilj 8: Nizkoogljično krožno gospodarstvo
- Cilj 9: Trajnostno upravljanje naravnih virov

- Cilj 10: Zaupanja vreden pravni sistem
- Cilj 11: Varna in globalno odgovorna Slovenija
- Cilj 12: Učinkovito upravljanje in kakovostne javne storitve

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

4.4.2 Strategija prostorskega razvoja Slovenije

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljnjem besedilu: prostorska strategija) je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Z njo podaja okvir za prostorski razvoj na celotnem ozemlju države in postavlja usmeritve za razvoj v evropskem prostoru. Določa zasnovo urejanja prostora, njegovo rabo in varstvo. Prostorska strategija izhaja iz upoštevanja družbenih, gospodarskih in okoljskih dejavnikov prostorskega razvoja. V skladu z načelom vzdržnega prostorskega razvoja, ki je njeno temeljno načelo, prostorska strategija uveljavlja smotrno rabo prostora ter varnost življenja in dobrin. Poudarja prizadevanja za ohranitev prepoznavnosti prostora in krepitev identitete Slovenije ter njenih lokalnih oziroma regionalnih identitet, kar v razmerah evropske konkurence ponuja primerjalne prednosti.

4.4.3 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

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

Cilji strategije razvoja prometa so:

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

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

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

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

4.4.5 Strategija pametne specializacije

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

Pametna specializacija je torej strategija za:

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

Strategija navaja, da morajo projekti v Sloveniji slediti družbenim izzivom (trgom), to so trajnostna energija, trajnostna graditev, trajnostna mobilnost, učinkovita raba virov, zdravje, hrana, okolje, vključujoča in varna družba. To pomeni, da z ureditvijo kolesarske infrastrukture prispevamo k uresničitvi izzivov navedenih v strategiji.

4.4.6 Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027

Projekt sledi specifičnemu cilju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021 – 2027 v okviru prednostne naloge 5. Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost: 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 (KS), (državno kolesarsko omrežje).

Id	Identifikator	Kazalnik	Merska enota	Cilj (2029)	
RSO3.2	1	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	Število uporabnikov	4.000	
Id	Identifikator	Kazalnik	Merska enota	Mejnik (2024)	Cilj (2029)
RSO3.2	RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	0	4,3

4.4.7 Usklajenost z Regionalnih razvojnim programom Ljubljanske urbane regije 2021-2027

Regionalni razvojni program Ljubljanske urbane regije 2021-2027 je temeljni strateški in programski dokument na regionalni ravni, s katerim se uskladijo razvojni cilji v regiji ter določijo instrumenti in viri za njihovo uresničevanje. Sestavljen je iz strateškega in programskega dela. Strateški del vsebuje analizo regionalnih razvojnih potencialov, opredelitev ključnih razvojnih ovir in prednosti regije, razvojne cilje, vizijo in prioritete regije v programskem obdobju ter določitev razvojne specializacije regije, programski del pa vsebuje programe za spodbujanje razvoja v regiji s časovnim in finančnim ovrednotenjem ter določa sistem spremljanja, vrednotenja in organiziranosti izvajanja RRP.

RRP zajema razvojno prioriteto Zelena regija trajnostnih rešitev, ki vsebuje program Trajnostna mobilnost. V urbanih središčih regije je opaziti povečano uporabo nemotoriziranih oblik mobilnosti – kolesarjenja in peš hoje, medtem ko so med naselji ter občinami v regiji še možnosti za izboljšave. Ukrepi na ravni regije bodo usmerjeni k dokončanju omrežja kolesarskih poti in drugih mobilnostnih storitev, ki izkoriščajo potenciale ohranjene narave ter spodbujajo brezogljeno mobilnost in vzdrževanje kakovosti bivanja v regiji. Pomembno vodilo ukrepa je univerzalna dostopnost za vse. Ta poleg izboljšanja dostopnosti za ranljivejše skupine uporabnikov izboljšuje tudi pogoje za splošno dostopnost intermodalnih točk ter raznolike sisteme souporabe električnih koles.

4.4.8 Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije

Celostna prometna strategija Ljubljanske urbane regije je bila 24. oktobra 2018 soglasno potrjena na 10. redni seji Sveta Ljubljanske urbane regije.

Cilj Celostne prometne strategije Ljubljanske urbane regije je zagotovitev integrirane mobilnosti z dobro delujočim javnim potniškim prometom ter razvojem kakovostne in varne infrastrukture za pešce in kolesarje.

Glavni izziv kolesarjenja v LUR je razvoj kolesarske infrastrukture. Razviti je treba omrežje sklenjenih, varnih in udobnih kolesarskih povezav. Kolesarske povezave so ključne za povečanje števila vsakodnevnih voženj – na primer na delo ali v šolo. Poleg tega je razvoj kolesarske infrastrukture pomemben za razvoj turizma in rekreacije.

I. Steber trajnostne mobilnosti: Hoja in kolesarjenje ima strateške cilje, s katerimi je skladen projekt:

- Dobra povezanost z mrežo kolesarskih povezav.
- Večji delež potovanj s kolesom.
- Izboljšane prestopne točke za pešce in kolesarje.

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

Občine so lokalne skupnosti, ki v okviru zakonodaje samostojno ureja svoje zadeve in izvaja določene zakonske predpise na področjih, ki so ji dodeljena. Občino sestavlja območje enega ali več naselij, povezanih s skupnimi interesi prebivalcev. Predstavniki občine je po večinskem volilnem sistemu izvoljeni župan. Občine v Republiki Sloveniji ureja Zakon o lokalni samoupravi.

Občina se financira iz povprečnine (povprečni stroški na prebivalca, se financira iz sredstev, zbranih za dohodnino), nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča (NUSZ določa vsaka občina zase), lastni viri (samoprispevki, koncesijske dajatve, takse, prihodki od glob itd.).

Ocena oziroma analiza tržnih možnosti investicijskega projekta je raziskava, ki podpira različne strateške poslovne odločitve s poudarkom na odločitvah s področja trženja. Na tržne možnosti investicijskega projekta navadno v največji meri vplivajo dejavniki, kot so: velikost trga, moč konkurence ter potencialna rast trga. Glede na to, da je kolesarsko omrežje javna infrastruktura ni potrebna analiza tržnih možnosti. Gre za strateško pomemben projekt, ki bo zagotavljal javno infrastrukturo od katere ne bo ne investitor in drugi sodelujoči neposredno pridobili koristi iz naslova prihodkov. Prav tako gre za projekt v javnem interesu in le-ta ne predstavlja državne pomoči.

Ker predmetni investicijski projekt ni tržni projekt, prav tako ni pričakovati prilivov iz naslova tržnih dejavnosti po izvedbi investicije, zato podrobnosti tega poglavja niso obravnavane.

Bo pa predmetni projekt zmanjšal ogljični odtis zaradi zmanjšane CO₂-ja in povečal prometno varnost kolesarjev in drugih ranljivih skupin v prometu.

5.1 Bodoči upravljavec

Bodoči upravljavec s projektom zgrajene infrastrukture bo Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo skrbi za upravljanje, vzdrževanje in razvoj glavnih in regionalnih cest ter državnega kolesarskega omrežja.

Na Direkciji RS za infrastrukturo opravljajo naloge, ki so potrebne za nemoteno gradnjo, vzdrževanje in varstvo glavnih in regionalnih cest ter vzdrževanje državnega kolesarskega omrežja. Gradijo, obnavljajo in vzdržujejo tudi javno železniško infrastrukturo.

Z dejavnostmi, ki jih izvajajo, prispevajo k izboljšanju prevoznosti, zagotavljanju prometne varnosti, dostopnosti in uporabnosti javne prometne infrastrukture, s tem pa pripomorejo h gospodarskemu in prostorskemu razvoju občin in države ter hkrati zmanjšujemo obremenitve naravnega in bivalnega okolja.

DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO

Hajdrihova ulica 2a, SI- 1000 Ljubljana

+386 (0)1 478 80 02

gp.drsi@gov.si

<https://www.gov.si>

Karmen Praprotnik, v.d. direktorja

6 TEHNIČNO – TEHNOLOŠKI DEL

S projektom je predvidena ureditev državne kolesarske povezave R33 Trzin – Domžale – Lukovica – Trojane, na odseku od sredine naselja Prevoje pri Šentvidu, do profila K 44, ki se nahaja v višini kamnoloma Lukovica. Skupna dolžina s projektom predvidene ureditve kolesarske povezave znaša cca 4.300 metrov in je razdeljena na štiri pododseke:

- pododsek 2: označitev s prometno signalizacijo po obstoječih lokalnih cestah od sredine naselja Prevoje pri Šentvidu,
- pododsek 3: novogradnja enostranske dvosmerne kolesarske steze ob državni cesti R2-447 do križišča za Brdo pri Lukovici z ureditvijo prehoda čez državno cesto,
- pododsek 4: označitev s prometno signalizacijo po obstoječih lokalnih cestah, razširitev pločnika in ureditev prehoda čez državno cesto,
- pododsek 5: novogradnja kolesarske poti po trasi obstoječe servisne ceste v dolžini cca 860 m.

Dela se bodo izvajala v okviru vzdrževalnih del v javno korist v varovalnem pasu regionalne ceste. Po 66. in 97. členu Zakona o cestah ZCes-1 (Uradni list RD, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US in 46/15) znaša širina varovalnega pasu pri regionalnih cestah 15,0 m od zunanjega roba cestnega sveta na vsako stran ceste. Izvedba predvidenih ureditev je v skladu s Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Ur.l.RS, št. 7/12).

Projektna dokumentacija na nivoju obdelave IZP za pridobitev projektnih pogojev podaja rešitve za celovito ureditev ceste in vključuje:

- ureditev kolesarske steze in poti,
- ureditev hodnika za pešce,
- ureditev priključkov za lokalne ceste in hišne priključke,
- ureditev prometne opreme in signalizacije,
- ureditev cestne razsvetljave,
- ureditev odvodnjavanja meteornih in zalednih voda,
- zaščita, obnova ali prestavitev vseh tangiranih komunalnih vodov.

PODODSEK 2

Pričetek trase pododseka 2 je ob državni cesti R2-447/0292 cca v km 20.400, kjer predvidena trasa kolesarske povezave v naselju Prevoje pri Šentvidu preide na javno pot JP735761 – OS E in poteka po njej do križišča z lokalno cesto LC235061. Trasa kolesarske povezave se nadaljuje po LC235061 do križišča z javno potjo JP735851 v naselju Šentvid pri Lukovici. Trasa pododseka 2 se zaključi na JP735851 ob državni cesti R2-447/0292 cca. v km 19.555 pri profilu E49.

Na začetku pododseka 2, pri profilu E2, se predvidi nivojski prehod za kolesarje in pešca, kolesarja pa se za prehodom, pri profilu E3 priključi na lokalno cesto. Nato pa je po celotnem pododseku 2 predvideno vodenje kolesarjev po maloprometnih lokalnih cestah z ustrezno vertikalno in horizontalno prometno signalizacij.

Dolžina pododseka 2 znaša cca 980 metrov.

Slika 6.1: Prikaz Pododseka 2 – OS E



PODODSEK 3

Trasa kolesarske povezave na pododseku 3 je predvidena enostranska dvosmerna kolesarska steza s hodnikom za pešce ob državne ceste R2- 447/0292 – OS F. Pričetek trase na tem odseku je v naselju Šentvid pri Lukovici ob državni cesti R2- 447/0292 cca. v km 19.555 pri profilu F2 + 17. Čez državno cesto R2-447/0292 je pri profilu F15 + 11 predviden prehod za pešce in kolesarje, ki se ga ustrezno osvetli in ustrezno označi s talno in vertikalno prometno signalizacijo. Trasa se na tem pododseku zaključi v križišču z JP735882, pri profilu F27 + 4.

Od profila F2 + 17 do profila F15 + 11 se na desni strani ob državni cesti R2- 447/0292 predvidi enostranska dvosmerna kolesarska steza na pločniku širine 2,0 m z varnostnim odmikom 0,50 m in hodnikom za pešce širine 1,20 m. Pri profilu F15 + 11 se kolesarja in pešca vodi čez državno cesto na levo stran ceste. Do profila F19 + 10 je predvidena enostranska dvosmerna kolesarska steza na pločniku širine 2,0 m z varnostni odmikom 0,50 m in hodnikom za pešce širine 1,50 m. Od profila F19 + 10 naprej pa se varnostni odmik poveča na 1,0 m.

Dolžina pododseka 3 znaša cca 420 metrov.

Slika 6.2: Prikaz Pododseka 3 – OS F



PODODSEK 4

Pododsek 4 se začne v križišču državne ceste R2- 447/0292 in JP735882 – OS G. Na tem delu je predvideno vodenje kolesarja po javnih poteh s souporabo vozišča vse do profila G63 + 15, kjer se kolesarja v smeri proti Domžalam vodi po kolesarski stezi na pločniku na levi strani JP735881 in se ga nato vodi v krožno križišče. Kolesarja v smeri Trojan se pri profilu G65 + 4 preusmeri na kolesarsko stezo na pločniku ob desni strani JP735881 in nato pri profilu G66 + 10 prečka JP735881. Od križišča državne ceste R2- 447/0292 z JP735881 naprej je predvidena mešana površina za kolesarja in pešce, saj ni predvidena širitev hodnika za pešce. Predvidi se samo ureditev klančin na uvozih do stanovanjskih objektov, da bo vožnja kolesarja čim bolj udobna – OS H. Pri profilu H20 se kolesarja vodi na JP735941 s souporabo vozišča do profila H23 + 5, kjer se ga nato z ustrezno prometno signalizacijo in prehodi za kolesarje ter pešce, med profilom H23 in H25, vodi preko državne ceste R2- 447/0292. Dodatno se izdelajo ločilni otok in prehod za kolesarja pri profilu H21 + 5 m, za večjo varnost kolesarja.

Nato se kolesarja do profila I3 + 17 vodi po dvostranski enosmerni kolesarski stezi na pločniku ob LC735571 in od profila I3 + 17 naprej, preko nadvoza nad avtocesto, s souporabo vozišča nadaljuje pot. Pri križišču LC735571 in servisne poti se kolesarje preusmeri na servisno pot, kjer se na koncu asfaltiranih površin pododsek zaključi – OS J.

Dolžina pododseka 4 znaša cca 2.040 metrov.

Slika 6.3: Prikaz Pododseka 4 – OS G, OS H, OS I in OS J

**PODODSEK 5**

Začetek pododseka 5 je na območju, kjer asfaltirana servisna pot iz lokalne ceste LC735571 preide v makadam, pri profilu K1 + 7. Trasa na tem pododseku poteka med avtocesto in vodotokom Radomlja, dolžina s projektom predvidenega pododseka pa znaša cca. 860 m. Na OS-i K in OS-i M je predvidena asfaltirana dvosmerna kolesarska pot širine 3,50 m in na vsaki strani humizirana bankina širine 0,50 m. Kolesarska pot je na obeh straneh zaključena z grednim robnikom dimenzije 8/20 cm, saj se s tem prepreči učinek vzgona na poplavljenih območjih.

Na določenih delih je zaradi prostorskih omejitev predvidena tudi zožitev kolesarske steze. Med profili K28 in K39 se kolesarska steza zoži na širno 2,50 m.

Predvidi se še dograditev kamnitih zložb in sicer, pri profilu K31 v skupni dolžini 40,0 m.

Zaradi prostorskih omejitev je na določenih delih predvidena tudi prestavitev žične ograje ob avtocesti, ki preprečuje dostop na avtocesto. Višina prestavljene žične ograje mora biti vsaj 2,40 m, postavljena pa mora biti na rob bankine. Ker predvidena kolesarska steza z brežino minimalno posega tudi v zadrževalnike AC, je potrebno brežino utrditi, volumen zadrževalnika, ki pa se posledično zaradi brežine zmanjša, pa je potrebno prilagoditi in volumen vzpostaviti nazaj v prvotno stanje.

Slika 6.4: Prikaz Pododseka 5



V sklopu projekta bo nameščen tudi števec kolesarjev v obe smeri, ki bo omogočal spremljanje števila kolesarjev, ki bodo uporabljali novozgrajeno infrastrukturo.

Skupna dolžina s projektom predvidene ureditve kolesarske povezave znaša cca 4.300 metrov.

7 ANALIZA ZAPOSLENIH

7.1 Analiza zaposlenih za alternativo »z« investicijo glede na alternativo »brez« investicije in/ali minimalno alternativo

Zaradi izvedbe projekta se ne predvideva dodatnih zaposlitev. Investitor bo ob upoštevanju javno naročniške zakonodaje izbral zunanjega izvajalca za gradnjo, nadzor in obveščanje javnosti ter z aktivnim vključevanjem zaposlenih prispeval k izvedbi projekta.

Prav tako ni predvidenih dodatnih neposrednih zaposlitev pri bodočem upravljavcu.

8 OCENA VREDNOSTI PROJEKTA PO STALNIH IN TEKOČIH CENAH, LOČENO ZA UPRAVIČENE IN PREOSTALE STROŠKE, Z NAVEDBO OSNOV IN IZHODIŠČ ZA OCENE

Projekt je predstavljen vrednostno z vidika investicijskih stroškov, ki poleg stroškov, ki so neposredno vezani na gradnjo in opremljanje, vsebujejo tudi druge z investicijo povezane stroške. Le-ti zajemajo vrednost stroškov gradbenega nadzora, stikov z javnostjo in investicijske dokumentacije.

Med investicijskimi stroški prikazujemo investicijske stroške celotnega projekta, prikazani pa so tudi tisti stroški, ki so v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10, 27/16) opredeljeni kot »upravičeni stroški«, torej kot stroški, ki so osnova za izračun (so)financerskega deleža udeležbe javnih sredstev v projektu.

8.1 Investicijska vrednost po stalnih cenah

Ocenjena vrednost investicije je povzeta iz projektantske ocene, delno pa vrednost ostalih postavk navajamo v vrednosti sklenjenih pogodb ali izkustveno v % od vrednosti investicije.

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah je ocenjena na 1.051.264,56 EUR z DDV.

Sama gradnja bo potekala v obdobju od jeseni leta 2025 do jeseni leta 2027.

V spodnji tabeli prikazujemo celotno investicijsko vrednost po stalnih cenah.

Tabela 8.1: Investicijska vrednost po stalnih cenah (EUR)

	SKUPAJ	do vključno 2024	2025	2026	2027
Pododsek 2	18.546,26	0,00	2.781,94	9.273,13	6.491,19
Pododsek 3	202.244,07	0,00	30.336,61	101.122,04	70.785,42
Pododsek 4	109.909,49	0,00	16.486,42	54.954,75	38.468,32
Pododsek 5	311.388,80	0,00	46.708,32	155.694,40	108.986,08
Oporna konstrukcija v profilu K 31	42.096,75	0,00	6.314,51	21.048,38	14.733,86
Zaščita in prestavitev EE vodov	32.519,05	0,00	4.877,86	16.259,53	11.381,67
Zaščita in prestavitev TK vodov	32.519,05	0,00	4.877,86	16.259,53	11.381,67
Prestavitev hidrantov in vodovoda	16.509,50	0,00	2.476,43	8.254,75	5.778,33
Nepredvidena dela	76.573,30	0,00	11.485,99	38.286,65	26.800,65
Nadzor	11.485,99	0,00	1.722,90	5.743,00	4.020,10
Obveščanje in informiranje javnosti	2.000,00	0,00	300,00	1.000,00	700,00
Investicijska dokumentacija	5.900,00	5.900,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ	861.692,26	5.900,00	128.368,84	427.896,13	299.527,29
DDV	189.572,30	1.298,00	28.241,14	94.137,15	65.896,00
SKUPAJ z DDV	1.051.264,56	7.198,00	156.609,98	522.033,28	365.423,30

8.2 Ocena investicijskih stroškov v tekočih cenah

Izvedba projekta je predvidena do jeseni leta 2027, zato je skladno z Jesensko napovedjo gospodarskih gibanj 2024, ki jo pripravlja UMAR, pri preračunu investicijskih vrednosti v tekoče cene upoštevano povečanje cen zaradi inflacije v prihodnosti.

Upoštevana je bila sledeča rast cen na letni ravni:

- za leto 2025 je bila upoštevana 3,3% letna rast cen,
- za leti 2026 in 2027 je bila upoštevana 2,3% letna rast cen.

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 1.115.685,12 EUR z DDV

Tabela 8.2: Investicijska vrednost po tekočih cenah (v EUR)

	SKUPAJ	do vključno 2024	2025	2026	2027
Pododsek 2	19.690,00	0,00	2.874,00	9.799,00	7.017,00
Pododsek 3	214.724,00	0,00	31.338,00	106.862,00	76.524,00
Pododsek 4	116.691,00	0,00	17.030,00	58.074,00	41.587,00
Pododsek 5	330.602,00	0,00	48.250,00	164.531,00	117.821,00
Oporna konstrukcija v profilu K 31	44.694,00	0,00	6.523,00	22.243,00	15.928,00
Zaščita in prestavitev EE vodov	34.525,00	0,00	5.039,00	17.182,00	12.304,00
Zaščita in prestavitev TK vodov	34.525,00	0,00	5.039,00	17.182,00	12.304,00
Prestavitev hidrantov in vodovoda	17.528,00	0,00	2.558,00	8.723,00	6.247,00
Nepredvidena dela	81.298,00	0,00	11.865,00	40.460,00	28.973,00
Nadzor	12.195,00	0,00	1.780,00	6.069,00	4.346,00
Obveščanje in informiranje javnosti	2.124,00	0,00	310,00	1.057,00	757,00
Investicijska dokumentacija	5.900,00	5.900,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ	914.496,00	5.900,00	132.606,00	452.182,00	323.808,00
DDV	201.189,12	1.298,00	29.173,32	99.480,04	71.237,76
SKUPAJ z DDV	1.115.685,12	7.198,00	161.779,32	551.662,04	395.045,76

8.3 Investicijska vrednost deljena na upravičene in ostale stroške

Predmet povabila razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij so lahko v skladu z 58. členom v povezavi z 72. členom Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE) tudi kolesarske površine (kolesarske steze) znotraj naselij (robove naselja opredeljuje 79. točka prvega odstavka 2. člena Zakona o cestah), ki so del državne kolesarske povezave, kjer bo investitor lokalna skupnost.

Stroški projekta so sofinancirani v višini 100% upravičenih stroškov projekta. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Kohezijskega sklada v deležu 85% in nacionalni javni prispevek iz proračuna RS v deležu 15%.

Minimalna skupna vrednost projekta mora znašati 1.000.000 EUR z DDV.

Izven naselja so upravičeni stroški gradnja ločenih površin za kolesarje (kolesarska pot, kolesarska steza ali kolesarski pas) in prestavitve komunalnih vodov, če potekajo v trasi kolesarske povezave ter cestna razsvetljava, ki razsvetljuje samostojne prehode za kolesarje in prehode za kolesarje v območju križišč.

Znotraj naselij so upravičeni stroški tudi gradnja infrastrukture za pešce in postajališč JPP, v kolikor se gradijo v povezavi (npr. vzporedno) s kolesarsko infrastrukturo.

Upravičeni so tudi stroški prestavitve in potrebne nivelacije komunalnih vodov, v kolikor je le to nujno za izgradnjo ločenih kolesarskih površin. Gradnja cestne razsvetljave je upravičen strošek ob novogradnji kolesarskih površin. Stroški ureditve cestne razsvetljave in prilagoditev komunalne infrastrukture v povezavi s kolesarskimi površinami so upravičeni, vendar sofinanciranje teh stroškov ne sme predstavljati več kot 50% višine sofinanciranja projekta.

Skladno s povabilom razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dopolnitev dogovorov za razvoj regij so upravičeni stroški sledeči:

- stroški plač in povračil v zvezi z delom na projektu,
- nakup nezazidanih zemljišč (do 10% višine skupnih upravičenih stroškov in izdatkov projekta),
- gradnja nepremičnin vključno z nujnimi nepredvidenimi deli ter vnaprej dogovorjenimi prilagoditvami cen zaradi spremembe stroškov,
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva,
- stroški informiranja in komuniciranja (do 10% višine skupnih upravičenih stroškov in izdatkov projekta),
- stroški storitev zunanjih izvajalcev (študije o izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, nadzor in investicijski inženiring),
- storitve izdelave študij, raziskav, vrednotenj, ocen, strokovnih mnenj in poročil,
- davek na dodano vrednost (DDV se lahko vključi v finančni načrt kot upravičen strošek le v delu, za katerega upravičenec nima pravice do odbitka DDV).

Gradnja ali rekonstrukcija površin za motoriziran promet ni upravičen strošek, razen izvedbe ukrepov umirjanja prometa v primeru poteka kolesarske povezave po javni cesti, prečkanja kolesarske povezave preko javne ceste ali zarisa kolesarskega prehoda preko vozišča ter prometna signalizacija za kolesarski promet. Ravno tako ni upravičen strošek gradnja površin za mešan promet kolesarjev in motornega prometa (*sharrow*, vodenje kolesarskega prometa po vozišču ceste).

Projekt mora izpolnjevati tudi posebne pogoje, med drugim:

- najmanj ½ samostojnih kolesarskih površin (kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas),
- največ ½ vodenje po javnih cestah, na katerih je PLDP manjši od 2.500 vozil in je največja dovoljena hitrost vozil omejena na največ 70 km/h,

Odstopanje navzdol od zgoraj navedenih standardov za površine za kolesarje in pešce ter gradnja skupne površine za mešan promet pešcev in kolesarjev je upravičena, če zaradi prostorskih omejitev ali nosilcev urejanja prostore ni mogoče zagotoviti ločenih površin po zgoraj navedenih pogojih, vendar le v primeru, če so širine voznih pasov za motoriziran promet minimalne glede na predpise in da ni površin za mirujoči promet. Za prostorsko omejitev se štejejo grajene in naravne ovire iz sedmega odstavka 11. člena Pravilnika o kolesarskih površinah oz. projektni pogoji mnenjedajalcev, zaradi katerih se s tehničnimi rešitvami ne da zagotoviti primernih širin za ločevanje površin za vse prometne načine, in nezmožnost pridobitve pravice graditi.

Celotna trasa odseka (vseh 6 pododsekov) je bila projektno zasnovana tako, da izpolnjuje kriterija posebnih pogojev. Na pododsekih 2, 3 in 4 ni možnosti za umestitev kolesarskih površin po samostojni trasi (pozidava, lastništvo...).

Stroški in izdatki projekta so upravičeni, če so nastali in so plačani v obdobju od 1.1.2021, vendar ne pred datumom sklepa o potrditvi DIIP, in najkasneje do 31. 12. 2029 ter znotraj obdobja upravičenosti, določenega z odločitvijo o podpori OU oziroma s pogodbo o sofinanciranju.

V naslednjih tabelah prikazujemo stroške projekta deljene na upravičene za sofinanciranje in neupravičene.

Tabela 8.3: Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – stalne cene

	SKUPAJ	Upravičeni	Neupravičeni
Pododsek 2	18.546,26	18.546,26	0,0
Pododsek 3	202.244,07	202.244,07	0,0
Pododsek 4	109.909,49	109.909,49	0,0
Pododsek 5	311.388,80	311.388,80	0,0
Oporna konstrukcija v profilu K 31	42.096,75	42.096,75	0,0
Zaščita in prestavitev EE vodov	32.519,05	32.519,05	0,0
Zaščita in prestavitev TK vodov	32.519,05	32.519,05	0,0
Prestavitev hidrantov in vodovoda	16.509,50	16.509,50	0,0
Nepredvidena dela	76.573,30	76.573,30	0,0
Nadzor	11.485,99	11.485,99	0,0
Obveščanje in informiranje javnosti	2.000,00	2.000,00	0,0
Investicijska dokumentacija	5.900,00	0,00	5.900,00
SKUPAJ	861.692,26	855.792,26	5.900,00
DDV	189.572,30	188.274,30	1.298,00
SKUPAJ z DDV	1.051.264,56	1.044.066,56	7.198,00

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah je ocenjena na 1.051.264,56 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 1.044.066,56 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 7.198,00 EUR.

Tabela 8.4: Investicijska vrednost razdeljena na upravičene in neupravičene stroške (EUR) – tekoče cene

	SKUPAJ	Upravičeni	Neupravičeni
Pododsek 2	19.690,00	19.690,00	0,00
Pododsek 3	214.724,00	214.724,00	0,00
Pododsek 4	116.691,00	116.691,00	0,00
Pododsek 5	330.602,00	330.602,00	0,00
Oporna konstrukcija v profilu K 31	44.694,00	44.694,00	0,00
Zaščita in prestavitev EE vodov	34.525,00	34.525,00	0,00
Zaščita in prestavitev TK vodov	34.525,00	34.525,00	0,00
Prestavitev hidrantov in vodovoda	17.528,00	17.528,00	0,00
Nepredvidena dela	81.298,00	81.298,00	0,00
Nadzor	12.195,00	12.195,00	0,00
Obveščanje in informiranje javnosti	2.124,00	2.124,00	0,00
Investicijska dokumentacija	5.900,00	0,00	5.900,00
SKUPAJ	914.496,00	908.596,00	5.900,00
DDV	201.189,12	199.891,12	1.298,00
SKUPAJ z DDV	1.115.685,12	1.108.487,12	7.198,00

Celotna vrednost investicije po stalnih cenah je ocenjena na 1.115.685,12 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 1.108.487,12 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 7.198,00 EUR.

9 ANALIZA LOKACIJE

Projekt »Državna kolesarska povezava R33 – Odsek Dob – Lukovica - Krašnja« se bo izvajal na območju Občine Lukovica, ki je del Osrednjeslovenske regije.

Slika 9.1: Prikaz projektnega območja



Mikrolokacijo projekta predstavlja sama trasa kolesarske povezave od sredine naselja Prevoje pri Šentvidu do profila K 44, ki se nahaja v višini konca kamnoloma Lukovica.

10 ANALIZA VPLIVOV INVESTICIJSKEGA PROJEKTA NA OKOLJE TER OCENO STROŠKOV ZA ODPRAVO NEGATIVNIH VPLIVOV Z UPOŠTEVANJEM NAČELA, DA ONESNAŽEVALEC PLAČA NASTALO ŠKODO, KADAR JE PRIMERNO

Pričakovani vplivi v času gradnje:

- fizična nevarnost gradbišča v času gradnje,
- nevarnost širjenja hrupa, prahu.

V času gradnje ni pričakovati vplivov na okolico v zvezi z:

- požarno varnostjo;
- uhajanjem strupenih vplivov (ob izvedbi ni tehnologij, ki bi imele emisije strupenih plinov);
- emisijami nevarnega sevanja (ni virov sevanja);
- napačnim odstranjevanjem odpadnih voda, dima ali tekočih odpadkov (ob strokovno pravilni izvedbi);
- prisotnostjo vlage v objektih v okolici nameravane gradnje;
- varčevanjem z energijo in ohranjanjem toplote v njih (nameravana gradnja nima nobenega to zadevnega vpliva na sosednje objekte).

Do motenja funkcionalne rabe sosednjih objektov ne bo prišlo.

Pričakovani vplivi v času obratovanja:

Pričakovani vplivi objekta v obratovanju objekta so pozitivni, saj je predmet projekta gradnja kolesarskih površin, ki je namenjena izključno kolesarskemu prometu, in posledično zmanjševanje motornega prometa na relaciji Domžale - Lukovica, in tako zmanjšanje onesnaženja zraka z izpušnimi plini in CO₂. Vpliv na vodni režim in stanje vodnega telesa je zanemarljiv, saj bodo na kolesarskih prometnih površinah nastajale samo padavinske odpadne vode, ki ne bodo onesnažene, oziroma na mešanih površinah, kjer se odvija tudi motorizirani promet ne bo povečanega onesnaževanja zaradi kolesarskega prometa.

V času uporabe objekta ni pričakovati vplivov na okolico v zvezi z :

- požarno varnostjo (obstoječe hidrantno omrežje);
- uhajanjem strupenih vplivov (ob uporabi ni tehnologij, ki bi imele emisije strupenih plinov);
- emisijami nevarnega sevanja (ni virov sevanja);
- prisotnostjo vlage v objektih v okolici nameravane gradnje (izgradnja objekta ne bo vplivala na povečanje vlage v okoliških objektih);
- osenčenjem sosednjih nepremičnin (do dodatnega osenčenja ne bo prišlo);
- varčevanjem z energijo in ohranjanjem toplote v njih (nameravana gradnja nima energetskega vpliva na sosednje objekte);
- širjenjem hrupa (predmet projekta ne povzroča hrupa v okolici).

Opis upoštevanih ukrepov:

Za varnost okolice v času gradnje se poskrbi s postavitvijo gradbiščne ograje in označenimi prometnimi potmi.

Emisije prašnih delcev se zmanjša z zagotavljanjem občasnega vlaženja površin oz. materiala.

Potencialni vir onesnaženja tal predstavlja možnost izlitja olj ali maziv iz gradbene mehanizacije. Če med gradnjo pride do izlitja teh snovi, je potrebno onesnaženo zemljino takoj odstrani in ustrezno embalarati ter predati pooblaščen organizaciji za ravnanje s tovrstnimi odpadki.

Gradbene odpadke nastale pri izvajanju gradbenih del je potrebno zbirati in odvažati na deponijo gradbenih odpadkov v skladu s Pravilnikom o ravnanju z gradbenimi odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih.

11 ČASOVNI NAČRT IZVEDBE INVESTICIJE S POPISOM VSEH AKTIVNOSTI SKUPNO Z ORGANIZACIJO VODENJA PROJEKTA IN IZDELANO ANALIZO IZVEDLIVOSTI

Iz časovnega načrta izvedbe investicijskega projekta je razvidno, da ima investicijski projekt v naprej določeno trajanje ter določen začetek in konec. Ključni datumi:

- Investicijski projekt (operacija) se je pričel z izdelavo in potrditvijo DIIP-a septembra 2024, v septembru je bil izdelan tudi investicijski program.
- V letu 2025 se bo izdelalo in predalo vlogo na Ministrstvo za infrastrukturo, prav tako se pričakuje izdajo odločitve o podpori. V letu 2025 bo pripravljena razpisna dokumentacija, izvedeni bodo postopki javnih naročil in podpisane bodo pogodbe z izvajalci gradenj, nadzora in obveščanja javnosti.
- Gradnja bo predvidoma potekala od jeseni leta 2025 do jeseni leta 2027, ko bodo zaključena vsa dela.

Tabela 11.1: Terminski plan

Aktivnosti	do vključno 2024	2025		2026		2027	
		1/2	2/2	1/2	2/2	1/2	2/2
Izdelava projektne dokumentacije							
DIIP, IP							
Priprava vloge za pridobitev sofinancerskih sredstev							
Podpis pogodbe o sofinanciranju							
Priprava razpisne dokumentacije za javno naročilo							
Izvedba javnega naročila							
Podpis pogodb							
Gradnja							
Nadzor nad gradnjami							
Obveščanje in informiranje javnosti							

11.1 Organizacija vodenja projekta

Investitor bo projekt izvedel z obstoječim kadrom in zunanjimi sodelavci.

Izvedbo projekta vodi projektna skupina, ki jo vodi vodja projekta s člani. Osnova naloga projektne skupine bo izvedba samega projekta:

- sodelovanje pri pripravi vloge in ostalih dokumentov za pridobitev ustreznih virov financiranja projekta,
- usklajevanja dokumentacije s posredniškim telesom, Ministrstvom za infrastrukturo in ostalimi inštitucijami,
- administrativna dela, pregled in usklajevanje dela z izbranimi izvajalci gradenj, nadzora, stiki z javnostjo in
- priprava vseh poročil v času izvedbe projekta.

11.2 Način in postopek izbora izvajalcev

Javna naročila bodo izvedena skladno z veljavnim zakonom o javnem naročanju, tj. Zakon o javnem naročanju (ZJN-3) (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 – ZOPNN-F). Temeljna načela, ki veljajo na področju javnih naročil nalagajo naročniku, da mora izvedba postopkov javnih naročil temeljiti na načelu prostega pretoka blaga, načelu svobode ustanavljanja, načelu prostega pretoka storitev, ki izhajajo iz PDEU, in na načelih gospodarnosti, učinkovitosti in uspešnosti, zagotavljanja konkurence med ponudniki, transparentnosti javnega naročanja, enakopravne obravnave ponudnikov in sorazmernosti (3. člen ZJN-3)).

V predmetnem primeru naročnik dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila še nima pripravljene, bo pa pri pripravi le-te in izvedbi postopka oddaje javnega naročila zagotovil, da bo oddaja ponudb mogoča s strani vseh zainteresiranih gospodarskih subjektov, da bo postopek transparenten in omogočal enakopravno obravnavo ponudnikov, ter konkurenco med ponudniki. Merila za izbor ponudnika bodo oblikovana skladno z določili ZJN-3, tako da bo izbrana ekonomsko najugodnejša ponudba, naročnik pa bo pri izbiri postopka za oddajo javnega naročila izbral postopek, ki zahteva objavo Obvestila o naročilu in dokumentacije v zvezi z oddajo javnega naročila na Portalu javnih naročil (npr. odprti postopek (40. člen ZJN-3), postopek naročila male vrednosti (47. člen ZJN-3)).

11.3 Potrebna investicijska in projektna dokumentacija

Za projekt je bil v septembru izdelan Dokument identifikacije investicijskega projekta.

Za predmetni projekt je bil v septembru 2024 izdelan investicijski program, novelacija le tega pa v oktobru 2024, v letu 2025 pa bo izdelana tudi vloga za pridobitev nepovratnih sredstev.

Projekt za izvedbo (PZI); Ureditev državne kolesarske povezave R33 Trzin – Domžale – Lukovica – Trojane je bil izdelan oktobra 2023.

12 NAČRT FINANCIRANJA PROJEKTA

V programskem obdobju 2021-2027 je pristojni resor za izvajanje regionalne politike, Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj, junija 2023 objavilo Povabilo razvojnim svetom regij za pripravo in podpis dogovorov za razvoj regij za programsko obdobje 2021–2027.

Z namenom spodbujanja skladnega regionalnega razvoja se v skladu z Zakonom o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja določajo način medsebojnega usklajevanja države in občin pri načrtovanju regionalne politike in izvajanju nalog regionalnega razvoja, dejavnosti in opravljanje razvojnih nalog v razvojni regiji ter ukrepi regionalne politike.

Dogovor za razvoj regij je instrument za načrtovanje ukrepov regionalne politike in predstavlja dvostranski izvedbeni akt oziroma dogovor, s katerim se uresničuje regionalni razvojni program posamezne razvojne regije tako, da se določijo ključni regijski in sektorski projekti za premagovanje razvojnih ovir v regiji ter viri financiranja. Programsko obdobje za izvajanje regionalne politike je enako obdobju vsakokratne finančne perspektive Evropske unije.

Predmet prve dopolnitve Povabila je sofinanciranje projektov v 12 razvojnih regijah, v okviru ciljev evropske kohezijske politike, in sicer naslednjih vsebinskih področij:

- Podjetniški inkubatorji, posredniško telo Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj (MKRR),
- Odvajanje in čiščenje odpadnih voda, posredniško telo Ministrstvo za naravne vire in prostor (MNVP),
- Oskrba s pitno vodo, posredniško telo Ministrstvo za naravne vire in prostor (MNVP),
- Zelena infrastruktura, posredniško telo Ministrstvo za naravne vire in prostor (MNVP),
- Neinfrastrukturni ukrepi trajnostne mobilnosti na horizontalni ravni: Regijski centri mobilnosti in Regionalne celostne prometne strategije, posredniško telo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE).
- **Državno kolesarsko omrežje**, posredniško telo Ministrstvo za infrastrukturo (MZI).

Za Povabilo regijam za dopolnitev dogovorov za razvoj regij so v skladu s Programom EKP 2021–2027 v Sloveniji predvidena sredstva evropske kohezijske politike, in sicer sredstva ESRR in KS ter sredstva integralnega proračuna RS.

Kot posredniška telesa sodelujejo 4 ministrstva: poleg MKRR še MNVP, **MZI** in MOPE.

Za pridobitev virov sofinanciranja projekta je predvidena prijava projekta na sredstva Dogovora za razvoj regij. Ostanek stroškov bo financiran s strani Občine Lukovica.

Davek na dodano vrednost predstavlja strošek investicije, saj si ga občina ne more povrniti.

Stroški projekta so lahko sofinancirani v višini do 100% upravičenih stroškov projekta. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Kohezijskega sklada v deležu 85% in nacionalni javni prispevek iz proračuna RS v deležu 15%.

Minimalna skupna vrednost projekta mora znašati 1.000.000 EUR z DDV.

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 1.115.685,12 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 1.108.487,12 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 7.198,00 EUR.

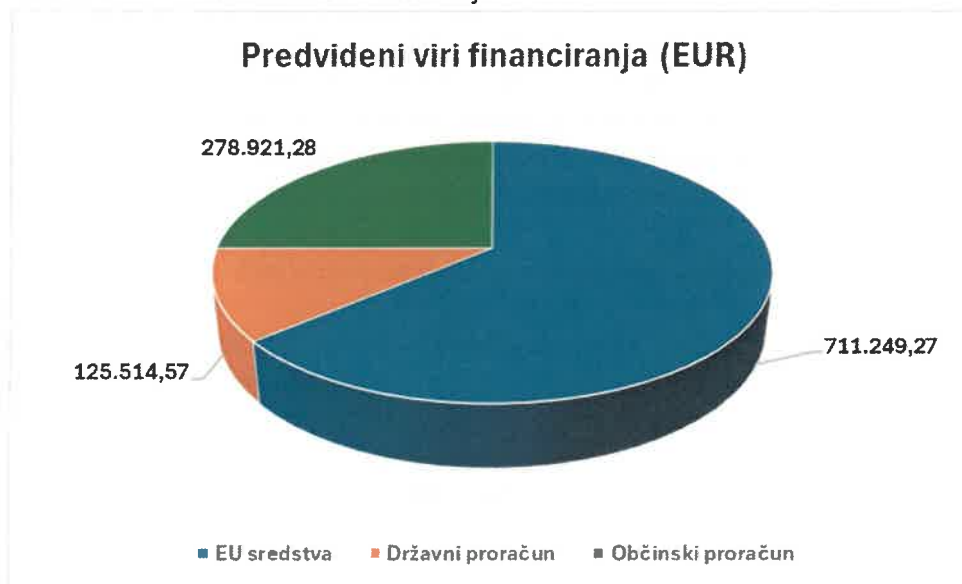
Predvidoma bo Občini Lukovica v sklopu Dogovora za razvoj regij pripadlo 836.763,84 EUR.

Skladno z navedenim je pričakovati, da bo višina sofinanciranja znašala največ 836.763,84 EUR, ostala sredstva v višini 278.921,28 EUR pa bo zagotovila Občina Lukovica iz svojega proračuna.

Tabela 12.1: Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV

	Skupaj	%	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	1.108.487,12	100,00%	0,00	161.779,32	551.662,04	395.045,76
EU sredstva	711.249,27	64,16%	0,00	103.804,02	353.968,23	253.477,02
Državni proračun	125.514,57	11,32%	0,00	18.318,36	62.464,98	44.731,23
Občinski proračun	271.723,28	24,52%	0,00	39.656,94	135.228,83	96.837,51
Neupravičeni stroški	7.198,00	100,00%	7.198,00	0,00	0,00	0,00
EU sredstva	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00
Državni proračun	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00
Občinski proračun	7.198,00	100,00%	7.198,00	0,00	0,00	0,00
Celotna investicija	1.115.685,12	100,00%	7.198,00	161.779,32	551.662,04	395.045,76
EU sredstva	711.249,27	63,75%	0,00	103.804,02	353.968,23	253.477,02
Državni proračun	125.514,57	11,25%	0,00	18.318,36	62.464,98	44.731,23
Občinski proračun	278.921,28	25,00%	7.198,00	39.656,94	135.228,83	96.837,51

Slika 12.1: Predvideni viri financiranja



13 PROJEKCIJA PRIHODKOV IN STROŠKOV POSLOVANJA PO VZPOSTAVITVI DELOVANJA INVESTICIJE ZA OBDOBJE EKONOMSKE DOBE PROJEKTA

13.1 Finančna analiza

Finančna analiza je analiza denarnih tokov in posledično izračuna finančnih dosežkov projekta. Metodologija, ki smo jo uporabili je analiza diskontiranega denarnega toka (DCF), ki je podprta s terminskim nastankom denarnega toka. Finančno analizo stroškov in koristi smo izdelali z uporabo metode diferenčnih vrednosti (razlika med stroški in koristi različnih scenarijev).

13.1.1 Opis uporabljene metodologije in osnovne predpostavke za finančno analizo

Poglavitni namen je izračun kazalnikov finančnih rezultatov investicije in izdelati konsolidirano finančno analizo. Pri tem upoštevamo metodo diskontiranega denarnega toka in terminski nastanek denarnega toka. Finančno analizo stroškov in koristi smo izdelali z uporabo metode diferenčnih vrednosti (razlika med stroški in koristmi različnih scenarijev). Model temelji na sledečih predpostavkah:

- ekonomska doba investicije je bila ocenjena na 30 let, denarni tokovi v okviru modela pa so razporejeni na obdobje od leta 2024 do vključno leta 2053,
- za finančno analizo je bila uporabljena 4% diskontna stopnja, ki je predpisana z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16),
- pri izračunu stopnje primanjkljaja je bila upoštevana celotna investicijska vrednost v stalnih cenah z davkom na dodano vrednost,
- pri izračunih finančne stopnje primanjkljaja so bili upoštevani vsi dodatni stroški, ki bodo nastali zaradi izvedbe investicije,
- projekt ne ustvarja prihodkov,
- dejanska življenjska doba projekta presega referenčno ekonomsko obdobje, vendar prihodki ne presegajo stroškov projekta in zato preostala vrednost naložbe ni vključena v izračun neto prihodkov.

Finančna analiza je bila pripravljena na »inkrementalni« način, to je, upoštevani so samo dodatni stroški in prihodki, ki bodo nastali zaradi izvedbe investicije.

S finančno analizo smo izdelali napovedi denarnih tokov projekta, z namenom da bi lahko izračunali primerne stopnje donosnosti, zlasti finančno interno stopnjo donosnosti investicije (FRR/C) in pripadajoče finančne neto sedanje vrednosti (FNPV). Omenjena kazalnika pokažeta zmožnost neto prihodkov, da povrnejo stroške investicije, ne glede na to kako so financirani.

Projekt je upravičen do prispevka iz skladov, če je NPV/C negativna, FRR/C pa nižja od diskontne stopnje, ki smo jo uporabili v analizi. Izračunali smo tudi finančno donosnost lastnega (nacionalnega) kapitala (FNPV/K, FRR/C), kjer se vložena finančna sredstva, brez nepovratnih sredstev EU, upošteva kot odliv in ne kot investicijske stroške.

Prav tako smo ugotavljali finančno trajnost (vzdržnost - pokritost) projekta, ki smo jo ocenili s preverjanjem, ali so skupni (nediskontirani) neto denarni tokovi v referenčnem obdobju pozitivni. Ti neto denarni tokovi vključujejo investicijske stroške, vse vire financiranja (nacionalne in sredstva EU) in neto prihodke.

13.1.2 Investicijski stroški projekta

Skladno s smernicami Evropske Komisije v okviru dokumentov Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov (2014 – 2020) in Economic Appraisal Vademecum 2021-2027, smo pri finančni analizi upoštevali investicijske vrednosti v stalnih cenah brez povračljivega davka na dodano vrednost in brez nepredvidenih del.

V spodnji tabeli prikazujemo investicijo celotnega projekta v stalnih cenah, ki znaša 957.845,14 EUR (vključen je nepovračljiv DDV, brez nepredvidenih del).

Tabela 13.1: Dinamika in višina investiranja uporabljena v finančni analizi (EUR)

	do vključno 2024	2025	2026	2027
Gradbena dela	0,00	140.129,13	467.097,11	326.967,98
Nadzor	0,00	2.101,94	7.006,46	4.904,52
Obveščanje in informiranje javnosti	0,00	366,00	1.220,00	854,00
Investicijska dokumentacija	7.198,00	0,00	0,00	0,00
SKUPAJ	7.198,00	142.597,07	475.323,57	332.726,50

13.1.3 Dodatni operativni stroški

V spodnji tabeli predstavljeni stroški so prav tako del finančne analize, zato predpostavljamo, da so stroški hkrati odtoki finančne analize pri izračunu denarnega toka skozi ekonomsko dobo projekta. Dodatni stroški se med leti ne spreminjajo.

Tabela 13.2: Prikaz dodatnih letnih obratovalnih stroškov (EUR)

Obratovalni stroški	Strošek/leto
Košnja trave, čiščenje, pluzenje...	4.000

13.1.4 Bodoči prihodki

Projekt ne ustvarja prihodkov.

Tabela 13.3: Finančna analiza projekta

EKONOMSKA DOBA	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
SKUPAJ PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSTANEK VREDNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ ODHODKI	7.198	142.597	475.324	332.726	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
OPERATIVNI STROŠKI	0	0	0	0	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
STROŠEK INVESTICIJE	7.198	142.597	475.324	332.726	0	0	0	0	0	0
Gradbena dela	0	140.129	467.097	326.968	0	0	0	0	0	0
Nadzor	0	2.102	7.006	4.905	0	0	0	0	0	0
Obveščanje in informiranje javnosti	0	366	1.220	854	0	0	0	0	0	0
Investicijska dokumentacija	7.198	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	-7.198	-142.597	-475.324	-332.726	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000

EKONOMSKA DOBA	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
SKUPAJ PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSTANEK VREDNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ ODHODKI	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
OPERATIVNI STROŠKI	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
STROŠEK INVESTICIJE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000

EKONOMSKA DOBA	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053
SKUPAJ PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PRIHODKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSTANEK VREDNOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ ODHODKI	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
OPERATIVNI STROŠKI	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
STROŠEK INVESTICIJE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000

13.2 Ekonomska analiza

Kot je določeno v členu 101(1)(e) Uredbe (EU) št. 1303/2013, mora biti v Analizo stroškov in koristi vključena ekonomska analiza. Ekonomska analiza je analiza, ki se izvede z uporabo ekonomskih vrednosti in odraža socialne oportunitetne stroške blaga in storitev.

Bistvo ekonomske analize je, da je potrebno vložke projekta oceniti na podlagi njihovih oportunitetnih stroškov, donos pa glede na plačilno pripravljenost potrošnikov. Oportunitetni stroški ne ustrezajo nujno opazovanim finančnim stroškom, prav tako plačilna pripravljenost ni vedno pravilno prikazana z opazovanimi tržnimi cenami, ki so lahko izkrivljene ali jih celo ni. Ekonomska analiza je izdelana z vidika celotne družbe. Denarni tokovi iz finančne analize se štejejo kot izhodišče ekonomske analize.

Bistvo ekonomske analize je zagotoviti, da ima projekt pozitivne neto koristi za družbo in je posledično upravičena do sofinanciranja s strani EU Kohezijskega sklada.

Zato je potrebno, da:

- koristi presegajo stroške projekta,
- sedanja vrednost ekonomskih koristi presega neto sedanjo vrednost stroškov.

Cilj analize stroškov in koristi je določiti ekonomsko vrednost projekta z določanjem dodatnih koristi, ki jih bo povzročila implementacija projekta. Projekt ima več indirektnih ekonomskih, socialnih in okoljskih vplivov. Investicije je mogoče pravilno oceniti le z upoštevanjem teh vplivov, ti vplivi pa so največkrat povezani z razvojem.

Pri ekonomski analizi se je izhajalo iz finančne analize in uporabilo standardno metodologijo diskontiranega denarnega toka.

Glavne predpostavke modela so:

- upoštevane so bile vse predpostavke iz finančne analize (razen diskontne stopnje), za ekonomsko analizo je bila upoštevana 5% diskontna stopnja, investicijske vrednosti ne vsebujejo DDV;
- finančni stroški so preoblikovani v ekonomske z množenjem s konverzijskimi faktorji (upoštevani faktor 1).

V okviru ekonomskih koristi smo opredelili sledeče koristi/stroške:

1. Identifikacija ekonomskih koristi:
 - Zmanjšanje stroškov prometnih nesreč in posledic prometnih nesreč.
 - Prihranek goriva in zmanjšanje ogljičnega odtisa.
2. Številčno ovrednotenje koristi projekta, ki zaradi narave ne morejo biti neposredno ovrednotene, zato se upošteva naslednje približke:
 - **Zmanjšanje stroškov prometnih nesreč in posledic prometnih nesreč.** V letu 2021 sta se na območju občine Lukovica zgodili dve prometni nesreči v katerih so bili udeleženi kolesarji. V obeh nesrečah sta bila kolesarja z lahkimi telesnimi poškodbami. Skladno z metodologijo SVŽ – statistična vrednost življenja, je bilo ocenjeno, da znaša povprečen strošek vsake prometne nesreče brez poškodovanih 7.942 EUR. Povprečen strošek vsake prometne nesreče z lahko telesno poškodovanimi znaša 43.046 EUR. Povprečen strošek vsake prometne nesreče s hudo telesno poškodovanimi znaša 553.955 EUR. Ocenjeno je, da se bodo stroški prometnih nesreč in njihovih posledic na območju, zaradi izgradnje kolesarske infrastrukture, zmanjšali za 80%.
 - **Prihranek goriva in zmanjšanje ogljičnega odtisa.** Skladno s predvidenim številom uporabnikov kolesarske povezave in njene dolžine smo izračunali letni prihranek stroškov goriva (1,5 EUR/l) in zmanjšanje ogljičnega odtisa (68 EUR/tona CO₂) zaradi zmanjšanja uporabe osebnih vozil.

V nadaljevanju prikazujemo ekonomsko analizo po izbranih letih za celotno ekonomsko dobo projekta.

Tabela 13.4: Ekonomska analiza projekta

EKONOMSKA DOBA	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Koristi iz naslova zmanjšanja nesreč	0	0	0	0	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855
Višina koristi (strošek prometne nesreče in posledic promet. nesreče)	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092
vplivni koeficient koristnosti	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Prihranek goriva in zmanjšanje ogljičnega odtisa					1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981
ostanek vrednosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ PRILIVI	0	0	0	0	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855
letni operativni stroški	0	0	0	0	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
STROŠEK INVESTICIJE	5.900	116.883	389.609	272.727	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	-5.900	-116.883	-389.609	-272.727	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855

EKONOMSKA DOBA	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Koristi iz naslova zmanjšanja nesreč	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855
Višina koristi (strošek prometne nesreče in posledic promet.nesreče)	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092
vplivni koeficient koristnosti	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Prihranek goriva in zmanjšanj ogljičnega odtisa	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981
ostanek vrednosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ PRILIVI	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855
letni operativni stroški	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
STROŠEK INVESTICIJE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855

EKONOMSKA DOBA	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053
Koristi iz naslova zmanjšanja nesreč	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855
Višina koristi (strošek prometne nesreče in posledic promet.nesreče)	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092	86.092
vplivni koeficient koristnosti	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Prihranek goriva in zmanjšanj ogljičnega odtisa	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981	1.981
ostanek vrednosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKUPAJ PRILIVI	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855	70.855
letni operativni stroški	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
STROŠEK INVESTICIJE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
STROŠEK REINVESTIRANJA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NETO DENARNI TOK	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855	66.855

14 VREDNOTENJE DRUGIH STROŠKOV IN KORISTI TER PRESOJA UPRAVIČENOSTI V EKONOMSKI DOBI Z IZDELANO FINANČNO IN EKONOMSKO OCENO TER IZRAČUNOM FINANČNIH IN EKONOMSKIH KAZALNIKOV SKUPAJ S PREDSTAVITVIJO UČINKOV, KI SE NE DAJO OVREDNOTITI Z DENARJEM

14.1 Vrednotenje drugih stroškov in koristi

Koristi in s tem upravičenost projekta prikazujemo iz kvalitativnega vidika glede na tri segmente analize torej na širši družbeni, razvojno gospodarski in socialni vidik.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša na družbenem področju:

- vzpostavitev pogojev za zagotavljanje razvoja na področju trajnostnega razvoja v občini;
- zagotoviti možnost večjega gibanja tudi v primeru krajših dnevnih migracij in s tem večjega zdravja prebivalcev.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša na razvojno gospodarskem področju:

- doprinos k zagotovitvi dodatnih površin skladno z izkazanem povpraševanju ustreznih potrebnih površin za trajnostno mobilnost;
- zmanjšanje ogljičnega odtisa.

Koristi, ki jih izvedba predmetnega projekta prinaša na socialnem področju:

- zagotavljanje površin v skladu s smernicami EU;
- koristi iz naslova urejene, varne in atraktivne kolesarske poti bodo vidne tudi v izboljšanju zdravstvenega stanja prebivalcev obravnavanega območja;
- zagotovitev javnega interesa v smislu čim večjega varstva zdravja ljudi, okolja, gospodarstva ipd.;
- izboljšanje kakovosti javnih storitev (ponudba ustrezne kolesarske infrastrukture);
- manjša možnost nesreč in poškodb zaradi boljših cestnih povezav ter urejene in predvsem varne prometne infrastrukture, kar povečuje tudi samo prometno varnost vseh udeležencev v prometu.

Koristi, ki jih izvedba projekta prinaša na področju ekologije.

- razvoj in vzpostavitev kakovostne infrastrukturne opremljenosti območja ter s tem zagotovitev boljše, trajnostne dostopnosti do storitev javne infrastrukture (prometna infrastruktura za kolesarje) na obravnavanem urbanem območju ter s tem na območju občine Lukovica;
- zagotovitev urejene in primerno vzdrževane infrastrukturne opremljenosti;
- zmanjšanje negativnih vplivov na okolje in s tem boljše varovanje naravnega okolja občine;
- zmanjšanje onesnaževanja naravnega okolja z emisijami hrupa, prašnimi delci, toplogrednimi plini ipd. s spodbujanjem uporabe koles kot dnevnega prevoznega sredstva (namesto motornih vozil).

14.2 Finančna in ekonomska presoja upravičenosti z izračunom kazalnikov po statični in dinamični metodi

Kazalce investicije prikazujemo glede na statične in dinamične. Statični kazalci oziroma metode ne upoštevajo komponente časa in dajo samo prvo grobo presojo poslovnih rezultatov projekta. Za statične kazalnike se je uporabila doba vračanja investicijskih sredstev (DV).

Dinamični kazalniki odpravljajo slabost statičnih metod, s tem ko upoštevajo različno časovno dinamiko vlaganja sredstev in donosov, upoštevajo pa tudi ekonomsko življenjsko dobo investicije. Vlaganja in donosi v različnih letih namreč niso med seboj neposredno primerljivi, temveč jih je treba predhodno preračunati na isti časovni trenutek. Med dinamičnimi kazalniki so v nadaljevanju prikazani izračuni:

- finančne in ekonomske neto sedanje vrednosti,
- finančna in ekonomska relativna neto sedanja vrednost,
- finančne in ekonomske interne stopnje donosnosti,
- razmerje med koristmi in stroški.

Za izračun **finančnih kazalnikov** se je upoštevalo prej navedene predpostavke finančnega modela (glej poglavje 13.1). Za izračun **ekonomskih kazalnikov** se je upoštevalo koristi in predpostavke modela ekonomske analize (glej poglavje 13.2).

14.2.1 Doba vračanja naložbe

Pri izračunu dobe vračanja za varianto »z investicijo« smo upoštevali investicijske stroške brez nepredvidenih del in z nepovračljivim DDV) in povprečne neto prilive za celotno ekonomsko dobo projekta.

Tabela 14.1: Doba vračanja naložbe

	Finančna analiza	Ekonomska analiza
Doba vračanja	Se ne povrne	12 let

14.2.2 Neto sedanja vrednost

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

Pri izračunu finančne neto sedanje vrednosti (FNSV/C) se je upoštevalo investicijske stroške v stalnih cenah z nepovračljivim DDV-jem in brez nepredvidenih del ter neto prilive za obdobje do leta 2053. Pri izračunu se je uporabilo 4% diskontno stopnjo za izračun finančnih kazalnikov in 5% diskontno stopnjo za ekonomsko analizo v skladu z Metodološkim dokumentom EU (Guide to Cost Benefit Analysis of Investment projects, Dec. 2014). Pri ekonomski analizi so upoštevani zneski brez DDV-ja.

Tabela 14.2: Neto sedanja vrednost

	Finančna analiza	Ekonomska analiza
Neto sedanja vrednost (EUR)- diskontna stopnja 4%	-936.401	/
Neto sedanja vrednost (EUR)- diskontna stopnja 5%	/	123.998

Tabela prikazuje, da je pri upoštevanju 4% diskontne stopnje finančna neto sedanja vrednost negativna. Ekonomska analiza je pokazala, da je ob upoštevanju družbenih koristi projekta neto sedanja vrednost pozitivna. Rezultat se lahko interpretira tudi na način, da je potrebna dodatna pomoč z vidika sofinanciranja s EU, saj projekt prinaša visoke koristi za družbo, medtem ko je s prihodkovnega vidika projekt nedonosen.

14.2.3 Interna stopnja donosa naložbe

Interna stopnja donosa naložbe je opredeljena kot tista diskontna stopnja, pri kateri se sedanja vrednost donosov investicije izenači s sedanjo vrednostjo investicijskih stroškov. Pri izračunu finančne stopnje donosnosti (FSD) in se je upoštevalo investicijske stroške z nepovračljivim DDV-jem in neto prilive za obdobje do 2053. Pri izračunu ekonomske stopnje donosnosti (ESD) v investicijskih stroških ni bil vštet DDV.

Tabela 14.3: Interna stopnja donosa naložbe

	Finančna analiza	Ekonomska analiza
Interna stopnja donosa naložbe (%)	Ni izračunljiva	6,51%

Iz tabele je razvidno da je finančna stopnja donosnosti tako negativna, da je ni moč izračunati, saj naložba kot taka ne ustvarja dobičkov. Ekonomska analiza ter rezultat kazalnika kaže na to, da je ob upoštevanju družbenih koristi dosežena stopnja donosa investicije, ki presega 5%.

14.2.4 Relativna neto sedanja vrednost

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

Tabela 14.4: Relativna neto sedanja vrednost

	Finančna analiza	Ekonomska analiza
Relativna neto sedanja vrednost	-1,06	0,18

14.2.5 Količnik oz. razmerje med skupnimi koristmi in skupnimi stroški celotnega projekta

Pomemben ekonomski kazalnik je razmerje med celotnimi koristmi projekta in celotnimi stroški projekta. Razmerje med koristmi in stroški (B/C) mora biti večje od 1, da je projekt zaželen iz ekonomskega vidika.

V našem primeru je izračunano razmerje med skupnimi koristmi in skupnimi stroški večje od 1 in znaša 1,16, kar pomeni, da je projekt iz ekonomskega vidika zaželen.

Tabela 14.5: Razmerje med koristmi in stroški

	Finančna analiza	Ekonomska analiza
Relativna neto sedanja vrednost	/	1,16

15 ANALIZA TVEGANJ IN ANALIZA OBČUTLJIVOSTI

15.1 Analiza občutljivosti

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

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

1. Opredelitev spremenljivk, ki se uporabijo pri izračunu outputov in inputov v finančni in ekonomski analizi:

Za projekt smo preučili naslednje spremenljivke:

- Sprememba prihodkov/zunanjih koristi
- Sprememba operativnih stroškov
- Sprememba investicijske vrednosti

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

Tabela 15.1: Analiza občutljivosti

FNPV (C) - donosnost investicije			
	1% povečanje spremenljivke	izračun kazalnika brez sprememb	1% zmanjšanje spremenljivke
SPREMEMBA PRIHODKOV/ZUNANJIH KORISTI	-936.401	-936.401	-936.401
SPREMEMBA OBRATOVALNIH STROŠKOV	-936.969	-936.401	-935.833
SPREMEMBA INVESTICIJE	-945.197	-936.401	-927.605
Ekonomsko neto sedanja vrednost			
	1% povečanje spremenljivke	izračun kazalnika brez sprememb	1% zmanjšanje spremenljivke
SPREMEMBA PRIHODKOV/ ZUNANJIH KORISTI	132.797	123.998	115.200
SPREMEMBA OBRATOVALNIH STROŠKOV	123.502	123.998	124.495
SPREMEMBA INVESTICIJE	116.936	123.998	131.060

Iz zgornje tabele je razvidno, da ima največji vpliv na spremembo finančne neto sedanje vrednosti projekta sprememba investicijskih stroškov. Pri vplivu na ekonomsko neto sedanjo vrednost ima največji vpliv sprememba zunanjih koristi.

2. Rezultati, prikazani v spodnji tabeli, opredeljujejo kritične spremenljivke v tem projektu: Kritične spremenljivke so opredeljene kot tiste katerih 1% sprememba spremenljivke se odraža v več kot 1% spremembi finančne ali ekonomske neto sedanje vrednosti.

Tabela 15.2: Prikaz kritičnih spremenljivk

FNPV (C) - donosnost investicije			
Kritične spremenljivke	1%	-1%	Kritična spremenljivka
SPREMEMBA PRIHODKOV/ ZUNANJIH KORISTI	0,00	0,00	NE
SPREMEMBA OBRATOVALNIH STROŠKOV	0,06	-0,06	NE
SPREMEMBA INVESTICIJE	0,94	-0,94	NE
ENPV			
Kritične spremenljivke	1%	-1%	Kritična spremenljivka
SPREMEMBA PRIHODKOV/ ZUNANJIH KORISTI	7,10	-7,10	DA
SPREMEMBA OBRATOVALNIH STROŠKOV	-0,40	0,40	NE
SPREMEMBA INVESTICIJE	-5,70	5,70	DA

Iz zgornje tabele je razvidno, da imata značilen vpliv na spremembo ekonomske neto sedanje vrednosti spremenljivki sprememba zunanjih koristi in sprememba investicije.

3. Izračun mejnih vrednosti za kritične spremenljivke:

Ključne/kritične spremenljivke zahtevajo kalkulacijo spremenjenih vrednosti, ki so maksimalne variacije (v odstotkih) ključnih spremenljivk, tik preden finančna in/ali ekonomska neto sedanja vrednost postane negativna. V spodnji tabeli je prikaz mejnih vrednosti kritičnih spremenljivk.

Tabela 15.3: Mejene vrednosti kritičnih spremenljivk

Spremenljivke	FNPV	ENPV
Sprememba prihodkov/eksternih koristi	nima vpliva	14,09% zmanjšanje eksternih koristi bi bilo potrebno, da bi ENPV postala negativna
Sprememba operativnih stroškov	nima vpliva	nima vpliva
Sprememba investicijske vrednosti	nima vpliva	17,56% povečanje investicijske vrednosti bi bilo potrebno, da bi ENPV postala negativna

Pri izračunu mejnih vrednosti smo ugotovili, da privede do negativne ekonomske neto sedanje vrednosti, ali zmanjšanje zunanjih koristi za 14,09, ali povečanje investicije za 17,56%.

15.2 Analiza tveganj

Kot je določeno v členu 101(1)(e) Uredbe (EU) št. 1303/2013, mora biti za projekt, ki so sofinancirani iz EU Skladov vključena ocena tveganja. Ta je potrebna za obravnavo negotovosti, ki se vedno pojavlja v investicijskih projektih. Ocena tveganja nosilcu projekta omogoča boljše razumevanje načina, kako bi se ocenjeni vplivi verjetno spremenili, če bi bile določene ključne spremenljivke projekta drugačne od pričakovanih. Natančna analiza tveganja predstavlja podlago za zanesljivo strategijo za obvladovanje tveganja, ki se vključi v načrt projekta.

Ocena tveganja je sestavljena iz:

- **kvalitativne analize tveganja**, vključno s preprečevanjem in ublažitvijo tveganja, ki vključuje naslednje elemente:
 - seznam tveganj, ki jim je izpostavljen projekt;
 - matriko tveganj;
 - navedbo ukrepov za preprečevanje in ublažitev, vključno s subjektom, odgovornim za preprečevanje in blaženje glavnih tveganj, standardnimi postopki, kadar je to ustrezno, in ob upoštevanju dobre prakse, če je to mogoče, ki jo je treba uporabiti za zmanjšanje izpostavljenosti tveganju, kjer se šteje, da je to potrebno;

- razlago matrike tveganja, vključno z oceno preostalih tveganj po uporabi ukrepov za preprečevanje in ublažitev;
- kadar je to ustrezno (odvisno od velikosti projekta, razpoložljivosti podatkov), analiza tveganja lahko vključuje, če je izpostavljenost preostalemu tveganju še vedno pomembna, pa mora vključevati, verjetnostno analizo tveganja, ki je sestavljena iz naslednjih korakov:
 - 1) verjetnostne porazdelitve za kritične spremenljivke, ki zagotavlja informacije o verjetnosti določene odstotne spremembe kritičnih spremenljivk. Izračun verjetnostne porazdelitve kritičnih spremenljivk je nujen za izvedbo kvantitativne analize tveganja.

Analiza tveganja je ocenjevanje verjetnosti, da s projektom ne bo pričakovanih dosežkov. Če je mogoče to verjetnost številčno izraziti, se imenuje stopnja tveganja. Analiza zajema ovrednotenje projektnih (tveganje razvoja projekta, tveganje izvedbe in obratovanja projekta) in splošnih tveganj (politična, narodno-gospodarska, družbeno-kulturna in druga tveganja).

Druga tveganja ne bodo bistveno spremenila poteka projekta, gre pa zlasti za nepredvidene dogodke med samo izvedbo projekta, ki bi lahko zakasnilo ali podražili celotni projekt.

Ti dogodki bi imeli tako nizek vpliv na celoten projekt, prav tako je verjetnost teh dogodkov razmeroma malo verjetna, čeprav mogoča. V nadaljevanju prikazujemo 3 kritične skupine tveganj in sicer: tveganja razvoja projekta in splošna tveganja, tveganja izvedbe projekta ter tveganja, ki lahko nastanejo v fazi obratovanja projekta, vključno s prikazom njihovega vpliva ter možnost nastanka.

Natančnejši prikaz tveganj je predstavljen v spodnji tabeli.

Tabela 15.4: Legenda matrike tveganj

*Stopnja tveganja:	1 = majhna verjetnost 3 = srednja verjetnost 5 = velika verjetnost	**Ocena vpliva:	0 = ni vpliva 1 = majhen vpliv 3 = srednji vpliv 5 = velik vpliv
---------------------------	--	------------------------	---

Tabela 15.5: Identifikacija tveganj in ukrepi za njihovo blaženje

Tveganja	Stopnja tveganj (verjetnost dogodka)*	Ocena vpliva**	Posledice tveganj	Ukrepi za zmanjšanje tveganj
1. TVEGANJA RAZVOJA PROJEKTA IN SPLOŠNA TVEGANJA				
Tveganje zaradi imenovanja neizkušenega in strokovno neusposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta.	1	- Čas: 3 - Stroški: 3 - Kakovost: 5	- Projekt ne bo uspešno voden in pravočasno zaključen; - Sprejemanje napačnih odločitev; - Nejasno delegirane naloge; - Nejasno opredeljene odgovornosti in pristojnosti udeležencev na projektu.	- Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta; - Zagotovitev zunanjih in notranjih svetovalcev.
Tveganje zaradi preobremenjenosti odgovornega vodje za izvedbo investicijskega projekta in članov projektne skupine z drugimi nalogami.	1	- Čas: 3 - Stroški: 3 - Kakovost: 5	- Projekt ne bo uspešno voden in izveden ter pravočasno zaključen; - Projekt ne bo primerno spremljan in posledično se bodo nastali problemi	- Imenovanje izkušenega in strokovno usposobljenega strokovnega vodje, ki ni preobremenjen z drugimi nalogami; - Imenovanje ustreznih članov projektne skupine, ki niso

			reševali na daljše časovno obdobje.	preobremenjeni z drugimi nalogami.
Tveganje zaradi neskladnosti projekta s strategijo investitorja.	1	- Čas: 3 - Stroški: 3 - Kakovost: 1	- Neusklajenost projekta s strategijo; - Podaljšanje roka izvedbe zaradi potrebnih prilagoditev dokumentacije.	- Sodelovanje investitorja z izvajalcem projekta ter obveščanje oz. informiranje o vseh veljavnih in sprejetih strategijah in merilih zavoda; - Upoštevanje sprejetih strategij in meril v fazi projektiranja ter kasneje v fazi izvedbe.
Tveganje zaradi spremembe zakonodaje.	1	- Čas: 3 - Stroški: 1 - Kakovost: 1	- Neusklajenost projekta z veljavno zakonodajo; - Podaljšanje roka izvedbe projekta zaradi potrebnih prilagoditev dokumentacije.	- Spremljanje zakonodaje v vseh fazah izvedbe projekta.
Tveganje zaradi nestabilnih političnih dejavnikov.	1	- Čas: 5 - Stroški: 3 - Kakovost: 1	- Zastoj (ustavitev) projekta.	- Preveritev strateških odločitev države.
Tveganje zaradi odklonilnega javnega mnenja do realizacije projekta	1	- Čas: 3 - Stroški: 1 - Kakovost: 1	- Podaljšanje roka izvedbe projekta.	- Upoštevanje zahtev oz. priporočil; - Pozitivno informiranje javnosti glede projekta.
2. TVEGANJE IZVEDBE PROJEKTA				
Tveganje v postopkih oddaje del.	3	- Čas: 3 - Stroški: 3 - kakovost: 1	- Ponovitev postopka javnega razpisa; - Zamuda pri oddaji del.	- Posebna pozornost namenjena postopku oddaje del (jasna opredelitev obsega del, itd.)
Tveganje zaradi izbora nestrokovnih in neizkušenih zunanjih izvajalcev.	3	- Čas: 5 - Stroški: 3 - Kakovost: 5	- Podaljševanje rokov izvedbe in potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (rebalans proračuna); - Zamude pri pridobitvi ustrezne dokumentacije; - Zapleti pri potrjevanju dokumentacije, - Spreminjanje in dopolnjevanje dokumentacije.	- Priprava kvalitetne razpisne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo; - Jasno definiranje pogojev, ki jih mora ponudnik – izvajalec izpolniti predvsem glede referenc, kadrovske zasedbe, ter določitev ustreznih meril za izbor ponudnika; - Zagotavljanje stalnega nadzora nad delom izvajalcev za pravočasno ukrepanje.
Tveganje zaradi nerazpolaganja z zadostnimi finančnimi sredstvi (glede na pridobljene ponudbe).	3	- Čas: 5 - Stroški: 5 - Kakovost: 3	- Projekt ne bo zaključen v predvidenem roku; - Potreba po zagotovitvi dodatnih denarnih sredstev (rebalans proračuna); - Pri prekoračitvi predvidenega zneska za izvedbo investicije za več kot 20%, potreba po novelaciji investicijske dokumentacije.	- Priprava kvalitetne projektne dokumentacije v skladu z veljavno zakonodajo; - Priprava natančnih popisov del, ki so sestavni del razpisne dokumentacije, za čim natančnejšo oceno predvidenih stroškov.
3. TVEGANJE OBRATOVANJA PROJEKTA				
Tveganje zaradi nedoseganja okolje-varstvenih standardov.	1	- Čas: 3 - Stroški: 1 - Kakovost: 3	- Poslabšanje kakovosti okolja; - Povečanje obremenitev okolja; - Povečanje stroškov izvedbe projekta.	- Upoštevanje standardov kakovosti okolja v vseh fazah izvajanja investicije kakor tudi v fazi obratovanja.

16 PREDSTAVITEV IN RAZLAGA REZULTATOV

Predvidena je ureditev kolesarske povezave od sredine naselja Prevoje pri Šentvidu do profila K 44, ki se nahaja v višini konca kamnoloma Lukovica.

Cilj projekta je z dogradnjo kolesarskih povezav v okviru državnega kolesarskega omrežja izboljšati navezave na urbana središča in predvsem na vozlišča javnega potniškega prometa (JPP) ter posledično spodbuditi multimodalnost pri opravljanju dnevnih poti od izhodišča do cilja na trajnosten način.

Cilj je preusmeriti del uporabnikov, ki potovanja opravljajo z osebnimi avtomobili na kolo, električno kolo ali intermodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

S takim pristopom se želi zajeti tako krajše poti, ki so primerne za kolesarjenje, kot daljše, ki so primerne za kombinacijo kolo–vlak/avtobus. Sprememba v načinu potovanja, pri kateri se namesto osebnega avtomobila uporabi kolo ali kombinacijo kolesa in javnega potniškega prometa neposredno prispeva k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov (TGP).

Namen izgradnje kolesarskih povezav je spodbujati spremembo potovalnih navad tako, da se vsaj del poti, ki se opravljajo z osebnimi avtomobili, preusmeri na kolo, električno kolo ali na večmodalnost (kolo/vlak ali avtobus).

Projekt sledi specifičnemu cilju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021 – 2027 v okviru prednostne naloge 5. Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost: 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 (KS), (državno kolesarsko omrežje).

Za predvideno investicijo je načrtovano, da se prične graditi jeseni leta 2025 in zaključi jeseni leta 2027.

Za pridobitev virov sofinanciranja projekta je predvidena prijava projekta na sredstva Dogovora za razvoj regij. Ostanek stroškov bo financiran s strani Občine Lukovica.

Davek na dodano vrednost predstavlja strošek investicije, saj si ga občina ne more povrniti.

Celotna vrednost investicije po tekočih cenah je ocenjena na 1.115.685,12 EUR z DDV. Upravičeni stroški znašajo 1.108.487,12 EUR preostali del pa so neupravičeni stroški v višini 7.198,00 EUR.

Predvidoma bo Občini Lukovica v sklopu Dogovora za razvoj regij pripadlo 836.763,84 EUR.

Skladno z navedenim je pričakovati, da bo višina sofinanciranja znašala največ 836.763,84 EUR, ostala sredstva v višini 278.921,28 EUR pa bo zagotovila Občina Lukovica iz svojega proračuna.

Tabela 16.1: Predvideni viri financiranja v tekočih cenah z vključenim DDV

	Skupaj	%	2024	2025	2026	2027
Upravičeni stroški	1.108.487,12	100,00%	0,00	161.779,32	551.662,04	395.045,76
EU sredstva	711.249,27	64,16%	0,00	103.804,02	353.968,23	253.477,02
Državni proračun	125.514,57	11,32%	0,00	18.318,36	62.464,98	44.731,23
Občinski proračun	271.723,28	24,52%	0,00	39.656,94	135.228,83	96.837,51
Neupravičeni stroški	7.198,00	100,00%	7.198,00	0,00	0,00	0,00
EU sredstva	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00
Državni proračun	0,00	0,00%	0,00	0,00	0,00	0,00
Občinski proračun	7.198,00	100,00%	7.198,00	0,00	0,00	0,00
Celotna investicija	1.115.685,12	100,00%	7.198,00	161.779,32	551.662,04	395.045,76
EU sredstva	711.249,27	63,75%	0,00	103.804,02	353.968,23	253.477,02
Državni proračun	125.514,57	11,25%	0,00	18.318,36	62.464,98	44.731,23
Občinski proračun	278.921,28	25,00%	7.198,00	39.656,94	135.228,83	96.837,51

Slika 16.1: Predvideni viri financiranja